

Asia: VN/8292/2021

Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Lausunnonantajan lausunto

Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

Kannatettavimpana tarjotuista vaihtoehtoista näemme ajokieltokoulutuksen kehittämisen ja sen laajentamisen koskemaan myös AM120, AM121 ja T-luokkia. Perustelut: Koulutusympäristöt ja saatavuus on jo valmiina, eikä tämä uudistus lisäisi varsinaisia kortin hankkimiskuluja. Lisäkustannukset kohdentuisivat niille nuorille, jotka eivät korttikoulutuksessa ole saaneet riittävän syvää ymmärrystä kuljettajan vastuista. Varsinkin AM-luokkien ajokieltokoulutuksessa päästäisiin ns. varhaisen puuttumisen mallin hyödyntämiseen, joka voisi saatella nuorta jo aikaisemmin, ennen autoiluikää turvahakuisempaan ja vastuuntunnistavaan ajamiseen.

Vähiten kannatettavana pidämme rataharjoittelun palauttamista pakolliseksi, vaihtoehdottomaksi osaksi B-korttikoulutusta. Perustelut: Kustannuksiltaan kallis, varsinkin kun ottaa huomioon autojen nopean kehitysvauhdin kuljettajaa avustavien järjestelmien osalta. Nuorten vakavat liikenneonnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti suurissa nopeuksissa jollaisten käyttäminen ajoharjoitteluradoilla on mahdotonta. Linkittäminen uskottavasti niin, että rataharjoittelulla olisi merkittävää vaikutusta pitkäkestoisesti nuoren käyttäytymiseen lähes mahdoton todentaa. Keinoliukastetuilla radoilla renkaan pito saattaa kaarteessa alkaa murtumaan jo 30km/h nopeudessa joka ei vastaa todellisia ajo-olosuhteita laisinkaan. Pito vastaa tilannetta, jossa ajettaisiin kuluneilla kesärenkailla vetisellä jäällä. Läheskään aina auton ajonvakautusjärjestelmä ei edes tunnista alkavaa luistoa, koska sitä ei ole koodattu luonnottomalle liukkaudelle.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

AM120-luokan ajo-opetusvelvoitteen (3h) poisto johti tilanteeseen, jossa nyt suurin osa mopokortin hankkijoista ottaa vain yhden ajotunnin, joka joudutaan käyttämään käsittelykokeen harjoitteluun ja näin liikenteessä ajamisen opetus jää kokonaan saamatta. Vaihtoehtoinen malli käsittelykokeen suoritusvelvoitteen rinnalle voisi hyvin olla vähintään 3h ajo-opetusta, jolloin voisi saada mopokortin ilman käsittelykokeen suorittamista. Tämä malli toimii hyvin A-kortin korotuksissa.

Ns "kolmannen sektorin" vahva mukaanotto tässä kontekstissa olisi huomioitava yhtenä vaikuttamistapana. Liikenneturvalta löytyy osaamisen laaja-alaista resurssia, jonka hyödyntämistä lisäpanostuksin olisi syytä varmasti pohtia.

Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Emme kannata ajallisia rajoituksia myönnettyyn ajo-oikeuteen koska ne rajoittaisivat sen suuremman, turvallisesti liikkuvan nuorison osan liikkumisvapautta.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

Kiitokset mahdollisuudesta lausua hankkeestanne. Pitäydymme lausunnossamme lähinnä ajokieltokoulutukseen liittyvään aikaisempaan kommenttiimme. Kuten on todettu ajokieltokoulutuksen vaikuttavuus on osoittautunut hyväksi. 92%:a koulutuksen käyneistä ei toista liikennerikoksiaan niin, että joutuisivat toistuviin ajokieltoihin. Ehdotamme varhaisen puuttumisen mallina koulutusta laajennettavaksi koskemaan myös AM120, AM121 ja T-luokkia. Nyt koulutukseen tulijoista suurella osalla (arvio noin 70%) on aikaisempi "viritetyn mopon" tausta. Tämän olen todennut annettuani ajokieltokoulutusta koko sen olemassaolon ajan. On aika luonnollista, että se mopoiluajana omaksuttu ajotapa siirtyy myös suurempiin ajokorttiluokkiin ja riskit kasvavat eksponentiaalisesti ilman, että niitä edes tunnistetaan, eli mitään vastuullisuusherätystä ei nuori koe suorittaessaan auton ajokortin. Tällä varhaisen puuttumisen mallilla mopoikäisen jouduttua ajokieltoon voitaisiin saatella jo varhain nuorta kasvamaan oikeammille poluille.

Suurin osa mopokorttia suorittavista osallistuu sähköisessä ympäristössä tuotettuun EAS-koulutukseen, jossa ei verkossa ole liveopettajaa lainkaan, ja arvovaltaiseltakin taholta on todettu että nuoren itseohjautuvuutta täytyisi ohjata ohjaajan toimesta. Nythän näin ei ole. En toki ole vakuuttunut siitäkään, mikäli EAS-koulutus saatettaisiin verkossa tapahtuvaksi liveopettajan vetämäksi koulutukseksi, että se johtaisi parempaan lopputulokseen. Massatapahtumana ei varmasti yksilöllistä ohjausta tulisi tapahtumaan. Ajokieltokoulutuksen 10 osallistujan enimmäismäärää ei ilman huomattavaa lisäkustannusta voitaisi EAS-koulutuksessa toteuttaa.

Ajokieltokoulutusta valvottiin sen alkuaikoina aktiivisesti Traficomien toimesta. Tuon valvontataajuuden olisi toivottavaa jatkuvan.

Lisäksi ehdottaisimme pohdittavaksi pitäisikö ajokieltokoulutusta laajentaa koskemaan myös vanhempia kuljettajia, jotka joutuvat toistuvasti ajokieltoihin.

Lopuksi toteamme, että mikäli ajokieltokoulutusvelvoite laajennetaan uusiin ryhmiin, niin varmasti olisi syytä eriyttää kevyemmät luokat (AM ja T) omaksi ryhmäkseen koulutuksessa.

Kunnioittaen Ilkka Nielsen

Kouluttaja

Psychdrive Oy

Nielsen Ilkka
Psychdrive Oy

