

31.3.2021

Liikenneturvallisuusstrategian asiantuntijatapaaminen 31.3.2021 klo 9-12, Teams

Nuoret kuljettajat ja inhimilliset tekijät

Osallistujat

Immonen Elina, puheenjohtaja
Wirén Sini, puheenjohtaja
Mutanen Monika, sihteeri
Kolin Laura, sihteeri
Antero Pasi
Antila Henna
Eskelinen Katerina
Fogdell Max
Hatakka Mika
Kallio Heikki
Karpinen Simo
Kaistinen Jyrki
Kiviniemi Jukka
Korhonen Annu
Korpilahti Ulla
Kukkamaa Sari
Kukkonen Marena
Lillsunde Pirjo
Lindberg Sampsa
Luoto Heikki
Mikkola Kati
Pajunen Jari
Parkkari Inkeri
Parkkari Kalle
Pylväs Kimmo
Rajamäki Riikka
Rekola Maija
Salenius Salla
Simonen Tuire
Sillanpää Marko
Snellman-Aittola Marja
Starck Mari
Valtonen Juha
Vornanen Elisa
Vuorinen Kaarle

liikenne- ja viestintäministeriö
liikenne- ja viestintäministeriö
liikenne- ja viestintäministeriö
liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneturva
Liikenne- ja viestintävirasto
Nuorten Akatemia
Liikenne- ja viestintävirasto
Humaani
poliisihallitus
Liikenne- ja viestintävirasto
Liikenneturva
Autokoululiitto
Liikenne- ja viestintävirasto
Terveys- ja hyvinvoinninlaitos
Psykologiliitto
Mieli ry
sosiaali- ja terveysministeriö
Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry
Lukiolaistenliitto
opetushallitus
sisäministeriö
Liikenne- ja viestintävirasto
Onnettomuustietoinstituutti
Liikenne- ja viestintävirasto
Liikenne- ja viestintävirasto
liikenne- ja viestintäministeriö
Onnettomuustietoinstituutti
Liikenne- ja viestintävirasto
Liikenne- ja viestintävirasto
Mieli ry
liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneturva
liikenne- ja viestintäministeriö
liikenne- ja viestintäministeriö

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Immonen avasi kokouksen ja toivotti kaikki tervetulleiksi. Kokouksen aluksi käytiin läpi agenda. Immonen kertoi, että liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt lainsäädäntöhankkeen ajokorttilain muuttamiseksi erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi ministeriössä valmistellaan kaikki liikennemuodot kattavaa liikenneturvallisuusstrategiaa. Kokouksessa on tarkoitus keskustella nuorten liikennekäyttäytymisestä riskikäyttäytymisen torjunnan näkökulmasta. Kokouksen keskustelujen on tarkoitus tukea liikenneturvallisuusstrategian sekä ajokorttilain muuttamista koskevan lainsäädäntöhankkeen valmistelua.

Puheenjohtaja Immonen kertoi lisäksi, että nuoria kuljettajia on käsitelty liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa syksyllä 2020 osana teemaa asenteet, osaaminen ja kyvykkyys sekä sosiaaliset tekijät. Selkeänä tavoitteena työryhmässä käydyissä keskusteluissa nousi esiin, että nuorten liikenneonnettomuudet laskisivat nykyisestä. Strategiassa on tarkoitus määrittää tehokkaita ja vaikuttavia keinoja myös nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

2. Katsaus nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen

Max Fogdell Liikenne- ja viestintävirastosta alusti katsauksella nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Alustuksessa käytiin läpi muun muassa 17-vuotiaiden onnettomuustilastoa, ajo-oikeuden hankkimista nuorten keskuudessa, 17-vuotiaita ja kuljettajatutkintoa, nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä ajokieltorikosten valossa sekä ajokieltokoulutusta. Alustuksen jälkeen siirryttiin suoraan seuraavaan esitykseen, jonka jälkeen käytiin keskustelu.

3. Nuorten liikennekäyttäytyminen – psykologin näkökulma

Psykologiliitosta Sari Kukkamaa alusti nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen liittyvistä seikoista psykologian näkökulmasta. Alustuksessa käytiin läpi muun muassa aivojen toimintaa nuoruusiässä, persoonallisuuden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen, vanhempien vaikutusta sekä toistuvasti liikennetrikoksia tehneiden mahdollisia mielenterveyteen liittyviä diagnooseja. Alustuksen jälkeen asiasta avattiin keskustelu.

Keskustelussa nostettiin esiin, että erilaiset mielenterveyteen vaikuttavat sairaudet tai muut pysyvät toimintamallit vaikuttavat ihmiseen elämän kaikilla osa-alueilla, myös liikenteessä. Jos käyttäytymiseen ja tunteiden säätelyyn liittyviä haasteita havaitaan, tulisi niihin puuttua jo varhaisessa vaiheessa ja ennen ajo-opetusta. Esimerkiksi aggressiiviseen tai impulsiiviseen käyttäytymiseen tulisi löytää hallintakeinoja mahdollisimman aikaisin. Nuorille tulisi opettaa tunnevuorovaikutusta laajasti. Keskustelussa nostettiin myös esiin yleisemmällä tasolla, että nuorten käyttäytymisen kehittyminen jatkuu vielä 17-vuoden jälkeenkin. Myös muita nuorten kuljettajien onnettomuuksien taustalla vaikuttavia syitä olisi tarpeen kartoittaa, jotta niihin voitaisiin kohdistaa tehokkaita toimenpiteitä.

Keskustelussa nostettiin lisäksi esiin, että riskikäyttäytyminen ja aiemmat rikkomukset näkyvät vahvasti kaikista vakavimmissa onnettomuuksissa. Hieman yli puolella nuorista on ollut aiempia rikkomuksia. Keskustelussa nostettiin esiin myös ajokieltokoulutus, jota pidettiin hyvänä ja sillä nähtiin olleen positiivisia vaikutuksia. Myös nuoret ovat kokeneet ajokieltokoulutukset vaikuttaviksi. Ajokieltokoulutusta ja muunlaisiakin interventioita voitaisiin vielä kehittää edelleen.

4. Ajokorttilain päivittäminen – hankkeen esittely Liikenne- ja viestintäministeriö

Kokouksen toisen puoliskon puheenjohtaja Sini Wirén esitteli liikenne- ja viestintäministeriössä 22.3.2021 käynnistetyn hankkeen ajokorttilain päivittämisestä. Puheenjohtaja Wirén kertoi, ettei esityksiä vielä toistaiseksi ole, vaan valmistelua tullaan tekemään asiantuntijoita, sidosryhmiä ja kansalaisia kuullen. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa nuorten liikkuminen myös jatkossa, mutta liikenneturvallisuutta edelleen parantaen.

Puheenjohtaja Wirén kertoi, että tavoitteena on saada muutokset voimaan vielä tämän hallituskauden aikana. Tämä tarkoittaa, että esitys tulisi saada eduskuntaan viimeistään keväällä 2022. Kevään 2021 aikana on tarkoitus saada valmiiksi ja lausunnoille arviomuistio. Arviomuistion jälkeen luonnostellaan hallituksen esitys.

Esityksen lopuksi puheenjohtaja Wirén avasi keskustelun inhimillisistä tekijöistä ja riskikäyttäytymiseen puuttumisesta. Puheenjohtaja korosti, että tulevissa toimissa on tärkeää varmistaa, että ne ovat aidosti vaikuttavia, ja sen takia ministeriö kuuleekin mielellään niin liikennealan asiantuntijoita kuin käyttäytymistieteen asiantuntijoita. Keskustelua käytiin ennakoita annettujen apukysymysten pohjalta, joita on käytetty väliotsikkoina myös tässä pöytäkirjassa.

Keskustelun aikana kokoukseen osallistuneet asiantuntijat esittivät näkemyksiään nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen puuttumiseksi. Keskustelussa nostettiin esiin hallitusohjelman kirjaus liikenneturvallisuudesta ja todettiin, että liikenneturvallisuustavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan vaikuttavia keinoja.

Keskustelussa pidettiin tärkeänä, että mahdollisilla toimilla puututaan ennakoivasti ja eri vaiheissa eritoten riskiryhmään kuuluviin nuoriin kuljettajiin ja ongelmakäyttäytymiseen. Usein riskiryhmään kuuluvan nuoren kuljettajan taustalla on aiempia rikkomuksia tai esimerkiksi ongelmakäyttäytymistä. Keskustelussa tuotiin esiin se, että viidennes nuorten onnettomuuksista on tietoisesti aiheutettuja ja välinpitämätön käyttäytyminen voi olla hätähuuto ja rajojen hakemista. Lisäksi todettiin, että liikenneriikkomuksesta käynnistyvä ketju olisi syytä saada käyntiin nopeasti ja päätös saada nykyistä nopeammin.

Ajokorttikoulutus ja kuljettajantutkinto

Keskustelussa nousi esiin muun muassa ennakoiva vaikuttaminen nuorten liikennekäyttäytymiseen ajokorttikoulutuksen avulla. Nuorten osallistaminen ja koulutuksen merkitys, ei vain kuljettajien, vaan myös kyydissä olijoiden osalta, nousi esiin. Liikennesääntöjen hallitsemisen lisäksi keskusteluissa katsottiin, että koulutuksen tulisi antaa työkaluja nuoren itsensä hallitsemiseen – ei riitä, että asia on esillä vasta ajokielto-koulutuksessa. Toisaalta osa asiantuntijoista suhtautui ajokorttiopetuksen tuntien lisäämiseen kriittisesti, sillä vuoden 2018 lakimuutoksella tuntimääriä laskettiin, ja ehdotti riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä. Riskientunnistamiskoulutuksen kehittämisen osalta keskusteltiin muissa Euroopan maissa tapahtuneesta kehityksestä.

Keskustelussa todettiin myös, että liukasrataopetuksella on Suomessa suuri merkitys ja rataopetus voi ennaltaehkäistä tilanteita, joissa keliolosuhteet ovat yllättäneet osan nuorista kuljettajista. Toisaalta katsottiin, että rataopetusta tulisi kehittää, ratoja voitaisiin käyttää laajemmin ja huomautettiin ratojen lisäksi käytössä olleista turvataloista. Rataopetus ei kuitenkaan todennäköisesti vaikuttaisi esimerkiksi kesäiltoina tapahtuviin onnettomuuksiin.

Lisäksi todettiin, että tutkinnon mittaavuuteen pitäisi kiinnittää huomiota ja tarkastella opetuksen vaikutuksia pitkällä aikajänteellä. Teoriakokeen osalta todettiin, että koetta voitaisiin kehittää esimerkiksi simulaatioita hyödyntämällä.

Rajoitukset

Ajo-oikeuden mahdollisia rajoituksia (esimerkiksi ajaminen sallitaan vain tietyllä aikavälillä, muiden nuorten kanssa ajamisen kieltäminen, alkoholin kuljettamisen kieltäminen) pidettiin keskusteluissa kannatettavina ja nuoriin vaikuttavina. Keskustelussa tiedostettiin kuitenkin, että rajoitusten valvontavoitto tuottaa haasteita. Keskustelussa tuotiin esiin se, että esimerkiksi alkoholin kuljettamista on helpompi valvoa kuin huumausaineiden. Keskustelussa tuotiin esiin myös ajo-oikeuden saaminen porrastetusti (esimerkiksi aikuisen seurassa ajaminen). Vastaavan mallin todettiin olevan käytössä Tanskassa.

Mahdollisena vaikuttavana keinona keskustelussa nostettiin esiin mopo- ja/tai moottoripyöräaikaisen ajohistorian tarkastaminen ennen B-luokan ajokortin saamista. Jos taustalla olisi esimerkiksi aiempia ajokieltoja, ei B-luokan ajokorttia voisi saada ennen kuin täyttää 18 vuotta.

Ikäpoikkeusluvasta luopuminen

Ikäpoikkeusluvasta luopumiseen ja vähimmäisiän alentamiseen suhtauduttiin keskusteluissa varauksella ja huomautettiin, että asiaan on tarpeen suhtautua vakavasti. Keskustelussa nostettiin esiin muiden maiden käytäntöjä (esimerkiksi Norja ja Itävalta) ja se, että vähimmäisiän alentaminen on usein yhdistetty rajoituksiin.

Keskustelussa tuotiin esiin, että mikäli ikäpoikkeusluvasta luovutaan ja mahdollistetaan ajokortin saaminen 17-vuotiaille, on huomioitava, että liikenteeseen tulee yksi autoileva joukko lisää. Keskustelussa todettiin, ettei tämä ole ilmastonäkökulmasta hyvä asia tai hallitusohjelman tavoitteiden mukaista. Toisaalta huomautettiin, että maakunnissa välimatkat voivat olla todella pitkiä ja julkinen liikenne puutteellista, joka voi vaikuttaa jopa nuorten työntekoon tai opintoihin hakeutumiseen. Nuorten liikkumistarpeen osalta todettiin myös, että nuorten into ajokortin hankkimiseen laskee koko ajan, mutta nähtävissä on paljon alueellisia eroja. Nuorten liikkumistarpeen tarkempaa selvittämistä kannatettiin. Puheenjohtaja Wirén kertoi, että ministeriö ottaa mielellään vastaan mahdollista materiaalia nuorten liikkumistarpeista.

Terveydentilan arviointi esimerkiksi ajokiellon päättyessä

Keskusteluissa nousi esiin se, että nuorten ongelmien kumuloituminen näkyy myös muualla kuin liikenteessä ja moniammatillista puuttumista riittävän aikaisessa vaiheessa pidettiin tärkeänä. Lisäksi todettiin, että tiedonvaihtoa eri ammattiryhmien välillä pitäisi tiivistää. Ajo-oikeuksien myöntämisen ja terveydenhuollon yhteys pitäisi olla vahvempi. Oman ilmoituksen -menettelyn riittävyyttä ja toimivuutta olisi tarkasteltava. Terveydentilan arviointia ajo-oikeuden palauttamiseksi esimerkiksi ajokiellon päättyessä pidettiin erittäin kannatettavana, ei vain nuorten vaan myös muiden kuljettajien osalta. Keskustelussa nostettiin kuitenkin esiin, että ehdotukseen voi liittyä haasteita.

5. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Wirén veti yhteen keskustelussa nousseita ajatuksia muun muassa toimenpiteiden kohdistamisesta riskiryhmään, ennakoivasta puuttumisesta ja mahdollisista rajoituksista. Puheenjohtaja Wirén kertoi, että kokouksesta laaditaan pöytäkirja, joka tullaan julkaisemaan valtioneuvoston hankkeet-sivustolla. Puheenjohtaja totesi myös, että nyt keskustelussa mukana ollut asiantuntijaryhmää saatetaan kuulla vielä ajokorttilain muuttamista koskevan hankkeen jatkovaiheissa mahdollisuuksien mukaan. Puheenjohtaja Wirén kiitti kaikkia hyvästä keskustelusta ja päätti kokouksen.