Ajokorttilakia muokattava laajan tutkimustiedon valossa

Traficom julkaisi tänä syksynä selvityksen vuoden 2018 ajokorttilain liikenneturvallisuusvaikutuksista. Liikenne- ja viestintävaliokunta odotti selvityksen valmistumista ennen ajokorttilain jatkokäsittelyä. Selvityksen pohjalta on julkisuudessa tehty tulkintoja, joita voidaan pitää liian yksinkertaisina. Liikenneturva kiinnittää huomiota selvityksen johtopäätöksiin ja vajaavaisuuksiin.

Traficomin julkaiseman selvityksen vuoden 2018 ajokorttilain turvallisuusvaikutuksista lopputulema oli kiteytettynä: ”Ajokorttilain uudistuksella ei olennaista vaikutusta nuorten onnettomuuksien kokonaismäärään”. Näennäisen positiivinen lause peittää alleen sen, että muutosta parempaan ei ole tapahtunut.

”Ajokorttiuudistuksen ei voida selvästi osoittaa lisänneen tai vähentäneen henkilövahinkoja missään ajokorttiluokassa”, selvityksessä todetaan. Suomen liikenneturvallisuustavoitteiseen peilaten tämä tulos on epäonnistuminen.

Selvitys toteaa myös muiden tielläliikkujien turvallisuuden heikentyneen sekä nuorten osalta onnettomuuksien siirtyneen ajoneuvoluokasta toiseen.

”17-vuotiaiden siirtyminen kevyemmistä moottoriajoneuvoista henkilö- ja pakettiauton kuljettajiksi ja tähän todennäköisesti liittyvä ajosuoritteen kasvu on jopa kaksinkertaistanut 17-vuotiaiden moottoriajoneuvojen kuljettajien onnettomuuksien muiden osapuolten (vastapuolten ja 17-vuotiaiden matkustajien) henkilövahingot.”

Tilastoinnin haasteita

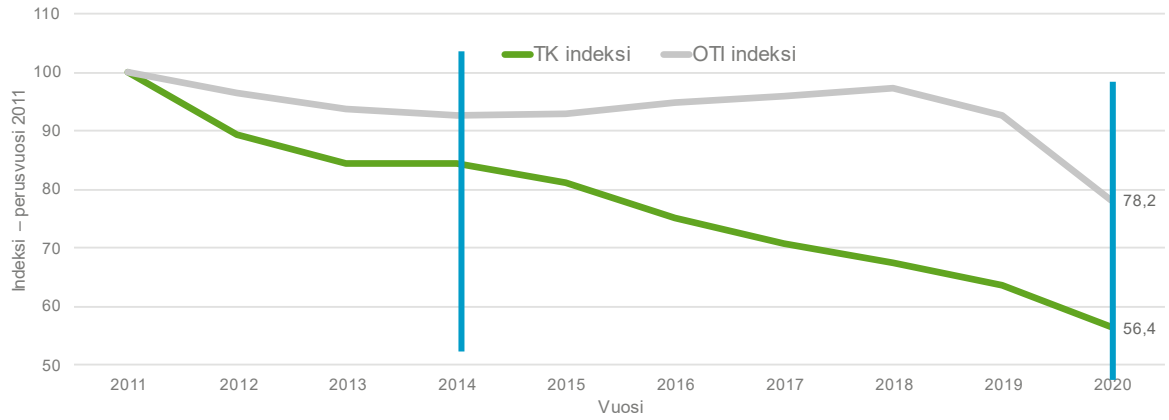
Traficomin selvitys keskittyy onnettomuustilastoihin vuosilta 2018-2021. Näistä viimeisimpiä, eli vuosia 2020-21, tulee tarkastella siitä näkökulmasta, että koronapandemia muutti merkittävästi liikennekäyttäytymistä sekä liikkumistottumuksia. Globaalissa tarkastelussa korona paransi liikenneturvallisuutta vuosina 2020-2021.

Traficomin selvityskin tunnustaa, että henkilövahinkojen laskeva määrä voi olla seurausta pandemiasta.

”On mahdollista, että kyseisten ikäryhmien liikennesuorite on esimerkiksi koronapandemian myötä vähentynyt enemmän kuin muilla ikäryhmillä, mikä on voinut vähentää henkilövahinkojen lukumäärää.”

Selvitys nostaa esiin myös henkilövahinkojen tilastointiongelmat. Tilastokeskuksen tilastot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Jos poliisia ei kutsuta onnettomuuspaikalle, ei onnettomuus päädy tilastoon. Yleisesti ottaen liikenteen henkilövahinkojen laskusuunta voi osittain johtua myös poliisiin tietoon tulevien onnettomuuksien eli peittävyyden heikkenemisestä, ei itse onnettomuuksien määrän vähenemisestä. Tämän epäkohdan nosti esiin tutkija Esko Lehtonen Traficomin julkaisussa Tieliikenneonnettomuustilastointi Suomessa: ”Vakuutusyhtiöiden aineistossa loukkaantuneiden lukumäärässä ei ollut laskevaa trendiä toisin kuin Tilastokeskuksen aineistossa, minkä taustoja olisi syytä selvittää yksityiskohtaisemmin.”

Alla olevasta kuvassa on esitetty kaksi tilastolähdettä: Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto sekä Tilastokeskuksen Poliisin tietoon tulleet loukkaantumiset. Niiden aineisto kerääntyy eri tavalla ja vakuutusyhtiöiden aineistossa on normaalisti noin 3-kertainen määrä tapauksia. Huolestuttavampaa on kuitenkin tilastolähteiden trendin eroavaisuus. Tapausmäärien kehittymistä verrataan alla asettamalla vuosi 2011 indeksiluvuksi 100. Poliisin rakenneuudistuksen, eli vuoden 2014 jälkeen, tilastojen trendit eroavat toisistaan merkittävästi. Myös koronavuosi 2020 näkyy selkeänä poikkeuksena. Kuva vahvistaa käsitystä siitä, että poliisin tietoon tulleita loukkaantumisia tulisi käyttää politiikan johtopäätöksiin erityisen varovaisesti.



KUVA 1: Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto ja Tilastokeskuksen Poliisin tietoon tulleet loukkaantumiset indeksi= 100/2011

Johtopäätökset ovat yhä samat

Selvitys vuoden 2018 ajokorttilain turvallisuusvaikutuksista ei muuta Liikenneturvan johtopäätöksiä nyt käsillä olevan ajokorttilain turvallisuustarpeista. Jos B-ajokortti halutaan myöntää jo 17-vuotiaille, tulee lakiin sisällyttää kaikki ne rajoitukset, joita esitys sisältää ja lisäksi arvioitava muita toimia tarvittaessa. Tällöin ajokorttilakiin tulisi lisätä vaatimus siitä, että alaikäiset kuljettajat aloittavat ajouransa valvotusti. Tätä yhteisen ajamisen mallia on hyödynnetty useassa eri maassa, kuten Yhdysvalloissa, Kanadassa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa. Mukaelmia löytyy myös Saksasta, Itävallasta ja Tanskasta. Ideana niin kutsutussa GDL-mallissa (Graduated Driving Licensing) on porrastettu ajo-oikeus. Toimiakseen tarkoitetulla tavalla porrastus edellyttää useita eri tasoja.

Liikenne ja viestintäministeriö oli harkinnut toimen sisällyttämistä ajokorttilakiin ja kirjasi esitykseensä:

”Rajoitusvaihtoehtoa arvioitaessa tunnistettiin siihen liittyvän oikeudellisia haasteita, joita ei olisi ollut mahdollista ratkaista hankkeen aikataulussa. Haasteet liittyvät muun muassa kyydissä olevan henkilön rooliin ja vastuuseen, henkilölle asetettaviin vaatimuksiin ja rajoituksenvastaisesti ajamisen sanktiointiin. Oikeudellisten haasteiden johdosta esityksen jatkovalmistelussa päädyttiin luopumaan rajoitusvaihtoehdosta.”

Valiokunnan tulisi miettiä keinoja, joilla tämä aikatauluhaaste voitaisiin ohittaa. Yksi vaihtoehto on kirjata tältä lainosalta velvoittava jatkoselvitystyö. Autoilun salliminen yhä nuoremmille ei paranna pitkällä aikajänteellä liikenteen turvallisuutta – nuorten itsensä tai muidenkaan liikkujien kohdalla.

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja