



- Keskustelu tauko- ja lepopaikkojen riittävydestä pitäisi nähdä osana liikenneympäristön koko kuvaa, Liikenneturvan toimitusjohtaja Pasi Anteroinen sanoo.

Tapaturmantorjuntayhdistyksen Taljan raunioille vuonna 1971 perustettu Liikenneturva on totuttu näkemään pääasiassa kevyen liikenteen ja yksityisautoilun turvallisuutta ajavana julkisoikeudellisena yhteisönä. Kuljetusmessut 2023 toivottikin Liikenneturvan osastollaan tervetulleeksi perehtymään nykyistä aktiivisemmin myös ammattiautoilun turvallisuusongelmiin. Liikenneturvan teemana Kuljetusmessuilla oli

”Ajokunto”

ja erityisesti väsymys. Sitä käsiteltiin kiitettävän monipuolisesti ja laajasti.

- Emme suinkaan näe ”Ajokuntoa” kuljetusalalla yksin alkoholin ja huumeiden käytön asiana, vaan paljonkin laajemmin, Liikenneturvan toimitusjohtaja

Pasi Anteroinen

täsmentää.

Pasi Anteroinen ei peittele huolta, jota Liikenneturva tuntee alkoholin ja huumeiden lisääntyvästä käytöstä liikenteessämme.

- Nyt

sähköpotkulaudat ja

pyöräily

aiheuttavat maallemme 512 miljoonan euron kustannukset vuodessa. Siihen nähden pidämme pyöräilijöille ja sähköpotkulautailijoille määrättävää promillerahaa hyvin perusteltuna, Anteroinen sanoo.

Keskustelu muun muassa eduskunnassa tahtoo kilpistyä rajanvetoon, ovatko polkupyörä ja sähköpolkupyörä ja e-lauta ajoneuvoja, ja jollei, voidaanko niiden käyttäjille määrätä promillerajoja.

Liikenteen valvonta nousee jo pelkästään alkoholin väärinkäytön kohdalla hyvin tärkeäksi, Anteroinen korostaa.



Liikennekuolemien 0-visio pitää ymmärtää liikenneturvallisuustoiminnan suuntana.

- Myös valvontaa pitäisi voida lisätä. Olemme esittäneet - kuljetusyrittäjiä myötäillen - **700**

poliisia lisää

2030 mennessä. Se ei saa olla mikään rahakysymys valtiolle. Se maksaisi 70 miljoonaa euroa vuodessa verrattuna sähköpotkulauta- ja pyöräilyjouppouden 520 miljoonan vahinkokustannuksiin vuodessa.

- Meillähän on lisäksi pelkästään rattijuopumuksen uusijoita noin 4 000 vuodessa.

Alkoholukko

rattijuopumuksesta kiinnijääneiden perusvarusteena autoissa olisi pieni lisäkustannus ja suuri lisävarmistus yleiselle liikenneturvallisuudelle. Eikä sen luulisi loukkaavan kenenkään autoilijan itsetuntoa.

- Huumeet ovat sitten ihan eri ja suuri ongelma ja onnettomuuksien tuottaja liikennevirrassa.

- Suhtautuminen huumeiden käyttöön ja keskustelu mm. kannabiksen dekriminialisoinnista ja jopa huumeiden laillistamisesta on liikenneturvallisuuden kannalta huolestuttavaa, Anteroinen toteaa huolestuneella ilmeellä.

Edellyttihän laki jo vuonna
2003 kieltoa eli 0-toleranssia

huumeiden osalta liikenteessä.

- Valtaosa huumerattijuopumuksista päätyvät käräjillä tavanomaisiksi rattijuopumuksiksi. Huumeiden vaikutuksen alaisena ajavista kuskeista murto-osa todetaan törkeäksi rattijuopumukseksi.

- Tässä pitäisi mielestämme noudattaa Tanskan ja Norjan tiukkaa mallia, Anteroinen sanoo.

**Tauko- ja lepopaikkojen
puute on noussut turvallisuuskeskustelun
yttimeen kaikkialla
Euroopassa, myös Suomessa.
Riittävä lepo on ajokunnon ensimmäinen
ehto. Mitä Liikenneturva
on tehnyt asian hyväksi?**

- Keskustelu tauko- ja lepopaikkojen riittävydestä keskittyy yhteen kapeaan sektoriin ajoturvallisuudessa, joka pitäisi nähdä osana liikenneympäristön koko kuvaa. On ratkaisevan tärkeää, että liikenneympäristön riittävä rahoitus varmistetaan. Siinä on pahoja puutteita Suomessa, Anteroinen tiukkaa ja jatkaa:

- Kuljettajan ajokunto ja mahdollisuus riittävään lepoon on järjestelmävastuu, vähemmän yksilövastuu. Se on tilaajien vastuulla yhtä lailla kuin työnantajien vastuulla ja edelleen myös kuljetus- ja logistiikka-alan yhdistysten ja liittojen ja alan suurimman edunsaajan, valtion, vastuulla.



**- Nuoruuteen liittyy todistetusti suuri liikennetristi.
Suomea ja koko Eurooppaa vaivaa ammattiliikenteessä sietämätön pula
ammattikuljettajista –**

”Ajokunto varmistettava monella tavalla”

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
23.05.2023 00:00

**mikä puolestaan johtaa ylitöihin,
ylirasituksiin, ajokuntopuutteisiin
ja liikenneturvan vaaraantumisiin,
rikollisuuteenkin.**

**Alan kansainväliset järjestöt
ovat ehdottaneet, ja EU tuntuu
puoltavan, ammattiajokorttien
(C-, CE-, D-, DE-ajokorttien) ikärajan
alentamista 18:aan ja jopa
17:ään vuoteen.**

Mitä sanoo Liikenneturva?

- Me emme jatkuvien, toistuvien kokemusten perusteella kannata C- ja D-korttien alaikärajan laskemista. Nuoruuteen liittyy todistetusti suuri liikennetiski, Anteroinen kuittaa.

**Liikenneturva ajaa yleiseurooppalaisen
käytännön mukaan
liikennekuolemien 0-visiota.
Tavallisen pulliaisen on
se vaikea ymmärtää. Sehän on
mahdoton tavoite!**

- Se pitää ymmärtää liikenneturvallisuuustoiminnan suuntana. Meillä on välitavoitteena alle 100 liikennekuolemaa 2030 mennessä. Se on meillä täysin saavutettavissa. Ruotsi ja Norja ovat jo siinä. Norjassa on oikea tekemisen meininki, Anteroinen sanoo. Ilmeestä voi päätellä, että tästä ei periksi anneta.

- Samalla siihen tarvitaan myös kilpailutusta kuljetusten tilaajien ja kuljetusyritysten kautta. Siinäkin asiassa mennään hyvää vauhtia yhä terveellisempään suuntaan. Sekin edistää ajokuntoa!

”Ajokunto varmistettava monella tavalla”

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
23.05.2023 00:00

Anteroinen napauttaa sen pilke silmäkulmassa kuin pisteen i:n päälle.

Jäi pitkästä aikaa hyvä tunne keskustelusta Liikenneturvan kanssa. Sitä toivotaan nykyistä aktiivisemmin mukaan ammattiliikenteen turvallisuutta parantamaan aikuisen ammattimiehen äänenpainolla.

Teksti, kuvat | Klaus Bremer

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)