



[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

Viite: LVM/2096/03/2015

### **Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Onnettomuustutkintakeskus on perehtynyt lausuntokierroksella olevaan luonnokseen hallituksen esitykseksi liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esityksellä voi olla vaikutuksia erityisesti tieliikenteen turvallisuuteen, joten Onnettomuustutkintakeskus antaa luonnoksesta lausunnon.

Esitys on ammattitaitoisesti laadittu. Nykytila on kuvattu selkeästi ja uusille linjauksille on esitetty perusteet. Kuitenkin puutteena on, ettei nykytilan kuvaus sisällä tietoa liikenneturvallisuuden nykytasosta eikä myöskään vaikutusarvioinnissa ole kattavasti tarkasteltu esityksen liikenneturvallisuusvaikutuksia. Yhteiskunnallisten vaikutusten arviointi sisältää kyllä alaotsikon Liikennepalvelujen saatavuus ja turvallisuus, mutta siinä on käsitelty lyhyesti vain taksiliikenteen matkustajaturvallisuutta sekä digitalisoinnin hyödyntämistä valvonnassa ja turvallisuudessa. Puute on olennainen, sillä tieliikenteen onnettomuudet ovat keskeinen kuolemaan ja vakaviin loukkaantumisiin johtava onnettomuustyyppi eikä niiden määrän soisi lisääntyvän. Erityisesti linja-autoliikenteessä ja muussa raskaassa liikenteessä, mutta myös osassa taksiliikennettä, vaarana on suuronnettomuus. Palveluntarjoajien sekä palveluiden määrä ja monimuotoisuus lisääntyy esityksen myötä, jolloin myös turvallisuus saattaa muuttua. Digitalisointiin liittyvä teknologiamurros tuo tyypillisesti mukanaan myös uudenlaisia riskejä, joiden hallintaan on syytä panostaa hyvissä ajoin etukäteen ennen niiden reaalisoitumista.

Onnettomuustutkintakeskus on suosittanut turvallisuusjohtamisjärjestelmää linja-autoalalle useassa linja-auto-onnettomuuden tutkinnassa – viimeksi Karkkilassa 4.7.2015 tapahtuneen henkilöauton ja linja-auton törmäyksen johdosta (Y2015-02). Turvallisuusjohtamisen perusteita voitaisiin alkaa vaatia myös muulle tieliikenteelle, johon voi liittyä suuronnettomuuden vaara tai palvelua tarjotaan maksaville asiakkaille. Aiheesta on standardi ISO 39001 ja kokemuksia esimerkiksi ilmailussa, vesiliikenteessä ja rautateillä. Kiinteistöille on vastaavasti annettu pelastussuunnitteluvetoite pelastuslaissa ja kuluttajapalveluiden tarjoajille kuluttajaturvallisuuslaissa. Linja-autoliikenne ja muu tieliikenne ovat olleet käytännössä näiden veloitteiden ulkopuolella vaikka riskit ovat olemassa ja onnettomuuksia tapahtuu. Kulkuneuvon astues-



23.5.2016

84/1Y

saan kuluttajan olisi tärkeää voida luottaa siihen, että palvelun turvallisuudesta on huolehdittu. Yksinkertaisimmillaan tarvittaisiin velvoite, että palveluntarjoaja on todistettavasti miettinyt ja määrittänyt toimintaan liittyvät turvallisuusriskit, minimoinut ne ja varautunut toimintaan onnettomuustilanteessa. Näin toimien palveluntarjoajalla olisi olemassa edes yksinkertainen turvallisuusjohtamisen perusta.

Kiinnitämme huomiota myös yksityiskohtaan, jonka mukaan jatkossa urheilujoukkueiden, luokkaretkien ja muiden vastaavanlaisten ei-kaupallisten linja-autokuljetusten kuljettajilta ei enää vaadittaisi ammattipätevyyttä. Näiden kuljetusten turvallisuus on erityisen tärkeää ja kuljettajan vastuu lasten ja nuorten turvallisuudesta on suuri. Matkan järjestäjällä ei usein ole osaamista esittää kuljetukselle tarkoituksenmukaisia vaatimuksia. Siten kaluston tulee olla turvallista ja kuljettajana ammattipätevyyden suorittanut ammattilainen. Oma kysymyksensä on, miten ammattipätevyyskoulutukseen saataisiin paremmin määritelty ja turvallisuusasiat kattavasti käsittelevä sisältö.

## ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS

Johtaja

  
Veli-Pekka Nurmi

Hallintopäällikkö

  
Hannamari Helke