

Matti Koivurova



**TURVAA
TEILLE**

Turvaa teille

© 2021 Matti Koivurova

Taitto ja kansi: Books on Demand

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-7847-0

Turvaa teille

Sisällys

Intro	9
TIELIIKENTEEEN TURVALLISUUDEN HISTORIAA 1734 – 2017	16
Vasemmalla kuljettava 1736	16
Ruotsi-Suomi vasemmalta oikealle ja taas vasemmalle 1718	17
Venäjän Suomi vasemmalta oikealle 1858	18
Suomen ensimmäinen liikennesääntö 1919 ja väärin meni 3§	20
Maantiet valtiolle 1921 ilman korvausta ja ensimmäisenä	21
Rekisteröintipakko, katsastuspakko ja nopeusrajoitukset 1922 ...	22
Ensimmäinen asetus 1923 ajokorttipakko ja hokittaminen talvella	22
Moottoripyörällä ajoon ei vaadittu ajokorttia	24
Kaupunkisääntöjä 1923 – maksiminopeus päivällä 30, pimeällä 20 km/h	25
Liikennevakuutuslakko 1925 ei koskenut moottoripyörää	26
Liikenteen turvaaminen mainittiin ensi kerran 1926	27
Asetus moottorijoneuvoliikenteestä 1926	27
Maaseudun liikenneasetus 1928	29
Moottorijoneuvoasetus 1929	30
Yleinen liikennejärjestysääntö 1929	32
Liikenneturvallisuustyö alkaa 1929	33
Liikennemerkipäätös ja Liikkuva Poliisikomennuskunta 1930	34
Onnettomuuksien tilastointi alkaa 1931	35
Liikenneopas koululaisille 1932	35
Valtakunnan tiestö 1933	36
Ensimmäinen liikenneviikko 1934	36
Turvallisuustyö laajenee 1935	37
Tieliikenteen liikennekuolemat uudelle sataluvulle 1936	38
Autovastuulaki pakolliseksi ja Liikennevakuutusyhdistys 1937	38
Rangaistuksia kovennettiin 1937	39
Vuosikatsastus pakolliseksi 1938	39
Pääväyläpäivät perutaan 1938	42

TALJA perustetaan 1939	42
Toisen maailmansodan aikana 1940 – 1945.....	43
Väliaikainen nopeusrajoitus 1945	44
Liikenneturvallisuusneuvosto kokoontuu 1946.....	44
Autoasetus 1948.....	45
Taljaa rahoitetaan arpajaisilla 1948.....	46
Liikenneturvallisuuskomitea 1949.....	47
Liikenneturvallisuustyön rahoitus käsittelyyn 1950.....	48
Komiteamietintö valmistuu 1951	50
Asetus liikenneturvallisuustyöstä 1952.....	51
Eduskuntakysely liikenneturvallisuudesta 1952.....	52
Helsingin olympiakisat 1952.....	54
Paikallinen ja alueellinen tieturvatyö käyntiin 1953.....	54
Liikenneopetus pakolliseksi 1954.....	55
Linnoilla toiminnanjohtajaksi 1955.....	55
Talja tukemaan kuntien liikennelautakuntia 1956.....	56
Tieliikennelaki 1957	57
Tieliikenneasetus 1957	57
Nopeuksien valvontatutkia poliisille 1958	61
Liikennevakuutuslaki 1959.....	61
Liikenneturvallisuusmaksu lakiin 1960	62
Poliisi esitti nopeusrajoituksen nostamista Helsingissä 1960	65
Eduskunnassa toivomusaloite 1961.....	67
Nopeusrajoitukset tutkintaan 1962.....	69
Kattonopeuskokeilu juhlapyhäviikonloppuina 1963.....	72
Juhlapyhien kattonopeus 90 km/h 1964.....	74
Viikkosanomat, Aamulehti ja katsastus 1965.....	74
Kaupunkien liikenneturvallisuuskongressi 1966	77
Liikenneoppia ikä kaikki 1967.....	80
Volvon turvavyötutkimus 1967	81
Autojen katsastus valtiolle 1968.....	82
Turvavyön käyttöaste lähes 50 %	83
Ajovalojen päiväkäyttöesitys ministeriölle 1969	84

Nopeusrajoitusten tutkimustoimikunnan mietintö 1970.....	92
Taistelu nopeusrajoituksista	94
Nopeusrajoitukset ja katonopeudet	96
Polkupyörien kissansilmät rihkamaa 1971.....	97
Tieliikenteen surullisin vuosi 1972, turvavyöpakkoesitys	102
Turvavöiden käyttöpakkoaloite 1972	105
Moottoripyörien turvallisuudesta esitys ministeriölle 1972	108
Mopoilija kääntyi vasemmalle päätä kääntämättä 1972.....	111
Parlamentaarinen liikennekomitea – nopeustyöryhmä 1972	113
Presidentin uudenvuodenpuhe 1973	113
Parlamentaarinen liikennekomitea 1973	113
Julkisoikeudellinen Liikenneturva aloittaa 1974.....	122
Turvavyön käyttöpakko 1975.....	125
Nopeusrajoitusjärjestelmä 80–100–120 km/h vuonna 1976.....	129
Moottoripyöräilijöiden koulutusohjelma 1977	130
Moottoripyöräilijöille suojakypärän käyttöpakko 1977	132
Nopeusrajoitustoimikunnalta ehdotuksia 1978	133
Ajopiirturit raskaisiin autoihin 1978.....	134
Standardit heijastimille ja polkupyörälukoille 1979	135
Roiskeläpät pois henkilöautoista 1980	136
Tutkimukset polkupyörästä ja moposta 1981	138
Uusi tieliikennelaki 1982	139
Rikesakkolaki 1983.....	143
Valolaitteissa runsaasti vikoja 1984	145
Mopoilijoille koulutusta 1985.....	146
Motoasusta keskustelua 1986	147
Nopeusrajoituksia ja turvavyöpakkoja 1987.....	149
Turvakaukaloiden vuokraustyöryhmä 1988.....	151
Liikenneturva 50 vuotta 1989	154
Ajopiirturin käyttöpakko 1990	155
2. parlamentaarisen liikennekomitean mietintö 1991.....	158
Kestävää kehitystä 1992	160
Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta 1993	163

Varoitusasujen normiehdotus 1994.....	164
Jalankulkijaheijastimien euronormitustyö 1995	165
Pyöräilykypärät hyvin suojaavia 1996.....	166
Pyöräilijän ja mopoilijan väistettävä 1997	168
Nollakampanjointi 1998	170
Ajopiirturin käyttö pakolliseksi 1999.....	172
Ajetaan ihmisiksi -kampanja 2001	174
Törmäysturvallisuuskonferenssi 2002	176
Heijastin, kypärä ja handsfree-puhelut 2003	176
Kuljettajan terveydentila 2004	178
EU: Nopeudenrajoittimet pakollisiksi 2005	181
EU: Turvavyöpakko laajenee 2006	183
Maailmanlaajuinen liikenneturvallisuusviikko 2007.....	186
Hallituksen linjaus tulevaisuuteen 2008.....	187
EU: Ajokorttiuudistus 2013.....	194
Katsastus pidentää autojen käyttöikää 2014	198
EU: Cross-Border Enforcement Directive 2015.....	202
Tutkimus onnettomuuskustannuksista 2016.....	202
EU:n tieturvallisuuskonferenssi 2017	203
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja toimia 1970-2017.....	205
Päiväajovaloja koskevia päätöksiä 1969-2012	206

Intro

Pamfletti on kriittinen ja usein asioita kärkevästi käsittelevä. Pamflettissa kirjoittaja esittää suoraan omia mielipiteitään.

Aloitetaan kaukaa 1600-luvulta. Nojataan Peter Englundin kirjaan Suuren sodan vuodet.

Ennen vanhaan matkustaminen oli hidasta ja tehotonta. Verkkaisuus oli luonnollista ihmisten arkea, kun ei ollut nopeampia tapoja liikkua kuin jalan tai hevosella.

Nopeutta piti jopa välttää. Nopeus ei ollut hienoa eikä sopivaa. Verkkaisuudella osoitti omistavansa oman aikansa.

Liikkumisen hitaus saattoi johtua luonnon olosuhteista. Esimerkiksi jatkuva sade teki tien kulkukelvottomaksi.

Jään ja lumen tuloa suorastaan odotettiin, koska se helpotti liikumista. Maantiet olivat huonoja ja siksi hitaita.

Useimmat kulkivat jalan. Kaikilla ei ollut hevosta. Hevosen omistaja lastasi kuormaa hevosen selkään tai veti purilailla. Rattaatkin olivat harvinaisuus.

Useimmat tiet olivat mutkaisia, kapeita ja huonosti rakennettuja. Jokia ylittävät sillat olivat harvinaisia.

Onnettomuuksia

Matkustaminen oli vaarallista. Teiden huonon kunnon takia vaunuilla matkustettaessa onnettomuudet olivat tavallisia.

Yhteentörmäykset olivat tavallisia, eritoten kaupunkien kapeilla kaduilla.

Onnettomuuksia tapahtui epäselvien väistämissäntöjen takia. Esimerkiksi Saksassa oli kohdattaessa ohjattava oikealle. Ei kaikkialla.

Toinen yleisesti tunnettu vaara olivat maantierosvot, jotka ryöstivät, pahoinpitelivät tai tappoivat matkustajia.

1600-luvun ihmiselle matka on täytynyt olla suurta ja ihmeellistä. Ihmiset kertoivat ylpeinä kokemuksistaan.

Hitaasti liikkumisessa oli hyvät puolensa. Oli helppo pysähtyä juttelemaan toisten kulkevaisten kanssa. Matkalla saattoi suunnitella tulevaa toimintaansa.

Tällaista elämä ja liikkuminen oli 1800-luvulle asti ja vielä senkin jälkeen, kunnes junat, polkupyörät, moottoripyörät ja autot ilmestyivät.

Moottorit syrjäyttivät hevoset laajemmin vasta toisen maailmansodan jälkeen. Ihmiset eivät enää kävelleet pidempiä matkoja.

Onnettomuuksien torjunta alkaa

1920-luvun lopusta lähtien autojärjestöt alkoivat jakaa valistusta jäsenilleen muiden maiden tapaan.

Turvallisuutta ryhdyttiin edistämään perustamalla Liikennekulttuurikomitea järjestöjen ja julkisen hallinnon kanssa.

Onnettomuuksien tilastointi alkoi pari vuotta kulttuurikomitean perustamisen jälkeen.

Henkilöautojen suurin sallittu nopeus nostettiin 70 km/h:iin, taajamissa 45 km/h:iin. 1931 moottoriajoneuvoja oli 41 527, onnettomuuksissa kuoli 113 ihmistä.

Liikennekulttuurikomitea liittyi 1939 aikaisemmin perustettuun Tapaturmantorjunta ry:n liikennejaokseksi.

1948 autoasetuksessa tapahtui rike. Henkilöautojen ja mootto-

ripyörien ajonopeutta ei rajoitettu. Ilmeisesti luotettiin siihen, että ”kuljettaja kaikissa tilanteissa hallitsee ajoneuvonsa”.

Lisäksi ”suurta nopeutta saa käyttää vain, kun ajorata on kyllin leveä, näköala selvä ja liikenne yleensä helposti arvioitavissa”. Kaikkien kuljettajien harkintaan ei voinut aina luottaa.

1950-luvulla valtio ryhtyi aktiivisemmin edistämään turvallisuustyötä. Säädettiin 2 prosentin liikenneturvallisuusmaksu. Osuus määrättiin otettavaksi autojen vakuutusmaksuista. Turvallisuuteen olennaisesti vaikuttava työ olisi kuulunut suoraan valtion toiminnaksi.

Sitten säädettiin asetus liikenneturvallisuusviranomaisesta ja sen tehtävistä. Tehtävä uskottiin Taljalle.

1952 tehtiin eduskuntakysely liikenneturvattomuudesta.

Edustaja Jaakko Hakala ja muut ihmettelivät nopeusrajoitusten ja koulutuksen puuttumista moottoripyöräilijöiltä. Ministeri vastasi, että ”liikenneturvallisuus ja siihen vaikuttavat tekijät on erittäin vaikea ongelma”.

Edustajat kysivät myös, onko hallitus kiinnittänyt huomiota liikenneonnettomuuksien kasvuun ja mihinkä toimenpiteisiin hallitus on ryhtynyt tai aikoo ryhtyä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Vain pari vuotta aikaisemmin komitea esitti, että liikenneturvallisuustyö pitäisi järjestää keskitetysti. Komitea: ”ongelma on psykologinen, kysymys on kuljettajan vastuuntunnosta”.

Komitean mielestä piti olla kasvatuksellista valistusta ja opetusta kouluissa. ”Voimassa olevassa laissamme ei ole mitään vikaa, että turvattomuuden voitaisiin sanoa johtuvan siitä.”

”Lainsäädännöksillä ja niiden rikkomisesta seuraavilla sakko- ja vankeustuomioilla on vasta toissijainen merkitys.” Kuinka hyvin tämä tieto piti paikkansa?

Laki piti ensin oppia ja omaksua ennen kuin voitiin jakaa rangaistuksia lain rikkomisista. Lakimääräyksiä ei haluttu säätää edes kokeilutarkoituksessa.

Toivomusaloite liikenneturvattomuudesta

1961 80 kansanedustajaa, Antti J. Rantamaa ja mm. Johannes Viro-lainen, Juha Rihtniemi, Veikko Helle ja Veikko Vennamo.

Aloitteessa esitettiin, että ”hallitus ryhtyy kiireellisesti toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden tehostamiseksi”. Aloitetta perusteltiin 18 690 onnettomuudella, joissa oli kuollut 649, lapsia 111.

Ehdotettiin ”harkittavaksi yleisiä nopeusrajoituksia, aluksi vaikka kokeiluna. Rajoituksien pitäisi olla mieluummin matalia kuin korkeita, esimerkiksi 80–90 km/h, mikä saattaa tuntua kohtuuttoman ankaralta, mutta jotakinhan on tehtävä.”

Miksi vain toivomusaloite? Miksi vain 80 edustajaa? Pitikö edustajien enemmistö kehitystä luonnollisena, mitään ei ollut tehtävissä. Kun autojen määrä kasvaa, niin onnettomuuksien ja uhrien määrä kasvaa.

Maaherrat heräsivät

1962 maaherrojen kokous teki esityksen toimikunnan asettamisesta tutkimaan nopeusrajoitusten vaikutuksia. Jo parin kuukauden kuluttua toimikunta ehdotti kolmeen eteläiseen lääniin katonopeuskokeilua 90 km/h kesäkuukausiksi.

Kattonopeuskokeilun tulokset kertoivat, että onnettomuudet rajoituslääneissä vähenivät 5,4 % ja kuolemat 10 %, kun onnettomuudet muissa lääneissä lisääntyivät 35,1 % ja kuolemat 37 %.

Suomen Gallupin haastattelututkimuksessa 79 % piti katonopeuskokeilua tarpeellisena, ja Taljan haastatelluista 78 % kannatti katonopeuskokeilua.

1963 Kulkulaitosministeriö päätti edellä mainitun toimikunnan esityksen mukaisesti toteuttaa katonopeuskokeilun 90 km/h juhlapyhinä koko maassa. Tiekuolemia kirjattiin 913, nousua edellisestä vuodesta oli 12,7 %.

Taas uusi toimikunta

1968 ministeriö asetti toimikunnan tutkimaan kokeilujen tuloksia, mutta toimikunta ei päässyt yksimielisyyteen. Tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 939 ihmistä.

1970 toimikunta julkaisi tulokset. Koska lyhytaikaiset nopeusrajoitukset eivät vuonna 1968 vaikuttaneet onnettomuuksien määrään, ne voitiin lopettaa.

Vaikka onnettomuuksien määrä ei muuttunut, niin onnettomuudet lievenivät, mitä osoittaa tiekuolemien määrän vähentyminen 3,4 %:lla. Tämä ei ollut riittävä näyttö.

Pelkästään juhlapyhien rajoitukset laskivat kuolemien määrää kymmenillä uhreilla (973:sta 939:ään), joten johtopäätöksen olisi pitänyt olla toisenlainen.

Sen sijaan toimikunta lausui, että jos juhlapyhärajoituksia jatketaan, rajoitus pitäisi nostaa 90 km/h:sta 110 km/h:iin.

Kampanja nopeusrajoituksia vastaan

Mediassa käynnistyi ennennäkemätön kampanja nopeusrajoituksia vastaan. Eräät kirjoittajat esittivät, että jokaisen pitää saada päättää omasta ajonopeudestaan. Seurauksena oli, että nopeusrajoitukset siirtyivät vielä muutamalla vuodella.

Eduskuntapuolueet herätetään

1971 liikenneministeri Veikko Saarto kertoi, että maahan suunnitellaan yleisiä nopeusrajoituksia.

Tällä toimella tiekuolemat olisivat vähentyneet heti kolmanneksella. Se on halpa, nopea ja tehokas turvatoimi.

1972 nopeusrajoituskomitea julkaisi mietintönsä, jonka mukaan ”koko tieverkkoa koskevat tieosakohtaiset tai yleiset nopeusrajoitukset tulevat tarpeellisiksi ja rajoitusten valvontaa olisi tehostettava”.

Mietintö ei johtanut välittömiin toimiin. Ei, vaikka tieliikenteessä kuoli koko historian suurin määrä, 1156 ihmistä.

1972 maaliskuussa asetettiin Parlamentaarinen komitea, joka asetti ensi töikseen liikenneturvajaoston.

1973 Presidentti Kekkonen kysyi uudenvuoden puheessaan: ”Onko liikenneoloissamme jotakin vialla, kun meillä ei ole vielä kukaan yleisiä nopeusrajoituksia?”.

Parlamentaarinen komitea asetti välittömästi nopeustyöryhmän.

Kuukauden kuluttua työryhmä esitti ja komitea hyväksyi ja esitti ministeriölle, että moottoripyörän ajoneuvokohtainen rajoitus olisi 120 km/h.

Seitsemässä eteläisessä läänissä alettiin toteuttaa kolmen vuoden nopeusrajoituskokeilua. Vapaiden nopeuksien aikakausi näissä lääneissä oli ohi.

1976 päätettiin, että ajonopeus koko maassa on 80 km/h, ellei liikennemerkillä osoiteta suurempaa tai pienempää nopeutta. Maa sai demokraattisesti päätetyn nopeusrajoitusjärjestelmän 80–100–120 km/h.

Nopeusrajoitukset jäivät henkilöautojen ja moottoripyörien osalta rajoittamatta 1948. Joitakin kokeiluja lukuun ottamatta näillä ajoneuvoilla oli vapaat nopeudet 25 vuotta (1948–1973).

Noina vuosina nopeusrajoitukset olisivat olleet erityisen tarpeellisia, koska kevyt liikenne joutui kulkemaan pientareella, koska pyöräteitä ei juuri ollut. Tievalaistus oli vähäistä. Autot eivät olleet vielä kovin törmäysturvallisia. Autojen valaistus oli vielä heikko, päiväajovalot olivat vasta tulossa. Nastarenkaat olivat vasta tulossa. Turvavöiden ja lasten turvalaitteiden käyttö oli lähes olematonta. Jalankulkijoiden heijastimen käyttö oli vasta tulollaan. Polkupyörien heijastimet olivat rihkamaa. Moottoripyöräilijöillä ei ollut koulutusta. Moottoripyörää sai ajaa auton ajoluvalla, eikä kypärän käyttö ollut pakollista. Poliisin valvontaa heikensi valvontalaitteiden vähäisyys.

Tieliikennekuolemat olivat noin 1100 per vuosi vuosina 1971–1973.

Mikään osapuoli ei ollut ilmoittautunut vastuunottajaksi kohonneista kuolemanluvuista.

Eduskunta olisi voinut hyvin yksinkertaisesti määrätä maanteille enimmäisnopeudet. Vielä helpommin ja halvemmin rajoitukset olisi voinut tehdä määräämällä henkilöautoille ja moottoripyörille ajoneuvokohtaiset enimmäisnopeudet. Nopeuksien rajoittaminen olisi säästänyt suuren määrän onnettomuuksia ja henkilövahinkoja.

TIELIIKENTEEEN TURVALLISUUDEN HISTORIAA 1734 – 2017

Maalaki määräsi 1734 tien leveydeksi kymmenen kyynärää eli noin kuusi metriä. Sen piti riittää kärryjen kohtaamiseen. Ilmeisesti satoja vuosia vanhan tavan mukaan vastaantulijaa väistettiin vasemmalle. Vasemmalla puolella tietä kohtaaminen oli koettu turvallisemmaksi ratsain ja hevosen vetämissä vaunuissa, koska valtaosa ihmisistä on oikeakätisiä. Vastaantulijoita tervehdittiin oikealla kädellä tai puolustettiin ase oikeassa kädessä. Vasemmassa kädessä pidettiin ohjaksia. Vasemmalla puolella kulkemisesta tuli yleinen tapa.

Kirjassaan Suuren sodan vuodet Peter Englund antaa kuvauksen elämästä uuden ajan alussa. Euroopassa väki oli saanut pitää itse huolta itsestään. Valtio oli useimmille vieras ja paha luonnonilmiö, kuten sota, rutto ja kato. 1500- ja 1600-luvuilla ihmisten päälle alkoi sataa määryksiä. Enimmäkseen ihmiset vilkaisivat niitä ja jatkoivat niin kuin aina ennenkin. Ei siis ole ihme, jos uusia kulkukäskyjäkään ei niin hyvin tunnettu ja noudatettu.

Vasemmalla kuljettava 1736

Valtiopäivät olivat hyväksyneet 1734 ensimmäisen liikennesäännön, ja Ruotsin kuningas Fredrik I päätti sen voimaantuloajaksi syyskuun 1736. Lain suomennos ilmestyi vasta 1759. Lakia oli noudatettava sakon uhalla, rakennuskaaren 28. luku 23§:

”Kun matkustavaiset eli kulkevaiset kaupungissa eli maalla tulewat toisiansa vastaan, syrjäytykööt he kumpikin wasemmalle kädellensä, niin että he esteettömästi pääsewät toistensa sivuitse, kymmenen

Tieliikenteen historiaa. Turvallisuuden historiaa. Tieliikenne koskettaa meitä kaikkia. Turvallisuuden pitäisi siten kiinnostaa kaikkia. Lähelläkohtaisesti kaikki haluavat elää, eivät kuolla. Liikennettä on pidetty vaarallisena, pidetään vieläkin, vaikka tiet ovat paljon turvallisempia kuin ennen.

Turvallisuusajattelu on kohtuullisen nuorta. 1960-luvulla oli vaikeaa saada nopeusrajoituksia. Tiekuolemat lisääntyivät autojen määrän kasvaessa. Kehitystä pidettiin vääjäämättömänä.

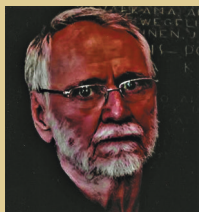
Henkilöautojen etuistuimille määrättiin turvavyöt, mutta käyttö jäi vapaaehtoiseksi. Turvallisuusajattelu alkoi kehittyä, vajaan viiden vuoden aikana 1970-luvun lopulla lähes kaikissa maissa turvavöiden käyttö tuli pakolliseksi.

Ajovalojen käyttämisestä päivällä annettiin ensimmäiset määräykset Suomessa. Nyt viisi vuosikymmentä myöhemmin päivävalot syttyvät automaattisesti ajoon lähdetessä.

Motoristien ja mopoilijoiden kypärän käyttö oli 1950-luvulla hyvin vähäistä, eikä kovin yleistä 1960-luvullakaan. Kypärän käyttö tuli pakolliseksi 1970-luvulla motoristeille ja 1980-luvulla mopoilijoille. Pyöräilykypärän käyttö alkoi yleistyä 1990-luvulla.

Jalankulkijat ja pyöräilijät liikkuvat aiemmin samoilla väylillä moottoriajoneuvojen kanssa. Pimeällä riskiä pyrittiin vähentämään heijastimilla. Pyöriteitä on tehty muutaman vuosikymmenen aikana satoja kilometrejä, kun niitä 1960-luvulla ei ollut juuri lainkaan.

Pamfletti. Kirjoittaja esittää kirjassa myös kritiikkiä.



Matti Koivurova (s. 1941) on autoinsinööri Helsingin teknillisestä oppilaitoksesta. Työsään turvallisuusinsinöörinä hän on perehtynyt erityisesti ajoneuvojen ja jalankulkijoiden turvalaitteisiin.

BoD



9 789528 078470