



Koulukuljetukset – oppeja onnettomuuksista

Kuntien liikenneturvallisuuswebinaari 29.11.2024

Kalle Parkkari

Tietoa liikenneturvallisuustyöhön ja päätöksentekoon

OTIn tietolähteet ovat kattavat:

Tutkijalautakunnat:
syvätutkitut
onnettomuudet

Tutkijalautakunta:
vakavat
vammutumiset

Vakuutusyhtiöt:
vahinkodata

Suuri osa OTIn
tiedoista tulee
tutkijalautakunnilta



Tutkittua tietoa päätöksenteon
tueksi:

- Kansalliset ja kansainväliset lausunnot ja esitykset
- Asiantuntijapalvelut
- OTI-tietopalvelu
- Turvallisuuden parannusesitykset
- Tutkimukset ja opinnäytetyöt
- Koulutukset ja luennot
- Raportit ja tietopaketit
- Liikennevahinkoportti-palvelu ja vuotuinen tilastoraportti



Tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet

Kuolemaan johtaneet (n. 200 kpl / vuosi)

- Moottoriajoneuvossa olleet
- Jalankulkijat, pyörällä tai kevyellä sähkökäyttöisellä ajoneuvolla liikkuneet
- Maastoliikenteen onnettomuudet

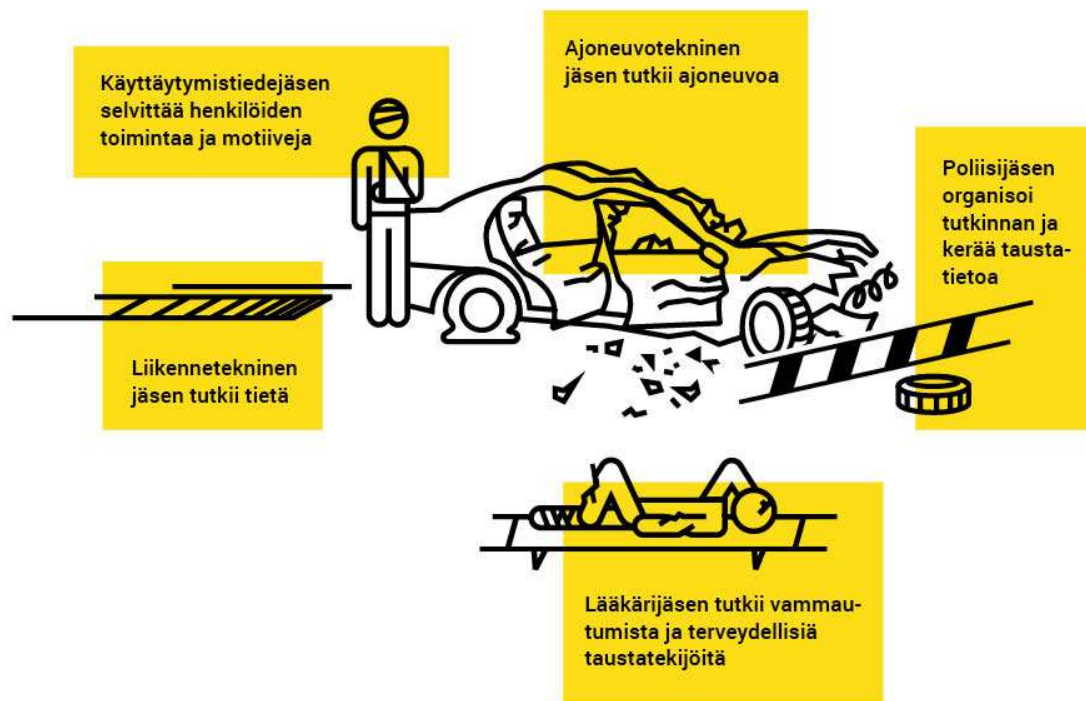
Muut vakavat (n. 100 kpl / vuosi)

- Mönkijäonnettomuudet
- Moottorikelkkaonnettomuudet (tietyillä alueilla)
- Raskaan liikenteen onnettomuudet, esim. vaaralliset aineet, HCT-yhdistelmät
- Vakavat vammautumiset
- Sähköpolkupyörät ja muut kevyet sähköiset liikkumisvälineet
- Uudet henkilöautot (automatisoituva ajaminen)
- **Koulukuljetukset**
- Muita harkinnan mukaan valittavia onnettomuuksia

Onnettomuuden tutkintaan osallistuu tyypillisesti viisi jäsentä

OTI koordinoi liikenneonnettomuuksien riippumatonta tutkintaa

Onnettomuudesta kerätyt tiedot kootaan OTIn tietokantaan



Tutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

Onnettomuustietoinstituutti



Riskikasaumamalli

Välitön riskitekijä

(yksi/osallinen)

A
v
a
i
n
t
a
p
a
h
t
u
m
a

Tienkäyttäjä

- esim. muutos kuljettajan tilassa, ajoneuvon käsittelyvirhe, virheellinen arvio omista kulkumahdollisuuksista, tietoinen teko

Ajoneuvo

- esim. renkaan puhkeaminen, vika ohjauslaitteessa, ajoneuvon kuorman äkillinen siirtyminen

Ympäristö

- esim. eläin, tien pinnan pettäminen, sillan sortuminen, puun kaatuminen tielle

Taustalla vaikuttaneet riskitekijät

(yleensä useita/osallinen)

Tienkäyttäjä/osallinen

- esim. asenteet, tienkäyttäjän tila (alkoholi, sairaus...), matkaseuran vaikutus, nopeudenvälitys, tuttu/vieras ympäristö, tarkkaavaisuutta häiritsevät tekijät, ajoneuvon ja liikennetilanteiden hallinnan tiedot ja taidot

Ajoneuvo

- esim. näkemäesteet ajoneuvosta, ominaisuuksiin liittyvät puutteet (jarrujen, ohjauslaitteiden toiminta, renkaat, tuulilasin kunto...), kuormaus
- myös puuttavia tekijöitä (ei ajonvakautusta, ei alkulukkoa, ei turvalaitteita...)

Ympäristö

- esim. tien kunto, näkemät, näkemäesteet, valaistus, ajosuuntien erottelu, pysäkkien sijoittelu, keliin ja kunnossapitoon liittyvät tekijät
- myös puuttavia tekijöitä (ajosuuntia ei eroteltu toisistaan, puuttuva liikennemerkki...)

Lainsäädäntö ja liikennejärjestelmä

- esim. kuljettajakoulutus, seuraamusjärjestelmä, ajoneuvovaatimukset, rengassäädökset, katsastustoiminta, kuljettajien ajoterveyden seuranta ja siihen puuttuminen

Liittyvät tienkäyttäjään, ajoneuvoon tai ympäristöön

Seurauksiin vaikuttaneet riskitekijät

- vaurioita ja vammoja aiheuttaneet tekijät
- ajoneuvon ja ympäristön tarkastelu (esim. keularakenteen aggressiivisuus, heikko kolarikestävyys, kivet, puusto...)

Turvallisuuden parannusehdotukset

Jokaista riskiä kohtaan tulee löytää myös parannusehdotus

Systemaattinen tarkastelu:

- tienkäyttäjä/osallinen
- ajoneuvo
- ympäristö
- lainsäädäntö ja liikennejärjestelmä

Onnettomuus

Avain-
tapahtuma

Välitön riski

Taustalla
vaikuttaneet riskit

Seurauksiin
vaikuttaneet riskit

Parannus-
ehdotukset

28.11.2024

5





Riskitekijöitä koulukuljetusonnettomuuksissa

Tapauksia vuosilta 2010–2023



Turvavyö

- Turvavöitä ei ole aina käytetty
- Turvavyöt olleet epäkunnossa
- Turvavyöt olleet epäsopivia oppilaan kokoon nähden
- 2-pisteturvavyöt (lantiovyöt) eivät estä pään iskeytymistä edessä olevaan penkkiin

Bussit, joissa tapahtuu koululaiskuljetuksia, tulee varustaa asianmukaisilla turvalaitteilla kuten istuinkohtaiset turvavyöt.

Seurauksiin vaikuttaneet riskitekijät aloneuvoissa ja ympäristössä:
Pelkkä lannevyö matkustajilla.

Kuljettajalla oli turvavyö käytössä. Kaikilla istuinpaikoilla oli turvavyöt. Osa matkustajista ei käyttänyt turvavyötä. Linja-autossa turvavyön käyttöpakko oli merkitty asianmukaisesti.

Kyydissä oli kolme aikuista ja 19 kouluikäistä lasta (7-15v), jotka sijoittuneina kohtalaisen tasaisesti linja-autoon. Bussissa on varattuna vain kuljettajalle turvavyö, joka oli hänellä käytössä. Matkustajien paikoilla ei ole turvavöitä.

Kaksi koululaista loukkaantui lievästi, toiselta murtui etuhammas ja toinen sai päähänsä pienen haavan.

Matkustajat eivät käyttäneet turvavöitä

Kaikki linja-autossa olleet loukkaantuivat ja heidät kuljetettiin sairaalaan vammojen vuoksi. Matkustajilla kiinnitettynä ollut lannevyö päästi törmäyksessä oppilaiden päät iskeytymään kasvat edellä edellisen penkin selkänojaan, josta vammat syntyivät.

Osallinen A2 loukkaantui pään ja ylävartalon alueelta lievästi. Ei käyttänyt turvavyötä. Turvavyön käyttäminen olisi mahdollisesti vähentänyt vammojen vakavuutta.

Osallinen A3 loukkaantui oikeasta silmäkulmasta lievästi. Ei käyttänyt turvavyötä. Turvavyön käyttö olisi pitänyt paikoillaan ja estänyt siirtymisen kohti rikkoontunutta sivuikkunaa.

oikealle. Bussin oikea takayläkulma osui koivupuuhun halkaisijaltaan n. 15cm, joka katkesi. Kallistuessaan voimakkaasti ikkunat osuivat kiveen sekä pienempiin puihin ja alaosa ja keula sivuojan vastaluiskaan. Yksi koululainen A4 sinkoutui rikkoontuneesta ikkunasta ulos ja toinen koululainen A3 osui ikkunankarmiin, mutta ei joutunut bussin ulkopuolelle. Toiset matkustajat eivät loukkaantuneet.

Linja-auton turvavyöt eivät kaikki toimineet lainkaan (l-autossa oli kuusi viallista istumapaikkaa, joissa vyöt eivät lukittuneet). Asiasta oli annettu palautetta jo aiemmin liikennöitsijälle. Osa matkustajista käytti turvavöitä ja osa ei. Kuljettaja ei valvonut vöiden käyttöä.

28.11.2024

7



Kuljettajan ajokunto

- Ajoterveysasiat
- Päihteet

Osallinen A:

A1:llä oli sairauksiinsa säännöllisessä käytössä vireystilaan vaikuttavia lääkkeitä.

Mahdollinen vireystilan lasku.

Ammattikuljettajien terveydentilan /soveltuvuuden tarkempi arvioiminen erityisesti koulukuljetuksissa.

A1:n sekavuustila. Onnettomuuspaikalla ollut poliisipartio määräsi sekavuustilan vuoksi A1:n väliaikaiseen ajokieltoon ja hänet toimitettiin oikeuskemiallisiin tutkimuksiin.

A 1 käytti sairauksiin ja ongelmiin yhteensä viittä lääkettä. Näistä kolme on ajokykyyn vaikuttavia mielialalääkkeitä (kaksi oikeuskemiallisessa tutkimuksessa). Lääkkeiden käytön ja sairauksien takia A 1 :n terveydelliset edellytykset kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti olivat huomioiden työtehtävät (ammattikuljettaja) tutkijalautakunnan mielestä selkeästi heikentyneet. A 1 :n lääkkeiden väärinkäyttöä ei voida pois sulkea.

A1:n kahden ajokykyä heikentävän voimakkaan keskushermostoa lamaavan lääkeaineen (oikeuskemiallinen tutkimus) yhteisvaikutuksen alaisuus. Lääkkeet vaikuttivat tuntuvasti A1:n ajosuoritukseen ja ajokykyyn. Ne aiheuttivat ajon aikana päihtymistilaa vastaavaa sekavuutta, tokkuraisuutta ja hidastivat reaktioita. Lääkärin suorittamassa kliinisessä päihdetutkimuksessa onnettomuuden jälkeen toimintahäiriöiden aste määritettiin vähintään keski-vahvaksi.

A1:n ajokykyä heikensi tapahtuma-aikaan myös hengitys- ja korva-oireita aiheuttanut infektio. Infektion takia A1 joutui onnettomuuden jälkeen myös sairaalahoitoon.

Pelastustoimet

- Onnettomuuden tapahduttua ajoneuvosta saatetaan joutua poistumaan muualta kuin siihen tarkoitettuista ovista
- Kuka ohjaa lapset pois autosta ja kuka vahtii sieltä pois päässeitä?

Lumikinos esti sivuoven aukeamisen ja kuljettaja sekä neljä matkustajaa jouduttiin auttamaan pelastuslaitoksen toimesta ulos kattoluukun kautta. Kukaan ei vammautunut onnettomuuden seurauksena.

Kaatumisen jälkeen matkustajat poistuivat rauhallisesti katon hätäuloskäynneistä (videotalenne). Tapahtumapaikalla oli nopeasti ulkopuolisia henkilöitä auttamassa.

Kukaan matkustajista ei loukkaantunut, ja kuljettaja pyysi kaikkia matkustajia sirtymään auton vasemmalle reunalle painojakautuman tasapainottamiseksi. Autosta ei voitu poistua turvallisesti pois. Paikalle saapunut pelastuslaitoksen raskas ajoneuvo sidottiin liinoilla bussin keulaan, ja varmistettiin kaatumisen estäminen. Matkustajat saatiin näin turvallisesti ulos autosta.

Matkustajat poistuivat autosta kuljettajan sivuikkunan kautta, kaksi koululaista loukkaantui lievästi.

Kuljettaja A1 ja matkustajat A2-A11 poistuivat pelastautumiseen tarkoitettujen kattoluukkujen kautta.

Linja-auton hätäpoistumisteiden käyttö oli lapsille vaikeaa. Volvon kallistuminen ja luminen ojanluiska estivät Volvon ovien avaamiseen. A1 ei myöskään rikkonut hätäpoistumistieksi tarkoitettua ikkunaa helpottaakseen ja nopeuttaakseen lasten poistumista linja-autosta. A1 kuitenkin auttoi lapset yksitellen ulos ahtaasta kuljettajan tuuletusikkunasta (avattuna noin 50 x 70 cm). Tuuletusikkunan alareunan korkeus maasta on normaalisti noin 170 cm. Onnettomuustilanteessa todellinen korkeus on ollut tätäkin korkeammalla, koska Volvo oli voimakkaasti kallistuneena. Lapset joutuivat kallistuneesta Volvosta poistuessaan toimimaan Volvon ulkopuolella ilman ulkopuolista vastaanottajaa.

28.11.2024





Tiedottaminen

- Onnettomuuden jälkeen tiedonkulussa puutteita
 - Koululle
 - omaisille

Onnettomuuden jälkihoito jäi lasten osalta puutteelliseksi. Vanhemmat saivat tiedon tapahtuneesta joko lapsilta itseltään tai myöhemmin koululta sähköpostitse, mutta jälkihoito jäi yksinomaan vanhempien varaan.

Ajoneuvon kunto

- Puutteelliset varusteet
 - Renkaat
 - Alkolukko
- Korostuu vara-autoissa

Kilpailutuksesta ja valvonnan puutteesta johtuvia ongelmia: koulukuljetusliikenteen huonokuntoinen ajoneuvo (eturenkaiden kulutuspinna juuri ja juuri täytti vaatimukset ja osa penkkien turvavöistä ei toiminut lainkaan, kuljettajan penkki oli kiilattu puupalikalla pysymään paikallaan.)

Kaksi pikakiinnityksellä olevaa istuinta irtosi matkustamosta, kiinnityslukituksen pettäessä törmäyksessä. Vauriot syntyivät törmäyksessä.

Koululaiskuljetuksessa olleen linja-auton A 19:sta matkustajan kaksipisteturvavyöstä 17 eivät olleet toimintakuntoisia. Turvavöiden kalauslaitteet olivat jumiutuneet; osaa turvavöistä ei saanut vedettyä ulos kelalta ja osassa taas vyöt olivat jääneet pitkiksi, eivätkä kelautuneet takaisin.

Auton renkaat olivat lainvastaiset (sekarengastus ja huonokuntoisuus).

Sohjoinen tienpinta, huonohkot renkaat linja-autossa

Renkaiden puutteellia (suuri nastaero ja nastojen heikko kunto) oli suuri vaikutus auton tieitä suistumiseen.

Tien pinta oli heikon lumisateen jäljiltä liukas ja sohjoinen.

Ei niin tuttu auto (vara-auto)

Auton renkaiden kunto vaihteli merkittävästi.

Kuljettajan toiminta

- Osaaminen
- Rikkomukset
- Ajonopeuden suhteuttaminen olosuhteisiin

Liian suuri ajonopeus ja myös olosuhteiden edellyttämän tilannenopeuden ylitys.

Liian suuri tilannenopeus
Vaikea keli, voimakas lumisade ja kova tuuli
Keliin nähden autossa oli huonohkot renkaat

Kuljettaja A1 oli aikataulusta myöhässä n. 10 – 15 min, mikä saattoi aiheuttaa kiirettä ja lisätä käytettyä tilannenopeutta.

1. Tilapäiskuljettajana toimiva A1 oli tottumaton kuljettamaan lapsia.
2. Vilkkaat lapset häiritsivät ajoa ja A1 oli kääntynyt komentamaan lapsia.

Kiireinen ajotapa: aikataulu reitillä on tiukka, ja aiemmilta aikajaksoilta on saatu viestiä että tällä kyseisellä reitillä linja-autoilla on suurehkoja nopeuksia (oppilaat ja rehtori sekä asukkaat kertoivat). A1 tuurasi kaveriaan eikä ajanut normaalisti tätä reittiä.

Kuljettajalle linja-autolla uusi reitti
Ensimmäinen kerta ko. automaattivaihteisella autolla

Koulukuljetusreitien aikataulu on tiivis. Tämä vaikutti todennäköisesti osaltaan A1:n ajokäytännön täyttämiseen liittymässä.

Kiireinen aikataulu.



Parannusehdotuksia koulukuljetusonnettomuuksien välttämiseksi jatkossa

Tapauksia vuosilta 2010–2023



Turvavyöt

- Kuljettajan on huolehdittava siitä, että etenkin alaikäisten matkustajien turvavyöt on kiinnitetty ennen liikkeellelähtöä sekä tarvittaessa muistutettava ja opastettava niiden käytöstä
- Turvavyön käytön lisäämisen tulee olla edelleen yksi liikenneturvallisuusvalistuksen painopistealueista.
- Kaikissa autoissa tulisi olla turvavyön käyttämättömyydestä varoittava voimistuva äänimerkki.
- Kuljettajan on huolehdittava siitä, että etenkin alaikäisten matkustajien turvavyöt on kiinnitetty ennen liikkeellelähtöä sekä tarvittaessa muistutettava ja opastettava niiden käytöstä
- Turvavyön käytön merkitystä tulee valistuksessa korostaa, myös linja-auton matkustajien kohdalla

Kolmipisteturvavyö vähintään koulukuljetusautoihin, mieluummin kaikkiin linja-autoihin.

Bussit, joissa tapahtuu koululaiskuljetuksia, tulee varustaa asianmukaisilla turvalaitteilla kuten istuinkohdalliset turvavyöt.

Linja-autokantaa olisi uudistettava siten, että liikenteessä olisi uusimman turvatekniikan omaavia ajoneuvoja joissa jokaisella matkustajapaikalla on turvavyömuistutin. Kuljettajia tulee myös ohjata seuraamaan aktiivisemmin turvavyön käyttöä erityisesti lapsia kuljettaessa.

Turvavöiden asennuspakko (3-pistevyöt) kaikkiin linja-autoihin, jotka liikennöivät henkilökuljetuksia taajamien ulkopuolelle.

Turvavyöt (jatkuu)

- Turvavöiden suunnittelussa otettava huomioon erikokoiset kuljettajat niin, että turvavyön kytkeminen olisi helppoa kaiken kokoisille kuljettajille ja matkustajille.
- "Pakottava" turvavyö niin, että auto ei kulkisi yli 20 km/h, mikäli turvavyö ei ole kytketty.
- Muunneltavien sisätilojen penkkien kiinnitysmekanismin pitäisi olla varmistettavissa esim sokalla. Lisäksi irti olevasta lukituksesta tulisi olla varoitusvalo.
- Koululaiskuljetuksissa tulisi käyttää vain kiinteillä penkeillä olevia ajoneuvoja.

Koulukuljetuksiin liittyvässä turvallisuuskeskusteluissa tulee varsinaisen turvavyön käytön lisäksi tuoda painokkaasti esille tavoite, että lasten kuljettamisen turvallisuustaso koulukuljetuksissa ei poikkeaisi lapsen perheen normaalista arjesta.

Kuljettajien tulee huolehtia ja valvoa, että koululaiset käyttävät turvavyötä. Kuljettajien tulee myös varmistaa koululaiskuljetusajoneuvojen turvavöiden toimivuus ja kunto aina ennen matkan alkamista.

Tutkijalautakunta ehdottaa TLL 88a §:n muuttamista siten, että koulukuljetuksiin käytetyissä ajoneuvoissa tulisi lapsien turvallisen kuljettamisen varmistamiseksi pakolliseksi varusteeksi turvavyön kanssa käytettävät istuinkorokkeet. Varusteet tulee tarkastaa ajoneuvoa koulukuljetukseen hyväksyttäessä.

Samalla uusissa ajoneuvoissa tulee myös vaihtoehtoisesti harkita pakolliseksi istuimia, joissa turvavyön yläkiinnityspisteen korkeutta voidaan korkeussuunnassa säätää. Tällaisia lasten koon mukaan mukautuvia istuimia on Suomessa verhoiltaviin ajoneuvoihin jo saatavissa.

Autosta poistuminen

- Kuljettajille selkeät ohjeet onnettomuustilanteissa

Henkilöliikenteen ammattipätevyyskoulutukseen tulee sisältyä pakollinen turvallisuus- ja pelastusosuus, joka huomioi henkilöliikenteen erityispiirteet onnettomuustapauksissa.

Linja-autojen korirakennevaatimukseen poistumistie myös vasemmalle puolelle.

Ajoneuvon kunto

- Koulukuljetusajossa rengasvaatimukset tiukemmiksi
- Ohjaavien renkaiden kuvioinnin tulisi olla soveltuvat
- Henkilöliikenteeseen käytettävissä linja-autoissa tulee ainakin etuakselin osalta soveltaa samoja rengassäännöksiä kuin esim. henkilöautoissa.

Koululaiskuljetusajoneuvoihin nopeudenrajoittimet ja turvavyöhälyttimet kaikille istuinpaikoille.

Määräaikaikatsastuksessa tulisi suorittaa turvavöiden ym. varusteiden koekäyttötarkistus, mikäli autoa käytetään koululaiskuljetuksissa.

Ajopiirturien tarkastuksia tulee seurata myös määräaikaikatsastusten yhteydessä. Katsastustoimipaikkojen valmiuksia ajopiirtureiden tarkastuksiin tulee lisätä.

Kuljetuksen suorittajan tulee huolehtia, että kuljettajat käyttävät ajopiirturia oikein. Lisäksi heidän tulee valvoa, että kuljettajat noudattavat tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä.

Ajo- ja lepoaikojen valvontaa tulee lisätä ja kohdentaa esimerkiksi valvontakokemusten perusteella paremmin. Erityisesti valvonnassa tulee korostaa ajopiirturin oikeata käyttöä.

Kuljettajien/kuljetusten suorittajien tulee säännöllisin väliajoin tarkastaa ajoneuvonsa kunto ja ryhtyä toimenpiteisiin havaittujen puutteellisuuksien korjaamiseksi. Kuljettajan ilmoittamat puutteet on korjattava välittömästi.

Ajoterveys

- Henkilöliikenteessä R2 kuljettajalla toimintakykyä tulisi varmistaa lisäksi ajokokeella tai terveystesteillä ajokkyarviolla.

Koululaiskuljetuksen ammattiajoluovan ehtoja tulisi tarkentaa. Työkyvyttömyyteen johtaneet sairauserusteet tulee esittää ammattiajolupaa edellyttävässä lääkärintarkastuksessa.

Liikennelääkärijärjestelmän käyttöönotto.

Ammattiajolupaa hakevan henkilön terveystiedot tulisi lakisääteisesti toimittaa ammattiajoluovan myöntäjälle tietosuojan estämättä.

Ammattikuljettajien terveydentilan /soveltuvuuden tarkempi arvioiminen erityisesti koulukuljetuksissa.

Kuljettajien vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta tulee tiedotuksessa korostaa. Kuljettajien tulee itse välttää ajamista, kun auton hallinta on esimerkiksi sairauksien takia vaikeutunut.

Kuljettajien tulee huolehtia terveydestään ja käydä säännöllisesti lääkärin tarkastuksissa. Ammattikuljettajan päihderiippuvuus on vakava asia.

Pitkäaikaiset alkoholin väärinkäyttäjät tulee ohjata hoidon piiriin.

Lääkärin ja ajo-oikeuden myöntävän poliisin yhteistyötä tulee edelleen kehittää ja tiedonkulkua parantaa arvioitaessa henkilön ajokkyä.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää ajo-oikeuteen liittyvään päihdeseurantaan. Päihdeseurannan tulee toimia siten, että ajokortin hakijalle ei myönnetä eikä uudisteta ajokorttia, jos hän ei voi osoittaa erikoislääkärintodistuksella olleensa raittiina määräajan tai vapautuneensa päihderiippuvuudesta.

Lääkäreiden tulee ajokkyä arvioitaessa selvittää myös potilaan ajo-oikeus ja sen laajuus. Asiaa tarkentavaa lainsäädäntöä tulee kehittää. Lääkärien ohjeistusta tulee myös saatavuuden kannalta kehittää ja yhdistää se muihin lääkäreiden toimintaa ohjaaviin tietojärjestelmiin (esim. Terveystietojärjestelmä).

Lääkäreiden koulutusta tulee terävöittää sairauksien, liikenneonnetusten ja ilmoitusvelvollisuusmenettelyn osalta.

Ajoterveys 2

Kuljettajien vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta tulee tiedotuksessa korostaa. Kuljettajien tulee itse välttää ajamista, kun auton hallinta on esimerkiksi sairauksien takia vaikeutunut.

Kuljettajien tulee huolehtia terveydestään ja käydä säännöllisesti lääkärin tarkastuksissa. Ammattikuljettajan päihderiippuvuus on vakava asia.

Pitkäaikaiset alkoholin väärinkäyttäjät tulee ohjata hoidon piiriin.

Lääkärin ja ajo-oikeuden myöntävän poliisin yhteistyötä tulee edelleen kehittää ja tiedonkulkua parantaa arvioitaessa henkilön ajokykyä.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää ajo-oikeuteen liittyvään päihdeseurantaan. Päihdeseurannan tulee toimia siten, että ajokortin hakijalle ei myönnetä eikä uudisteta ajokorttia, jos hän ei voi osoittaa erikoislääkärintodistuksella olleensa raittiina määrääjän tai vapautuneensa päihderiippuvuudesta.

Lääkäreiden tulee ajokykyä arvioitaessa selvittää myös potilaan ajo-oikeus ja sen laajuus. Asiaan tarkentavaa lainsäädäntöä tulee kehittää. Lääkärien ohjeistusta tulee myös saatavuuden kannalta kehittää ja yhdistää se muihin lääkäreiden toimintaa ohjaaviin tietojärjestelmiin (esim. Terveysportti).

Lääkäreiden koulutusta tulee terävöittää sairauksien, liikenne-riskien ja ilmoitusvelvollisuusmenettelyn osalta.

Voimakkaiden lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajamisen valvontaa tulee tehostaa ja valvontaan käytettävää laitteistoa edelleen kehittää.

Kuljettajien vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta tulee tiedotuksessa korostaa. Kuljettajien tulee itse välttää ajamista, kun auton hallinta on sairauksien takia tai muutoin vaikeutunut.

Lääkäreiden koulutusta tulee terävöittää ilmoitusvelvollisuuden noudattamisen ja sairauksien ja liikenne-riskien välisen yhteyden osalta.

Lääkkeitä määrättäessä tulee potilaille korostaa myös vahvojen mielialalääkkeiden vaikutusta kuljettajan ajokykyyn. Lääkäreiden tulee muistaa aina arvioida lääkkeiden käyttäjien ajokykyä suhteessa muiden tielläliikkujien turvallisuuteen.

28.11.2024

19



Ajoterveys 3

Liikennelääkärijärjestelmä (ajokyvyn arviointikeskus) tulee ottaa käyttöön, kuten Ruotsissa on menetelty kolmessa kaupungissa. Järjestelmä helpottaisi vaikeiden ajokkyarvioiden tekemisessä. Samalla ajokyvyn seuranta tulee tehostaa.

Vahvojen lääkkeiden käytön valvontaa tulee kehittää. Tällä hetkellä ei ole olemassa esimerkiksi rekisteriä, johon tallentuisi tietoa asiaa valvovan viranomaisen käyttöön määrätyistä tai käytetyistä lääkemääristä.

Mielenterveysongelmaisten ajokyvyn arviointia tulee selkeyttää sekä ohjaavan direktiivin osalta että kansallisella tasolla.

Lääkehoitoa valvovien viranomaisten ja poliisin yhteistyötä tulee edelleen kehittää, jotta lääkemääräysten väärinkäyttöön voitaisiin tehokkaammin puuttua.

Riskikuljettajat tulee tunnistaa paremmin ja ohjata koulutuksen piiriin.

Kuljettajan toiminta

- Määräajoin tapahtuva liukkaan kelin ajotapakoulutusvaatimus koulukuljetuksien kuljettajille. Kyseinen koulutus voitaisiin hyväksyä yhdeksi ammattipätevyyden jatkokoulutuksen päiväksi (7h).
- Kuljettajien tulisi huomioida ja sovittaa ajonopeus vallitseviin talvisiin ja tuulisiin keli- ja sääolosuhteisiin.
- Nuorille linja-auton kuljettajille tulee antaa riittävä perehdytys eri keliolosuhteissa ja erilaisella tiestöllä esim. kokeneemman kuljettajan ohjauksessa.
- Ennakoivan ajon ja liukkaan kelin kuljettajakoulutusta, sekä taitoja ylläpitävää kertausta tulisi vaatia erityisesti koululaiskuljetusten suorittajilta.
- Kuljettajien tulee ottaa paremmin huomioon vallitsevat olosuhteet ja sovittaa ajonopeutensa siihen
- Raskaan liikenteen kuljettajille annettavaa liikenneturvallisuuskoulutusta ja valistusta (esim. ennakoivan ajon koulutus) talvikeleissä ajamiseen tulee edelleen lisätä ja kehittää. Erityisesti tulee korostaa tiestö ja keliolosuhteet huomioiden oikean tilannenopeuden merkitystä, ei ajamista tiellä vallitsevan nopeusrajoituksen mukaan.


Tiedotus

Kuljetusten suorittajien tulee ohjeistaa ja valvoa, että kuljettajat ilmoittavat onnettomuuksista aluehälytyskeskuksiin ja myös kouluun.

28.11.2024

22





Valvonta, sanktiot

- Linja-autoihin kohdistuvaa liikenteen valvontaa tulee lisätä
- Raskaan kaluston kuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvontaa tulee tehostaa ja kohdentaa sekä ajallisesti että paikallisesti paremmin
- Kuljetusyriytysten tulee säännöllisesti seurata lainsäädännön vaatimalla tavalla kuljettajien toimintaa.

Koululaiskuljetusten liikenteen valvontaa tulee lisätä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää käytettävään ajoneuvokalustoon sekä turvavyön käyttöön. Myös kuntien tulee omalta osaltaan seurata koululaiskuljetusten laatua esimerkiksi tekemällä kuljetuksiin kenttätarkistuksia.

Koululaiskuljetusten valvontaa lisäävä poliisin toimesta.

Sanktiointi tiukemmaksi, koskien kuljettajan vastuuta lasten turvallisesta kuljettamisesta.

Muita parannusehdotuksia

Koululaiskuljetusten reittien tulee olla päivittäisen kunnossapidon alaisilla teillä.
Tilaajan on asetettava käytettäville ajoneuvoille minimi laatuvaatimukset.
Kuljettajiksi tulee hyväksyä vain rikkeettömiä kuljettajia.

Koulukyytien kilpailutuksessa otettava hinnan ohella huomioon myös turvallisuus (turvalliset kuljettajat ja teknisesti turvallisin ajokalusto).
Ennakoivan ajon koulutus ammattikuljettajille.

Koululaiskyäytysten turvallisuussuunnitelma reitteineen tulisi laatia kyäytysten varalle yrittäjien toimesta.

Koululaiskuljetusta suorittavien kuljettajien säännöllinen info / koulutustapahtuma koulutoimen hoidettavaksi sidosryhmien kanssa.

Koulukyytien aikataulutus väljemmäksi.

Koulukyytien järjestämisen liikennesuunnitelma.

Koululaisten kuljetussopimusten yhdenmukaistaminen koko Suomea kattavaksi. (Tarjouskilpailussa pisteytys valtakunnallisesti samanlaiseksi).

Koulukyytejä ajaville kuljettajille "koulukyytikortti", joka olisi uusittava säännönmukaisin väliajoin.

Muita parannusehdotuksia

- Koulukuljetusreittien suunnittelussa tulee ottaa huomioon teiden tienhoitoluokka.

Lautakunta esittää, että kuntien palvelu ja koulubussi kilpailutuksissa tulee ottaa samat tiukat kriteerit käyttöön kuin linja-liikenteessäkin. Ympäri valtakuntaa on havaittu samansuuntaisia ongelmia muissakin koulubusseille sattuneissa onnettomuuksissa.

Koulukuljettajille asiaan kuuluva perusteellinen turvallisuuskoulutus, mikä olisi ehtona kuljetusten järjestämiselle. Tässä tapauksessa kuljettaja otti suuren riskin ajamalla liukkaalla tiellä reilua ylinopeutta. Hän ei myöskään varmistanut, että kaikki matkustajat ovat kiinnittäneet turvavyön ennen liikkeelle lähtöä.

Koulukuljetusten tilaajien tulee valvoa, että kuljetuksissa noudatetaan sopimuksia ja lainsäädäntöä (esim. alkolukon käyttö).

A1 ei noudattanut tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä. Hän ei käyttänyt kuljettajakorttia lainsäädännön edellyttämällä tavalla, vaan oli asettanut kuljettajakortin ajopiirturiin korttipaikkaan kaksi. Lisäksi hänellä oli 28 päivän ajojaksoilla yksi ajovuorokausi, jossa vuorokausilepo ei ollut riittävä (vaadittu 9 h, oli 5.30 h, ajopiirturi).

Kuljetuksen suorittaja ei riittävästi tunnistanut vastuutaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä. Hän ei valvonut A1:n ajopiirturin käyttöä eikä ollut opastanut A1:tä ajopiirturin käytöstä.

Mercedes oli varusteiltaan lainsäädännön vastainen (ei alkolukkoa). Tutkijalautakunta ei selvityksessään löytänyt mitään perusteita, joilla Mercedes olisi vapautunut alkolukon käytöstä koululaiskuljetuksessa.

Kuljetuksen tilaaja ei riittävästi valvonut koulukuljetusten suorittamista, vaan luotti liikaa tehtyihin sopimuksiin.

Ajopiirturi oli tarkastustodistuksen mukaan tarkastettu. Ajopiirturi on tarkastettava 2 vuoden välein (vastuu kuljetuksen suorittajalla). Ajopiirturin tarkastus, kalibrointi oli kuitenkin suoritettu täysin virheellisesti vain lomake täyttämällä. Ajopiirturin tallenteiden mukaan ajopiirturia ei ole kalibroitu vuoden 2007 jälkeen.

Ajopiirturia ei tarkasteta määräaikaikatsastuksen yhteydessä.

28.11.2024

25



Muita parannusehdotuksia

Koulukuljetusten aikataulut tulee suunnitella riittävän väljiksi siten, ettei turvallisuudesta tarvitse tinkiä.

Kuljetusten suorittajien tulee huolehtia, että koulukuljetuksiin käytettävä ajoneuvokalusto on lainsäädännön vaatimusten mukaista. Jos tilapäistä ajoneuvokalustoa joudutaan poikkeus-tilanteessa käyttämään, on siitä välittömästi ilmoitettava kuljetuksen tilaajalle. Toimintaan ei saa vaikuttaa liiketaloudelliset näkökohdat.



KIITOS

www.oti.fi

28.11.2024

27

