

Tie- ja liikenneonnettomuuksien tutkinnassa annetut suositukset ja niiden toteutuminen 3.4.2008

Tutkinnan ja suosituksen numero	Suositus annettu	Suositus	Tila	Lisätiedot
C1/99Y/S1	13.3.2000	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenneministeriö määräisi linja- ja kuorma-autoihin nykyisen 2 kg:n käsiammuttimen tilalle vähintään 6 kg:n sammuttimen. (Suositus on toistettu tutkintaselostuksessa D1/2000Y)	T	6 kg sammuttimen käyttö on yleistynyt, vaikka sitä ei toistaiseksi vaaditakaan. Kaikissa uusissa on käytännössä 6 kg.
C1/99Y/S2	13.3.2001	Tutkintalautakunta suosittaa, että linja-auton moottorin tilan seinä- ja luukkumateriaalien tulisi olla teräslevyä. Matkustamoon avautuvien huoltoluukkujen tulenkestävyys tulisi olla sellainen, että niiden tulenkesto vastaa vähintään muuta ympäröivää rakennetta. Lisäksi moottorin tilan ääni- ja lämpöeristeiden tai niiden pintamateriaalina tulisi käyttää vain täysin palamattomia materiaaleja.	K	LVM: Ei voida vaatia, koska Suomi on sitoutunut EU-direktiiveihin. EY-tyyppihväksyntä tulee ilmeisesti 2010 linja-autoille pakolliseksi, jolloin se syrjäyttää kansalliset säännökset. Käytännössä materiaalit uusissakin autoissa ovat olleet kokeiltaessa helposti syttyviä ja vaikeasti sammutettavia. Luukkujen osalta ei muutosta ole tapahtunut.
C1/99Y/S3	13.3.2002	Tutkintalautakunta suosittaa, että Liikennevakuutuskeskus (LVK) tai Vakuutusyhtiöiden Autokorjaustoiminta (VAT) organisoisi linja- ja kuorma-autojen palonsyytutkinnan siten, että jokaisen em. ajoneuvon palon syy pyrittäisiin selvittämään ja laadittaisiin syytilasto. Tutkinnan koko maassa voisivat tehdä samat henkilöt heidän ammatitaitonsa ja kokemuksensa lisäämiseksi.	K	Asia on vireillä, Onnettomuustutkintakeskuksen edustajat mukana kokouksissa, tutkinnalle etsitään käytännön järjestelyjä kuten esimerkiksi rahoitusta ja tekijää.
C1/99Y/S4	13.3.2003	Tutkintalautakunta suosittaa, että palonilmoitinjärjestelmä tulisi määrätä pakolliseksi kaikkiin uusiin linja-autoihin riittävän evakuoitajan varmistamiseksi.	K	LVM: Ei voida vaatia, koska Suomi on sitoutunut EU-direktiiveihin. EY-tyyppihväksyntä tulee ilmeisesti 2010 linja-autoille pakolliseksi, jolloin se syrjäyttää kansalliset säännökset.
C1/99Y/S5	13.3.2004	Tutkintalautakunta suosittaa, että linja-auton korien valmistajat tarjoaisivat asiakkailleen nykyistä pontevammin käsi- tai automaattitoimista kiinteää moottorin tilan palonsammutusjärjestelmää. Järjestelmien haluttavuuden lisäämiseksi vakuutusyhtiöiden tulisi huomioida sammutusjärjestelmä edullisempaan vakuutusmaksuna tai alennettuna omavastuusuutena palotilanteessa.	T	Korivalmistajat tarjoavat sammutusjärjestelmiä. Hankinta riippuu lähes aina siitä, että vaatiiko liikenteen tilaaja järjestelmää. Usein järjestelmä ostetaan korivalmistajan sijaan muulta toimittajalta. Jotkut vakuutusyhtiöt ovat antaneet sopimuksissa järjestelmiin liittyen pieniä etuja, mutta niillä ei ole suurta merkitystä.
C1/99Y/S6	13.3.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikennöitsijät lisääisivät (<i>paloturvallisuus</i>) tarkastukset omiin määräaikaishuolto-ohjelmiinsa. Paloturvallisuusohje on saatavissa Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitosta, vakuutusyhtiöistä ja internet-osoitteesta www.vakes.fi/lvk/vat . Suositus toistettu tutkintaselostuksessa D1/2000Y.	K	Osa yrityksistä käyttää paloturvallisuusohjetta ja siinä olevaa lomaketta. Lomake on päivitettävänä ja käyttöä yritetään edistää. Olisi eduksi, jos esimerkiksi YTV ja HKL vaatisivat tarkastuksen sisällyttämistä liikennöitsijöiden laatujärjestelmään (jota auditoidaan). Katsastukseen sisällyttäminen ei olisi kustannustehokasta ja toimivaa.
A1/99Y/S1	30.8.2001	Linja-autoja tilausajoon vuokrattaessa ryhdytään käyttämään entistä useammin vuokranantajan omia kuljettajia, jotka tuntevat työantajansa kaluston. Jos auton kuljettaminen uskotaan ulkopuoliselle kuljettajalle, vuokranantajan on varmistettava, että kuljettajalla on riittävä taito ja kokemus tehtävänsä.	T	Ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi (2003/59/EY, laki 273/2007)
A1/99Y/S2	30.8.2001	Tielaitos ryhtyisi pikaisesti toimiin valtatie 4:n Heinolan eteläisen liittymän turvallisuuden parantamiseksi.	T	Liittymään on rakennettu kääntymiskaista.
A1/99Y/S3	30.8.2001	Kunnallisen terveystoimen valmiutta lähettää valmiusryhmänsä kentälle tulisi tehostaa. Yhteistyötä jatkuvan valmiuden kohottamiseksi tulisi kehittää tiiviissä ennakoivalmistelussa kunnallisen pelastustoimen kanssa.	K	Työn alla on ensihoito- ja sairaankuljetustoiminnan uudistaminen, jossa suosituksen tavoite täytettäneen. Uudistuksessa kansanterveyslaki ja erikoissairaanhoitolaki yhdistetään laiksi terveydenhuollosta.
A1/99Y/S4	30.8.2001	Viestiyhteydet onnettomuuspaikalta potilaita ottaviin sairaaloihin tulee vastaisuudessa järjestää siten, että tiedot potilaiden määrästä, vammoista ja muista tarpeellisista asioista kulkevat riittävällä varmuudella.	T	Viranomaisradioverkko VIRVE on otettu käyttöön ja päätelaitteita on sekä sairaalassa että onnettomuuspaikalla toimivilla. Yhteydenpidossa ei ongelmia.
A1/99Y/S5	30.8.2001	Vuoden 2001 aikana voimaan tulevan hätäkeskusuudistuksen yhteydessä hätäkeskusten henkilöstökapasiteetti mitoitettaisiin niin, että suurempienkin tilanteiden osalta tehtävät kyettäisiin hoitamaan rutiinitasolla.	T	Hätäkeskusuudistus 2001-2005 on tuonut parannusta asiaan. Hätäkeskusten koko on nyt suurempi. Päivystäjiä koulutetaan pelastusopistolla.

Tutkinnan ja suosituksen numero	Suositus annettu	Suositus	Tila	Lisätiedot
A1/99Y/S6	30.8.2001	Poliisin täydennyskoulutusta kehitettäessä olisi huolehdittava, että poliisihenkilöstö saisi nykyistä paremman valmiuden suorittaa akuuttia ensiaputyötä.	T	Poliisin peruskoulutukseen kuuluu 26 tuntia monipuolista hätäensiapukoulutusta. Jokaiseen kihlakuntaan koulutetaan viikon kurssilla kaksi kouluttajaa, jotka huolehtivat täydennyskoulutuksesta kihlakunnissaan.
A1/99Y/S7	30.8.2001	Onnettomuudesta, jossa useita henkilöitä on saanut surmansa, ilmoitettaisiin välittömästi sille asianomaisen läänin lääninoikeuslääkärille, jonka virka-/asuinpaikka sijaitsee lähimpänä onnettomuuspaikkaa.	-	
A1/99Y/S8	30.8.2001	Korjaamoiden, ammattikuljettajien sekä ajoneuvojen kuntoa valvovien viranomaisten koulutuksessa olisi kiinnitettävä entistä enemmän huomiota jarrusovitusasioihin.	K	Kuljettajien osalta asiaan tuonee parannusta ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi (2003/59/EY, laki 273/2007)
A1/99Y/S9	30.8.2001	Ajoneuvohallintokeskuksen olisi otettava raskaiden ajoneuvojen jarrujärjestelmissä olevia letkunkiristimiä koskevat ohjeensa tarkasteltaviksi ja tarvittaessa tehtävä niihin asianmukaiset muutokset.	E	LVM:n mukaan jarrujen sovitamissäännökset ja käytännöt ovat Suomessa hyvin hoidettuja
D1/00Y/S1	11.6.2002	Kaikki uudet linja-autot tulisi varustaa automaattisella tai puoliautomaattisella kiinteällä sammutusjärjestelmällä.	K	LVM: Ei voida vaatia, koska Suomi on sitoutunut EU-direktiiveihin. EY-tyyppihyväksyntä tulee ilmeisesti 2010 linja-autoille pakolliseksi, jolloin se syrjäyttää kansalliset säännökset. LVM toimittanut suosituksen direktiiville rinnakkaista E-sääntöä R36 käsittelevälle GRSG työryhmälle. Asia etenee hitaasti. HKL ja YTV on vaatinut automaattisen sammutusjärjestelmän kaikkiin uusiin autoihin muutaman vuoden ajan. Siten järjestelmällä varustettuja autoja on pääkaupunkiseudulla arviolta parisensataa (n. 1500:sta autosta). Puutteena on, että järjestelmille ei ole teknisiä vaatimuksia.
D1/00Y/S3	11.6.2002	Linja-autokorin valmistajien tulisi varustaa moottoritilan luukut alkusammuttimen suutinta varten aukoilla, jossa on sisäänpäin avautuva jousikuormitteinen kansi. Aukkojen sijainti tulisi määrittää alusta- ja korikohtaisesti siten, että sammutusaine kohdistuu esteettömästi riskialttiimpiin kohteisiin. Kansi tulisi varustaa käsiammuttimen kuvalla.	K	Sammutusaukkoja on jonkin verran niissä tapauksissa, jossa auton tilaaja on niin vaatinut. LVM on toimittanut suosituksen linja-autojen rakennetta koskevalle direktiiville rinnakkaista E-sääntöä R36 käsittelevälle GRSG työryhmälle. Asia voitaisiin sisällyttää E-sääntöön, mutta yhteistä tahtoa puuttuu. YTV vaatii sammutusaukot liittyen Kampin maanalaiseen terminaaliin lukuun ottamatta sammutusjärjestelmällä varustettuja autoja. Myös vanhoihin on asennettu.
D1/00Y/S4	11.6.2002	Liikennöitsijöiden tulisi antaa alkusammutuskoulutus jokaiselle kuljettajalle ja määrävällein järjestää harjoituksia alkusammuttimien käytöstä ja matkustajien evakuoinnista.	K	Koulutusta annetaan eri tasoisesti eri yrityksissä. Ammattikuljettajien koulutusta antavissa koulutuskeskuksissa asiaa koulutetaan uusille kuljettajille. Myös vakuutusyhtiöt ovat antaneet tällaista koulutusta asiakkailleen. Ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi tuonee asiaan parannusta (2003/59/EY, laki 273/2007)
D1/00Y/S5	11.6.2002	Liikennöitsijöiden tulisi antaa kuljettajille käytettävään kalustoon tyyppikoulutusta. Koulutuksessa kuljettajat tulisi perehdyttää mm. auton palovartinjärjestelmän ja siihen liittyvien ilmaisimien toimintaan. Kuljettajien tulisi perehtyä huolellisesti auton ohjekirjaan aina silloin, kun autotyyppi ei ole kuljettajalle entuudestaan tuttu.	K	Koulutusta annetaan eri tasoisesti eri yrityksissä. Ammattikuljettajien koulutusta antavissa koulutuskeskuksissa asiaa koulutetaan uusille kuljettajille. Ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi tuonee asiaan parannusta (2003/59/EY, laki 273/2007)
D1/00Y/S6	11.6.2002	Kuljettajakoulutuksessa tulisi painottaa auton ajo-ominaisuuksien tarkkailun tärkeyttä. Esimerkiksi, jos auton ohjaus puolttaa, tulee sen syy selvittää ennen ajon jatkamista. Ohjauksen puoltamiseen voi olla useita vakavia syitä, joista yksi on jarrun juuttuminen ja sen ylikuumentuminen.	K	Koulutusta annetaan eri tasoisesti eri yrityksissä. Ammattikuljettajien koulutusta antavissa koulutuskeskuksissa asiaa koulutetaan uusille kuljettajille. Ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi tuonee asiaan parannusta (2003/59/EY, laki 273/2007)

Tutkinnan ja suosituksen numero	Suositus annettu	Suositus	Tila	Lisätiedot
D1/00Y/S7	11.6.2002	Maahantuojiin tulisi pitää tilastoa edustamilleen linja-automerkeille sattuneista paloista. Heidän tulisi tehdä niistä johtopäätöksiä ja laatia asiakkailleen muutostyöohjeet vastaavanlaisten palojen estämiseksi.	K	Tilastoja pidetään huonosti eikä yhteenvedojakaan tehdä.
D1/00Y/S8	11.6.2002	Auton käyttäjän tulisi huolehtia: a) moottorin ja moottoritilan riittävästä puhtaudesta, b) polttoaineputkien kunnon tarkastuksesta ja vaihtamisesta tarvittaessa korvaaviin uudentyypisiin putkiin, c) asennusten tekemisestä huoltokirjan ohjeiden mukaisesti huomioiden oikeat kiristysmomentit ja putkien tuennat, d) akku- sekä generaattorin kaapelien asennuksen ja kunnon tarkastamisesta määräaikaishuoltojen yhteydessä.	K	Toiminnan taso on yrityskohtaista, usein kuitenkin riittämätöntä.
D1/00Y/S9	11.6.2002	Liikennöitsijöiden tulisi lisätä omiin määräaikaishuolto-ohjelmiinsa Suomen Vakuutusyhtiöiden keskusliiton ja Vakuutusyhtiöiden autokorjaustoimikunnan laatiman ohjeen "Linja- ja kuorma-autot, paloturvallisuusohje 1999" ja ottaa käyttöön sen liitteenä 3 olevan Ajoneuvon paloturvallisuustarkastus-lomakkeen.	K	Osa yrityksistä käyttää paloturvallisuusohjetta ja siinä olevaa lomaketta. Lomake on päivitettävänä ja käyttöä yritetään edistää. Olisi eduksi, jos esimerkiksi YTV ja HKL vaatisivat tarkastuksen sisällyttämistä liikennöitsijöiden laatujärjestelmään (joka vaaditaan ja sitä auditoidaan). Katsastukseen sisällyttäminen ei olisi kustannustehokasta ja toimivaa.
D1/00Y/S10	11.6.2002	Moottoritilan ääni- ja lämpöeristeenä tai niiden pintamateriaalina tulisi käyttää vain täysin palamattomia materiaaleja.	K	LVM: Ei voida vaatia, koska Suomi on sitoutunut EU-direktiiveihin. EY-tyyppihyväksyntä tulee ilmeisesti 2010 linja-autoille pakolliseksi, jolloin se syrjäyttää kansalliset säännökset. LVM toimittanut suosituksen direktiiville rinnakkaista E-sääntöä R36 käsittelevälle GRSG työryhmälle. Käytännössä materiaalit uusissakin autoissa ovat olleet kokeiltaessa helposti syttyviä ja vaikeasti sammutettavia.
D1/00Y/S11	11.6.2002	Yksi palovaroittimen antureista tulisi sijoittaa moottorin sylinterinkannen läheisyyteen ns. kuumalle puolelle.	K	LVM: Ei voida vaatia, koska Suomi on sitoutunut EU-direktiiveihin. EY-tyyppihyväksyntä tulee ilmeisesti 2010 linja-autoille pakolliseksi, jolloin se syrjäyttää kansalliset säännökset. LVM toimittanut suosituksen direktiiville rinnakkaista E-sääntöä R36 käsittelevälle GRSG työryhmälle. Asia etenee huonosti. Asiaa edistäisi, jos koriteollisuus ja alustanvalmistajat ohjeistaisivat olemassa olevien antureiden tarkoituksenmukaisen sijoittelun.
D1/01Y/S1	11.6.2002	Lisälämmittimet sekä niiden polttoaineputket tulisi tarkastaa ennen lämmityskauden alkua. Tarkastus tulisi lisätä auton huoltojärjestelmään.	K	Toiminnan taso on yrityskohtaista, usein kuitenkin riittämätöntä. Autoja palaa tästä syystä vuosittain.
D1/01Y/S2	11.6.2002	Helmiiliitoksella korjatun suihkuputken käyttö tulisi rajoittaa sen alkuperäiseen tarkoitukseen auton siirtämiseksi korjaamolle, jossa putki tulee vaihtaa asianmukaisesti valmistettuun putkeen.	K	Toiminta on yrityskohtaista ja usein muistivaraista. Ohjeet ja järjestelmällisyys puuttuvat.
A1/04Y/S1	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että kuorma-autojen nopeusrajoitukset säädetään ajoneuvokohtaiselle enimmäisnopeudelle 80 km/h.	K	Kyseessä EU-direktiivissä säännelty asia. Kansallinen ratkaisu olisi mahdollinen, mutta se ei ulottuisi ulkomaisiin autoihin. Liikennekomissaari on pyytänyt komissiota selvittämään asiaa.
A1/04Y/S2	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että ajopiirturin taltioiman nopeustiedon perusteella liikennevalvonnan tai onnettomuustutkinnan yhteydessä tehdyssä tarkastuksessa kuljettajalle voidaan määrätä rangaistusseuraamus ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen rikkomisesta.	K	Asiaa selvitetty LVM:n johdolla. Valvonta on lainsäädännön puolesta mahdollista. Asiaa ohjeistetaan ja joitakin asioita vielä selvitetään. SM vie asiaa eteenpäin.
A1/04Y/S3	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa linja-auton ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettajatutkintoon pääsyn edellytyksenä on hyväksytysti suoritettu raskaan liikenteen ennakoivan ajon kurssi.	K	Ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi tuonee asiaan parannusta (2003/59/EY, laki 273/2007). Työryhmä selvittää direktiivin vaikutusta koulutukseen (valmistuu keväällä 2007).

Tie- ja liikenneonnettomuuksien tutkinnassa annetut suositukset ja niiden toteutuminen 3.4.2008

Tutkinnan ja suosituksen numero	Suositus annettu	Suositus	Tila	Lisätiedot
A1/04Y/S4	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö tekisi lakialoitteen, jossa työnjohto-oikeutta kuljettajaan käyttävä osapuoli veloitetaan kantamaan osaltaan vastuu mahdollisesta rikkomuksesta tai seuraamuksesta.	T	Tieliikennelakia on muutettu niin, että vastuu kuormaamisesta ja aikataulujen laatimisesta jakautuu kuljetusketjun eri osapuolille.
A1/04Y/S5	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin ajo- ja lepoaikarikkeistä, työaikalainsäädännön rikkomuksista sekä ajoneuvokohtaisten akseli-, teli- ja kokonaimmassojen ylityksistä määrättävien rangaistusten ja muiden seuraamusten muuttamiseksi ankarammiksi. Rangaistuksilla ja seuraamuksilla tulisi olla todellista merkitystä kuljettajalle ja kuljetusyritykselle sekä niille kuljetusketjun osapuolille, jotka ovat omilla toimenpiteillään, antamalla puutteellisia tai virheellisiä tietoja, käyttämällä työnjohto-oikeutta tai muuta suoraa ohjausta, vaikuttaneet laittoman tilanteen syntymiseen.	T	Ajokieltojärjestelmää on muutettu ja rikkomusten seuraamukset kohdistuvat myös kuljetusyrityksiin.
A1/04Y/S6	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö kehittäisi Suomeen tutkintajärjestelmän, joka tutkisi kaikki raskaan liikenteen onnettomuudet mukaan lukien tieltä suistumistapaukset. Tutkinta voisi olla määräaikainen, mutta kuitenkin niin pitkäkestoinen, että mahdolliset kuljettajaan ja kuljetusjärjestelmään liittyvät virheet sekä ajoneuvojen mahdolliset liikenneturvallisuutta heikentävät ominaisuudet saadaan näkyviin.	T	Tie- ja maastoliikenteen tutkijalautakunnat jatkavat 2005 aloitettua tiedonkeruuta, jossa tutkitaan myös muita kuin kuolemaan johtaneita raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksia.
A1/04Y/S7	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö osallistuisi aktiivisesti EU:n työryhmän työhön kuorman varmistamisen parantamiseksi rajat ylittävien kuormien varmistamisessa. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tulisi tukea kansallisen kuorman varmistamisen ohjemateriaalin tuottamista, sekä määrätä kuorma-auton kuljettajille ja lastaushenkilökunnalle erityinen kuorman sijoittamis-, tuenta- ja sidontakoulutus, josta myönnettäisiin lastaustyöhön oikeuttava kelpoisuustodistus.	K	Pohjoismainen työryhmä on käsitellyt asiaa ja on tehnyt siitä raportin. Suomessa on SKALin ja Poliisin tuottama melko tuore ohjekirjanen. Kelpoisuustodistusasia ei tiettävästi ole vireillä.
A1/04Y/S8	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että sisäasiainministeriö suuntaisi poliisin rahoitusta siten, että poliisi voisi lisätä liikennevalvonnan määrää ja toteuttaa hallituksen sekä EU:n sille määräämät raskaan liikenteen valvontaveloitteet.	K	Raskaan liikenteen valvontaa on lisätty Liikkuvassa poliisissa 50% ollen 15 % koko liikennevalvonnasta. Valvontaa on myös tehostettu kouluttamalla. Automaattista valvontaa lisätään, jolloin resusseja vapautuu.
A1/04Y/S9	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriön toimisi siten, että elektroninen ajonvakuutusjärjestelmä saataisiin mahdollisimman nopeasti yleistymään raskaassa ajoneuvokalustossa.	K	LVM on valmis asettamaan järjestelmän pakolliseksi, kun niille saadaan yhtenäinen säännöstö ja niiden mukaisia laitteistoja on saatavilla. Säännöstö on työn alla YK:n Euroopan talouskomission ad hoc -työryhmässä.
A1/04Y/S10	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin keskikaiteilla varustettujen tieosuuksien rakentamisen nopeuttamiseksi.	K	Asia on esillä VN:n periaatepäätöksessä 9.3.2006 kohdassa 15 ja Tiehallinto on tehnyt suunnitelman. Suunnitelmaa toteutetaan rahoituksen rajoissa.
A1/04Y/S11	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyisi toimenpiteisiin tievalaistuksen lisäämiseksi tieosuuksilla, joilla liikennemäärä ja liittymätiheys sitä edellyttävät, joilla on runsaasti raskasta liikennettä tai joilla onnettomuuskustannusvähenemä sitä tukee.	K	Valaistus rakennetaan yleensä taajamiin, asutustihentymiin ja risteysalueille, ei niiden välille.
A1/04Y/S12	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että Tiehallinto rakentaisi pääteille, joilla on runsaasti raskasta liikennettä, tarpeellisen määrän tauko- ja levähdysalueita ja pitäisi ne asianmukaisessa kunnossa ympäri vuoden.	K	Asia on huomioitu VN:n periaatepäätöksessä 9.3.2006 kohdassa 33.
A1/04Y/S13	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että lääninhallitusten tulisi varmistua suuronnettomuusohjeistuksen laatimisesta ja ajan tasalla pitämisestä sekä sen mukaisesta toiminnasta sosiaali- ja terveysministeriön antamia ohjeita noudattaen. Keskeisillä toimijoilla tulee olla sairaanhoitopiirirajoista tai pelastustoimen aluerajoista riippumatta yhteisesti sovitut menettelyperiaatteet ja suunnitelmat suuronnettomuutta varten.	K	Säädöstasolla asia on kunnossa. Lääninhallitusten tehtävänä on valvoa kuntien ja sairaanhoitopiirien valmiussuunnittelua. SM johtaa ja valvoo pelastustointia ja yhteen sovittaa eri ministeriöiden toimintaa pelastustoimessa. Yhteistoiminta on määrätty pelastuslaissa.
A1/04Y/S14	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että hätäkeskuslaitos ryhtyisi toimenpiteisiin, että hätäkeskusten tietojärjestelmien kellot asetettaisiin näyttämään samaa virallista aikaa.	K	Eri järjestelmien kellojen synkronointi on työn alla Hätäkeskuslaitoksessa.

T= Toteutunut, K= Kesken, E= Ei toteuteta, - = Ei Tiedossa

Tie- ja liikenneonnettomuuksien tutkinnassa annetut suositukset ja niiden toteutuminen 3.4.2008

Tutkinnan ja suosituksen numero	Suositus annettu	Suositus	Tila	Lisätiedot
A1/04Y/S15	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että sairaanhoitopiirit ja terveyskeskukset huolehtisivat toimintansa kehittämisestä sellaiseksi, jossa alueelliseen ensihoitojärjestelmään kuuluu ensihoitolääkäri, joka tukee sairaankuljetusyksiköiden toimintaa ja on välittömästi hälytettävissä onnettomuuspaikalle.	K	Työn alla on ensihoito- ja sairaankuljetustoiminnan uudistaminen, jossa suosituksen tavoite täytettäneen. Uudistuksessa kansanterveyslaki ja erikoissairaanhoitolaki yhdistetään laiksi terveydenhuollosta.
A1/04Y/S16	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että Linja-autoliitto ry käynnistäisi kampanjan turvavöiden käytön lisäämiseksi ja liikenneoitsijat ohjeistaisivat kuljettajansa tiedottamaan matkustajille turvavöiden olemassaolosta ja käytöstä. Turvavöillä varustettuihin istuimiin tulisi kiinnittää kehoitus käyttää turvavyötä.	K	Turvavyön käyttö tuli pakolliseksi. Siitä voidaan kertoa eri keinoin, joista yksi on tarra. Lisäksi lainmuutoksen yhteydessä oli kampanja. Kuljettajat toisinaan kuuluttavat, mutta ei aina. Vöiden käyttö ei ole kattavaa.
A1/04Y/S17	18.10.2005	Tutkintalautakunta suosittaa, että kauppa- ja teollisuusministeriö käynnistäisi esimerkiksi Teknologian Kehittämiskeskuksen (Tekes) teknologiaohjelmiin liitettäväksi hankkeen, jolla Suomeen saataisiin kuorma-autosimulaattoreita ja monipuolisia ohjelmistoja, joiden avulla kuljettajille voidaan opettaa sekä perus- että jatkokoulutuksessa esimerkiksi erilaisten ajoneuvoyhdistelmien hallintaa vaikeissa kelioloissa.	K	Suosituksessa esitettyä hanketta ei ole käynnistetty, mutta muita simulaattorin liittyviä hankkeita on ollut. Simulaattoreita on käytössä ja niitä voidaan käyttää ajo-opetuksessa.
B2/04Y/S1	30.11.2005	Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi huolehtia siitä, että linja-autoalalle luotaisiin esimerkiksi Linja-autoliiton johdolla normisto, johon kirjattaisiin linja-autoliikenteessä sovellettavat turvallisuuskäytännöt. Näin luotaisiin edellytykset jatkuvalle turvallisuuden kehittämiseksi. (Suositus toistettu tutkintaselostuksessa B1/2006Y)	K	LAL on esittänyt asian viemistä eteenpäin LVM:n rahoittamana konsulttityönä. LVM kuitenkin toivoo alan omaehtoista sitoutumista alusta lähtien. Asiaa on pyritty tukemaan mm. Lintu-tutkimusohjelmalla.
B2/04Y/S2	30.11.2005	Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi teettää selvitys erilaisten raskaan kaluston renkaiden talviajo-ominaisuuksista ja välittää tulokset linja-autoalalle turvallisten rengasvalintojen edistämiseksi. Lisäksi selvityksen perusteella tulisi harkita talviajoon parhaiten soveltuvien renkaiden käyttöpakkoa linja-autojen etuakselilla talvella.	K	Selvitystä ei ole tehty.
B2/04Y/S3	30.11.2005	Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi yhteistyössä samaan hallinnonalaan kuuluvan Ilmatieteen laitoksen ja Tiehallinnon sekä linja-autoalan kanssa luoda tiedonvälitysjärjestelmä, jonka avulla linja-autoyritykset ja edelleen kuljettajat saisivat yksityiskohtaista ja ajantasaista tietoa juuri oman ajoreittinsä keliolosuhteista.	T	Varo-järjestelmä on käytössä wap-palveluna ja laajempaan sovelluksena. Käyttö koko ajan kasvaa, mutta käytöstä linja-autoalalla ei ole tietoa. Pohjolan liikenteellä on oma toimintamalli, jossa yrityksen johto seuraa kelitilannetta. Tarpeen mukaan ollaan yhteydessä kuljettajaan, poistetaan teliautot, jätetään vuoroja ajamatta jne.
B1/06Y/S1	3.4.2007	Liikenne- ja viestintäministeriö ottaisi raskaan itäliikenteen turvallisuuden parantamisessa erityiseksi teemaksi nukahtamisonnettomuuksien ehkäisemisen.	K	Jonotusjärjestelmä ja rekkaparkit suunnitteilla. Ne toisivat parannuksen lepomahdollisuuksiin ja valvontaan. LVM on esittänyt UM:lle lähialuehanketta, joka on jo käynnistetty.
B1/06Y/S2	3.4.2007	Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi vaikuttaa siten, että itärajalle johtava valtatie 7 muutettaisiin mahdollisimman pian moottoritieksi.	K	Tavoitteena on esitetty, että tie on moottoritietasoinen 2015. Asiaa tulisi kuitenkin edelleen kiirehtiä, jotta moottoritien valmistuminen mahd. pian olisi varmaa. Liikenneselonteko on valmisteltavana ja menee eduskuntaan.
B1/06Y/S3	3.4.2007	Liikenne- ja viestintäministeriö pyrki päätöksillään hallitsemaan tiellä tapahtuvat transitoliikenteen määrää siten, että kyseisestä raskaasta liikenteestä aiheutuvat turvallisuushaitat pysyisivät hyväksyttävällä tasolla.	K	Kuljetusmarkkinoiden tulee toimia avoimesti ja tasapuolisesti kaikkia toimijoita kohtaan. Verotukselliset ohjaukset kuuluvat VM:n hallinnonalalle.