



D-TUTKINTA

D2/2007Y

Henkilöauton ja koululaisia kuljettaneen tilataksin törmäys Porvoossa 5.3.2007

Tapahtumatiedot

<i>Tapahtuma-aika</i>	<i>kello 8.37</i>
<i>Tapahtumapaikka</i>	<i>valo-ohjatun pääkadun ja sivukadun risteys</i>
<i>Tapahtuman luonne</i>	<i>liikenneonnettomuus</i>
<i>Asianosaiset</i>	<i>koululaisia kuljettanut henkilöauto (tilataksi), joka oli ammattiajossa (taksi) ja henkilöauto</i>
<i>Seuraukset tai vahingot</i>	<i>yksi kuollut kaksi lievästi vammautunut vammautumattomia 8 molemmat ajoneuvot vaurioituivat</i>
<i>Säätila</i>	<i>pilvipoutainen, lämpötila – 2 °C</i>
<i>Valaistusolosuhteet</i>	<i>päivänvalo</i>
<i>Muut vaikuttaneet tekijät</i>	<i>tienpinta oli paljas ja suolauksen takia märkä, päätiellä oli 60 km/h nopeusrajoitus ja sivutiellä 50 km/h nopeusrajoitus</i>

Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä toimivat tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet käytössään olevan tutkintamenetelmän mukaisesti. Onnettomuustutkintakeskuksen D-tutkintaselostuksessa esitettävä tapahtumakuvaus perustuu tutkijalautakunnan keräämiin tietoihin.

Tässä koulukuljetukseen liittyvässä onnettomuudessa arvioitiin olevan sellaisia piirteitä, että Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinnasta voisi mahdollisesti olla hyötyä koulukuljetusten turvallisuuden ja siten myös yleisen turvallisuuden kannalta. Tutkinta keskittyy onnettomuustapahtumaa lähellä olevien seikkojen sijaan onnettomuuden taustatekijöihin ja koulukuljetusten turvallisuuteen yleensä.

Tapahtuma

Onnettomuus sattui valo-ohjatussa risteyksessä, päätien sallittu nopeus oli 60 km/h ja sivutien sallittu nopeus oli 40 km/h. Päätieltä ajoi henkilöauto päin punaista törmäten sivutieltä tulleeseen ja pääkatua ylittäneeseen tilataksiin.

Tilataksin matkustamossa oli kahdeksan 7–9-vuotiasta koululaista, joista yksi kuoli onnettomuudessa.

Onnettomuuden seuraukset olisivat näissä nopeuksissa jääneet lieviksi, mikäli kaikki autossa olleet olisivat pysyneet ajoneuvon sisällä sen kaatuessa. Tässä onnettomuudessa henkilöauto osui tilataksin oikeaan kylkeen ja sen jälkeen tilataksi osui vasemman sivun takaikkunan kohdalla liikennevalopylväs-/liikennemerkkiin, joka rikkoi takaikkunan ja aiheutti ikkunan kohdalla istuneelle vammoja.

Onnettomuutta tutkineen Uudenmaan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan tutkintaselosteen mukaan menehtynyt koululainen käytti istuinpaikalla ollutta 3-pisteturvavyötä, mutta todennäköisesti se oli jäänyt löysälle ja oli käytössä vain vyön alaosasta vyön toisen osan kulkiessa selän takaa.

Vyön väärä käyttö ja rikkoutunut ikkuna mahdollistivat pojan osittaisen siirtymisen auton ulkopuolelle ja jäämisen kaatuneen auton alle sekä välittömän menehtymisen

Tutkintaselosteen mukaan yksi koululaisista ei käyttänyt vyötä ollenkaan. Lisäksi yhden penkin vyö oli löysällä ja vyön liikkuvuuden osalta jumissa. Tässä penkissä istunut käytti vyötä, mutta vyö ei toiminut asiallisesti.

Tällaisessa tilanteessa on kaikkien autossa olijoiden kannalta turvallisinta, jos pysytään aina ajoneuvon sisällä vaikka ajoneuvo kaatuisikin. Turvavöiden merkitys on noissa tilanteissa ratkaisevaa samoin se, että turvavyöt sopivat erikokoisille matkustajille.

Koulukuljetukset ja niiden turvallisuus

Kunnat joutuvat järjestämään maksuttoman koulukuljetuksen, jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pidempi. Oikeus maksuttomaan kuljetukseen syntyy myös silloin, jos matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioiden muodostuu liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi.

Koulukuljetus taksilla on yleistä, noin kolmannes Suomen takseista osallistuu koulukuljetuksiin. Kunnat hankkivat koulukuljetukset ostopalveluina yrittäjiltä ja kuljetukset toteutetaan vuorobusseilla (pääkallisinjalijaliikenne) tai tilausajoina linja-autoilla tai takseilla. Lisäksi koulumatkaan sisältyy kävely kuljetusreitien varrella.

Kuntien hankinnan peruslähtökohtana on se, että koululaiskuljetuksissa noudatetaan Liikenne- ja viestintäministeriön asetusta koulu- ja päiväkotikuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä. Lisäksi kaluston on vastattava lainsäädöksissä ja muissa säädöksissä oppilaskuljetuksissa käytettävälle kuljetuskalustolle asetettuja vaatimuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelystä määrittää 9 §:ssä seuraavaa ”Tämän asetuksen mukaisissa kuljetuksissa on yleensä käytettävä alkolukolla varustettuja ajoneuvoja.”

Koulukuljetusten yhteydessä tapahtuvia vakavia onnettomuuksia on harvoin. Vakavat onnettomuudet ovat yleensä sattuneet, kun koululainen on jäänyt pois kyydistä ja ylittänyt tien auton edestä tai takaa. Silloin tietä ylittänyt henkilö on jäänyt tiellä kulkevan toisen auton alle. Vuosina 1998–2005 sattui 4 kuolemaan johtanutta tapausta, jossa koululainen oli jäänyt pois linja-autosta tai taksista ja jäi tiellä kulkeneen toisen auton alle.

Sallittu matkustajamäärä, turvavyöt ja niiden käyttö koululaiskuljetuksessa käytettävissä henkilöautossa

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelystä määrittää 2 §:ssä että henkilöautossa voidaan kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään rekisteriin merkityn istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Jos auto on varustettu koulukuljetuskäyttöön tarkoitetuilla lisäturvavöillä, saa matkustajien määrä yhdellä istuimella tai istuinrivillä olla asetuksen määrittämällä tavalla suurempi.

Ajoneuvohallintakeskus on antanut ohjeen 12.10.2007 Nro 1746/208/2007 *Lisäturvavöiden hyväksyminen koululaiskuljetuksessa käytettävään henkilöautoon*. Ohjeessa kerrotaan, millaisilla edellytyksillä koululaiskuljetuksissa käytettävien henkilöautojen lisäpaikoille tarkoitettuja turvavöitä (lisäturvavyöt) voidaan hyväksyä rekisteröinti- tai muutostarkastuksessa.

Koulukuljetuskäyttöön hyväksytyin lisäturvavöin varustetussa kuljettajalle ja kahdeksalle matkustajalle rekisteröidyssä henkilöautossa saa kullakin vähintään 70 senttimetrin levyisellä istumapaikalla, kuljettajan viereistä paikkaa lukuun ottamatta, kuljettaa kahta siihen sopivaa matkustajaa. Matkustajien kokonaismäärä saa tällöin olla 13, jos kaikki matkustajat ovat lukuvuoden alkaessa alle 13-vuotiaita, ja muutoin 12.

Henkilöauton takimmaisesta istuinrivin käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksiin on kielletty, jos istuimet on asennettu selkään menosuuntaan. Tätä käyttökieltoa sovelletaan 1.3.2007 ja sen jälkeen käyttöön otettuihin autoihin.

Koulukuljetuksessa matkustavan on käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä ja kuljettaja on vastuussa alle 15-vuotiaiden lasten turvavyön käytöstä, jos lapsen holhooja tai huoltaja ei matkusta mukana.

Kuljettajien pätevyys

Linja-autonkuljettajien tulee vastaisuudessa täyttää ammattipätevyyttä koskevat säännökset ja vaatimukset, jotka on määritetty laissa kuorma- ja linja-autojen kuljettajien ammattipätevyydestä sekä samannimisessä asetuksessa.

Uuden alalle tulevan linja-autonkuljettajan tulee täyttää laissa säädetyt pätevyysvaatimukset 10 päivästä syyskuuta 2008. Jos linja-autonkuljettajan ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta 2008, ei laissa säädettyä perustason ammattipätevyyttä vaadita.

Kaikkia edellä mainittuja kuljettajia tulee koskemaan jatkokoulutus. Jotta ammattipätevyys pysyy voimassa tai alalle ilman perustason ammattipätevyyttä tullut voi jatkaa tehtävässään, on kuljettajien osallistuttava kunkin viiden vuoden jakson kuluessa 35 tunnin jatkokoulutukseen.

Taksinkuljettajalla henkilöliikenteessä on oltava kyseisen ajoneuvoluokan ajo-oikeus ja ammattiajoluupa. Elokuun 1. päivä 2007 voimaan astunut taksiliikennelaki määrittelee ensi kertaa myös taksipalvelujen laatuvaatimukset. Liikenne ja viestintäministeriön asettama työryhmä on toisaalta valmistellut mietinnön taksinkuljettajien yhtenäisistä soveltuvuus- ja koulutusvaatimuksista. Työryhmä on esittänyt taksinkuljettajan koulutuksen pituudeksi vähintään 30 tuntia ja ammattitaidon ylläpitämistä säännöllisellä jatkokoulutuksella (7 h tai 2*3,5 h) viiden vuoden välein.

Koulukuljetusautojen merkintä

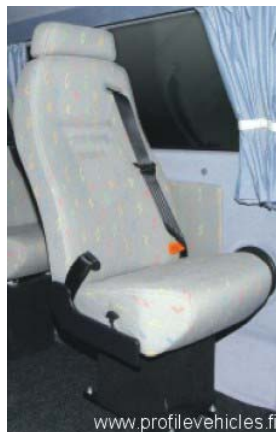
Lain mukaan paikka, jossa kyytiin otetaan tai jätetään, on valittava siten, että matkustajat eivät kyytiin noustessaan tai siitä poistuessaan joudu tarpeettomasti ylittämään ajorataa.

Koulukuljetusauto on merkittävä edessä ja takana olevilla koulukyytikilvellä. Koulukilven saa korvata takseissa valaistulla koulukuljetusta ilmaisevalla kuvulla, joka on vähintään taksivalaisimen kokoinen.

Tutkijan ehdotus toimenpiteistä koulukuljetusten turvallisuuden parantamiseksi

1. Tutkija ehdottaa, että turvavöiden oikeaa käyttöä ja turvallista koulumatkaa opastettaisiin kouluissa säännöllisesti ja että kuljettajat tarkastavat koulukuljetusautojen turvavöiden toimivuuden ja niiden kunnon usein sekä valvovat turvavöiden käyttöä. Vöiden käytön valvontaa varten voisivat ajoneuvojen varustelijat myös kehittää anturitekniikkaa.
2. Turvavöiden helppo kiinnitettävyyden on tärkeää. 3-pisteturvavyön yläkiinnike on usein auton katto- tai sivupalkkirakenteessa kiinni, jolloin se voi tulla melko korkealta istuvan lapsen suojaksi. Tällöin sitä saatetaan käyttää vain väärin eli vyön yläosa kulkee henkilön selän takaa ja vain vyön alaosa on käytössä.

Tutkija ehdottaa, että koulukuljetusautot varustetaan koululaisille paremmin sopivin istuimin (yksittäisistuin tai paripenkki), joissa 3-pisteturvavyö on asennettu istuimen rakenteeseen (kuva 1). Tällöin vyön yläosa tulee alemmaksi ja soveltuu koululaiselle paremmin.



Kuva 1. Koululaiselle soveltuva istuin, jossa 3-pisteturvavyö on asennettu istuimen rakenteeseen.

3. Kuntien rooli tilaajana tulee merkitä myös vastuuta hankittavan palvelun laadun tarkastamisesta. Koulukuljetusten laadun tarkastaminen ei saa olla pelkästään kilpailutustilanteessa tehtävää asiakirjojen arviointeja.

Tutkija ehdottaa, että tilaajan valtuuttama henkilö suorittaa sopimustensa piirissä olevien kuljetusten kenttätarkistuksia, jolloin tarkastetaan turvavöiden toimivuus ja kunto sekä vöiden käyttö.

4. Tutkija kannattaa Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän mietinnön esitystä taksinkuljettajien perus- ja jatkokoulutuksesta ja ehdottaa, että sekä peruskoulutukseen että jatkokoulutukseen kuuluu koulukuljetuksia ajavilla kuljettajilla erityisesti ohjausta yhteistoinnasta koululaisten kanssa ja koulukuljetusten turvallisuutta parantavia asioita. Koululaiskuljetuksissa tulee käyttää kokeneita, vakituisia lasten ja nuorten kanssa hyvin pärjääviä kuljettajia.
5. Tutkija ehdottaa, että alkolukkojen nykyinen käyttösuositus muutetaan pakolliseksi päiväkotija koulukuljetusautoissa 1.7.2008 alkaen.
6. Tutkija ehdottaa, että koulukyytikilvet sijoitettaisiin autoon näkyvämmiin ja kilpi varustettaisiin vilkkuvalla valolla. Silloin vilkkuvalon avulla voitaisiin varoittaa muita tielläliikkujia aina kun matkustajia jätetään kyydistä. Periaatteessa vilkkuvalo voisi olla myös täysin erillinenkin.
7. Tutkija ehdottaa, että autoihin asennettaisiin turvalasit, jotka eivät rikkoudu totaalisesti ja siten estävät putoamisen autosta ikkunan kautta.
8. Tutkija ehdottaa, että liikennevalojen noudattamisen valvontaa lisätään esimerkiksi kamera-valvonnan avulla.

Lähteet

1. Itä- ja Keski-Uusimaan hätäkeskus, hälytysseleste, tulostettu 15.3.2007
2. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, onnettomuusseleste, tulostettu 15.3.2007
3. Tutkintaselostus UUPK 3/07; Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta, Uusimaa
4. Liikennevakuutuskeskus, liikennevahinkotilastot vuosilta 1998–2005, joissa osallisina taksi ja koulumatkalla ollut henkilö
5. Koulukuljetusten suunnittelu ja logistiikka, Silja Siltala Kuntaliitto, esitys Kuntakoulutuksen koulutustilaisuudessa 1-2.12.2004; Koulukuljetusten järjestäminen ja liikenneturvallisuus
6. Koulukuljetusopas; Opetushallitus, Liikenne- ja viestintäministeriö, Suomen Taksiliitto ry, Linja-autoliitto ja Liikenneturva, 8.5.2007
7. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, 21.6.2006
8. Tieliikennelaki 88 § - 88 a § -88 d §, 31.3.2006/234
9. Ajoneuvohallintakeskus AKE, Ohje, 12.10.2007, 1746/208/2007, Lisäturvavöiden hyväksyminen koululaiskuljetuksessa käytettävään henkilöautoon
10. Joensuun kaupunki, hankinta-asiakirja pvm 31.7.2007
11. Porvoon kaupungin esi- ja perusopetuksen koulukuljetuksia koskevat periaatteet, pvm 29.5.2007
12. Ajokorttiasetus 7.9.1990/245
13. Uusi taksilaki astuu voimaan (Heidi Hänninen, Tekniikka ja Talous 26.07.2007, <http://www.tekniikkatalous.fi/rakennus/article37478.ece>)
14. Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien pätevydestä, 16.3.2007
15. Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevydestä, 31.5.2007
16. Taksinkuljettajien ammattitaito. Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriö, 30.9.2005. 73/2005
17. Taksiliikennelaki 2.3.2007/217
18. Tutkintaselostusluonnoksesta saadut kommentit

Päiväys ja allekirjoitus

25.1.2008 Markku Haikonen

Kuvaliite



Kuva 1. Pääkatua ajaneen henkilöauton kuljettajan lähestymissuunta onnettomuuspaikalle.
(Kuva: tutkija)



Kuva 2. Sivutietä pohjoiseen ajaneen tilataksin kuljettajan lähestymissuunta onnettomuuspaikalle.
(Kuva: tutkija)



Kuva 3. Auton kolmannella istuinrivillä on kaksi paripenkkiä, onnettomuudessa menehtynyt poika istui kuljettajan puolella vasemmalla paikalla ikkunan vieressä. (Kuva: tutkija)