



Liikenne- ja viestintäministeriö  
Kirjaamo  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

## LAUSUNTOPYYNTÖNNE

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011-2014 luonnoksesta (diaarinumero LVM/769/02/2011)

Suomen Autoteknillinen Liitto ry (SATL) kiittää mahdollisuudesta lausua Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011-2014 luonnoksesta.

Suomen liikenneturvallisuuden kehitys on ollut erittäin positiivista, vaikka vuodelle 2010 asetetusta pidemmän ajan välitavoitteesta maksimissaan 250 liikennekuolemasta jäätiinkin jonkin verran. Kyseinen 270 liikennekuoleman määrä on kuitenkin alhaisin Suomessa saavutettu lukema sitten so-tavuosien. Vuodelle 2025 asetettu tavoite maksimissaan 100 liikennekuolemaa on kova tavoite saavuttaa, mutta tavoittelemisen arvoinen. Välitavoitteina nyt suunnitteilla olevalle turvallisuussuunnitelmalle vuodelle 2014 on maksimissaan 216 liikennekuolemaa. Näistäkin toki jokainen kuolema on liikaa, mutta nollavisio ei ole realistinen tavoite jo pelkästään siksi että kaikki liikenteessä olijat eivät noudata nytkään vallitsevia lakeja, normeja, sääntöjä ja suosituksia, vaikka kaikessa toiminnassa tästä olettamuksesta lähdetäänkin liikkeelle.

Hyvää suunnitelmassa on liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrän tarkempi ja luotettava mittaaminen sekä niiden onnettomuuksien analysointi tarkemmin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tutkinnan tapaan. Myös vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentämisen tavoittelu on suotavaa.

SATL:n osalta autotekniikan näkökulmasta mahdollisuuksia liikenneturvallisuuden parantamiseen on useita. Uusin kehittyvä autojen aktiivinen ja passiivinen turvatekniikka tuo parempia mahdollisuuksia ennaltaehkäistä onnettomuuksia sekä lieventää tapahtuneiden onnettomuuksien vaikutuksia. Tämä puolestaan johtaa siihen, että jos vaikutukset liikenneturvallisuuteen haluttaisiin saada mahdollisimman nopeasti käyttöön, pitäisi autokanta uusiutua nykyistä huomattavasti nopeammin. Nykyisellään se on hitaanlaista, jolloin autojen keski-ikä on eurooppalaisittain korkea noin 11 vuotta romutusiän ollessa noin 20 vuotta. Tärkein syy tähän on korkea hankinnanaikainen autoverotus, joka tekee uuden auton hankinnasta arvokkaamman. Samalla autojen iän karttuessa niiden jäänösarvo säilyy pidempään merkittävänä, jolloin elinkaari jatkuu pidempään.

Asian korjaamiseksi on suunnitteilla auton hankinnan verotuksesta siirtymistä enemmän käytön verottamiseen esimerkiksi GPS-paikannukseen perustuvalla maksujärjestelmällä, jota on markkinoitu muun muassa ruuhkamaksujärjestelmä -nimellä osana älyliikennestrategiaa. Järjestelmä sisältää kuitenkin useampia ongelmakohtia. Näistä mainittakoon muun muassa korkeat hankinta- ja ylläpitokustannukset niin käyttäjä kuin valtiotasolla (valtiotasolla nettovero- tai nettomaksutulojen väheneminen) etenkin verrattuna nykyiseen polttoaineveron kautta kerättyyn rahoitukseen. Loppukäyttäjälle eli maksujen maksajalle laitteistojen hankinnasta koituisi alustavien asiantuntija-arvioiden mukaan noin 500 euron kertakustannus ajoneuvoa kohden, jonka jälkeen tiedonsiirrosta, järjestelmätarkistuksista ja ylläpidosta yms. muodostuisi lisäkuluja ajoneuvolla liikkumisesta aiheutuneiden kilometrikohtaisten kulujen lisäksi. Toinen merkittävä ongelma olisi tietoturvaan ja yksityisyyden suojaan liittyvillä osa-alueilla. Niinpä sitä ei ainakaan tässä vaiheessa nähdä järkevänä

Osoite	Puhelin	Telefax	Sähköposti	Pankki	Y-tunnus
Köydenpunojankatu 8 00180 HELSINKI <a href="http://www.sat.fi">www.sat.fi</a>	09-6944 724	09-6944 027	<a href="mailto:satl@sat.fi">satl@sat.fi</a>	Helsingin OP PANKKI IBAN FI63 5723 0220 4468 97 SWIFT/BIC OKOFIHH	0202100-8



ratkaisuna etenkin, kun kokemuksia vastaavan järjestelmien käytöstä ei ole olemassa. Ensimmäisenä sitä ei kannata lähteä kokeilemaan.

Yksi liikenneturvallisuuden merkittävästi negatiivisesti vaikuttava seikka on tiestön heikkenevä kunto ylläpitomäärärahojen ollessa liian vähäiset. Niinpä määrärahoja liikenneinfran ja niistä etenkin tiestön kunnossapitoon pitää lisätä. Liikennevirasto on jo heittänyt pyyhettä kehään lisämäärärahojen saamisen osalta, kun se pitää hyvänä saavutuksena sitä, jos edes nykyiset määrärahat saadaan pidettyä. Sama niukkuus koskee myös uusien maatieliikenneväylien rahoitusta. Päätös rahoituksesta on poliittinen, joten rahoituksen riittävä taso pitäisi päättää valtion budjettia päätettäessä.

Tieympäristön kehittämisessä tärkeinä kohteina nähdään muun muassa tunnettujen ongelmaristeyksien liikennejärjestelyjen parantamisen, keskikaiteella varustettujen tieosuuksien lisäämistä joko nelikaistaisina tai varustettuna riittävällä määrällä ohituskaistoja sekä kevyenliikenteen väylien lisääminen. Tavoitteena on sujuva, joustava ja turvallinen liikenne.

Yhtenä detaljina tiestön ylläpidon vaatimuksista mainittakoon uusissa ajoneuvoissa varusteena saatava kaistavahti, jonka toimintaedellytyksenä ovat selkeät tiemerkinnot (reuna- ja keskiviivat). Monilta alemman tieverkon osuuksilta ne puuttuvat. Tällä olisi ehkäisevää vaikutusta suistumisonnettomuuksiin tulevina vuosina laitteistojen yleistyessä ajoneuvoissa. Toinen laitteiston toimintaa haittaava asia on talviset olosuhteet, jotka estävät laitteiston toiminnan tiemerkinnotien ollessa lumen ja/tai jään peittämät.

Ratkaisuna tiestön kunnan alenemisen liikenneturvallisuutta heikentäviin vaikutuksiin on pidetty nopeusrajoitusten jatkuvaa alentamista. Monilla tieosuuksilla talvinopeusrajoituksia ei olekaan palautettu kesän tullessa takaisin kesänopeuksiin. On toki tunnettua, että nopeuden lähestyessä nollaa liikenneonnettomuuksien määrä ja vakavuus myös pienenevät, mutta tällöin matka-ajat lähestyvät ääretöntä. Se ei pitkien välimatkojen Suomessa ole millään muotoa järkevää tai kustannustehokasta.

Ehdotetun kunnallisen liikennevalvonnan osalta on todettava, että kuntien tehtävänä on hoitaa alueensa liikenneväylät sekä määrittää nopeusrajoitukset. Poliisin tehtävä on puolestaan valvoa liikennesääntöjen noudattamista muun muassa nopeusrajoitusten ja liikennevalojen noudattamisen osalta. Kunnallisena toimintana siitä tulisi lähinnä liikenteessä liikkujien yksi rahastusmuoto lisää varsinainen liikenneturvallisuuden parantaminen unohtaen.

Yksittäisiä liikenneturvallisuuden positiivisesti vaikuttavia seikkoja voisivat olla seuraavat:

- henkilöauton kaksivaiheisen ajokokeen kehittäminen siten, että kakkosvaiheen ajokoe olisi-kin tutkintoajo, jossa ykkösvaiheessa liikenteessä tapahtuvaa ajoharjoittelua varten annetun väliaikaisen ajoluvan voisi menettää, jos tutkintoa ei suoritaisi hyväksytysti. Rajat tulisi olla tiukemmat kuin ensimmäisessä vaiheessa. Tällä saataisiin riskialttiimmille nuorille enemmän vastuuta liikennekäyttäytymiseen paremmalla liikennetietämyksellä, vaaratilanteiden tunnistamisella sekä oikean tilannenopeuden hahmottamisella.
- kustannustehokkaiden ajoharjoittelupaikkojen järjestäminen tai mahdollistaminen. Näillä normaaliilta liikenteeltä suljetuilla alueilla tulisi olla mahdollista harjoitella turvallisesti ajoneuvon käyttäytymistä ja tutustua muun muassa ajonvakautusjärjestelmän toimintaan. Myös autolla ”räppääminen” tulisi olla näillä alueilla mahdollista, jotta sitä ei tarvitsisi tehdä liikenteessä.



19.5.2011

- sen lisäksi, että suunnitelman mukaisesti rattijuopumuksesta tuomituille vaaditaan alkulukko ajamisen jatkamiseksi, tulisi laitteiston manipulointi asettaa rankaistavaksi, jos se sitä ei jo ole sellaiseksi asetettu (esimerkkinä selvän kaverin käyttö ajoneuvon käynnistämiseksi).
- rattijuopumuksen uusijan (mukaan lukien huumeuskit) lisärangaistuksena tulisi olla ensisijaisesti ajoneuvon tai toissijaisesti sen arvon tuomitseminen valtiolle rikoksentekeväliseenä.
- vartioimattomien tasoristeysten poisto/muuttaminen varoituslaitteilla varustetuiksi.
- katsastamattomien ajoneuvojen kiinnijäämisriskiä lisäävä automaattivalvonnalla. Katsastamattomia noin 10% ajoneuvokannasta.
- nopeusrajoitukset kelin mukaan muuttuviksi pääteillä kiinteiden talvinopeusrajoitusten sijaan. Ei ole mikään ihme, että ajetaan ylinopeutta kuivalla ja valoisalla tiellä, jossa on kesällä 100 rajoitus ja talvella 80.
- raskaan kaluston tienvarsitarkastuksia lisäävä moninkertaiseksi nyky määrästä.
- polkupyöräilijöiden nykyisen kypäräpakon ja ajovalopakon tukeminen rankaisulla käyttämättömyydestä
- raskaan kaluston nopeuden rajoittimien asettaminen 80 km/h:ssa. Vastapainona tässä olisi ajoaikalaainsäädäntöön tapauskohtainen huomioimismahdollisuus ajoaikojen lievien ylitysten osalta rikkomusten rankaisematta jättämisessä.
- ajoluvan menettämisen osalta virhepistejärjestelmän käyttöönotto.
- ajoterveyden arvioinnin parantamiseksi liikennelääketieteen professuurin perustaminen ja sitä kautta tutkitun tiedon välittäminen lääkäreille asiasta sekä lääkäreiden riittävä koulutus asiassa.

Onnettomuustutkinnan yhteydessä selkeästi itsemurhaksi luettavat kuolemantapaukset tulisi poistaa varsinaisista liikenteessä kuolleiden luvusta. Itsemurhan kautta liikenteessä kuolleiden määrä tulisi kuitenkin julkistaa, jotta niiden vuosittainen lukumäärä oli kaikkien tiedossa ja asia tiedostettiin vakavaksi ongelmaksi.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on paljon töitä edessä, sillä helpot ja halvat ratkaisut on toteutettu jo aiemmin. Niin tai näin, ihmisten ja tavaroiden liikuttamiseen tarvitaan kaikkia liikku-  
mismuotoja ja niiden väliltä on oltava mahdollista valita kuhunkin tarkoitukseen kokonaisuuden kannalta paras mahdollinen ja järkevin vaihtoehto.

Suomen Autoteknillinen Liitto ry:n puolesta:

Pasi Perhoniemi  
toiminnanjohtaja