

# LINTU tutkimusohjelman teesit

*Tieliikenteen turvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU on liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston rahoittama tutkimusohjelma vuosina 2002-2012.*

LINTU-ohjelma tukee liikenneturvallisuustyötä muun muassa

- tuottamalla uutta tutkittua tietoa sekä selkeyttämällä ja konkretisoimalla liikenneturvallisuusvisiota
- lisäämällä liikenneturvallisuuden arvostusta kohottamalla liikenneturvallisuustyön profiilia
- vahvistamalla yhteistyötä ja tiedonvaihtoa liikenneturvallisuusalan organisaatioiden välillä
- houkuttelemalla liikenneturvallisuustutkimuksen piiriin uusia tutkijoita

[www.lintu.info](http://www.lintu.info)

# 1. Liikenneturvallisuusvisio on realistinen

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Tieliikennejärjestelmän suunnittelun, toteutuksen ja kunnossapidon keinoin on huolehdittava siitä, että tienkäyttäjän inhimillinen virhe ei johda vakaviin seurauksiin liikenteessä.

Keinoja on paljon ja niitä on listattu Lintu-tutkimusohjelman kolariväkivaltaraporteissa sekä muissa tutkimuksissa.

Tarvitaan resursseja ja rohkeutta suunnitella ja toteuttaa uudenlaisia ratkaisuja, joilla varmistetaan liikenteen turvallisuus.

Tietoiseen sääntöjen rikkomiseen pitää puuttua valvonnalla ja älyliikenteen keinoilla.

## 2. Automaattivalvonta on kustannustehokasta kuolemien torjuntaa

Ajonopeuksien vaikutus turvallisuuteen on kiistaton.

Automaattinen nopeuksien valvonta on viime vuosien tehokkaimpia turvallisuustekoja.

Poliisin resurssipulan takia kehittäminen on hidastunut, toimistotyön tarve on edelleen pullonkaula vaikka ehdollinen rikesakko helpottaa.

Kaupungeille ja kunnille tulisi antaa oikeus osallistua kameravalvontaan katuverkolla. Tämä parantaisi keskustojen ja asuinalueiden turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Poliisin ja tienpitäjän vastuita ja yhteistyömuotoja on tarpeen kehittää.

Tieliikenteessä käytetty ajonopeus ei ole kuljettajan yksityisasia!

Tutkittavaa:

- Nopeustiedon keräämistä pitää rationalisoida.  
Kuka kokoaa tiedon yhteiseen käyttöön?

# 3. Turvallisuustyö tarvitsee syvällisempää tietoa

Eri tahoilla tehtävän liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja seuranta tarvitsee kattavaa turvallisuustietoa.

Tärkeimmät kehityskohteet:

- Vakavien loukkaantumisten määrän selvittämiseksi tarvitaan laajaa yhteistyötä ja toiminnan kehittämistä terveydenhuollon rekistereissä.
- Tarvitaan kuva vakavien onnettomuuksien ominaisuuksista ja jakautumisesta tie- ja katuverkkoon.
- Katuverkon sekä seutu- ja yhdysteiden ajonopeuksista tarvitaan koottua seurantatietoa.
- Liikenteen suoritteista, etenkin kävelyn ja pyöräilyn määristä sekä katuverkon autoliikenteestä tarvitaan parempaa tietoa onnettomuusriskien arvioimiseksi.

# 4. Väsymyksen tunnistaminen on tärkeää

Väsymys on merkittävä riskitekijä noin 15 - 30 prosentissa vuosittaisista kuolemaan johtaneista auto-onnettomuuksista

Väsymyksen vaikutus voidaan rinnastaa alkoholin aiheuttamaan riskin lisääntymiseen. Rattijuopumus voidaan todentaa mittaamalla ja estää alkoholukolla. Väsymystä ei voida tarkasti mitata eikä keinoja väsyneenä ajamisen estämiseksi vielä ole.

Tutkimuksia ja kokeiluja tien päällä tehtäviksi väsymystesteiksi tulee jatkaa. Kampanjointia ja tiedottamista tarvitaan, jotta väsymyksen suuret riskit ymmärretään nykyistä paremmin. Ajoneuvotekniikan ratkaisuja kuljettajan vireystilan seuraamiseksi on kehitettävä.

## Pohdittavaa:

- Voisiko yksityisautoilulle määritellä selkeitä raja-arvoja raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikojen tapaan?

# 5. Kävelijät ja pyöräilijät on turvattava

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuusongelmat kasautuvat kaupunkien pää- ja kokoojakatujen risteyksiin ja suojateille. Paras turvallisuusratkaisu on autoliikenteen nopeuksien laskeminen.

Autoliikenteen nopeuksia tulee hillitä myös maanteillä kylien ja tienvarsiasutuksen kohdissa. Pääteiden varsille tarvitaan kävelyn ja pyöräilyn järjestelyjä.

Maankäytön hajaantuminen pitkin maanteiden varsia pitää estää hyvällä maankäytön suunnittelulla ja toimivilla lupamenettelyillä.

## Pohdittavaa:

- Jalankulun ja pyöräilyn asemaa taajamaliikenteessä pitää parantaa, toteutuuko kulkutapojen liikenteellinen tasa-arvo?
- Mikä keinoksi pyöräilyn väistämissäntöjen huonoon tuntemukseen?
- Miten parannetaan pyöräilyn onnettomuustilastointia?

## 6. Keskikaiteiden kanssa ei enää pidä odottaa

Kuolemaan johtaneet nokkakolarit keskittyvät tavallisille suuriliikenteisille päteille. Noin  $\frac{1}{4}$  päätieverkosta tapahtuu  $\frac{3}{4}$  raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen välisistä kuolemaan johtavista nokkakolareista.

Merkittäväällä osalla vaarallisinta valtatieverkkoa nykyinen tieleveys riittää keskikaiteen rakentamiselle, jos tyydytään yhteen kaistaan suuntaansa. Liikenteen häiriöttömyyden tai erikoiskuljetusten vaateet eivät ole keskikaiteiden toteuttamisen este.

Keskikaidekokeiluja tarvitaan erilaisten, mahdollisimman edullisten toteutusten toimivuuden selvittämiseksi.

**Kehitettävää:**

- Leveän keskialueen toteutus kaidekohteiden ensimmäisenä vaiheena osaksi päteiden toimenpidevalikoimaa.

# 7. Liikennekäyttäytyminen ei ole yksityisasia

Ammattiliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmiä pitää kehittää. Kuljetusketjun kaikilla osapuolilla tulee olla yhteinen vastuu turvallisuudesta ja kuljettamisesta. Se tarkoittaa mm. nollatoleranssia ylinopeuksissa ja päihteiden käytössä, sekä sääntelyä. Turvallisuus kilpailutekijäksi!

Muita liikkujia vaarantavan tietoisien riskinoton mahdollisuudet pitää poistaa. Keinoja löytyy runsaasti, mm.: älykäs nopeuden rajoittaminen, älykkäät turvalaitteet, sähköinen ajokortti.

Palautetta antavia ajon seuranta järjestelmiä ja ajotapaan perustuvia vakuutusmaksuja kannattaa kehittää. Niillä kannustetaan vastuulliseen autoiluun – tulevaisuudessa myös yksityisautoilijoita.



# 8. Tieliikenteen turvallisuusosaaminen taattava ja tieto otettava käyttöön

Liikenneturvallisuudesta vastaavien toimijoiden tulee yhdessä toteuttaa tutkimuksia ja kehittämistoimia sekä varmistaa tutkimukselle riittävät resurssit.

Turvallisuutta pitää käsitellä yhdessä muiden liikennepoliittisten tavoitteiden ja niitä palvelevien keinojen kanssa, synergiat ja ristiriidat tunnistaen ja esiin nostaen.

Tutkimustietoa pitää jalostaa suunnittelun ja päätöksenteon tarpeisiin. Turvallisuutta pitää markkinoida.

Turvallisuusvaikutukset on nostettava selkeästi esiin liikenteen ja väylänpidon strategioissa. Tulosohejausta on kehitettävä edistämään turvallisuuden strategisia linjauksia.

Monipuolisesta turvallisuusosaamisesta on huolehdittava.

## 9. Suomalaista turvallisuusosaamista kannattaa viedä

Suomalainen liikenneturvallisuusosaaminen on korkeatasoista ja turvallisuustoimia tehdään tietoon perustuen.

Kuolonkolarien taustat ja sijoittuminen tie- ja katuverkkoon on hyvin tiedossa, henkilövahinko-onnettomuuksien käsittely tilastollisesti luotettavin menetelmin on maailmanluokkaa, vammautumisen vakavuusluokitus on etenemässä kohti laadukasta määrittelytapaa.

Suomalaisia tutkijoita, konsultteja ja asiantuntijoita tulee kannustaa ja tukea kansainväliseen yhteistyöhön (seminaarit, artikkelit, tutkimusyhteistyö).

### Toimenpide-ehdotus:

- Tutkimustiedon kansainvälisen levittämisen varmistamiseksi LVM:n, Trafín ja Liikenneviraston tulee varautua tutkimusraporttien käännettämiseen.