Lausunto liikenneturvallisuusstrategiasta

Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Luonnos periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta 2027–2031

Hanke: LVM059:00/2025

Diaarinumero: VN/35042/2025

Matkailuajoneuvotuojat (MAT) ry kiittää mahdollisuudesta lausua liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta. MAT ry kannattaa nollavisiota sekä tavoitteita liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi. Luonnoksen Safe System -lähestymistapa on perusteltu: liikennejärjestelmän eri osien tulee yhdessä ehkäistä inhimillisten virheiden vakavia seurauksia.

MAT ry pitää strategian kolmea painopistettä kannatettavina. Strategiaa ja sen toimeenpano-ohjelmaa tulee kuitenkin täydentää ajoneuvojen käytännön turvallisuutta, kuljettajien osaamista ja väsymyksen ehkäisyä koskevilla toimilla. Matkailuautojen ja matkailuvaunuyhdistelmien erityispiirteet on huomioitava ajokorttiuudistuksessa, turvallisuusohjeissa, liikenneympäristön kehittämisessä ja tietopohjan vahvistamisessa.

Ajo-oikeudet ja kuljettajan osaaminen

Ajokorttidirektiivin kansallinen täytäntöönpano tulee kytkeä strategiaan myös matkailuautojen osalta. Direktiivi (EU) 2025/2205 sisältää B-luokan ajo-oikeuden laajennuksen yli 3 500 mutta enintään 4 250 kilogramman matkailuautoihin koulutuksen, kokeen tai molempien jälkeen. Matkailuautoja koskeva laajennus on käyttövoimasta riippumaton, ja ajo-oikeus merkitään ajokorttiin unionin koodilla 96.02.

MAT ry esittää, että laajennus toteutetaan Suomessa turvallisuutta parantavalla, käytännöllisellä ja kustannuksiltaan kohtuullisella tavalla. Osaamisvaatimusten tulee kohdistua matkailuauton mittojen ja massojen hallintaan, kuormaukseen, jarruttamiseen, katveisiin sekä ennakoivaan ajamiseen. Koulutus- ja tutkintopalvelujen alueellinen saatavuus on varmistettava.

Uusien kuljettajien alemman promillerajan valmistelussa on määriteltävä kohderyhmä ja huomioitava aiempi ajokokemus. Pitkään B-ajo-oikeuden haltijana olleen henkilön ajo-oikeuden laajentamista matkailuautoon ei tule sellaisenaan rinnastaa ensimmäisen ajo-oikeuden hankkimiseen.

Suurempi sallittu kokonaismassa voi mahdollistaa riittävän kuormausvaran ja tukea ylikuormauksen ehkäisyä. Tämä edellyttää, että ajoneuvo on teknisesti ja rekisteritiedoiltaan hyväksytty kyseiselle massalle. Ajo-oikeuden laajentaminen ei itsessään muuta ajoneuvon sallittuja kokonais- tai akselimassoja.

Ajoneuvojen kuormaus ja tekninen turvallisuus

Turvalliset ajoneuvot on tunnistettu luonnoksessa osaksi liikennejärjestelmän turvallisuutta, mutta konkreettiset ajoneuvotoimet painottuvat kevyisiin sähköajoneuvoihin ja automaatioon. Toimeenpano-ohjelmaan tarvitaan toimia myös nykyisen ajoneuvokannan turvallisuuden ylläpitämiseksi ja uuden kaluston turvallisuusominaisuuksien hyödyntämiseksi.

Matkailuajoneuvoissa keskeisiä kysymyksiä ovat kokonais- ja akselimassat, kuorman sijoittaminen ja kiinnittäminen, renkaiden kunto ja kantavuus, rengaspaineet sekä jarrujen ja alustan kunnossapito. Lisävarusteiden vaikutus käytettävissä olevaan kuormausvaraan on tehtävä käyttäjälle ymmärrettäväksi. Ajon aikana käytettävien istuinten, turvavöiden ja lasten turvalaitteiden oikean käytön tulee sisältyä turvallisuusohjeisiin.

Matkailuvaunuyhdistelmiä on tarkasteltava kokonaisuutena. Ohjeistuksessa tulee huomioida vetoauton ja vaunun yhteensopivuus, sallitut massat, aisapaino, kytkentälaitteet ja yhdistelmän ajovakaus. Ajokortin riittävyys sekä ajoneuvojen tekniset massa- ja vetokykyrajoitukset on erotettava neuvonnassa selkeästi toisistaan.

MAT ry esittää viranomaisten ja toimialan yhteistyötä selkeiden kuormausohjeiden, punnitusmahdollisuuksien ja teknisen turvallisuuden tarkistuslistojen kehittämiseksi. Kuljettajaa avustavien järjestelmien oikeaan käyttöön ja niiden toimivuuteen valmiissa matkailuautossa tulee kiinnittää huomiota myös korirakentamisen ja jälkiasennusten yhteydessä.

Perehdytys ja turvallinen matkanteko

Strategian liikenneosaamista koskevaa linjausta tulee toteuttaa myös ajoneuvon hankinnan ja vuokrauksen yhteydessä. MAT ry esittää yhteisen vapaaehtoisen perehdytysmallin kehittämistä viranomaisten, liikenneturvallisuustoimijoiden ja matkailuajoneuvoalan yhteistyönä. Mallin tulee olla käytännöllinen ja soveltua erikokoisten yritysten toimintaan.

Perehdytyksessä tulee käsitellä ajoneuvon käsittely, korkeus ja muut mitat, takaylitys, peruuttaminen, kuormaus sekä matkustajien turvallisuus. Selkeät ja tarvittaessa monikieliset ohjeet tukevat erityisesti ensikertalaisia ja ulkomaisia vuokra-asiakkaita.

Väsymyksen tunnistaminen, matkan suunnittelu ja riittävä tauottaminen on lisättävä ajokykyä koskeviin toimenpiteisiin. Turvallinen matkanteko edellyttää myös matkailuautoille ja pitkille yhdistelmille soveltuvia taukopaikkoja, joihin pääsee ja joista voi poistua turvallisesti. Paikkojen sijainnista, mitoituksesta ja käyttöehdoista tulee olla helposti saatavaa tietoa.

Ajoterveys ja ajokyvyn ylläpitäminen

MAT ry kannattaa ajoterveyden ongelmien varhaista tunnistamista, turvallisen ajokyvyn ylläpitämistä sekä terveydenhuollon ja liikenneviranomaisten yhteistyötä. Arvioinnin tulee perustua kuljettajan yksilölliseen toimintakykyyn ja sovellettaviin ajoterveysvaatimuksiin. Ikä tai yksittäinen diagnoosi ei yksin riitä kuvaamaan kuljettajan ajokykyä.

Luonnoksessa esitetyn ajoterveyspassin mahdollinen toteutus edellyttää huolellista vaikutusarviointia. Vastuut, tietojen käyttötarkoitukset, tietosuoja sekä puutteellisten tai virheellisten tietojen korjaaminen on määriteltävä selkeästi. Ajoterveyttä koskevan arvioinnin ja mahdollisten ajo-oikeuteen vaikuttavien päätösten tulee olla asianmukaisesti perusteltuja, ja kuljettajan oikeusturva on varmistettava.

Ajoterveyspassin selvityksessä on ensin määriteltävä käyttötarkoitus, kohderyhmä ja automaation rooli. On erotettava henkilölle annettava tieto, ammattilaisen päätöksenteon tuki ja ajo-oikeuteen vaikuttava arvio. Koko ikäryhmän kattavan automaattisen seulonnan tarpeellisuus ja suppeammat vaihtoehdot on arvioitava erikseen. Automaattinen riskiluokitus ei saa yksin ratkaista henkilön ajo-oikeutta.

Ajoterveyspalvelujen tulee olla alueellisesti saatavilla ja kustannuksiltaan kohtuullisia. Kehittämisen tietopohjaksi tarvitaan ajantasaista tutkimusta. Luonnoksessa käytettyä vuosien 2014–2018 kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin perustuvaa sairaustietoa tulee täydentää tuoreemmalla aineistolla ja riskitekijöiden tarkemmalla erittelyllä.

Turvallinen liikenneympäristö

MAT ry kannattaa keskikaiteiden ja muiden vaikuttavien tieympäristön turvallisuustoimien edistämistä, vaarallisten tasoristeysten parantamista sekä ennakoivan olosuhde- ja riskitiedon kehittämistä. Turvallisuustoimet on ulotettava pääväylien lisäksi matkailukohteisiin ja leirintäalueille johtaville teille.

Toimenpiteissä on huomioitava päällysteiden ja pientareiden kunto, liittymien näkemät, talvikunnossapito sekä suurten ajoneuvojen turvalliset kohtaamis- ja kääntymismahdollisuudet. Korkeutta, leveyttä ja massaa koskevista rajoituksista on annettava tieto riittävän ajoissa. Digitaalisten reitti- ja olosuhdepalvelujen tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida ajoneuvon mitat ja massa.

Toimenpiteet on kohdennettava maanteiden ja taajamien erilaisten riskien mukaan. Matkailukohteiden ja leirintäalueiden ympäristössä on kiinnitettävä huomiota jalankulun, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen turvallisiin järjestelyihin sekä esteettömyyteen.

Luonnoksen 90 km/h -nopeusrajoituskokeilussa tulee arvioida erikseen nopeusrajoituksen nostamisen ja alentamisen vaikutukset. Arvioinnin tulee kattaa vakavien onnettomuuksien lisäksi liikennevirran nopeuserot, ohitukset ja erilaisten ajoneuvoyhdistelmien turvallisuus.

Ennen kokeilua on määriteltävä tieosuuksien valintaperusteet, tehtävä ennakollinen turvallisuusarvio ja vahvistettava seuranta- sekä keskeyttämiskriteerit. Tulokset on julkaistava ennen laajempia johtopäätöksiä. Kokeilun viestinnässä on erotettava tien nopeusrajoitus ajoneuvojen ja yhdistelmien omista enimmäisnopeuksista.

Tietopohja ja oikeasuhtainen sääntely

MAT ry kannattaa onnettomuustietojen laadun, kattavuuden ja vertailukelpoisuuden parantamista. Aineistoissa tulee mahdollisuuksien mukaan tunnistaa matkailuautot erillisenä käyttötarkoituksena sekä matkailuvaunun osallisuus ajoneuvoyhdistelmässä. Matkailuautojen turvallisuutta ei tule arvioida pelkästään samankokoisten tavarankuljetusajoneuvojen tietojen perusteella.

Onnettomuusmäärien rinnalla tarvitaan tietoa ajosuoritteesta, käyttöolosuhteista, osallisuudesta ja onnettomuuksien syntyyn vaikuttaneista tekijöistä. Pienissä ajoneuvoryhmissä tulee käyttää riittävän pitkää tarkastelujaksoa ja kuvata tulosten epävarmuus. Luonnos ei esitä matkailuajoneuvojen erityistä yliriskiä osoittavaa aineistoa.

Uuden tiedonkeruun rinnalla on vahvistettava olemassa olevien kansallisten aineistojen analysointia sekä EU:n ja muiden maiden tutkimustiedon hyödyntämistä. Analyysien tulee johtaa perusteltuun toimenpiteiden tärkeysjärjestykseen ja vaikutusten arviointiin.

Matkailuajoneuvoihin kohdistuvien mahdollisten uusien vaatimusten tulee perustua tunnistettuun turvallisuusongelmaan ja arvioon toimenpiteen vaikuttavuudesta. Valmistelussa on arvioitava vaihtoehtoiset keinot, yrityksille ja kuluttajille aiheutuvat kustannukset sekä toimeenpanon edellyttämä siirtymäaika. EU-sääntelyn kansallisen toteutuksen tulee olla selkeää ja ennakoitavaa.

Toimeenpano ja toimialan osallistuminen

Luonnoksen omassa vaikutusarviossa todetaan, ettei strategia yksin riitä varmistamaan vuoden 2030 puolittamistavoitteen saavuttamista. MAT ry pitää välttämättömänä, että toimeenpano-ohjelmassa nimetään toimenpiteiden vastuutahot, aikataulut, resurssit ja turvallisuusvaikutuksia kuvaavat mittarit. Selvitysten ja yhteistyön rinnalla tarvitaan rahoitettuja käytännön toimia.

Toimeenpano-ohjelma tulee hyväksyä viimeistään vuoden 2027 aikana, ja nopeasti toteutettavia turvallisuustoimia on käynnistettävä ohjelman valmistelun rinnalla. Ohjelmassa tulee erottaa jo rahoitetut toimet, lisärahoitusta edellyttävät toimet ja selvitysvaiheessa olevat hankkeet.

Vuosittaiseen seurantaan on sisällytettävä menettely tilanteisiin, joissa turvallisuuskehitys jää tavoitteista. Tällöin on päätettävä tarvittavista korjaavista toimista, niiden vastuutahoista ja toteutusaikataulusta.

MAT ry esittää, että matkailuajoneuvoala kutsutaan mukaan Traficomin valmisteleman toimenpideohjelman laadintaan ja alan kannalta olennaisten toimien seurantaan. MAT ry on valmis osallistumaan turvallisuusperehdytyksen, kuormausohjeistuksen ja kuluttajaviestinnän kehittämiseen yhteistyössä viranomaisten ja muiden liikenneturvallisuustoimijoiden kanssa. Yhteistyöhön tulee kutsua myös MAT ry:n tärkeä yhteistyökumppani SF-Caravan ry, joka on matkailuajoneuvoharrastuksen kattojärjestö. Järjestön käytännön osaaminen matkailuajoneuvojen käytöstä ja turvallisuudesta toisi työhön käyttäjien näkökulmaa. Yhteistyön toteutustavat ja resurssit sovitaan erikseen.

Matkailuajoneuvotuojat (MAT) ry
Hallitus

Lisätietoja antaa:

Mika Jokinen
Toiminnanjohtaja
Matkailuajoneuvotuojat (MAT) ry
Yhteystiedot