

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.

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry:n mielestä kuljettajien ajoterveystarkastusta tulisi kokonaisuudessaan kehittää. Vaikka nuorilla terveydentilan vaikutukset liikenneonnettomuuksiin ovat marginaalisia, rattijuopumus onnettomuudet nuorilla näyttelee suurempaa osaa nuorten kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Ajoterveystiedot eivät tällä hetkellä välity eri viranomaisten välillä ja osa kansalaisista käyttää tätä puutetta hyväkseen. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus selvittää eri tietojärjestelmistä ihmisten taustoja tarkemmin tietosuojasäännökset huomioiden, jotta ongelmiin voitaisiin puuttua jo aiemmin, ennen kuin mitään peruuttamatonta pääsee tapahtumaan.

Liikenneturvallisuutta ajatellen olisi hyvä, että riskiryhmiä pystyttäisiin seulomaan jo aikaisessa vaiheessa ennen ajokortti-ikää. Tämä palvelisi myös ammatilliseen kuljettajakoulutukseen hakevia opiskelijoita. Tällä hetkellä tuhlaataan resursseja turhaan, niin henkilökohtaisella, kuin koulutuslaitoksien tasolla, kun opiskelija suorittaa koulutusta jo pitkälle ja lopulta todetaan, ettei henkilö ole kykenevä toimimaan ammattikuljettajana terveydentilansa vuoksi.

Poikkeusmenettelystä luopuminen

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry:n mielestä Ikäpoikkeuslupan ehtoja on tarkennettava, ei luovuttava siitä. Ministeriön arviomuistion kanssa olemme samaa mieltä siinä, että ikäpoikkeuslupa ei saa olla uusi normaali. Nuorilla on ollut aina tarve liikkua, eikä se tule mihinkään muuttumaan. Liikkumisen väline on tällä hetkellä muuttunut nuorilla henkilöautoksi, säännöstelyn keventyessä. Liikkuminen

saattaa olla nuorelle itselleen turvallisempaa, mutta liikenteessä ympärillä olevat, sekä nuoren kyydissä olijat saattavat olla suuremmassa vaarassa (auto/moottoripyörä), mikäli ajoneuvon hallinta menetetään. Mielestämme nuorten liikkumismahdollisuuksiin ehtojen tarkistaminen ei vaikuta, onhan 17-vuotiaalla mahdollisuus kuitenkin ajaa polkupyörää, mopoa, mopoautoa, mönkijää, traktoria tai moottorikelkkaa, kunhan on suorittanut vaaditun ajo-oikeuden. Eli vaihtoehtoja on. Ehtojen tarkentamisella saavutettaisiin liikenneturvallinen ympäristö kaikille, myös nuorille, sekä hallinnollisen taakan ja kustannusten väheneminen, lupamäärien pienentyessä.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyysarvioinnin

Suomen Ajokivynarvioitsijat ry:n kannattaa liikennelääkäri järjestelmän kehittämistä. Tällä hetkellä kuljettajat keneltä vaaditaan lääkärintodistus ajo-oikeutta varten, voivat shoppailla lääkäriltä toiselle, kunnes saavat mieleisen lääkärintodistuksen (myönteinen päätös). Asiaan perehtynyt liikennelääkäri ymmärtäisi paremmin eri sairauksien vaikutusta kuljettajan toimintakykyyn, eikä shoppailuun olisi enää mahdollisuuksia samalla tavalla, kun perusteet päätöksistä olisivat liikennelääkäreillä samoja.

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

Liikenneturvastaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Suomen Ajokivynarvioitsijat ry:n mielestä ajokieltoon määrätyle kuljettajalle ei tulisi myöntää ikäpoikkeuslupaa ja jo saatu ikäpoikkeuslupa tulisi kumota ajokieltoon määräämisen perusteella. Mikäli kuljettaja toimii liikenteessä niin, että hänet tuomitaan ajokieltoon, ei hän nuorena henkilönä ole vielä kypsä kuljettamaan henkilöautoa turvallisesti. Mielestämme rangaistus ei ole kohtuuton, onhan B-ajo-oikeuden ikäraja 18-vuotta, eikä sitä oikeutta olla ottamassa pois. Poikkeuslupa ei saa olla uusi normaali.

Ajokieltohoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Suomen Ajokivynarvioitsijat ry kannattaa ajokieltohoulutuksen laajentamista kaikkiin ajokorttiluokkiin. Tällä olisi liikenneturvallisuuuua lisäävä vaikutus, kun kuljettaja joutuu aina uutta ajo-oikeutta hankkiessaan miettimään tekojensa seurausta ja samalla oppii vastuullisen kuljettajan toimintamallia.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

LAUSUNTO

Ajokorttilain muutoksessa 2018 kevennettiin opetusta vähentämällä sekä teorialunteja, että ajotunteja lähes puolella, ajokortin suorittamisen siirtyessä tutkintopainotteiseksi. Tutkinnossa mitattavat asiat keskittyvät auton tekniseen hallintaan ja liikennetilanteissa toimimiseen, GDE-matriisin hierarkian ajamisen ylimpien tasojen jäädessä paitsioon. Kuitenkin onnettomuuksissa juuri nuo ajamisen ylimpien tasojen (ajamisen tavoitteet ja tila sekä elämisen tavoitteet ja taidot) puutteet ovat usein syinä onnettomuuksissa. Ainoastaan ajokieltokoulutukseen joutuneet kuljettajat käsittelevät näitä aihealueita tunneilla. Aiheet ovat sellaisia, joita itseopiskelulla voidaan helposti vain sivuuttaa, tehokkainta olisi ryhmässä asioista keskustelu asiantuntevan opettajan johdolla.

Usein nuorten onnettomuuksien taustalla on myös riskihakuisuutta ja kypsyminen turvalliseen liikkumiseen on vielä kesken, varsinkin tunteiden säätelyn kehittymisen osalta. Monesti kouluissa on jo tiedossa oppimisvaikeuksista, häiriökäyttäytymisestä yms. johtuvaa toiminnanohjauksen ongelmaa, jotka myös lisäävät riskiä liikenteessä. Näitä tietoja tulisi käyttää nykyistä kattavammin hyväksi ja arvioida näiden henkilöiden soveltumista kuljettajaksi nykyistä tarkemmin. Jokaiselle oppilaalle tehdään yläasteelle siirryttäessä lääkärintarkastus, jota voitaisiin käyttää seulontana arvioitaessa valmiuksia ajokortin suorittamiseen. Mikäli jo silloin tiedetään taustalla olevan kehittymisen taikka keskittymisen häiriö esim. ADHD tai joku autismin kirjoon liittyvä sairaus, tulisi tästä siirtyä tieto ajokorttilupa viranomaiselle ja tällöin vaatia erikoislääkärin arviota ajoterveysvaatimusten täyttymisestä. Useinhan kyse voi olla vain hitaammasta kypsymisestä.

Ajokortti vaikuttaa ihmisen henkilökohtaisessa elämässä arkeen monella tavoin. Ajo-oikeus vapauttaa liikkumaan ilman aikataulujen ja ennalta määritettyjen reittien rajoitteita, tuoden arkeen helppoutta. Motiivi tästä syystä saada ajokortti, menee helposti henkilökohtaisen etuna yli yhteiskunnan etujen, ymmärtämättä omien sairauksien vaikutuksesta omaan ajamiseen ja sitä kautta yleiseen liikenneturvallisuuteen. Tämä korostuu nuorilla mutta koskee kaikkia ikäryhmiä. Tämän johdosta on perusteltua, että yhteiskunnan asettama ulkopuolinen taho arvioisi henkilöiden soveltuvuutta kuljettajaksi, jotta liikenne pysyisi turvallisena ja tasavertaisina kaikille Suomessa. Tasavertaisuuden nimissäkin olisi hyvä, että ajokorttitarkastukset voisi tehdä ainoastaan liikennelääketieteeseen perehtynyt erikoislääkäri (myöhemmin liikennelääkäri). Tällä hetkellä kuljettajat keneltä vaaditaan lääkärintodistus, voivat shoppailla lääkäriltä toiselle, kunnes saavat mieleisen lääkärintodistuksen ajokorttia varten. Asiaan perehtynyt liikennelääkäri ymmärtäisi paremmin eri sairauksien vaikutusta kuljettajan toimintakykyyn, eikä shoppailuun olisi enää mahdollisuuksia samalla tavalla, kun perusteet päätöksistä olisivat liikennelääkäreillä samoja. Tämä samalla vapauttaisi lisää resursseja normaaliin terveydenhuoltoon, kun ajokorttitarkastukset tekisi asiaan perehtynyt yksikkö.

Eri viranomaistahoilla tulisi olla mahdollisuus tarkastaa toiselta viranomaiselta henkilön ajokelpoisuutta, sekä terveydentilan täyttymistä ajoterveyden osalta. Mikäli ihmisellä ei ole voimassa olevaa ajokorttia (ensimmäisen ajokortin hankinta tai ajokortti on vanhentunut), ei terveydenhoidon kielteisetkään ilmoitukset johda välttämättä mihinkään merkintään viranomaisjärjestelmässä, vaan ajokorttilupa voidaan saada jopa omalla ilmoituksella. Lääkärillä ei

ole tällä hetkellä mahdollisuutta saada tietoa potilaan päihdeongelmista poliisilta (säilöönnotot), ellei potilas ole hakeutunut terveydenhuollon piiriin päihdeongelman vuoksi taikka, jos hänet on tuotu verinäytteeseen rattijuopumus epäilyn vuoksi, jolloin päihdeongelmasta jää merkintä myös potilastietojärjestelmään. Poliisilla ei ole mahdollisuutta selvittää aiempien, mahdollisesti kielteisten lääkärin lausuntojen perusteita. Monesti aiempi lääkärintarkastus on ollut perusteellisempi tai lääkäri on tuntenut potilaan sairaushistorian, jonka perustella hän ei ole puoltanut ajoterveysvaatimusten täyttymistä. Poliisi joutuu pääsääntöisesti päättämään viimeisimmän lääkärinlausunnon perusteella, vailla riittävää tietoa asiakkaan terveydentilasta. Vaikka nuorilla terveydentilan vaikutukset liikenneonnettomuuksiin ovat marginaalisia, rattijuopumus onnettomuudet nuorilla näyttelee suurempaa osaa nuorten kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Liikenneturvan Tilastokatsauksessa (28.5.2012), Nuorten henkilövahingoista tieliikenteessä todetaan; Tieliikenteen rattijuopumustapauksissa kuolleista ja loukkaantuneista neljä kymmenestä oli nuoria. Tämä määrä on merkittävä. Mikäli Suomella on tavoitteena EU:n määrittelemä nollavisio, yhtään ihmistä ei kuole taikka loukkaannu liikenteessä, ei tätä ongelmaa voida sivuuttaa. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus selvittää eri tietojärjestelmistä ihmisten taustoja tarkemmin, tietosuoja säännökset huomioiden, jotta ongelmiin voisi puuttua jo aiemmin, ennen kuin mitään peruuttamatonta pääsee tapahtumaan.

Esitämme:

- Pakollisten teoriatuntien määrän lisäämistä, GDE-matriisin ylemmät tasot sisällyttäen opetukseen. (kustannuksiltaan kevyt vaihtoehto verrattuna ajo-opetuksen lisäämiseen, opetus tapahtuu ryhmässä)
- Ajoterveyttä voisi arvioida vain liikennelääketieteeseen erikoistunut lääkäri. Liikennelääkärillä pitää olla kaikki arvioitavaan liittyvät sairaudet ja hoitotiedot käytettävissä.
- Tiedonkulkua eri viranomaisten välillä pitää parantaa (yhteinen tietojärjestelmä). Terveydenhuollon ilmoituksen pitää voida siirtyä eri viranomaisille, mikäli ajokortin terveysedellytykset eivät täyty ennen ajokortin suorittamisen aloittamista.
- Ajokieltoon määrätylle kuljettajalle ei tulisi myöntää ikäpoikkeuslupaa ja jo saatu ikäpoikkeuslupa tulisi kumota ajokieltoon määräämisen perusteella (kypsyminen turvalliseksi kuljettajaksi on kesken).
- Ikäpoikkeusluvan ehtoja on tarkennettava, ikäpoikkeuslupa ei saa olla uusi normaali.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry:n hallituksen puolesta

Jari Järvelä

Hallituksen puheenjohtaja

Järvelä Jari
Liikennemaailma Ky

Järvelä Jari
Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry