

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.

Suomen Motoristit ry kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne ja Viestintäministeriön arvomuistioon. Nuorten liikenneturvallisuus on Suomen Motoristit ry:lle tärkeä asia, ja onkin tärkeää, että alan toimijoita kuullaan valmisteluissa, kun liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista päätetään.

Kannatamme eniten seuraavia arviomuistion esityksiä:

1. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Kannatamme ajokieltokoulutuksen laajentamista myös muihin ajokorttiluokkiin mikäli tutkimukset osoittavat sen olevan tehokas keino. Sen laajentamisen vaikuttavuutta AM/120,AM121- ja T-luokkaan on vaikea arvioida, koska Traficomien taustamateriaalissa ei kuvattu 15-16 vuotiaiden osuutta ajokielloista. Myös ajokieltokoulutuksen sisältöön tulee kiinnittää erityistä huomiota ajokorttiluokan mukaan. Kaksipyöräisillä on erityispiirteensä, joiden liikenneturvallisuusvaikutus tulee asennekasvatuksessa huomioida.

2. Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Kannatamme kuljettajaopetuksen kehittämistä riskien tunnistamiseksi erityisesti ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen yhteydessä. Aikaisemmissa lausunnoissa on otettu kantaa nuorten AM/120 EAS-koulutuksen huonoon laatuun. Se on määrämittaista ja kaksipyöräiset huomioivaa EAS-koulutusta ovat tarjonneet vain kaksipyöräisiin erikoistuneet autokoulut. Huonoimmillaan EAS-

koulutus on myyty etäkoulutuksena ja oppilaalle ei jää mitään kuvaa, miten eri liikennevälineiden erityispiirteet vaikuttavat omaan liikenneturvallisuuteen kokonaisuutena.

Konkreettisena ehdotuksena AM/120 kortti tulisi vaihtoehtoisesti saada suorittaa erikoistuneen autokoulun lähiopetuksessa, johon sisältyisi teorian lisäksi mopon hallinnan koulutusta ja kurssin päätteeksi suoritettaisiin käsittelykoe ammattitaitoisen MP-kouluttajan valvonnassa. Tämä vaihtoehto on A-luokan korotuksessa mahdollista, ja tuottaa turvallisia moottoripyöräisten kaksipyöräisten kuljettajia.

Opetuksen muutosten ei tulisi nostaa ajokortin hintaa merkittävästi.

3. Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Kannatamme ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä. 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. Tämä tulisi huomioida sen sijaan, että keskitytään miettimään kaupallisten ajoharjoittelualueiden kannattavuutta. Kannatamme ajoharjoittelualueiden tarjoamista nuorten käyttöön.

Kannatamme vähiten seuraavia esityksiä:

1. Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Emme kannata uuden kuljettajan merkin käyttöä. Vaikka merkki identifioisi uuden kuljettajan ja helpottaisi liikenteen valvontaa, se myös toimisi liikenteessä leimana ja aiheuttaisi kuljettajalle haittaa. Mm. nk. 80-lätkän käytöstä luovuttiin aikoinaan vastaavasta syystä ja ko. ratkaisun perusteet tulisi palauttaa mieliin.

2. Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen.

Emme kannata ehdotuksia vuorokauden aikoihin tai kyyditsemiseen perustuvia koko kuljettajaryhmää koskevia rajoituksia. Noudattamisen valvominen lisäisi poliisin kuormaa kohtuuttomasti ja rajoittaisi vapaata liikkumista esimerkiksi työmatkoilla ja iltaisin tehtävillä harrastus- ja vapaa-ajan matkoilla. Koko ryhmää koskevana järjestely olisi syrjivä niille, joiden työn tai harrastuksen takia tulisi voida sallia ajaminen. Mahdollinen lupajärjestely tätä varten toisi myös

liikaa byrokratiaa. Yksi alunperin ajokortin poikkeuslupaa puoltanut argumentti oli päästöjen vähenemä aikuisten suorittamissa nuorten kyydityksissä.

3. Liikennerikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Liikennerikostaustan vaikutusta B-kortin saamiselle pidämme kohtuuttomana rangaistuksen kertaantumisen takia. Ajokieltokoulutuksen tavoitteet ovat samat, eli vaikuttaa asenteisiin.

4. Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Emme kannata nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointia. Lausuntopyyntöön liittyvän materiaalin perusteella ainoa toimiva keino olisi ulkopuolisen asiantuntijan, esim. lääkärin lausunto. Tämä lisäisi ajokortin hankkijan taakkaa, ajokortin kustannuksia ja hyöty nuorten kohdalla olisi pieni. Ajoterveyden arviointi kannattaa keskittää ajokortin haltijoiden ylimpään ikäryhmään. Jo nyt ajokorttilausunnot kuormittavat terveydenhuoltoa ja odotusajat ovat pitkiä.

5. Ajokiellon keston muuttaminen

Ajokiellon keston pidentämistä emme pidä tehokkaana keinona. Toistuvissa rattijuopumustapauksissa tulisi harkita kovempia toimia, mutta ei välttämättä ajokiellon keston pidentämistä. Rattijuopumusrangaistusten arviointi tulisi tehdä uudelleen. Rattijuopumusrikokset vaarantavat erityisesti suojaamattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

6. Poikkeuslupamenettelystä luopuminen.

Traficommin taustamateriaali ei mielestämme näytä suuria eroja 17-19-vuotiaitten ajokäyttäytymisessä, kun huomioidaan tilastojen epävarmuudet ja jätetään niiden kärjistävät tulkinnot pois.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

Muistiossa on kohtuudella arvioitu eri toimenpiteitä. Koulutuksen ja valistuksen vaikutusta nuorten kuljettajien asenteisiin tulisi arvioida tarkemmin. Esim. nuorten kuljettajien korkeat rattijuopumusluvut tilastoissa kertovat asenteista, joihin tulisi pyrkiä vaikuttamaan.

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

Emme kannata nuorten kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

Kokonaisuutena tulisi arvioida uudestaan suhtautumista eri liikkumismuotoihin. Kevyet kaksipyöräiset ovat ekologinen vaihtoehto liikkumiseen myös nuorten kohdalla. Taustamateriaalista on myös nähtävissä henkilöauton matkustajien osuus onnettomuuksissa, joka tulisi ottaa huomioon, kun eri liikkumismuotoja verrataan keskenään.

Niin kauan kuin polttomoottoreita käytetään yksilölliseen liikkumiseen, on 2-pyöräinen kulkuväline ympäristön ja energiankulutuksen kannalta paras vaihtoehto. Siinä vaiheessa, kun siirrytään sähköisten ajoneuvojen käyttöön, on 2-pyöräinen samoista syistä edelleen paras vaihtoehto. Nuorten liikkumistarpeita suunnitellessa olisikin syytä miettiä eri liikkumismuotojen tasapainon muuttamista, joka ei ole päämäärä sinänsä, mutta se on tarpeen, jotta liikkuvuus ei olisi yhteydessä nykyisen liikennejärjestelmän haittavaikutuksiin, ruuhkiin, ilman pilaantumiseen sekä ilmastonmuutoksiin.

Jari Kiellinen

Puheenjohtaja

Suomen Motoristit ry

Kiellinen Jari
Suomen Motoristit ry