28.3.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Liikenneturvan lisäselvitys tieliikennelain kokonaisuudistukseen ja nuorten liikenneturvallisuuteen liittyen HE 180/2017E

Liikenneturva esittää seuraavia näkökohtia nuorten liikenneturvallisuuteen liittyen.

Suomi on sitoutunut yleiseurooppalaisiin tavoitteisiin vähentää jatkuvasti liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Tämä on syytä huomioida kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa ja sen on oltava keskeinen tavoite myös tieliikennelain kokonaisuudistukselle. Lain tulee olla osa ratkaisua, jolla Suomi saavuttaa asettamansa turvallisuustavoitteet.

Tilastojen mukaan 15–24-vuotiaat nuoret ovat yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa. Nuorten kohdalla liikenneonnettomuuksissa menetettyjen terveiden elinvuosien määrä on erityisen suuri. Tämä heijastuu myös kansantalouden tuottavuuteen.

Jotta turvallisuustavoite Suomessa saavutetaan, ikäryhmän turvallisuutta tukeviin toimiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Riskinottoa ja kokemattomuutta

Nuoret liikkuvat kasvaessaan entistä enemmän sekä koulu- että vapaa-ajan matkoilla. Liikkumisen mahdollisuudet monipuolistuvat yhä, kun nuoret siirtyvät moottoriajoneuvojen kuljettajiksi.

Nuorten liikenneturvallisuuteen liittyvät keskeisesti kaksi erillistä riskiajankohtaa: mopoilun aloittaminen sekä henkilöauton kuljettajaksi siirtyminen. Tilastojen perusteella molemmat liikkumistavan muutokset johtavat suurempaan onnettomuusalttiuteen. Yksi syy tähän on, että nuorten kuljettajien ajotoiminnot eivät ole vielä automatisoituneet.

Nuoruuteen liittyy lisäksi suurempi riskinotto ja kokeilunhalu, joka säilyy pojilla yleensä tyttöjä pidempään. Ikäkauteen osuu tyypillisesti myös päihteiden käytön aloittaminen. Riskikäyttäytymiseen tulee puuttua ajoissa, jotta siitä ei tule pysyvää.

Lainsäädäntö antaa raamit liikennekasvatukselle

On tärkeää, että lainsäädäntö antaa turvallisen käyttäytymisen raamit sekä tukee nuoren päätöksentekoa ryhmäpaineen alla. On helpompi perustella turvallista käyttäytymistä kavereille, kun päätöstä tukee selkeä lainsäädäntö ja näkyvä valvonta.

Esimerkiksi voidaan nostaa heijastimen ja pyöräilykypärän käyttövelvoite. Ilman seuraamusuhkaakin nykyinen lakiin kirjattu säännös tukee esimerkiksi lasten ja nuorten parissa työskenteleviä kasvattajia niin kodeissa kuin kouluissa. Ilman säännöstä koulujen olisi selvästi

hankalampi edistää lasten ja nuorten pyöräilykypärän käyttöä. Toisaalta kouluilla on myös velvoite perehdyttää ja opettaa lain mukaiseen toimintaan.
Pyöräilykypärän kohtuullisen korkea käyttöaste Suomessa on paljolti lain ja viestinnän yhteisvaikutusta, mikä on näkynyt kypärän käytön lisääntymisenä lainsäädännön voimaantulon jälkeen. Pyöräilykypärä on yhä yksi tärkeä tapa vähentää myös nuorten pyöräilijöiden päävammoja.

Tutkimukset osoittavat lisäksi, että vanhemmilla on suuri vaikutus nuorten käyttäytymiseen liikenteessä. He vaikuttavat myös omalla esimerkillään. Vanhemman ohjauksen ja valvonnan tehtävät ovat edelleen tärkeitä: nuoren tulee oppia liikenteen perustiedot ja taidot, aikuisen tehtävänä on herättää nuoren vastuullisuuden tunne.

Selkeä turvallisuusmyönteinen lainsäädäntö tukee kotien ja koulujen kasvatustehtävää.

Laki on viesti

Liikenneturvan kyselyjen mukaan nuorten liikenneasenteet ovat lähtökohtaisesti turvallisuusmyönteisiä. Aikuisväestöön verrattuna nuorilla on kuitenkin vaikeuksia mm. ryhmäpainetilanteissa. Lisäksi nuorten asenteet alkoholin tai älypuhelimen käyttöön liikenteessä ovat aikuisväestöä sallivampia. Yleinen suhtautuminen rattijuopumukseen tai tekstailuun ajon aikana vaikuttaa kuitenkin näiden rikkomusten yleisyyteen.

Siksi muutoksia, jotka potentiaalisesti viestivät sallivammasta asenteesta epätoivottavaan liikennekäyttäytymiseen, tulee käsitellä kriittisesti. Lainsäädännön pienetkin muutokset voivat vaikuttaa merkittävästi, kun media sekä sosiaalinen media luovat lain muutoksesta oman tulkintansa.

Kuten Liikenneturva on jo aikaisemmassa lausunnossaan esittänyt, lainsäädännössä tulisi olla mahdollisimman vähän tulkinnanvaraisia kohtia, sillä selkeät säännöt luovat turvallisen liikkumisen pohjan niin nuorille, kuin kaikille muillekin liikkujaryhmille.

LIITTEET

Liite 1: Nuoret liikenteessä, tausta- ja tilastopaketti

LIIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN

Pasi Anteroinen
Järjestöpäällikkö

PETRI JÄÄSKELÄINEN

Petri Jääskeläinen
Suunnittelija

Nuoret liikenteessä, tausta- ja tilastopaketti

Liite Liikenneturvan lisäselvitykseen liittyen hallituksen esitykseen 180/2017E

Eniten henkilövahinkoja liikenteessä sattuu 15–24-vuotiaille nuorille. Liikenteessä kuolee keskimäärin 50 ja loukkaantuu noin 1 900 nuorta vuodessa. Vuonna 2017 kuolleiden määrä oli ennakkotietojen mukaan 45 ja loukkaantuneiden 1 764. Vuoden 2016 tietojen mukaan 204 nuorta loukkaantui vakavasti. Menehtyneistä miehiä oli neljä viidestä. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä nuoria oli viidennes ja loukkaantuneista kolmasosa. Nuorten kuolemantapauksista 70 prosenttia ja loukkaantumista lähes puolet sattuu henkilöautossa.

Nuorten kuljettajien riski kuolla liikenteessä on yli kaksinkertainen muuhun väestöön verrattuna. Nuorten onnettomuudelle tyypillisiä piirteitä ovat tieltä suistuminen, kova vauhti, ei turvavyötä, kuljettaja on alkoholin vaikutuksen alaisena ja onnettomuus tapahtuu viikonloppuyönä kesällä tai syksyllä.

Onnettomuuksissa kova vauhti, alkoholia ja turvavyö kiinnittämättä

Yleisimmin nuoret kuolevat tai loukkaantuvat tieltä suistumisessa. Erityisesti 18–19-vuotiaat joutuvat usein suistumisonnettomuuteen.

Onnettomuustietoinstituutin mukaan:

Nuorten miesten (18–24v.) aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa:

- 67 prosentissa on ollut onnettomuushetkellä ylinopeutta vähintään 10 km/h.
- kuljettaja syyllistynyt rattijuopumukseen 40 prosentissa tapauksista.
- aiheuttajakuljettajalla aikaisempia liikennerikkomuksia 64 prosenttia tapauksista

Nuorten naisten (18–24v.) aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa:

- 35 prosentissa on ollut onnettomuushetkellä ylinopeutta vähintään 10 km/h.
- kuljettaja syyllistynyt rattijuopumukseen 10 prosentissa tapauksista.
- aiheuttajakuljettajalla aikaisempia liikennerikkomuksia 18 prosenttia tapauksista.

Nuoret ajavat ylinopeutta

Liikenneturvan vuonna 2013 teettämän haastattelututkimuksen mukaan nuorista joka kolmas (32 %) on rikkonut nopeusrajoitusta vähintäänkin ”melko usein”.

Syy nopeuden ylittämiseen on muita ikäluokkia useammin tapa ajaa nopeasti tai kovaa ajamisen koettu miellyttävyys. Nuoret kokevat myös sosiaalisia paineita ylinopeuden ajamiseen. Suurten ajonopeuksien kielteiset vaikutukset näkyvät onnettomuuksien seurauksissa.

Mitä suurempi nopeus, sitä vakavammat seuraukset onnettomuudesta aiheutuu. Vaaratilanteessa myös ajoneuvon pysäyttämismahdollisuudet vaikeutuvat.

Turvavyön käytössä puutteita

Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen vuoden 2014 tutkimuksen[1] mukaan 15–24-vuotiaista miehistä 94 % ja naisista 98 % ilmoittaa käyttävänsä turvavyötä etupenkillä. Takapenkillä käyttö on vähäisempää. Miehistä 89 % ilmoittaa yleensä aina käyttävänsä turvavyötä takapenkillä ja naisista 93 %. Nuorista 64 prosenttia kertoi kuitenkin olleensa henkilöauton kyydissä ilman turvavyötä[2].

Suhteellisen korkeista käyttöasteista huolimatta Onnettomuustietoinstituutti on arvioinut, että vuonna 2016 turvavyötä käyttämällä yhteensä 28 ihmistä olisi pelastunut kuolemalta[3].

Jo pienet veren alkoholipitoisuudet lisäävät nuorten kuljettajien onnettomuusriskiä

Erityisesti nuorilla kuljettajilla on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla. Alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ole vielä automatisoituneet ajokokemuksen myötä. Myös tarkkaavaisuuden ongelmat alkavat jo 0,2 promillen pitoisuuksilla.

Myös väsymykseen liittyvät ongelmat ovat suomalaisilla kuljettajilla yleisiä. Todennäköisyys nukahtaa rattiin on miehillä 2,5-kertainen naisiin verrattuna. Nuorilla miehillä nukahtamisriski on muita suurempi. Vähäinenkin määrä alkoholia veressä etenkin yhdessä väsymyksen kanssa lisää onnettomuusriskiä.

Henkilövahinkoon johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa kuljettajista joka kolmas on alle 25-vuotias.

Nuoret miehet ottavat enemmän riskejä liikenteessä kuin nuoret naiset

Miesten ja naisten välillä on suuri ero henkilöauton kuljettajina. Nuoret miehet selviytyvät liikenteessä nuoria naisia heikommin – ero miesten ja naisten liikennekuolemien määrässä on moninkertainen. Nuorten miesten riskialttiille ajotavalle on ominaista kova vauhti, lyhyet turvavälit, piittaamattomuus liikennesäännöistä ja ilman turvavyötä ajaminen. Nuorten miesten ajotapa voi olla kilpailullinen ja aggressiivinen. Myös omia kykyjä yliarvioidaan.

Nuoret riskikuljettajat

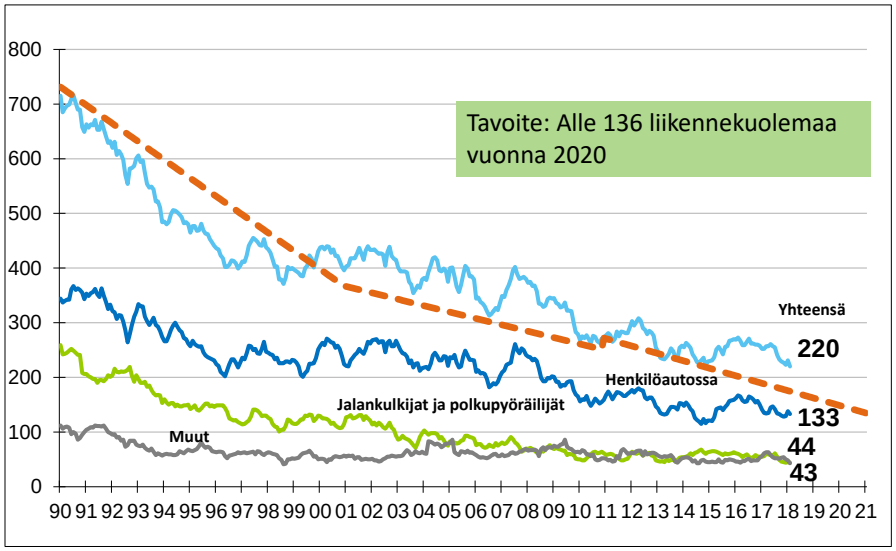
Riskikuljettajalla tarkoitetaan kuljettajaa, joka syyllistyy keskimääräistä useammin liikennerikkomuksiin tai joka on keskimääräistä useammin osallisena liikenneonnettomuuksissa. Nuorten miesten riski kuolla liikenteessä henkilöauton kuljettajana on muita ikäryhmiä korkeampi. Valtaosa nuorista ei kuitenkaan kuulu riskiryhmään. Noin joka kymmenennellä nuorella on arvioitu olevan selkeää riskikäyttäytymistä kuten humalassa ajamista, ylinopeudella ajamista ilman turvavyötä (Salo, Keskinen 2003).

Nuorten kuljettajien onnettomuusriski laskee ajokokemuksen karttuessa. Ensimmäistä vuottaan ajavien liikennevahinkomäärä suhteutettuna ajokorttien määriin on vakuutustilastojen mukaan yli kolminkertainen verrattaessa jo kolme vuotta ajaneisiin.[4]

---

[1] Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen 2014, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Raportti 6/2015
[2] Liikenneturvan nuorisotutkimus 2013
[3] OTI-vuosiraportti 2016. Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet
[4] Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto (VALT)

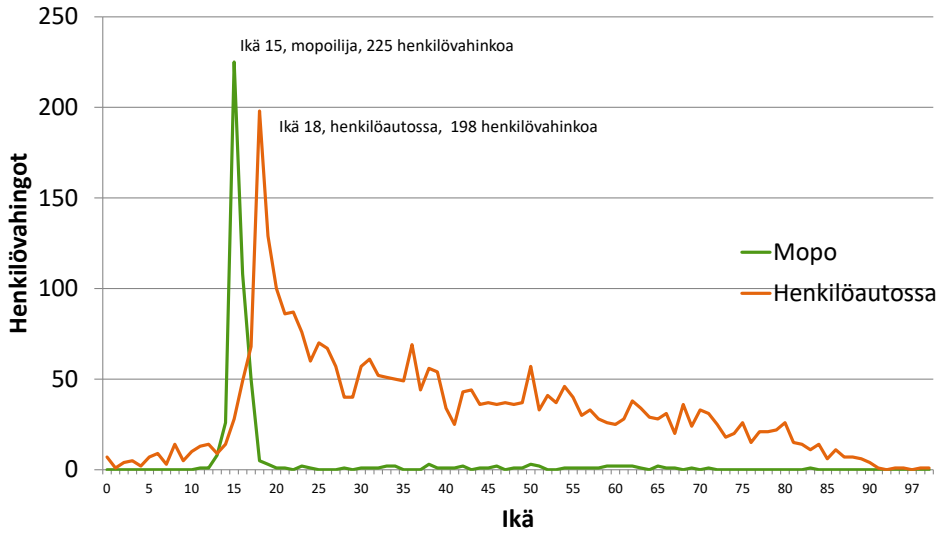
Kuolleet tienkäyttäjäryhmittäin ja liikenneturvallisuustavoite



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva – tilanne 28.2.2018, vuodet 2017&2018 ennakkotietoja.

Välitä, muista – ennakoi. LIIKENNETURVA

Mopoilijoiden ja henkilöautoilijoiden henkilövahingot iän mukaan 2017

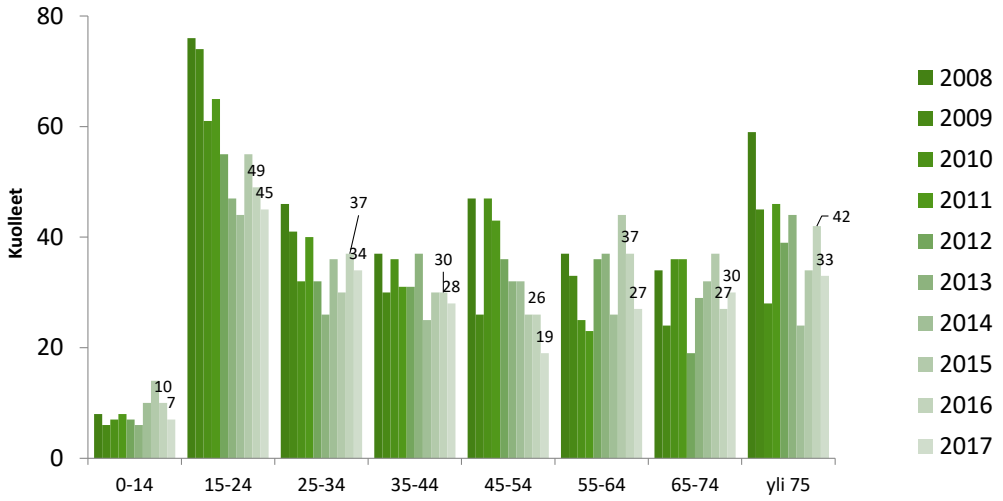


Mopon ja henkilöauton kuljettajat ja matkustajat

Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva, ennakkotietoja.

Välitä, muista – ennakoi. LIIKENNETURVA

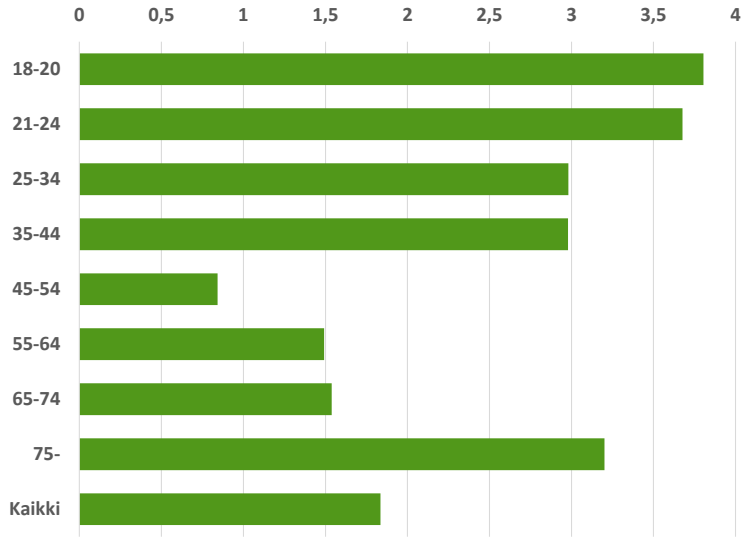
Tieliikenteessä kuolleet ikäryhmittäin 2007-2017



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva, 2017 ennakkotietoja.

Välitä, muista – ennakoi. LIIKENNETURVA

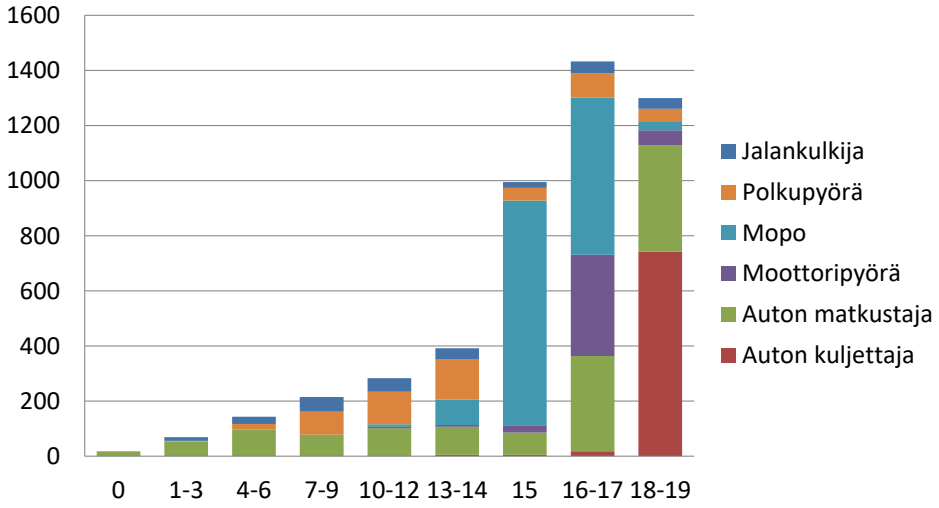
Kuolleet henkilöauton kuljettajat ikäryhmän 100 000 asukasta kohden vuonna 2017



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva, vuosi 2017 ennakkotietoja.

Välitä, muista – ennakoi. LIIKENNETURVA

Kuolleet ja loukkaantuneet lapset ja nuoret tienkäyttäjäryhmän mukaan vuosina 2015-2017



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva, kumulatiivinen kertymä vuosilta 2015-2017. Vuosi 2017 ennakkotietoja.

Välitä, muista – ennakoi. LIIKENNETURVA

Lähteitä

Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen 2014, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Raportti 6 | 2015

OTI-vuosiraportti 2016: Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet

OTI Nuorisoraportti 2016

Ehjänä elämässä -liikenneturvallisuusesityksen vastaanotto ja vaikutukset
Liikenneturvan tutkimusmonisteita 102/2005

Väsyneenä ajaminen - Mikä on tilanne Suomessa?
Radun Igor, Radun Jenni
Liikenneturvan tutkimuksia 123/2008