

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011 – 2014

Pyydettyinä lausuntona Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmasta lausumme seuraavaa:

1. Liikenne-rikkomusten pisteyttäminen parantaa oikeudenmukaisuutta

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (SKAL) kannattaa ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämistä pisteytysjärjestelmän avulla. Näin rikkomusten vakavuus tulee huomioiduksi rangaistusseuraamuksissa. Tämä tulee olemaan merkittävä parannus nykyiseen seuraamusjärjestelmään, sillä oikeudenmukaisempi rangaistusjärjestelmä lisää halukkuutta noudattaa liikennesääntöjä.

2. Kuljetusalan yritysten kannustaminen liikenneturvallisuuteen

SKAL kannattaa kuljetusalan yritysten kannustamista liikenneturvallisuusasioissa ja kannustaa omia jäsenyrityksiään liikenneturvallisuuden kehittämiseen erilaisin vapaaehtoisin järjestelmin ja toimin, mm. Litra päivässä -jäsenklubin kautta. Klubiin kuuluvat säästävät polttoainetta ja ajavat ennakoivasti, mikä lisää liikenneturvallisuutta.

Myös kuljetuksia tilaavia tahoja tulee ohjata painottamaan liikenneturvallisuusnäkökohtia samoin kuin ympäristö-, energiatehokkuus- ja työturvallisuusnäkökohtia.

3. Tiestön kunnolla suuri merkitys liikenneturvallisuuden parantamisessa

SKAL pitää teiden kuntoa keskeisenä liikenneturvallisuudelle. Tämä on otettava lähtökohdaksi turvallisuussuunnittelussa ja sen painoarvoa on selvästi lisättävä myös Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa. On tärkeää panostaa myös alemman tieverkon hyvään kuntoon.

Erityisesti teiden talvihoidon laadunvalvontaa tulee entisestään kehittää. Ammattiliikenteen on liikuttava kaikilla teillä, kaikilla keleillä ja kaikkina vuorokaudenaikoina.

4. Päätiekuolemia torjutaan tehokkaasti keskikaideohjelmalla

Raskas liikenne on yleensä vastapuolena kohtaamisonnettomuuksissa. Näiden vähentämiseksi päätiet tulee mahdollisuuksien mukaan varustaa keskikaiteilla. Keskikaiteiden ja leveiden keskialueiden avulla voidaan tehokkaasti ehkäistä kohtaamisonnettomuuksia päätteillä.

Keskikaideohjelman yhteydessä on hyvä selvittää suurten erikoiskuljetusten tarpeet ja sovittaa ne yhteen päätieverkon kehittämisen kanssa.

5. Levähdysalueet mukaan Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaan

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisessa (9.3.2006) on nostettu esille raskaan ammattiliikenteen levähdysalueiden riittämättömyys.

Nykyisten ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen on vaikeaa etenkin eteläisen Suomen levähdysalueiden riittämättömän määrän vuoksi. Rahoituksen puutteen takia niihin ei ole panostettu. Turvallisen ja säädösten mukaisen liikennöinnin turvaamiseksi on levähdysalueiden lisääminen Tielikenteen turvallisuussuunnitelmaan välttämätöntä.

6. Rajan ylittävän liikenteen valvonnan tehostaminen

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan ulkomaalaisten kuljetusyritysten valvonta tulee saattaa samalle tasolle suomalaisten kuljetusyritysten kanssa. Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeä kohdistaa valvontaa ulkomaisen kaluston kuntoon ja kuljettajaan. Valvontaa tulee merkittävästi lisätä ja kohdistaa siihen tarvittavat, kielitaitoiset tullin, rajavartiolaitoksen ja poliisin viranomaisresurssit.

7. Alkolukon käyttö raskaassa ammattiliikenteessä suositeltavaa, ei pakollista

Alkolukon käytön tulee raskaassa ammattiliikenteessä perustua vapaaehtoisuuteen. Alkolukosta koituvat kustannukset olisi kohtuullista kompensoida kuljetusyritykselle. Toistaiseksi alkolukkojen huolto ja kalibrointi on Suomessa todettu sekä kalliiksi, että erittäin vaikeaksi toteuttaa huoltopisteiden vähyyden vuoksi. Alkolukkojen käyttöpakko tulisi kohdentaa ongelmatapauksiin.

8. Työterveyshuollon kehittäminen tärkeää

SKAL kannattaa ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittämistä lisäämällä ammattikuljettajien työterveyshuoltoon ja ajoterveyden arviointiin liittyvää koulutusta.

9. Onnettomuustilastoinnin kehittäminen

SKAL esittää harkittavaksi Ruotsissa noudatettavan käytännön mukaisesti, että liikenneitsemurhat poistetaan liikennekuolematilastoista. Kyseiset onnettomuudet vääristävät tilastoja. Ne myös aiheetta syyllistävät raskasta liikennettä tilastojen valossa.

10. Ajopiirturin käyttö nopeusvalvonnassa

SKAL ei kannata ajopiirturin jälkikäteistä käyttöä nopeusvalvonnassa. Jotta nopeusvalvonta olisi tasapuolista ja oikeudenmukaista, tulee sen olla reaaliaikaista tai ainakin nopeusrikkomus tulee olla kiistatta todettavissa (automaattinen nopeusvalvonta).

11. Liikennevalistusta televisioon

Televisioon tulisi saada liikennekasvatus ja -valistus ohjelma, joka vetoaisi suureen yleisöön ja erityisesti nuoriin, joihin vaikuttaminen on priorisoitava.

Kunnioittaen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Jiro Lehtonen
toimitusjohtaja



Kirsi Heikkilä
viestintäpäällikkö