



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus

Työryhmän mietintö

## **Liikenne- ja viestintäministeriön**

### **toiminta-ajatus**

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

### **visio**

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

### **arvot**

Rohkeus  
Oikeudenmukaisuus  
Yhteistyö



Julkaisun nimi <b>Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus. Työryhmän mietintö.</b>	
Tekijät Työryhmä, puheenjohtaja liikenneneuvos Anneli Tantt, sihteeri yli-insinööri Marcus Merin	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintäministeriö 15.12.2009	
Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 20/2010</b>	ISSN 1798-4045 (verkkojulkaisu) ISBN 978-952-243-164-6 (verkkojulkaisu) HARE-numero LVM109:00/2009 Asianumero
Asiasanat Nuoret kuljettajat, liikenneturvallisuus	
Yhteyshenkilö Liikenneneuvos Anneli Tantt	
Muut tiedot	
Tiivistelmä Viime vuosien myönteisestä liikenneturvallisuuskehityksestä huolimatta nuorten, 15–24-vuotiaiden, kuolemat ja loukkaantumiset eivät ole vähentyneet.  Liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän selvittämään mahdollisuuksia vaikuttaa nuorten liikenneturvallisuuteen, arvioida uusille kuljettajille mahdollisia kuljettajakohtaisia rajoituksia, tehostaa uusille kuljettajille rikkomuksista määrättäviä seuraamuksia, arvioida mopoilun turvallisuutta erityisesti mopojen virittämisen vähentämiseksi.  Työryhmä ei pidä perusteltuna kaikkien uusien kuljettajien liikkumisen rajoittamista. Uusilla kuljettajilla on oltava mahdollisuus harjaannuttaa ajotaitoaan erilaisissa olosuhteissa. Kuljettajakohtaiset rajoitukset ovat perusteltuja rikkomusten seuraamuksina.  Työryhmä ehdottaa, että ajo-opetuksen määrää autokouluissa lisätään ja ensimmäisen ja toisen vaiheen väliin jäävää ns. välivaihetta lyhennetään ja korostetaan sen merkitystä aktiivisena harjoittelu- ja itsearviointivaiheena. Autokoulun ja kodin yhteistyötä opetuslupaopetuksessa lisätään. Mopokortin saamiseksi edellytetään pakollista koulutusta ja nykyistä laajempaa tutkintoa. Uusien kuljettajien valvontaa tehostetaan ja rikkomuksia seurataan ja niihin puututaan herkemmin kahden ensimmäisen vuoden ajan. Turvalaitteiden käyttämättömyys otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa.  Työryhmä esittää rikkomukseen syyllistyneille uusille kuljettajille uudenlaista poliisin ajokieltoasian käsittelyyn liittyvää puhuttelumenettelyä, alkolukkoa jo ensimmäisestä rattijuopumusrikoksesta sekä kaikkien kuljettajien promillerajan laskemista 0,2:een. Työryhmä esittää myös liikennekasvatuksen aseman turvaamista perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa sekä nuorten ottamista vahvemmin mukaan liikenneturvallisuustyöhön.	



Publikation

**Unga förarens trafiksäkerhet. Arbetsgruppsbetänkande**

Författare

Arbetsgrupp, ordförande trafikråd Anneli Tantt, sekreterare överingenjör Marcus Merin

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 15.12.2009

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets publi-  
kationer 20/2010**

ISSN 1798-4045 (webbpublikation)

ISBN 978-952-243-164-6 (webbpublikation)

HARE-nummer LVM109:00/2009

Ärendenummer

Ämnesord

Unga förare, trafiksäkerhet

Kontaktperson

Trafikråd Anneli Tantt

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska.

Sammandrag

Trots den gynnsamma utvecklingen inom trafiksäkerheten har antalet omkomna och skadade unga i åldern 15–24 år inte minskat.

Kommunikationsministeriet tillsatte en arbetsgrupp för att utreda möjligheterna att påverka de ungas trafiksäkerhet, bedöma eventuella förarrelaterade begränsningar för nya förare, effektivisera påföljderna vid de ungas förarnas förseelser, bedöma säkerheten vid mopedåkning särskilt i syfte att minska trimningen av mopeder.

Arbetsgruppen anser det inte vara motiverat att begränsa alla nya förarens körande. Nya förare måste ha en möjlighet att träna upp sin körfärdighet i olika omständigheter. Förarrelaterade begränsningar är motiverade som påföljder vid förseelser.

Arbetsgruppen föreslår att mängden körundervisning utökas i bilskolorna, att det s.k. mellan-skedet mellan det första och det andra skedet förkortas och att dess betydelse som ett aktivt övnings- och självutvärderingsskede framhävs. Samarbetet mellan bilskolan och hemmet utökas när undervisningen sker med hjälp av undervisningstillstånd. För mopedkort krävs obligatorisk utbildning och en bredare examen än hittills. Övervakningen av nya förare effektiviseras, förseelser följs upp och under de två första åren kommer förseelser inte att tolereras så lätt. Skyddsanordningar som inte används beaktas när man räknar antalet upprepade förseelser som leder till körförbud.

För nya förare som har gjort sig skyldiga till en förseelse föreslår arbetsgruppen ett nytt slags förfarande med tillrättavisning av polis i samband med behandlingen av körförbudsärenden och alkohols redan för det första rattfylleribrottet samt att promillegränsen sänks till 0,2 för alla förare. Arbetsgruppen föreslår även att trafikfostrans ställning tryggas i den grundläggande undervisningen och att de unga engageras starkare i trafiksäkerhetsarbetet.

Date  
30 April 2010

Title of publication <b>Road safety among young drivers. Working group report</b>	
Author(s) Working group; chair: Anneli Tanttu, Director of Traffic Safety Unit, and secretary: Marcus Merin, Senior Engineer	
Commissioned by, date Ministry of Transport and Communications, 15 December 2009	
Publication series and number <b>Publications of the Ministry of Transport and Communications 20/2010</b>	ISSN 1798-4045 (online) ISBN 978-952-243-164-6 (online) Reference number
Keywords Young drivers, road safety	
Contact person Anneli Tanttu, Director of Traffic Safety Unit	
Other information The report is in Finnish.	
<p>Abstract</p> <p>In spite of the positive developments in road safety in recent years, the number of casualties and injuries of 15-24-year-olds has not decreased.</p> <p>The Ministry of Transport and Communications appointed a working group to examine how to improve the road safety of young people, to estimate restrictions planned to be set for new drivers, to find ways to make sanctions for offences committed by new drivers more effective, and to assess the safety of using a moped, particularly in order to decrease the tuning up of mopeds.</p> <p>The working group does not consider it would be justified to set restrictions on mobility of all new drivers. New drivers must have an opportunity to practice their driving skills under different conditions. Restrictions imposed on individual drivers are considered justified if used as sanctions for offences.</p> <p>The working group proposes that the number of driving lessons at driving schools be increased, and the time between the first and second stages of driving school be shortened and emphasised as an active phase of training and self-evaluation. With regard to the right to give driving tuition, cooperation between driving schools and homes is suggested to be increased. Requirements for receiving a moped driving licence would include compulsory training and a more extensive driving examination. Surveillance of new drivers would be intensified, and offences would be monitored and more closely addressed during the first two years of driving. Failure to use safety equipment would be included in the number of repeated offences leading to a driving ban.</p> <p>The working group proposes that a new type of reprimand procedure related to police processing of a driving ban be introduced for new drivers. The group also proposes that an alcolock be taken into use after the first drink driving offence and that the drink driving limit for all drivers be reduced to 0.2. Further proposals of the working group include the ensuring of road safety education in basic and in secondary level education and better involvement of young people in traffic safety education.</p>	

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 15.12.2009 työryhmän arvioimaan keinoja, joilla voitaisiin parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Työryhmän tehtävänä oli

- Kuvata tiiviisti mahdollisuuksia vaikuttaa nuorten liikenneturvallisuuteen.
- Arvioida mopoilun turvallisuutta parantavia tekijöitä, erityisesti mopojen virittämisen vähentämiseen tähtäviä toimia.
- Arvioida uusille auton kuljettajille mahdollisia kuljettajakohtaisia rajoituksia (esimerkiksi nopeusrajoitus, yöajokielto, tekniset rajoittimet kuten nopeuden rajoitin ja alkolukko).
- Selvittää mahdollisuudet tehostaa uusille kuljettajille rikkomuksista määrättäviä seuraamuksia, esimerkiksi ajokieltojen tehostamista.
- Tehdä ehdotukset tarpeellisista muutoksista, ja arvioida, voidaanko joitakin muutoksia toteuttaa välittömästi, ja mitkä muutokset voitaisiin sisällyttää uuteen valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut liikenneneuvos Anneli Tanttu liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäsenenä ovat toimineet hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen liikenne- ja viestintäministeriöstä, poliisiylitarkastaja Esko Ruokonen Poliisihallituksesta, toimitusjohtaja Matti Järvinen Liikenneturvasta ja liikenneturvallisuusjohtaja Pekka Sulander Liikennevakuutuskeskuksesta. Työryhmä kutsui sihteerikseen yli-insinööri Marcus Merinin liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuusyksiköstä.

Työryhmä on kokoontunut kahdeksan kertaa. Työnsä aikana työryhmä on kuullut nuoriso- ja perhealan, alkoholivalistuksen ja liikennealan asiantuntijoita sekä nuorisjärjestöjä ja tahoja, jotka toimivat nuorten keskuudessa.

Saatuaan työnsä päätökseen työryhmä luovuttaa kunnioittaen raporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle.

Anneli Tanttu

Anna-Liisa Tarvainen

Esko Ruokonen

Matti Järvinen

Pekka Sulander

Marcus Merin

## Sisällysluettelo

1.	Johdanto .....	8
2.	Nuorten liikenneturvallisuuksutilanne .....	9
3.	Vuoropuhelu asiantuntijoiden ja nuorten kanssa.....	11
4.	Keinoja nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuksuden parantamiseksi .....	11
4.1	Nopeuden hillintä.....	12
4.2	Mopokorttikoulutus ja mopojen virittäminen .....	12
4.3	Rajoitukset ja rikkomuksiin puuttuminen.....	13
4.4	Koulutus ja valistus.....	14
4.4.1	Liikennekasvatus kouluissa ja oppilaitoksissa .....	14
4.4.2	Perusteleva valistus ja asenteisiin vaikuttaminen.....	15
4.4.3	Kuljettajaopetus .....	15
5.	Työryhmän ehdotukset .....	16
	Liitteet .....	18

## 1. Johdanto

Tämän työn tavoitteena on arvioida erilaisia keinoja, joilla nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa. Työn tarkoituksena on kuvata tiiviisti mahdollisuuksia vaikuttaa nuorten liikenneturvallisuuteen.

Aikataulullisesti työ osuu yhteen uuden vuosia 2011–2015 koskevan valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman laadintatyön ja valmisteilla olevan ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistukseen sisältyvän kuljettajatutkintouudistuksen kanssa. Tämä työ palvelee siten samalla näitä molempia töitä.

Nuorten liikenneturvallisuuden erilliseen tarkasteluun on vahvoja perusteita. Vaikka tieliikenteen turvallisuus on parantunut nykyisellä valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman suunnitelmakaudella, niin nuorten, 15–24-vuotiaiden, kuolemat ja loukkaantumiset eivät ole vähentyneet. Nuorten liikennekuolemista menetetään eniten elinvuosia.

Nuorilla on selvästi muita kuljettajia suurempi onnettomuusriski. Riskien kasautuman on arvioitu johtuvan usean eri mekanismin yhteistuloksena. Osa riskeistä selittyy kokemattomuudella ja muilla nuorille yhteisillä tekijöillä, osa perustuu yksilölliseen riskinottoon.

Erityisesti nuorilla kuljettajilla vasta kehittymässä olevalla ajotaidolla ja ajotyylillä on olennainen merkitys onnettomuuksissa. Ajamisen taitoja voidaan opettaa ja oppia niin kuin mitä tahansa taitoja. Kuljettajan ajotyylillä on yhteydessä hänen persoonaansa ja sen kautta onnettomuuteen joutumiseen. Ajotyylillä on vaikea vaikuttaa.

Nuorten kuljettajien puutteita on selvitetty useissa tutkimuksissa. Nuoret kohdistavat katseensa ajaessaan lähelle ja kapealle alueelle, heillä on ongelmia ajolinjan seuraamisessa, he suuntaavat tarkkaavaisuutensa epäoleellisiin kohteisiin, heillä toimintojen automatisoituminen on kesken, he arvioivat vastaan tulevan auton nopeuden samaksi kuin oma nopeus ja heillä on vaarojen tunnistamisessa puutteita.

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen liittyviä erityiskysymyksiä on käyty läpi aiemminkin. Vuonna 2002 liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä pohti keinoja ja nuorten kuljettajien onnettomuusriskin alentamiseksi (LVM:n julkaisu 16/2002). Työryhmä kokosi aineistoa siitä, mitä nuorten kuljettajien onnettomuusriskistä tiedetään ja mitä asialle on eri aloilla tehtävissä. Työryhmä painotti koulujen, kuljettajakoulutuksen ja seuraamusjärjestelmän rooleja. Koulumaailmassa luodaan pohja liikenneturvallisuuden arvostukselle, kuljettajakoulutuksella kehitetään uuden kuljettajan edellytyksiä toimia liikenteessä ja rikkomuksista määrättävillä uskottavilla seuraamuksilla tuetaan koko järjestelmää.



## 2. Nuorten liikenneturvallisuustilanne

Viime vuosien tieliikenteen suotuisasta turvallisuuskehityksestä huolimatta nuorten turvallisuudessa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta 2000-luvulla (taulukko 1 ja liite 1). Nuorten osuus tieliikenteen kaikista henkilövahingoista on noussut lähes 10 %-yksikköä 2000-luvulla. Nuorten tilanne suhteessa muihin on siten heikentynyt.

Turvallisuuskehitys; 15–24-vuotiaat	1990–1999 (ka/v)	2000–2004 (ka/v)	2005–2009 (ka/v)	vuosi 2009
Kuolleet	106	85	80	73
Loukkaantuneet	2894	2620	2959	3018

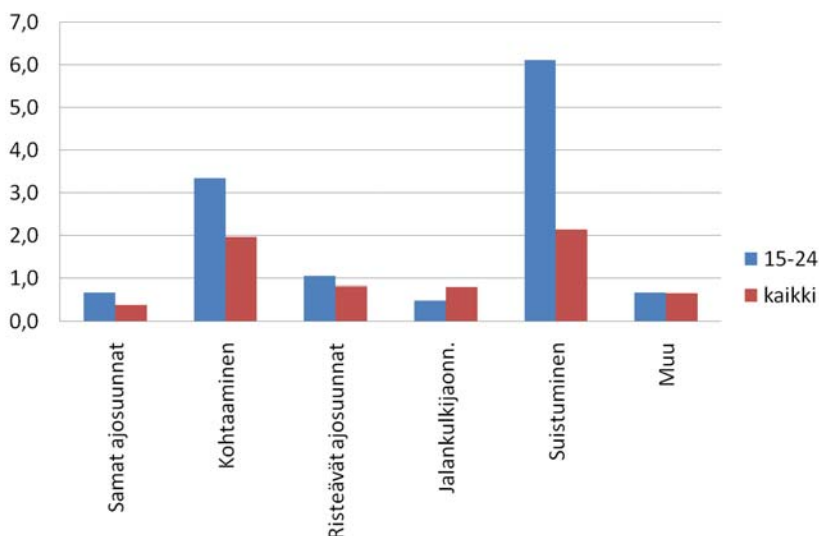
Taulukko 1. Nuorten liikenneturvallisuuskehitys

Joka neljäs tieliikenteessä menehtynyt ja joka kolmas loukkaantuneista on nuori. Nuorten riski joutua auton kuljettajana kuolonkolariin on kolminkertainen muihin kuljettajiin verrattuna.

Eniten henkilövahinkoja nuorille tapahtuu mopolla ja henkilöautolla liikuttaessa. Heille sattuu myös eniten alkoholionnettomuuksia. Nuorten vakaviin onnettomuuksiin liittyy tyypillisesti kova vauhti, alkoholin käyttö ja se, että turvavöitä ei ole kiinnitetty. He yliarvioivat helposti omaa suorituskykyään.

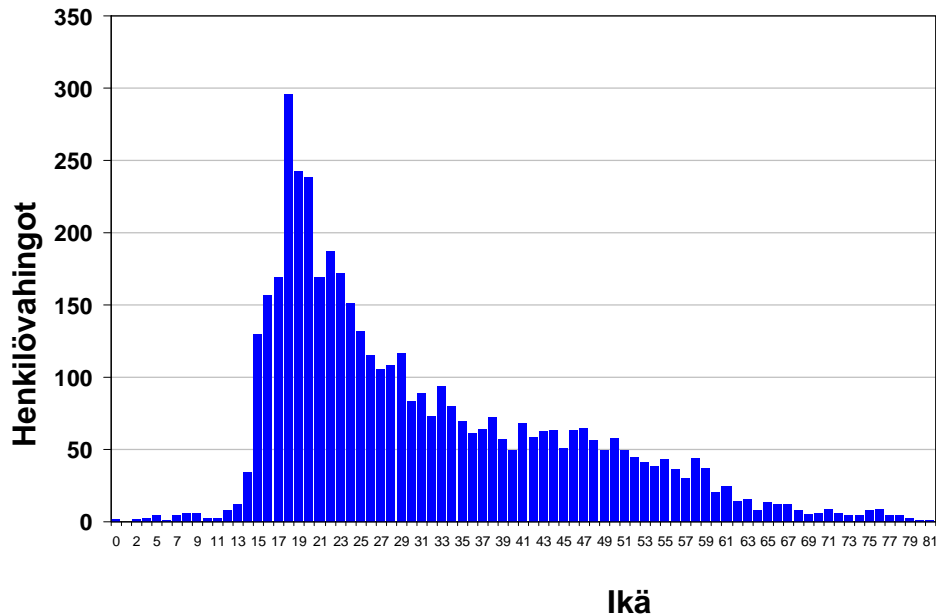
Turvallisuudesta piittaamaton ajotapa näkyy etenkin nuorten kuolonkolareissa. Tutkijalautakuntien mukaan yli 70 %:ssa niistä kysymys on ollut tahallisesta riskinotosta: on ajettu yli 20 km/h ylinopeutta, alkoholia on ollut veressä yli rangaistavuuden rajan, turvalaitteita ei ole käytetty tai on ajettu ilman ajo-oikeutta. Turun yliopistossa tehdyn analyysin mukaan 18–20-vuotiaiden yöajan kuolonkolareissa on vain 12–15 prosenttia sellaisia kuljettajia, jotka eivät ole rikkoneet edellä mainittuja liikenteen sääntöjä. Nuorten liikennekuolemista puolet tapahtuu ilta klo 10:n ja aamu klo 6:n välisenä aikana. Autossa on yleensä mukana kavereita. Tyypillinen onnettomuus on suistuminen eli ulosajo.

Väestöön suhteutettuna nuorten kuolemanriski suistumisonnettomuuksissa on lähes kolminkertainen koko väestöön verrattuna (kuva 1). Kuolemanriski kohtaamisonnettomuuksissa on lähes kaksinkertainen.



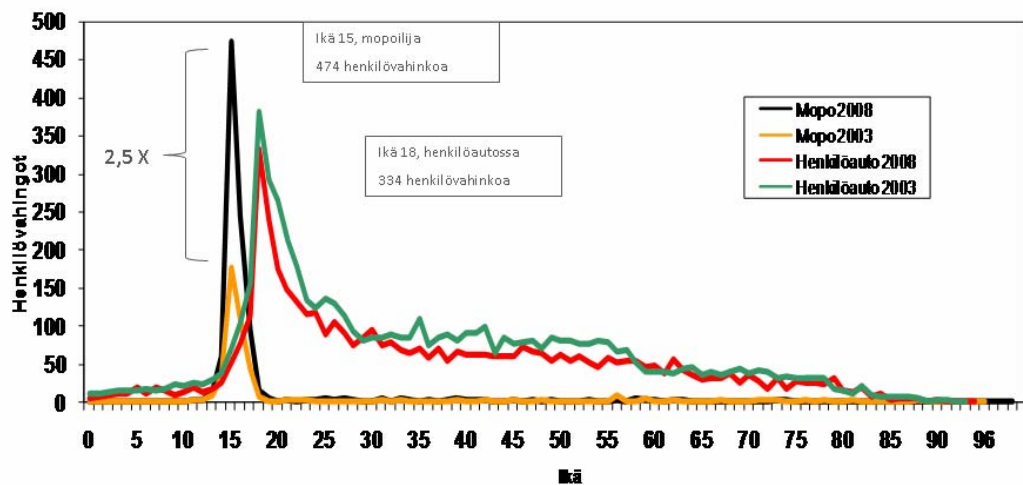
Kuva 1. Tieliikenteessä kuolleet iän ja onnettomuustyyppin mukaan 100 000 henkeä kohden (keskiarvo vuosilta 2005–2008). (Tilastokeskus ja Liikenneturva).

Rattijuopumuskolareissa vahingoittuu paljon nuoria; selvästi eniten henkilövahinkoja tapahtuu 18-vuotiaille (kuva 2). Seuraavaksi suurimpia ikäryhmiä ovat 19–20-vuotiaat ja 21–23-vuotiaat. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa noin joka kolmas nuori kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena (vähintään 0,5 ‰). Näistä noin joka kolmas on ajanut ilman ajo-oikeutta.



Kuva 2. Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa vahingoittuneen iän mukaan, kumulatiivinen kertymä 2005–2008. (Tilastokeskus ja Liikenneturva).

Viime vuosina mopoilun suosio on kasvanut vuosi vuodelta ja mopoilusta aiheutuneet henkilövahingot ovat olleet jyrkässä kasvussa (kuva 3). Mopo-onnettomuuksien taustalla on usein liian suuri tilannenopeus. Mopojen virittäminen on yleistä. Pohjoismaisessa tutkimuksessa lähes puolet suomalaispojista ja noin 15 % tytöistä kertoi moponsa olevan viritetty.



Kuva 3. Mopoilijoiden ja henkilöautoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuosina 2003 ja 2008 (Tilastokeskus ja Liikenneturva).

### 3. Vuoropuhelu asiantuntijoiden ja nuorten kanssa

Työryhmä selvitti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen liittyviä taustatekijöitä sekä näkökohtia ja toimenpideideoita kahdessa kuulemistilaisuudessa. Ensimmäisessä kuulemistilaisuudessa työryhmä keskusteli nuoris- ja perhealan, alkoholivalistuksen sekä liikennealan asiantuntijoiden kanssa tavoitteena saada tietoa nuorten käyttäytymisestä ja hyviksi havaituista toimintatavoista nuorten tavoittamiseksi ja nuoriin vaikuttamiseksi. Lisäksi tavoitteena oli saada näkemyksiä julkisuudessa esillä olleista ehdotuksista, kuljettajakohtaisten rajoitusten toimivuudesta sekä mahdollisia tuoreita ideoita nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteen parantamiseksi.

Toisessa tilaisuudessa oli koolla nuorisjärjestöjä ja tahoja, jotka toimivat nuorten keskuudessa ja joilla on kokemusta nuorten kanssa toimimisesta. Tilaisuudella pyrittiin selvittämään nuorten tuntoja ja näkemyksiä nuorten kuljettajien liikenneturvallisuudesta ja siitä, miten sitä voitaisiin parantaa nuorten omatoimisuuteen perustuvilla keinoilla.

Näissä tilaisuuksissa tuli esille tarve ottaa nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisustyöhön. Autonkuljettajina nuoret yleensä tuntevat säännöt, mutta eivät tunnista onnettomuusriskejä ja seurauksia. Tilaisuuksissa tuotiin vahvasti esille nuorten omatoimisuuden kannustaminen sekä uusien menetelmien, erityisesti ryhmäkeskustelujen ja vertaisopetuksen hyödyntäminen. Myös vanhempien roolia ja esimerkkiä pidettiin tärkeänä. Nuoria ei pidä nähdä ongelmana vaan nuoret ovat tärkeässä roolissa, kun ratkaisuja etsitään.

Yksinomaan nuoriin kuljettajiin kohdistuvia rajoituksia ei pidetty perusteltuina. Niiden käyttöönotto koettiin pikemmin epäluottamuksena. Itsenäisyyttä kohti kasvavaa nuorta tulisi kannustaa kantamaan vastuuta. Sääntöjen rikkomisen seuraukset on oltava nuorelle selvät ja seuraukset tuntuvia. Mahdollisten rajoitusten on liityttävä rikkomuksiin. Uusille kuljettajille kohdistettavat toimenpiteet eivät saisi estää harjoittelua erilaisissa olosuhteissa.

Kuulemistilaisuuksissa painotettiin myös asennekasvatuksen ja koulutuksen roolia. Tärkeänä pidettiin nuorten, kodin, koulujen ja järjestöjen yhteistyön merkitystä ja erilaisten toimintatapojen monipuolista käyttämistä ja liikenteen turvallisuusasioiden jatkuvaa ylläpitämistä.

Mopoiluun liittyen tuotiin vahvasti esille pakollisen mopokorttikoulutuksen tarve. Nuori tarvitsee sekä tiedollista ja taidollista että asenteisiin vaikuttavaa opetusta. Lisäksi nähtiin tärkeänä löytää keinoja vahvistaa vanhempien tietämystä mopoilun riskeistä ja mopojen virittämisen seurauksista. Tätä puoltaa myös se, että mopokortin suorittaja on vielä alaikäinen.

### 4. Keinoja nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Työryhmä on kartoittanut nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen liittyvää taustamateriaalia. Lisäksi se on arvioinut eri yhteyksissä esiin tuotuja nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen liittyviä näkemyksiä ja toimenpide-ehdotuksia. Arvioinnissa on hyödynnetty myös työryhmän järjestämässä asiantuntija- ja nuorisjärjestökuulemisissa esiin nousseita näkökohtia ja -kantoja.

Työryhmä on jaotellut keinoja neljään ryhmään

- nopeuden hillintä
- rajoitukset ja rikkomuksiin puuttuminen
- mopokortti ja mopojen virittäminen
- koulutus ja valistus

Nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi on esitetty erilaisia kuljettajakohtaisia rajoituksia. Työryhmän järjestämissä kuulemistilaisuuksissa pelkästään nuoriin kuljettajiin kohdistuviin rajoituksiin suhtauduttiin kuitenkin kielteisesti. Pienen riskiryhmän käyttäytymisen perusteella ei tulisi rangaista koko ikäryhmää.

#### 4.1 Nopeuden hillintä

Työryhmän mielestä nopeuksiin vaikuttaminen on erittäin tärkeä turvallisuustoimi. Työryhmä pitää nopeuden kuljettajakohtaista rajoittamista mahdollisena seuraamustoimenpiteenä. Nuorten kanssa käydyn vuoropuhelun perusteella nuoret ovat valmiit hyväksymään sen, että rikkomuksista seuraa tiukkoja seuraamuksia. Rikottuaan toistuvasti sääntöjä, uusi kuljettaja voitaisiin määrätä käyttämään teknistä nopeusrajoitinta tai esimerkiksi satelliittipaikannukseen (GPS) perustuvaa ajoneuvon seurantajärjestelmää.

Ajoneuvon seurantajärjestelmien, esimerkiksi GPS-pohjaisten järjestelmien hyödyntämiseen ja kehittämiseen liittyy mahdollisuuksia, joiden toimivuutta työryhmän mielestä on tarpeen tutkia ja selvittää. Niitä on Suomessa jossain määrin kokeiltu ja testattu mm. taksiliikenteessä ja ajo-opetustilanteissa. Automaattisista ajopäiväkirjoista on olemassa kaupallisia sovelluksia. Pohjois-Savossa on käynnistymässä kokeilu, jonka tavoitteena on arvioida, kuinka nuorten ajotapoihin voidaan vaikuttaa ajotottumusten seuraamisen avulla. Siinä hyödynnetään digitaalista ajoseurantalaitetta, joka rekisteröi auton tapahtumat (voimakkaat kiihdytykset, jarrutukset, ajonopeudet). Tutkimuksessa kerätään kokemuksia nuorten kuljettajien suhtautumisesta digitaalisen ajoseurantalaitteeseen.

Työryhmä suhtautuu kielteisesti ehdotukseen siitä, että kaikille uusille kuljettajille määrättäisiin alempi nopeusrajoitus – joko ilman ulospäin näkyvää merkkiä tai osoitettuna kuljettajakohtaisella merkillä (ns. 80 km/h:n lätkä). Yleiseen kuljettajakohtaiseen nopeusrajoitukseen liittyy turvallisuuden kannalta monia kysymyksiä. Mitä yhtenäisempi liikennevirran nopeus on, sitä turvallisempaa ajaminen on. Kuljettajakohtaista rajoitusta olisi voitava valvoa tehokkaasti, jotta se vaikuttaisi myönteisesti nuorten kuljettajien liikennesääntöjen noudattamiseen. Kuljettajakohtaista rajoitusta ei voida valvoa automaattisilla valvontalaitteilla. Työryhmä totesi lisäksi, että huomattava osa vakavista onnettomuuksista sattuu tilanteissa, joissa ajonopeus on ollut huomattavasti suurempi kuin suurin sallittu nopeus. Kuljettajakohtaista rajoitusta osoittavaa 80 km/h:n lätkää on myös pidetty leimaavana.

#### 4.2 Mopokorttikoulutus ja mopojen virittäminen

Nykyisin mopokortin saaminen edellyttää kuljettajatutkinnon teoriakokeen hyväksyttyä suorittamista. Pakollista opetusta ei ole.

Mopokorttikoulutuksen ja siihen liittyvän tiedollisen ja taidollisen koulutuksen merkitystä painotettiin vahvasti kuulemistilaisuuksissa. Nuorten mielestä nykyisen mopokortin suorittamisesta saa heikot eväät liikenteeseen. Myös nuorten parlamentti otti huhtikuussa 2010 kantaa mopokortin ajokokeen puolesta.

Onnettomuustilastot osoittavat tarvetta lisätä mopoilijoiden tietoja ja taitoja. Mopoilijalle on tarpeellista antaa tietoa mopoilun riskeistä, kuten virittämisen seurauksista. Myös nuorten mopoilijoiden vanhempien tietämystä mopoilun turvallisuudesta tulee lisätä. Mopokoulutus tulisi järjestää siten, että nuorten vanhemmat osallistuisivat siihen esimerkiksi koulutuksen alussa kuulemaan ja keskustelemaan mopoilusta.

Viritetyllä mopolla tieliikenteessä ajaminen on laitonta. Mopojen viritysmahdollisuuksia on useita ja viritystapojen valvonta on hankalaa. Kuulemistilaisuuksien perusteella ennen

kaikkea vanhempien tietoisuutta virittämisen riskeistä ja seurauksista olisi syytä parantaa. Huomiota tulisi kiinnittää myös mopojen maahantuojien ja myyntiliikkeiden informointiin.

Virittämisen seurauksia tunnetaan huonosti. Virittämisestä kiinni jäämisen kustannukset voivat olla yhteensä yli tuhat euroa. Kustannukset koostuvat sakoista, veroista ja liikennevakuutusmaksuista. Seurauksena voi olla myös ajokielto ja moottoripyörän tai auton ajokortin lykkääntyminen.

Pohjoismaisena yhteistyönä tehdyssä tutkimuksessa viritetyllä mopolla ajaneista nuorista yli 80 prosenttia ilmoitti, että heidän vanhempansa tietävät mopon olevan viritetty. Pojat viritävät yleensä moponsa itse. Tytöistä yli puolet vastasi, että heidän vanhempansa olivat viritäneet mopon.

#### 4.3 Rajoitukset ja rikkomuksiin puuttuminen

Suomen ajokieltojärjestelmässä ajokielto määrätään rikkomusten vakavuuden ja lukumäärän perusteella. Seuraamus ankaroituu portaittain. Vakavimmat johtavat ajokieltoon jo yhden rikoksen perusteella ja lievemmät rikkomukset toistuvina. Tuomioistuimien määrää rattijuopumusrikoksiin ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyneelle kuljettajalle ajokiellon tai ehdollisen ajokiellon. Muista rikoksista ja rikkomuksista poliisi määrää kuljettajalle ajokiellon tai antaa varoituksen. Kuljettajalle lähetetään muistutuskirje yhtä rikkomusta ennen kuin ajokielto on määrättävissä toistuvien rikkomusten perusteella.

Jo nykyisin uusien kuljettajien toistuviin rikkomuksiin puututaan muita kuljettajia herkemmin. Tämä koskee kaikkia uusia kuljettajia lyhytaikaisen ajokortin voimassaoloaikana, ei siis pelkästään nuoria.

Työryhmä pitää tärkeänä, että uusien kuljettajien valvontaa tehostetaan ja että rikkomuksia seurataan. Niihin tulee voida puuttua herkemmin kahden ensimmäisen vuoden ajan riippumatta lyhytaikaisen ajokortin voimassaoloajasta.

Poliisin puhuttelulla on mahdollista vaikuttaa kuljettajan myöhempään ajokäyttäytymiseen. Työryhmän mielestä poliisin ajokieltoasian käsittelyä varten tulisi rikkomuksiin syyllistyneiden uusien kuljettajien puhutteluun kehittää yhtenäinen sisältörunko. Puhuttelun vähimmäiskesto voitaisiin myös määritellä. Tämä voitaisiin toteuttaa kokeiluna, jonka perusteella menettelyä voitaisiin kehittää edelleen ja arvioida sen laajentamiseen liittyviä resurssikysymyksiä.

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseksi on esitetty erilaisia pelkästään nuorille kuljettajille kohdistettuja kieltoja ja rajoituksia. Näitä ovat esimerkiksi yöajo- tai viikonloppuajokielto tai kielto ajaa ikätovereiden kanssa. Työryhmän mielestä täysikäisen ihmisen oikeutta liikkua ei ole perusteltua rajoittaa esimerkiksi vuorokauden ajan tai viikonpäivän mukaan. Uusilla kuljettajilla on oltava mahdollisuus harjaannuttaa ajotaitoaan erilaisissa olosuhteissa. Tällaisia rajoituksia on käytetty yleensä niissä maissa, joissa ajo-oikeuden voi saada jo 16-vuotiaana. Silloin kyseessä on tavallisesti ajokokelas-kortti ja rajoitukset päättyvät, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta.

Lisäksi on esitetty avattujen alkoholipullojen kieltämistä ajoneuvoissa. Tätä työryhmä pitää valvonnan kannalta ongelmallisena.

Nuorille kuljettajille on ehdotettu myös kokeneita kuljettajia alhaisempaa rattijuopumuksen promillerajaa. Ehdotus perustuu siihen, että kokemattomilla uusilla kuljettajilla, joista suurin osa on nuoria, on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipi-

toisuuksilla. Alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin sellaisiin kuljettajan toimintoihin, jotka eivät ole vähäisen ajokokemuksen takia vielä automatisoituneita.

Työryhmä pitää parempana vaihtoehtona, että promillerajaa laskettaisiin kaikille kuljettajille, ei pelkästään uusille. Kaikkia koskeva promillerajan alentaminen olisi painokas viesti siitä, että alkoholi ja ajoneuvon kuljettaminen eivät kuulu yhteen.

Tutkimusten mukaan promillerajan laskeminen 0,5:stä alemmas on tieliikenteen turvallisuuden näkökulmasta tehokas toimenpide ja valtaosa kansasta pitää sitä myönteisenä toimenpiteenä. Siitä hyötyisivät eniten uudet/nuoret kuljettajat, joiden osuus rattijuopumuksesta aiheutuvista henkilövahingoista on suurin eli 30 %.

Promillerajan laskemisen yhteydessä tulisi poliisille hankkia siirrettäviä tarkkuusalkometreja ja ajoneuvotietokoneita sekä nopeuttaa seuraamuskäsittelyä ja varmistaa, että alemman promillerajan valvonta ei vie resursseja vakavampien liikenne rikkomusten valvonnalta.

Nuorten kuljettajien rattijuopumukseen on työryhmän mielestä syytä puuttua mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Käytännössä tämä tarkoittaa rattijuopumusrikoksesta määrättävien rangaistusten tiukentamista. Uusi kuljettaja voitaisiin määrätä jo ensimmäisestä rattijuopumusrikoksesta käyttämään alkoluukkoa.

Nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi on myös ehdotettu turvalaitteiden käyttöpakon tiukennusta. Työryhmä pitää turvalaitteiden (turvavyö sekä moottoripyörä- ja mopokypärä) käytön edistämistä kaikkien ikäryhmien liikenneturvallisuuden kannalta tärkeänä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien arvion mukaan vuosina 2004–2008 tutkituissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuolleista 41 % (268 hlöä) olisi voinut pelastua kuolemalta käyttämällä turvavyötä tai kypärää. Työryhmä esittää, että turvalaitteiden käyttämättömyys tulee ottaa yhtenä tekijänä huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa.

#### 4.4 Koulutus ja valistus

##### 4.4.1 Liikennekasvatus kouluissa ja oppilaitoksissa

Perheen ja kodin merkitys on tärkeä lasten liikenneasenteiden muokkautumisessa. Päiväkodin ja koulun antamalla liikennekasvatuksella, jota tehdään yhteistyössä kotien kanssa, on tärkeä merkitys elinikäisen liikennekasvatuksen ja lasten ja nuorten turvallisen liikkumisen kannalta. Opettajien valmennusta liikenneasioiden käsittelyyn tulee tehostaa liikennekasvatuksen varmistamiseksi.

Perusopetuksen opetussuunnitelmien perusteet antavat hyvät lähtökohdat liikennekasvatuksen toteuttamiseen. Koulujen väliset erot liikennekasvatuksessa ovat kuitenkin suuria. Nykyisellään liikennekasvatuksen määrä käytännössä vähenee yläkoulussa. Liikenneasioiden käsittelyn tarve ei kuitenkaan vähene. Sen sisällöt vain muuttuvat sitä mukaa, kun lasten ja nuorten liikkumisympäristö laajenee ja liikkuminen lisääntyy ja monipuolistuu. Moottoriajoneuvojen kuljettaminen tuo mukanaan uusia riskejä, haasteita ja vastuu- ta.

Työryhmän mielestä liikennekasvatuksen asema perusopetuksessa on turvattava opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa ja opettajien täydennyskoulutuksessa. Liikennekasvatus tulisi sisällyttää tiettyjen oppiaineiden tavoitteisiin sekä osaksi yhtä ainekoko- naisuutta kuten tähänkin asti. Liikennekasvatusta on tarpeen antaa vähintään neljä oppi- tuntia jokaisella peruskoulun vuosiluokalla. Liikenneturvallisuuden tulisi näkyä myös kou- lun arvoissa ja toimintakulttuurin kuvauksissa.

Toisen asteen (lukioiden ja ammatillisten oppilaitosten) opetuksessa liikennekasvatus toteutuu epätasaisesti ja satunnaisesti erilaisina teematilaisuuksina ja asiantuntijoiden vierailuina. Niitä koskevassa uudessa opetussuunnitelmassa liikenteen turvallisuusasioiden käsittelyä tulisi merkittävästi lisätä.

Nuorisojärjestöjen kuulemisissa pidettiin tärkeänä nuorten omatoimisuuden kannustamista ja uusien menetelmien käyttöön ottoa. Toisen asteen ja korkeakouluopetuksessa liikenteen turvallisuusaiheita olisi mahdollista käsitellä mm. liikenneturvallisuuden teemapäivinä, opinnäytetöissä ja poikkitieteellisinä teemoina. Myös oppilaskuntia tulisi aktiivoida liikenneasioissa.

Liikenneturva on käyttänyt uusina keinoina nuorten valistuksessa mm. ryhmäkeskustelua ja vertaisopetusta esimerkiksi puolustusvoimissa. Liikenneonnettomuuksissa vammautuneet nuoret ovat käyneet oppilaitoksissa kertomassa omasta tapauksestaan. Tunteiden kautta vaikuttaminen on osoittautunut koskettavaksi keinoksi käsitellä liikenteen turvallisuuskysymyksiä.

#### 4.4.2 Perusteleva valistus ja asenteisiin vaikuttaminen

Työryhmän järjestämissä kuulemistilaisuuksissa korostui asennekasvatuksen ja koulutuksen merkitys. Nuoret yleensä tuntevat säännöt, mutta ajamisen riskejä ei tunnusteta eikä onnettomuuksien seurauksia tunneta. Ne tulisi ottaa viestinnän ydinaiheiksi.

Liikennekasvatuksen ohella nuoriin vaikuttamisessa tulee käyttää monipuolisia keinoja. Kampanjoiden tehtävänä on nostaa ongelmat esiin ja keskusteltaviksi. Nuorten lähipiirillä kuten perheellä ja kavereilla on usein ratkaiseva merkitys viestien perille saamisen kannalta. Niiden kautta tulevat viestit koetaan luotettaviksi. Myös järjestöjen ja nuorisoyhteisöjen kanssa tehtävä yhteistyö on tärkeässä osassa. Ne voivat toimia väylinä nuorten saamiseksi mukaan turvallisuustyöhön tarjoamalla vertaistoimintaan perustuvia työtapoja.

Kuulemistilaisuudessa painotettiin nuoren oman ajattelun käynnistämisen ja asioiden oman oivaltamisen merkitystä. Nuorten kiinnostus kestävän kehityksen edistämiseen ja ilmastonmuutoksen torjumiseen tarjoaa yhteistä pintaa myös tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi (liikkumisen vähentäminen, kulkumuotovalintaan vaikuttaminen ja älytekniikan hyödyntäminen). Tätä voidaan hyödyntää sekä valistuksessa että keinona tarjota nuorille mahdollisuutta osallistua liikenteen suunnitteluun.

Nuorten liikenneturvallisuutta voidaan parhaiten edistää kehittämällä koko liikennejärjestelmää. Tiestön parantaminen, lainsäädännön uudistaminen, valvonnan tehostaminen ja ajoneuvojen kehittäminen ovat siinä keskeisiä keinoja. Niiden hyväksymistä ja omaksumista voidaan edesauttaa tarjoamalla niille viestinnällä riittävät perustelut ja toimintaohjeet. Kuulemistilaisuuksien perusteella myös nuoret ovat valmiita hyväksymään koviakin keinoja turvallisuuden parantamiseksi, kunhan niiden perusteista ja merkityksestä annetaan riittävästi ja avoimesti tietoja.

#### 4.4.3 Kuljettajaopetus

Vireillä olevan ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä on valmisteltu myös kuljettajakoulutus uudistusta B-korttia varten.

Uudistuksen pohjaksi on tehty laaja taustatyö, jonka perusteella ollaan esittämässä, että kuljettajakoulutuksessa lisättäisiin ajo-opetuksen määrää. Ensimmäisen ja toisen vaiheen väliin jäävää niin sanottua välivaihetta lyhennettäisiin ja sen merkitystä korostettaisiin aktiivisena harjoittelu- ja itsearviointivaiheena. Opetuslupaopetuksessa autokoulun ja

kodin yhteistyötä lisättäisiin. Kuljettajaopetuksessa painopistettä siirrettäisiin teknisestä ajoneuvon käsittely- ja liikennetilanteiden hallintaopetuksesta ennakoivampaan ja pohtivampaan suuntaan. Työryhmä pitää näitä esityksiä tärkeinä.

## 5. Työryhmän ehdotukset

Työryhmän keskeisenä näkemyksenä on, että nuoria ei tule nähdä vain liikenteen ongelmana vaan heillä on myös tärkeä rooli liikenteen ongelmien ratkaisemisessa. Nuoria ei tule nähdä yhtäläisenä joukkona eikä heidän ongelmiaan voida ratkaista yksittäisillä toimenpiteillä. Työryhmä ei pidä perusteltuna kaikkien nuorten liikkumisen rajoittamista. Nuorilla on oltava mahdollisuus harjaannuttaa ajotaitoaan erilaisissa olosuhteissa.

Työryhmä yhtyy vuonna 2002 toimineen työryhmän näkemyksiin, että kaikkien nuorten liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tehokkaimmin yleiset liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet. Liikennejärjestelmän on kokonaisuutena oltava turvallinen myös nuorille, joiden kuljettajakokemus on vähäistä. Liikenne rikkomuksiin on puututtava nykyistä herkemmin, nopeammalla menettelyllä ja uskottavilla seuraamuksilla. Näillä keinoilla vaikutetaan erityisesti nuoriin riskikuljettajiin, mutta niiden tarkoitus on myös ohjata kaikkien nuorten ajotapoja.

Työryhmän kannanotot ja ehdotukset ovat seuraavat:

### I. Työryhmä pitää välttämättömänä seuraavien asioiden toteuttamista ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä

- **Kuljettajakoulutus uudistuksessa** ajo-opetuksen määrää lisätään.
  - Autokouluissa ajo-opetuksen määrää lisätään.
  - Ensimmäisen ja toisen vaiheen väliin jäävää välivaihetta lyhennetään ja sen merkitystä korostetaan aktiivisena harjoittelu- ja itsearviointivaiheena.
  - Opetuslupaopetuksessa autokoulun ja kodin yhteistyötä lisätään.
- **Mopokortin saaminen** edellyttää pakollista koulutusta ja nykyistä laajempaa tutkintoa. Mopokoulutus tulisi järjestää siten, että nuorten vanhemmat osallistuisivat siihen esimerkiksi koulutuksen alussa kuulemaan ja keskustelemaan mopoilusta. Mopoilijalle ja tämän vanhemmille tuotetaan tietopaketti turvallisuudesta ajamisesta ja mopojen virittämisen riskeistä ja seurauksista.
- **Uusien kuljettajien valvontaa** tehostetaan ja rikkomuksia seurataan ja niihin puututaan herkemmin kahden ensimmäisen vuoden ajan riippumatta lyhytaikaisen ajokortin voimassaoloajasta.
- **Turvallisuuden käyttämättömyys** otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa.

### II. Työryhmän muut ehdotukset

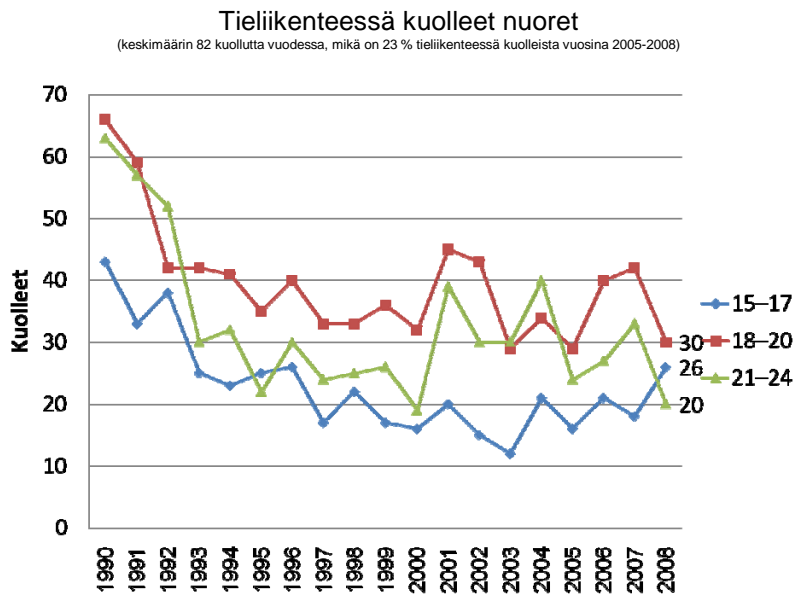
- Poliisin ajokieltoasian käsittelyyn liittyvää **puhuttelumenettelyä** kehitetään siten, että rikkomukseen syyllistyneen uuden kuljettajan puhutteluun kehitetään yhtenäinen sisältörunko ja mahdollisesti vähimmäiskesto. Menettely toteutettaisiin uusille kuljettajille kokeiluna. (SM)
- Uusi kuljettaja voidaan määrätä käyttämään **alkolukkoa** jo ensimmäisestä rattijuopumusrikoksesta. (LVM)
- Pidemmällä aikavälillä kehitetään ja otetaan seuraamustoimenpiteenä käyttöön esimerkiksi satelliittipaikannukseen perustuvia **ajoneuvon seurantajär-**



**jestelmiä**, jotka raportoivat kuljettajan rikkeistä ja joilla voidaan seurata missä, millä nopeudella ja millä ajotavalla kuljettaja ajaa. (LVM/uusi valtakunnallinen liikenneturvallisuuksuunnitelma)

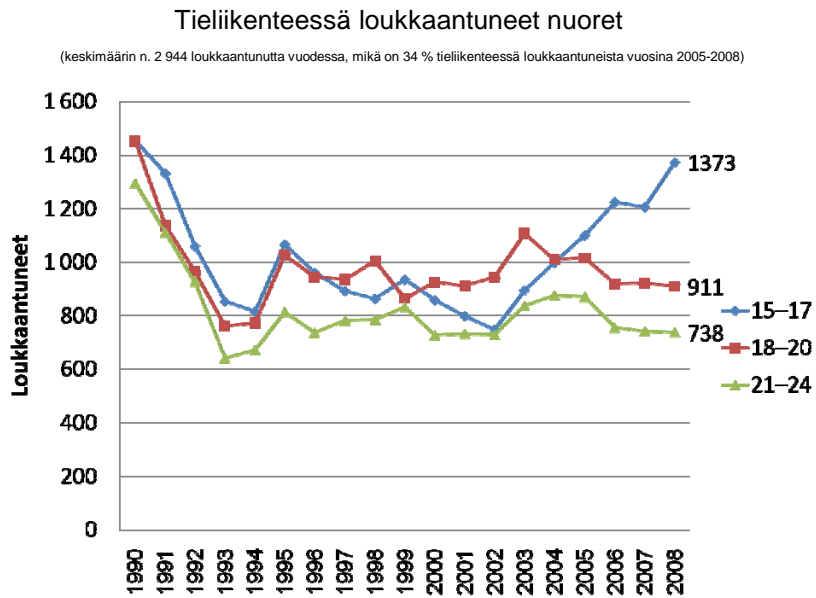
- Kaikkien kuljettajien **promillerajaa** lasketaan 0,2:een. Tämä edellyttää siirrettävien tarkkuusalkometrien ja ajoneuvotietokoneiden hankkimista, seuraamuskäsittelyn nopeuttamista ja sitä, että valvonta ei vie resursseja vakavampien liikenneerikkomusten valvonnasta. (OM)
- **Liikennekasvatuksen asema** perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa on turvattava opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa ja opettajien täydennyskoulutuksessa. Liikennekasvatusta on tarpeen antaa vähintään neljä oppituntia jokaisella peruskoulun vuosiluokalla. Liikenneturvallisuuden tulisi näkyä myös koulun arvoissa ja toimintakulttuurin kuvauksissa. (OPM/OPH/Liikenneturva)
- Otetaan **nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuuustyöhön**. Kehitetään vertaistoimintaan perustuvia toimintatapoja ja käynnistetään vuoropuhelua nuorisjärjestöjen ja kuntien nuorisotyön kanssa. Kannustetaan nuoria omatoimisuuteen mm. hyödyntämällä sosiaalista mediaa. (OPM/OPH/Liikenneturva)

## LIITE 1



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva.

3



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva, tilastointiperusteet muuttuneet vuosina 1995 &amp; 2003.

7

## LIITE 2

**KUULEMISTILAISUUKSIIN OSALLISTUJAT****Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta koskeva asiantuntijakuuleminen liikenne- ja viestintäministeriössä 5.3.2010**

Ritva Varamäki	Terveyden edistämisen keskus
Päivi Honkatukia,	Nuorisotutkimusverkosto
Immo Parviainen	OPM/Nuorisoyksikkö
Anna Puusniekka	Mannerheimin Lastensuojeluliitto
Sami Mynttinen	Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi
Harri Peltola	VTT/Liikenneturvallisuus

**Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta koskeva keskustelutilaisuus liikenne- ja viestintäministeriössä 9.3.2010**

Susanna Haapalainen	Suomen Ammattiin Opiskelevien Liitto - SAKKI ry
Pekka Höök	Helsingin poliisilaitos, Liikenne- ja erityispoliisi
Tuomas Kurttila	Vanhempainliitto
Marko Laitinen	Riihimäen kaupunki, nuorisotoimi
Hanna-Mari Manninen	Allianssi
Merja Nikkinen	Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturvallisuusyksikkö
Jari Pajunen	Liikkuva Poliisi
Antero Peiponen	Suomen Autokoululiitto
Eva Roos	Valtion nuorisoasiain neuvottelukunta
Laura Simik	Suomen Lukiolaisten Liitto
Leena Sipilinen	Terveys ry
Ilona Vihlman	Suomen Ammattikorkeakouluopiskelijakuntien liitto SAMOK
Merja Winha-Järvinen	Nurmijärven nuorisotoimi
Heikki Vuojakoski	Nuorten Akatemia