

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 07/2018*      **Kehittyvä liikenneturvallisuus**

Lontoossa tapahtui 17.8.1896 jotain siihen aikaan eriskummallista, mutta nykypäivänä huomattavan yleistä. Bridget Driscoll –niminen nainen jäi nimittäin tietä ylittäessään, todistajan mukaan ”hurjapäistä” vauhtia kulkeneen, Anglo-French Motor Carriage Companyn ajoneuvon alle ja menetti henkensä. 6,4 kilometrin tuntivauhtia ajaneen auton alle jäänyt Driscoll on kertomuksen mukaan historian ensimmäinen dokumentoitu moottoroidun auton alle jäänyt jalankulkija. Ensimmäisen ylinopeussakon taas sai eräiden lähteiden mukaan New Yorkissa taksikuskina toiminut Jacob German 20.5.1899. German kiihdytti Electric Vehicle Companyn sähköautolla päätähuimaavaa 20 kilometrin tuntivauhtia, mutta polkupyörällä kulkenut poliisi onnistui takaa-ajon jälkeen saamaan 6,4 km/h:n ylinopeutta ajaneen taksikuskin kiinni. Liikenneturvallisuus on puhuttanut autoilun alkuhetkistä asti ja ongelmaa on lähestytty teknologian, säädösten ja koulutuksen näkökulmista. Vaikka sähköautot saattoivat olla tuolloin nykypäivään verrattuna suhteellisesti yleisempiä taksikäytössä New Yorkissa, on Driscollin ja Germanin päivistä tultu ajoneuvoteknologian suhteen huimasti eteenpäin. Teknologian kehitys vaikuttaa monella tapaa liikenneturvallisuuteen. Ajoneuvojen parantuneet turvallisuusominaisuudet tähtäävät liikenneonnettomuuksien vähentämiseen, mutta kehittynyt teknologia myös mahdollistaa entistä nopeampia autoja. Ajoneuvovalmistajien uudet ratkaisut luovat painetta lainsäädännön kehittämiseksi, toisaalta teknologia antaa sääntelylle ja seurannalle uusia työkaluja.



**E.V.C. Hansom Cab vuodelta 1904. Uusi teknologia aiheutti vaikutti liikenneturvallisuuteen ja aiheutti lainsäätäjille mietittävää jo aikana, kun hevoset olivat vielä nelipyöräistä yleisempi kulkuneuvo.**

Hannoverissa syyskuun loppupuolella järjestetyssä IAA-hyötyautonäyttelyssä uusi ajoneuvoteknologia oli monipuolisesti esillä (s. 14). Näyttelyn järjestävän Saksan autoteollisuuden liitto VDA:n puheenjohtaja Bernhard Mattes nosti näyttelyorganisaatiolle antamassaan haastattelussa esille IAA:ssa olleita ajoneuvoteknologisia ratkaisuja, joilla on liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Mattes nosti esille tulevaisuuden peilittömän kuorma-auton, jonka Mercedes-Benz esitteli uudessa Actroksessaan (s. 36), kuten myös kuorma-autojen kääntöavustimen. Mattes näkee digitalisaation tekevän teistä turvallisempia, mitä ne koskaan ovat olleet. VDA:n puheenjohtajan mukaan liikenneturvallisuutta parantava tärkeä uusi teknologia on hätäjarruavustin. Mattes kuitenkin huomauttaa, että on olemassa erikoisajoneuvoja ja ajotilanteita, joissa kyseinen turvallisuusominaisuus ei paranna turvallisuutta tai ole käytännössä järkevä, minkä takia siitä pitää kehittää toimivat säädökset.

Suomessa on tehty paljon liikenneturvallisuuden parantamiseksi, mutta Euroopan huippumaista täällä ollaan vielä jäljessä. Euroopan komission tilastojen mukaan esimerkiksi vuonna 2017 Suomessa tapahtui 39 kuolonkolaria miljoonaa asukasta kohden, kun Ruotsissa vastaava luku oli 25 ja Britanniassa 27. On hyvä toki huomauttaa, että EU:n keskiarvo oli 49, ja että vuonna 2010 Suomen luku oli vielä niinkin huono kuin 51.

Tämän lehden sivuilla (s. 69) usea taho esittää omia näkemyksiään, millä liikenneturvallisuuden tilaa saisi Suomessa edistettyä. Toimet eivät välttämättä ole yksiselitteisiä ja helppoja, mutta niitä on tilastojen perusteella välttämätöntä tehdä.