

LUONNOS 19.5.2017

Hallituksen esitys laiksi ajokorttilain muuttamisesta
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Otan kantaa vain niihin kohtiin joista itselläni on näkemys vuosien työkokemuksen perusteella.

Nykyisellään B-luokan suorittaminen useammassa vaiheessa on liian jäykkä ja väärin muotoiltu. Ajoharjoitteluratoja ei ole saatu toimimaan sen tärkeimpää tarkoitukseen eli liukkaan kelin ajoharjoitteluun.

Harjoitusvaiheessa huomaa selkeästi miten ympäröivän liikenteen painostus on jo muutaman kuukauden itsenäisen harjoittelun jälkeen jättänyt negatiivisen vaikutuksen oppilaan ajotyyliin. Perusopetuksessa unohtuneet asiat saadaan palautettua takaisin käytäntöön jatko-opetuksessa.

Parempi muoto harjoitusvaiheeseen olisi 1.5 tuntia teoriaa ja 2 tuntia ajoa, tunti kaupungissa ja tunti maantiellä.

Syventävä vaihe olisi tarvittaessa, jos on ollut ongelmia tai rikkeitä liikenteessä.

Hidasteita oppimiselle sekä jatkossa kehittymiselle vastuulliseksi kuljettajaksi ovat oppilaan omat taipumukset ja kotona opitus tavat ja asenteet.

Väärät asenteet eivät juurikaan näy ajokokeessa, niitä jaksetaan pidätellä ajokokeen ajan. Mahdolliset ajokokeessa määräytyt lisätunnit pitäisi aina suorittaa ammattilaisen opettamana.

Opetuslupaopettajan vaatimuksiin pitää kuulua tarkempi ajohistorian seuranta sekä vaatimus riittävästä taidoista.

Teoriaopetustaidot pitäisi testata siihen soveltuvalla kokeella, jonka jälkeen saisi opettaa teoriaa. Ajo-opetustaidot pitäisi tarkistaa riittävän vaativalla ajokokeella, joka antaisi luvan ajo-opetukseen.

Menneisyydessä opetusluvalla on opetettu niissä perheissä joilla on "kuljettajan geenejä" eli ovat keskitasoa enemmän sisällä autoasioissa, harrastusten yms. kautta.

Muidenkin innostuessa opetuksesta riskit lisääntyvät huomattavasti. Muutamien vuosien päästä ne joiden liikennetaidot eivät ole kohdallaan jakavat oppejaan seuraaville opetusluvan kautta.

Kuluttajille pitäisi julkisesti kertoa mitkä ovat autokoulun kustannukset kaikkine menoineen. Kalliissa maassa kaikki maksaa, kuten muutkin lasten harrastukset. Vanhemmat saattavat kuluttaa muutaman tuhannen euroa turhuuksiin ja samaan aikaan valittavat ajokortin hinnasta.

Ajokorttiluokkien kohdalla paluu 80-luvun ABCDE ja KT käytäntöön tuskin heikentäisi liikenneturvallisuutta.

Opetusauton katolla pitäisi olla näkyvä kartio muiden tiedottamiseksi opetusajosta.

Opettajan lisäpolkimet ovat tärkeä opetusväline ja ehdoton turvallisuuden kannalta, ei ainoastaan ammattilaiselle vaan vielä enemmän amatööriille. Koko liikenteen turvallisuuden kannalta tämä korostuu niissä tapauksissa joissa oppilaalla on taipumuksia paniikkiin, ADHD tai muihin vastaaviin oireisiin.

Tutkinnonvastaanottaja joutuu istumaan kokelaan kyytiin jonka ajotaidoista tai yllättävistä päähänpistoista ei tiedä mitään. Lisäpolkimet ovat ehdoton turvaväline. Monessa uudessa autossa on sähköinen käsijarru josta ei ole apua jarrun korvikkeena.

Tutkintoajo pitäisi olla kestoaltaan ainakin tunnin, jotta tutkinnonvastaanottaja saisi kokelaasta realistisen kuvan.

Tutkintoajossa ajoa kuvaava kamera olisi ehdottomasti hyväksyttävä kokeen arvioinnissa toisinaan tapahtuvien

erimielisyyksien ratkaisemiseksi.

Tutkintoajo ei mittaa kokelaan asenteita. Asenteet näkyvät vasta itsenäisessä ajosuorituksessa. Siksi valvonta on kohdistettava erityisesti ongelmkuljettajien tunnuspiirteisiin ajokäyttäytymisessä.

Opetusautoissa pitäisi olla suurempi vakuutuksen omavastuu vahinkotapauksissa korostamaan opettajan vastuuta.

Uusien kuljettajien, 18-19 vuotiaiden onnettomuuksissa ei oteta huomioon muun liikenteen, eli kokeneiden kuljettajien holtitonta käyttäytymistä eli usein kokenut kuljettaja aiheuttaa tilanteen josta kokematon ei selviä.

Iäkkäät kuljettajat eivät sinällään ole ongelma, vaan ne iäkkäät jotka ovat tottuneet ajamaan väärin ja se yhdessä heikentyneiden kehon ja mielen toimintojen kanssa tulee ongelmaksi.

Ensisijaisen tärkeänä parannuskohteena olisi liikennekulttuurimme puhdistaminen niistä kuljettajista jotka eivät sovellu liikenteeseen väärin asenteiden ja säännöistä- ja muista tienkäyttäjistä piittaamattoman ajotyylinsä vuoksi.

Mikään uutta kuljettajaa koskeva opetuksen laadun parantaminen ei tuota tulosta niin kauan kun uudet kuljettajat joutuvat liikenteessä niiden hampaisiin jotka ajavat väärin ja painostavat muitakin toteuttamaan vääriä tapojaan.

Liikenteen ongelmien syiden aiheuttajat ovat selkeästi nähtävillä käytännön liikenteessä.

Muita hiostavilla kuljettajilla on selkeät tuntomerkit liikenteessä. Heitä on 10 – 20 % kuljettajista.

Kuljettajan aiheuttaman kolarin pitäisi aina johtaa lisäkoulutukseen. Muun holtittomuuden pitäisi johtaa keskusteluun liikenneongelmiin perehtyneen mielenterveyden alan ammattilaisen kanssa ennen seuraavaa ajoa.

Ammattipätevyyskoulutus (5pv/ 5Vuotta) on hyvää vaihtelua arjen rutiiniin mutta sillä ei ole merkitystä osaavan ammattilaisen liikenneturvallisuuden kannalta. Se pitäisi olla pakollinen, omakustanteisena, vain niille jotka eivät osaa käyttäytyä asianmukaisesti liikenteessä.

Liikenneympäristön pienillä muutoksilla saisi selkeytettyä liikennettä.

Sääntöjen selkeyttämisellä kuljettajien yhdenmukainen toiminta paranisi. Nykyisellään tulkintaeroja löytyy niinkin jokapäiväisistä kuin suojatiesäännöistä. Kysyttäessä liikenteen ammattilaisilta, poliiseilta, liikenneturvalta, yms tahoilta, saa helposti eri tulkinnan säännöistä.

Liikenneopetus pitäisi aloittaa päiväkodista ja jatkaa peruskoulussa. Jokaisella luokalla suoritettaisiin ikätasoa ja tarvetta vastaava teoriakoe joka lopulta johtaisi oikean teoriakokeen suorittamiseen sopivan iän täytyessä.

Terveisin,
Veijo Vuorio
Liikenneopettaja
Vantaa