

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.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa toimenpiteiden monipuolista ja tieteelliseen tutkimukseen perustuvaa tarkastelua nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Esimerkkejä hyväksi osoittautuneista käytännöistä on etsittävä aktiivisesti myös maan rajojen ulkopuolelta. Tärkeää olisi löytää vaikutuskeinoja, jotka motivoivat nuoria kuljettajia turvalliseen liikkumiseen. Toisaalta on huomattava, että osa liikenteessä ilmenevistä riskitekijöistä on seurausta laajemmista yhteiskunnallisista ongelmista, kuten nuorten syrjäytyminen, mielenterveysongelmat ja päihderiippuvuus, joita ennaltaehkäisevän työn tarve pitää tunnistaa ja sille on ohjattava riittävät resurssit.

Liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta on myös huomattava, että nuorten liikkumistavat ja kulkutapavalinnat vaihtelevat hyvin herkästi ja nopeatahtisesti paitsi muoti-ilmiöiden mukaan, mutta myös laajempien yhteiskunnallisten ratkaisujen vaikutuksesta. Esimerkkejä tästä ovat vuonna 2011 voimaan tulleen mopokortin uusien opetus- ja tutkintovaatimusten vaikutukset mopoilun määrään sekä hiljattain vireillä olleen hidasautolain vaikutukset mopoautojen määriin. Tämä muutosherkkyys tulee huomioida arvioitaessa ajokorttilain mahdollisten uudistusten vaikutuksia.

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteen kokonaisuuden kannalta on huomioitava, että vuosina 2015-2019 tutkittujen kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien 14-17-vuotiaista aiheuttajakuljettajista kolmannes oli onnettomuushetkellä vailla onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen tarvittua ajo-oikeutta.

OTI ei aseta muistiossa käsiteltyjä vaihtoehtojen paremmuusjärjestykseen eikä vaikutustehoon. OTI esittää huomioitaan ja havaintojaan tärkeimpinä pitämistään luonnoksessa mainituista vaihtoehdoista.

LIKENNERIKOSTAUSTAN HUOMIOIMINEN AJOKORTIN MYÖNTÄMISESSÄ

OTI kannattaa tämän vaikutuskeinoon tarkempaa selvittämistä. Aineistossa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista nuorten kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista ilmenee, että 14-17-vuotiaista kuljettajista yli neljännes ja 18-24-vuotiaista kuljettajista lähes puolet oli syyllistynyt vähintään yhteen liikennerikkeeseen onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden aikana.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2015-2019 yhteensä 28 14-17-vuotiaan moottoriajoneuvonkuljettajan aiheuttamaa kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista neljä johti jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan ja 24 johti moottoriajoneuvossa olleen kuolemaan.

18-24-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat vuosina 2015-2019 yhteensä 193 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joista 25 johti jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan ja 24 johti moottoriajoneuvossa olleen kuolemaan.

14-17-vuotiaista kuljettajista kahdeksalla (29 %) oli taustallaan vähintään yksi liikennerike ja neljällä (14 %) oli vähintään kolme rikettä onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta. Vastaavasti 18-24-vuotiaista aiheuttajakuljettajista lähes joka toisella (n=90, 47 %) oli taustallaan vähintään yksi liikennerike ja joka viidennellä (n=43, 22 %) oli taustallaan vähintään kolme liikennerikkomusta onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta.

14-17-vuotiaista kuljettajista 19:llä (68 %) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ja kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen riittävä ajo-oikeus. Viidellä kuljettajalla ajo-oikeus ei riittänyt onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen. Kuljettajista kaksi oli ajokiellossa ja kahdella ei ollut koskaan ollut ajo-oikeutta.

18-24-vuotiaista kuljettajista 164:llä (85 %) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ja kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen riittävä ajo-oikeus. Kuudella kuljettajalla ajo-oikeus ei riittänyt onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen. Kuljettajista kymmenen oli ajokiellossa ja kuudella ei ollut koskaan ollut ajo-oikeutta. Myös tällä perusteella nuorten kuljettajien turvallisuuden kehittämistä on tarkasteltava hyvin laaja-alaisesti.

AJOKIELTOKOULUTUKSEN LAAJENTAMINEN MUIHIN AJOKORTTILUOKKIIN

OTI kannattaa tästä aiheesta käytävää jatkokeskustelua ja -selvitystä. Nuorten kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kerätyn aineiston perusteella on tarve etsiä keinoja liikenteessä tapahtuvan tietoisien riskinoton ehkäisemiseksi.

Kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2015-2019 aiheuttajana olleista 14-17-vuotiaista 28 kuljettajasta 5 oli onnettomuushetkellä jonkin päihteen vaikutuksen alainen ja joka toinen ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta. Tyypillisesti ylinopeutta oli vähintään 30 km/h.

Vastaavasti kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2015-2019 aiheuttajana olleista 18-24-vuotiaista 193 kuljettajasta 86 (45 %) oli onnettomuushetkellä jonkin päihteen vaikutuksen alainen ja useampi kuin joka toinen (55 %) ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta. Tyypillisesti ylinopeutta oli vähintään 30 km/h.

KULJETTAJAOPETUKSEN KEHITTÄMINEN

OTI kannattaa tämän asian kehittämistä ja tarkempaa selvittämistä. OTIn aineistot ovat tätäkin tarkoitusta varten hyödynnettävissä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat turvallisuuden parannusehdotuksissaan esittäneet kuljettajaopetuksen ja kuljettajille suunnatun valistuksen kehittämistä, joilla parannetaan kuljettajien valmiuksia tunnistaa ja ennakoida liikenteessä ja omassa toiminnassa esiintyviä riskejä.

Kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa vuosina 2015-2019 aiheuttajana olleiden 14-17-vuotiaiden kuljettajien välittömät riskitekijät ovat liittyneet erilaisin havaintovirheisiin (n=10), joissa kuljettaja ei ollut esimerkiksi havainnut toista osapuolta, sekä ennakointi- ja arviointivirheisiin (n=8), joissa kuljettaja oli esimerkiksi arvioinut virheellisesti omat kulkumahdollisuutensa. Ajoneuvon hallintaan ja ajolinjan pitämiseen liittyvät välittömät riskit ovat olleet yhtä yleisiä (n=9) edellä mainittujen kanssa. Näiden lisäksi oli tapahtunut yksi liikenneympäristöön liittyvästä yllättävästä tapahtumasta johtunut onnettomuus. Näiden välittömien riskitekijöiden ohella tutkijalautakunnat olivat todenneet, että onnettomuuspaikan hyvä ennakkotuntemus, 'tuttuus', vaikutti myötävaikuttaneena riskitekijänä joka toisessa onnettomuudessa.

NUOREN KULJETTAJAN AJOTERVEYDEN JA KYPSYYDEN ARVIOINTI

OTI kannattaa tämän vaikutuskeinon jatkotarkastelua. Kaikenikäiset kuljettajat huomioiden, ajoterveyteen liittyvät puutteet vaikuttivat vuosina 2014-18 välillisesti tai suoraan useamman kuin joka toisen (54 %, n=493) kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden syntyyn. Välittömän riskin sairaskohtausonnettomuuksia dominoivat sydänsairaudet ja verenpainetauti, joita sairasti 84 % (n=119) tämän ryhmän aiheuttajakuljettajista. (Lähde: OTI Ajoterveysraportti 2021)

Onnettomuuksissa, joissa sairaus oli taustariski (352 onnettomuutta, 39 % kaikista onnettomuuksista), yleisimpiä sairauksia olivat päihderiippuvuus (n=217) ja psyykkinen sairaus (n=162). Edellä mainittujen sairauksien yhteisesiintyvyys oli myös kohtalaisen korkea (108 kuljettajaa). Kolmanneksi yleisin taustalla vaikuttanut sairausryhmä oli sydänsairaus tai verenpainetauti (myös 108 kuljettajaa). (Lähde: OTI Ajoterveysraportti 2021)

18-24-vuotiaiden kuljettajien onnettomuuksissa kuljettajan tilaan liittyvissä riskitekijöissä ovat korostuneet onnettomuuden aikainen mielentila (masennus, suuttumus, innostuneisuus yms.), itsetuhoisuus sekä päihteiden käyttö ja siihen liittyvät sairaudet. Nuorempien, 14-17-vuotiaiden, kuljettajien kohdalla vastaavasti kuljettajan sairauksiin liittyneet riskimaininnat ovat olleet harvinaisempia. Heillä terveysriskejä yleisempiä inhimilliseen tekijään liittyviä riskimainintoja ovat olleet kokemattomuus ja tuttuun ympäristöön luottaminen.

OTI Ajoterveysraportti 2021 ladattavissa: <https://bit.ly/3h9yqhB>

Yleisemmällä tasolla OTI painottaa sitä, että lääkäriillä ja erityisesti tässä tapauksessa muulla nuorten kanssa toimivalla sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisilla tulisi ehdottomasti olla mahdollisuus saada tieto hoidettavan potilaan ajo-oikeuksista. Lisäksi potilaan ajokykyä arvioivalla lääkäriillä pitäisi olla riittävät taustatiedot käytettävissä. Luonnoksessa mainitun mukaisesti lääkärin tulisi voida tarvittaessa vahvistaa mitä ajo-oikeuksia arvio koskee ja saada tieto määrätystä ajokiellosta. Lääkäreillä tulisikin, tarpeen vaatiessa, olla mahdollisuus saada tieto asiakkaansa ajo-oikeuksista. Lisäksi sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisilla tulisi olla oikeus ilmoittaa havaitsemistaan ajoterveyspuutteista ja heitä tulisi kouluttaa asian suhteen. Luonnoksessa tähän liittyvät ehdotukset ovat kannatettavia.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

OTI kannattaa tarkempia selvityksiä ajokieltojen pidentämisen vaikutuksista. Pidemmän ajokiellon uhka voisi ennaltaehkäistä liikenteessä otettua tietoista riskinottoa ja ylilyöntejä. Rattijuopumusonnettomuuksien ennaltaehkäisyn kannalta olisi myös positiivista, jos rattijuopumuksesta aiheutuvan ajokiellon pidentäminen lisäisi alkoholukkojen käyttöä.

Vuosina 2015-2019 tutkittujen kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien 14-17-vuotiaista aiheuttajakuljettajista kaksi oli onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Vastaavana aikana 18-24-vuotiaista kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 36 % (n=59) ajoi onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,50 ‰).

Kuljettajaopetusta ja liikenne rikkomusten seuraamusmenettelyä arvioitaessa ja kehittäessä päätavoitteina tulee olla liikenne rikkomusten ennaltaehkäisy sekä niiden uusimisen vähentäminen. Esimerkiksi kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa aiheuttajana olleista 18-24-vuotiaista kuljettajista joka viidennellä oli taustallaan vähintään kolme liikenne rikkomusta onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta.

POIKKEUSLUPAMENETTELYSTÄ LUOPUMINEN

OTilla ei toistaiseksi ole kantaa tähän asiaan. Nykyisen poikkeuslupamenettelyn turvallisuusvaikutuksista tarvitaan tutkittua tietoa.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

Yleisesti ottaen luonnoksesta puuttuu tutkittuun tietoon perustuvat arviot ei vaihtoehtojen turvallisuusvaikutuksista.

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

Lähestymistavan tulisi ensisijaisesti olla riskiperusteinen. Riskikuljettajia löytyy kaikista ikäryhmistä.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa toimenpiteiden monipuolista ja tieteelliseen tutkimukseen perustuvaa tarkastelua nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Esimerkkejä hyväksi osoittautuneista käytännöistä on etsittävä aktiivisesti myös maan rajojen ulkopuolelta. Tärkeää olisi löytää vaikutuskeinoja, jotka motivoivat nuoria kuljettajia turvalliseen liikkumiseen. Toisaalta on huomattava, että osa liikenteessä ilmenevistä riskitekijöistä on seurausta laajemmista yhteiskunnallisista ongelmista, kuten nuorten syrjäytyminen, mielenterveysongelmat ja päihderiippuvuus, joita ennaltaehkäisevän työn tarve pitää tunnistaa ja sille on ohjattava riittävät resurssit.

Liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta on myös huomattava, että nuorten liikkumistavat ja kulkutapavalinnat vaihtelevat hyvin herkästi ja nopeatahtisesti paitsi vuoti-ilmiöiden mukaan, mutta myös laajempien yhteiskunnallisten ratkaisujen vaikutuksesta. Esimerkkejä tästä ovat vuonna 2011 voimaan tulleen mopokortin uusien opetus- ja tutkintovaatimusten vaikutukset mopoilun määrään sekä hiljattain vireillä olleen hidasautolain vaikutukset mopoautojen määriin. Tämä muutosherkkyys tulee huomioida arvioitaessa ajokorttilain mahdollisten uudistusten vaikutuksia.

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteen kokonaisuuden kannalta on huomioitava, että vuosina 2015-2019 tutkittujen kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien 14-17-vuotiaista aiheuttajakuljettajista kolmannes oli onnettomuushetkellä vailla onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen tarvittua ajo-oikeutta.

OTI ei aseta muistiossa käsiteltyjä vaihtoehtojen paremmuusjärjestykseen eikä vaikutustehoon. OTI esittää huomioitaan ja havaintojaan tärkeimpinä pitämistään luonnoksessa mainituista vaihtoehdoista.

LIKENNERIKOSTAUSTAN HUOMIOIMINEN AJOKORTIN MYÖNTÄMISESSÄ

OTI kannattaa tämän vaikutuskeinoon tarkempaa selvittämistä. Aineistossa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista nuorten kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista ilmenee, että 14-17-vuotiaista kuljettajista yli neljännes ja 18-24-vuotiaista kuljettajista lähes puolet oli syylistynyt vähintään yhteen liikennerikkeeseen onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden aikana.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2015-2019 yhteensä 28 14-17-vuotiaan moottoriajoneuvonkuljettajan aiheuttamaa kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista neljä johti jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan ja 24 johti moottoriajoneuvossa olleen kuolemaan.

18-24-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat vuosina 2015-2019 yhteensä 193 kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta, joista 25 johti jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan ja 24 johti moottoriajoneuvossa olleen kuolemaan.

14-17-vuotiaista kuljettajista kahdeksalla (29 %) oli taustallaan vähintään yksi liikennerike ja neljällä (14 %) oli vähintään kolme rikettä onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta. Vastaavasti 18-24-vuotiaista aiheuttajakuljettajista lähes joka toisella (n=90, 47 %) oli taustallaan vähintään yksi liikennerike ja joka viidennellä (n=43, 22 %) oli taustallaan vähintään kolme liikennerikkomusta onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta.

14-17-vuotiaista kuljettajista 19:llä (68 %) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ja kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen riittävä ajo-oikeus. Viidellä kuljettajalla ajo-oikeus ei riittänyt onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen. Kuljettajista kaksi oli ajokiellossa ja kahdella ei ollut koskaan ollut ajo-oikeutta.

18-24-vuotiaista kuljettajista 164:llä (85 %) oli onnettomuushetkellä voimassa oleva ja kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen riittävä ajo-oikeus. Kuudella kuljettajalla ajo-oikeus ei riittänyt onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen. Kuljettajista kymmenen oli ajokiellossa ja kuudella ei ollut koskaan ollut ajo-oikeutta. Myös tällä perusteella nuorten kuljettajien turvallisuuden kehittämistä on tarkasteltava hyvin laaja-alaisesti.

AJOKIELTOKOULUTUKSEN LAAJENTAMINEN MUIHIN AJOKORTTILUOKKIIN

OTI kannattaa tästä aiheesta käytävää jatkokeskustelua ja -selvitystä. Nuorten kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kerätyn aineiston perusteella on tarve etsiä keinoja liikenteessä tapahtuvan tietoisien riskinoton ehkäisemiseksi.

Kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2015-2019 aiheuttajana olleista 14-17-vuotiaista 28 kuljettajasta 5 oli onnettomuushetkellä jonkin päihteen vaikutuksen alainen ja joka toinen ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta. Tyypillisesti ylinopeutta oli vähintään 30 km/h.

Vastaavasti kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2015-2019 aiheuttajana olleista 18-24-vuotiaista 193 kuljettajasta 86 (45 %) oli onnettomuushetkellä jonkin päihteen vaikutuksen alainen ja useampi kuin joka toinen (55 %) ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta. Tyypillisesti ylinopeutta oli vähintään 30 km/h.

KULJETTAJAOPETUKSEN KEHITTÄMINEN

OTI kannattaa tämän asian kehittämistä ja tarkempaa selvittämistä. OTIn aineistot ovat tätäkin tarkoitusta varten hyödynnettävissä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat turvallisuuden parannusehdotuksissaan esittäneet kuljettajaopetuksen ja kuljettajille suunnatun valistuksen kehittämistä, joilla parannetaan kuljettajien valmiuksia tunnistaa ja ennakoida liikenteessä ja omassa toiminnassa esiintyviä riskejä.

Kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa vuosina 2015-2019 aiheuttajana olleiden 14-17-vuotiaiden kuljettajien välittömät riskitekijät ovat liittyneet erilaisin havaintovirheisiin (n=10), joissa kuljettaja ei ollut esimerkiksi havainnut toista osapuolta, sekä ennakointi- ja arviointivirheisiin (n=8), joissa kuljettaja oli esimerkiksi arvioinut virheellisesti omat kulkumahdollisuutensa. Ajoneuvon hallintaan ja ajolinjan pitämiseen liittyvät välittömät riskit ovat olleet yhtä yleisiä (n=9) edellä mainittujen kanssa. Näiden lisäksi oli tapahtunut yksi liikenneympäristöön liittyvästä yllättävästä tapahtumasta johtunut onnettomuus. Näiden välittömien riskitekijöiden ohella tutkijalautakunnat olivat todenneet, että onnettomuuspaikan hyvä ennakkotuntemus, 'tuttuus', vaikutti myötävaikuttaneena riskitekijänä joka toisessa onnettomuudessa.

NUOREN KULJETTAJAN AJOTERVEYDEN JA KYPSYYDEN ARVIOINTI

OTI kannattaa tämän vaikutuskeinon jatkotarkastelua. Kaikenikäiset kuljettajat huomioiden, ajoterveyteen liittyvät puutteet vaikuttivat vuosina 2014-18 välillisesti tai suoraan useamman kuin joka toisen (54 %, n=493) kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden syntyyn. Välittömän riskin sairaskohtausonnettomuuksia dominoivat sydänsairaudet ja verenpainetauti, joita sairasti 84 % (n=119) tämän ryhmän aiheuttajakuljettajista. (Lähde: OTI Ajoterveysraportti 2021)

Onnettomuuksissa, joissa sairaus oli taustariski (352 onnettomuutta, 39 % kaikista onnettomuuksista), yleisimpiä sairauksia olivat päihderiippuvuus (n=217) ja psyykkinen sairaus (n=162). Edellä mainittujen sairauksien yhteisesiintyvyys oli myös kohtalaisen korkea (108 kuljettajaa). Kolmanneksi yleisin taustalla vaikuttanut sairausryhmä oli sydänsairaus tai verenpainetauti (myös 108 kuljettajaa). (Lähde: OTI Ajoterveysraportti 2021)

18-24-vuotiaiden kuljettajien onnettomuuksissa kuljettajan tilaan liittyvissä riskitekijöissä ovat korostuneet onnettomuuden aikainen mielentila (masennus, suuttumus, innostuneisuus yms.), itsetuhoisuus sekä päihteiden käyttö ja siihen liittyvät sairaudet. Nuorempien, 14-17-vuotiaiden, kuljettajien kohdalla vastaavasti kuljettajan sairauksiin liittyneet riskimaininnat ovat olleet harvinaisempia. Heillä terveysriskejä yleisempiä inhimilliseen tekijään liittyviä riskimainintoja ovat olleet kokemattomuus ja tuttuun ympäristöön luottaminen.

OTI Ajoterveysraportti 2021 ladattavissa: <https://bit.ly/3h9yqhB>

Yleisemmällä tasolla OTI painottaa sitä, että lääkrillä ja erityisesti tässä tapauksessa muulla nuorten kanssa toimivalla sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisilla tulisi ehdottomasti olla mahdollisuus saada tieto hoidettavan potilaan ajo-oikeuksista. Lisäksi potilaan ajokykyä arvioivalla lääkrillä pitäisi olla riittävät taustatiedot käytettävissä. Luonnoksessa mainitun mukaisesti lääkrin tulisi voida tarvittaessa vahvistaa mitä ajo-oikeuksia arvio koskee ja saada tieto määrätystä ajokiellosta. Lääkreillä tulisikin, tarpeen vaatiessa, olla mahdollisuus saada tieto asiakkaansa ajo-oikeuksista. Lisäksi sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisilla tulisi olla oikeus ilmoittaa havaitsemistaan ajoterveyspuutteista ja heitä tulisi kouluttaa asian suhteen. Luonnoksessa tähän liittyvät ehdotukset ovat kannatettavia.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

OTI kannattaa tarkempia selvityksiä ajokieltojen pidentämisen vaikutuksista. Pidemmän ajokiellon uhka voisi ennaltaehkäistä liikenteessä otettua tietoista riskinottoa ja ylilyöntejä. Rattijuopumusonnettomuuksien ennaltaehkäisyn kannalta olisi myös positiivista, jos rattijuopumuksesta aiheutuvan ajokiellon pidentäminen lisäisi alkoholukkojen käyttöä.

Vuosina 2015-2019 tutkittujen kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien 14-17-vuotiaista aiheuttajakuljettajista kaksi oli onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Vastaavana aikana 18-24-vuotiaista kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 36 % (n=59) ajoi onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,50 ‰).

Kuljettajaopetusta ja liikenne rikkomusten seuraamusmenettelyä arvioitaessa ja kehittäessä päätavoitteina tulee olla liikenne rikkomusten ennaltaehkäisy sekä niiden uusimisen vähentäminen. Esimerkiksi kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa aiheuttajana olleista 18-24-vuotiaista kuljettajista joka viidennellä oli taustallaan vähintään kolme liikenne rikkomusta onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta.

POIKKEUSLUPAMENETTELYSTÄ LUOPUMINEN

OTilla ei toistaiseksi ole kantaa tähän asiaan. Nykyisen poikkeuslupamenettelyn turvallisuusvaikutuksista tarvitaan tutkittua tietoa.

Parkkari Kalle
Onnettomuustietoinstituutti

Räty Esa
Onnettomuustietoinstituutti OTI