

Asia: VN/17166/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tyksin Ajopoli kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntoa tulevasta ajokorttilaista, koska se koskettaa myös terveydenhuoltoa merkittävästi. Kiitämme myös rauhallista ja huolellista paneutumista lainvalmistelussa, jossa on kuunneltu eri asiantuntijoita. Alkuperäisen lain muutostarve on ilmeinen ja on viisasta pyrkiä laatimaan parempi esitys jota ei tarvitse jälleen muutaman vuoden päästä muuttaa. Toki uuttakin lakia olisi hyvä arvioida edelleen ja odottaa jo käynnissä olevan tutkimuksen tietoja ja näin saada pidemmän aikavälin tietoa.

Olemme Ajopolilla samaa mieltä kuin edellisessä vastineessa tämän lain suhteen, että ajokortti-ikää ei tulisi laskea 17-vuoteen, koska kaikki eivät tässä iässä ole riittävän kypsiä liikennevirtaan, ei kaikki 20-vuotiaanakaan. Tämä on valitettavasti näkynyt nyt tämän kesän 2022 aikana jossa on menetetty useita nuoria erilaisissa tieliikenneonnettomuuksissa. Nuorten kuolemat ovat muihin Pohjoismaihin korkeammat ja pelkästään ikä ei ole todennäköinen syy. Kaikkien tiellä liikkujien turvallisuutta tulee parantaa, jos halutaan oikeasti päästä tulevaan nolla-visioon.

Uusi ajokorttilaki tuo väistämättä lisää nuoria kuljettajia liikennevirtaan ja liikennevahinkojen todennäköisyys kasvaa varmasti. Ajokokemuksen myötä turvallisuus paranee ja etenkin kun asenteet ovat oikeat. Nuoruuteen kuuluu riskin ottoa ja oman osaamisen korostamista. Nyt etenkin nuoret miehet ovat 17-vuotiaden onnettomuuksissa olleet enemmän osallisina, mutta näin se on alle 25-vuotiaiden kohdalla. Perheissä pojille hankitaan erilaisia kulkuneuvoja ja niitä ajellaan jo nuorina kotiteillä ja pelloilla. Tämä johtaa myös etenkin nuorten miesten suureen kiinnostukseen hankkia poikkeuslupa 17-vuotiaana.

Rajoitukset ovat varmasti yksi keino hillitä mahdollisia tulevia onnettomuuksia, mutta niiden noudattamisen valvonta on varsin hankalaa. Rajoitus yöaikaan koskisi vain 17-vuotiaita, samaan

aikaan siellä voisi liikkua heitä nuoremmat ja yli 18-vuotiaat, joille aivan yhtä lailla tapahtuu liikennevahinkoja.

Yhden matkustajan sääntö toimii varmasti hyvin mopoautossa, mutta henkilöautossa ei.

Nuoren kuljettajan mahdollisuus kuljettaa omaa perhettään tulisi edelleen huomioida, tämä oli aikaisemmin yksi hakemuserusteista.

Säännön ulottaminen koskemaan koko 17-vuotiasta joukkoa takautuvasti, ei saa Ajopolilla kannatusta. Jos nyt jo poikkeusluvalla ajanut nuori on saanut ajaa rajoituksetta, niin mikä hyöty on enää lopun rajoituksista liikenneturvallisuuden kannalta, jos täyttää jo 18-vuotta vuoden lopulla tai alkuvuodesta.

Ajo-opetuksen laatuun tulisi kiinnittää huomiota ja huolehtia, että myös autokoulun opettajilta vaaditaan riittävää pedagogiikan osaamista ja taitoa ohjata nuoren asennetta liikenteessä oikeaan suuntaan. Julkisessa mediassa varsin tuore juttu, jossa eroa voidaan todeta olevan nais- ja mieskokelaiden välillä opetuksessa. Riskinottoa voidaan tulevaisuudessa paremmin selvittää, Ajopolilla tästäkin menossa tutkimushanke.

Nykyautojen huippunopeuksia voisi kiristää nykytekniikalla avaimen säädöillä ja nuorilla voisi olla suurin sallittu nopeus ensimmäisenä ajovuotena. Jo 100 km tunnissa on kokemattomalle kuljettajalle suuri nopeus ja yleinen nopeus kesäaikaan. Kokemusta auton käyttäytymisestä ei saisi pelkästään jättää simulaatioiden varaan. Nuorten autot voivat olla myös riskejä lisääviä ja vanhempien vastuuta tulisi korostaa ajoneuvon hankinnassa ja renkaiden kunnossa. Täysi-ikäisenä tuo vastuu on itsellä.

Ajopoli toivoo edelleen että molemmat huoltajat voivat olla päättämässä 17 vuotiaan ajokortista, ja ongelmatilanteissa voisi hyödyntää erikoissairaanhoidon palveluita. Nuoret, joilla on kehityksellisiä ja oppimisen haasteita, tulisi ehdottomasti tutkia ennen kuin ajokorttia myönnetään. Ajopolilla useita onnistumisia tässä, jossa ajohistoria aloitetaan traktorikortilla ja siitä nouseaan henkilöauton kuljettajaksi lievästi kehitysvammaisen kohdalla.

Lääkärin arviota tarvitaan monen muunkin terveystilan suhteen ja kouluterveyshuollossa voisi selvittää mahdollisia ammattihaaveitakin ja sopivuutta ammattikuljettajaksi. Edelleen logistiikkalinjalle hakeutuu nuoria, joilla ei ole edellytyksiä tälle alalle.

Nuorten liikenneonnettomuuksissa on valitettavan usein mukana päihteet ja huumeet. Ajokortin menetys ei estä ajamaan lähtemistä ja tämä lakikaan ei pysty vaikuttamaan tähän liikenneturvallisuusongelmaan. Ajoneuvon menetys valtiolle tämän tyyppisten riskikuljettajien kohdalla voisi olla parempi toimenpide kuten Tanskassa on tehty. Nuoren törkeä rike tulee pohtia miten siitä annettava rangaistus ohjaa nuoren liikennekäyttäytymistä jatkossa.

Keski-Euroopan mallissa tämä nuori tai rikkeen tehnyt ohjataan tarkempiin tutkimuksiin, jossa osana on ajokognitio ja käytöksen arviointi. Tämä voisi järjestyä Ajopoliien kautta, jos tämä rahoitetaan yhteiskunnan varoilla. Ajamaan pääsisi takaisin, kun on osoittautunut kypsyytensä ja hallitsee riskinsä ja päihteiden käytön. Menetelmä voisi olla mukana nyt kaavailtua riskikoulutusta, jossa ennen koulutusta arvioidaan, että terveysedellytykset ovat täyttyneet.

Päihdehuolto tarvitsee uudistusta Suomessa, koska nyt nuoria kuolee enemmän yliannostuksiin kuin liikenteessä. Tästä pitäisi olla yhtä huolissaan kuin liikenneonnettomuuksista. Jokainen menetetty elämä on kallis koko yhteiskunnalle ja onnettomuuksista ja yliannostuksen hoitaminen on aina kallista erikoissairaanhoidoa.

Terveydenhuolto on veloitettu arvioimaan ajoterveyttä yhtenä osana potilaskontaktia. Työtä helpottaisi, jos potilaan ajokortista olisi tietoa vastaanoton potilasjärjestelmässä. Kanta palvelussa olisi ajokorttilausuntojen paikka. Nuorten mukaantulo lisää entisestään ajokorttitiedon tarvetta ja siitä hyötyisi myös kaiken ikäiset kuljettajat. Terveyshuolto pyrkii lisäämään terveyttä ja luomaan edellytykset turvalliseen liikkumiseen. Kuljettajien oma asenne terveyttä ylläpitävään suuntaan pidentäisi jokaisen ajouraa, terveyshuolto auttaa tässä. Perustehtävämme on parantaa ajoterveyttä kuin muutakin terveyttä.

Kiinnittäisin huomiota myös tieverkon kuntoon ja risteysuunnitteluun. Ruotsissa ei ole yhtään liittymää valtatielle, jossa kiihdytyskaista puuttuu. Liikennemerkeillä ohjataan nopeuksia todella tiheästi, kameravalvonta on paikoissa, joissa on riskiä. Nopeus ilmoitetaan ennen kameraa hyvissä ajoin ja vielä kameran päälläkin näkyy. Ylinopeussakkoja on vaikea saada, jos seuraa näitä ohjeita. Liikenne on sujuvaa, kun tiedetään mikä on sallittu nopeus. Ohittamiseen Ruotsissa aivan oma kulttuurinsa, hitaampi väistää leveälle pientareelle tai ohituskaistojen tiheä määrä vaihtoehtona. Ajaminen tuntuu turvalliselta, ystävällisesti riskipaikoista informoidaan.

Suomessa on myös valtavan tiukkoja rampeja, joiden tarkoitus on pudottaa nopeutta, mutta kokematon kuljettaja voi tässä arvioida nopeutensa väärin. Ajoradoissa tarvitaan myös riittävästi piennarta jotta kevyen liikenteen ohittaminen olisi turvallisempaa tai näiden kulkumuotojen selvää erottelua. Tien pinnan kaltevuudet ja urat voivat myös nuoren kuljettajan yllättää. Keliolosuhteet samoin ja näiden harjoittelua autokoulussa voi olla vaikea toteuttaa riittävästi.

Liikenneturvallisuus ei synny pelkästään lain muutoksella vaan liikenneympäristön jatkuvasta kehittämisestä ja siellä liikkuvien yhteisestä toiminnasta sekä huomioonottamisesta.

Poikkeuslupalainsäädäntöä on kehitettävä, toivotaan parasta sellaista.

Mutanen Monika
Liikenne- ja viestintäministeriö

Huuskonen Marja-Liisa
Tyks Työ- ja liikennelääketieteen klinikka - Tyksin Ajopoli