

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto annetaan lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta

Lausuntopyyntönne 15.2.2017 (LVM/417/03/2013)

### LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA TIELIIKENNELAIKSI

Onnettomuustutkintakeskus kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa esitysluonnokseen.

Onnettomuustutkintakeskus on menneinä vuosina tutkinut useita tieliikenteeseen liittyneitä onnettomuuksia. Niitä ovat olleet lähinnä vakavat linja-auto-onnettomuudet ja tasoristeysonnettomuudet. Myös linja-autopaloja on tutkittu.

## Turvavöiden käyttö jakeluautoissa, työkoneissa ja traktoreissa

On hienoa, että hallituksen esitysluonnoksessa on otettu huomioon ainakin yksi Onnettomuustutkintakeskuksen suositus, johon on myös viitattu (s. 239). Suosituksessa Onnettomuustutkintakeskus esitti turvavöiden käyttöpakon laajentamista. Samaa asiaa on sittemmin käsitelty myös toisessa tutkinnassa, joka koski traktoridumpperin ja matkustajajunan tasoristeysonnettomuutta Kokemäellä 2015. Tutkinnassa suositettiin, että turvavyön käyttö määrättäisiin pakolliseksi työkoneella ja traktorilla ajettaessa.

## Pakollinen pysäyttäminen tasoristeyksissä

Tutkituissa tasoristeysonnettomuuksissa on noussut esille myös pakollista pysäyttämistä osoittava liikennemerkki ja siihen liittyvät säännökset. Lausunnolla olevassa tieliikennelaisissa on vanhan lain tapaan maininta, että tasoristeyksissä on muista paikoista poiketen pysäytettävä merkin kohdalle. Erilainen soveltaminen saattaa olla tienkäyttäjille epäselvyyttä aiheuttavaa. Suurempi pulma liittyy kuitenkin siihen, että monessa tasoristeyksessä merkin kohdalla ei ole mahdollista nähdä lähestyvää junaa.

Onnettomuustutkintakeskus on myös todennut, että monissa tasoristeyksissä asetettu nopeusrajoitus ja Stop-merkin tarve ei ole kunnolla harkittu. Tästä aiheesta on annettu suositus vuonna 2012 tapahtuneiden tasoristeysonnettomuuksien teematutkinnassa. Toteuttaminen kuitenkin jäänee muun kuin tieliikennelain asiaksi.

## Linja-autojen turvavyöt

Vakavien linja-auto-onnettomuuksien tutkinnassa on tullut selväksi, että matkustajien turvavöiden käyttö on tarpeellista ja aiheesta on annettu suosituksia. Erityisesti soisi kolmipisteväiden yleistyvän, jolloin vammoja vähentävä vaikutus olisi selvästi kaksipistevyötä parempi. Tieliikennelain luonnoksessa vöiden käyttö on matkustajille samaan tapaan pakollista kuin on ollut jo vuodesta 2006 ja käyttöpakosta on ilmoitettava samaan tapaan matkustajille kuin ennenkin. Lain ajatus ei kuitenkaan käytännössä toteudu, sillä turvavöiden käyttöaste on vielä kymmenen vuoden jälkeenkin huono. Pääasiallinen matkustajille informoimistapa on turvavyön käytöstä muistuttava, usein varsin huomaamaton tai jopa piilossa oleva tarra. Lain toteutumisen valvonta puuttuu, mutta käyttöön voitaisiin ohjata myös muulla tavoin toimivammin keinoin.

## Linja-autojen renkaat

Erityisesti Halikossa 2004 tapahtuneen linja-auto-onnettomuuden tutkinnassa todettiin, että nykyisissä takamoottorisissa linja-autoissa etuakselimassa on varsin pieni heikentäen eturenkaiden pitoa. Tutkitussa onnettomuudessa linja-autossa oli edessä kuluneet kesärenkaat. Linja-auto ajautui tuulenpuuskassa ja liukkaassa kelillä ulos tieltä ja edelleen kyljelleen jokeen. Tutkinnan mukaan sivutuulella on mahdollista normaalissa ajonopeudessa syntyä tilanteita, jossa eturenkaiden kitka ei minkäänlaisilla ohjausliikkeillä riitä pitämään autoa tuulenpuuskassa tiellä. Eturenkaiden pidon riittämättömyys on nousemassa esiin myös meneillään olevassa linja-auto-onnettomuuksien teematutkinnassa. Nyt säädöksissä kiinnitetään huomiota vain vetävien pyörien talvivaatimuksiin, vaikka ongelma turvallisuuden näkökulmasta näyttäisi liittyvän eturenkaisiin. Muutamissa vertailumaissa vaatimukset ovat perustellusti tiukemmat.

## Linja-autojen tulipalot ja sammuttimet

Linja-autopaloja on tutkittu Onnettomuustutkintakeskuksessa paljon vuosina 1999, 2000 ja 2001. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Pelastusopisto ovat julkaisseet aiheesta raportteja viime vuosina. Ongelmaa ei ole saatu kuntoon, sillä uhkaavia paloja syttyy vuosittain kymmeniä ja useina vuosina niitä on syttynyt keskimäärin enemmän kuin yksi viikossa. Edistysaskel on ollut moottoritalan automaattisen sammutuslaitteen yleistyminen ja sammutusaukot. Kuten lakiluonnoksesta ilmenee, sammuttimia tarvitaan edelleen. Muilla säädöksillä ja määräyksillä on huolehdittava, että sammutusteholtaan pieniä sammuttimia ei enää asennettaisi ja että kuljettajilla on alkusammutuskoulutus. Edes palonalut eivät sammu pienimmillä markkinoilla olevilla sammuttimilla.

## ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS

Johtaja

Veli-Pekka Nurmi

Johtava tutkija

Kai Valonen

Eklund Kaija  
Onnettomuustutkintakeskus