



Oppilas ja opettaja. Vaikka Hanna Antti-Poika Seppänen istuu ratin takana päivittäin, Ari Parkkosella oli muutamista asioista vähän sanomista.

Teksti Jukka Saastamoinen Kuvat Lauri Olander

# Hyvä kuski, puhtaampi ilma

Pörssijohdon assistentti Hanna Antti-Poika-Seppänen kävi puolen päivän mittaisen kolarinvälttämiskurssin ja yllättyi.

**T**umma ja tyylikäs Audi A3 putkahtaa Helsingin keskustan parkkihallista sateiselle Kaisaniemenkadulle ja lähtee lipumaan kohti Kruununhakaa. Liisankadulla se stoppaa jalkakäytävän reunaan. Ratin takana istuva Hanna Antti-Poika-Seppänen herkistyy kuuntelemaan, millaisia ohjeita Ari Parkkonen haluaa antaa pikapuoliin käynnistyvän ajovalmennuksen varalta.

Sitten menoksi. Ensin kurvataan Hakaniemen kautta Hämeentielle ja sitten Viidennelle linjalle, jonka jälkeen matka jatkuu Kallion yli Fleminginkadulle, Helsinginka-

dulle, Kurvin kulmaan ja jälleen Hämeentielle. Viidennen linjan kohdalla puikataan alas Sörnäisten rantatielle ja sieltä takaisin Hakaniemeen.

Parkkonen pyytää valmennettavaa pysäköimään. On palautteen aika.

"Siinä kohdassa käytiin ajotavoista johtuvat riskit läpi", Parkkonen kertoo myöhemmin.

"Yritin luoda positiivisen ilmapiirin niin, etten etsinyt yksittäisiä virheitä vaan pikemminkin kehitettäviä kokonaisuuksia. Sen jälkeen asiat kirjattiin työkirjaan, ja sitten tutustuttiin uusiin ajotapoihin malliajolla ja harjoittelemalla."

"Sitten lähdettiin uudelle lenkille. Täytyy

sanoa, että Hanna omaksui asiat todella hyvin. Kun täydellisen suorituksen pistemäärä on 100, hän sai ensimmäiseltä kierroksella 64 mutta toiselta jo 84 pistettä. Turvallisuus parani, ja samalla polttoaineen kulutus väheni yhdeksän desäi satasella ja hiilidioksidipäästöt 21 grammaa kilometrillä. Kaiken lisäksi joustavampi ajotapa lyhensi reitin ajoaikaa kolme minuuttia. Se oli hyvin petrattu."

**HANNA ANTTI-POIKA-SEPPÄNEN** on 32-vuotias porilainen. Hän on asunut Helsingissä vuodesta 1999 ja työskennellyt arvopaperipörssin ylimmän johdon assistenttina



vuodesta 2001. Tänä aikana pörssi on ehtinyt muuttaa nimeään ja toimitusjohtajaansa useampaankin eri otteeseen. Nyt Antti-Poika-Seppäsen esimiehenä toimii Lauri Rodesndahl. Rodesndahl aloitti Nasdaq OMX Helsinki Oy:n toimitusjohtajana vappuna.

Antti-Poika-Seppänen on yksi niistä yhdeksästä pörssin työntekijästä, jotka osallistuivat työnantajansa masinoimaan ajokoulutukseen muutama viikko sitten Helsingissä. Kaksivaiheinen kurssi koostui 2,5 tunnin teoriaosuudesta ja puolentoista tunnin mittaisesta henkilökohtaisesta ajovalmennuksesta.

Ajokouluttaja Ari Parkkoson edustama Excelsior-ajovalmennus vastasi kurssin järjestelyistä ja opetuksesta.

Excelsiorin kurssit perustuvat kanadalaiseen konseptiin, joka kantaa nimeä Collision Free. Se on sananmukaisesti valmistusta, jolla koetetaan välttää kolareita. Se on ennakoivaa ajamista, jossa kolarin välttäminen perustuu neljään turvallisen ajamisen perustekijään eli tehokkaaseen näkemiseen, oman tilan pitämiseen liikenteessä, tilan antamiseen muille ajoneuvoille ja vaaratilanteiden ennaltaehkäisyyn.

Aloite pörssin henkilöstölle järjestettävään ajokoulutukseen tuli Tapiola-ryhmältä. Perustelu oli luonteva. Pörssin työsuhdeautot on vakuutettu Tapiolassa, ja Tapiola on luonnollisesti kiinnostunut edistämään asiakkaidensa liikenneturvallisuutta.

Hanna Antti-Poika-Seppäsellä on ollut ajokortti 1990-luvun puolivälistä lähtien. Vaikkei hänelle ajokilometrejä niin mahdotomasti kerrykään, hän kumminkin istuu ratin takana päivittäin. Siksi hän uskaltaa pitää itseään suhteellisen hyvänä kuskina. Eikä sitä ole syytä epäillä. Leidi ei ole ajanut tähän mennessä ensimmäistään kolaria.

"Olin silti yllättynyt, kuinka älyttömän hyödylliseksi ajokoulutus osoittautui. Vaikka siellä tulikin eteen monta tuttua asiaa ajokouluajoilta, esille nousi myös sellaisia tekijöitä, joihin en ollut kiinnittänyt mitään huomiota."

Kuten?

"Kuten liikennetilanteen tarkistaminen risteykseen tultaessa."

**SE OLI ILMEISEN HYVÄ** havainto. Ari Parkkonen nimittäin sanoo, että ensimmäisellä ajolenkillä yhdeksi Hanna Antti-Poika-Seppäsen kompastuskiveksi osoittautui risteysojo.

"Hanna meni vihreisiin valoihin vähän

kuin ravihevonen, laput silmillä, sivuille katsomatta. Täsmäläake tähän oli se, että silloinkin, kun ollaan ajamassa risteyksen läpi vihreillä, pitää katsoa vasemmalle, eteen ja oikealle – jokaisessa risteyksessä."

Mitä muita kehityskohteita ensimmäinen ajokierros paljasti?

"Ainakin sen, että hänellä on ollut riski tulla peräänajetuksi. Siihen lääke on se, että risteykseen tultaessa vauhtia aletaan hidastaa totuttua aikaisemmin ja kontrolloidaan



»Ajoaika lyheni, kulutus pieneni, päästötkin vähenivät – hyvin petrattu siis.

takaa tulevia. Lisäksi pitää jättää itselle tilaa mahdollista pakoreittiä varten."

Parannettavaa löytyi Parkkoson mukaan myös siinä, kuinka tarkasti kuski seurasi kadun varteen pysäköityjä autoja. Siellä kun saattaa joku avata ovensa tai tunkea nokkanensa ajokaistan puolelle.

"Täsmäläakekö? On tarkkailtava kaikki näkyvillä olevia ajoneuvoja ja pidettävä peukalo valmiina äänimerkin napilla."

**VUONNA 1991 LIIKENNEOPETTAJAKSI** valmistunut Ari Parkkonen perusti Excelsior-ajovalmennuksen loppuvuodesta 2003. Firman liikeidea on selvä: se tarjoaa yrityksille ja yhteisöille ajokoulutusta, jotta nämä



»On tarkkailtava kaikki näkyvillä olevia ajoneuvoja ja pidettävä peukalo valmiina äänimerkin napilla.

voivat parantaa työntekijöidensä liikenne- ja samalla myös työturvallisuutta.

"Valitettavasti moni suomalaisyritys pitää edelleen työturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden erillään. Kuitenkin nykyinen, vuonna 2003 uusittu työturvallisuuslaki lähtee siitä, että työnantajan tulee selvittää ja tunnistaa työpaikan vaara- ja haittatekijät tarvittaessa ulkopuolista asiantuntemusta käyttäen. Tähän soisi työnantajien kiinnittävän huomiota, sillä peräti puolet työkuo-



lemista tapahtuu liikenteessä."

Parkkonen vakuuttaa, että liikenneturvallisuus on kiinni enemmän asenteista kuin ajetuista kilometreistä.

"Sellaiset kuljettajat, jotka ajavat vuodessa kymmeniätuhansia kilometrejä, ovat varmasti teknisesti hyviä, mutta se ei todellakaan tarkoita, että he ajaisivat turvallisesti. Meillä vain on edelleen vallalla käsitys, että suomalainen perusmies hallitsee autot ja moottoripyörät ja kivitallorakentamisenkin pelkällä geeniperimällään. Tässä tarvitaan asennemuutosta, ja sanoisin, että turvallisuuden panostaminen parantaa sekä yrityksen kustannustehokkuutta että henkilöstön hyvinvointia." ○