

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE TIELIIKENNELAISTA JA ERÄISTÄ SIIHEN LIITTYVISTÄ LAEISTA (HE 180/2017 vp)

Onnettomuustutkintakeskus on oikeusministeriön yhteydessä toimiva itsenäinen ja riippumaton virasto, jonka tehtävänä on tutkia muun muassa vakavimpia tieliikenneonnettomuuksia. Hallituksen esitykseen liittyvät olennaisimmat havainnot perustuvat linja-auto-onnettomuuksien, tasoristeysonnettomuuksien ja linja-autopalojen tutkimintaan.

Linja-autojen sammuttimet (97 §)

Esityksen mukaan alkusammutin olisi linja-autoissa edelleen pakollinen ja tarkempia määräyksiä siitä antaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Määräyksissä tulisi varmistaa, että vaadittava sammutin tai sammuttimet olisivat riittävän suuria eikä aiemmin sallittuja pieniä enää voisi käyttää. Linja-autopaloja tapahtuu edelleen suurin piirtein viikoittain.

Turvavyöt (90, 91 ja 93§)

Esityksen mukaan turvavöiden käyttövelvollisuus ei koskisi mm. postia jakavien ajoneuvojen kuljettajia, jos käytöstä aiheutuu huomattavaa haittaa. Traktorissa ja moottorityökoneessa turvavyön käyttöpakko olisi tarkoitettu lähtökohtaisesti tilanteisiin, joissa ajoneuvoa kuljetetaan tiellä. Turvavyön käyttö ei olisi pakollista työskentelytilanteissa, joissa käyttö haittaa työn tekemistä.

Poikkeussäännökset saattavat johtaa turvavöiden käyttämättömyyteen niissäkin tilanteissa, joissa turvavyö olisi tarpeen ja käyttö mahdollista. Onnettomuustutkintakeskus on tutkimuksissaan todennut tarpeen turvavöiden käytölle sekä postinjakeluautoissa että työkoneissa.

Linja-auton matkustajien turvavöiden käytön osalta lakiin ei esitetä muutoksia, vaikka turvavöiden tarve linja-autoissa on ilmeinen ja käyttö varsin vähäistä. Kolmipistevyöt olisivat tarpeen.

Linja-autojen talvirenkaat (105 §)

Linja-autoille vaadittaisiin esityksen mukaan talvirenkaat vain vetäville akseleille, vaikka onnettomuuksien tutkimuksen perusteella tarve olisi erityisesti etupyörien pidolle. Norjassa edellytetään talvirenkaat linja-auton etuakselille. Ruotsissa samaa vaatimusta ei ole, mutta urasyvyysvaatimus on Suomea tiukempi.



Pakollinen pysäyttäminen -liikennemerkki (Liite 3, taulukko2)

Pakollinen pysäyttäminen (B6) -liikennemerkkin osalta Onnettomuustutkintakeskus lausui liikenne- ja viestintäministeriölle, että tasoristeyksille säädetty eri pysäyttämiskohta muihin risteyskohtiin verrattuna voi aiheuttaa epäselvyyksiä. Eduskunnan sivuilla luettavissa olevasta esityksestä ei ole liitteen 3 puuttuessa nähtävissä, onko asiaa lausunnon perusteella korjattu.

Pakollinen pysäyttäminen -merkin noudattamisessa on tasoristeysten osalta havaittu puutteita, joita lisäävät epätarkoituksenmukaisesti sijoitetut merkit. Joidenkin merkien kohdalta ei ole mahdollista nähdä lähestyvää junaa. Toisaalta joissain tapauksissa merkki haittaa turvallista rautatien ylittämistä ja joissain paikoissa merkkiä ei tarpeesta huolimatta ole. Vaihtelua on myös asetetuissa nopeusrajoituksissa.

ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS

Johtaja Veli-Pekka Nurmi

Johtava tutkija Kai Valonen