

Asia: VN/8292/2021

## **Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus**

### Lausunnonantajan lausunto

**Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.**

Ajokorttilain muutoshankkeen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Suomen Psykologiliitto lausuu seuraavaa:

Kannattavimpina ja toteuttamiskelpoisina pidämme seuraavia vaihtoehtoja:

-yöllisen ajamisen rajoitus. Perustelu: yöajamisen tarve koskee oletettavasti niin pientä osaa alaikäisistä, että tämä ei rajoita merkittävästi niitä

kulkemistarpeita, joihin lupa yleensä haetaan (opiskelu, harrastus, työ).

-matkustajakielto. nuoren ei tarvitse toimia kenenkään kuljettajana, ei täysi-ikäisten eikä lasten. Ajolupa myönnetään helpottamaan nimenomaan itsenäistä liikkumista.

- aikaisemman liikennesankariksi vaikutus ajoluvan myöntämiseen. Vaikka toteutus olisi byrokraattisesti hankala, se on ilman muuta suositeltavaa. Tietoteknilliset haasteet eivät saa olla esteenä hyvien toimintojen aloittamiselle. Onko mahdollista, että hakija itse toimittaa otteen (liikenne)rikoshistoriastaan?

-uuden kuljettajan merkki voi toimia esim. valvonnan tukena (tunnistetaan liikennevirrasta nuori kuljettaja, ja voidaan tarkistaa matkustajien olemassaoloa ja yöllisen ajamisen rajoitteita).

- terveydenhuollon osallistumisen tehostaminen. Jos nuorella on ajoterveyteen vaikuttavia sairauksia, hän on todennäköisesti jonkin terveydenhuollon yksikön asiakkaana ja seurannassa. Terveydenhuollon tulee arvioida ajokykyä, kun nuori suunnittelee ajoluvan hankkimista. Ajolupasuunnitelmaa tulee kysyä aktiivisesti 15. ikävuotta lähestyessä. Ilmoitusvelvollisuus tulee koskea myös tilanteita, kun (nuorella) henkilöllä ei ole ajolupaa mutta hän suunnittelee sen hankkimista ja hänen terveydentilansa ei täytä ajoterveysvaatimuksia. Tällä voidaan kompensoida pakollisen lääkärinlausunnon toimittamisen painetta koko ikäryhmältä.

-erikoissairaanhoidon, ajopolin tai moniammatillisen ajoterveyden arvioinnin yksikön antamaa lausuntoa ajokyvystä ei voi kumota myöhemmin toimitettavalla yksittäisellä lääkärinlausunnolla.

-ajokykyarviota tekevällä yksiköllä tulisi olla tieto asiakkaan ajo-oikeuksista ja viime aikaisista liikenne rikkomuksista.

Emme kannata seuraavaa vaihtoehtoa:

-täysi-ikäisen mukanaolon velvoite. Kumoo nuoren itsenäisen liikkumisen mahdollisuuden, ja jos riittää kuka tahansa täysi-ikäinen, niin kehitystasossa ei välttämättä ole todellista eroa.

### **Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?**

-vanhemmille/huoltajalle/opetusluvan ohjaajalle tarkoitettu ohjaus tai koulutus. Parantaa todistetusti nuoren kuljettajan osaamista ja kitkee ajoluvallisen ohjaajan omia haitallisia ajotapoja.

-oppilaitosten ja nuorisotyön osallistaminen liikennekasvatustyöhön. Kaikki tahot, jotka ovat luonnollisesti nuorten kanssa tekemisissä, voivat osallistua liikennekasvatukseen. Koulutusta ja materiaaleja heille.

-ajokieltokoulutusta laajemman ja tieteellisempään tietoon pohjautuvan liikennepsykologisen arviointi- ja interventiotoiminnan kehittäminen

-riskikuljettajan ennalta tunnistaminen: tätä ei ole tutkittu. Ovatko ajokieltorikkomuksiin syyllistyneet terveydentilaltaan, psykologisilta ja sosiaalisilta ominaisuuksiltaan erilaisia kuin nuoret kuljettajat keskimäärin? Onko liikenne rikkomuksilla ylisukupolvisuutta, eli onko näiden nuorten vanhemmillä liikenne rikkomustaustaa?

**Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.**

Suomen psykologiliitto katsoo, että mahdollinen kellonaikarajoitus voisi koskea alle 18-vuotiaita kuljettajia. Perusteluna tälle on tilastotieto onnettomuusriskien vähenemisestä ikävuosien 17-19 välillä.

Edelleen ajokieltokoulutus voidaan ulottaa koskemaan kaikkia ikäryhmiä. Ei ole mitään perustelua sille, että vain nuoret riskikuljettajat hyötyvät ajokieltokoulutuksesta. Psykologiliitto suosittelee tutustumaan kansainvälisiin aineistoihin liikennepsykologisista interventioista.

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.**

Ajokorttilain muutoshankkeen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Suomen Psykologiliitto lausuu seuraavaa:

Kannattavimpina ja toteuttamiskelpoisina pidämme seuraavia vaihtoehtoja:

-yöllisen ajamisen rajoitus. Perustelu: yöajamisen tarve koskee oletettavasti niin pientä osaa alaikäisistä, että tämä ei rajoita merkittävästi niitä

kulkemistarpeita, joihin lupa yleensä haetaan (opiskelu, harrastus, työ).

-matkustajakielto. nuoren ei tarvitse toimia kenenkään kuljettajana, ei täysi-ikäisten eikä lasten. Ajolupa myönnetään helpottamaan nimenomaan itsenäistä liikkumista.

- aikaisemman liikennerikkomuksen vaikutus ajoluvan myöntämiseen. Vaikka toteutus olisi byrokraattisesti hankala, se on ilman muuta suositeltavaa. Tietoteknilliset haasteet eivät saa olla esteenä hyvien toimintojen aloittamiselle. Onko mahdollista, että hakija itse toimittaa otteen (liikenne)rikoshistoriastaan?

-uuden kuljettajan merkki voi toimia esim. valvonnan tukena (tunnistetaan liikennevirrasta nuori kuljettaja, ja voidaan tarkistaa matkustajien olemassaoloa ja yöllisen ajamisen rajoitteita).

- terveydenhuollon osallistumisen tehostaminen. Jos nuorella on ajoterveyteen vaikuttavia sairauksia, hän on todennäköisesti jonkin terveydenhuollon yksikön asiakkaana ja seurannassa. Terveydenhuollon tulee arvioida ajokykyä, kun nuori suunnittelee ajoluvan hankkimista. Ajolupasuunnitelmaa tulee kysyä aktiivisesti 15. ikävuotta lähestyttäessä. Ilmoitusvelvollisuus tulee

koskea myös tilanteita, kun (nuorella) henkilöllä ei ole ajolupaa mutta hän suunnittelee sen hankkimista ja hänen terveydentilansa ei täytä ajoterveysvaatimuksia. Tällä voidaan kompensoida pakollisen lääkärinlausunnon toimittamisen painetta koko ikäryhmältä.

-erikoissairaanhoidon, ajopolin tai moniammatillisen ajoterveyden arvioinnin yksikön antamaa lausuntoa ajokyvystä ei voi kumota myöhemmin toimitettavalla yksittäisellä lääkärinlausunnolla.

-ajokykyarviota tekevällä yksiköllä tulisi olla tieto asiakkaan ajo-oikeuksista ja viime aikaisista liikennerikkomuksista.

Emme kannata seuraavaa vaihtoehtoa:

-täysi-ikäisen mukanaolon velvoite. Kumoo nuoren itsenäisen liikkumisen mahdollisuuden, ja jos riittää kuka tahansa täysi-ikäinen, niin kehitystasossa ei välttämättä ole todellista eroa.

Lipsanen Jari

Suomen Psykologiliitto ry - Suomen Psykologiliiton liikenne psykologian  
ammattillinen työryhmä