

Asia: VN/13615/2019

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

LIKENNETURVALLISUUDEN

ERITYISASiantuntijat ry

13.8.2021

VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry LIIKO kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa esittää lausuntonaan Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi seuraavaa:

Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyt toimet eivät riitä asetettujen liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Suomi on sitoutunut eurooppalaiseen tavoitteeseen nollavisiosta, vuoteen 2050 mennessä liikenteessä ei saisi tapahtua yhtään kuolemaa tai vakavaa loukkaantumista.

Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyt mallit eivät ole riittäviä tavoitteiden saavuttamiseksi, tarvitaan enemmän vaikuttavia ja rohkeita päätöksiä. Liikenneturvallisuusstrategian tulee toimia selkeänä viestinä, joka antaa suuntaviivat kansalaisille turvallisesta liikkumisesta liikenteessä.

Nollavisioita ei pystytä saavuttamaan millään yksittäisellä toimenpiteellä, vaan tarvitaan laajasti erilaisia toimia kaikissa liikennemuodoissa ja rohkeita malleja.

## KULJETTAJAOPETUS

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannattaa kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämistä ja esittää, että kuljettajaopetusta ja kuljettajille suunnattua valistusta kehitetään rajoitusten sijaan. Tällä parannetaan kuljettajien valmiuksia tunnistaa ja ennakoida liikenteessä ja omassa toiminnassa esiintyviä riskejä.

Kun ajokorttilakia uudistettiin 2018, lain hyväksymisen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto teettää seurantatutkimuksen lakimuutoksen toteutumisesta ja vaikutuksista. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää hyvänä, että eduskunnan tahtotilaa on noudatettu. Esitämme, että liikenneturvallisuusstrategiassa kuunneltaisiin aidosti asiantuntijoita ja huomioitaisiin käytettävissä olevat seurannat ja tutkimustulokset.

Suomessa on tehty vuosia laadukasta tutkimus- ja kehitystyötä liikenneopetuksen kehittämisessä, jota esimerkiksi Norjassa käytetään kuljettajaopetuksessa.

Ajokorttilain 35 §:ssä säädetään ryhmän 1 ajokorttia koskevista koulutusvaatimuksista. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (EAS). Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 11 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia. EAS-koulutuksen tarkemmasta sisällöstä määrätään Liikenne- ja viestintävirasto Traficom antamalla määräyksellä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry toteaa, että EAS koulutuksen sisältö pitäisi voida räätälöidä huomioiden ajokorttia suorittavan ikäluokka ja suoritettava ajokortti. Viraston määräys rajoittaa tarpeettomasti koulutuksen sisältöjen suuntaamista ajokorttia suorittavalle. Sisältö pitää olla ajokorttikohmainen ja soveltuva kullekin ikäluokalle, yhteinen säädetty koulutus kaikille ei luo pohjaa liikenteen perusteista ajokorttikohteisesti liikenneturvallisuuden erityispiirteet huomioiden.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä riskien tunnistamiseksi erityisesti ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen yhteydessä ja esittää, että AM/120 kortti tulisi vaihtoehtoisesti saada suorittaa erikoistuneen autokoulun koulutuksena tutkinnon käsittelykokeen vaihtoehtona.

Tämä malli on A-luokan ajokorttikorotuksessa mahdollista EU-maissa, ja tuottaa turvallisia kaksipyöräisten kuljettajia. Tämä ei lisää kustannuksia, vaan tuo mopokorttia suorittavalle vaihtoehtoisen ja erityisesti ensimmäistä ajokorttia suorittavalle turvallisen mallin siirtyä liikenteeseen.

Tällä hetkellä ensimmäistä ajokorttia suorittava pääsee siirtymään liikenteeseen ilman mitään liikennekoulutusta. Valinta jää esitetyssä mallissa ajokorttia suorittavalle ja hänen huoltajilleen.

## KULJETTAJANTUTKINTO

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää kuljettajantutkinnon kehittämistä uusien kuljettajien tietojen ja taitojen varmistamiseksi ja liikenneosaamisen parantamiseksi.

Mopoilijoiden sekä moottoripyöräilijöiden valmiudet liikenteeseen ja tutkintojen laatu on huolestuttanut asiantuntijoita ajokorttikoulutusten muututtua tutkintopainotteiseksi.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry:n näkemyksen mukaan ongelmia löytyy koulutuksen sekä tutkintojen sisällöstä. AM mopokortti koulutuksen ensimmäisen ajokortin neljän tunnin pakollinen peruskoulutus on sisällöltään sama kaikille korteille, se ei tuo mopoilun erityispiirteitä esille, mikäli kouluttaja ei niitä erikseen osaa tai halua opettaa. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää tätä erittäin vakavana puutteena suomalaisessa liikenneturvallisuusstrategiassa, ensimmäistä kertaa liikenteeseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla siirtyvät lapset joutuvan liikenteeseen ilman mitään liikennekoulutusta. Tämän perusosion voi myös käydä etänä tietokoneella, pahimmassa tapauksessa virtuaaliopetuksena, jolloin ei käytännössä synny minkäänlaista kosketuspintaa itse mopoiluun. Perusosion jälkeen kehoitetaan harjoittelemaan kirjallisiin kokeisiin nettiharjoittelun kautta, tutkintomateriaali ei ole määritelty. Jos autokoulu on vastuullinen, tarjoaa se kirjallisuutta opetuksen tueksi. Tämä kertoo oleellisen tutkinnon sisältöön liittyvistä ongelmista.

Käsittelykokeen harjoitteluun sekä tutkintoon sisältyy useita ongelmia. Tehtävien harjoitteluun ei ole alueita, joissa niitä voisi turvallisesti suorittaa. Tässä myös ajoharjoitteluradat olisivat erinomainen mahdollisuus harjoittelu- ja tutkintoalueeksi.

Mopotutkinnossa keskitytään nopeuden mittaamiseen tutkalla, toleranssi on 0 km/h alinopeuden suhteen. Tutkan mittavirhettä tai nopeusmittarin lukemaa ei huomioida suorituksessa. Mittaukseen vaikuttaa myös tutkinnon vastaanottajan reaktiot, eli millä hetkellä hän kytkee mittauksen.

Samat ongelmat ovat myös moottoripyörien käsittelykoe tutkinnoissa. Molempien ajokorttiluokkien käsittelykokeessa ei myöskään ole haluttu ottaa huomioon sähköpyörien yleistymistä. Hidasajossa käytettävää nopeuden hallinta jarrua vasten ole mahdollista. Sähkömopoissa ja moottoripyörissä veto katkeaa, kun jarru kytketään.

Kaksipyöräisten tutkinnoissa ei huomioida sään vaikutusta suoritukseen. Osa tehtävistä on vaikeissa olosuhteissa sateella vaarallisia tehtävien mitoituksen johdosta. Liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta mietityttää, miksi opetetaan ajamaa hieman ylinopeutta ”varmuuden vuoksi” ja olla ottamatta huomioon tilannenopeus huonossa kelissä.

Ajokorttitutkintoja vaivaavat myös vastaanotto ongelma, Suomen moottoripyörä ja mopo kausi on lyhyt, ja tutkinnot ruuhkautuvat kevät ja kesäkuukausina.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää ongelmallisena, että ajokorttikoulutuksen ja ajokorttitutkinnon painopisteet eivät ole kohdistettu ajoneuvoryhmän erityispiirteiden opettamiseen vaan ”sirkustempujen” hallintaan.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry on valmis kehittämään mopo ja moottoripyörätutkintoa entistä liikenneturvallisempaan suuntaan ja tuomaan pitkäaikaisen kokemuksen mopo- ja moottoripyöräalalta kuljettajantutkinnon kehittämiseen.

AJOHARJOITTELURADAT

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä ja korostaa sitä, että ajoharjoitteluradat ovat käytettävissä moneen muuhun harjoitteluun autolla ajamisen lisäksi. Isoissa kaupungeissa harjoittelupaikat vähenevät ja myös siinä nykyinen ajoharjoittelurataverkosto (noin 30 ajoharjoittelurataa) on erittäin käyttökelpoinen.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry korostaa, että autossa ja moottoripyörässä tärkein lenkki on ohjauspyörän, ohjaustangon ja penkin välissä. Suomen vanhentuva ajoneuvokanta (keski-ikä yli 12 vuotta, romutusikä yli 20 vuotta) edellyttää pitkään kuljettajan riskientunnistamistoimenpiteitä.

Kansallisen mopo- ja moottoripyörästrategian mukaan nuorten ajoharjoittelulla on tärkeä rooli kaksipyöräisten liikenneturvallisuuden luomisessa. Strategia linjaa, että ajoharjoittelualueita tulisi olla nuorten käytössä ja niille olisi varattava suorituspaikkoja.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää vakavasti pohdittavaksi sitä, että vaikeissa olosuhteissa ajamisen riskikoulutus mahdollistetaan kaikille ajokorttia suorittaville aidoissa olosuhteissa ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla suljetulla alueella, vähintään yksi tunti säädetystä riskikoulutuksesta.

Kaikissa muissa Pohjoismaissa on pakollinen rataopetus, paitsi ei Suomessa. Olosuhteet kaikissa pohjoismaissa ovat lähes yhdenvertaiset ja ymmärtääksemme suomalainen kuljettaja ei ole olivertainen ajoneuvon käsittelijä muihin pohjoismaisiin kuljettajiin verrattuna.

Suomen väestörakenteesta johtuen ikääntyneiden osuus tieliikenteessä on kasvamassa samoin kuin ikääntyneiden ajokortinhaltijoiden määrä. Ikääntyneet ovat yliedustettuina vakavissa tieliikenneonnettomuuksissa. Ajoharjoitteluradat ovat erinomainen paikka edistää ikäkuljettajien liikkumista omatoimisesti. Tästä on erinomaisia esimerkkejä esimerkiksi Nokian Liikenneturvallisuuskeskuksessa toteutetuilla, Paremmassa ajokunnossa kaiken ikää kurseilla +65.

Tämä malli on helposti laajennettavissa valtakunnalliseksi, joka on toteutettu yhteistyössä kansalaisopistojen kanssa. Kurssin jälkeen ikäkuljettaja saa helposti viisi vuotta lisää ajoaikaa oman ajamisen loppumetreille. Kurssi ei tuo osallistujille suuria kustannuksia, se sisältää kuusi tuntia käytännön harjoituksia ja teoriaa. Ikääntyneet kuljettajat on huomioitu liikenneturvallisuusstrategiassa esimerkiksi Ruotsissa, Norjassa ja Saksassa erittäin hyvin tuloksin. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää, että Suomen pitää seurata kyseisten maiden mallia ja sisällyttää tämä liikenneturvallisuusstrategiaan.

## PÄIHTEET JA LIIKENNE

Norja on edelläkävijä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisen kitkemisessä. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat esittää, että liikenneturvallisuusstrategiassa tuodaan esiin mahdollisuus laskea autolla ajamisen promillerajaa 0,2 promilleen. Suomi on lähivaltioista ainoa maa, jossa liikenteen promilleraja on 0,5. Promillerajan laskulla olisi merkitystä ennen kaikkea selkeänä viestinä, liikenne ja päihteet eivät kuulu yhteen.

Liikenneturvallisuusstrategian pitää olla selkeästi suuntaa antava ja tuoda rohkeita liikenneturvallisia malleja kansalaisten käyttöön.

LIIKENNETURVALLISUUDEN ERITYISASiantuntijat ry

Jarmo Jokilampi

puheenjohtaja

Jokilampi Jarmo  
Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry