



Valtosen mukaan EU:ssa on tehty uudet liikenneturvallisuuksavoitteet ja uusia ajoneuvoteknisiä säädöksiä, jotka alkavat vaikuttaa alkaneen vuosikymmenen puolivälin paikkeilla.

- Ajoneuvotekniikan kehitys voi vielä parantaa liikenneturvallisuutta. Kuljettajaa avustavat järjestelmät, kuten hätäjarrutusjärjestelmät ja kaistavahdit, toivon mukaan poistavat raskaan liikenteen ongelmia. Varsinkin niitä, joissa raskas liikenteen kuljettaja tekee virheen, joka johtaa katastrofiin. Mersun markkinoima sivupeilien korvaava kamerajärjestelmän voi esimerkiksi parantaa turvallisuutta, koska sivupeilit ovat näköeste, varsinkin taajamaliikenteessä.

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on laskenut 1970-luvun jopa yli tuhannesta henkilöstä viime vuosien vajaan 250 henkilön määriin. Liikenneturvan tutkimuspäällikön Juha Valtosen mukaan paljon olisi kuitenkin vielä tehtävää. 70-luvun alun synkistä vuosista on tapahtunut paljon. Kekkonen jyrähti liikenneturvallisuuksustilanteesta vuoden 1973 uudenvuodenpuheessaan ja vaikutti parlamentaariseen työhön. Turvavyölait, nopeusrajoitukset ja muut säädökset sekä parantunut infra ja autoteknologia ovat laskeneet tieliikenteen kuolonuhrien määrää, vaikka autojen ja liikenteen määrä on kasvanut huomattavasti.

Liikenneturvan tutkimuspäällikkö

Juha Valtosen

mukaan 1980-luvun lopun talouden kova ylikuumeneminen näkyy liikennekuolemien kasvussa, kun taas 90-luvun alun lama palautti lukemat laskusuuntaan.

Missä nyt mennään liikennekuolemien määrän suhteen?

2000-luvun alussa liikennekuolemien väheneminen hidastui aika tavalla, mikä on yleiseurooppalainen ilmiö. Viimeiset viisi vuotta ollaan pysytty aika samalla tasolla, mutta verrattuna esimerkiksi vuoden 2005 tasoon, ollaan tultu sadalla alaspäin.

Vuoden 2019 ennakkoluku 205 kuollutta on kyllä kaikkien aikojen alhaisin, mutta siihen tulee jälkikertymää jonkin verran. Lopullinen luku tulee olemaan 220 paikkeilla.

Vielä on paljon tehtävissä, koska tieliikenteessä kuolee päälle 200 ihmistä vuodessa. EU on linjannut tavoitteen puolittaa liikennekuolemat kymmenen vuoden jaksoissa. Jos kyseisen tavoitteen suhteuttaa Suomeen, tänä vuonna saisi liikenteessä olla enintään 136 kuolonuhria. Näyttää ihan selvältä, että niin hurjaa pudotusta tuskin tulee tapahtumaan. Ei näytä siltä, että tavoite täyttyisi muuallakaan.

Euroopassa on ollut nyt taloudellista noususuhdannetta, jonka aikana liikennekuolemien lasku vähenee, kun taas laman aikana kiihtyy. Tarkalleen ottaen ei voi sanoa, mistä vaikutus johtuu. Ehkä paremman taloudellisen tilanteen aikana on enemmän liikennettä ja ostetaan tehokkaampia autoja. Yleinen taloudellinen tilanne vaikuttaa ainakin suoraan raskaan liikenteen volyymiin.



Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet 1970 – (Lähde: Tilastokeskus)
on raskaan liikenteen vaikutus liikennekuolemien määrään?

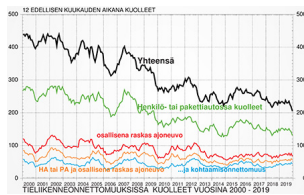
Mikä

Vuodesta riippuen 2000-luvulla henkilöjä pakettiautoissa kuolleiden määrästä 30-40 prosentissa onnettomuuksista on ollut osallisena kuorma-auto. Suuri osa näistä on ollut kohtaamisonnettomuuksia, jonka voi sanoa olevan Suomessa tietynlainen vitsaus.

Ajoneuvotekniikka on kehittynyt ja henkilöautojen passiivinen turvallisuus on parantunut, minkä takia ulosajoissa enää harvemmin kuolla. Kohtaamisonnettomuuksissa, erityisesti raskaan ajoneuvon kanssa, on harvemmin kuitenkaan törmäyksen jälkeen paljon tehtävissä.

Kohtaamisonnettomuuksista osa on itsemurhia. Kuolemaan johtavissa tieliikenneonnettomuuksissa väärälle kaistalle ajautuu yleensä henkilöauto. On hyvin vaikea saada selville, onko väsymyksellä tai tarkkaamattomuudella ollut osuutta asiaan, jos osallinen on kuollut. Ja jos osallinen on säilynyt hengissä, ei hän kovin helpolla tunnusta ajaneensa väsyneenä.

Suomessa on sinänsä hyvä tilanne, että meillä tutkijalautakunnat pyrkivät tutkimaan kaikki liikennekuolemat. Meillä on kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kansainvälisestäkin katsottuna ainutlaatuinen tietämys.



Raskaan liikenteen osuus. (Lähde: Tilastokeskus) **70-luvulla autoja ja liikennettä on ollut huomattavasti nykyistä vähemmän, mutta onnettomuuksia on ollut enemmän. Mistä syistä liikenne on muuttunut paljon turvallisemmaksi?**

Taustalla on monia tekijöitä. Yleensä liikenneturvallisuuteen vaikuttavat seikat jaetaan kolmeen osaan: tieympäristöasioihin, ajoneuvoasioihin ja tienkäyttäjiin liittyviin asioihin.

Vaikka Suomen tienverkkoa aina parjataan, niin siinä on kuitenkin koko ajan tapahtunut parannusta. Osa tärkeimpien kaupunkien yhteysväleistä on rakennettu moottoritiet, mikä on vähentänyt kohtaamisonnettomuuksia.

Kaupungeissa on parannettu liikenneympäristöä erittäin paljon muun muassa erottamalla jalankulkua ja pyöräilyä omiksi väylikseen. Nopeusrajoitusten säätely on ollut osaltaan merkittävä tekijä. Hyvä esimerkki on Helsinki, joka uutisoi, että viime vuonna ei kuollut yhtään jalankulkijaa. 90-luvun alussa kaupungissa kuoli vuosittain vielä 10-15 jalankulkijaa.

Ajoneuvotekniikassa on tapahtunut valtavasti turvallisuutta parantavaa kehitystä. Autoissa alkaa olla yhä enemmän kuljettajaa avustavia aktiivisia turvallisuusvarusteita. ESC oli esimerkiksi yksi iso turvallisuutta parantava tekijä.

Myös raskaassa kalustossa turvallisuusvälineet ovat kehittyneet. Esimerkiksi 70- ja 80-luvuilla niissä ei ollut oikein turvavöitäkään. Jarrut ovat parantuneet huomattavasti kuorma-autoissa ja ne pysähtyvät nykyään lähes yhtä hyvin kuin henkilöauto.

Tienkäyttäjät eli ihmiset taitaa olla kaikista vaikeimmin muutettavissa. Asennepuolellakin kuitenkin tapahtuu kulttuurin muutosta. Lainsäädäntö, valvonta ja koulutus ovat keinoja, joilla ihmisiin yritetään vaikuttaa.

Pakollisen opetuksen vähentäminen ajokorttikoulutuksesta, erityisesti liukkaanharjoittelun suhteen, on herättänyt kritiikkiä. Samoin tienvarsivalvonnan vähentäminen. Onko näillä vaikutusta liikenneturvallisuuuteen?

On ihan ymmärrettävää, että erilaisia keinoja ja mahdollisuuksia otetaan käyttöön ajokorttikoulutuksessa. Tarkoituksena oli saada ajokortin hintaa alemmas. Aika näyttää, millainen lopputulema on. Simulaattorissa tehty liukkaankelin harjoittelu ei tuo todellista tuntumaa.

Tienvarsivalvonnan väheneminen on liikenneturvallisuuden kannalta yksi murheenkryyni. Valvontaa suorittavan organisaation nimellä ei sinänsä ole väliä, määrän ja laadun tulee kuitenkin olla hyvällä tasolla.

Pelkona on, että erityisesti raskaan liikenteen valvonnassa ammattitaito häviää pikkuhiljaa muutaman vuoden kuluessa. Poliisin resursseja on muutenkin pienennetty, mikä vaikuttaa helposti juuri liikenteen valvontaan. Raskaan liikenteen valvonta vaatii niin kovaa ammattitaitoa, että se ei hoidu automaattivalvonnalla, eikä ilman huomattavaa tehtävään pätevöittävää erikoiskoulutusta.

Miten Suomen liikenneturvallisuus vertautuu naapurimaihin?

Kansainvälinen vertailu on erittäin vaikeaa, koska tilastoinneissa on huomattavia eroja. Ruotsi on väkiluvultaan noin kaksi kertaa Suomea suurempi maa. 2018 Ruotsissa oli käänne huonompaan suuntaan, kun liikennekuolemia oli 324, 2017 siellä kuoli 252. Vuoden 2019 ennakkotiedot näyttävät Ruotsissa 223 liikennekuolemaa, eli lähes Suomen viime vuoden tasoa.

Miljoonaa ihmistä kohden suhteutettuna Ruotsin 2019 luku olisi 22, kun Suomen luku olisi 37. Heitto on aikamoinen. Norjassa luvut ovat Ruotsin kaltaisia.

Liikenneympäristön suhteen Ruotsissa ollaan selvästi edellä Suomea. Siellä on esimerkiksi ajosuuntien erottelua pystytty toteuttamaan ihan eri tavalla. Tähän on toki osittain historiallinen tausta. Ruotsin vanha valtatieverkko oli leveämpää kuin Suomessa, joten kaksikaistainen oli mahdollista muuttaa 2+1-kaistaiseksi ilman rakenteellisia muutoksia. Myös liittymäpolitiikka on ollut Ruotsissa tiukempi.

Kaksikaistainen päätieverkko on pitkän ja harvaan asutun Suomen kompastuskivi. Valitettavasti tieverkkoon satsaaminen on riittämätöntä, vaikka sen tulee olla hyvässä kunnossa tulevaisuudessakin.

Liikenneturvallisuuskulttuuri on Ruotsissa monella tavoin Suomea parempaa. Esimerkiksi alkulukkoja Ruotsissa edistettiin Suomea voimakkaammin ja väittäisin, että raskaan liikenteen turvallisuusjohtaminen on siellä paremmalla tasolla. Ajoneuvoissa tuskin on enää suurta eroa maiden välillä.



Vaikka ennakkotietojen mukaan vuonna 2019 liikennekuolemia on Suomessa vähemmän kuin koskaan aiemmin, EU:n tavoitteiden täyttymisestä jääetään kauas.

Koituuko HCT-rekoista tiettyjä ongelmia liikenneturvallisuuden näkökulmasta?

On hyvä asia, että tavara kuljetetaan mahdollisimman tehokkaasti, mahdollisimman vähillä yksiköillä. Vielä niitä on niin vähän liikenteessä, että luulen käytön olevan järkevää.

Vähälle huomiolle jäänyt ongelma on kuitenkin se, että tienpitäjällä olisi mahdollisuus rajoittaa tai kieltää tällaisten yhdistelmien tulo paikkaan, mihin ne eivät sovellu. HCT-yhdistelmillä on huonompi kääntyvyys ja taajama-alueilla ympäristö on rakennettu hillitsemään nopeutta, eli kaventamalla teitä ja rakentamalla saarekkeitä.

Tällä hetkellä ei ole oikein liikennemerkkiä tai määrittelyä, jolla esimerkiksi kunta voisi kieltää vain ajoneuvot, jotka eivät täytä uusia yhdistelmätyyppejä varten säädöksiin luotua uutta kääntyvyyssääntöä.

Mikä on terveydentilan ja ajokunnon vaikutus liikenneturvallisuuteen?

Sairaskohtaukset tienpäällä ja sairauskuolemat nähdään tavallaan muuna terveysongelmana kuin liikenneturvallisuusasiana, eikä niitä tilastoida liikenneonnettomuuden aiheuttamiksi kuolemiksi. Totta kai ne ovat riskitekijöitä, jos auto on ollut liikkeessä.

Ajamiseen vaikuttavat sairaudet, kuten Alzheimer tai uniapnean tyylinen taipumus nukahtaa, nähdään liikenneturvallisuuden piiriin kuuluvaksi. Näiden osuuden määrittäminen onnettomuuksissa on tosin hyvin vaikeaa.

Terveys- ja ajokunto kuuluvat liikenneturvallisuuden ihmispuoleen ja siihen pitää pyrkiä vaikuttamaan siihen liittyvin keinoin. Esimerkiksi ajokortin terveysvaatimuksilla, raskaan liikenteen kuljettajien työterveyshuollolla tai ihan kuljettajien omasta ajokunnosta huolehtimisella.

Ajoaikasäännösten tyyppiset keinot ovat taas viranomaisen keino vaikuttaa ajovireyteen. On toki mahdollista keskustella, kuinka hyvin tietyt säädökset toimivat. Harva ammatti on niin säädelty kuin kuorma-autokuljettajan.

Kuljettajan vastuulle jää kuitenkin asioita. Sädökset eivät estä ajamasta väsyneenä, krapulaisena tai stressaantuneena. Yleinen turvallisuuskulttuuri on tässä suhteessa muuttunut. Ennen vaikka vuorokauden putkeen ajaminen saatettiin nähdä jonkinasteisena sankaritekona ja suhde alkoholin vaikutuksen alla ajamiseenkin oli nykyistä sallivampi.



Liikenneturvan tutkimuspäällikkö Juha Valtosen mukaan ajoneuvotekniikka kehittyy

ja rahalla voi vaikuttaa liikenneympäristöön, mutta oma haasteensa on muuttaa ihmisten käyttäytymistä. Miten ajokuntoon ja vireyteen liittyviä haasteita liikenneturvallisuukselle voidaan kitkeä?

Tieto on oleellista.

Kuljettajan pitää tietää, mikä vaikuttaa ajokuntoon. Tämä on ensiarvoisen tärkeää raskaan liikenteen kuljettajille. Tuskin missään ammatissa vireystilan säilyminen on yhtä olennaista. Jos minä esimerkiksi nukahdan tässä toimistossa, seurauksena on korkeintaan otsan kolahtaminen pöytään, mutta kuorma-auton ohjauspyörän takana seurauksena olisi katastrofi.

Kyseessä on yleensä lähinnä istumatyö, jossa liikunnan ja kuntoilun osuus jää helposti kuljettajan vapaa-ajalle. Niin sanotussa nurkka-ajossa työhön sisältyy enemmän liikkumista.

Yritys voi tarjota liikuntaseteleitä tai muunlaista motivointia liikkumiseen. Kuljetusyrietykset ovat usein pieniä, missä työhön kuuluu paljon muutakin kuin pelkästään ajamista. Yrittäjäkuljettajan työ on niin vaativa paletti, että kunnosta pitää pystyä pitämään huolta.

Ruokailu on myös tärkeä osa liikenneturvallisuuksia, vaikka se ei tavallaan liity siihen. Suomalaisen miehen syömistavat eivät hevin ole muutettavissa, mutta onneksi esimerkiksi taukopaikat ovat oppineet tarjoamaan kuskeille salaattiakin.

Onko ammattikuljettajille annettava koulutus ja lainsäädäntö ajan tasalla?

Lainsäädäntö itsessään ei varmasti ole koskaan täysin valmis. Liikenteeseen liittyvät asiat kehittyvät ja lakia pitää sen mukaan koko ajan viilata.

Koulutuksen suhteen olen huolissani ammattitaitoisen kuljettajamateriaalin saatavuudesta alalle. Hallinnon alalla liikenteeseen liittyen puhutaan yleensä vain digitalisaatiosta ja automatisaatiosta, ja kuinka rekkakuskia ei kohta enää tarvita. Toisaalta tieliikenne nostetaan yleensä tikun nokkaan ilmastonmuutoksesta puhuttaessa.

Alalle on imagohaaste, kun luodaan mielikuvaa, että kuljettajia ei kymmenen vuoden päästä enää tarvita, vaikka asia ei näin ole.

Suomelle tulee olemaan suuri haaste saada uusia kyvykkäitä ja sitoutuneita kuljettajia. Toisaalta alalla jo olevat on saatava kokemaan työnsä arvokkaaksi.

Voiko ammattipätevyyskoulutuksella parantaa liikenneturvallisuutta?

Ammattipätevyyskoulutukseen suhtaudutaan liian usein direktiivin vaatimana pakkopullana. Alan sisällä pitäisi nähdä se muunakin kuin menoeränä. Siitä tulisi ottaa kaikki irti ja vaatia mahdollisimman hyvää ja laadukasta koulutusta. Määrällisesti päivä vuodessa ei ole mahdoton kustannus. Ala kehittyy kuitenkin koko ajan ja oikeita tietotarpeiden päivittämisen tarpeita on olemassa.

Yritämme pitää agendalla liikenneturvallisuuspuolen sisällyttämistä koulutukseen. Riippumatta siitä, mistä haverit tien päällä johtuvat, ne ovat terveydellisiä ja taloudellisia riskejä, mutta myös imagoriski koko alalle. Onnettomuus uutisoinnista jää yleisölle helposti rekka mieleen, vaikka kyseessä olisi ollut itsemurhatapaus.

Kuljettajien saatavuuden lisäksi alan haasteena on valtava kilpailu, joka aiheuttaa sen, että joukossa on yrityksiä, jotka hakevat kustannusten säästämistä tinkimällä turvallisuudesta. Tämä pilaa koko markkinaa. Koulutustarjoajia on varmasti hyviä ja huonoja. Jos on kysyntää halvalla ja huonolle koulutukselle, niin varmasti sitä tarjotaan. Kilpailuttaminen ja laadunmittaaminen on hankalaa.

Kouluttamista myös viedään paljon verkkoon, mutta näen kuljettajien kokoontumisella yhteen olevan tietty arvonsa.

Teksti ja kuvat: Henri Pakarinen

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