

TALOUSARVIOALOITE 81/2010 vp

Määrärahan osoittaminen nuorten kuljettajien valistuksen ja opetuksen lisäämiseen

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 kuolleita 50. Tämän vuoden tammikuussa vastaavat luvut olivat 308 ja 12. Sen sijaan taas tämänkin kesän onnettomuudet 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 kuljettajakohtaisen 80 km/h nopeusrajoituksen palauttamisen tai 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 käyt-

töön ns. riskikuljettajien ohjausjärjestelmä, jolla erityisesti uusien kuljettajien liikennerikkomuksia alettiin seurata aiempaa tiiviimmin. Samassa yhteydessä poistettiin uusien kuljettajien nopeusrajoitus. Vanhassa "lätkäjärjestelmässä" ajokortti usein otettiin määrääjäksi pois, jos kahdeksankymppin nopeusrajoitusta rikottiin. Uudessa, vuoden 1996 jälkeen voimaan tullessa järjestelmässä ensimmäisestä liikennerikkomuksesta 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 80 km/h kuljettajakohtainen nopeusrajoitus ja sen tunnistena 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 rajoitusalueella 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 saaneiden 18—20-vuotiaiden henkilövahinkojen ja niihin johtaneiden onnettomuuksien määriä kolme vuotta ennen ja kolme vuotta jälkeen kuljetta-

jakohtaisen 80 kilometriä tunnissa -nopeusrajoituksen poistamisen. Liikenneturvan mukaan syyinä onnettomuuksien määrän nousuun oli liian suuriksi 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.

Liikenteessä nuorten kuljettajien väestöön suhteutettu kuolemanriski on yli kolminkertainen muuhun väestöön verrattuna. Kuolemantapauksista kolmannes tapahtuu 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 vakuustilastojen mukaan kolminkertainen verrattaessa jo kolme vuotta ajaneisiin.

Nuorten liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien vähentäminen edellyttää monenlaisia toimenpiteitä liittyen ajokoulutukseen, asennekasvatukseen, rangaistuskäytäntöihin jne. Vakavien, kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ehkäiseminen ja vähentäminen edellyttävät myös muutoksia uusien kuljettajien ajokorttijärjestelmään — joko 80 km/h maksiminopeuden palauttamisen tai muita sellaisia ratkaisuja, joilla tehokkaasti voidaan ohjata nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä. Muita mahdollisuuksia olisivat erilaiset rajoitukset ajokortin välivai-

heessa. 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, kovavauhtista ja kaveriporukassa ajoa sekä säätää aloitteleville kuljettajille tiukemmat rattijuopumusrajat kuin muille kuljettajille. Voitaisiin myös harkita nuorille kuljettajille alempaa rattijuopumusrajaa. Ajolupajärjestelmän päämääränä tulisi olla pikemminkin turvallisen ajotavan kuin teknisten taitojen opettaminen. Nuorten kuljettajien tulee oppia entistä paremmin arvioimaan omia taitojaan ja ymmärtämään riskitekijöiden taustoja.

Jotta nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta kyetään edistämään, on suunnattava määrärahoja liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. On selvää, että toimenpiteisiin on ryhdyttävä usealla rintamalla ja nopeasti. Nuorten liikenneturvallisuuden parantamista varten asetettiin työryhmä, jonka tehtävänä on ollut löytää nopeita toimia turvallisuuden parantamiseksi. Konkreettisten toimien tasolle ei olla vielä juuri edistytty.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta lisää valtion vuoden 2011 talousarvioon momentin 31.20.01 perusteluihin maininnan, että määrärahasta saa käyttää 3 000 000 euroa nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Helsingissä 20 päivänä syyskuuta 2010

Pertti Hemmilä /kok