

TOIMENPIDEALOITE 56/2009 vp

Uusien kuljettajien liikenneturvallisuuden parantaminen

Eduskunnalle

"Nuori mies kuoli ulosajossa Suonenjoella." "Nuori mies kuoli ja kolme loukkaantui kolarissa Loimaalla." "Jyväskylän ulosajo: Toinen nuorukainen kuoli vammoihinsa." "Vakavin onnettomuus sattui Porissa, jossa kolme nuorta kuoli auto-onnettomuudessa sunnuntaiyönä ennen kello kahta."

Tämänkaltaisia synkkiä tapahtumia on sattunut viime viikkoina ja kuukausina yhä enemmän. Tilastojen mukaan liikenneonnettomuuksien ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt, mutta nuorten kuljettajien osalta määrät ovat olleet kasvussa. Vuoden 2005 tammikuussa kaikkien onnettomuuksien määrä oli 506 ja kuolleiden määrä 50. Tämän vuoden tammikuussa vastaavat luvut olivat 428 ja 23. Sen sijaan erityisesti viime viikkojen tapahtumat ovat synkistäneet nuorille sattuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilastoja.

Viime kuukausien aikana tapahtuneet lukuisat nuorten kuljettajien aiheuttamat tuhoiset onnettomuudet antavat aiheen tehdä nopeasti muutoksia uusien kuljettajien ajokorttijärjestelmään — joko palauttaa kuljettajakohtainen nopeusrajoitus 80 km/h ja sitä osoittava ns. "lätkä" tai etsiä muita sellaisia ratkaisuja, joilla tehokkaasti voidaan ohjata nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä.

Suomessa säädettiin vuonna 1972 asetuksella, että moottoripyörän tai auton kuljettaja saa ajaa enintään 80 kilometrin tuntinopeudella, jos hänellä on ollut ajokortti vähemmän kuin vuoden. Ajoneuvoon oli kiinnitettävä ns. 80-lätkä. Lakia

muutettiin vuoden 1996 alussa ja otettiin käyttöön ns. riskikuljettajien ohjausjärjestelmä, jolla erityisesti uusien kuljettajien liikenne-rikkomuksia alettiin seurata aiempaa tiiviimmin. Samassa yhteydessä poistettiin uusien kuljettajien nopeusrajoitus. Vanhassa "lätkäjärjestelmässä" ajokortti usein otettiin määräajaksi pois, jos kahdeksankympin nopeusrajoitusta rikottiin. Samalla uusi kuljettaja joutui takaisin autokouluun. Uudessa, vuoden 1996 jälkeen voimaan tulleessa järjestelmässä ensimmäisestä liikenne-rikkomuksesta saa varoituskirjeen ja toisesta joutuu ehkä viranomaisen puhutteluun. Tämä ohjausjärjestelmä on osoittautunut vaikuttavuudeltaan kehnoksi.

Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet lähtivät merkittävästi kasvuun nuorilla, 18—20-vuotiailla kuljettajilla sen jälkeen, kun kuljettajakohtainen nopeusrajoitus 80 km/h ja sen tunnisteenä oleva "lätkä" poistettiin käytöstä vuonna 1996. Vuosikymmenen vaihteessa tehdyn Liikenneturvan tutkimuksen mukaan tämän ikäryhmän kuljettajien henkilövahingot ja henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet lisääntyivät tutkimusaikana 100 kilometrin nopeusrajoitusalueella peräti 43 prosenttia. Samana aikana 80 kilometrin nopeusrajoitusalueella nämä onnettomuudet lisääntyivät vain yhden prosentin verran.

Liikenneturva arvioi, että uusien kuljettajien nopeusrajoituksen poistaminen on aiheuttanut vuodessa parikymmentä loukkaantumista ja mahdollisesti muutamia kuolemantapauksia. Liikenneturvassa selvitettiin uuden ajokortin saa-

neiden 18—20-vuotiaiden henkilövahinkojen ja niihin johtaneiden onnettomuuksien määriä kolme vuotta ennen ja kolme vuotta jälkeen kuljettajakohtaisen nopeusrajoituksen 80 kilometriä tunnissa poistamista. Liikenneturvan mukaan syynä onnettomuuksien määrän nousuun olivat liian korkeiksi nousseet nopeudet siellä, missä tiekohtainen nopeusrajoitus on 100 tai 120 kilometriä tunnissa. Erityisesti suistumisonnettomuudet ovat lisääntyneet. Harjoittelunopeudeksi 100 kilometriä tunnissa näyttää kaiken kaikkiaan liian suurelta nopeudelta. Ajonopeuden alentumisen lisäksi kuljettajakohtaista nopeusrajoitusta osoittavalla 80-lätkällä on todennäköisesti ollut muitakin positiivisia vaikutuksia.

Liikenteessä nuorten kuljettajien väestöön suhteutettu kuolemanriski on yli kolminkertainen muuhun väestöön verrattuna. Kuolemantapauksista kolmannes tapahtui kesäliikenteessä. Koko vuoden kuolemantapauksista lähes 60 % sattui perjantain ja sunnuntain välisenä aikana, ja kuolonkolareista yli kolmannes tapahtui yöaikaan (klo 00—07). Nuorten kuljettajien onnettomuusriski laskee ajokokemuksen karttuessa. Ensimmäistä vuottaan ajavien liikennevahinkomäärä suhteutettuna ajokorttien määrään on vakuutuslaskosten mukaan kolminkertainen verrattuna jo kolme vuotta ajaneisiin.

Viime vuonna hallituksen vastattavaksi jättämäni kirjalliseen kysymykseen liikenneministeri Vehviläinen vastasi näin: "Kun 80-lätkä poistettiin, siihen oli painavat syyt. Se ei toiminut pelkästään liikenneturvallisuuden hyväksi, vaan se leimasi "lätkäkuljettajan" näkyvästi. Sen väitettiin myös houkuttaneen muita autoilijoita tarpeettomiin riskiohituksiin ja jopa erilaisiin turvallisuutta vaarantaviin tilanteisiin." — Tämä ministeri Vehviläisen ajattelumalli on vain yksi näkökulma kuljettajakohtaisen nopeusrajoituksen 80 km/h vaikutuksista. Esimerkiksi aiemmin perusteluissani mainitsemani Liikenneturvan tekemä selvitys osoittaa paljon enemmän positiivisia vaikutuksia. Lätkän ollessa käytössä sen todettiin olevan selkeä viesti myös muille kuljettajille liikenteessä olevan kuljettajan kokemattomuudesta sekä vaikuttavan nuorten kuljettajien

asenteisiin ja liikennemoraaliin positiivisesti hilliten myös ajonopeuksia. Ja selkeästi 80-lätkän käytännön poistamisen yhteydessä aloitettu riskikuljettajien ohjausjärjestelmä ei ole toiminut halutulla tavalla eikä ole aikaansaanut toivottuja tuloksia.

Kansalaisilta tulleen palautteen ja erilaisten viime aikoina tehtyjen kyselyiden tulosten mukaan 80 ja ns. 80-lätkän palauttaminen nähdään hyvänä keinona uusien ja varsinkin nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseen. Jo aiempina vuosina tehdyissä kyselyissä suomalaiset ovat kannattaneet lätkän 80 kilometriä tunnissa palauttamista nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toinen mahdollisuus olisivat erilaiset rajoitukset ajokortin välvaiheessa. Ruotsissa puolestaan on kokeiltu ajokorttiharjoittelun aloittamista 16-vuotiaana ja saatu siitä myönteisiä kokemuksia. Yhdysvalloissa, Kanadassa ja Uudessa-Seelannissa on käytössä ns. ajokokelaskortti, jolla voidaan rajoittaa yöllä tapahtuvaa ajoa sekä kovavauhtista ja kaveriporukassa ajoa sekä säätää aloitteleville kuljettajille tiukemmat rattijuopumusrajat kuin muille kuljettajille.

Nuorten aiheuttamien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien vähentäminen edellyttävät monenlaisia toimenpiteitä liittyen ajokoulutukseen, asennekasvatukseen, rangaistuskäytäntöihin jne. Vakavien, kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ehkäiseminen ja vähentäminen edellyttävät myös muutoksia uusien kuljettajien ajokorttijärjestelmään — joko lätkän 80 kilometriä tunnissa palauttamista tai muita sellaisia ratkaisuja, joilla tehokkaasti voidaan ohjata nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy tehokkaisiin toimenpiteisiin kehittääkseen nuorten kuljettajien ajokorttijärjestelmää nuorten liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien ehkäisemiseksi sekä palauttaakseen uusien kuljettajien enimmäisnopeuden 80 km/h ja sitä osoittavan tunnuksen.

Helsingissä 22 päivänä syyskuuta 2009

Pertti Hemmilä /kok