



SAAPUNUT

0 6. 09. 2005

251/57

**Ajoneuvohallintokeskus**  
Fabianinkatu 32  
PL 120  
00101 Helsinki  
Puhelin: 0100 7800  
Faksi: (09) 6185 3600  
www.ake.fi

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

Päiväys 5.9.2005  
Dnro 1414/290/2005  
Viite Lausuntopyyntönnö 185/5L 16.6.2005

### **LAUSUNTO LUONNOKSESTA KONGINKANKAALLA 19.3.2004 TAPAHTUNEEN LIIKENNEONNETTOMUUDEN TUTKINTALAUTAKUNNAN TUTKINTASELOSTUKSEKSI**

Onnettomuustutkintakeskus on pyytänyt Ajoneuvohallintokeskukselta lausuntoa liittyen Konginkankaalla 19.3.2004 tapahtuneen liikenneonnettomuuden tutkinnasta tehdyn tutkintakertomuksen turvallisuussuosituksiin.

Ajoneuvohallintokeskus esittää pyydettyä lausuntonaan seuraavaa:

*3. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa linja-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä on hyväksytysti suoritettu raskaan liikenteen ennakoivan ajon kurssi.*

Ajoneuvohallintokeskus katsoo että on hyvä asia varmistaa, että kaikki uudet raskaan kaluston kuljettajat saavat ennakoivan ajon koulutusta. Ajoneuvohallintokeskus kuitenkin toteaa että nykyiseen Liikenneturvan "Ennakoiva ajaminen raskaalla ajoneuvolla" kurssiin ei sisälly erillistä hyväksyntää ja että tärkeätä on saada tarvittavat aiheet koulutettua kaikille kuljettajille, ei välttämättä tietyn nimisen koulutuspaketin käyttö. Ajoneuvohallintokeskus myös suosittelee suosituksen toteuttamista tulossa olevien kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin ja osittain siihen liittyvän raskaan kaluston ajokorttikoulutuksen muutosten yhteydessä siten että kaikki kuljettajat saisivat ennakoivan ajon perustiedot ja ammattikuljettajat laajemman ennakoivan ajon koulutuksen. Tämä ehdotus sisältyy myös liikenne- ja viestintäministeriön asettaman raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutusta käsittelevän työryhmän 31.8.2005 ministeriölle luovuttamaan kirjeeseen.

*5. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin ajo- ja lepoaikarikkeistä, työaikalainsäädännön rikkomuksista sekä ajoneuvokohtaisten akseli-, teli ja kokonaismassojen ylityksistä määrättävien rangaistusten ja muiden seuraamusten muuttamiseksi ankarammiksi. Rangaistuksilla ja seuraamuksilla tulisi olla todellista merkitystä kuljettajalle ja kuljetusyritykselle sekä niille kuljetusketjun osapuolille, jotka ovat omilla toimenpiteillä, antamalla puutteellisia tai virheellisiä tietoja, käyttämällä työnohjo-oikutta tai muuta suoraa ohjausta, vaikuttaneet laittoman tilanteen syntymiseen.*

Ajoneuvohallintokeskus katsoo myös tämän suosituksen olevan paikallaan. Ajoneuvohallintokeskus haluaa vielä korostaa ajo- ja lepoaikojen valvonnassa uuden digitaalisen ajopiirturin käyttöönoton hyötyjen toteutumisen edellyttävän sitä että sen käyttöönoton jälkeen on pystyttävä lisäämään valvontatapahtumien määrää ja rangaistuksen suuruutta ja kohdetta. Erityisesti olisi huomioitava valvontavälineen käyttämättä jättäminen, josta seuraavaa rangaistuksen tulisi olla riittävän paljon suurempi kuin ajo- ja lepoaikojen noudattamatta jättämisestä seuraava rangaistus. Rangaistukset olisi syytä kohdentaa selkeästi kuljettajan lisäksi

ja/tai sijasta aikataulusta vastaavaan. Lisäksi olisi otettava käyttöön järjestelmä, jossa kuljetuksen jatkaminen estettäisiin, jos kuljettaja on rikkonut ajo- ja lepoaikoja. Tällöin rangaistus kohdistuisi aikataulusta vastuullisiin ja olisi monissa tapauksissa myös taloudellisesti (viivästyssakot ym.) vaikuttava. Tämä näkyisi myös jossain vaiheessa kuljetussopimuksissa ja tarjouksissa, koska vaikuttaisi osaltaan toimitusvarmuuteen.

*6. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö kehittäisi Suomeen tutkintajärjestelmän, joka tutkisi kaikki raskaan liikenteen onnettomuudet mukaan lukien suistumistapaukset. Tutkinta voisi olla määräaikainen, mutta kuitenkin niin pitkäkestoinen, että mahdolliset kuljettajaan ja kuljetusjärjestelmään liittyvät virheet sekä ajoneuvojen mahdolliset liikenneturvallisuutta heikentävät ominaisuudet saadaan näkyviin.*

Koska kaikkien onnettomuuksien tutkiminen vaatisi huomattavan määrän resursseja, Ajoneuvohallintokeskus ehdottaa, että ko. onnettomuuksia tutkittaisiin aluksi vain valituilla alueilla olemassa olevien tutkijalautakuntien toimesta. Muilta osin Ajoneuvohallintokeskus kannattaa Onnettomuustutkintakeskuksen suositusta.

*9. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi tutkimuksen erilaisten jarrujärjestelmien yhteensopivuuden selvittämiseksi.*

Ajoneuvohallintokeskus pitää Onnettomuustutkintakeskuksen suositusta tarpeellisena.

Tätä asiaa selvittämään Ajoneuvohallintokeskuksella on jo käynnistetty asiaan liittyviä tutkimushankkeita nimikkeellä "Raskaiden ajoneuvojen jarrudynamometrimittausten yhdenmukaistaminen". Hankkeessa selvitetään sähköohjattujen ja perinteisten paineilmajarruilla varustettujen ajoneuvoyhdistelmien tiehidastuvuus- ja jarrudynamometrimittausten vastaavuutta. Lisäksi hankkeessa selvitetään erilaisten ajoneuvoyhdistelmien käyttäytymistä jarrustilanteessa. Tällaisia selvitettäviä yhdistelmiä ovat:

- a) Sähköisesti ohjatut paineilmajarrujärjestelmät sekä vetoautossa että perävaunussa.
- b) Sähköisesti ohjattu paineilmajarrujärjestelmä vetoautossa ja kuormantuntevalla jarruvoimansäätimellä varustettu lukkiutumaton paineilmajarrujärjestelmä perävaunussa.
- c) Kuormantuntevalla jarruvoimansäätimellä varustettu lukkiutumaton paineilmajarrujärjestelmä vetoautossa ja sähköisesti ohjattu paineilmajarrujärjestelmä perävaunussa.
- d) Vetoauto ilman sähköisesti ohjattua jarrujärjestelmää ja lukkiutumattomia jarruja. Perävaunussa sähköisesti ohjattu paineilmajarrujärjestelmä.

*11. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi toimia siten, että elektroninen ajonvakautusjärjestelmä saataisiin mahdollisimman nopeasti yleistymään uusiutuvassa kuorma-auto ja perävaunukalustossa.*

Koska Suomessa liikkuu myös ulkomaista kalustoa tulisi asiaa edistää siten, että järjestelmä yleistyisi myös muiden maiden rekisterissä oleviin ajoneuvo-

hin. Ajoneuvohallintokeskus kannattaa Onnettomuustutkintakeskuksen suositusta.

*19. Tutkintalautakunta suosittaa, että Ajoneuvohallintokeskus määräisi turvavöillä varustettuihin istuimiin tekstin, jossa matkustajaa kehoitetaan käyttämään turvavyötä.*

Tällä hetkellä Ajoneuvohallintokeskuksella ei ole valtuuksia edellyttää linja-autoihin mainitun kaltaista ohjetekstiä pakolliseksi. Ajoneuvohallintokeskus katsoo, että tiedottaminen on asian suhteen paras tapa lisätä turvavöiden käyttöä linja-autoissa.

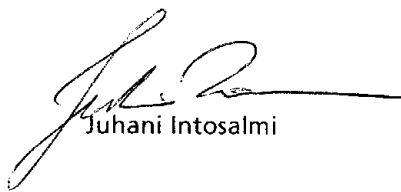
Turvavöiden käytön pakollistavan direktiivin tultua voimaan vuoden 2006 aikana tällaiset valtuudet voidaan katsoa syntyvän.

Ylijohtaja



Jyrki Ritvala

Tekninen johtaja



Juhani Intosalmi

7.9.2005

Dnro: 1006/08/2005

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 Helsinki

Viite Lausuntopyyntö 16.6.2005 (dnro 185/5L)

Asia Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto liikenneturvallisuussuosituksista

Konginkankaan onnettomuuden tutkintalautakunta on 16.6.2005 lausuntopyynnölle lähetetyistä 21:stä turvallisuussuosituksesta osoittanut kaikkiaan 13 liikenne- ja viestintäministeriölle. Oheisessa lausunnossa liikenne- ja viestintäministeriö ottaa kantaa kaikkiin mainittuihin 13 suositukseen, sekä suosituksiin 8, 19 ja 20, vaikka niitä ei ole suoraan osoitettukaan liikenne- ja viestintäministeriölle. Lausunnossa noudatetaan alkuperäisen lausuntopyynnön numerointia.

Helsingissä 5.9.2005

Osastopäällikkö,  
yljohtaja

Harri Cavén

Liikenneneuvos

Matti Roine

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto Konginkankaalla 19.3.2004 tapah- tuneen liikenneonnettomuuden tutkintalautakunnan turvallisuussuosituksis- ta 16.6.2005**

Lausunnossa noudatetaan alkuperäisen lausuntopyynnön numerointia.

*1. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpi-  
teisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että kuorma-autojen nopeudenrajoittimet  
säädetään ajoneuvokohtaiselle enimmäisnopeudelle 80 km/h.*

Ajatus ja peruste liikenneturvallisuussyistä alentaa rajoittimen säätönopeus 90 km/h:sta sa-  
maan nopeuteen, mikä on näiden ajoneuvojen Suomessa tiellä sallittu ajoneuvokohtainen  
enimmäisnopeus eli 80 km/h, ovat hyvin perusteltuja ja loogisia. Koska Suomessa kuorma-  
autoilla ei missään tieosuuksilla saa ajaa yli 80 km/h, on nykyisen direktiivin mukainen sallittu  
enimmäisnopeus 90 km/h Suomen nopeusrajoitusjärjestelmän puitteissa 10 km/h tarpeetto-  
man suuri.

Kuorma-autojen ajoneuvokohtainen tiellä sallittu suurin ajonopeus 80 km/h on kansallinen  
vaatimus, kun sen sijaan nopeudenrajoittimen vaatimus rajoitusarvoineen perustuu EY:n di-  
rektiiveihin (92/6/ETY muutettuna direktiivillä 2002/85/EY ja 92/24/ETY muutettuna direktiivillä  
2004/11/EY.)

Direktiivi 92/6/ETY edellyttää, että EY-maissa rekisteröidyissä kuorma-autoissa tulee olla di-  
rektiivin mukainen nopeudenrajoitin. Direktiivin 3. artiklan 1. kohdan mukaan: "...tulee olla no-  
peudenrajoitin, joka estää niiden nopeuden kohoamisen suuremmaksi kuin 90 km/h". Lisäksi  
saman artiklan 2. kohdan mukaan: " Jäsenvaltiot voivat vaatia, että niiden alueella rekisteröi-  
tyjen ja yksinomaan vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen ajoneuvojen nopeuden-  
rajoittimet asetetaan siten, että estetään kyseisiä ajoneuvoja ylittämästä enimmäisnopeutta,  
joka on alhaisempi kuin 90 km/h."

Vaarallisten aineiden kuljetusten osalta nopeudenrajoitinmääräykset ovat teknisesti samat  
kuin muissa kuorma-autoissa. Määräykset on kirjattu eurooppalaisen vaarallisten aineiden  
kuljetussopimuksessa (ADR-sopimus). Tämä sopimus koskee myös Suomen ja Venäjän väli-  
siä vaarallisten aineiden tiekuljetuksia. Myös ADR-puitedirektiivi (94/55/EY muutoksineen) si-  
sältää saman nopeudenrajoitinsäännöksen kuin ADR-sopimus. ADR-puitedirektiivin kautta  
vaatimus edellytetään EU-maiden kansallisissa kuljetuksissa ja EU-maiden välisissä vaarallisten  
aineiden tiekuljetuksissa.

Direktiiviä noudatetaan Suomessa siten, että sen vaatimukset koskevat vain EU-jäsenmaissa  
rekisterissä olevia ajoneuvoja. Tällainen rajaava soveltaminen perustuu siihen, että Suomi on  
vuonna 1986 liittynyt Wienin tieliikennesopimukseen, jossa on määritelty ajoneuvojen vähim-  
mäisvaatimukset kansainvälisessä liikenteessä, jotka täyttyessään ajoneuvoille tulee sallia  
liikkuminen sopimusmaista toiseen, eivätkä nämä vähimmäisvaatimukset nykyisin edellytä  
ajoneuvoilta nopeudenrajoitinta. Täten EU-maihin kuulumattomien Wienin tieliikennesopi-  
musmaiden ajoneuvot ovat rajoitinvaatimuksen ulkopuolella. Suomen osalta tämä käytän-  
nössä tarkoittaa, että mm. Venäjän rekisterissä olevat kuorma-autot ovat Suomen nopeuden-  
rajoitinvaatimuksen ulottumattomissa.

Nopeudenrajoitindirektiivin tulkinta mahdollistaa sen, että Suomen kansallisella säännöksellä  
rajoittimen nopeuden alentaminen 90 km/h:sta 80 km/h:iin voi tulla kyseeseen Suomessa re-  
kisteröityjen kuorma-autojen osalta. Täten Suomen mahdollista kansallista vaatimusta säättää

rajoitin enintään 80 km/h ei voida ulottaa koskemaan muissa EU-maissa eikä Wienin tieliikennesopimusmaissa rekisteröityihin kuorma-autoihin.

Vaikka pääosa Suomessa liikkuvista kuorma-autoista on Suomessa rekisteröityjä, olisi pelkästään kansallinen vaatimus 80 km/h:n rajoitinnopeudesta osittainen ratkaisu ongelmaan. Sillä voi kuitenkin lisäksi olla myös vaikutuksia, joita on syytä vielä selvittää tarkemmin. Yhtenä mahdollisuutena on myös vaikuttaa direktiivin muuttamiseksi siten, että vaatimus tulisi koskemaan EU-tasoisesti.

On huomioitava, että Suomessa kuorma-autoille on 80 km/h ajoneuvo kohtainen nopeusrajoitus, minkä ylittäminen ei ole sallittua rajoitimesta riippumatta. Valvontaa tehostavin keinoin, mm. lisääntyvän automaattisen nopeusvalvonnan avulla, on mahdollista pienentää nykyisin vallitsevia puuttumistoleransseja.

*2. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että ajopiirturin taltioiman nopeustiedon perusteella kuljettajalle voidaan määrätä rangaistusseuraamus ajoneuvo kohtaisen nopeusrajoituksen rikkomisesta.*

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää kannatettavana, että raskaan liikenteen valvontaa voidaan tehostaa ja vaikuttaa ylinopeudella ajamisen kiinnijäämisriskiin. Ajopiirturia voidaan pitää tietyissä rajoissa tarkkana ja soveltuvana välineenä ajoneuvo kohtaisen nopeusrajoituksen rikkomuksen osoittamiseksi. Jatkossa käyttöön otettavat ns. digipiirturit tulevat vielä osaltaan parantamaan laitteen käyttökelpoisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriössä ei nähdä hallinnonalansa lainsäädännön osalta tälle toimenpiteelle esteitä. Asiaa tulee selvittää yhdessä oikeusministeriön, sisäasiainministeriön ja valtakunnansyyttäjänviraston kanssa. Lisäksi tulee selvittää vallitsevat käytännöt eri maissa.

*3. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa linja-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettajatutkintoon pääsyn edellytyksenä on hyväksytyksi suoritettu raskaan liikenteen ennakoivan ajon kurssi.*

Liikenne- ja viestintäministeriössä suunnitellaan raskaan kaluston ammattikuljettajien koulutusta ja koulutuksen sisältöä koskevia asioita ammattikuljettajan perustason ammattipätevyyttä koskevan lainsäädännön valmistelun yhteydessä. Vaatimus merkitsee ajokorttikoulutuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen eriytymistä. Sen johdosta on selvitettävänä, mitkä oppisisällöt soveltuvat ajokorttikoulutukseen ja mitkä ammatilliseen koulutukseen. Perustason ammattipätevyysvaatimuksen lisäksi on tulossa vaatimus säännöllisestä jatkokoulutuksesta.

Ennakoivan ajamisen koulutusohjelmaa ja sen huomioimista tulevissa vaatimuksissa pidetään tärkeänä. Osa siitä soveltuu koskemaan kaikkia ajokortin suorittajia ja näin ajokorttikoulutuksen yhteyteen (kevyempi REAK, huomioitaisiin esim. ajokorttikoulutuksen opetussuunnitelmissa). Osa taas soveltuu sisällöltään ammattikoulutuksen yhteyteen paremmin ammattikuljettajia koskemaan. Myös jatkokoulutusosion yhteyteen saattaisi olla perusteltua vakiinnuttaa tämän sisällöllisiä vaatimuksia. Etenkin jatkokoulutuksessa voitaisiin esimerkiksi huomioida yritys kohtaisia tarpeita. Erityisen hyödyllisenä ennakoivan ajon koulutusta osana jatkokoulutusta pidetään kuljettajan siirtyessä liikennemuodosta toiseen.

Lisäksi koulutuksen vaatimusten ja sisältöjen kehittämisen yhteydessä on tärkeätä huolehtia myös kouluttajien valmiuksista koskevista vaatimuksista.

*4. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa työnjohto-oikeutta kuljettajaan käyttävä osapuoli veloitetaan kantamaan osaltaan vastuu mahdollisesta rikkomuksesta tai seuraamuksesta.*

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 31. 5. 2004 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää liikenneturvallisuuden näkökulmasta kuljetusketjussa eri osapuolten vastuukysymyksiä ja harkita mahdollisia toimenpiteitä niiden täsmentämiseksi. Työryhmän puheenjohtaja ja sihteeri olivat liikenne- ja viestintäministeriöstä. Ryhmään kutsuttiin kuljetuselinkeinonharjoittajien ja työmarkkinajärjestöjen sekä oikeusministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön edustajat. Työryhmä antoi ehdotuksensa keväällä 2005.

Mietinnöstä muokataan hallituksen esitys annettavaksi eduskunnalle tämän vuoden syyskaudelle. Esityksessä ehdotetaan tieliikennelakia muutettavaksi niin, että vastuuta ajoneuvon oikeasta kuormaamisesta ja kuorman sitomisesta sekä ajoaikojen noudattamisesta tulisi kuljettajan lisäksi muulle sellaiselle henkilölle, joka osallistuu kuormaamiseen tai tosiasiallisesti määrää kuljettajan aikataulusta. Tarkoituksena on että jokainen asiasta päättävä vastaa tekemisistään. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan keväällä 2006.

*5. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin ajo- ja lepoaikarikkeista, työaikalainsäädännön rikkomuksista sekä ajoneuvo-kohtaisten akseli-, tel- ja kokonaismassojen ylityksistä määrättävien rangaistusten ja muiden seuraamusten muuttamiseksi ankarammiksi. Rangaistuksilla ja seuraamuksilla tulisi olla todellista merkitystä kuljettajalle ja kuljetusyritykselle sekä niille kuljetusketjun osapuolille, jotka ovat omilla toimenpiteillään, antamalla puutteellisia tai virheellisiä tietoja, käyttämällä työnjohto-oikeutta tai muuta suoraa ohjausta, vaikuttaneet laittoman tilanteen syntymiseen.*

Kuljettajalle koituvien rangaistuksen osalta merkityksellistä on ajo-oikeuteen koituvat seuraamukset. Niitä tarkennettiin ja tiukennettiin 1.3.2005. Lain hyväksymisen yhteydessä eduskunta edellytti järjestelmän kehittämisen selvittämistä.

Kuljetusyritysten ja liikenneoitsijöiden osalta rikkomuksien kertyminen voi vaikuttaa myös liikennelupaan. Liikenne- ja viestintäministeriössä harkitaan, miten liikenneluvan pois ottamista voitaisiin käyttää tarkoitukseen nykyistä useammin ja tehokkaammin.

*6. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö kehittäisi Suomen tutkintajärjestelmän, joka tutkisi kaikki raskaan liikenteen onnettomuudet mukaan lukien tieltä suistumistapaukset. Tutkinta voisi olla määräaikainen, mutta kuitenkin niin pitkäkestoinen, että mahdolliset kuljettajaan ja kuljetusjärjestelmään liittyvät virheet sekä ajoneuvojen mahdolliset liikenneturvallisuutta heikentävät ominaisuudet saadaan näkyviin.*

Suomessa on ainutlaatuisen kattava ja kehittynyt liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntajärjestelmä, joka kattaa lähes kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Raskaan liikenteen onnettomuudet ovat erittäin raskaita ja resurssuja vaativia tutkittavia. Tutkijalautakuntajärjestelmällä voidaan resurssien puitteissa toteuttaa rajattu suunnitelmallinen tutkinta myös muista kuin kuolemaan johtaneista raskaan liikenteen onnettomuuksista. Mitään uutta päällekkäistä järjestelmää ei kuitenkaan ole kannattavaa toteuttaa.

Yhtenä ongelmana muiden kuin vakavien onnettomuuksien tutkimisessa on tiedon saaminen tutkijalautakunnalle. Enintään omaisuusvahinkoihin johtaneista suistumisonnettomuuksista ei tietoa välttämättä tule edes poliisille.

*7. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö osallistuisi aktiivisesti EU:n työryhmän työhön kuorman varmistamisen parantamiseksi rajat ylittävien kuormien varmistamisessa. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tulisi tukea kansallisen kuorman varmistamisen ohjemateriaalin tuottamista, sekä määrätä kuorma-auton kuljettajille ja lastaushenkilökunnalle erityinen kuorman sijoittamis-, tuenta- ja sidontakoulutus, josta myönnettäisiin lastaustyöhön oikeuttava kelpoisuustodistus.*

EU:n komission kuorman varmistamista käsittelevään työryhmään on Suomen edustaja on osallistunut aktiivisesti yhdessä pohjoismaisen rintaman kanssa. Työn tavoitteena on tehdä suositus parhaasta kuorman varmistustavasta, joka mahdollistaa ajoneuvoliikenteen jäsenmaiden rajan yli ilman "uudelleen sitomisen tarvetta". Tarkempi selostus työryhmän ehdotuksen tavoitteista ja sisällöstä on jäljempänä kohdan 10 vastauksessa.

Työryhmän työ valmistunee 1-2 vuoden sisällä, ja sen johdosta on tarkoitus tarkentaa suomalaisia vastaavia säännöksiä. Kuorman varmistuksen perusvaatimustaso tulee olemaan sama kuin Suomen kansallisessa lainsäädännössä on ollut jo yli 20 vuotta. Kuorman varmistussäännösten sisältö tulee olemaan luonnollinen osa kuljettajien koulutusta koskevan direktiivin edellyttämää koulutusohjelmaa.

Tutkijalautakunnan ehdottama kansallisen yrityskohtaisen kuormanvarmistuksen asiantuntijajärjestelmän luominen ADR-kuljetusten tapaan on ollut työryhmässä esillä. Työryhmä kuitenkin lähtee työssään siitä, että kuljettajien on joka tapauksessa hallittava kuorman varmistus. Vastuu kuormauksen osapuolina toimivien muiden tahojen ammattiaidosta näyttäisi menevän ohi työryhmän mandaatin. Tätäkin asiaa on syytä harkita kansallisesti uudestaan komission työryhmän työn valmistuttua.

*8. Tutkintalautakunta suosittaa, että valtiovarainministeriö lisäisi poliisin rahoitusta siten, että liikkuva poliisi voisi lisätä liikennevalvonnan määrää ja toteuttaa hallituksen sekä EU:n sille määräämät raskaan liikenteen valvontavelvoitteet.*

Myös liikenne- ja viestintäministeriö pitää erittäin tärkeänä, että raskaan liikenteen liikennevalvontaresurssit on riittävät, siten että ajallisesti ja paikallisesti kattava ja tarkoituksenmukaisesti kohdentuva valvonta on mahdollista toteuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on puolestaan osallistunut liikennevalvonnan kehittämistyöhön ja edistänyt mm. automaattisen liikennevalvonnan toteuttamista yhdessä Tiehallinnon kanssa.

*9. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi tutkimuksen erilaisten jarrujärjestelmien yhteensopivuuden selvittämiseksi.*

Kyseistä asiaa on jo tutkittukin mm. Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta, jossa on ollut käynnissä tutkimuskokonaisuus "Raskaiden ajoneuvojen jarrudynamometrimittausten yhdenmukaistaminen". Työn yhteydessä on mm. valmistunut raportti "Sähköisesti ohjatuilla paineilma-jarrujärjestelmillä varustettujen kuorma-autojen ja perävaunujen katsastusvaatimusten määrittäminen (Rahkola, Pekka ja Hannu Leppälä: Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä1/2005).



Käytännössä tässä on kyse siirtymäkauden ongelmasta. Raskaan kaluston jarrujärjestelmissä ollaan siirtymässä sähköohjattuun teknologiaan kaluston uusiutuessa. Turvallisuus paranoi, mutta siirtymäkausi pitenisi, mikäli asetettaisiin pakkovaatimus, että ainakin perävaunun jarrujen tulisi olla sähköohjatut ellei molemmissa ole samaa teknologiaa. Perävaunuyhdistelmien osalta vetoautojen kanta uusiutuu nopeammin kuin perävaunukanta. Tällöin tavanomaisempi siirtymäkauden yhdistelmä on, että vetoautossa on EBS-jarrut ja perävaunu on perinteisillä jarruilla. Järjestelmät ymmärtävät toisiaan, ja kunnossa ollessaan se ei ole turvallisuuden kannalta mahdoton, jos ei paraskaan, vaihtoehto. Vastaavanlainen teknologian kehittämisestä johtuvat ongelma oli aiemmin, kun lukkiutumattomat jarrujärjestelmät yleistyivät raskaassa kalustossa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä seurataan alan tutkimusta ja yhteistyössä muiden pohjoismaiden kanssa pyritään vaikuttamaan talviolosuhteiden ja moduuliyhdistelmien huomioimiseksi elektronisten hallintajärjestelmien kehittämisessä.

*10. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin liikenneministeriön päätöksen 14.12.1982/940 uudistamiseksi siten, että uusi lainsäädäntö sisältäisi lujusvaatimukset perävaunujen kuormakorien seinille*

Kuorma-autojen ja raskaiden perävaunujen kuormakorien kansalliset vaatimukset lujuudesta sisältyvät ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä annettuun liikenneministeriön päätökseen (940/1982), joka tuli voimaan 1.1.1984. Lisäksi aiheeseen olennaisesti liittyviä kuorman sijoittamista ja kuorman kiinnittämistä koskevia vaatimuksia on myös ajoneuvojen käytöstä tiellä annettussa asetuksessa (1257/1992).

Näiden vaatimusten tarkoituksena on lähinnä estää kuorman liikkuminen ja toisaalta suojata kuljettajaa ja matkustajia mahdollisesti liikkeelle lähteneeltä kuormalta normaaleissa ajotilanteissa, kuten kiihdytyksissä, jarrutuksissa ja kaarteissa, tien epätasaisuuksissa sekä pienellä nopeudella tapahtuvissa ojaanajoissa tms. lievissä onnettomuuksissa. Tämän vuoksi etupäässä kuljettajan ja matkustajien suojaamiseksi tarkoitettu kuormakorin etupäädyn lujusvaatimus ei koske esimerkiksi varsinaisia perävaunuja, joiden etupääty sijaitsee vetoauton kuormakorin takana ja yleensä varsin kaukana vetoauton ohjaamosta.

Suurella nopeudella tapahtuvissa törmäyksissä aiheutuu massaltaan suuren kuorman ja suurten hidastuvuuksien seurauksena voimia, joiden kompensoiminen kuorman kiinnityksellä tai kuormakorin rakenteella ei käytännössä ole mahdollista. Se edellyttäisi nykyisen vaatimustason tiukentamista tavalla, joka johtaisi ajoneuvoissa nykyisin tavanomaisesti käytettyjen kuormakorirakenteiden uudelleensuunnittelun tarpeeseen sekä kuormakorien massan ja ainevahvuuksien olennaiseen suurenemiseen. Vastaavasti siitä aiheutuisi ajoneuvojen kantavuuden sekä kuormatilan tilavuuden pienenemistä. Sen seurauksena taas nykyisen kuljetuskapasiteetin ylläpitämiseksi tarvittava ajoneuvomäärän kasvu todennäköisesti johtaisi jossain määrin epäedullisiin liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutuksiin.

Edellä mainitut kuormakorin lujuuteen liittyvät kansalliset vaatimukset koskevat ainoastaan Suomessa rekisteröityjä kuorma-autoja ja perävaunuja, ja vastaavasti myöskään vaatimusten tiukentaminen ei voisi koskea ulkomaisia ajoneuvoja. Näin ollen tiukennetut vaatimukset eivät voisi koskea esimerkiksi ulkomailla rekisteröityjä puoliperävaunuja ja keskiakseliperävaunuja, joita kansainvälisen liikenteen myötä käytetään runsaasti Suomessa. Täten etupäädyn lujusvaatimusten tiukentaminen voisi perävaunujen osalta koskea lähinnä Suomessa rekisteröityjä varsinaisia perävaunuja. On kuitenkin huomattava, että niin sanotuissa moduuliyhdistelmissä apuvaunun eli dollyn avulla varsinaisen perävaunun tavoin käytettäviä Suomessa rekisteröityjä puoliperävaunuja koskevat jo nykyisetkin etupäädyn lujusvaatimukset.

Nykyisten kansallisten kuormakori- ja kuormansidontavaatimusten laajentamista tai uudistamista harkittaessa on syytä lisäksi ottaa huomioon EU:n komission energia- ja liikenneasioita käsittelevän direktoraatin tieliikenteen turvallisuus- ja teknologiajaoston alaisuudessa toimivan kuorman varmistusta käsittelevän työryhmän toiminta. Työryhmän tavoitteena on luoda jäsenmaille ”suositus kuorman varmistuksen parhaaksi käytännöksi”, johon sisältyisi myös kuormakorin lujuuteen liittyviä vaatimuksia.

Suosituksen tämän hetkinen luonnos nojautuu pääosin voimassa olevaan ja parhailaan uudistuksen alaisena olevaan eurooppalaiseen standardiin EN 12642:2001 ”Securing of cargo on road vehicles. Body structure of commercial vehicles. Minimum requirements.”, joka on myös Suomessa vahvistettu SFS-standardiksi (SFS-EN 12642 ”Kuorman kiinnitys ajoneuvoissa. Kuorma-autojen ja niiden perävaunujen korirakenne. Minimivaatimukset.”).

Kyseisiä standardeja voidaan nykyisinkin käyttää vapaaehtoisesti esimerkiksi ajoneuvon tai kuljetuksen tilaajan asettamina vaatimuksina siltä osin kuin lainsäädäntö ei aseta tiukempia vaatimuksia. Suosituksen on valmistuttuaan tarkoitus asettua vapaaehtoisten standardien ja pakottavan lainsäädännön väliin, kuitenkin siten, että suosituksen mukaiset kuorman varmistusvaatimukset olisivat minimivaatimuksia, joiden mukaisesti kiinnitettyä kuormaa ei tarvitsisi uudelleen sitoa minkään jäsenmaan rajaa ylittäessä. Kukin jäsenmaa saisi kuitenkin alueellaan vaatia rekisteriinsä merkityiltä ajoneuvoilta suositusta tiukempien kuorman varmistusvaatimusten noudattamista.

Edellä esitetyn perusteella, ja koska mainitun EU:n työryhmän suosituluonnoksen perusperiaatteet eivät olennaisesti poikkea Suomessa voimassa olevien kansallisten vaatimusten periaatteista, liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ennen kuin harkitaan kansallisten kuormakori- ja kuormansidontavaatimusten laajentamista tai uudistamista, on syytä odottaa työryhmän suosituksen valmistumista.

*11. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi toimia siten, että elektroninen ajonvakuutusjärjestelmä saataisiin mahdollisimman nopeasti yleistyämään uusiutuvassa kuorma-auto ja perävaunukalustossa.*

Liikenne- ja viestintäministeriössä nähdään automaattiset ajonvakuutusjärjestelmät Suomen olosuhteissa erittäin hyödyllisiksi kuorma-autojen ja niiden perävaunujen lisäksi erityisesti pitkän linjan liikenteessä olevissa linja-autoissa. Ministeriö on valmis asettamaan kyseiset ajonvakuutusjärjestelmät pakollisiksi heti, kun niistä saadaan yhtenäinen säännöstö, ja niiden mukaisia laitteistoja on saatavilla.

YK:n Euroopan talouskomission alaisen ajoneuvoeksperttien työryhmän (WP.29) alaisen jarrutyöryhmän (GRRF) alaisuudessa on aloittanut ad hoc-ryhmä, jonka tehtävänä on laatia kehittynyt säännöstö ajonvakuutusjärjestelmille. Sen työskentelyyn on jo osallistuttu ja tarkoitus on osallistua myös Suomesta, jotta meidän ajoneuvotyypit ja olosuhteet tulisivat huomioitua säännöstön laadinnassa.

*12. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin keskikaiteilla varustettujen tieosuuksien rakentamisen nopeuttamiseksi.*

Päätieverkon pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen nykyaikaistaminen on ensisijaisen tärkeää pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi. Tärkeimpien liikennehankkeiden osalta on tehty ministerityöryhmän linjaus ja Tiehallinto on valmistellut pääteiden kehittämissuunnitelmaa. Kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen erilaisin keskikaideratkaisuilla on ollut voimakkaasti esillä myös laadittaessa liikenneturvallisuussuunnitelmaa vuosille 2006-2010. Tie-

hallinnossa on jo tehty päätös, että kaikki uudet rakennettavat ohituskaistat ovat keskikaiteellisia.

*13. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin tievalaistuksen lisäämiseksi tieosuuksilla, joilla liikennemäärä ja liittymätiheys sitä edellyttävät, joilla on runsaasti raskasta liikennettä tai joilla onnettomuuskustannusvähenemä sitä tukee.*

Osittain edelliseen lausuntoon viitaten voidaan sanoa, että tievalaistuksen käyttöön tiedetään ja on otettu parantamis- ja rakentamissuunnitelmassa huomioon siinä määrin, kuin resurssit antavat myötä. Yleensä kuitenkin tievalaistus rakennetaan asutustihentymiin, risteysalueille ja vastaaviin. Kyseisen onnettomuuden tapahtumapaikkana oli selkeästi linjaväli mikä tuskin yksinään olisi tievalaistuskohde, ellei tievalaistuksen rakentamista kytketä keskikaideratkaisuun.

*17. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä sosiaali- ja terveysministeriön kanssa muuttaisi viipymättä hoitolaitosten opastusjärjestelmän sellaiseksi, että liikennemerkillä ei ohjata kohteisiin, joissa ei ole päivystystä.*

Päivystävien hoitolaitosten väheneminen Suomessa on ollut viime vuosien aikana nopeata, eikä opastus enää kaikin osin vastaa nykyisiä määräyksiä. Ensiaputunnus kuuluu tieliikenneasetuksessa palvelukohteiden opastusmerkkeihin, joiden ohjeistusta ollaan parhailaan uusimassa liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon yhteistyönä. Tavoitteena on, että tarkistetut säädökset ja uudet ohjeet saataisiin käyttöön vuoden 2006 aikana.

*19. Tutkintalautakunta suosittaa, että Ajoneuvohallintokeskus määräisi turvavöillä varustettuihin istuimiin tekstin, jossa matkustajaa kehoitetaan käyttämään turvavyötä.*

*20. Tutkintalautakunta suosittaa, että Linja-autoliitto ry käynnistäisi kampanjan turvavöiden käytön lisäämiseksi ja liikennöitsijät ohjeistaisivat kuljettajansa tiedottamaan matkustajille turvavöiden olemassaolosta ja käytöstä.*

Turvavyödirektiivi (2003/20/EY) laajentaa turvavöiden pakollisen käytön kaikkeen autokalustoon. Direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät säädösmuutokset ovat valmisteilla liikenne- ja viestintäministeriössä, ja ne tulevat voimaan viimeistään toukokuussa 2006. Tämän jälkeen myös linja-autojen kuljettajilla ja matkustajilla on velvollisuus käyttää istuinpaikalle asennettua turvavyötä. Direktiivi myös edellyttää, että jokainen matkustaja saa tiedon turvavöiden käyttövelvollisuudesta. Tiedon voi antaa kuljettaja tai esimerkiksi matkaopas. Tiedon antamiseen voidaan käyttää myös audiovisuaalisia keinoja, kuten videota, tai linja-autoon voidaan asentaa selvästi jokaiselta istuinpaikalta näkyvät opasteet tai kuvamerkit turvavöiden käyttövelvollisuudesta.

Uudet turvavyömääräykset pyritään ottamaan käyttöön mahdollisimman pian. Säädösmuutosten aikataulu huomioon ottaen liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata tutkintalautakunnan suositusta velvollisuudesta lisätä turvavöillä varustettuihin istuimiin kehoitus turvavöiden käytöstä. Sen sijaan liikenne- ja viestintäministeriö pitää erittäin kannatettavana suositusta turvavöiden käyttöä koskevan kampanjan järjestämisestä ja liikennöitsijöiden jakamana turvavyöinformaation lisäämisestä. Näin voitaisiin valmistautua turvavöiden käyttövelvollisuuden alkamiseen, mutta ei aiheutettaisi liikennöitsijöille kustannuksia, joita lyhyenä väliaikana syntyisi tilapäisten opasteiden laittamisesta.



Onnettomuustutkintakeskus  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

### **KONGINKANKAALLA 19.3.2004 TAPAHTUNEEN LIIKENNEONNETTOMUUDEN TUTKINNASTA TEHDYN TUTKINTAKERTOMUKSEN TURVALISUUSUOSITUKSET**

Onnettomuustutkintakeskus on pyytänyt lausuntoa Konginkankaan onnettomuuden johdosta tehtyihin suosituksiin. Sisäasiainministeriö toteaa lausuntoon seuraavaa:

Suurin osa suosituksista koskettaa liikenne- ja viestintäministeriön toimialaa. Sisäasiainministeriön toimialaa koskettavat liikennevalvonta, suuronnettomuussuunnitelmat sekä hätäkeskusten tietojärjestelmät.

Tutkijalautakunta suositaa, että valtiovarainministeriö lisäisi poliisin rahoitusta siten, että liikkuva poliisi voisi lisätä liikennevalvonnan määrää ja toteuttaa hallituksen sekä EU:n sille määräämät raskaan liikenteen valvontavelvoitteet.

Liikkuvan poliisin valvontavelvoitteet perustuvat sisäasiainministeriön tulosuunnitelmaan ja yksityiskohtaisesti ne sovitaan poliisin ylijohdon ja liikkuvan poliisin välillä käytävissä tulosneuvotteluissa. Myös sisäasiainministeriön tavoitteena on ollut liikennevalvonnan tehostaminen. Erityisenä painopisteenä on ollut raskas liikenne, jonka valvonnasta on juuri valmistunut selvitysmiehen tekemä selvityskin. Sisäasiainministeriö puoltaa tutkintalautakunnan ehdotusta poliisin rahoituksen lisäämisestä siten, että liikennevalvontaa voitaisiin edelleen tehostaa.

Sisäasiainministeriö pitää tärkeänä, että onnettomuustutkinnassa selvitetään ne riskitekijät, jotka liittyvät tähän onnettomuuteen ja joihin poliisin liikennevalvonnalla yleisellä tasolla olisi voitu vaikuttaa. Edelleen sisäasiainministeriö pitää tärkeänä, että liikennevalvonnan määrä kyseisellä tieosalla ja sen välittömässä läheisyydessä vuoden ajanjaksolta ennen onnettomuutta yöaikaan selvitetään.

Tutkintalautakunnan suositus siitä, että lääninhallituksen tulisi varmistua suuronnettomuusohjeistuksien laadinnasta, on aiheellinen. Pelastuslain 9 §:n mukaan pelastusviranomaiset sekä muut pelastuslain 6 §:ssä mainitut viran-

omaiset ovat velvollisia laatimaan yhteistoiminnassa keskenään tarpeelliset pelastustoimen suunnitelmat.

Tutkintalautakunnan suositus siitä, että hätäkeskuslaitos ryhtyisi toimenpiteisiin tietojärjestelmien kellonaikojen yhtenäistämiseksi, on myös aiheellinen. Sisäasiainministeriö katsoo, että tietojärjestelmät tulevat yhtenäistymään valtion hätäkeskusjärjestelmän tullessa kokonaisuudessaan käyttöön.

Kansliapäällikkö

Ritva Viljanen

Pelastusylitarkastaja

Taito Vainio



SOSIAALI- JA  
TERVEYSMINISTERIÖ  
Terveysosasto

LAUSUNTO

Dnro  
STM/1643/2005

6.7.2005

SAAPUNUT

12.07.2005

205/5Y

Onnettomuustutkintakeskus

Viite Lausuntopyyntönne 16.6.2005 Dnro 185/5L

Asia **LAUSUNTO KONGINKANKAAN LIIKENNEONNETTOMUUDEN TUTKINNASTA TEHDYN TOIMINTAKERTOMUKSEN TURVALLISUUS-SUOSITUKSISTA**

Sosiaali- ja terveysministeriö lausuu turvallisuussuositusluonnoksesta seuraavaa:

Suositus 15:

Sosiaali- ja terveysministeriö on antanut ohjeet kunnille ja sairaanhoitopiireille terveydenhuollon varautumisesta (Terveydenhuollon valmiussuunnitteluopas, sosiaali- ja terveydenhuollon oppaita 2002:5). Valmiussuunnitelmat sisältävät myös varautumisen suuronnettomuuksien varalta. Valmiussuunnitelmat tehdään kuntien, sairaanhoitopiirien ja lääninhallitusten yhteistyönä. Lääninhallitukset valvovat kuntien ja sairaanhoitopiirien valmiussuunnittelua.

Suositus 17:

Sosiaali- ja terveysministeriö näkee tarpeellisena, että hoitolaitosten opastusjärjestelmä täsmennetään ja pidetään ajantasalla.

Suositus 18:

Ensihoito on terveyskeskusten ja sairaanhoitopiirien vastuulla. Useisiin terveyskeskuksiin ja kaikkiin sairaanhoitopiireihin on nimetty ensihoidon vastuulääkäri. Valmiussuunnitelmissa on yhteisesti sovittu menetelytavat, joilla taataan tarvittava ammattitaito eri onnettomuustilanteissa.

k:\data\tekstit\laus2005\konginkangas.doc



Postiosoite: PL 33, 00023 Valtioneuvosto  
Käyntiosoite: Meritullinkatu 8, Helsinki

Puhelin: (09) 16001  
Telekopio: (09) 160 74126  
(Kirjaamo)

Sähköposti:  
Email: kirjaamo.stm@stm.fi

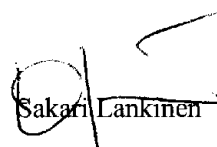
Sosiaali- ja terveysministeriön käsityksen mukaan esitettyjä turvallisuussuosituksia kommentoitujen suositusluonnosten osalta tulee muuttaa ja tarkentaa edellä esitettyjen kommenttien pohjalta.

Osastopäällikön sijaisena,  
johtaja



Tapani Melkas

Lääkintöneuvos



Sakari Lankinen



SAAPUNUT

05.09.2005

255/54

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 Helsinki

LAUSUNTO  
237/2004/20/3

31.8.2005

1 (4)

Lausuntopyyntö 16.6.2005

**Lausunto Konginkankaan onnettomuuden tutkintaselostuksen turvallisuussuosituksista**

Konginkankaalla tapahtuneen liikenneonnettomuuden tutkintalautakunta on tutkintaselostusluonnoksessaan esittänyt 21 turvallisuuden parantamissuosituksia. Tiehallinto esittää lausunnon niihin suosituksiin, jotka kuuluvat sen toimialueeseen tai sitä merkittävästi sivuavat. Itse raportin sisältöön Tiehallinto ei esitä kommentteja sen lisäksi, mitä keskusteluissa 4.8.05 Penttinen/Lähteenmäki esitettiin.

Suositus 1. Kuorma-autojennopeudenrajoittimen säätämien enimmäisnopeudelle 80 km/h nykyisen 90 km/h sijasta.

Lautakunta toteaa, että toimenpide parantaa liikenneturvallisuutta, koska ajoneuvon hallittavuus paranee ja jarrutusmatkat ja törmäysenergia pienenevät. Näin on raskaan liikenteen onnettomuuksia ajatellen. Lautakunta toteaa myös, että samalla koko liikennevirta rauhoittuisi etenkin 80 km/h – teillä. Toisaalta ohitukset tulisivat lisääntymään sekä 80 km/h että etenkin 100 km/h -teillä. Myös liikennevirran jononmuodostus lisääntyisi ja nopeusvaihtelu kasvaisi, koska raskaat ajoneuvot eivät enää voisi ottaa vauhtia ylämäkeen entiseen tapaan. Tämä kaikki voi vaikuttaa koko liikenteen turvallisuuteen negatiivisesti.

Enimmäisnopeuden alentamisella on siten turvallisuuteen ja liikennevirtaan sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Kokonaisvaikutuksen tarkempi arviointi edellyttäisi perusteellisia jatkotarkasteluja, joissa myös muut vaikutukset, mm. logistiset, tulee huomioida.

Nykyinen rajoitinarvo perustuu kansainväliseen sopimukseen. Suomen tuskin kannattaa yksin lähteä alentamaan arvoa kansainvälinen liikenne ja vapaat kuljetusmarkkinat huomioon ottaen. Mahdollista on yrittää vaikuttaa kehitykseen EU -tasolla, jossa on jo keskusteltu rajoitusarvon mahdollisesta tarkistamisesta.

Yhteenvedona Tiehallinto toteaa, että rajoitusarvoa ei tulisi alentaa ennen kuin sen kaikki vaikutukset on kokonaisuutena selvitetty nykyistä perusteellisemmin. Lähtökohtaisesti liikenteen ja tiestön kehittämisen tulisi perustua siihen, että asetettuja sääntöjä noudatetaan.

Telefaksi  
0204 22 2202

Sähköposti  
keskushallinto@tiehallinto.fi  
etunimi.sukunimi@tiehallinto.fi

www.tiehallinto.fi



31.8.2005

Suositus 6. Tutkintajärjestelmä kaikkien raskaan liikenteen onnettomuuksien tutkimiseksi.

Ehdotus on kannatettava. Tutkinnan tulisi olla projektiluontoinen, harkitusti fokuoitu ja määräaikainen, esim. kesto 1-2 vuotta. Onnettomuustapausten lisäksi tulisi samalla tutkia tapausten muutkin vaikutukset, mm. haitat liikenteelle, jotta niistä saataisiin nykyistä luotettavampi kokonaiskuva. Merkittävä selvitysalue on erityisesti raskaan liikenteen osalta on sen ominaisuuksien ja liikkumisen suhde tieolosuhteisiin. Ennen erillisen tutkintajärjestelmän luomista tulisi tarkastella, voidaanko tutkinta liittää jotenkin nykyisten jo olevien tutkintalautakuntien yhteyteen.

Suositus 12. Keskikaiteiden rakentaminen.

Keskikaiteen rakentaminen tai vastakkaissuuntaisten ajoratojen erottaminen riittävän leveällä välikaistalla ovat ainoat keinot, joilla voidaan eliminoida varmasti kohtaamisonnettomuuksia, myös raskaan liikenteen onnettomuuksia.

Tiehallinto päätti muutama vuosi sitten, että uudet ohituskaistat varustetaan keskikaiteella ja nykyiset sitä mukaa kuin rahoitus sallii. Nykyisten ohituskaistojen (306 km) muuttaminen keskikaiteellisiksi maksaisi arviolta noin 150 miljoonaa euroa.

Pelkkä ohituskaistojen käsittely ei kuitenkaan riitä, vaan tulisi pyrkiä pitempiin yhtenäisiin tiejaksoihin, mikä edellyttää yhteysvälien tieolosuhteiden modernisointia. Keskikaiteen rakentaminen edellyttää aina myös itse tien ja sen liittymäjärjestelyjen parantamista. Toimenpide on erittäin kallis.

Valmisteilla olevassa pääteiden kehittämissuunnitelmassa (vuoteen 2025) on esitetty, että tällä aikajaksolla toteutettaisiin keskikaiteellisia teitä seuraavasti:

- moottoriteitä tai muita nelikaistaisia n. 700 km
- jatkuvaa keskikaiteellista ohituskaistatietä 630 km
- 2-ajokaistaista tietä toistuvien ohituskaistoin 1220 km.

Näiden toteutuskustannus on suuruusluokkaa 5 miljardia euroa. Tällä hetkellä em. teitä, joissa vastaantuleva liikenne on erotettu, on kaikkiaan n. 750 kilometriä. Tämän ohjelman toteuttaminen merkitsisi nykyistä selvästi suurempaa vuosirahoitusta tieverkon kehittämiseen. Ohjelman toteuttamisen jälkeenkin päätieverkosta olisi keskikaiteellista vaa- jaat 20 %.

Tiehallinto pitää tärkeänä, että keskikaiteiden lisäksi kehitetään ja otetaan käyttöön myös muita keinoja, joilla voidaan vähentää kohtaamisonnettomuuksia tai lieventää niiden seurauksia. Liikenne- ja tietek-

31.8.2005

nisten keinojen lisäksi tarvitaan myös kuljettajaan, ajoneuvoihin ja itse kuljetustapahtumaan liittyviä toimia.

#### Suositus 13. Tievalaistuksen lisääminen

Tutkintalautakunta esittää kirjeessään lukuja siitä, miten valaistuksella voitaisiin vähentää onnettomuuksia. Esitetyt luvut ovat keskimääräisiä eivätkä sellaisenaan koske Konginkankaan kaltaisia tieosuksia. Valaistuksen ei ole todettu mitenkään erityisesti parantavan juuri raskaan liikenteen turvallisuutta.

Yleisestä tieverkosta on valaistu 11700 kilometriä. Näistä pääteitä on 3480 km. Kansainvälisesti katsoen Suomessa valaistaan paljon yleisiä teitä.

Tiehallinto on rakentanut rahoituksen sallimassa määrin valaistusta ensisijaisesti sinne, missä se on kustannuksilla ja hyödyillä mitattuna selvästi kannattavaa, esim. vilkkaat taajamien ja niiden reuna-alueiden tiet. Kannattavuuskriteerien mukaan uuden valaistuksen rakentamistarvetta on pari tuhatta kilometriä. Konginkankaan kaltaiset, suhteellisen pieniliikenteiset tieosuudet eivät kuulu toteutusohjelmiin.

Tiehallinto katsoo, että liikennetaloudellisesti kannattavat valaistuskohdeet tulisi toteuttaa 10 -15 vuoden kuluessa. Tähän perustienpidon rahoitus ei nykyisellään anna mahdollisuutta.

#### Suositus 14. Tauko- ja levähdysalueiden lisääminen

Yleisillä teillä on yhteensä noin 2900 pysäköimis- ja levähdysaluetta, joista pääteillä on vajaat 2200. Tämä merkitsee, että niitä keskimäärin on noin 6 kilometrin välein. Merkittävä osa näistä on pysäköintialueita, jotka eivät varsinkaan ajoneuvoyhdistelmien osalta sovellu kuin aivan välttämättömään pysähtymiseen. L- ja P-alueiden verkko on muutamaa tiejaksoa lukuunottamatta Tiehallinnon määrittämien toimintalinjojen mukainen. Tämän mukaan tienkäyttäjillä on mahdollisuus tilapäiseen pysähtymiseen ja virkistäytymiseen 20 - 30 minuutin ajomatkan välein.

Sen lisäksi, että levähdysalueet toimivat nimensä mukaisessa tehtävässä, ne ovat välttämättömiä raskaaseen liikenteeseen kohdistuvien teknisten tienvarsitarkastusten pitopaikkoina. Kaupalliset tienvarsi-palvelut ja niiden sisältämät pysäköintialueet ovat viime vuosina lisääntyneet ja niiden rooli levähdyspaikkoina on lisääntynyt. Ne myös rajallisesti palvelevat tienvarsitarkastusten toteutuspaikkoina.

Tiehallinto katsoo, että levähdyspaikkojen määrällinen palvelutaso on vähintäänkin tyydyttävä, eikä niiden lisääminen ole keskeinen investointikohde suhteessa muihin tienpitotarpeisiin. Levähdysalueisiin liitty-

31.8.2005

vä paikallinen ongelma on satamien logistiikan sekä suurten kaupunkien tuotantolaitosten ja logistiikkakeskusten edellyttämä raskaan liikenteen pysäköinti niiden lähialueilla.

Suositus 17. Hoitolaitosten opastusjärjestelmän kehittäminen

Tutkintalautakunta esittää, että hoitolaitosten opastusta kehitetään niin, että liikennemerkillä ei ohjata kohteisiin, joissa ei ole ympärivuorokautista päivystystä.

Liikenneministeriön päätöksessä liikenteenohjauslaitteista (LMP 384/94) merkillä 715 (ensiapu) voidaan osoittaa yleissairaala tai terveyskeskuksen sairaala, jossa on kaikkina vuorokauden aikoina lääkäri paikalla.

Päivystävien hoitolaitosten määrää on merkittävästi vähennetty Suomessa viime vuosien aikana. Vähennemä on ollut niin suuri, että merkittävä osa aiemmin osoitetuista ensiapukohteista olisi tiukasti ottaen pitänyt poistaa kokonaan opastuksen piiristä. Eräillä alueilla riittävä päivystys on nykyisin vain keskussairaaloissa kohteissa. Tämän vuoksi Tiehallinto ja LVM ovat sopineet, että päätöksen vaatimuksesta voidaan poiketa esimerkiksi silloin, kun samalla seudulla on kaksi ensiapupistettä, joilla on vuoropäivystys.

Eräillä paikkakunnilla vuoropäivystyksestäkin on jouduttu luopumaan, mistä johtuen Tiehallinnon ja liikenne- ja viestintäministeriön kesken on käynnistetty valmistelu ensiapukohteiden opastusperusteiden kehittämisestä jo ennen Konginkankaan onnettomuutta. Tavoitteena on tarkistaa säädöksiä ja viitoituskäytäntöä vastaamaan paremmin toisiaan. Ensiaputunnus kuuluu tieliikenneasetuksessa palvelukohteiden opastusmerkkeihin, joiden ohjeistusta ollaan parhaillaan uusimassa Tiehallinnossa. Tavoitteena on, että tarkistetut säädökset ja uudet ohjeet saataisiin käyttöön vuoden 2006 aikana.

Johtaja

  
Aulis Nironen

TIEDOKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Johtajat, prosessinomitajat  
Pk/tienpito, AP, ATS, ATP  
Hiltunen, Kosonen, Velhonoja, Penttinen



VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
Budjettiosasto

LAUSUNTO

VM 31/09/2005

6.9.2005

SAAPUNUT

13. 09. 2005

266/57

Onnettomuustutkintakeskus

lausuntopyyntönne 16.6.2005 dnro 185/5L

### KONGINKANKAAN LIIKENNEONNETTOMUUS

Onnettomuustutkintalautakunta on pyytänyt valtiovarainministeriön lausuntoa tutkittavana olevan Konginkankaan liikenneonnettomuuden tutkimustaselostukseen sisältyvistä suosituksista. Tutkintalautakunta on katsonut kohdan 8 kuuluvan valtiovarainministeriön toimialaan. Kohdassa on todettu, että tutkintalautakunta suosittaa, että valtiovarainministeriö lisäisi poliisin rahoitusta siten, että liikkuva poliisi voisi lisätä liikennevalvonnan määrää ja toteuttaa hallituksen sekä EU:n sille määräämät raskaan liikenteen valvontavelvoitteet.

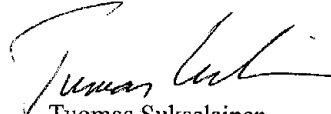
Valtiovarainministeriö toteaa lausuntonaan ko. kohdasta seuraavaa.

Valtion talousarviosta ja sen määrärahoista ja niiden käyttötarkoituksesta päättää eduskunta hallituksen esityksestä. Esityksen valmistelu valtiovarainministeriössä tehdään ao. ministeriön ehdotuksen pohjalta.

Liikkuvan poliisin määräraha sisältyvät poliisin toimintameno -momentille (26.75.21). Momentille on merkitty kuluvan vuoden valtion talousarviossa nettomäärärahaa 556 955 000 euroa. Kevään 2005 lisäbudjetissa määrärahaa on vielä lisätty 17 813 000 euroa. Vuoden 2004 tilinpäätös ko. momentin osalta oli 554 289 000 euroa. Momentin määrärahatasoa on viime vuosina jatkuvasti nostettu. Sisäasiainministeriö päättää määrärahan käytöstä. Ko. momentti on normaali toimintamomentti, eikä sillä ole erityisiä käyttörajoitteita.

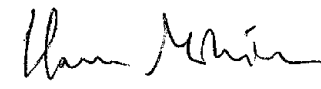
Edellä olevan johdosta valtiovarainministeriö esittää, että ko. kohta poistetaan tai ainakin kirjoitetaan niin, että siinä ei virheellisesti mainita valtiovarainministeriötä päättävänä tahona.

Osastopäällikkö,  
budjettipäällikkö



Tuomas Sukselainen

Budjettineuvos,  
apulaisbudjettipäällikkö



Hannu Mäkinen

Tiedoksi

Budjettiosasto (Vallinheimo)

8.9.2005 SAAPUNUT

09.09.2005

263/54

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

## TURVALLISUUSSUOSITUKSET

Haluamme lausua Konginkankaan liikenneonnettomuuden tutkintalautakunnan turvallisuussuosituksesta seuraavaa:

- Tutkintalautakunta perustelee esitystä liikenneturvallisuuden lisäämisellä. Tutkintalautakunnan esitys tarkoittaa nopeudenrajoittimen asettamista ajoneuvokohtaisen enimmäisnopeuden mukaiseksi. Näin menetellään jo nyt linja-autojen osalta, missä enimmäisnopeus ja rajoittimet on asetettu 100 km/h.

Kuorma-autojen rajoittimen säätämistä ajoneuvokohtaiselle enimmäisnopeudelle (80 km/h) voidaan pitää merkittävänä muutoksena nykykäytäntöön. Rajoittimen korkein sallittu nopeus voitaisiin säätää 82 - 84 km/h.
- On pohdittava, onko esitys tarpeellinen, kun huomioidaan edellisen kohdan esitys. Mikäli nopeuksia katsotaan piirturista myös alemmilla nopeusrajoitusteilla, tulee kuljettajien oikeusturvasta pitää huolta ja varmistaa, että ajoneuvoa on todella kuljetettu ylinopeudella kyseisellä alemman nopeuden tiellä. Samoin pitää huolehtia siitä, että piirturi näyttää varmasti oikeaa nopeutta.

Lisäksi on varmistettava tilaajan vastuun toteutuminen tässäkin yhteydessä.
- Ennakoivan ajon kurseja on järjestetty yrityksissä jatkokoulutuksena ja ne ovat saaneet hyvän vastaanoton ammattikuljettajien keskuudessa. Esityksen yhteydessä tulisi pohtia, miten varmistetaan, että kaikilla alalla työskentelevillä olisi mahdollisuus kurssin suorittamiseen.
- Tämän esityksen osalta haluamme viitata liikenne- ja viestintäministeriön ns. tilaajanvastuutyöryhmän esityksiin. Nämä esitykset tulisi saattaa pikaisesti osaksi lainsäädäntöämme. Tilaajan vastuun piiriin tulisi saattaa myös työsuhdeasioihin liittyvät kysymykset.
- Tutkintalautakunta on kiinnittänyt suosituksessaan huomiota olennaisiin kysymyksiin. Haluamme laajentaa tarkastelua tämän suosituksen osalta myös seuraaviin seikkoihin:

**Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry**

John Stenbergin ranta 6 | PL 313 | 00530 Helsinki | puh. (09) 613 110 | faksi (09) 739 287 | www.akt.fi  
Sampo 800017-108724 | Okopankki 554210-21667

### **Ammattimaisen liikenteen valvontayksikkö**

Ajo- ja lepoaika-asetuksen valvontaa tulee tehostaa ja kehittää lisäämällä viranomaisten resursseja. Erityisesti tien päällä tapahtuvaa valvontaa tulee lisätä.

Suomessa maanteillä suoritettava ammattimaisen liikenteen valvonta on riittämätöntä. Valvonnan puutetta käytetään hyväksi tekemällä työtä harmaan talouden piirissä. Keskeisenä ongelmana on valvontaan suunnatut riittämättömät resurssit sekä liikkuvan poliisin että työsuojeluviranomaisten osalta. Tällä hetkellä valvonnan tehokkuus kärsii myös puutteista viranomaisten ammattitaidossa, eikä ammattimaisen tieliikenteen valvonta ole viranomaisten painopisteillä kovinkaan korkealla.

Esitämme, että perustetaan ammattimaisen liikenteen tienpäällä tapahtuvaa valvontaa varten valvontayksikkö.

### **Seuraamusjärjestelmän tehostaminen**

Ajo- ja lepoaikojen ja ylikuormien rikkomuksista tulee rangaistukset saattaa riittävän korkealle tasolle, jotta rangaistukset ohjaavat kuljetusalan yrityksiä noudattamaan olemassa olevia sopimuksia ja lakeja. AKT:n näkemyksen mukaan rangaistusseuraamusten kohdentumiseen on saatava muutos ja ne tulee kohdentaa kuljetusliikkeisiin tai kuljetuksenantajiin.

Esitämme, että ajonkeskeytyksen käyttöä seuraamuksena on lisättävä.

### **Tilaaajan vastuu**

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman tilaaajan vastuuta koskevan työryhmän esitykset tulee toteuttaa mahdollisimman pian. Työ- ja ajoaikojen noudattamisesta tulisi ehdotuksen mukaan vastuuta myös kuljetuksen tilaajalle tai muulle kuljetussopimuksen osapuolelle. Nykytilanteessa vastuu on vain kuljettajalla ja tämän työnantajalla.

Kysymys olisi tahallisista tilanteista, joissa tilaaja vaatii laatimansa aikataulun noudattamista, vaikka hänelle ilmoitetaan, ettei se onnistu ilman ajo- ja lepoaikojen rikkomista. Säännös koskisi myös tilausbussimatkoja.

Esitämme, että tilaajanvastuutyöryhmän esitykset toteutetaan. Lisäksi tilaajanvastuu on ulotettava myös työsuhdeasioihin.

### **Kilometripalkkaus**

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 10. artikla kieltää kilometreihin perustuvan palkkauksen. Lainsäädäntöä on täsmennettävä siten, että ajettujen kilometrien tai muulla vastaavalla tavalla suoritettava palkkaus tulee kieltää.

Esitämme, että kilometripalkkauksen käyttö selkeästi kielletään kansallisessa lainsäädännössä.

### **Ammattimaisen liikenteen kaluston kehittäminen**

Esitämme, että käynnistetään kansallinen ohjelma, jolla kehitetään ammattimaisen liikenteen kalustoa vastaamaan paremmin Suomen tie- ja keliolosuhteita.

### **Ammattimaisen liikenteen ajolupa**

Esitämme, että linja-auto- ja raskaaseen kuorma-autoliikenteeseen oikeuttava ajolupa (D,E) tulee peruuttaa kaikissa niissä tapauksissa, kun henkilö siirtyy työkyvyttömyyden tai iän perusteella eläkkeelle.

### **Tieverkko kuntoon**

Tieverkko on Suomen tavara- ja henkilöliikenteen runko. Tuotannon ja palveluiden kasvu, alueellisen tasapainoisen kehityksen turvaaminen, yhdyskuntarakenteen muutokset ja liikenneturvallisuus edellyttävät tieverkoston määrätietoista kehittämistä.

Teiden kunnossapitoon ja perusparannukseen suunnatut määrärahat ovat viime vuosien aikana olleet riittämättömät. Vuotuinen vaje on vähintään 15 %:n luokkaa ja euromääräisenä vähintään 100 miljoonaa euroa. Määrärahojen puute näkyy maanteillä huonona talvikunnossapitona. Toimenpiteiden puute perusparannushankkeiden osalta näkyy maanteiden vaikeina pintavaurioina ja urautumisina.

Esitämme, että liikenneinfrastruktuurin rahoitus uudishankkeiden osalta turvataan ja kunnossapitoon ja perusparannukseen osoitetaan riittävät resurssit.

6. Ehdotus on kannatettava. AKT:n edustaja liikenneonnettomuuksien tutkintalautakuntien neuvottelukunnassa on jo ehtinyt esittämään, että raskaan liikenteen onnettomuuksia tutkittaisiin muutoinkin kuin kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Ehdotuksen mukaan luvassa on, että joitakin onnettomuuksia kuluvana vuotena tutkittaisiin. Tavasta pitäisi tehdä vakiainen käytäntö.

Näissä tutkimuksissa pitäisi tarkoin katsoa, miten työnantaja on ohjeistanut kuljettajien työt ja miten ajo- ja lepoaikoja sekä työaikoja on noudatettu. Työsuojelupiirien tarkastajien ammattitaitoa tulisi hyödyntää onnettomuuksia tutkittaessa.

7. Ehdotus on kannatettava. Käsittäksemme kyseinen asia on jo huomioitu erityisessä ministeriön työryhmässä, joka on tehnyt asiasta hyväksyttävän esityksen.

8. Viittaamme kohdassa viisi esittämäämme kantaan erillisestä valvontayksiköstä. Samalla haluamme muistuttaa, että EU:ssa vahvistetun mukaan piirturikiekkujen valvontamäärää lisätään lähi-vuosina nykyisestä yhdestä prosentista neljään prosenttiin. Saamiemme tietojen mukaan kyseinen ehdotus kaksinkertaistaisi valvontatarpeen Suomessa.



- Onkin erittäin tärkeää turvata raskaan liikenteen valvontaan riittävät resurssit. Mikäli kohdan viisi sanktioiden korottaminen toteutetaan riittävän suurena, se voi johtaa yritysten omaehtoiseen ajo- ja lepoaikojen valvontaan.
9. - 11. On hyvä, että raskaan liikenteen ajoneuvojen teknisiä valmiuksia tutkitaan ja liikenneturvallisuutta kehittäviä ratkaisuja esitetään myös Suomen olosuhteita silmällä pitäen. Viittaamme tässä myös kohdan 5 esityksiimme.
12. Keskikaiteiden rakentaminen on kaikkein tehokkain keino ehkäistä kohtaamisonnettomuuksia. Vaikka Konginkankaan onnettomuudessa raskas liikenne oli turman aiheuttaja, on paljon useammin kuolemaan johtaneissa raskaan liikenteen onnettomuuksissa syynä henkilöauton ajautuminen vastaantulevien kaistalle raskaan ajoneuvon eteen. Näitä onnettomuuksia voidaan tuskintulevaisuudessakaan täysin ehkäistä ilman kohtaavien ajoratojen jonkinlaista eristämistä. Tässä tulisi huomioida myös se, että osa nykyisestä 2-kaistatiestöstä tulisi muuttaa nelikaistateiksi.
13. Valoisissa olosuhteissa onnettomuuksien ehkäiseminen on luonnollisesti helpompaa kuin pimeässä. Esitys on siten kannatettava.
14. AKT on pyrkinyt monin keinoin vaikuttamaan tauko- ja levähdyspaikkojen rakentamiseen. Nykyisin parhaat taukopaikat on usein rakennettu huoltoasemien yhteyteen. Tässä tarvitaan tiehallinnon, kuljetusyritysten ja kuljetusalan järjestöjen (mm. AKT, SKAL) yhteinen työryhmä selvittämään tarvetta. Selvittelyyn voisivat osallistua myös liikkuvan poliisin, työsuojeluviranomaisten, liikenneasemien ylläpitäjien ja kuljetusten antajien edustajat. Taukopaikalla ei aina tarvitse olla kaikkia mahdollisia palveluja, kunhan ne ovat niissä paikoissa, joissa ne palvelevat parhaiten liikenteen tarpeita.
15. - 18. Näiden esitysten osalta toteamme, että esitykset joilla lisätään liikenneturvallisuutta ja parannetaan onnettomuusvalmiuksia, ovat perusteltuja.
19. - 20. Turvavyön käytön lisäämiseksi raskaassa liikenteessä on kampanjoitu yhdessä AKT:n, Rahtareiden, Liikenneturvan ja SKAL:n kanssa. Kaikki toimet, joilla kuljettajien turvavyöiden käyttöä saadaan lisättyä, ovat kannatettavia.
21. Simulaattoritoiminta on kehittynyt niin paljon, että sitä voidaan jo hyvin käyttää monenlaiseen ajo-opetukseen. Linja-autonkuljettajien ajokorttikoulutuksesta osa toteutetaan simulaattorissa. Tällä hetkellä Työtehoseuran aikuiskoulutuskeskus Rajamäellä on suunnittelemassa kuorma-autosimulaattoria. Hanke etenee käsittäksemme yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesten kanssa. Tutkintalautakunnan esitykset pitäisikin ottaa huomioon simulaattoria valmistettaessa.

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT ry

  
Timo Rätty

  
Juhani Koivunen

07.09.2005 5.9.2005

258/57

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

Viite kommenttipyyntö 16.6.2005,  
dnro 186/5L

#### Turvallisuussuositukset

##### 1. Nopeudenrajoittimet 80 km/h nopeuteen

Nopeudenrajoittimien säätäminen 80 km/h nopeuteen ei välttämättä paranna liikenneturvallisuutta. Tämä lisäksi raskaiden ajoneuvojen nopeuksien suurempaa vaihtelua, mikä osaltaan lisäksi muun liikenteen riskialttiita ohitustarpeita.

##### 2. Rangaistusseuraamus ajopiirturin taltioiman nopeustiedon perusteella

Autoliikenteen Työnantajaliitto suhtautuu suositukseen varauksellisesti. Näyttö- ja tulkintavaikeuksien sekä oikeusturvaan liittyvien ongelmien välttämiseksi ajopiirturiin liittyvä nopeudenvalvonta voisi käytännössä toimia ainoastaan tien päällä tapahtuvan liikennevalvonnan yhteydessä.

##### 3. Ennakoivan ajon kurssi

Ennakoivan ajon kurssin sisällyttäminen kuljettajien ammattiin pääsyvaatimukseen on kannatettavaa. Tuleva ammattipätevyysdirektiivi ottaa huomioon myös ennakoivaan ajoon liittyvät asiat niin ammattiin tulevien kuin ammatissa olevien kuljettajien osalta. Emme näe tarkoituksenmukaisena, että ennakoivan ajon kurssi eriyttäisiin ammattipätevyysdirektiivin kokonaisuudesta.

##### 4. -5. Työnjohto-oikeutta käyttävien sekä muiden kuljetusketjussa toimivien vastuu

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä, jonka tehtävänä oli selvittää mm. raskaan liikenteen liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia, on lähes yksimielisesti saanut työn valmiiksi vuoden 2005 alussa. Tässä työryhmässä on käsitelty myös "työnjohto-oikeutta" käyttävien tahojen sekä muiden kuljetusketjussa toimivien vastuita. Tältä osin viittaamme nyt po työryhmän raporttiin.

6. Raskaiden ajoneuvojen kaikkien suistumisten tutkiminen

Tutkimuksen tekeminen kannatettavaa.

7. Kuorman varmistamisen parantaminen

Ohjemateriaalin tuottamisen ja koulutuksen tukeminen on suositeltavaa. Koulutuksen tulisi jatkossa olla yleisen kuljettaja- ja lastaushenkilöstökoulutuksen osa, (ks. kohta 3.), ei erillistä kelpoisuustodistusta.

8. Poliisin valvonnan lisääminen

Liikkuvan poliisin resursseja on lisättävä, valvontaa tien varrella lisättävä liikennemäärän kasvua vastaavasti. Kiinnijäämisriskin suureneminen on tehokkain ennaltaehkäisijä.

9. Jarrujärjestelmien yhteensopivuuden tutkiminen

Tutkimuksen tekeminen kannatettavaa.

10. Kuormatilojen etuseinien lujuusvaatimusten ajantasaistaminen

Määräysten uudistaminen on paikallaan.

11. Ajovakautusjärjestelmien yleistämiseen johtavat toimet

Paikallaan, kun tekniikka on kehittynyt niin luotettavaksi, että siitä on hyötyä. Edellyttäneen kuitenkin tiestöltä ja sen kunnolta hyvää tasoa ollakseen hyödyllinen.

12. Keskikaiteiden lisääminen

Kannatettava toimenpide.

13. Tievalaistuksen lisääminen

Kannatettava toimenpide.

14. Raskaan kaluston tauko- ja levähdysalueet

Tauko- ja levähdyspaikkoja lisättävä ja niiden hoitoa parannettava. Paikkojen ennakkomerkintä tärkeää. Paikoilla on käyttöä myös liikenteen valvonnassa.

15. Suuronnettomuusohjeistuksen laatiminen

Kannatettava toimenpide.

16. Häätäkeskusten virallinen kellonaika

Kannatettava suositus, pitäisi olla itsestäänselvyys.

17. Sairaaloiden yms. liikennemerkkeillä ohjaaminen

Kannatettava suositus.

18. Ensihoitolääkäri

Kannatettava suositus.

19. Turvavyön käyttöön opastus

Kannatettava suositus.

20. Turvavyön käyttökampanja, kuljettajan tiedotusohjeistus

Kannatettava suositus.

21. Kuorma-autosimulaattorien käyttö kuljettajakoulutuksessa

Kannatettava suositus.

Lopuksi

Autoliikenteen Työnantajaliitto kiinnittää huomiota siihen, että turvallisuussuosituksissa ei ole lainkaan käsitelty tienpitoon liittyviä asioita ja niiden merkitystä liikenneturvallisuudelle.

Kunnioitavasti

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry



Hannu Parvela  
toimitusjohtaja

KIRJE

NRO

1 (1)

JaJ

05.09.2005

DNRO

SAAPUNUT

ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS  
Esko Lähtenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

0 5. 09. 2005  
558/54

Viite: Kommenttipyyntö 16.6.2005 / Konginkangas  
KESKI-SUOMEN HÄTÄKESKUS / KONGINKANKAAN SUURONNETTOMUUS 19.3.2004

Pyydettyä lausuntonaan Keski-Suomen hätäkeskus toteaa esitetystä tutkintaselostuksen luonnoksesta seuraavaa:

Lausunnon kohta 16:

*Tutkijalautakunta suosittaa, että hätäkeskuslaitos ryhtyisi toimenpiteisiin, että hätäkeskuksen tietojärjestelmien kellot asetettaisiin näyttämään samaa virallista aikaa.*

Hätäkeskuslaitos / Keski-Suomen hätäkeskus on tutkinut aikoinaan (Onnettomuustutkintakeskuksen suositus A 2 / 1996 Y) mahdollisuutta asentaa sen käytössä olevaan HÄKE 4 -häätäkeskustietojärjestelmään ja siihen kiinteästi liitettyihin apujärjestelmiin (mm. puhetallennin) ns. keskitetyn ajan palvelin (PPX-timer). Aikapalvelin toimii keskipitkillä radioaalloilla ja ottaa ns. maailman ajan Münchenistä sijaitsevasta maailmanaikapalvelimesta. Tällainen keskitetty aikapalvelinratkaisu on voitu toteuttaa mm. Salon ja Pohjois-Karjalan hätäkeskuksissa. Keski-Suomen hätäkeskus on sijoitettu edellisistä poiketen poikkeusajan suojatiloihin (Roninmäen Suoja, Jyväskylä), ja se sijaitsee syvällä kallion sisällä. Ajustimelle ulkona sijaitsevasta antennista aikatietoa syöttävän kaapelin pituudeksi tulisi useita satoja metrejä, jolloin antennista saatava informaatio jää pitkän matkan aiheuttamaan vaimennukseen. Yhden hätäkeskuksen tarpeisiin tehtävä erillinen ratkaisu olisi muodostanut merkittävät kustannukset.

Samalla Hätäkeskuslaitos toteaa, että laitos on aikoinaan ryhtynyt toimenpiteisiin ja hankkinut uuden hätäkeskustietojärjestelmän, jossa keskitetty aika saadaan hätäkeskuksen tietojärjestelmien käyttöön verkkoratkaisuilla. Uusi hätäkeskustietojärjestelmä otetaan tuotantokäyttöön Keski-Suomen hätäkeskuksessa v. 2006 aikana.

Lisätietoja tarvittaessa antavat hätäkeskuksen johtaja Jukka Jalasvuori, p. 014-3320 401 ja viestipäällikkö Tapio Saarinen, 014-3320 403

Hätäkeskuksen johtaja Jukka Jalasvuori

Viestipäällikkö Tapio Saarinen



LIIKENNETURVA

Lähtenyt

01-09-2005

Dnro: 70/285  
Liikenneturva

1

29.8.2005

SAAPUNUT

02.09.2005

244/57

Onnettomuustutkintakeskus  
Sörnäisten rantatie 33 C

00580 HELSINKI

Kommenttipyyntö dnro 186/5L, 16.6.2005

**LAUSUNTO KONGINKAAN LIIKENNEONNETTOMUUDEN  
TUTKINTALAUTAKUNNAN TUTKINTASELOSTUKSEN  
TURVALLISUUSSUOSITUKSISTA**

Kiitämme saamastamme mahdollisuudesta lausua mielipiteemme esillä olevan onnettomuustutkinnan turvallisuussuosituksista. Koulutusohjaaja Heikki Anteroinen on edustajanamme tutustunut Onnettomuustutkintakeskuksessa nähtävillä olevaan tutkintaselostusluonnokseen.

**Liikenneturvan mielestä kaikki esitetyt suositukset ovat perusteltuja ja edistävät toteutuessaan tieliikenteen turvallisuutta, etenkin raskaan liikenteen osalta. Esitämme niihin joukon näkemyksiä ja näkökulmia, joiden toivomme täydentävän suosituksia ja helpottavan niiden tuloksellista toteuttamista.**

Suosituksiin ei ole sisällytetty toimenpiteitä, joilla voitaisiin vaikuttaa sään ja ajokelin tuomiin riskeihin. Niillä oli kuitenkin merkittävä osuus tutkitun onnettomuuden taustoina. Tiestön talvihoidon ohella toivoisimme suosituksia alue-, tie- ja kuljettajakohtaisen kelitiedottamisen kehittämistä. Kysymys on teknisten ratkaisujen lisäksi yhteistyön tehostamisesta Ilmatieteen laitoksen, Tiehallinnon, poliisin ja median kesken. Eräitä muitakin raporttiluonnoksessa esitettyjä suosituksia olisi perusteltua täydentää aloitteilla, jotka koskevat asiakohtaan liittyvää viranomaisten ja alan järjestöjen yhteistyötä.

**Suositus 1**

Mielestämme nopeuksien hillitsemiseen vaikuttavia tekijöitä tulisi tarkastella koko kuljetusketjun osalta. Kuljetusten suunnittelun ja aikataulujen lähtökohtana tulisi olla se, että kuljetukset voidaan hoitaa reittien nopeusrajoituksia rikkomatta. Tästä tulisi huolehtia sekä tavara- että henkilökuljetuksessa. Talviaikatauluihin tulisi varata riittävä "kelireservi". Kuorma-autojen nopeusrajoittimien nopeustason alentaminen olisi tärkeä varmistuskeino osana nopeuksien hillinnän kokonaisuutta.

Postiosoite  
PL 29  
00421 Helsinki

Osoite  
Sitratie 7  
00420 Helsinki

Puhelin  
(09) 417 4700

Telefax  
(09) 4174 7400

Internet  
www.liikenneturva.fi

**Suositus 3**

Hyväksytysti suoritettuna raskaan liikenteen ennakoivan kurssin asettaminen edellytykseksi raskaan ajoneuvon kuljettajatutkintoon pääsemiseksi on Liikenneturvan mielestä tärkeä esitys, joka toteutuessaan tasoittaa kuljettajien valmiuksien lähtötasoa. Kannatamme myös ajatusta, että myös kuljetusten antaja ja sen ohjaukseen osallistuva henkilö velvoitettaisiin osallistumaan soveltuvin osin kuljettajille esitettyyn koulutukseen. Liikenneturva on valmis toimimaan yhteistyössä koulutussisältöjen suunnittelussa. Tällä on merkitystä myös yrityksen turvallisuuskulttuurin kehittämisen kannalta.

**Suositus 5**

Tulisi myös huolehtia siitä, että rikkomusten seurauksista tarjotaan tietoja koulutuksen ja viestinnän keinoin kaikille kuljetusten suunnittelussa ja toteuttamisessa mukana oleville.

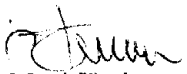
**Suositus 6**

Yrityksiä tulisi myös kannustaa onnettomuuksien ja vähältä piti -tilanteiden järjestelmälliseen tilastointiin ja arviointiin osana yrityksen työsuoja- ja laatujärjestelmää. Ehdotettu tutkintajärjestelmä tuottaisi arvokasta tietoa yritysten työsuojeissa käytettäväksi.

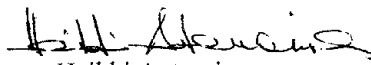
**Suositus 19 ja 20**

Liikenneturva on valmis osallistumaan omalta osaltaan toimenpiteisiin, joilla turvavyön käyttöä tehostetaan.

LIKENNETURVA



Matti Järvinen  
Toimitusjohtaja



Heikki Antero  
Koulutusohjaaja

5.9.2005

SAAPUNUT

06.09.2005

250/54

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sömäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

ASIA KONGINKANKAALLA 19.3.2004 TAPAHTUNEEN LIIKENNEONNETTOMUUDEN  
TUTKINNASTA TEHDYN TUTKINTAKERTOMUKSEN  
TURVALLISUUSSUOSITUKSET

VIITE ONNETTOMUUSKESKUKSEN KOMMENTTIPYYNTÖ 16.6.2005 (dnro 186/5L)

Liikennevakuutuskeskus (LVK) on tutustunut otsikossa mainitusta onnettomuudesta tehdyn tutkintakertomuksen turvallisuussuosituksiin ja lausuu asian johdosta pyydettyinä kommentteinaan seuraavaa:

Tutkintalautakunta on tutkinut onnettomuuden sekä siihen että sen seurauksiin johtaneet tekijät tarkasti ja päättänyt esittämään yhteensä 21 kpl suosituksia raskaan liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Suositukset on valittu huolella ja niihin on esitetty tiivistetyt perustelut. Yhteisesti suosituksista voidaan todeta, että ne kaikki ovat liikenneturvallisuutta parantavia ja näin myös kannatettavia. Osa suosituksista koskee toimia, jotka ovat olleet jo aikaisemminkin esillä liikenneturvallisuustyössä ja joita mm. LVK on eri yhteyksissä pyrkinyt edistämään. On kuitenkin perusteltua, että uusien turvallisuussuositusten ohella myös aikaisemmin esillä olleet asiat otetaan tässä yhteydessä mukaan.

Seuraavassa on joitakin kommentteja yksittäisiin suosituksiin. Kappaleen alussa oleva numero viittaa tutkintalautakunnan käyttämään suositusten numerointiin.

1. Kuorma-auton nopeudenrajoittimen säätäminen 80 km/h:iin alentaisi kuorma-autojen keskinopeuksia ja samalla mitä todennäköisimmin parantaisi niiden liikenneturvallisuutta. Toimenpiteen osalta olisi kuitenkin selvitettävä, onko se toteutettavissa kansallisella tasolla, vai edellyttääkö se muutosta EU:n koko alueella. Mikäli muutos voidaan toteuttaa kansallisesti, olisi se saatettava koskemaan myös kaikkia ulkomailla rekisteröityjä kuorma-autoja, jotka liikkuvat Suomen tieverkolla. Rajoittimen säätäminen 80 km/h:iin on herättänyt julkisessa keskustelussa epäilyä siitä, että toimenpide voisi joillakin alueilla jopa heikentää turvallisuutta esimerkiksi lisääntyvien ohitusten tai rajoittimen poiskytkennän kautta. Tämän vuoksi olisi tarpeen tehdä toimenpiteen vaikutuksista esiselvitys.
3. Linja-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettajatutkintoon työkokemuksen kautta pääsyn edellytykseksi esitetty ennakoivan ajon kurssin hyväksytyt suorittaminen varmistaisi osaltaan, että tuleva kuljettaja on perehtynyt myös liikenneturvallisuuskysymyksiin. Hyväksyttävä kurssi



tulisi kuitenkin määritellä siten, että määrittely ei anna yhdelle kurssin järjestäjälle yksinoikeutta hyväksyttävän koulutuksen antamiseen.

6. Suomessa toimii vuodesta 1968 alkaen tutkijalautakuntajärjestelmä, jossa tutkitaan mm. kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet sekä joukko muita, seurauksiltaan lievempiä onnettomuuksia. Vuosittainen tutkittujen tapausten määrä on 450...500 onnettomuutta. Vuodesta 2001 alkaen toiminta perustuu lakiin tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (nro 24/2001). Laissa ja sitä täydentävissä asetuksissa määritellään mm. tutkinnan suorittamiseen, tiedon saantiin ja tiedon säilyttämiseen liittyviä asioita. Vuonna 2002 tutkituissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa oli osallisina 15 kuorma- tai linja-autoa yhteenajon aiheuttajina, 69 yhteenajon vastapuolina ja 4 yksittäisonnettomuuteen joutuneena. Lisäksi tutkintasuunnitelmissa on viime vuosina varauduttu tutkimaan vuosittain noin 20 vammautumiseen tai pelkästään omaisuusvahinkoihin johtanutta raskaan ajoneuvon onnettomuutta. Näiden onnettomuuksien tutkintaan on osallistunut lautakunnan peruskokoonpanon lisäksi mm. raskaan liikenteen ja työsuojelun asiantuntijoita. Tutkijalautakuntien jäsenet, joita on yhteensä noin 250, toimivat pääasiassa onnettomuustutkijoina oman toimensa ohella. Nykyisillä tutkintaresursseilla tutkittavien tapausten määrää ei voida paljoakaan lisätä. Toisaalta tutkijalautakuntien jäsenistöä on myös vaikea lisätä, koska monestakaan maakunnasta ei löydy asiantuntemus- ja jääviysvaatimukset täyttäviä henkilöitä, jotka voisivat osallistua tutkintaan..

Suositus kaikkien raskaan liikenteen onnettomuuksien tutkinnasta lienee käytännössä vaikeasti toteutettavissa. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilaston mukaan linja- ja kuorma-autot aiheuttivat vuonna 2003 yleisten teiden verkolla 1453 korvattua liikennevahinkoa ja kaduilla 3945 liikennevahinkoa. Kun otetaan mukaan tapaukset, joissa raskas ajoneuvo oli vastapuolena sekä pelkästään vapaaehtoisesta vakuutuksesta korvatut tapaukset, nousee tapausten kokonaisuus vielä oleellisesti. Vaikka tutkintaan valittaisiin tietyn vakavuusasteen ylittäviä tapauksia ja vaikka tutkinta tehtäisiin kevennetyllä menetelmällä, edellyttäisi suositeltu tutkinta nykyisten resurssien moninkertaistamista.

Käytännössä edellistä helpompi menettely saada tietoa raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksista on analysoida jo nyt kerätyt tutkijalautakuntien aineistot ja liittää tulevien tapausten tutkintaan mahdollisesti lisäkysymyksiä. Myös nykyisillä resursseilla voidaan lisätä raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksien tutkintaa, mikäli kuolonkolareiden tapausmäärä vähenee. Yksi mahdollisuus tiedonsaantiin raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksista voisi olla myös poliisin esitutkimateriaalin tapauskohtainen analysointi.

7. Kuorman varmistamisen parantamiseen tähtäävät suositukset ovat tarpeen siitäkin huolimatta, että asiaan on viime aikoina alettu kiinnittää yhä enemmän huomiota. Asia on näkyvästi esillä myös EU:n tasolla. Konginkankaan onnettomuudessa kuormalla oli ratkaiseva merkitys onnettomuuden seurauksiin. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat todenneet omassa tutkinnassaan, että seurausten ohella väärin sijoitetulla tai puutteellisesti kiinnitetyllä kuormalla on ollut vaikutusta koko onnettomuustapahtuman alkamiseen.
8. Raskaan liikenteen valvonta edellyttää erityisosaamista, joka kohdistuu tiellä liikkumiseen, kuljettajaan, ajoneuvoon, työolosuhteisiin, kuormaan jne. sekä, mikäli tässäkin tutkintakertomuksessa suositellut toimenpiteet toteutuvat, myös entistä enemmän koko kuljetusjärjestelmään. Tämän vuoksi on varmistettava, että poliisilla on riittävä asiantuntemus ja riittävät resurssit tarvittavan valvonnan suorittamiseen.
12. Kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista on viime vuosina ollut noin 40% kohtaamisonnettomuuksia. Vuosittain tämä merkitsee noin sataa kuolonkolaria. Maantienopeuksilla tapahtuvissa kohtaamisonnettomuuksissa törmäysenergiat ja nopeudenmuutokset ovat niin suuria, että mukana olevien henkilöiden turvallisuutta on vaikea

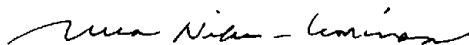
parantaa esimerkiksi ajoneuvojen turvalaitteita kehittämällä. Tehokkain tapa onkin itse onnettomuuksien estäminen erottamalla vastakkaiset kulkusuunnat toisistaan. Koska moottoriteiden oleellinen lisärakentaminen ei ole mahdollista, on keskikaiteella varustettu tie tarkoituksenmukainen vaihtoehto. Ruotsissa saatujen hyvien kokemusten perusteella myös Suomessa voidaan suositella keskikaiteella varustettujen tieosuuksien lisäämistä.

21. Kuljettajan ammattitaito on merkittävä osa kuljetuksen turvallisuutta. Peruskoulutukseen sisältyy myös käytännön ajoharjoittelua. Vaikka vain osa raskaan liikenteen onnettomuuksista tapahtuu lumisella tai jäisellä tiellä, on kuljettajalla oltava valmiudet ajoneuvon hallintaan tällaisissakin olosuhteissa. Peruskoulutuksen ajoharjoittelun olosuhteet riippuvat ajankohdasta ja säätilasta. Vaikeiden keliolosuhteiden harjoittelu työtehtävien lomassa ei myöskään tule kysymykseen. Näin on perusteltua ottaa kuljettajakoulutuksessa käyttöön ajosimulaattoreita, joissa vaikeiden olosuhteiden turvallinen harjoittelu on mahdollista.

Tutkintalautakunta on tutkinnan perusteella tuonut esiin oleelliset toimenpiteet, joilla raskaan liikenteen turvallisuutta voidaan parantaa. LVK kommentoi edellä yksityiskohtaisemmin joitakin lautakunnan suosituksista. Koska suuri osa vakavimmista tieliikenneonnettomuuksista on sellaisia, että raskaan liikenteen ajoneuvo on yhtenä osallisena mukana, toivoo LVK, että tutkintalautakunnan suosituksia voitaisiin lähteä toteuttamaan mahdollisimman nopealla aikataululla.

Ystävällisin terveisin

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS



Ulla Niku-Koskinen



LINJA-AUTOLIITTO

2.9.2005

SAAPUNUT

05.09.2005

254/54

**ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS**

Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 Helsinki

Viite       Kommenttipyyntö 16.6.2005, dnro 186/5L

Asia        **Konginkankaalla 19.3. tapahtuneen liikenneonnettomuuden tutkinnasta tehdyn tutkintakertomuksen turvallisuussuosituksen**

Konginkankaan vakavan liikenneonnettomuuden tutkinnan seurauksena tehtyjä turvallisuussuosituksia Linja-autoliitto kommentoi seuraavasti:

Onnettomuustutkintakeskus on kommentille lähetetyssä asiakirjassa tuonut esille yhteensä 21 turvallisuussuositusta. Esitetyt suositukset ja niiden toteuttaminen edistävät liikenneturvallisuuden kehittymistä. Suuri osa suosituksista kohdistuu tienkäyttäjiiin ja erityisesti kuorma-autoliikenteeseen. Linja-autoliitto kommentoi lähinnä bussialaan kohdentuvia turvallisuussuosituksia.

Suosituksen 2 mukaan lainsäädäntöä esitetään muutettavaksi siten, että ajopiirturin taltioiman nopeustiedon perusteella kuljettajalle voidaan määrätä rangaistusseuraamus ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen rikkomisesta. Suosituksen toteuttaminen edesauttaisi viranomaisia raskaan liikenteen nopeusvalvonnan tehtävissä. Tulkintavaikkeuksien välttämiseksi ajopiirturitietoon liittyvä nopeudenvälvonta tulisi rajata tienpäällä tapahtuvaan liikennevalvontaan. Taa-nehtivasti määrättävä rangaistus ajopiirturin tallentuvan tiedon perusteella saattaisi johtaa oikeusturvan kannalta ongelmallisiin tilanteisiin.

Suosituksen 3 mukaan lainsäädäntöä tulisi muuttaa siten, että linja-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettajatutkintoon pääsyn edellytyksenä on hyväksytysti suoritettu raskaan liikenteen ennakoivan ajon kurssi. Tuleva ammattipätevyysdirektiivi tuo pakollisen koulutusvelvoitteen ammattiin pääsyn edellytykseksi. Koulutuksen sisällössä on liikenneturvallisuus näkökulmat otettu vahvasti huomioon.

Suosituksessa 4 esitetään työjohto-oikeutta kuljettajaan käyttävän osapuolen kantamaan osaltaan vastuuta mahdollisista rikkomuksesta tai seuraamuksesta. Linja-autoliitto suhtautuu suositukseen myönteisesti. On oikein, että kuljetuksen toimeksiantaja tai muu osapuoli, joka käyttää kuljettajaan työjohto-oikeutta on osaltaan vastuussa ajo- ja lepoaikojen ja aikataulujen noudattamisesta, jos on ennakolta selvää, että

2.9.2005

bussien tilausliikenteen kuljettaja ei voi noudattaa niitä. Linjaliikenteen aikataulut suunnitellaan kuitenkin normaalien keliolosuhteiden perusteella. Huonoissa olosuhteissa säännöllisen linjaliikenteen aikataulut ovat ohjeellisia ja ajonopeudet tulee suhteuttaa vallitseviin olosuhteisiin.

Suosituksessa 5 esitetään ajo- ja lepoaikarikkeiden, työaikalainsäädännön rikkomuksien ja akseli-, teli- ja kokonaismassojen ylityksistä määrättävien rangaistusten ja muiden seuraamusten muuttaminen ankarammiksi siten, että niillä olisi todellista merkitystä kuljettajalle, kuljetusyritykselle sekä koko kuljetusketjun osapuolille, jotka ovat omilla toimenpiteillään, antamalla puutteellista tai virheellistä tietoa, käyttämällä työjohto-oikeutta tai muuta suoraa ohjausta, vaikuttaneet laitoman tilanteen syntymiseen. Linja-autoliitto suhtautuu suositukseen myönteisesti. Toteamme kuitenkin, että rajanvedot on oltava selkeät. Esim. liikenneluvan peruuttamisen osalta on oltava taustalla erityisen painavat ja toistuvat rikkeet. Bussiliikenteessä yrityksellä on yksi joukkoliikennelupa ja sillä voi olla satoja linja-autoja. Asiakkaana voi olla useita. Bussiyrityksen joukkoliikenneluvan peruuttaminen esim. yhden työjohto-oikeutta väärinkäyttävän asiakkaan aiheuttamien seuraamusten perusteella voidaan pitää kohtuuttomana.

Suosituksissa 6 esitetään suistumisonnettomuuksien tutkintajärjestelmän kehittämistä. Linja-autoliitolla ei ole huomautettavaa suositukseen.

Suositus 7 koskee kuorman varmistamista ja siten kuorma-autoliikennettä, joten Linja-autoliitolla ei ole kommentoitavaa suositukseen.

Linja-autoliitolla ei ole huomautettavaa suositukseen 8. Liikkuvan poliisin näkyvällä valvonnalla on myönteiset vaikutukset liikenneturvallisuuden kehittymiseen.

Suosituksset 9-11 liittyvät raskaan liikenteen ajoneuvojen tekniikkaan ja kuorma-autojen rakennemääräyksiin. Linja-autoliitolla ei ole kommentoitavaa kyseisiin suosituksiin.

Suosituksset 12-14 liittyvät tiestön, tievalaistuksen ja tieympäristön kehittämistä. Linja-autoliitolla ei ole huomautettavaa kyseisiin suosituksiin.

Suosituksset 16-18 liittyvät eri viranomaistahojen varautumissuunnitelmien kehittämiseen suuronnettomuustilanteita varten. Myöskään näihin suosituksiin Linja-autoliitolla ei ole kommentoitavaa.

Suosituksien 19-20 tarkoituksena on lisätä turvavöiden käyttöä linja-autoissa. Ns. turvavyödirektiivin (direktiivi 2003/20/EY) mukaan turvavöiden käyttövelvollisuus laajenee linja-autoihin, joihin turvavyöt on asennettu. Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan parhaillaan kansallista lainsäädäntöä turvavöiden käytöstä. Direktiivin mukaan turvavöiden käyttövelvollisuus alkaa viimeistään 9.4.2006. Direktiivin mukaan turvavöiden käyttövelvollisuudesta on matkustajia informoitava vähintään yhdellä seuraavista tavoista:

2.9.2005

- kuljettaja
- rahastaja, matkaopas tai ryhmäjohtajaksi nimetty henkilö
- audiovisuaalinen keino
- jokaiselta istumapaikalta selvästi näkyvä opasta ja/tai kuvamerkki.

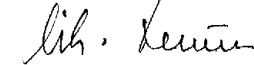
Linja-autoliitto voi omalta osaltaan edistää turvavöiden käyttöä linja-autoissa käytettävissään olevien keinojensa ja voimavarojensa puitteissa.

Linja-autoliitolla ei ole huomautettavaa turvallisuussuositukseen 21, joka liittyy kuorma-autosimulaattoreiden ja koulutusohjelmistojen kehittämiseen.

Linja-autoliitto kiinnittää huomiota siihen, että tienpitoa, teiden talvihoidtoa, keliolosuhteita, teiden kuntoa tai rakennetta koskevia turvallisuussuosituksia ja niihin tarkoitettuja tarvittavia määrärahasursseja ei ole raportissa esitetty. Linja-autoliiton käsityksen mukaan tiehallinto ei nykyisillä rahoitustasolla pysty riittävästi koko tieverkolla vastaamaan yhteiskunnan vaatimuksiin sujuvasta ja turvallisesta tieliikenteestä ja kuljetuksista.

Kunnioitavasti

LINJA-AUTOLIITTO



Heikki Kääriäinen  
toimitusjohtaja

# Logistiikkayritysten Liitto

Eteläranta 10 00130 Helsinki puh (09) 4202 3389 fax (09) 4202 3320 [logistiikkayritykset@ek.fi](mailto:logistiikkayritykset@ek.fi)

06.09.2005

06.09.2005

252/54

ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

LAUSUNTO  
30.8.2005

1(2)

## VÄLIRAPORTIN A 1/2004 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

### Yleistä

Suosituksissa ei kiinnitetä ollenkaan huomiota suurimpaan yksittäiseen kyseisen onnettomuuden osatekijään, tien luokkauteen, liukkauden poistoon, tiestön hoidon tasoon.

### 1. Nopeusrajoittimet 80 km/h nopeuteen

Periaatteellinen ristiriita on olemassa, mutta esitetty suositus ei mielestämme yksiselitteisesti paranna turvallisuuden kokonaisuutta. Suositus johtaa useimmassa suomalaisessa maastossa raskaan liikenteen nopeuden suurempaan vaihteluun, huomattavaan hidastumiseen ylämäissä, jolloin syntyy taas riskialttiita ohitustarpeita.

### 2. Rangaistus ajopiirturin näytön perusteella

Emme pidä kannatettavana. Se saattaisi parantaa ajoneuvoikohtaisen maksiminopeuden noudattamista, mutta piirturin näytöstä ei näe paikkaa eikä tilannetta, jossa nopeuden ylitys on tapahtunut. Rangaistus voi tulla vaarattomasta nopeuden ylittämisestä ja jäää tulematta hyvinkin vaarallisesta alemman tiekohtaisen nopeusrajoituksen ylittämisestä. Oikeusturvan takia olisi oltava mittarivirheet huomioiva toleranssi.

### 3. Ennakoivan ajon kurssi

Hyödyllinen asia sinänsä, mutta se olisi mielestämme sisällytettävä koulutusdirektiivin edellyttämän ammattikuljettajien koulutuksen aineistoon, ei erillisenä koulutuksena. Muuten on vaara syntyä liian monia erillisiä koulutuksia ja tutkintoja.

### 4. Työnjohto-oikeutta käyttävän vastuu

Työsuhteisissa tapauksissa nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa vastuun asettamisen työnjohto-oikeutta käyttäviin nähden. Muissa tapauksissa viittaamme 2004-2005 työskennelleen liikenne- ja viestintäministeriön asettaman, *tavarankuljetusketjun vastuu tieliikenneturvallisuuden parantamisessa*, työryhmän ehdottamiin vastuun muutoksiin.

### 5. Yrityksen ja asiakkaan vastuu ja rangaistukset kovemmiksi

Ylikuormista vastuu on jo riittävän kova. Se tekee systemaattisen ylikuormiin perustuvan kuljetuksen taloudellisesti mahdottomaksi. Ylikuormasta tosiasiallisesti hyötyvän vastuuta tulisi suurentaa, kuten kohdassa 4. mainittu työryhmä esittää.

Ajo- ja lepoaikarikkeiden rangaistuksiin ei mielestämme tarvitsisi puuttua, koska kovillakaan rangaistuksilla ei ole mitään merkitystä, jos kiinnijäämisriski on pieni. Tiellä tapahtuvaa valvontaa pitäisi lisätä. Vastuun kohdentumisessa viittaamme kohdassa 4. mainitun työryhmän työn tuloksiin. Liikenneluvan peruutusta pidämme vain ääritapauksiin sopivana seuraamuksena.

### 6. Raskaiden ajoneuvojen kaikkien suistumisten tutkiminen

Tutkimuksen tekeminen kannatettavaa.

**7. Kuorman varmistamisen parantaminen**

Ohjemateriaalin tuottamisen ja koulutuksen tukeminen on suositeltavaa. Koulutuksen tulisi jatkossa olla yleisen kuljettaja- ja lastaushenkilöstökoulutuksen osa, (ks kohta 3.), ei erillistä kelpoisuustodistusta.

**8. Poliisin valvonnan lisääminen**

Liikkuvan poliisin resursseja lisättävä, valvontaa tien varrella lisättävä liikennemäärän kasvua vastaavasti. Kiinnijäämisriskin suureneminen on tehokkain ennaltaehkäisijä.

**9. Jarrujärjestelmien yhteensopivuuden tutkiminen**

Tutkimuksen tekeminen kannatettavaa.

**10. Kuormatilojen etuseinien lujusvaatimisten ajantasaistaminen**

Määräysten uudistaminen paikallaan.

**11. Ajovakautusjärjestelmien yleistämiseen johtavat toimet**

Paikallaan, kun tekniikka on kehittynyt niin luotettavaksi, että siitä on hyötyä. Edellyttäneekin tiestöltä ja sen luokkaudelta hyvää tasoa, ollakseen hyödyllinen.

**12. Keskikaiteiden lisääminen**

Kannatettava toimenpide.

**13. Tievalaistuksen lisääminen**

Kannatettava toimenpide.

**14. Raskaan kaluston tauko- ja levähdysalueet**

Tauko- ja levähdyspaikkoja lisättävä ja niiden hoitoa parannettava. Paikkojen ennakkomerkintä tärkeä. Paikoilla on käyttöä myös liikenteen valvonnassa.

**15. Suuronnettomuus ohjeistuksen laatiminen**

Kannatettava toimenpide.

**16. Häätäkeskusten virallinen kellonaika**

Kannatettava suositus, pitäisi olla itsestäänselvyys.

**17. Sairaaloiden yms liikennemerkillä ohjaaminen**

Kannatettava suositus.

**18. Ensihoitolääkäri**

Kannatettava suositus.

**19. Turvavyön käyttöön opastus**

Kannatettava suositus.

**20. Turvavyön käyttökampanja, kuljettajan tiedotusohjeistus**

Kannatettava suositus.

**21. Kuorma-autosimulaattorien käyttö kuljettajakoulutuksessa.**

Kannatettava suositus.

Kunnioitavasti  
**LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO**

  
Pertti Pietikäinen



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Helsinki 7.9.2005

SAAPUNUT

07.09.2005

259/54

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 Helsinki

Pyydettyinä kommentteina Konginkankaalla 19.3.2004 tapahtuneen liikenne-onnettomuuden johdosta laaditusta turvallisuussuositusten luonnoksesta toteamme seuraavaa.

#### **Yleisiä kommentteja suosituksista**

Tutkintalautakunnan suosituksissa on monia turvallisuussuosituksia, joita Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on itsekin esittänyt ja kannattaa niiden toteuttamista. Eräät suosituksista ovat sinänsä hyviä, mutta eivät kuitenkaan sellaisenaan toteuttamiskelpoisia. Eräät suositukset eivät mielestämme edistä kuorma-autoliikenteen turvallisuutta.

Tutkintalautakunta on kirjannut 21 turvallisuussuositusta. Kommenttipyyynnöstä tai suositusluonnoksesta ei ilmene, onko tutkintalautakunta kirjannut suosituksensa tärkeysjärjestykseen. Mikäli näin on, esitetty järjestys ei vastaa näkemyksiämme suositusten tärkeydestä raskaan liikenteen liikenneturvallisuudelle.

Komenttipyyynnössä lautakunnan suositusten todetaan olevan sellaisia, jotka "ovat tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi ja vähentämiseksi sekä pelastuspalvelun tehostamiseksi".

Edellä mainittujen turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi suosituksista puuttuu kokonaan oleellinen osa-alue eli tiestöön, tien kuntoon, talvihoitoon ja kelitiedotamiseen liittyvät suositukset. Niillä on raskaassa liikenteessä yleensäkin ja tutkimustapauksessa erityistä vaikutusta tapahtuman alkutilanteeseen ja kehittymiseen onnettomuudeksi.

Pidämme merkittävänä puutteena sitä, että tutkintalautakunta ei ole kirjannut keskikaideteitä (suositus 12) lukuun ottamatta ainuttakaan tien rakenteeseen, kuntoon tai keliolosuhteisiin liittyvää suositusta. Onnettomuuden uutisoinnissa, pelastushenkilöstön ja sääasiantuntijoiden lausunnoissa sekä onnettomuuspaikan ennen ja jälkeen onnettomuutta ohittaneiden lausunnoissa on tuotu yhtäpitävästi esiin vaikeat ja yllättävät paikalliset keliolosuhteet.

Oletamme suositusten perustuvan siihen, että tien profiili, kunto ja kitka-arvot sekä sää- ja keliolosuhteet on selvitetty tutkinnassa ja onnettomuuden simuloinnissa

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry • Finlands Transport och Logistik SKAL rf • Finnish Transport and Logistics SKAL



sekä rekonstruoinnissa huolellisesti vastaamaan osallisia ajoneuvoja, olosuhteita ja tapahtumien kulkua. Oletamme, että tutkinnassa ja ajokokeissa on myös selvitetty riittävän huolellisesti yhdistelmäajoneuvon vetoauton ja perävaunun todellisten painojen, painonjakautuman ja kuorman varmistamisen sekä molempien ajoneuvojen ajoneuvojen ja muiden vastaavien vaikutus tapahtumien kulkuun.

Tutkintalautakunnan suositusten julkistaminen luonnosvaiheessa 16.6.2005 ilman että tutkintalautakunnan ulkopuoliset asiantuntijat olivat voineet tutustua lainkaan niihin, ei mielestämme ollut loppuun saakka harkittua.

### Suosituskohtaiset kommentit

*1. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että kuorma-autojen nopeudenrajoittimet säädetään ajoneuvokohtaiselle enimmäisnopeudelle 80 km/h.*

#### SKAL kommentoi:

SKAL ei voi hyväksyä suositusta, sillä se ei parantaisi liikenneturvallisuutta, vaan lisäisi erilaisten ajoneuvojen nopeuseroja ja kevyemmän liikenteen tarvetta ohittaa raskaat ajoneuvot. Se myös vaikeuttaisi joissain tilanteissa yhdistelmän hallintaa ja lisäisi polttoaineen kulutusta.

On liioiteltua yleistää, että kuorma-autot olisivat omaksuneet tavan ajaa nopeudenrajoitinta vasten eli 90 km/h. Vain pieni osa ajoneuvoista ajaa rajoitinnopeutta, sillä tiehallinnon selvitysten mukaan kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien keskinopeus on 83-84 km/h eli liikennevirran mukainen 80 km/h -opeusrajoitusalueella.

Nopeudenrajoittimen asetantanopeuden alentaminen 80 km/h huonontaisi moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuutta. Käytännössä se laskisi yhdistelmien käyttämän nopeuden 70-75 km/h, mikä lisäisi jonojen muodostumista ja ohituksia. Nopeudenrajoittimen asetantanopeuden ja ajoneuvokohtaisen enimmäisnopeuden asettaminen samaksi poistaisi mahdollisuuden oikaista hetkellisellä vedon ja nopeuden lisäämisellä luistamaan lähtenyt yhdistelmä.

Mäkien nouseminen vaikeutuisi, jolloin jonot ylös mäkeä junnaavien yhdistelmien perässä lisääntyisivät ja ohitukset vaarallisissa paikoissa todennäköisesti lisääntyisivät. Mäkien nousu erityisesti talviliukkailla olisi raskaille ajoneuvoille vaikeampaa ja vaarallista, koska vauhti saattaisi loppua kesken.

Raskaan liikenteen koettaisiin yhä useammin olevan tientukkona ja estävän muilta normaalien ajonopeuksien käyttämisen. Tämä lisäisi aggressiivisuutta liikenteessä ja huonontaisi liikenteen ilmapiiriä.

Nykyinen säädäntänopeus on harmonisoitu EU-direktiivillä. Maassamme liikkuu runsaasti ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoyhdistelmiä. Jos nopeudenrajoittimen säädäntänopeuden laskeminen koskisi vain suomalaiscalustoa, ohitustilanteet, joissa kuorma-auto ohittaa toista raskasta ajoneuvoa, lisääntyisivät. Myös kotimaassa on käytössä vanhempaa kalustoa, joita nopeudenrajoittimen asennuspakko ei koske. Pienestä nopeuserosta johtuen ohitukset venyisivät. Nopeusero

vaikuttaisi myös kuljetusyritysten kilpailukykyyn, jos toisten autojen keskinopeudet olisivat nopeudenrajoituksesta johtuen toisia alhaisemmat.

Kuorma-autojen ja vetoautojen voimansiirron välityssuhteet ovat nykyisten nopeuksien mukaisia. Nopeuden alentaminen, ja kun ei enää olisi mahdollisuutta ottaa hetkellisesti pientä lisävauhtia ylämäkeen ja hyödyntää alamäen liike-energiaa, lisäisi polttoaineen kulutusta ja liikennepäästöjä.

*2. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että ajopiirturin taltioiman nopeustiedon perusteella kuljettajalle voidaan määrätä rangaistusseuraamus ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen rikkomisesta.*

SKAL kommentoi:

Ajopiirturin perusteella taannehtivasti määrättävä rangaistus on suomalaiselle oikeuskäytännölle vieras. SKAL ei tue suositusta. Järjestöllämme ei ole varmaa tietoa siitä, että muuallakaan rangaistaisiin suosituksen esittämällä tavalla jälkikäteen piirturin nopeustiedon perusteella.

Piirturin kiekon esittämä näyttö on kuljettajan oikeusturvan kannalta heikko. Sen perusteella ei voida määrittää esimerkiksi nopeudenyliityksen tapahtumispaikkaa tai -aikaa tarkasti. Kaikissa autoissa, kaikissa raskaissa ajoneuvoissa, ei ole ajopiirturia, mikä saattaisi kuljettajat eriarvoiseen asemaan.

Taannehtivan rangaistuksen mahdollisuus loisi tarpeen "varmuustoleranssiin". Se näkyisi ylämäissä jonoja aiheuttavina nopeuden hidastumisina, kun ei voitaisi käyttää vastamäkeen liike-energiaa. Alamäissä taas jouduttaisiin jarruttamaan "varmuuden vuoksi". Liukkailla keleillä tämä aiheuttaisi vaaratilanteita.

Jatkuva jarruttaminen alamäissä ei ole energian kulutuksen ja ajoneuvojen tekniikan kestämissä kannalta tarkoituksenmukaista.

Suosituksen toteuttaminen ja valvonta toisi huomattavan lisätyön poliisiviranomaisille. Työsuojeluviranomainen ei voi kirjoittaa nopeudenyliityksistä rangaistusepäilyjä yrityksissä tapahtuvissa tarkastuksissa, vaan se olisi aina poliisin tehtävä. Tämä työpanos olisi pois muusta liikennevalvonnasta. Parempi turvallisuusvaikutus saadaan lisäämällä liikkuvan poliisin resursseja tien päällä tapahtuvaan liikenne-valvontaan.

*3. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa linja-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettajatutkintoon pääsyn edellytyksenä on hyväksytysti suoritettu raskaan liikenteen ennakoivan ajon kurssi.*

SKAL kommentoi:

SKAL suhtautuu myönteisesti liikenneturvallisuuden opettamiseen raskaan liikenteen kuljettajakoulutuksessa. Nykyisin lähes kaikki yhdistelmäajoneuvojen kuljettajatutkinnot suoritetaan aikuiskoulutuskeskuksissa ja puolustusvoimissa. Opetusohjelmiin sisältyy jo nykyisin opetusta, jossa liikenneturvallisuudella, taloudellisella ajamisella ja ennakoivalla ajamisella on tärkeä sijansa. Liikenneturvallisuus tulee

sisältymään myös EU:n kuljettajadirektiivin edellyttämään ammattikuljettajakoulutukseen vuodesta 2009 alkaen.

Ammattikuljettajan ja liikenneyrittäjän koulutuksessa opetetaan jo nykyisin liikenneturvallisuutta. Tilanne paranee edelleen vuonna 2009, jolloin kaikkien ammattikuljettajien tulee osallistua viranomaisten sisällöltään hyväksymän opetusohjelman mukaiseen peruskoulutukseen ja jatkuvaan, ammatilliseen täydennyskoulutukseen.

Mielestämme tarkoituksenmukaisinta on sisällyttää liikenneturvallisuuden, esimerkiksi raskaan liikenteen ennakoivan ajamisen kurssi, ammattikuljettajaopetukseen. Tässä yhteydessä tulee kiinnittää nykyistä enemmän huomiota henkilön asentisiin ja soveltuvuuteen raskaan liikenteen ammattikuljettajaksi.

*4. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa työnjohto-oikeutta kuljettajaan käyttävä osapuoli velvoitetaan kantamaan osaltaan vastuu mahdollisesta rikkomuksesta tai seuraamuksesta.*

SKAL kommentoi:

SKAL kannattaa suosituksen toteuttamista pikaisesti liikenne- ja viestintäministeriön asettaman tavarakuljetusketjun vastuuta selvittäneen työryhmän esityksen pohjalta. Kysymys on raskaan liikenteen turvallisuuden kannalta keskeisestä turvallisuusasiasta, sillä työnjohto-oikeus on nykyisin yhä useammin kuljetuksen ostajalla tai kuljetusten välittäjällä. Kuljetusyritys ja kuljettaja toimivat käytännössä niiden ohjeistuksen mukaan tai ohjausjärjestelmässä.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän helmikuussa jättämässä esityksessä ehdotetaan yksityiskohtaisesti periaatteet vastuun jakautumisesta eri osapuolille kuormaamisessa, ajo- ja lepoaikojen noudattamisessa sekä ylikuormamaksuissa ja rahtikirjatiedoissa.

*5. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin ajo- ja lepoaikarikkeistä, työaikalainsäädännön rikkomuksista sekä ajoneuvoakohtaisten akseli-, teli- ja kokonaismassojen ylityksistä määrättävien rangaistusten ja muiden seuraamusten muuttamiseksi ankarammiksi. Rangaistuksilla ja seuraamuksilla tulisi olla todellista merkitystä kuljettajalle ja kuljetusyritykselle sekä niille kuljetusketjun osapuolille, jotka ovat omilla toimenpiteillään, antamalla puutteellisia tai virheellisiä tietoja, käyttämällä työnjohto-oikeutta tai muuta suoraa ohjausta, vaikuttaneet laittoman tilanteen syntymiseen.*

SKAL kommentoi:

Suositus liittyy edelliseen, kohdassa 4 esitettyyn työryhmän esitykseen eli kuljetusketjun vastuun jakamiseen sillä periaatteella, että jokainen osapuoli vastaa kuljetustapahtumaan liittyvistä tekemisistä tai tekemättä jättämisistään.

Työryhmä on esittänyt harkittavaksi mahdollisuutta määrätä kirjalliset rahtikirjatiedot kaikkiin kotimaan kuljetuksiin. Niin ikään on esitetty, että kuljetustehtävän antajan virheellisen tiedon seurauksena määrätty ylikuormamaksu tulisi määrätä virheellisen tiedon antajan maksettavaksi. Määräysten noudattamista tulisi edistää laatujärjestelmien avulla.

Rangaistukset suosituksessa esitetyissä tapauksissa ovat jo nykyisin kuljettajalle ja yritykselle varsin ankarat. Toistuvissa tapauksissa seurauksena on kuljettajan ajo-oikeuden menettäminen määräajaksi ja toimeentulon vaarantuminen. Kuljetusyritys voi menettää liikennelupansa määräajaksi ja joutua maksamaan huomattavan ylikuormamaksun. Kohtuuttomien seurausten välttämiseksi poliisiviranomaisella tulee edelleen olla lievissä rikkomustapauksissa harkintavalta ottaa huomioon rikkomuksen vakavuus ja rangaistuksen seuraukset henkilön toimeentulolle tai yrityksen toiminnalle.

*6. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö kehittäisi Suomeen tutkintajärjestelmän, joka tutkisi kaikki raskaan liikenteen onnettomuudet mukaan lukien tieltä suistumistapaukset. Tutkinta voisi olla määräaikainen, mutta kuitenkin niin pitkäkestoinen, että mahdolliset kuljettajaan ja kuljetusjärjestelmään liittyvät virheet sekä ajoneuvojen mahdolliset liikenneturvallisuuksia heikentävät ominaisuudet saadaan näkyviin.*

SKAL kommentoi:

SKAL kannattaa suositusta. Järjestö on itsekin esittänyt, että liikenneonnettomuuksien tutkintalautakunnat tutkisivat raskaan liikenteen kaatumisonnettomuudet niissäkin tapauksissa, joissa onnettomuudet eivät ole vaatineet kuolonuhreja.

*7. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö osallistuisi aktiivisesti EU:n työryhmän työhön kuorman varmistamisen parantamiseksi rajat ylittävien kuormien varmistamisessa. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tulisi tukea kansallisen kuorman varmistamisen ohjemateriaalin tuottamista, sekä määrätä kuorma-auton kuljettajille ja lastaushenkilökunnalle erityinen kuorman sijoittamis-, tuenta- ja sidontakoulutus, josta myönnettäisiin lastaustyöhön oikeuttava kelpoisuustodistus.*

SKAL kommentoi:

SKAL kannattaa suositusta, sillä erityisesti ulkomaanliikenteessä kuljettajan tai kuljetusyrityksen on mahdotonta tarkistaa kuorman varmistamista sinetöidyssä kuormatilassa. Auto noutaa usein asiakkaan lastaaman kuormatilan, jolloin sidonnan tarkistaminen on hankalaa tai mahdotonta kuormaa purkamatta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan kuormausta koskevan vastuun ja kosäännöistä. Koulutusta ja vastuuta tulisi erityisesti asiakastaholla lisätä. Ratkaisuna tulisi olla lastaustyökortin vaatiminen tulityökortin tapaan lastauksia tekevilta tai niistä vastaavilta henkilöiltä. Vastuunjaon tulee koskea myös ulkomaisen ajoneuvon tai kuormatilan kuormannutta tai välittänyttä tahoa.

SKAL on osaltaan tiedottanut ja opastanut jäsenkuntaansa kuorman varmistamisesta yhteistyössä liikkuvan poliisin kanssa laaditulla opasvihkosella. Tien päällä tapahtuvan valvonnan ja opastamisen varmistamiseksi liikkuvan poliisin raskaan liikenteen valvontaryhmille tulisi antaa nykyistä paremmat resurssit.

*8. Tutkintalautakunta suosittaa, että valtiovarainministeriö lisäisi poliisin rahoitusta siten, että liikkuva poliisi voisi lisätä liikennevalvonnan määrää ja toteuttaa hallituksen sekä EU:n sille määräämät raskaan liikenteen valvontavelvoitteet.*

SKAL kommentoi:

SKAL vaatii liikkuvan poliisin ja raskaan liikenteen valvontaan koulutettujen henkilöiden toimintamahdollisuuksien parantamista. Liikennevalvonnassa ei ole saavutettu asetettuja tavoitteita, mikä johtuu määrärahojen niukkuudesta ja LP:n tehtävien lisääntymisestä ja hajautumisesta. Seurauksena on ollut valvontaan käytettyjen henkilötyöntuntien väheneminen ja osaltaan liikenneturvallisuuden myönteisen kehityksen pysähtyminen.

Valvonta tulee kohdistaa koko maantieliikenteeseen kevyestä liikenteestä raskaimpaan. Tärkeätä on, että valvova viranomais- tai viranomainen tuntee riittävän hyvin valvontansa kohteen. Kokemusten mukaan riittävä raskaan liikenteen valvonnan erityisosaaminen ja säädösten tuntemus on vain liikkuvan poliisin raskaan liikenteen valvontaryhmillä.

Myös ulkomailta tuleva raskas tavaraliikenne edellyttää nykyistä laajempaa valvontaa jo rajanylityspaikoilla. Teknisesti epäkuntoiset tai puutteelliset asiapapereihin varustetut ajoneuvot voidaan silloin käännättää takaisin jo ennen kuin ne ovat tulleet Suomen alueelle.

Säädöksistä piittaamattomat ja rattijuopot on mainittu raskaan liikenteen ohella valvonnan erityiskohteina. Esimerkiksi suuri osa kevytperävaunuja vetävistä henkilö- ja pakettiautoista ei noudata minkäänlaisia nopeusrajoituksia, eikä niitä näytä valvottavan lainkaan. Näkyvä poliisivalvonta, tarvittaessa rangaistukset ja tasapuolinen puuttuminen liikennerikkeisiin hillitsevät kaikkien ryhmien liikennekäyttäytymistä.

*9. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi tutkimuksen erilaisten jarrujärjestelmien yhteensopivuuden selvittämiseksi.*

SKAL kommentoi:

Suositus on perusteltu siitäkin huolimatta, että kuorma-autojen ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien jarrutekniikka ja -määräykset ovat kehittyneet merkittävästi viimeisen vuosikymmenen aikana.

*10. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin liikenneministeriön päätöksen 14.12.1982/940 uudistamiseksi siten, että uusi lainsäädäntö sisältäisi lujuusvaatimukset perävaunujen kuormakorien seinille.*

SKAL kommentoi:

SKAL pitää suositusta perusteltuna, mutta painottaa, että tiukimmatkaan lujuusvaatimukset eivät voi kumota fyisiikan lakeja. Lujuusvaatimusten tulee noudattaa kansainvälisiä normeja, sillä perävaunut liikkuvat jatkuvasti maasta toiseen. Lisäksi perävaunuja hankitaan ulkomaisilta valmistajilta. Myös valvonnan tulee olla riittävää ja koskea myös maahamme saapuvien ja maassamme ajavien ulkomaisten yhdistelmien perävaunujen kuormakoreja.

11. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi toimia siten, että elektroninen ajonvakautusjärjestelmä saataisiin mahdollisimman nopeasti yleistymään uusiutuvassa kuorma-auto ja perävaunukalustossa.

SKAL kommentoi:

SKAL kannattaa suositusta, mutta korostaa, että mitkään järjestelmät eivät palauta esimerkiksi puuttuvaa kitkaa renkaan ja ajoalustan välille. Ajonvakautusjärjestelmien toimintavarmuus edellyttää valmistajilta riittävän laajoja kenttäkokeita ennen niiden yleistä käyttöön ottamista.

Tällä hetkellä käytössä on jo yleisesti lukkiutumattomia jarrujärjestelmiä ja puoliperävaunuyhdistelmien ajonvakautusjärjestelmiä. Sen sijaan varsinaisten perävaunuyhdistelmien ajonvakautusjärjestelmät vaativat vielä teknistä kehittämistä.

Turvallisten ja ympäristöystävällisten ajoneuvojen ja laitteiden käyttöön siirtymistä tulee vauhdittaa verohelpoituksin tai vastaavin houkutusin.

12. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin keskikaiteilla varustettujen tieosuuksien rakentamisen nopeuttamiseksi.

SKAL kommentoi:

SKAL pitää keskikaiteella ja ohituskaistalla varustettujen tieosuuksien lisäämistä välttämättömänä erityisesti raskaan liikenteen kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi. Suuri osa raskaan liikenteen vakavista onnettomuuksista on sellaisia, joissa vastaan tuleva ajoneuvo siirtyy syystä tai toisesta odottamatta raskaan ajoneuvon eteen. Tällaiset siirtymiset ohituskaistateiden keskikaiteet estäisivät. Keskikaiteita ja muita rakenteellisia keinoja kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi tulee pikaisesti lisätä.

Myös tierahoituksen riittämättömyyteen pitää saada korjaus. Kansalaisten turvallisuus on oleellisesti heikentynyt alimittaisten tiemäärärahojen vuoksi. Nykyisellä tierahoituksella ei kyetä säilyttämään edes nykyistä turvallisuustasoa asettamatta lisää nopeusrajoituksia. Valtion talousarvion valmistelijat ja poliittiset päättäjät tulisi saada ymmärtämään, että tieverkkoon panostaminen on tuottava investointi eikä pakollinen kuluerä.

Myös moottoritietä tulee rakentaa sinne, missä liikenteen määrä tai kuljetusasiakaiden kuljetustarpeet sitä edellyttävät.

13. Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin tievalaistuksen lisäämiseksi tieosuuksilla, joilla liikennemäärä ja liittymätiheys sitä edellyttävät, joilla on runsaasti raskasta liikennettä tai joilla onnettomuuskustannusvähenemä sitä tukee.

SKAL kommentoi:

Kannatamme valaistujen tieosuuksien lisäämistä, vaikka emme näe sillä olevan suoranaista yhteyttä raskaan liikenteen turvallisuuteen. Valaistus parantaa niin kevyen kuin ajoneuvoliikenteen turvallisuutta ja vähentää ajamisen rasittavuutta.

Myös eläinonnettomuuksiin sisältyvä hengenvaara pienenesi erityisesti henkilöautoliikenteessä.

14. Tutkintalautakunta suosittaa, että Tiehallinto rakentaisi pääteille, joilla on runsaasti raskasta liikennettä, tarpeellisen määrän tauko- ja levähdysalueita ja pitäisi ne asianmukaisessa kunnossa ympäri vuoden.

SKAL kommentoi:

Todella tärkeä ja kannatettava suositus. Kuljetusala on esittänyt jo vuosia huolensa siitä, että pakollisten lepotaukojen ja vuorokausilevon viettämiseen soveltuvia, riittävän peruspalvelutason omaavia levähdysalueita on tiestöllä aivan liian harvassa. Lisäksi alueita tarvitaan satama-, terminaali- ja rajanylityspaikoilla tai niiden läheisyydessä. Vaikein tilanne on tällä hetkellä pääkaupunkiseudulla.

Suosituksset 15. - 20.

SKAL:lla ei ole kommentoitavaa.

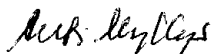
21. Tutkintalautakunta suosittaa, että kauppa- ja teollisuusministeriö käynnistäisi esimerkiksi Tekesin teknologiaohjelmiin liitettäväksi hankkeen, jolla Suomeen saataisiin kuorma-autosimulaattoreita ja monipuolisia ohjelmistoja, joiden avulla kuljettajille voidaan opettaa sekä perus- että jatkokoulutuksessa esimerkiksi erilaisten ajoneuvoyhdistelmien hallintaa vaikeissa kelioloissa.

SKAL kommentoi:

EU:n vuonna 2009 voimaan astuvaan ammattikuljettajien koulutusdirektiiviin sisältyy mahdollisuus antaa osa ammattikuljettajakoulutuksesta simulaattorikoulutuksena. Suomessa on käynnistetty EU-hankkeena Optilogi-rekkasimulaattori – Kurvi-virtuaalikoulu -hanke kuorma-autosimulaattorin hankkimiseksi.

Hankkeen takana on Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä AKTIVA partnereinaan liikennealan järjestöjä ja kaupallisia yrityksiä. Simulaattori on tilattu ja toimitetaan tilaajalle vuoden 2006 keväällä. Simulaattoria tullaan käyttämään ammattikuljettajaopetuksessa ja yrityskoulutuksessa. Kurvi-kuljetusalan virtuaalikoulu mahdollistaa web-pohjaisen opiskelun simulaattorin avulla. Julkisen vallan osallistumista hankinta- ja käyttökustannuksiin pidämme tärkeänä.

**Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry**

  
Ahti Myllys  
puheenjohtaja

  
Seppo Sainio  
toimitusjohtaja

18.08.2005

**SAAPUNUT****2 4. 08. 2005***230/54*

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C  
00580 HELSINKI

Lausuntopyyntö; 16.6.2005, dnro 185/5L

**KONGINKANKAAN ONNETTOMUUSTUTKINTA**

Suosituksset viranomaisille  
Tieliikelaitoksen lausunto

Tieliikelaitos toteaa lausuntonaan yllämainitusta lausuntopyynnöstä ja tutkintalautakunnan suosituksista seuraavaa:

Tieliikelaitos on mielellään mukana liikenneturvallisuutta koskevassa keskustelussa ja myös kehittämistyössä, vaikkakaan sillä ei ole mitään osin viranomaisroolia ja viranomaisvastuuta. Kuten raporttiluonnoksessakin todetaan, Tieliikelaitos toimii yhtenä tienhoitopalveluiden urakoitsijana muiden urakoitsijoiden rinnalla. Tieliikelaitoksen kannalta tärkeäksi onnettomuusasian tarkan selvittämisen tekee se, että onnettomuuskohtaan tieverkon hoito kuului Tieliikelaitoksen vastuulle.

Tutkintalautakunnan raporttiluonnoksesta ilmenee, että tie oli onnettomuushetkellä liukas ja että liukkaus syntyi hyvin äkillisesti vähän ennen onnettomuutta. Tieliikelaitos on todennut omassa onnettomuusyön tapahtumia koskeneessa selvityksessään saman asian ja myös sen, että po. tieosan hoidossa oli toimittu urakkasopimuksessa asetettujen ehtojen puitteissa siten kuin käytettävissä olevat tieto- ja ohjausjärjestelmät ja hoitotekniikka mahdollistivat. Varsinaista huomautettavaa po. tienkohdan hoidosta tai yleisemminkään suosituksia talvihoitotoiminnan suhteen ei raportissa esitetä. Myöskään tienhoitopalvelun tilaajalla, Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiirillä, ei ole ollut huomautettavaa toteutettujen hoitotoimenpiteiden suhteen.

Tieliikelaitos toteaa Tutkintalautakunnan suositusten (1 – 20) kohdistuvan suoraan eri viranomaistahoille, eikä katso aiheelliseksi esittää niistä omia käsityksiään.

Tieliikelaitos on Konginkankaan onnettomuuteen liittyvän oman toimintanalyysin perusteella tarkentanut ja täydentänyt omia ohjeitaan mm. johtamisvastuiden, kriisiviestinnän ja talviliikenteen vakavien onnettomuuksien jälkianalysoinnin osalta.

Pitkäaikaisen tienhoitokokemuksensa perusteella Tieliikelaitos toteaa, että tietyt sääilmiöt vaikuttavat tiekeliin niin nopeasti ja niin paikallisesti, ettei nyt eikä nähtävissä olevassa tulevaisuudessaakaan kaikkiin tilanteisiin ehditä

DOCS-#190428-v1-Konginkangas\_lausunto.DOC

**Pääkonttori**  
Opastinsilta 12 B  
PL 73  
00521 HELSINKI

Puhelin  
020 444 11

Faksi  
020 444 2297

Sähköposti  
etunimi.sukunimi@tieliikelaitos.fi

Y-tunnus  
1635677-3



18.08.2005

hoitotoimenpitein mukaan, vaikka keliohjauksen ja tienhoitotekniikan kehitystyöllä koko ajan päästään parannuksiin.

Tärkeä kehitysaskel liikenneturvallisuudelle olisi, jos reaaliaikainen sää- ja kelitieto voitaisiin toimittaa havainnollisessa muodossa kuljetusliikkeiden ajojärjestelijoille ja viime kädessä po. tieosuutta lähestyvälle tai siellä jo olevalle ajoneuvon kuljettajalle. Kuljettajan oma käsitys tiekelistä ja sen mukainen varautuminen tilanteeseen olisi ratkaisevan tärkeää onnettomuuksien ehkäisyssä, mutta myös laajemminkin kuljetusten logistiikassa. Suomessa varsin pitkälle kehitetyn sää- ja kelitiedon hallinta ja mobiilitiedonsiirto tarjoaisivat tähän jo joukon teknisiä perusedellytyksiä.

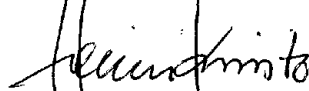
Ilmatieteen laitos ja Tieliikelaitos ovat yhteistyössä kehittäneet tätä merkitsevän VARO -palvelun pilotoitavaksi jo tulevan syksyn aikana.

Tieliikelaitos ehdottaa, että tutkintalautakunta perehtyisi vielä tähänkin liikenneturvallisuuden parantamismahdollisuuteen ja antaisi siitä sopivaksi katsomansa suosituksen. Tieliikelaitos on yhdessä Ilmatieteen laitoksen kanssa valmis antamaan asiasta kaikkea mahdollista perustietoa.

Tätä lausuntoa koskeviin kysymyksiin vastaa Tieliikelaitoksesta kehitysjohtaja Risto Pelttari (0400 843072, [risto.pelttari@tieliikelaitos.fi](mailto:risto.pelttari@tieliikelaitos.fi)). VARO-palveluun on perehtynyt Ilmatieteen laitoksella johtaja Pekka Plathan (050 5668176, [pekka.plathan@fmi.fi](mailto:pekka.plathan@fmi.fi))

Ystävällisin terveisin

TIELIIKELAITOS



Heikki Koivisto  
Toimitusjohtaja

LIITTEET

JAKELU

Kalevi Katko, Risto Pelttari, Jukka Pitkänen, Mauri Rusanen

TIEDOKSI

Tiehallinto/Keski-Suomen tiepiiri, Ilmatieteen laitos/Pekka Plathan

(RPe)

SAAPUNUT

01.09.2005

242/57

Tutkintalautakunnalle

Pyydettyinä kommentteina Konginkankaalla 19.3.2004 tapahtunutta liikenneonnettomuutta koskevasta tutkintaselostuksesta sekä sen turvallisuussuosituksista esitämme Transpoint Oy Ab:n (jäljempänä Transpoint) puolesta seuraavaa:

#### A. Yleistä

Lautakunta on tehnyt perusteellista ja ammattitaitoista työtä. Tutkintaselostuksen luonnoksesta syntyy seikkaperäinen kuvaus onnettomuudesta sekä sen syntyyn johtaneista seikoista. Tutkinnassa tehdyt johtopäätökset ja esitetyt turvallisuussuositukset ovat käsityksemme mukaan oikeita ja liikenneturvallisuutta parantavia.

Eräältä kohdalta esitämme kuitenkin toivomuksen lopullisen tutkintaselostuksen tekstisisällön täydentämisestä. Asia koskee tutkinnassa todettuja ajoreittisuunnittelun puutteita ja tästä johtuvaa tilannetta, jossa kuljettajan ei ole mahdollista suoriutua aikataulun mukaisessa ajassa ajoreitistään, mikäli hän noudattaa säädettyjä ajo- ja lepoaikoja. Tutkinnassa tämä tosiasia on kyseessä olleen reitin ja Transpointin osalta kiistattomana faktana todettu. Yhtiön osalta ongelma on poistettu muuttamalla ajoreitti kolmiosisaiseksi.

Käsityksemme mukaan edellä kerrottu asia on maanteiden tavaraliikenteessä yleinen ja merkittävä ongelma. Emme miltään osin kiistä tutkinnassa todettuja puutteita Transpointin osalta, mutta toivomme että asia tuotaisiin tutkintaselostuksessa sen merkittävyyden vuoksi esille myös yleisen tason kysymyksenä. Tutkintaselostus tulee herättämään laajaa huomiota ja keskustelua, ja tällöin tämän ongelman käsitteleminen pelkästään Transpointia koskevana voi johtaa sellaisiin painotuksiin, joita tutkintaselostuksessa ei ole tarkoitettu.

#### B. Suosituskohtaiset kommentit

1. Kuorma-autojen nopeudenrajoittimien säätäminen enimmäisnopeudelle 80 km/h

Suositukseseen saattaa liittyä haittapuolia, kuten nykyistä suurempi henkilöautojen ohitushalukkuus ja raskaiden ajoneuvojen mäennousukyvyyn heikkeneminen. Tämän vuoksi suosituksen vaikutuksia olisi ehkä syytä tutkia laajemmin ennen sen toteuttamista.

Pääperiaatteena kannatamme raskaan ajoneuvoliikenteen enimmäisnopeuden rajoittamista ja sen noudattamisen tehokasta valvontaa.

2. Rangaistusseuraamus ajopiirturinäytön perusteella

Suositus on kannatettava.

3. Suositus ennakoivan ajon kurssista

Kannatamme esitystä.

4. Työnjohto-oikeutta käyttävän osapuolen vastuu

Suosituksen mukaista käytäntöä noudatetaan käsityksemme mukaan jossain määrin nykyisinkin, mutta vastuusuhteiden kirjaaminen lainsäädäntöön selkeyttää tilanteen.

5. Rangaistusseuraamusten koventaminen ajo- ja lepoaikarikkeistä ym.

Suosituksen tarkoittamat rikkeet ovat käsittääksemme tieliikenteessä yleisiä. Kannatamme suosituksen toteuttamista, mutta korostamme samalla kiinnijäämisriskin kasvattamisen vaikutusta toimintaan – valvontaa olisi myös tehostettava.

6. Tutkintajärjestelmän kehittäminen

Maantieliikenteestä on toistaiseksi puuttunut keskitetty tutkintajärjestelmä. Kannatamme suosituksen toteuttamista.

7. Kuorman paikallaan pysymisen varmistaminen sekä kansainvälisessä että kansallisessa liikenteessä

Suosituksen toteuttaminen on mielestämme kannatettavaa.

8. Liikennevalvonnan lisääminen

Pidämme suosituksen toteuttamista erittäin tärkeänä.

9. Tutkimus erilaisten jarrujärjestelmien yhteensopivuudesta

Suosituksen toteuttaminen olisi erittäin tärkeää. Yhteenkytkentäsäännöksiä harmonisoitaessa tapahtui muutos aikaisempaan nähden siten, että kuljettaja ei enää voi vetoauton ja perävaunun merkinnöistä todeta kytkennän lainmukaisuutta. Lisäksi voimassa olevat säännökset sallivat EBS- jarruilla varustettujen perävaunujen kytkemisen samoin perustein kuin ABS- jarruilla varustettujenkin, vaikka näiden järjestelmien tekninen rakenne on erilainen.

10. Perävaunujen kuormakorien seinien lujuusvaatimukset

Kannatamme suosituksen toteuttamista. Suomen suurimmat kuormakorien valmistajat ovat ilman erityistä lainsäädäntöäkin asettaneet valmistamiensa kuormakorien seinille lujuusvaatimukset.

11. Elektroninen ajonvakausjärjestelmä

Järjestelmä parantaa oleellisesti liikenneturvallisuutta. Kannatamme suosituksen toteuttamista.

12. Keskikaiteiden rakentaminen

Tutkintaselostus osoittaa selkeästi keskikaiteiden rakentamisesta saavutettavan hyödyn. Suositus tulisi mielestämme toteuttaa.

13. Tievalaistuksen lisääminen

Suositus on selkeästi liikenneturvallisuutta parantava.

14. Tauko- ja levähdysalueiden lisääminen

Suositus on kannatettava. Mielestämme tulee kuitenkin ottaa huomioon, että ilman kahvila- ym. palveluita näistä paikoista saatava hyöty voi jäädä tavoiteltua pienemmäksi.

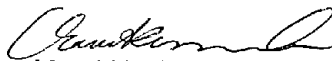
21. Ajosimulaattoreiden hankkiminen

Pidämme suosituksen toteuttamista erittäin tärkeänä.

Transpoint Oy Ab: llä ei ole tutkintaselostuksen luonnoksesta tai sen suosituksesta muuta kommentoitavaa.

Helsinki, 30.8.2005

Transpoint Oy Ab



Mauri Kummala  
toimitusjohtaja

Onnettomuustutkintakeskus  
Esko Lähteenmäki  
Sörnäisten rantatie 33 C Helsinki

SAAPUNUT

05.09.2005  
353/5Y

Kiitämme Konginkankaan onnettomuustutkintalautakuntaa 16.6.2005 saamastamme turvallisuussuosituksesta (luonnos).  
Olemme perehtyneet luonnokseen ja siinä annettuihin 21 suositukseen. Allekirjoittaneista ylilääkäri Tapio Tammela on käynyt myös onnettomuustutkintakeskuksessa henkilökohtaisesti tutustumassa tutkintaselostukseen siihen varattuna aikana.  
Suositusten osalta emme katso omalta osaltamme aiheelliseksi esittää poikkeavia kommentteja tai muutosehdotuksia.

Äänekoskella 2.9.2005



Tapio Tammela  
Ylilääkäri



Heikki Korhonen  
LL,sairaankuljetuksen vastuulääkäri

Ääneseudun terveyden huollon kuntayhtymä  
Terveyskatu 10  
44100 Äänekoski



Rahtarit ry  
Pitkäniemenkatu 11  
33330 TAMPERE

LAUSUNTO KONGINKANKAALLA 19.3.2004 TAPAHTUNEEN LIIKENNE-  
ONNETTOMUUDEN TUTKINNASTA TEHDYN TUTKINTAKERTOMUKSEN  
TURVALLISUUSSUOSITUKSISTA.

Yleistä

Rahtarit ry kiinnittää huomiota siihen, että turvallisuussuositusluonnoksessa ei anneta suosituksia teiden kunnossapidon- eikä tieverkon rakentamisen suhteen. Huolellisella ja osavalla tienhoidolla ja riittävällä tieverkon parantamisella on kuitenkin ratkaiseva merkitys liikenneturvallisuuden paranemiseen. Autoliikenteeltä kerättävien verojen ja maksujen tulee palautua huomattavasti nykyistä paremmin liikennettä palveleviin tarkoituksiin

Kommentteja turvallisuussuosituksiin

1. Rahtarit ry:n kanta on, että nopeudenrajoittimen sallimaa suurinta nopeutta ei tule laskea. Nopeuden rajaaminen 80 km/h:iin aiheuttaisi raskaan liikenteen keskinopeuksien laskemista etenkin mäkisillä tieosuuksilla ja lisääntyvää ohitustarvetta. Ristiriitaisia tilanteita seuraa myös kansainvälisessä liikenteessä. Esim. Ranskassa kuorma-auton suurin sallittu nopeus on tietyn edellytyksin 90 km/h.

Näyttää siltä, että nopeudenrajoitin on aiheuttanut raskaan liikenteen nopeuksien kasvamisen. On liian helppoa ajaa alle puuttumiskynnyksen olevaa ylinopeutta pitämällä ”kaasu pohjassa” Vastuu ajonopeuden säätämisestä on siirtynyt kuljettajalta ajoneuville. Yksi ratkaisu voisi olla se, että vakionopeuden säätimen suurin mahdollinen asetusnopeus olisi 80 km/h ja nopeuden rajoitin poistetaan kokonaan autosta. Vastuu nopeuden ylläpitämisestä siirtyisi kenties takaisin kuljettajalle.

2. Ajopiirturin nopeustiedon perusteella määrättävä rangaistusseuraamus asettaisi kuorma- ja linja-auton kuljettajat eriarvoiseen asemaan muiden ajoneuvojen kuljettajien kanssa. Mikäli ajopiirturin perusteella annettava rangaistusseuraamus tulee mahdolliseksi, on kaikkiin moottoriajoneuvoihin asennettava ajonopeushistorian taltioiva laite.
3. Ennakoivan ajon koulutus sisältyy kuljettajakoulutuksen opetussuunnitelmaan. Koska pelkän työkokemuksen perusteella alalle pääseminen ei ole mahdollista 2009 alkaen, ei liene tarpeellista säätää REAKia pakolliseksi.
4. Vastuu on sisällyttävä koko työnjohto-oikeutta käyttävään ketjuun, ei pelkästään kuljettajan lähimpään esimieheen. Usein paine sääntörikkomuksiin tulee edempää.

Kaikkiin niihin henkilö- ja tavarakuljetuksiin, jotka toteutetaan aikataulun mukaisesti, on laadittava talvikaudeksi oma aikataulu, jos talvinopeusrajoitukset muuttavat reitin varrella suurimpia sallittuja ajonopeuksia. Asia koskee erityisesti linja-autoliikennettä.



5. Ajo- ja lepoaikasäädöksiä tulisi tarkistaa siten, että tarve niiden rikkomiselle vähentyisi. Suomen olosuhteissa saattaisi toimiva järjestelmä olla esim. tietynlainen keskimääräisen ajo- ja lepoajan tarkastelu: Kahden vuorokauden yhteenlaskettu maksimi ajoaika 18 tuntia ja minimi lepoaika 22 tuntia. Usein autoa kohti yrityksessä on kaksi kuljettajaa, ja ajotehtävät n. vuorokauden mittaisia, jonka aikana kuljettajalle kenties jää lepoaika muutama tunti. Väähäiseksi jäänyt lepoaika kuitenkin korvautuu seuraavana päivänä, joka on vapaa toisen kuljettajan ollessa töissä.

Työ kuljetusalalla on usein hyvin vaihtelevaa ja työtehtävien suorittamisen aikataulu on hyvin altis ulkoisille vaikutuksille. Keli, liikenneolosuhteet, ruuhkat kuormaus- tai purkauspaikoilla aiheuttavat ennalta vaikeasti ennustettavia ja kumuloituvia viivytyksiä työpäivään. Tämän vuoksi olisi erityisen tärkeää, että ajo- ja lepoaikoihin saataisiin sellaista joustavuutta, ettei kuljettaja joudu viettämään vuorokausilepoaan vain yrittäen levätä muutaman kymmenen kilometrin päässä kotoaan parkkipaikalla. Joustavuus palvelisi hyvin liikenneturvallisuuksiin mahdollistamalla kunnollisen levon kotona.

Rikkeistä aiheutuneita rangaistuksia määrättäessä on muistettava niiden vaikutus rangaistavan mahdollisuuden hankkia toimeentuloaan.

6. Rahtarit ry kannatta tutkintalautakunnan esitystä.
7. Lastaustyön kelpoisuustodistus pitää kuljettajien osalta sisällyttää direktiivin mukaiseen koulutukseen. Alalla jo oleville kelpoisuus tulee jatkokoulutuksen myötä.

Myös tavaran lähettäjällä on oltava vastuu siitä, että kuljetettavat kappaleet kestävät sitomisen tai ne on pakattu niin, että kappale voidaan pakkauksestaan sitoa riittävän lujasti.

8. Liikkuvan poliisin rahoitusta on lisättävä, jotta valvonnan lisääminen, tekninen valmius, henkilöstön riittävä koulutus ja valvonnan yhdenmukaisuus toteutuisivat. Koulutuksella on varmistettava riittävä ja ajanmukainen tietämys säädöksistä, tekniikasta ja kuljetusalasta. Erikoistumiskoulutukseen voisi mahdollisesti liittää jopa osia kuljettajakoulutuksesta.
9. Yhdistelmien jarrut tutkitaan määräaikaikatsastusten yhteydessä kerran vuodessa ja valvonnan yhteydessä satunnaisesti. Dynamometrimittauksissa tietyt tekniset ominaisuudet voidaan todeta tarkasti ja paikkansa pitävästi. Näiden kävelyvauhtia vastaavalla nopeudella tehtyjen tarkasteluitten perusteella tehdään päätelmät jarrujen toiminnasta täydellä kuormalla maantienopeudessa. Pitäisikö tutkia yhteensopivuuden lisäksi se, miten jarrujen toimintaa voitaisiin tarkastaa paremmin käytännön ajotilannetta vastaavissa olosuhteissa? Onko vaara, että ajossa hyvin toimiva jarrujärjestelmä joudutaan muuttamaan, jotta se toimisi myös dynamometrillä?
10. Lujusvaatimuksia pohdittaessa on huomioitava, että kaikissa perävaunuissa ei etuseinää ole ollenkaan, ja että eräissä kuljetustehtävissä se on voitava irrottaa tai avata. On myös otettava huomioon kansainväliset normit, jottei perävaunujen hankkiminen ulkomailta tule kohtuuttoman kalliiksi.



11. Ajonvakautusjärjestelmien yleistymiseen vaikuttaa ennen kaikkea yleinen ajoneuvojen uusiutumistahti, sekä järjestelmistä koituva lisäkustannus. On huomattava, että toistaiseksi ei täysperävaunuun soveltuvaa ajonvakautusjärjestelmää ole onnistuttu kehittämään kaupalliseksi tuotteeksi saakka. Eräissä kuljetustehtävissä käytettävät ratkaisut, kuten rumpujarrut, rajoittavat ajonvakautusjärjestelmän saatavuutta.
12. Keskikaiteellisten teiden turvallisuushyöty on kiistaton. Erikoiskuljetuksille ne saattavat aiheuttaa suuria vaikeuksia ja melkoisia lisäkustannuksia. Ruotsista kantautuneiden tietojen mukaan leveät kuljetukset ovat joutuneet keskikaideteiden takia pienemmälle tiestölle, jossa puolestaan liikenteellinen haitta on ollut moninkertainen aikaisempaan nähden. Keskikaidetiet ovat toimivia ratkaisuja 4-kaistaisina.
13. Rahtarit ry kannattaa tutkintalautakunnan esitystä. Tievalaistuksen lisäksi tulisi kiinnittää huomiota myös ajoneuvojen valaistukseen. Liikennemäärät ja valaistustekniikka ovat viimevuosina kehittyneet siinä tahdissa, että säädökset eivät ole pysyneet mukana. EU-direktiivien mukaiset valomääräykset eivät sellaisenaan toimi suomalaisissa liikenne- ja keoliolosuhteissa. Erityisesti ajoneuvon koosta ja kulkusuunnasta kertovan informatiivisen valaistuksen lisääminen tulisi kansallisesti sallia nykyistä laajemmin.

Työterveys säädökset edellyttävät jokaisella työpaikalla riittävää valaistusta. On käsittämätöntä, että autonkuljettajien työpaikalla valaistusolosuhteet pyritään pitämään minimissä.

14. Rahtarit ry kannattaa tutkintalautakunnan esitystä. Raskaalle liikenteelle sopivat taukopaikat tulisi myös merkitä sopivalla liikennemerkillä. Taukopaikalla pitäisi olla peruspalveluita saatavilla, kuten saniteettitiloja ja mahdollisuuksien mukaan kahvilapalveluita. Yöymiseen käytettävä alue on oltava riittävän turvallinen. Levähdysalueitten puute on erityisen paha pääkaupunkiseudulla.

Yhteiskunnan on edistettävä yksityisten yritysten mahdollisuuksia toteuttaa raskasta liikennettä palvelevia toimipaikkoja ja huomioitava tarpeet kaavoitusvaiheesta alkaen. Sopivien tonttien riittävyys ja toimivien liittymien rakentaminen on turvattava.

15. – 18. Ei kommentoitavaa

19. – 20. Matkustajia tulee ehdottomasti informoida turvavyön käyttöpakosta, joka astuu voimaan vuoden 2006 alusta.

21. Simulaattorikoulutusta on ehdottomasti edistettävä ja kehitettävä. Se on nähtävä ainoastaan täydentävänä tapana kouluttaa ja harjaannuttaa kuljettajia vaaratilanteiden varalle, hieman samaan tapaan kuin lentäjiä.

Tampereella 5.9.2005

Anna-Kaisa Lehtinen