

SISÄLLYSLUETTELO

| | |
|---|----|
| 1 JOHDANTO | 13 |
| 2 TURVALLISUUSTILANNE | 14 |
| 2.1 Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet 15-24 -vuotiaat | 14 |
| 2.2 Eri ikäisten riski joutua auton kuljettajana kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen | 15 |
| 2.3 Kehityksen tarkastelua | 16 |
| 3 NUORET KULJETTAJAT | 17 |
| 3.1 Nuorten liikenneonnettomuuksien syistä | 17 |
| 3.2 Riskikäyttäytymisen yhteys nuorten vakaviin onnettomuuksiin | 18 |
| 3.2.1 Ajotapa ja liikenneerikkomukset | 18 |
| 3.2.2 Liikenneonnettomuudet | 19 |
| 3.2.3 Erityistapaukset | 21 |
| 4 KOULUTUS ENNEN AJOKORTTI-IKÄÄ | 22 |
| 4.1 Liikennekasvatus kouluissa | 22 |
| 4.2 Mopokoulutus | 22 |
| 4.3 Vapaaehtoinen liikennekasvatus | 23 |
| 4.4 Kehittämiskohteita | 23 |
| 5 KULJETTAJAOPETUS JA KULJETTAJANTUTKINTO | 24 |
| 5.1 Ajokorttiin tähtäävä kuljettajaopetus | 24 |
| 5.1.1 Ajokorttikoulutus Suomessa | 24 |
| 5.1.1.1 Kuljettajaopetuksen I-vaihe | |
| 5.1.1.2 Kuljettajantutkinto ja lyhytaikainen ajokortti | 25 |
| 5.1.1.3 Kuljettajaopetuksen II-vaihe ja varsinainen ajokortti | 26 |
| 5.1.2 Ajokorttikoulutus muissa Pohjoismaissa | 26 |

| | |
|---|-----------|
| 5.1.3 Ajokorttikoulutus Euroopassa | 26 |
| 5.1.3.1 Yhteisön lainsäädäntö | 26 |
| 5.1.3.2 Kuljettajakoulutuksen EU-projektit | 27 |
| 5.1.4 Kehittämiskohteita | 28 |
| 5.2 Liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien koulutus | 29 |
| 5.2.1 Liikenneopettajien koulutus | 29 |
| 5.2.2 Tutkinnon vastaanottajien koulutus | 29 |
| 5.2.3 Kehittämiskohteita | 29 |
| 6 AJO-OIKEUTEEN LIITTYVÄT SEURAAMUKSET | 30 |
| 6.1 Seuraamukset toistuvista rikkomuksista | 30 |
| 6.1.1 Ajokiellon pituus | 31 |
| 6.1.2 Virhepistejärjestelmä | 31 |
| 6.2 Kehittämiskohteita | 32 |
| 6.2.1 Puhuttelutilaisuudet | 33 |
| 6.2.2 Ajokieltojen pituudet | 34 |
| 6.2.3 Järjestelmän viiveet | 34 |
| 7 AJAMISTA OHJAAVAT JA RAJOITTAVAT KEINOT | 35 |
| 7.1 Kuljettajakohtainen nopeusrajoitus | 35 |
| 7.2 Muita erityusrajoituksia nuorille kuljettajille | 35 |
| 8 TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET | 36 |
| 8.1. Yhteenveto | 36 |
| 8.2 Kouluikäiset nuoret | 37 |
| 8.3 Kuljettajaopetuksen kehittäminen | 37 |
| 8.4 Seuraamusjärjestelmän tehostaminen | 38 |
| 8.5 Lopuksi | 39 |
| Lähteet | 40 |

1 JOHDANTO

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001 – 2005 ja siihen pohjautuvassa valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.1.2001 edellytetään, että nuorten kuljettajien onnettomuusriskin alentamiseksi valmistellaan tavoitteellinen kokonaisuohjelma, jossa käsitellään kuljettajien koulutusta sekä uuteen ajokorttiin mahdollisesti liitettävien ohjaavien ja ajo-oikeutta rajoittavien toimien käyttöä. Myös toistuvasti liikennerikkomuksiin syyllistyneiden seuraamusjärjestelmän kehittämiseen on kiinnitettävä huomiota.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän edellä mainittua tehtävää varten. Työryhmä on koonnut aineistoa siitä, mitä nuorten kuljettajien onnettomuusriskistä tiedetään ja mitä asialle on eri aloilla tehtävissä. Kokonaiskartoitus on ollut tarpeen, koska toteutetut muutokset on tehty yksittäisinä ja toisistaan irrallisina, esimerkkeinä kuljettajaopetuksen muuttaminen kaksivaiheiseksi ja ajo-kiellon määrääminen toistuvista rikkomuksista.

Nuorilla kuljettajilla tarkoitetaan 15 - 24 -vuotiaita moottoriajoneuvon kuljettajia. Tässä työssä keskitytään erityisesti nuoriin henkilöauton kuljettajina.

Nuorilla kuljettajilla on muita kuljettajia suurempi onnettomuusriski. Ensimmäistä vuottaan ajavat aiheuttavat onnettomuuden viisi kertaa useammin kuin kuusi vuotta ajokokemusta hankkineet kuljettajat. Tällä perusteella työryhmä asetti erityistavoitteen nuorten kuljettajien turvallisuuskehitykselle: Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustason pitää lähentyä muiden kuljettajien turvallisuustasoa. Eri toimenpiteillä pyritään paitsi nuorten erityisen korkean riskin alentamiseen myös riskialttiin ajan lyhentämiseen.

Nuorten kuljettajien riskikasauman on arvioitu johtuvan usean eri mekanismin ja selityksen yhteistuloksena. Osa riskeistä selittyy kokemattomuudella ja muilla nuorille yhteisillä tekijöillä ja osa perustuu yksilölliseen riskinottoon.

Työryhmä arvioi laajan asiantuntijajoukon avustamana erilaisia nuorten riskejä selittäviä tekijöitä ja etsi niihin ratkaisukeinoja. Työryhmä käsitteli kokouksissaan asioita aihekokonaisuuksittain ja kuuli niihin liittyen asiantuntijoita. Lisäksi järjestettiin työn käynnistymisvaiheessa keskustelutilaisuus, johon osallistui alan tutkijoita ja järjestöjen edustajia. Tiedonkeruuvaiheessa tilattiin asiantuntijatietoon perustuva selvitys nuorten kuljettajien vahinkoriskeistä. Tämän selvityksen valmistuttua järjestettiin vielä aiheeseen liittyvä seminaari, johon oli kutsuttu ne nuorten liikenneturvallisuuteen perehtyneet tutkijat, jotka olivat vastanneet asiantuntijakyselyyn. Toisena aiheena tässä seminaarissa käsiteltiin kuljettajaopetuksen projekteja Euroopassa.

2 TURVALLISUUSTILANNE

2.1 Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet 15 – 24-vuotiaat

Kuolleet

Tieliikenteessämme kuoli 1990-luvulla keskimäärin 102 nuorta vuodessa. Lukumääräisesti eniten kuoli 18 – 20-vuotiaita, keskimäärin 41 vuodessa.

Kuolleiden määrä on vähentynyt 40 prosenttia verrattaessa viime vuosikymmenen alun kolmivuotiskautta vuosikymmenen lopun kolmivuotiskauteen nuorten ryhmässä ja 35 prosenttia muun ikäisillä. Nuorten liikennekuolemien osuus kaikista liikennekuolemista oli 33 prosenttia vuonna 1990 ja 17 prosenttia vuonna 2000.

Kuolemanriski (kuolemien määrä/ikäryhmän 100 000 henkeä) on samalla tavalla tarkasteltuna vähentynyt 51 prosenttia nuorten ryhmässä ja 36 prosenttia muun ikäisillä. Kuolemanriskin muutos oli vähäisin 18 – 20-vuotiailla, joiden riski kuolla liikenteessä on 2,5-kertainen verrattuna liikenteessä parhaiten selviytyvään ikäryhmään (35 – 44-vuotiaat).

Loukkaantuneet

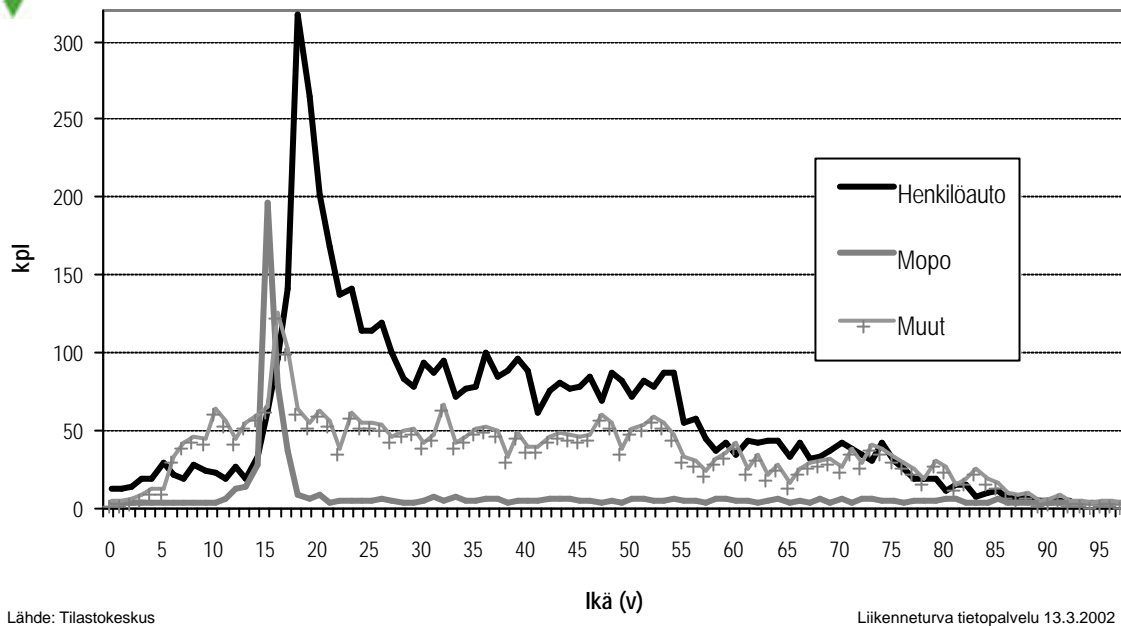
Tieliikenteessä loukkaantui 1990-luvulla keskimäärin 2837 nuorta vuodessa. Lukumääräisesti eniten loukkaantui 18 – 20-vuotiaita, keskimäärin 980 vuodessa.

Loukkaantuneiden määrä on vähentynyt 27 prosenttia verrattaessa viime vuosikymmenen alun kolmivuotiskautta vuosikymmenen lopun kolmivuotiskauteen nuorten ryhmässä ja muun ikäisillä 22 prosenttia. Nuorten liikenteessä loukkaantuneiden osuus kaikista liikenteessä loukkaantuneista oli 33 prosenttia vuonna 1990 ja 30 prosenttia vuonna 2000.

Loukkaantumisriski (loukkaantuneiden määrä/ikäryhmän 100 000 henkeä) on samalla tavalla tarkasteltuna vähentynyt 29 prosenttia nuorten ryhmässä ja 24 prosenttia muun ikäisillä.

Hyvästä kehityksestä huolimatta nuorten henkilövahinkojen määrä muodostaa edelleen suurimman onnettomuuskasauman tieliikenteessä.

Seuraavassa kuvassa näkyy henkilövahinkojen määrä iän mukaan. Kulikutapa on eroteltu siten, että henkilöauto ja mopo ovat omina ryhminään ja muut tienkäyttäjryhmät on yhdistetty.

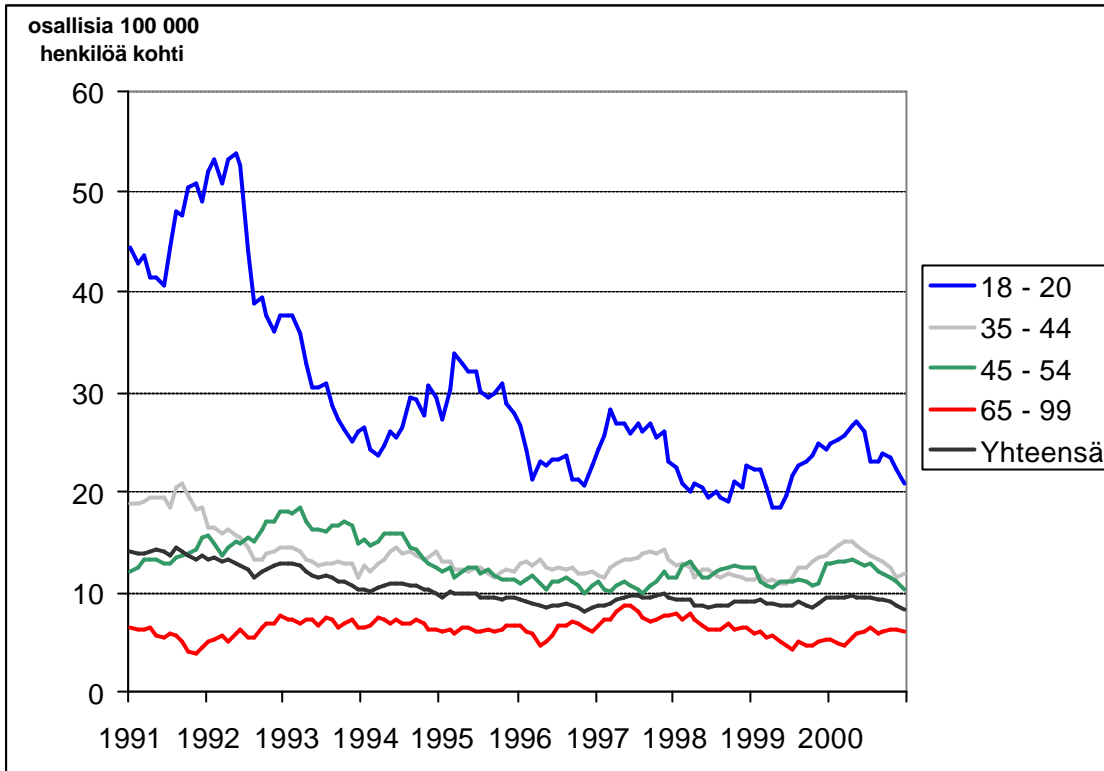


Kuva 1. Henkilövahinkojen määrä iän mukaan tienkäyttäjryhmittäin vuonna 2000

2.2 Eri ikäisten riski joutua auton kuljettajana kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen

Seuraavan kuvan avulla on tarkastelu eri ikäisten riskiä (100 000 henkilöä kohden) joutua kuolemaan johtavaan tieliikenneonnettomuuteen autonkuljettajana. Mukana tarkastelussa olivat: 18–20, 35–44, 45–54 ja yli 65-vuotiaiden ryhmät. Kuviot on piirretty 12 kuukauden liukulukuina siten, että tietyn ajankohdan luku vastaa 12 edellisen kuukauden summaa. Kuvassa nuorten käyrä näkyy ylimpänä.

Voidaan havaita, että vuoden 1991 lopussa nuorten (18-20 -vuotiaiden) riski oli yli 50 osallista 100 000 ikäryhmään kuuluvaa asukasta kohden. Tällöin nuorten riski oli lähes kolminkertainen 35 – 44-vuotiaiden riskiin verrattuna. Kesästä 1992 kevääseen 1994 nuorten riski aleni voimakkaasti saavuttaen noin 25 kuolleen tason 100 000 asukasta kohden. Loppuvuosikymmenen aikana nuorten riski on vaihdellut 20 ja 30 kuolleen välillä 100 000 asukasta kohti. Kuvasta voidaan havaita myös, että nuorten riski on huomattavasti muun ikäisiä suurempi. Pienimmilläänkin se on ollut noin kaksinkertainen kaikkiin ikäryhmiin verrattuna.



Kuva 2. Eri ikäisten ihmisten riski (100 000 henkilöä kohti) joutua kuolemaan johtavaan tieliikenneonnettomuuteen autonkuljettajana. Nuoret ylimmällä käyrällä. (Tilastokeskus, Heino 2001).

Nuorten autonkuljettajien kuolemanriski on alentunut 1990-luvulla muita ikäryhmiä enemmän. Ero kaikkiin ikäryhmiin oli noin 10 prosenttiyksikköä. Samana aikana 45 – 54-vuotiaiden ja yli 65-vuotiaiden riskit alenivat vain hyvin vähän.

2.3 Kehityksen tarkastelua

Huippuna nuorten henkilövahinkojakaumassa erottuvat henkilöautolla ja mopolla ajettut vahingot. Jalankulkijana ja pyöräilijänä sattuneita henkilövahinkoja nuorilla on muita vähemmän.

Nuoria kuolee ja loukkaantuu eniten henkilöauton kuljettajina ja matkustajina, määrä on noin kolminkertainen 35 – 44-vuotiaisiin verrattuna. Kevytmoottoripyörällä sekä moottoripyörällä tapahtuneet vahingot vähenivät 1990-luvulla merkittävästi. On ilmeistä, että lakimuutokset, joilla ryhdyttiin rajoittamaan kevytmoottoripyörien tehoa ja vaatimaan erillinen moottoripyöräkortti ovat yhteydessä suotuisaan muutokseen.

Mopolla ajettut vahingot ovat tyypillisesti risteysvahinkoja ja niitä nuorille tapahtuu monikymmenkertainen määrä muun ikäisiin mopoilijoihin verrattuna. Mopokortin pakollistaminen vähensi lasten mopoilua ja henkilövahinkojen määrää.

Autolla tapahtuneissa henkilövahingoissa nuoret kuolevat tai loukkaantuvat yleisimmin tieltä suistumisonnettomuuksissa. Erityisesti 18 – 19-vuotiaille tapahtuu paljon suistumisonnettomuuksia. Esimerkiksi viimeisen viiden vuoden aikana heille on sattunut noin puolet enemmän kuolemaan johtaneita suistumisonnettomuuksia kuin muun ikäisille nuorille. Vuonna 2000 liikenteessä kuolleista 18 – 19-vuotiaista noin 70 prosenttia kuoli suistumisonnettomuuksissa, suistumisonnettomuuksissa kuolleiden osuus 20 – 23 -vuotiaiden ryhmässä oli 27 prosenttia ja 35 – 44 -vuotiaiden ryhmässä 17 prosenttia. Kohtausonnettomuudet aiheuttivat eniten kuolemia kahdessa jälkimmäisessä ikäryhmässä.

Nuoret miehet selviytyvät liikenteessä nuoria naisia heikommin. Ero miesten ja naisten liikennekuolemien määrässä on kolminkertainen. Nuorten naiskuljettajien kuolemanriski (kuolleet/ikäryhmän 100 000 henkeä) on lähes saman suuruinen (3,6) kuin liikenteessä parhaiten selviytyvillä 35 – 44-vuotiailla kuljettajilla (3,9). Myös ajokilometrejä kohden laskettuna nuorten naisten riski (0,3) on melkein samalla tasolla kuin keski-ikäisillä kuljettajilla (0,2) yleensä, mutta kuitenkin kolminkertainen keski-ikäisten naiskuljettajien riskiin verrattuna.

Nuorten kuljettajien onnettomuudet eivät ole sen vakavampia kuin keski-ikäisten kuljettajien onnettomuudet. Onnettomuuksien vakavuutta tarkasteltiin suhteuttamalla liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät onnettomuutta kohti ja vertaamalla tätä suhdelukua keski-ikäisten kuljettajien vastaavaan suhdeluun.

Vuoden 2001 ennakkotiedot liikenneonnettomuuksista osoittavat, että viime vuonna kuoli 34 nuorta (15 – 24 -vuotiaista) enemmän kuin edellisellä vuonna. Kun kaikkien liikennekuolemien määrä kasvoi vuonna 2001 noin 10 %, niin nuorten kuolemat lisääntyivät 50%. Loukkaantumiset nuorilla vähenivät hieman edelliseen vuoteen verrattuna. Eniten lisääntyivät liikennekuolemat 20 – 24-vuotiaiden ikäryhmässä. Nuorten kuolemien lisäys oli suurinta jalankulkijoiden ja henkilöauton matkustajien ryhmissä. Jonkin verran lisääntyivät myös henkilöauton kuljettajien kuolemat.

3 NUORET KULJETTAJAT

3.1 Nuorten onnettomuuksien syistä

Nuorten onnettomuuksien taustalla on useita riskikasaumaa selittäviä tekijöitä. Osa selityksistä on nuorille yhteisiä ja osa taas yksilöllistä riskinottoa.

Onnettomuusriskiin vaikuttavat sekä kuljettajan taidot että se, miten taitoja käytetään (Ks. esim. Näätänen 1972, Summala 1996). Tutkittaessa nuorten kuljettajien taitoja on voitu todeta mm. miten he ajaessaan kohdistavat katseensa lähelle ja kapealle alueelle ja heillä on ongelmia ajolinjan seuraamisessa (Mourant & Rockwell 1972). Tarkkaavaisuus saatetaan suunnata epäolennaisiin kohteisiin ja ajamiseen liittyvien toimintojen automatisoituminen on kesken. Nuorilla on myös kokeneita kuljettajia enemmän ongelmia nopeuden ja etäisyyden arvioimi-

nessa, vaarojen tunnistamisessa sekä nopeuden säätelyssä kaarteeseen tultaessa (Näätänen 1988, Kantola 1991, Summala 1987, Summala et al. 1994).

Vakavimmissa onnettomuuksissa painottuvat elämäntapoihin liittyvät tekijät. Turvallisuutta tärkeämpiä tavoitteita erityisesti nuorille miehille on arvostuksen hankkiminen toveripiirissä, kilpaileminen, itsetehostus, jännittävät kokemukset ja ajoneuvon hallintataidon esittely. Nämä kysymykset ovat erityisen tärkeitä mietittäessä ajo-opetuksen järjestämistä. Siltä osin kun puutteelliset taidot ovat kysessä, tulisi nuorille antaa mahdollisuus laajaan valvottuun harjoitteluun. Silloin kun käyttäytymistä ohjaavat pikemminkin ylimääräiset motiivit, auton käyttö vaarallisina aikoina, vaarallisessa seurassa, vaarallisella tavalla kysymyksessä on elämäntyyliongelma, johon ei ole helppo vaikuttaa rajoittamatta yksilön perusoikeuksia. (Summala 2002)

3.2 Riskikäyttäytymisen yhteys nuorten vakaviin onnettomuuksiin

Vaikka nuorten kuljettajien onnettomuusriski tieliikenteessä on muita kuljettajia suurempi, kaikki nuoret eivät ole ns. riskikuljettajia. Riskikuljettajan määrittely on osin sopimusluontoinen ja tilastollinen asia ja osin yhteydessä kulloiseenkin tutkimukseen ja siinä käytettyyn aineistoon. Riskikuljettajalla tarkoitetaan tutkimuksissa usein kuljettajaa, joka syyllistyy keskimääräistä useammin liikenne-rikkomuksiin tai on osallisena keskimääräistä useammin liikenneonnettomuuksissa.

3.2.1 Ajotapa ja liikenne-rikkomukset

Kuljettajan iällä ja ajotavalla on selkeä yhteys. Nuorten kuljettajien ajotapaa kuvataan tutkimuksissa riskialttiiksi. Ominaista nuorten kuljettajien, erityisesti nuorten mieskuljettajien riskialttiille ajotavalle ovat suuret ajonopeudet, lyhyet turvamarginaalit, liikennesääntöjen vähäinen kunnioittaminen ja vähäinen turvalaitteiden käyttö. Nuorten naiskuljettajien ajotapa on yleensä rauhallisempi, varovaisempi ja huomaavaisempi, eikä niin kilpailullinen ja aggressiivinen kuin nuorten mieskuljettajien ajotapa.

Nuoret kuljettajat ovat yleensä tietoisia omista liikenne-rikkeistään, mutta usein he aliarvioivat eteensä tulevia riskitilanteita ja yliarvioivat omia kykyjään. He eivät pidä liikenteen vaaroja yhtä suurina kuin vanhemmat kuljettajat ja ovat myös heitä halukkaampia ottamaan riskejä liikenteessä (Hatakka 1998).

Nuorten vakavista vahingoista noin 40 prosenttiin liittyy kova vauhti. Ne ovat tyypillisesti suistumisonnettomuuksia, jotka tapahtuvat kesäkuukausina ja viikonloppuisin. Leimallisia piirteitä ovat lisäksi ajaminen ikätoverien kanssa, vähäinen turvavyön käyttö ja alkoholin käyttö. Kuljettajana on useimmiten juuri ajokorttinsa saanut nuori mies. Miesten ja naisten suuri ero ajamisen turvallisuudessa viittaa siihen, että kysymys on nuorten miesten itsensä hallinnasta (Salmi & Summala 1998, Summala 1996).

Kuljettajan iän yhteyttä liikenne-rikkomuksiin on selvitetty mm. haastattelututkimuksella, jossa kuljettajalta kysyttiin: ”Oletteko viimeisen kolmen vuoden aikana jäänyt kiinni liikenne-rikkomuksesta?”

län lisääntyessä liikenerikkomuksista kiinnijääminen vähenee seuraavasti:

Taulukko: Rikkomusten määrä ikäryhmittäin

| Rikkomukset | Ikä | | | | |
|-------------|---------|---------|---------|---------|------|
| | 18 – 24 | 25 – 34 | 35 – 49 | 50 - 64 | 65 |
| Ei | 74 % | 83 % | 76 % | 86 % | 92 % |
| Kyllä | 26 % | 17 % | 24 % | 24 % | 8 % |

(Haastattelututkimus, Liikenneturva 2001, N=909)

Nuorista miehistä noin 30 prosenttia ja naisista reilu kymmenen prosenttia syyllistyy toistuvasti liikenerikkomuksiin (LVM, 2000).

Kuolonkolariin joutumista voidaan jossain määrin ennustaa kuljettajan aikaisemmista liikenerikkomuksista (Robertson & Baker 1975, Joki & Piipponen 1987, Rajalin 1998). Ylinopeus ja rikkomuksia sisältävä ajotapa ovat yhteydessä erityisesti nuorten miesten kuolonkolariin joutumiseen.

3.2.2 Liikenneonnettomuudet

Vakuutusyhtiöiden vahinkotilaston sekä tutkijalautakuntien tutkimien kuolonkolarien perusteella on tarkasteltu tavallisten henkilöauton kuljettajien onnettomuuksia. Tavallisiin kuljettajiin ei luettu seuraavia ryhmiä: vähäisen ajokokemuksen omaavat, hyvin nuoret, hyvin iäkkäät, vahinkohetkellä alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaiset, ajokortittomat, ne joilla oli paljon rikkomuksia ja jotka olivat syyllistyneet törkeisiin liikenteen vaarantamisiin, itsemurhan tehneet. Riskiryhmien poistamisen jälkeen tavallisten kuljettajien osuudeksi jäi 71 % kaikista vakuutusyhtiöiden korvaamien onnettomuuksien kuljettajista ja tutkijalautakuntien tutkimien onnettomuuksien kuljettajista 49 %. Muiden kuljettajien osuudeksi jäi 29 % ja 51 %. (Karttunen 1992)

Tutkijalautakunta-aineiston avulla on selvitetty myös piittaamatonta käyttäytymistä kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksissa vuosilta 1974 – 1998. Piittaamattomaksi luokiteltiin ne tapaukset, joissa kuljettajan turvallisuudesta piittaamaton käyttäytyminen (esimerkiksi rattijuopumus, huomattava ylinopeus, turvalaitteiden käyttämättömyys jne.) oli merkittävästi vaikuttanut onnettomuuden syntyyn. Useimmiten tähän luokkaan luokitelluilla kuljettajilla oli myös taustallaan aikaisempia rikkomuksia. Piittaamattomien kuljettajien osuus oli 19 prosenttia.

Piittaamattomien kuljettajien osuus on lisääntynyt sekä absoluuttisesti että suhteellisesti. Onnettomuustyypin ja sukupuolen suhteen ei ole tapahtunut muutoksia: 96 % kuljettajista oli miehiä ja 70 % onnettomuuksista yksittäisvahinkoja. Iän suhteen oli tapahtunut muutosta siten, että 45-vuotiaiden tai sitä vanhempien

osuus oli lisääntynyt 15 %:iin. Nuorten piittaamattomien kuljettajien osuus ei ollut lisääntynyt, mutta 24-vuotiaat tai sitä nuoremmat muodostavat edelleen suurimman ryhmän (43 %). Näistä piittaamattomista kuljettajista onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisina olleiden määrä oli vähentynyt, mutta edelleen suurin osa (79 %) kuljettajista oli juovuksissa onnettomuushetkellä. Aiempien liikenneraugaistusten suhteen oli myös tapahtunut vähenemistä, 37 % kuljettajista oli sellaisia, joilla ei ollut lainkaan aikaisempia liikenneraugaistuksia (Hernetkoski, Salo, Keskinen 2001).

Ruotsalaisessa tutkimuksessa on selvitetty elämäntavan ja onnettomuusrisikin yhteyttä nuorilla kuljettajilla ja todettu, että suurimpaan riskiryhmään kuului 10 % kaikista nuorista ja he aiheuttivat 15 prosenttia kaikista onnettomuuksista. (Berg ja Gregersen 1993)

Myös Turun yliopistossa on tutkittu nuorten kuljettajien ajoneuvojen valintaa ja ajotapoja ja arvioitu noin 17 % nuorista riskikuljettajiksi. (Hatakka et al. 1995)

Seuraavassa taulukossa näkyy, kuinka suuri osuus henkilövahinko-onnettomuuksista on saman kuljettajan aiheuttamia. Tarkastelussa on mukana poliisin tietoon tulleet henkilövahingot viiden vuoden ajalta ryhmiteltyinä kuljettajan iän mukaan. Kuljettajat, jotka täyttivät 23 vuotta, 40 vuotta ja 70 vuotta vuonna 2000 ja sama tarkastelu vuodelta 1995.

Taulukko. Onnettomuuteen osalliset kuljettajat osallisuuden useuden mukaan

| onnettomuuksien lukumäärä | Syntymävuosi | | | | | | Yhteensä: |
|------------------------------|--------------|------|------|------|------|------|-----------|
| | 1925 | 1930 | 1955 | 1960 | 1972 | 1977 | |
| 1 | 214 | 257 | 930 | 930 | 1605 | 1448 | 5384 |
| 2 | 1 | 4 | 18 | 11 | 47 | 60 | 141 |
| 3 | | | | | 2 | 1 | 3 |
| | | | | | | | 5528 |

Aineistossa oli yhteensä 5528 kuljettajaa. Näistä 5384 joutui onnettomuuteen yhden kerran, 141 kaksi kertaa ja kolme henkilöä kolme kertaa. Yli 75 prosenttia useita kertoja onnettomuuksiin joutuneista oli nuorimmasta ikäryhmästä. Nuorista kuljettajista n. 8 prosenttia joutui henkilövahinko-onnettomuuteen viiden vuoden aikana toistuvasti eli noin joka kymmenes.

Kuljettajille, jotka ajavat useita onnettomuuksia, yleisiä onnettomuustyypppejä ovat tieltä suistumiset ja risteysonnettomuudet. Useisiin onnettomuuksiin joutuneista 144 kuljettajasta 19 oli naisia. (Heino 2001)

3.2.3 Erityistapaukset

Riskikuljettajista oman joukkonsa muodostavat sellaiset nuoret, joilla on yleisesti ongelmia elämänsä hallinnassa. Näillä nuorilla on usein vaikeuksia läheisissä ihmissuhteissa, ei työ- eikä opiskelupaikkaa sekä liiallista päihteiden käyttöä (Joki 1998). Tämän ryhmän riskikäyttäytymisestä on saatu tietoja mm. tutkittaessa autovarkauteen, rattijuopumukseen tai ajokorttita ajoon syyllistyneitä nuoria kuljettajia. Moniongelmaisten ryhmään ei pystytä pelkillä liikennekasvatuksen keinoilla vaikuttamaan.

Autovarkauteen syyllistyneistä nuorista lähes kaikki ovat miehiä. Noin puolella heistä on aikaisempi rikosrekisteri. Liikenne rikkomuksia heillä on viisinkertainen määrä muihin nuoriin verrattuna ja onnettomuusriski on kuusinkertainen. Autovarkaus on usein merkki elämäntavasta, johon liittyy alkoholin käyttö, toistuva ajokorttita ajo ja suuri kiinnostus autoihin ja autoiluun. Lähes joka toinen onnettomuus on alkoholionnettomuus, tyypillisesti tieltä suistuminen. Autovarkauden kautta tapahtuu vaarallista kasvamista normeista piittaamattomuuteen. Se on ensimmäisiä tunnusmerkkejä liikenne rikos- ja vahinkouralle ajautumisesta (Rajalin et al. 2001).

Myös rattijuopumusrikollisuuden taustalla on yhteiskunnallista irrallisuutta ja vieraantuneisuutta aiheuttavia tekijöitä. Rattijuopumuksesta epäillyistä nuorista oli muita nuoria suurempi osuus työttömänä. Noin kolmannes myönsi itsellään olevan henkilökohtaisia ongelmia raha-asioissa, ihmissuhteissa, työssä ja vapaa-ajan viettämisessä. Toistuva rattijuopumukseen syyllistyminen viittaa siihen, ettei näiden nuorten kohdalla on ole kyseessä yksittäinen teko, vaan henkilö on ajautunut tilaan, jossa hän ei halutessaankaan pysty noudattamaan yhteiskunnan normeja. Myös muut rikokset kuin liikenne rikokset ovat tavallisia alkoholionnettomuuteen joutuneilla kuljettajilla. Jo 21 prosenttia ensimmäistä kertaa rattijuopumuksesta epäillyistä nuorista kärsii alkoholiongelmaista. Rattijuopumuksen uusijoista vastaava osuus on 43 prosenttia (Pikkarainen et al. 1986)

Ajokorttita ajo on tutkimusten perusteella moninkertaisesti yleisempää nuorten rikoskäyttäytymistä kuin rattijuopumus. Ilmi tullut ajokorttita ajo kattaa vain pienen osan kaikista tapauksista. Vuoden pituisena aikana jatkuvasti korttita ajavan riski joutua kiinni on alle 5 prosenttia, ja paljastuminen tapahtuu todennäköisemmin liikenne vahingon tai muun liikenne rikoksen käsittelyn yhteydessä. Ajokortin menetys on usein seurausta normeista piittaamattomasta käyttäytymisestä (Mikkonen 1999).

Liikenteessä erään erityisryhmän muodostavat ne nuoret, joiden vapaa-ajan viettoa hallitsevat autot lähinnä kaahailu- ja korttelirallitarkoituksessa. Nämä nuoret eivät ole mukana järjestäytyneessä moottoriurheilussa, vaan hakevat vauhtikokemuksia tieliikenteessä. Näissä tilanteissa nuoret rikkovat usein liikennesääntöjä, varsinkin nopeusrajoituksia. Tämän joukon nuorille ei ole tavanomaista muu rikollisuus, eivätkä he varasta autoja vaan rakentavat niitä. (Vaaranen 1998)

4 KOULUTUS ENNEN AJOKORTTI-IKÄÄ

4.1 Liikennekasvatus kouluissa

Suurin osa 15 - 17 vuorokauden nuorista on koululaisia tai opiskelijoita. Nuorimmat suorittavat perusopetuksen viimeisiä luokkia ja vanhimmat ovat mukana toisen asteen koulutuksessa.

Kouluikä on tärkeä vaihe elinikäisessä liikennekasvatuksessa. Liikennekasvatuksella ei kuitenkaan ole perusopetuksessa omaa oppiainetta eikä myöskään sille varattua erillistä aikaa lukujärjestyksessä. Liikennekasvatus on opetushallituksen opetussuunnitelmassa sisällytetty perusopetuksessa liikunnanopetukseen. Liikenneaihe voi olla myös osa ympäristö- ja luonnontiedon opetusta. Liikennekasvatus voidaan valita myös erilliseksi aihekokonaisuudeksi.

Liikennekasvatus kilpailee perusopetuksessa monen muun aihekokonaisuuden kanssa, jolla ei ole omaa oppiainetta. Tällaisten aiheiden käsittely jääkin usein varaan, pitääkö opettaja aihetta tärkeänä. Koulut voivat itse päättää millä tavalla ja miten paljon liikennekasvatusta annetaan. Tästä syystä opetuksen määrä ja laatu vaihtelevat kouluittain huomattavasti.

Liikennekasvatus ei sisälly lukioiden eikä ammatillisten oppilaitosten opetussuunnitelmiin. Liikenneaihetta voidaan toki käsitellä useissa oppiaineissa, esimerkiksi psykologia, biologia, fysiikka, liikunta, terveystieteet ja kielet.

Liikennekasvatus tulee satunnaisesti esiin kouluissa erilaisissa teematilaisuuksissa ja liikennealan järjestöjen vierailujen yhteydessä. Esimerkiksi nopeuden merkitystä konkretisoivat ”nopeusnäytöt”, joissa osoitetaan nopeuden vaikutus pysähtymismatkaan ja turvavyökkelkan avulla havainnollistetaan turvavyön käytön merkitystä. Muutaman vuoden ajan Liikenneturva ja Invalidiliitto ovat järjestäneet toimintaa, jonka puitteissa liikenneonnettomuuksissa vammautuneet nuoret käyvät kouluissa kertomassa omasta tapauksestaan. Myös poliisit vierailevat edelleen kouluissa, mutta näissä tilaisuuksissa käsiteltävät aiheet liittyvät aikaisempaa useammin huume- ja väkivaltarikollisuuteen liikenneturvallisuuksien jättäessä vähemmälle. Lisäksi joissakin lukioissa on mahdollista suorittaa ajokortti.

4.2 Mopokoulutus

Uusilta mopoilijoilta on vaadittu pakollinen mopokortti vuoden 2000 alusta. Mopon ajokortin voi saada 15 vuotta täyttänyt, jolle poliisi on myöntänyt ajokorttiluvan ja joka on suorittanut hyväksytysti teoriakokeen. Mopokortti ei edellytä pakollista koulutusta. Vapaaehtoisia mopokursseja järjestävät autokoulut ja liikenneturvallisuusalan järjestöt. Myös joissakin kouluissa on mahdollista saada mopokorttikoulutusta.

Vuonna 2000 hyväksyttiin yhteensä 12 850 mopokoetta. Kokeen (M-kortti) hyväksymisprosentti oli 59,4. Vuonna 2001 vastaavat luvut olivat 16 481 koetta (sekä M että MT-luokat) ja hyväksymisprosentti 66,8. Kokeesta selviytymisen paraneminen ainakin osaksi selittyy lisääntyneellä oppimateriaalilla ja mopokurssitarjonnalla.

4.3 Vapaaehtoinen liikennekasvatus

Monet nuoriso- ja urheilujärjestöt ovat kiinnostuneet jäseniensä ja harrastajiensa liikenneturvallisuudesta. Näitä varten on tuotettu toimintamalleja ja omia aineistoja. Liikenneturvallisuus on sisällytetty osaksi urheilujärjestöissä käytävää ”pelisäännöt” -keskustelua.

Suurin osa nuorista miehistä ja osa nuorista naisistakin tavoitetaan varusmiespalvelun yhteydessä. Juuri tämän ikäiset miehet ovat erityinen riskiryhmä. Liikennekasvatus kuuluu osana kaikille varusmiehille annettavaa kansalaiskasvatusta. Huomiota kiinnitetään erityisesti kuljettajiin ja lomaliikenteeseen. Käytössä on varusmiesten omaa käyttäytymistä ja mielipiteitä heijastava ns. ”Peilaus-aineisto”, jonka pohjalta on rakennettu uusi koulutusohjelma.

4.4 Kehittämiskohteita

Ennen ajokorttikoulusta tapahtuva liikennekasvatus on varsinkin ajokortti-ikää lähestyvien nuorten kohdalla määrällisesti vähäistä ja laadullisesti epätasaista. Koulutukseen ei ole varattu opetusohjelmissa aikaa.

Perusopetukseen on tulossa uusi oppiaine, terveystieto. Tämän sisällön ja tavoitteiden määrittely on vielä kesken. Terveys ja turvallisuus ovat kuitenkin niin laaja kokonaisuus, ettei ole kovin todennäköistä, että terveystietoon liitettynäkään liikennekasvatus saisi olennaisesti nykyistä enempää opetusaikaa.

Liikennekasvatuksen arvostuksen kannalta on välttämätöntä huolehtia siitä, että liikennekasvatus mainitaan opetussuunnitelman perusteissa. Opetussuunnitelman perusteiden uudistamista käsittelevä liikennekasvatuksen työryhmä on aloittanut työnsä helmikuussa 2002 Opetushallituksessa. Työryhmän tehtävänä on liikennekasvatuksen tavoitteiden ja sisältöjen määrittelyminen uusien opetussuunnitelman perusteita laadittaessa. Lisäksi työryhmä tarkastelee yleisemminkin liikennekasvatuksen asemaa kouluopetuksessa.

Liikennekasvatuksen toteutuksen kannalta on olennaista, että opettajat perehdytetään peruskoulutuksensa yhteydessä liikenneturvallisuuteen ja että heille on käytännön työssä tarjolla ajankohtaisia ja helposti käyttöönotettavia ja käyttöön sovellettavia työkaluja.

Työryhmän mielestä koulujen liikennekasvatuksen toteutuksessa on kyse liikenneturvallisuuden arvostuksesta. Kunnallisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa tulisi nykyistä enemmän ottaa huomioon myös liikennekasvatuksen mahdollisuudet. Kunnat voivat sitouttaa myös koulut nykyistä näkyvämpään liikenneturvallisuustyöhön. Tavoitteena on elinikäinen liikennekasvatus. Kansalaisilla

on oikeus saada liikennekasvatusta, ja se edellyttää kasvatustyötä tekeviltä tahoilta vastuullista panostusta aiheeseen. Koulut ovat keskeisessä asemassa tässä tehtävässä.

Mopoilun turvallisuuskehitystä on seurattava tarkasti. Työryhmä ehdottaa, että mopotutkintoa kehitetään niin, että se samalla jäntevöittää mopokoulutusta.

Työryhmä pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuustyötä tekevät tahot kehittäisivät jatkuvasti nuorille sopivia esitystapoja unohtamatta toisen asteen oppilaitoksia. Kouluissa ulkopuolisten järjestämät erilaiset teematilaisuudet ja tapahtumat ovat tärkeä osa liikennekasvatusta.

5 KULJETTAJAOPETUS JA KULJETTAJANTUTKINTO

5.1 Ajokorttiin tähtäävä kuljettajaopetus

5.1.1 Ajokorttikoulutus Suomessa

Suomessa perusopetusta moottoripyörän, henkilöauton ja kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi annetaan useimmiten autokouluissa. Myös ammatilliset oppilaitokset ja puolustusvoimat antavat perusopetusta C-luokan ajokorttia varten.

Vuonna 1989 kuljettajaopetuksessa toteutettiin laaja kokonaisuudistus. Tuolloin opetuksesta tuli kaksivaiheista, jolla pyrittiin pidentämään oppimisaikaa ja hyödyntämään itsenäisen ajamisen kokemuksia toisen vaiheen koulutuksessa. Koulutukseen tuli mukaan liukkaalla ja pimeällä ajamisen harjoittelu. Opetusmenetelminä autokouluissa alettiin käyttää mm. ryhmäkeskusteluja ja itsearviointia.

Kokonaisuudistuksen jälkeenkin kuljettajakoulutusta on jatkuvasti kehitetty. Uutena opetussisältönä on tullut ekologinen ja taloudellinen auton käyttö. Itsearviointia käytetään yhä enemmän.

Kuljettajaopetuksen kehittämistä selvitettiin edelleen 1990-luvulla kahdessa työryhmässä. Molemmista työryhmissä etsittiin nykyiselle autokoulussa tai opetusluvalla annettavan opetuksen rinnalle uutta vaihtoehtoista mallia. Esillä olleessa ns. yhteisopetusmallissa olisi yhdistynyt perheopetus ja autokouluopetus. Käytännössä tällaista mallia ei ole meillä kokeiltu. (Liikenneministeriön työryhmämietinnöt L 21/1995 ja 46/1998)

Kaksivaiheisen kuljettajaopetusjärjestelmän ensimmäinen henkilöauton ajokortti voidaan myöntää kahdeksi vuodeksi, ja sitä seuraava ajokortti 70 ikävuoteen asti, mikäli ehdot ajokortin myöntämiselle täyttyvät. Ensimmäisen henkilöauton ajokortin saadakseen hakijan mm. täytyy olla vähintään 18-vuotias, hänellä on oltava poliisin myöntämä ajokorttilupa (osoituksena mm. hänen terveydestään), hänen tulee olla saanut kuljettajaopetusta vähintään säädetyn minimimäärän, ja hänen tulee olla suorittanut hyväksyttävästi kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe. Varsinaisen ajokortin saadakseen hakijan tulee suorittaa kuljettajaopetuk-

sen toinen vaihe ja osoittaa osaavansa ajaa riittävän rikkeettömästi liikenteessä lyhytaikaisen ajo-oikeuden ajan. Lyhytaikainen ajo-oikeus on muutettavissa pysyväksi aikaisintaan 1,5 vuoden kuluttua ajo-oikeuden saamisesta.

5.1.1.1 Kuljettajaopetuksen I-vaihe

Henkilöauton ajokorttiin tähtäävä kuljettajaopetus voidaan aloittaa aikaisintaan 17,5 vuoden ikäisenä. Teoriaopetusta on annettava 1. vaiheessa vähintään 20 oppituntia ja ajo-opetusta liikenteessä vähintään 30 ajokertaa tai 32 ajokertaa, riippuen pimeällä ajamisen opetuksen suorittamisesta. Vuonna 2001 autokouluissa annettiin ajo-opetusta keskimäärin 31,5 ajokertaa. Opetussuunnitelmassa on kerrottu säädetyn vähimmäisopetuksen rakenne ja sisällöt. (AKE 1998).

Ajokorttiin tähtäävän kuljettajaopetuksen antaminen on luvanvaraista. Autokoulussa opetusta antavalta opettajalta edellytetään voimassaolevaa liikenneopettajalupaa. Opetusluvalla opettaminen edellyttää opetuslupaa. Opetuslupa voidaan myöntää hakijalle, jolla on opetusajoneuvon ajo-oikeus ja vähintään kolmen vuoden ajo-oikeus vastaavalla ajoneuvolla, ja joka on läpäissyt opetuslupaopettajille tarkoitetun teoriakokeen.

Henkilöauton kuljettajaopetuksesta 87 % annettiin autokouluissa vuonna 2001. Opetuslupaopetusta annetaan miltei poikkeuksetta perheen parissa. Liikenneturvallisuusperustein opetusmuotoja ei ole voitu asettaa paremmuusjärjestykseen. Opetuslupaoppilaat ajavat autokouluoppilaita enemmän opetusajoa ennen ajokortin saamista. Toisaalta opetuslupaoppilaat menestyvät autokouluoppilaita huomattavasti kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeessa. Vuonna 2001 sadasta opetuslupaoppilaasta hyväksyttiin teoriakokeessa 71,9 ja ajokokeessa 61,7. Vastaavat luvut autokouluoppilailla olivat 78,9 ja 77,9. Kuljettajantutkinto näyttääkin varmistavan vähimmäistason uusien kuljettajien tieto-, taito- ja ajokäyttämismuodosta riippumatta.

5.1.1.2 Kuljettajantutkinto ja lyhytaikainen ajokortti

Henkilöauton kuljettajantutkintoon pääseminen edellyttää mm. voimassaolevaa ajokorttilupaa, 18 vuoden ikää ja todistusta säädetyn vähimmäisopetuksen suorittamisesta. Kuljettajantutkinnon hyväksytyt teoriakokeen ja ajokokeen jälkeen hakijalle voidaan luovuttaa kahden vuoden ajaksi ajo-oikeuden antava ajokortti, ns. lyhytaikainen ajokortti.

Kuljettajantutkinnon teoriakoea kehitettiin teknisesti 1990-luvulla. Nykyisin käytössä oleva tietokoneohjattu teoriakoe toimii automaatin tapaan, se opastaa, teettää kokeen, antaa palautetta ja tallentaa tulokset. Sisällöllisesti teoriakoe ei juurikaan ole muuttunut sitten 1990-luvun alun.

Vuonna 1994 henkilöauton ajokokeen aikaa lisättiin kymmenellä minuutilla, 35 minuutista 45 minuuttiin. Samalla eriytettiin ajokokeen aloittaminen ja päättäminen omiksi vaiheikseen, sekä lisättiin ajokokeeseen itsearviointiosuus. Kuljettajantutkinnon ajokokeen ohje uusittiin vuoden 2000 alusta. Valinnaisuutta I-säämillä nostettiin kokeen vaatavuustasoa, minkä seurauksena mm. maantieajokertojen määrä autokouluissa on lisääntynyt keskimäärin kaksi ajokertaa. Lisäk-

si kokeen sisältöä muutettiin, mm. lisäämällä siihen taloudellisen ajamisen arviointiosuus.

5.1.1.3 Kuljettajaopetuksen II-vaihe ja varsinainen ajokortti

Varsinaisen ajokortin saaminen edellyttää kuljettajaopetuksen toisen vaiheen suorittamista, pimeällä ajamisen opetuksen suorittamista viimeistään tässä vaiheessa, sekä ajamista riittävän rikkeettömästi. Uusi kuljettaja ei saa syyllistyä liikennerikoksiin tai -rikkomuksiin siten, että hänet voidaan niiden perusteella määrätä ajokieltoon. Tämä merkitsee sitä, että rikkomisia ei saa kertyä ensimmäisen vuoden aikana yhtä enempää ja enintään kaksi kahdessa vuodessa. Myös vakavimmista yksittäisistä liikennerikoksista voidaan määrätä ajokieltoon.

Opetuksen II-vaihe on kokonaisuus, jossa on sekä tiedollista opetusta että ajoharjoittelua, neljä tuntia kumpaakin. Opetuksessa on arviointiosa, rataopetusosa ja teoriaosa. Opetuksen II vaihe on tarkoitettu suoritettavaksi aikaisintaan 6 kuukauden ja enintään 2 vuoden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saamisesta.

5.1.2 Ajokorttikoulutus muissa Pohjoismaissa

Eri maiden erilaisten kulttuurillisten, historiallisten ja poliittisten tekijöiden vuoksi ajokorttikoulutuksen harmonisointi on osoittautunut vaikeaksi tehtäväksi. Jopa yhteisten suositusten ('best practises') esittäminen on ongelmallista. Suomalaista ajattelu- ja toimintatapaa lähimmät käytännöt löytyvät pohjoismaista, mutta pohjoismaittainkin käytännöt ovat varsin vaihtelevia. Ruotsi ja Norja pyrkivät lisäämään ohjatun ajoharjoittelun määrää ennen itsenäisen ajamisen aloittamista. Opetuksen alaikäraja on laskettu 16 vuoteen, jolloin ohjattu ajoharjoittelu voi kestää jopa kaksi vuotta. Suomessa ja Tanskassa luotetaan määrämutoiseen ja tarkkaan säädelyyn opetukseen sekä itsenäisen ajoharjoittelun aloittamiseen vähemmällä ajokokemuksella. Suomessa ja Tanskassa ajoharjoittelu voi aloittaa 17,5 -vuotiaana.

5.1.3 Ajokorttikoulutus Euroopassa

5.1.3.1 Yhteisön lainsäädäntö

Euroopan yhteisön ajokorttidirektiivissä (91/439/ETY) on säädetty ajokorttien antamiseen sovellettavat alaikärajat. Alaikäraja A, B ja C-luokissa on 18 vuotta. Jäsenvaltiot voivat tietyin rajoituksin antaa A ja B-luokan ajokortit jo 17-vuotiaille. Toisaalta jäsenvaltiot voivat kieltäytyä tunnustamasta alueellaan nuoremmille kuin 18-vuotiaille annettuja ajokortteja.

Ajokorttidirektiivissä on määritelty teoreettisen kokeen sekä käytännön ajotaitoa ja ajotapaa koskevan ajokokeen vähimmäisvaatimukset. Sen sijaan kuljettajakoulutusta ei ole määritelty.

5.1.3.2 Kuljettajakoulutuksen EU-projektit

Eurooppalaista kuljettajakoulutusta ja -tutkintoa on selvitetty viime vuosina useissa eri projekteissa, joissa on koottu yhteen nykytietämystä ja kartoitettu eri maiden toimintatapoja.

- GADGET-projekti (1998) näytti suuntaa alla luetelluille projekteille vakiinnuttamalla ns. GADGET-matriisin vertailutyökaluna. Projektissa korostettiin motivationaalisen tason ja aktiivisten opetusmenetelmien ottamista mukaan opetuksen tavoitteena.

| | Tiedot ja taidot | Riskiä lisäävät tekijät | Itsearviointi |
|----------------------------------|------------------|-------------------------|---------------|
| Elämäntapa ja arvot | | | |
| Ajamisen tavoitteet ja strategia | | | |
| Liikennetilanteiden hallinta | | | |
| Ajoneuvon käsittely | | | |

Taulukko. GADGET-matriisi.

- DAN-projekti (2000) Kortin saannin jälkeiset kuljettajiin kohdistuvat toimenpiteet, kaksivaiheiset opetusjärjestelmät, virhepistejärjestelmät, vapaaehtoinen jatkokoulutus ja ongelmakuljettajien jatkokoulutus.
- TRAINER-projekti (2001) Kirjallisuuskatsaus, johon on koottu nykytietämys kuljettajakoulutuksesta, kuljettajana toimimisen vaatimuksista sekä kuljettajakäyttäytymisestä. Lisäksi on kartoitettu nykyisen kuljettajaopetuksen kehittämiskohteita.
- ANDREA-projekti (päättymässä) keskittyy ongelmakuljettajien koulutukseen ”Driver Improvement”. Erityisesti saksankielisissä maissa on käytössä monipuolisia koulutusjärjestelmiä. Ratkaisun löytämisessä tärkeätä on diagnosointijärjestelmä, jolla löydetään kurssin ja henkilön ongelmien yhteensopivuus.
- ADVANCED-projekti (kesken) Kuljettajien vapaaehtoiset jatkokoulutusjärjestelmät. Tavoitteena luoda yleiseurooppalainen laatuvaatimus turvallisuuskoulutukselle.
- BASIC-projekti (alkuvaiheessa) Tarkoitus selvittää uusia opetusmalleja, kaksivaiheiset mallit, monivaiheiset mallit, varhais-tettu harjoittelu, varhaistettu kortin saanti, ammattimaisen ja maallikko-opetuksen yhdistäminen.

Yleisenä havaintona edellä mainituissa tutkimuksissa on todettu, että kuljettajakoulutus ja -tutkinto ovat viime vuosikymmenenä muuttuneet teknisestä ja käsittelypainotteisesta opetuksesta korkeampien kognitiivisten taitojen opettamiseen ja samalla tieto- ja taitopainotteisuudesta on siirrytty aikaisempaan ennakoivampaan ja pohtivampaan suuntaan. Toisin sanoen GADGET-matriisissa on siirrytty ala-vasemmalta ylä-oikealle.

5.1.4 Kehittämiskohteita

Euroopan tasolla kehittämisehdotuksina on esitetty, että kuljettajakoulutuksen tulisi keskittyä vieläkin enemmän ennakoivaan ajotapaan ja riskien välttämiseen sekä sosiaalisten tilanteiden harjoitteluun ja vähentää vaaratilanteista selviämisen opettamista. Toisin sanoen opetuksen painopisteen tulisi olla GADGET-matriisia hyväksi käyttäen vielä ylemmillä hierarkiatasoilla. Aktiivisia opetusmenetelmiä tulisi suosia nykyistä enemmän, mikä edellyttää myös liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien perehdyttämistä uusiin vaatimuksiin. Myös käytännön harjoitusten yhdistäminen teoria- ja itsearviointitehtäviin ja PC:n multimediasimulaattoreiden ja ajosimulaattoreiden käyttämistä kognitiivisten taitojen harjoitteluun on suositeltu.

Pohjoismaista ainakin Ruotsi pyrkii lisäämään ajokorttikoulutuksen kontrolloitavuutta, lisäämällä siihen vaiheittaisia tasovaatimuksia. Sekä Ruotsissa että Norjassa uudistetaan parhaillaan kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tavoitteita ja sisältöjä. Uudistamistyössä lähtökohtana on edellä kuvattu GADGET-matriisi. Työryhmän mielestä myös Suomessa olisi hyvä harkita Ruotsin ja Norjan tapaan tämän mallin käyttämistä kuljettajakoulutuksen kehittämisessä.

Liikenteessä suhteellisesti huonosti menestyvillä suomalaisilla nuorilla miehillä ei ole vaikeuksia selviytyä kuljettajaopetuksesta ja kuljettajantutkinnosta. Naisilla vastaavasti opetusmäärät ja hylkäysten määrät ovat kasvaneet. Kuitenkin juuri nuoret miehet kuljettajina muodostavat selkeän riskiryhmän liikenteessä, ja samalla he näyttävät pitävän itseään keskimääräistä taitavampana kuljettajana. Erojen huomioon ottamista opetuksessa on syytä tavoitella. Suomessa kuljettajakoulutuksen ja kuljettajantutkinnon arvioinneissa on koottu mm. opetusohjelmaan ja opetusmenetelmiin liittyviä kehittämiskohteita, kuten itsearviointien sekä eriyttävän ja yksilöllisen opetuksen lisäämistä. (Laapotti ym. 2001; Liikenneturva 2002). Työryhmä pitää tärkeänä sitä, että tuore selvitystyö etenee käytännön toteutusasteelle.

Opetuksen toisen vaiheen liikenneturvallisuusvaikutuksista ei ole olemassa tutkimustietoa. Toisen vaiheen opetusjakso ajoittuu useimmiten yli vuoden päähän itsenäisen ajoharjoittelun alkamisesta, mikä ei välttämättä ole hyvän pedagogisen kokonaisuuden kannalta perusteltua. Osa oppilaista myös lykkää opetuksen toisen vaiheen suorittamista ketjuttamalla lyhytaikaisia ajo-oikeuksia. Toisaalta ajokokemuksen karttuminen on yksilöllistä, ja eräänä lähtökohtana opetuksen vaiheistamiselle on ollut määrällisesti riittävän ja monipuolisen ajokokemuksen hankkiminen. Työryhmä ehdottaa, että II-vaiheen opetuksen vaikutuksista ja kehittämismahdollisuuksista tehtäisiin erillinen selvitys.

Toisinaan opetuslupaopetuksen tasoa parantaisi se, että erityisosaamista vaativat opetusjaksot voisi ostaa autokoulusta. Opetusvastuuta perheen ja autokoulun kesken pitäisi voida jakaa. Työryhmä esittääkin, että opetuslupaopetusta tulisi kehittää niin, että siinä voitaisiin nykyistä paremmin hyödyntää autokoulujen palveluja.

5.2 Liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien koulutus

5.2.1 Liikenneopettajien koulutus

Suomessa liikenneopettajien koulutus on keskitetty Hämeenlinnan liikenneopetuskeskukseen, joka toimii Hämeen ammatillisen korkeakoulun yhteydessä. Liikenneopettajakoulutus toteutetaan 65 opintoviikon laajuisena koulutusohjelmalla. Koulutus kestää noin 1,5 vuotta. Koulutusohjelmaan kuuluu kasvatustieteen perusopinnot, ammatillisia ja ammattipedagogisia opintoja sekä opetusharjoittelua. Pääsyvaatimuksena on vähintään 21 vuoden ikä, ABC-ajokortti ja kahden vuoden auto-, kuljetus- tai liikennealan työkokemus, josta vuosi autonkuljettajan tehtävissä. Lisäksi vaaditaan vähintään toisen asteen ammatillinen tutkinto tai ylioppilastutkinto tai autonkuljettajan ammattitutkinto. Hyväksytyt hakijat kutsutaan maksulliseen soveltuvuustestiin. Liikenneopettajakoulutus päättyy erityiseen loppukokeeseen, jossa ulkopuolinen tutkintolautakunta arvioi liikenneopettajakokelaiden henkilökohtaisen teorianäytöksen sekä ajotaidon. Lisäksi arvioidaan kokelaiden luokkaopetus- ja ajo-opetusnäyte. Tutkintolautakunnan kokoonpanosta päättää määrääjain liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneopettajien kelpoisuusvaatimuksista ei ole EU-lainsäädäntöä.

5.2.2 Tutkinnon vastaanottajien koulutus

Tutkinnon vastaanottajille ei ole asetettu mitään koulutusvaatimuksia Suomessa. Pätevyysvaatimuksena ajokokeen vastaanottajalle on, että henkilö on suorittanut liikenneopettajatutkinnon ja omaa vähintään vuoden päätoimisen työkokemuksen liikenneopettajana, tai että hänellä on riittävä aikaisempi kokemus ajokokeen vastaanottotehtävistä. Myös Ajoneuvohallintokeskus voi erityisestä syystä hyväksyä henkilön toimimaan ajokokeiden vastaanottajana, jos hän on muulla tavalla osoittanut omaavansa tehtävän vaatiman ammattitaidon. (Asetus kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä 2.10.1998/719). Tutkinnon vastaanottajan kelpoisuudesta tai koulutuksesta ei ole vielä EU-lainsäädäntöä, mutta sellaista suunnitellaan.

5.2.3 Kehittämiskohteita

Eurooppalaisittain ja pohjoismaisittain tutkinnon vastaanottajien koulutusvaatimukset ovat Suomessa poikkeuksellisen alhaiset. Esimerkiksi Ruotsissa tutkinnon vastaanottajilta edellytetään noin 300 tunnin mittaisen kurssin läpäisemistä. Hollannissa vastaavan kurssin tuntimäärä on noin 150. Euroopan komissiossa on parhaillaan valmisteltavana ehdotus uudeksi ajokorttidirektiiviksi, johon sisällytettäisiin vaatimus tutkinnon vastaanottajien koulutuksen järjestämisestä. Valmistelun lähtökohtana on kansainvälisen kuljettajantutkintojärjestön (CIECA) esi-

tys, jonka mukaisesti peruskoulutus olisi kestoaltaan yhteensä noin 6 viikkoa (240 h). Tämä merkitsisi meillä nykyisin käytössä olevia tiukempia alalletulo-vaatimuksia sekä täydennys- ja erikoistumiskoulutusta.

Työryhmä esittää, että Suomessa varauduttaisiin uusien vaatimusten voimaantuloon laatimalla koulutusohjelma tutkinnon vastaanottajille. Koulutusohjelmassa otettaisiin huomioon kuljettajaopetukseen ja -tutkintoon kaavaillut kehittämissuunnitelmat.

6 AJO-OIKEUTEEN LIITTYVÄT SEURAAMUKSET

Liikenne rikoksista voi seurata paitsi tavanomainen rangaistus (rikesakko, sakko, yhdyskuntapalvelu, vankeus) myös ajokielto. Vakavimmista liikenne rikoksista ajokiellon määrää tuomioistuimien. Tällaisia tekoja ovat rattijuopumus, törkeä rattijuopumus ja törkeä liikenteen vaarantaminen. Poliisi määrää ajokiellon hallinnollisessa menettelyssä, kun kyseessä on vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan taikka kuljettaja syyllistyy toistuvasti vähäisempiin liikenne rikkomuksiin. Vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuudesta voi olla esimerkiksi liikennesääntöjen mukaisen väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen, ohituskiellon rikkominen, poliisin pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen ja suurimman sallitun nopeuden ylittäminen esimerkiksi 30 km/h vakavaa piittaamattomuutta osoittavalla tavalla.

Kaikki muut vakavuusasteeltaan edellisiä vähäisemmät sääntöjen ja säännösten rikkomiset johtavat tiettyinä määräaikana toistuvina seuraamuksien käyttöön.

6.1 Seuraamukset toistuvista rikkomuksista

Nykyinen liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmä on ollut voimassa vuodesta 1996 alusta lähtien. Toistuvasti rikkomuksiin syyllistynyt tuomitaan paitsi sakkoon tai vankeuteen myös määräaikaiseen ajokieltoon. Ajokiellon määrää poliisi hallinnollisessa menettelyssä. Rikkomuksia laskettaessa otetaan huomioon tieliikennelain nojalla rangaistavat teot sekä rikoslain nojalla rangaistavista liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja liikennepako tieliikenteessä. Rikesakolla rangaistavista teoista mukaan lasketaan ylinopeusrikkomukset ja tutkanpaljastinrikkomukset.

Uusien kuljettajien, ns. lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijoiden ajo-oikeuteen puututaan aikaisemmin kuin muiden kuljettajien ajo-oikeuteen.

Seuraamusjärjestelmän ensimmäisessä vaiheessa kuljettajalle lähetetään muistutuskirje, jossa näkyvät rikkomukset ja jossa kerrotaan tulevasta seuraamuksista, mikäli rikkomuksia kertyy lisää. Uusille kuljettajille kirje lähetetään jo ensimmäisen rikkomuksen jälkeen, muille kuljettajille toisen saman vuoden aikana tehdyn rikkomuksen jälkeen.

Poliisin on määrättävä kuljettaja ajokieltoon, jos uusi kuljettaja syyllistyy vuoden aikana kahdesti tai kahden vuoden aikana kolmasti liikenne rikkomukseen. Muilla kuin uusilla kuljettajilla ajokielto seuraa yhtä tekoa myöhemmin.

Ajokiello voidaan määrätä enintään kuudeksi kuukaudeksi. Tietyin laissa määrättyin edellytyksin poliisi voi antaa ajokiellon sijasta kuljettajalle varoituksen. Siinä vaiheessa, kun poliisi ottaa ajo-oikeusasian harkintaan, kuljettaja kutsutaan puhuttelutilaisuuteen.

Nykyisen seuraamusjärjestelmän aikana ajokieltoasian käsittelyyn kutsuttujen määrä on vähentynyt. Tähän on vaikuttanut paitsi muuttunut järjestelmä myös poliisin liikenneturvallisuustyöhön käyttämien resurssien määrän vähentyminen. Järjestelmän toimivuus kuitenkin edellyttäisi riittävää subjektiivista kiinnijoutumisriskiä.

Poliisi voi antaa ajokiellon sijasta kuljettajalle varoituksen, jos liikennesankomusten ei katsota osoittavan piittaamattomuutta tieliikenteen säännöistä ja kuljettajalle määrättyistä seuraamuksista, huomioon ottaen ajo-oikeuden haltijan vuosittainen ajomäärä ja muut olosuhteet.

Tutkimuksen mukaan ammattikuljettajien osuus varoituksen saaneista miehistä oli 29 %, mutta ajokiellon saaneista vain 19 %. Paljon ajavat ammattiautoilijat näyttävät olevan erilaisessa asemassa kuin muut ajokieltoa harkittaessa.

6.1.1 Ajokiellon pituus

Ajokiellon kestosta määrättäessä on otettava huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja muihin olosuhteisiin. Sisäasiainministeriön poliisille antaman ohjeen mukaan ajokiellon kestoa harkittaessa tulee ottaa huomioon:

- 1) käsiteltävänä olevien rikkomusten määrä,
- 2) seuraamukset ja päiväsakkojen lukumäärä,
- 3) aikaisemmat rikkomukset ja ajokieltoratkaisut sekä
- 4) vaikutukset toimeentuloon ja muihin olosuhteisiin.

Ohjeessa ryhmitellään ajokiellon kesto rikkomusten vakavuuden mukaan kolmeen ryhmään. Vähäisimmistä rikkomuksista ajokiellon keston liukuma on 7 - 21 vrk, keskimmaisessä ryhmässä liukuma on 14 - 45 vrk ja vakavimmista teoista 1 - 6 kk. Kuljettajalle, joka on edellisen kolmen vuoden aikana määrätty uuteen kuljettajatutkintoon tai ajokieltoon taikka ajokiellon sijasta saanut varoituksen, määrätään ajokiello puolitoistakertaisena.

6.1.2 Virhepistejärjestelmät

Useissa maissa liikennesankomuksia arvioidaan ja seurataan virhepistejärjestelmällä. Kustakin rikkomuksesta annetaan tietty määrä virhepisteitä ja, jos kuljettajalle kertyy seurantajakson aikana virheitä yli säädetyn rajan, hänet määrätään ajokieltoon. Seurantajakson pituus vaihtelee vuodesta kolmeen vuoteen. Järjestelmä voi olla myös käänteinen ja perustua kuljettajilla olevien pisteiden menetyksestä seuraavaan seuraamuksenkäyttöön.

Joissakin maissa ennen ajokieltoon johtavan virhepisterajan täyttymistä kuljettajalle lähetetään varoituskirje. Myös koulutusjakso on monin paikoin käytössä joko pakollisena taikka vapaaehtoisena.

Eri maissa käytössä olevat järjestelmät poikkeavat toisistaan kansallisista ja kulttuurisista eroista johtuen. Perusajatuksena kaikissa kuitenkin on seuraamuksen mitoittaminen sääntöjen ja säännösten rikkomisen vakavuusasteen perusteella.

Esimerkkinä ulkomailla käytettävissä olevista mainittakoon Saksa, jossa on käytössä seuraavanlainen järjestelmä:

Järjestelmä kerryttää virhepisteitä esim. rattijuopumuksesta tai liikenteen vaarantamisesta 7, ajokorttita ajosta 6, yli 40 km/h ylinopeudesta taajamassa tai punaista päin ajosta 4, ylinopeudesta 26-40 km/h 3. Kuljettajalle lähetetään varoituskirje 9 pisteen jälkeen, jossa kerrotaan lisäpisteiden seuraamuksista.

Kun virhepisteitä on 14 edellytetään kuljettajalta pakollisen oppikurssin suorittamista ja ajokoetta. Jos kahden vuoden sisällä kertyy 18 virhepistettä seurauksena on kuuden kuukauden ajokielto ja oppikurssin käyminen. Seuraamuksen määrääminen nolaa virhepisteet ja laskenta alkaa uudelleen, mutta matalammalla puuttumiskynnyksellä. Jos ajokorttiseuraamukseen jo kertaalleen määrätty kerää 9 virhepistettä kahden vuoden sisällä hänet määrätään lääketieteelliseen tai psykologiseen tutkimukseen.

Enintään 13 virhepistettä omaava kuljettaja voi osallistua vapaaehtoiseen liikenne- ja ajokoulutuskurssiin ajokokeineen, millä hänen on mahdollisuus saada 24 pisteen vähennys. Menettely ei koske rattijuopumustapauksia.

Suomen järjestelmästä löytyvät kaikki nk. virhepistejärjestelmille tyypilliset tunnusmerkit. Järjestelmämme on selkeä; teot ovat joko vakavia sinällään ja seuraamukseen johtavia tai toistuvina puuttumiskynnyksen laukaisevia. Tehdyt liikenne rikokset ja -rikkomukset kirjataan ajokorttirekisteriin, joka on pohjana hallinnollisessa menettelyssä tapahtuvalle ajokieltoon määräämiselle toistuvien liikenne rikkomusten seurauksena.

Järjestelmässä käytettävissä olevat seuraamusvaihtoehdot ovat: ajokielto, varoitus, uuteen kuljettajantutkintoon määrääminen. Kuljettajalle lähetetään muistutuskirje siinä vaiheessa kun seuraava säännösten rikkomiseen syyllistyminen merkitsisi seuraamuksen käyttöä.

6.2 Kehittämiskohteita

Toteutettu seuraamusjärjestelmä on oikean suuntainen. Puutteita on kuitenkin vielä runsaasti. Näitä ovat mm. järjestelmän heikko tuntemus ja useiden kuukausien viiveet rikkomusten ja seuraamusten määräämisen välillä, puuttumiskynnyksen korkeus seuraamusten käytössä sekä ajokieltoaikojen lyhyet kestot kansainvälisesti vertaillen.

Kun arvioidaan ulkomaisten järjestelmien mahdollista toimivuutta Suomessa, on muistettava, että järjestelmiä on kehitelty kansallisista tarpeista lähtöisin ja ottaen huomioon kulttuuriset erot. Seuraamusjärjestelmissä kulttuuriset erot tulevat esiin esimerkiksi siinä mitkä teot ja millä painoarvolla otetaan huomioon ajokorttiseuraamusta määrättäessä sekä koulutuksen käytössä ajokorttiseuraamuksena, mitä ei ole pidetty Suomen järjestelmään soveltuvana.

Vuosien 2001-2005 liikenneturvallisuussuunnitelmaan sisältyy po. alaan liittyviä toimenpiteitä kuten riskikuljettajan ohjausjärjestelmän edelleen kehittäminen sekä myös toistuvista ja vakavista liikennerikoksista määrättävien ajokieltojen pidentäminen ja ajo-oikeuteen puuttumiskynnyksen tarkistaminen.

Kun käsitellään ajokieltoasiaa poliisin puhuttelussa rikkomukseen syyllistyneen kanssa, pitäisi myös koulutuksellista painotusta kehittää. Ajokieltoasiat pitäisi keskittää nykyistä pienemmälle joukolle ja näitä asioita hoitavat poliisit tulisi kouluttaa ottamaan huomioon käsittelytilaisuuden koulutukselliset elementit. Myös poliisiorganisaation ulkopuolisia asiantuntijoita voitaisiin käyttää yhdessä poliisien kanssa tai itsenäisesti.

Järjestelmässä on lisäksi viiveitä, mikä heikentää sen uskottavuutta. Ajat sekä rikkomuksesta muistutuskirjeeseen että rikkomuksesta ajo-oikeusasian käsitteilyyn ovat liian pitkiä, molemmissa tapauksissa keskimäärin kolme kuukautta.

Tutkimus osoittaa, että kuljettajat tuntevat seuraamusjärjestelmän melko heikosti. Tiedotusta pitäisikin lisätä paitsi yleisesti myös rikkomuksen tehneelle sako-
tustilanteessa.

6.2.1 Puhuttelutilaisuudet

Tilaisuudessa, jossa käsitellään ajokieltoon määräämistä, voidaan vaikuttaa ainakin osaan toistuvasti rikkomuksia tekevästä kuljettajista. Muodollisesti ja teknisesti asian käsittely on hoidettu hyvin ja lakiin ja rangaistuksiin liittyvät asiat käydään puhuttelussa läpi.

Poliisin kuljettajalle pitämän puhuttelutilaisuuden toteuttamisessa sen sijaan on toivomisen varaa. Poliisi ei aina riittävän aktiivisesti pyri vaikuttamaan kuljettajan liikennekäyttäytymiseen, vaikka puhuttelutilaisuuden tarkoituksena on keskustella kuljettajan käsityksestä liikenneturvallisuudesta, kuljettajan ajomäärästä, autonkäyttötarpeesta, sääntöjen vastaisen ajamisen syistä ja arvioida muutenkin kuljettajan ajotapaa. Tehdyt selvitykset kuitenkin osoittavat, että puhuttelutilaisuudet ovat kestoltaan lyhyitä ja sisällöltään persoonattoman asiallisia.

Moniongelmaisia on noin 15 % puhutteluun kutsutuista, ja heihin on vaikea vaikuttaa käytettävissä olevilla toimenpiteillä. Tämän ongelmaryhmän perusteella ei voida myöskään kehittää yleisiä toimenpiteitä.

Puhuttelutilaisuuden sisällön kehittämiseksi työryhmä ehdottaa, että poliisin koulutusohjelmissa aihe saisi nykyistä enemmän huomiota. Työryhmän käsityk-

sen mukaan ajo-oikeusasioiden käsittelyä varten laaditun koulutuksen toteuttaminen ei vaatisi nykyistä enempää resursseja.

6.2.2 Ajokieltojen pituudet

Tutkimus osoittaa, että poliisin toistuvista rikkomuksista määräämät ajokiellot ovat lyhyitä, kestoaltaan noin 2-3 viikkoa. Toisinaan ajokiellon sijasta annetaan vain varoitus. Ajokiellon saatuaan kuljettajat ovat usein helpottuneita luultua lyhyemmästä ajokiellosta. Tutkimuksissa nuoret 18-20 -vuotiaat miehet arvelivat ajokiellon pituudeksi 11 viikkoa ja naiset 16 viikkoa. Liian lievä seuraamus ei ole tehokas rangaistus eikä se anna oikeaa kuvaa tekojen vakavuudesta ja paheksuttavuudesta.

Työryhmän mielestä ajokieltojen pitäisi olla selvästi nykyistä pidempiä. Työryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi ajokorttiseuraamuksia koskevan selvitystyön, jossa arvioitaisiin kaikkia ajokieltoon liittyviä säännöksiä.

6.2.3 Järjestelmän viiveet

Tutkimuksen (Keskinen ym. 1996) mukaan keskimääräinen viive liikenne rikkomuksesta ajokiellon saamiseen on 96 vuorokautta. Vastaavasti liikenne rikkomuksen ja sitä seuraavan muistutuskirjeen välinen aika on keskimäärin 107 vuorokautta.

Näin pitkät viiveet heikentävät seuraamusjärjestelmän tehoa. Tapahtumaketjussa ja tiedonsiirrossa on useita vaiheita (poliisi, Oikeusrekisterikeskus, syyttäjä, Ajoneuvohallintokeskus), jolloin viivekin muodostuu useasta eri tekijästä. Ongelman selvittämiseksi on jo ryhdytty toimiin, ja kokonaisprosessin nopeuttamiseksi työskentelee sekä sisäasiainministeriön ja oikeusministeriön yhteinen projekti (SMORK) että Ajoneuvohallintokeskuksen projekti (PALKO).

Työryhmän arvion mukaan tilanteen pitäisi korjaantua, kun prosessissa mukana olevat organisaatiot selvittävät viiveiden syyt ja jokainen osaltaan tekee omassa toiminnassaan tarvittavat muutokset.

Koska viiveen lyhentämiseksi vireillä olevat toimet eivät tuo pikaista muutosta, työryhmä ehdottaa, että muistutuskirje voitaisiin lähettää ilman lainvoimaista päätöstä. Nopealla reagoinnilla rikkomuksen jälkeen on todettu olevan myönteisiä vaikutuksia. Lisäksi poliisin tulisi välittömästi pysäytystilanteessa tien päällä antaa informaatiota seuraamusjärjestelmästä. Tätä varten olisi syytä tehdä tiivis esite, jossa lyhyesti kerrottaisiin, miten asia etenee ja minkälaiset ovat seuraamukset, jos kuljettaja syyllistyy liikenne rikkomuksiin.

7 AJAMISTA OHJAAVAT JA RAJOITTAVAT KEINOT

7.1 Kuljettajakohtainen nopeusrajoitus

Vuoden 1996 alkuun saakka uusilla kuljettajilla oli kuljettajakohtainen nopeusrajoitus 80 km/t, jonka rikkomisesta seurasi määräaikainen ajokielto. Rajoitus poistettiin ja sen tilalle tuli tiukennettu rikkomusseuranta lyhytaikaisen ajokortin haltijoille.

Kuljettajakohtaiselle nopeusrajoitukselle on löydettävissä turvallisuusvaikutuksiltaan sekä myönteisiä että kielteisiä näkökohtia.

Nimenomaan Suomessa kuljettajakohtaisen nopeusrajoituksen poistamisen jälkeen nuorten turvallisuus heikkeni (Rajalin 1999). Yhtenä syynä tähän saattaa olla se, ettei tilalle tullut järjestelmä ole toiminut toivotulla tavalla. Toisaalta nuoret kuljettajat käyttävät ajokokemuksensa nähden liian kovia ajonopeuksia eivätkä esimerkiksi hallitse hyvin kaarreajoa, mikä selittää suistumis- ja onnettomuuksien yleisyyttä. Myös rekkojen ohittaminen lisää onnettomuusriskiä.

Nuorille kuljettajille määrätty muita alhaisempi nopeusrajoitus sisältää mm. seuraavia ongelmia:

- Mitä yhtenäisempi nopeus liikennevirrassa on sitä turvallisempaa. Saman ajoneuvoryhmän sisällä erilaiset nopeusrajoitukset vähentävät homogeenisuutta, ja vaaralliset ohitukset lisääntyvät.
- Aiheuttaa poliisin nopeusvalvonnalle lisää paineita. Kuljettajakohtainen rajoitus olisi tehokas vain, jos sitä pystytään valvomaan tehokkaasti. Muussa tapauksessa se saattaa vähentää yleisemminkin nuorten kuljettajien liikennesääntöjen noudattamista.
- Antaa väärän viestin siitä, että tietyn ajan jälkeen kuljettaja voi turvallisesti nostaa ajonopeuttaan.
- Huomattava osa vakavista onnettomuuksista sattuu tilanteissa, joissa ajonopeus on ollut huomattavasti suurempi kuin suurin sallittu nopeus.

Työryhmä ei kannata nuorille muita alhaisempaa kuljettajakohtaista nopeusrajoitusta. Sen sijaan työryhmä pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuussuunnitelman mukaiset toimenpiteet ajonopeuksien hillitsemiseksi toteutetaan. Hyvän nopeusrajoitusjärjestelmän vahvistukseksi tarvitaan luonnollisesti riittävän tehokasta nopeuksien valvontaa.

7.2 Muita erityisrajoituksia nuorille kuljettajille

Suomessa auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin voi saada vasta täysi-ikäiseksi tultuaan. Matkat ja kuljetustehtävät, joita nuorikin kuljettaja joutuu tekemään, ovat monenlaisia. Tätä taustaa vasten kuljettajakohtaiset ajorajoitukset eivät sovellu meillä käytettäväksi. Esimerkiksi yö- ja viikonloppuajo voivat olla työhön liittyvää ajoa. Toisaalta matkustajien kuljetusrajoitukset ovat ristiriidassa liikenteen kasvun rajoittamisen ja rattijuopumuksen torjuntatyön kanssa.

Yhdysvalloissa monissa osavaltioissa nuorille kuljettajille on säädetty erityisiä ajorajoituksia, esimerkiksi yöajokielto, matkustajien kuljettamisrajoitus tai moottoritiellä ajaminen on kielletty. Tällaisia rajoituksia käytetään niissä tapauksissa, joissa ajo-oikeuden voi saada jo 16-vuotiaana. Silloin kyseessä on tavallisesti ajokokelaskortti ja rajoitukset päättyvät, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta.

Joissakin maissa nuoret kuljettajat joutuvat käyttämään ajoneuvossa ajoharjoittelijasta kertovaa tunnusta, mikä ei kuitenkaan välttämättä merkitse rajoituksia ajo-oikeuteen. Tunnuksen käyttövelvollisuutta voidaan pitää kielteisellä tavalla leimaavana. Se saattaa myös houkuttaa kokeneempia kuljettajia antamaan omia opetuksiaan uudelle kuljettajalle liikenteessä ja lisätä juuri tunnuksen käytöstä vapautuneiden näyttämisen halua.

Nuorille kuljettajille on ehdotettu myös kokeneita kuljettajia alhaisempaa rattijuopumuksen promillerajaa. Valtioneuvosto periaatepäätöksessään (18.1.2001) edellyttää, että päihteiden käytön vähentämiseksi selvitetään edellytykset rattijuopumuksen promillerajan alentamiseksi 0,2 promilleen. Tavoite koskee kaikkia kuljettajia. Naapurimaissamme Ruotsissa, Norjassa ja Virossa rattijuopumuksen promilleraja on 0,2. Erityisesti nuorille säädetty muita alhaisempi promilleraja voisi antaa väärän viestin siitä, että lyhyen harjoitteluajan jälkeen voi ajaa autoa myös alkoholia nauttineena. Uusi kuljettaja, jolla on lyhytaikainen ajokortti ei ole aina nuori kuljettaja. Alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ole vielä ajokokemuksen myötä automatisoituneet.

Nuorten rattijuopumuksen vastatoimia tulisi kehittää esimerkiksi niin, että jo ensimmäisen kerran rattijuopumuksesta kiinnijäänyt voitaisiin tarvittaessa ohjata yksilökohtaiseen opastukseen ja hoitoon.

8 TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

8.1 Yhteenveto

Vaikka nuorten liikenneturvallisuus parani selvästi 1990-luvulla, varsinkaan nuorten mieskuljettajien onnettomuusriskiä ei ole pystytty alentamaan odotusten mukaisesti. Nuoriin kuljettajiin kohdistuneita uudistuksia on kyllä toimeenpantu, mutta niiden vaikutukset eivät ole näkyneet täysin toivotulla tavalla.

Nuorten kuljettajien ongelmat tieliikenteessä ovat olleet jatkuvasti tutkimuskohteina niin Suomessa kuin muualla maailmassa, ja tutkimuksista saadut tiedot ovat olleet pohjana muutoksia tehtäessä. Normeilla ohjataan kuljettajakoulutusta ja kontrolloidaan liikenteen sääntöjen noudattamista. Liikenneturvallisuustiedotuksessa ja -koulutuksessa käytetään uusimpia välineitä, jotta tavoitettaisiin nuoret heitä kiinnostavien kanavien kautta. Kaikilla näillä jo toteutetuilla toimenpiteillä on tärkeä merkitys, vaikka yksittäisten tekijöiden vaikutusta onkin vaikea arvioida.

Nuoret ovat edelleen haaste liikenneturvallisuustyön kohteena. Nuorten onnettomuuksien yhteydessä vedotaan usein nuorille tyypillisiin käyttäytymistapoihin, jotka korjaantuvat iän karttumisen myötä. Nuoruus ei kuitenkaan ole mikään ongelma, eikä nuoren ihmisen kuolemaa tai vakavaa loukkaantumista liikenteessä pidä hyväksyä minään vääjäämättömänä kohtalona. Siihen ei pidä alistua. Visio turvallisesta tieliikenteestä ulottuu myös nuoriin.

Toteuttamalla laajasti liikenneturvallisuussuunnitelmaan sisällytettyjä toimia voidaan parhaiten parantaa myös nuorten turvallisuutta. Esimerkkeinä mainittakoon nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen, turvavyön käytön lisääminen, päihteettömyys liikenteessä sekä sääntöjen noudattamisen riittävän tehokas valvonta. Erityisesti nuorille ominaisten suistumisonnettomuuksien seurausten lieventämiseksi myös tieympäristön pehmentäminen on tärkeää.

Jotta saavutettaisiin se työryhmän asettama tavoite, että nuorten kuljettajien turvallisuustaso lähenee muiden kuljettajien turvallisuustasoa, tarvitaan nuorille suunnattuja erityistoimia. Työryhmän arvion mukaan jo käytössä olevat elementit nuorten turvallisuuden parantamiseksi ovat edelleen käyttökelpoisia. Jokaista osa-aluetta pitää kuitenkin kehittää ja vahvistaa. Koulumaailmassa luodaan pohja liikenneturvallisuuden arvostukselle, kuljettajakoulutuksella kehitetään uuden kuljettajan edellytyksiä toimia liikenteessä ja rikkomuksista määrättävillä uskotavilla seuraamuksilla tuetaan koko järjestelmää.

8.2 Kouluikäiset nuoret

Työryhmän mielestä liikennekasvatuksen määrittely opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa on eräs kulmakivi liikenneturvallisuustyölle kouluissa. Vaikka kodin merkitys asenteiden kehittymisessä on ensimmäisellä sijalla, turvallisuusajattelu voi siirtyä lasten ja nuorten välityksellä myös kouluista koteihin. Liikenteessä selviytyminen on perusedellytys monen muun asian oppimiselle. Se on hengissä pysymistä ja elämän arvostusta, mikä niin kuntien kuin koulujenkin on opetusvelvollisuuttaan toteuttaessaan otettava huomioon.

Työryhmä vetoaa opetusalan toimijoihin siinä, että liikennekasvatus saisi nykyistä näkyvämmän osan opetussuunnitelmissa, opettajien koulutuksessa ja koulujen teematilaisuuksissa.

8.3 Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Suomi on edelläkävijämaa kuljettajaopetuksen kehittämisessä. Meillä on jo toistakymmentä vuotta ollut käytössä kaksivaiheinen opetus, mikä korostaa sitä, että kuljettajan taitojen kehittyminen on pitkäkestoinen prosessi. Tällaista opetuksen vaiheistamista suunnitellaan parhaillaan eräissä muissa Euroopan maissa. Kokonaisuutenakin kuljettajaopetus on EU:ssa voimakkaan kehityksen alaisena. Suomi on mukana erilaisissa yhteistyömuodoissa mukaan lukien tutkimushankkeet, ja myös tätä kautta saadaan lisää arvokkaita kokemuksia.

Työryhmällä ei ole syytä esittää kuljettajaopetukseen suurta kokonaisuudistusta, vaan muutos- tai selvitystarpeet koskevat vain muutamia osa-alueita.

Koulutuksen toisen vaiheen opetusjakso ajoittuu useimmiten yli vuoden päähän itsenäisen ajoharjoittelun alkamisesta, mikä saattaa hyvän pedagogisen kokonaissuuden kannalta olla hieman liian myöhäistä. Toisaalta ajokokemuksen karttuminen on yksilöllistä, ja eräs peruste opetuksen vaiheistamiselle on ollut määrällisesti riittävän ja monipuolisen ajokokemuksen hankkiminen ennen myöhemmän vaiheen opetuksen aloittamista. Työryhmä ehdottaa, että II-vaiheen opetuksen vaikutuksista ja kehittämismahdollisuuksista tehtäisiin erillinen tutkimus.

Lisäksi työryhmä ehdottaa kuljettajakoulutuksen opetussuunnitelman ja opetusmenetelmien kehittämistä, esimerkiksi itsearvioinnin sekä eriyttävän ja yksilöllisen opetuksen lisäämistä. Samalla kuljettajaopetuksessa tulisi jatkaa painopisteen siirtämistä tieto- ja taito-opetuksesta ennakoivampaan ja pohtivampaan suuntaan.

Opetuslupaopetusta tulisi kehittää niin, että siinä voitaisiin hyödyntää nykyistä paremmin autokoulujen palveluja varsinkin erityisosaamista vaativien asioiden opettamisessa kuten liukkaan kelin ja pimeällä ajon opetuksessa.

8.4 Seuraamusjärjestelmän tehostaminen

Seuraamusjärjestelmän toimivuus edellyttää nopeaa ja tehokasta puuttumista liikenne rikkomuksiin ja -rikkomuksiin.

Nopealla reagoinnilla rikkomuksen jälkeen on myönteisiä vaikutuksia. Pitkä viive rikkomuksesta muistutuskirjeeseen ja ajokieltoon määräämiseen heikentää järjestelmän tehokkuutta. Koska viiveen lyhentämiseksi vireillä olevat toimet eivät tuo pikaista muutosta, työryhmä ehdottaa, että muistutuskirje voitaisiin lähettää ilman, että päätös rangaistuksesta on tullut lainvoimaiseksi.

Lisäksi poliisin tulisi välittömästi pysäytystilanteessa tien päällä antaa informaatiota seuraamusjärjestelmästä. Tätä varten olisi syytä tehdä tiivis esite, jossa lyhyesti kerrottaisiin, miten asia etenee ja minkälaiset ovat seuraamukset, jos kuljettaja syyllistyy liikenne rikkomuksiin.

Poliisin puhuttelulla ajo-oikeusasiassa on mahdollista vaikuttaa kuljettajan myöhempään ajokäyttäytymiseen, eikä työryhmän mielestä tätä tilaisuutta saa päästää käsistä persoonattomalla rutiinimenettelyllä. Puhuttelutilaisuuden sisällön kehittämiseksi työryhmä ehdottaa, että poliisin koulutusohjelmissa aihe saisi nykyistä enemmän huomiota.

Työryhmän mielestä ajokieltojen pitäisi olla selvästi nykyistä pidempiä, jotta niillä saavutettaisiin tarkoitettu vaikutus. Vaikutuksen tulisi sekä näkyä sen kuljettajan myöhemmässä ajotavassa, jolle ajokielto määrätään että ennalta ehkäistä muiden kuljettajien rikkomuksia. Työryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistäisi ajokorttiseuraamuksia koskevan selvitystyön, joka koskisi kaikkia ajokieltoon liittyviä säännöksiä. Ajokieltojen pituuksia arvioitaessa on otettava huomioon yhtä hyvin poliisin määräämät ajokiellot toistuvista rikkomuksista ja vakavasta piittaamattomuudesta kuin tuomioistuimen määräämät ajokiellot.

8.5 Lopuksi

Työryhmä arvioi nuorten kuljettajien onnettomuusriskin alentamisessa olevan kaksi tärkeätä vaikutuskanavaa:

Kaikkien nuorten liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tehokkaimmin yleiset liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet. Valtioneuvoston periaatepäätöksen toteuttaminen on tässäkin mielessä ensiarvoisen tärkeätä. Liikennejärjestelmän on kokonaisuutena oltava turvallinen myös nuorille, joiden kuljettajakokemus on vähäistä.

Toisaalta liikennesrikkomuksiin on puututtava nykyistä herkemmin, nopeammalla menettelyllä ja uskottavilla seuraamuksilla. Näillä keinoilla vaikutetaan erityisesti nuoriin riskikuljettajiin, mutta niiden tarkoitus on myös ohjata kaikkien nuorten ajotapoja.

Lähteet:

Ajoneuvohallintokeskus, B-opetussuunnitelma. AKE 1998.

Ajoneuvohallintokeskus 2002. Tutkintotilastot 2001.

Berg, H-Y., Gregersen, N-P. The connection between young drivers' lifestyles and their accident risk in traffic, VTI rapport 374, 1993.

Bartl, G (Ed.), Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers, Results of EU-Project DAN, Austria, 2000.

Hatakka, M. Novice Drivers' Risk- and Self-Evaluations. Turun yliopisto, 1998.

Hatakka, M., Keskinen, E., Katila, A., Laapotti, S. Kuljettaja, ajoneuvo ja ajotapa: nuorten mieskuljettajien suhtautumistekijöiden yhteys automallin valintaan ja liikennevahinkoihin, Turun yliopisto, Psykologian laitoksen tutkimuksia, 1995.

Hatakka M., Katila A., Keskinen E., Laapotti S., Peräaho M. Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän vaikutukset, seurantatutkimus 1996-1998, Turun yliopisto, LM, B 3/2000.

Heino, J. Onnettomuuteen osalliset kuljettajat osallisuuden useuden mukaan, Eri ikäisten riski joutua kuolemaan johtavaan tieliikenneonnettomuuteen autonkuljettajana ja onnettomuuksien vakavuus, Tilastokeskus, erillisajot, 2001.

Hernetkoski, K., Salo, I., Keskinen, E. Negligent behaviour has increased, suicides' not. Esitelmä Japanissa järjestetyssä liikenneturvallisuuskonferenssissa, 2001.

Häkkänen H., Britschgi V., Kanner H. Nuorten aikomus hankkia ajokortti, VTT Tiedotteita 2075, 2001.

Joki, M. EELIKA. Ennaltaehkäisevä liikennekasvatuskokeilu. Helsingin kaupunki Nuorisoasiainkeskus, 1998.

Joki, M., Piipponen, S. Vakaviin liikenneonnettomuuksiin osallisten kuljettajien liikenne rikkomukset, LVY, 1987.

Kantola, J. Liikennekasvatuksen mahdollisuudet ja rajoitukset, osa V. Liikenteen vaarojen havaitseminen diakuvista, Liikenneturvan tutkimuksia 105, 1991.

Karttunen, R. Tavallisten henkilöautonkuljettajien onnettomuudet. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 65/1992.

Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M. Koulutus, tiedotus ja valistus liikennekäyttämisen ohjauskeinona. Autonkuljettajien informaatio- ja palautejärjestelmät, osaraportti 2. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 92/2001.

- Laapotti, S., Keskinen, E., Rajalin, S. Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001. Liikenneturvan tutkimuksia 119/2002.
- Liikenneministeriön työryhmämietintö, Kuljettajaopetuksen vaihtoehdot, L 21/1995.
- Liikenneministeriön työryhmämietintö, Yhteisopetusmalli ajokortin saamiseksi, 46/1998.
- Liikenneturva, Liikenteen ilmapiiriselvitys vuodelta 2001.
- Mikkonen, V. Ajoluparikokset tieliikenteessä, Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä, 1999.
- Mikkonen, V. Asiantuntijatieto nuorten kuljettajien vahinkoriskeistä, Valmixa Oy, (julkaisematon) 2001.
- Mourant, R.R., Rockwell, T.H. Strategies of visual search by novice and experienced drivers. *Human Factors*, 14, 325-335, 1972.
- Näätänen, R. Esitys Liikenneturvan tutkijaseminaarissa Vääksyssä 27.4.1988.
- Näätänen, R. Maantiekuolema, 1972.
- Pikkarainen, J., Penttilä, A. Rattijuoppouden yleisyyden muutokset. Teoksessa: T. Peltoniemi (toim.) *Moni ajaa ja ottaa. Rattijuoppous Suomessa*, 1986.
- Robertson, L.S., Baker, S.P. Prior violation records of 1447 drivers involved in fatal crashes, *Accid. Anal. and Prev.* 7, 121-128, 1975.
- Rajalin, S. Poikkeava nopeuskäyttäytyminen tieliikenteen turvallisuusongelmana, Liikenneturvan tutkimuksia 118/1998.
- Rajalin S. 80-lätkä lähti. Entä liikennevahingot? Liikenneturvan tutkimusmonisteita 84/1999.
- Rajalin, S., Koivukoski, M., Parkkari, K.. Minne vie autovarkaan tie. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 88/2001.
- Salmi, H. , Summala, H. Nuorten aiheuttamat kuolemaan johtaneet kovavauhtiset tieliikenneonnettomuudet vuosina 1992-1996, Liikenneministeriö julkaisuja 3/98, 1998.
- Summala, H. Autokoulun ja perheen vaikutus nuoren ajokäyttäytymiseen. Tutkimussuunnitelma 25.2.2002.
- Summala, H. Elämän hallinta liikenteessä: kohti liikennekuolemien nollatavoitetta, Helsingin yliopiston tutkimuksia 29:1996.
- Summala, H. Nuorten kuljettajien taidot koetukselle. Tie- ja liikenne, 1-2/96, 1996.
- Summala, H. Young Driver Accidents: Risk Taking or Failure of Skills? *Alcohol, Drugs and Driving* Vol. 3, Numbers 3-4, 1987.

Summala, H., Lajunen, T., Nieminen, T., Ruhanen, J. & Saarelainen, S. Kokeneiden ja kokemattomien kuljettajien tilanteen hallinta eräissä liikennetilanteissa, Tielaitos, Kehittämiskeskus, 1994.

Syvänen M., Lehtio A., Parkkinen L. (1999) Ajo-oikeusasian käsittelyn kehittäminen; puhuttelu ja ennakkotehtävä, Tampereen yliopisto, psykologian laitos, LM, B 3/2000.

Tilastokeskus ja Liikenneturva, ennakkotilasto vuodelta 2001.

Tilastokeskus ja Liikenneturva, Tieliikenneonnettomuudet 1990-2000.

Vaaranen, H., Kun ratti lähtee käsistä. Tutkielma, oikeussosiologia. Terveys ry, 1998.