



- Euroopan liikenneturvallisimmissa maissa B-kortin opetus tapahtuu yleisesti meidän opetuslupa-annossa verrattavalla tavalla. B-kortin suorittaneilla on takanaan paljon enemmän ajokokemusta kuin B-kortin suorittaneilla Suomessa. Trafin mielestä raskaan liikenteen rengasmääräykset talvikeleillä on epäkohta. Yhteispohjoismainen ratkaisu olisi hyvä. On selvítettävä muutoksen vaikutukset kustannuksiin ja liikenneturvallisuuteen.

- Raskaan liikenteen osallisuus kuolemaan johtavissa onnettomuuksissa ei ole pienentynyt. Keskimäärin 28%:n osuus on päin vastoin kasvanut ja oli viime vuonna peräti 44%. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tieliikennejohtaja Sami Mynttinen toteaa Auto, tekniikka ja kuljetuksen 10/2013 numerossa.

Trafin tieliikennejohtaja **SAMI MYNTTINEN**

Sami Mynttinen on käytännössä maan korkein tieliikenteen turvallisuusjohtaja. Valtakunnallisena tavoitteena

ATK: Miksi pitkien välimatkojen, tyhjenevän maaseudun, koulujaan sulkevan, puutteellisen julkisen liikenteen maassa mopokortin ikäraja on 15 vuotta kun se monessa EU-maassa on 14 vuotta?

SM: EU hyväksyy 14 v. Kansallisesti voi määrätä korkeamman ikärajan. Meillä päädytty rikosoikeudellisen vastuun alkamisrajaan 15 v.

ATK: Miksi Suomessa mopokortin hinta n. 450 €, kun se EU:ssa n. 250 €?

SM: Sehän hinta oli meilläkin. Meillä haluttiin lisätä opetusta. Katsottiin että turvallisuusperusteinen opetus on tarpeen ajokoulutuksen alkupäässä. Lisäys nosti hintaa.

ATK: Miksi Suomessa A, A2-korttien hinta yli 1 000 € kun se muualla EU:ssa n. 800 €?

SM: Samasta syystä kuin edellä. Koulutus.

ATK: Miksi Suomessa henkilöauton B-kortti maksaa jopa yli 3 000 € kun muualla EU:ssa jopa alle 900 €? B-ajokortin suorittavien määrä on 10 vuodessa laskenut liki 30%.

SM: Koulutuksen määrää lisättiin. Kansalta tulikin palautteena, onko järkeä että opetusluvan hinta kaksinkertaistui. Siihen ministeri puuttui. Autokouluvaatimusta ollaankin poistamassa.

Nyt myös LVM:n työryhmä selvittää laajasti muutostarpeita koko kuljettajakoulutuksessa. Onko järjestelmä nykypäivää. Takaraja on helmikuun loppuun mennessä. AL:lla ja SKAL:lla ei ole edustajaa työryhmässä, Niitä tullaan kyllä kuulemaan. Työryhmä selvittää myös uusien ammattikuljettajien tarpeen Suomessa.

ATK: Miksi Suomessa B-kortin ehtona autokoulussa kolme eri vaihetta ja 24 tuntia ajo-opetusta kun muualla EU:ssa vain perusvaihe ja jopa alle 20 tuntia ajo-opetusta?

SM: Euroopan liikenneturvallisimmissa maissa eli Ruotsissa, Isobritanniassa ja Hollannissa

B-korttiin johtava koulutus tapahtuu yleisesti kokeneemman kuljettajan opetuksella. On nähty, että näin B-kortilla ajo jatkuu selkeästi suuremmalla ajokokemuksella kuin mitä meillä. Suomessa B-kortin suorittaneilla on ehkä pienin liikennekokemus kaikista. Vaihtoehtona on siten vapaampi opetus ja vastaavasti nykyistä vaativampi ajokoe.

Pidän hyvänä, jos esimerkiksi koululaitos olisi osana ajokortin opetustoimessa. Onko nykyinen teoriaopetus nykyaikaa? Lopputulos on tärkein!

ATK: Miksi suomalaisten C-, CE- ja D-ajokorttien ammattikuljettaja-työpaikoista n. 50% on ulkomaisten kuljettajien hallussa?

SM: Markkinat toimivat. Hinta ratkaisee.

ATK: Miksi C-, CE- ja D-ajokortteja suoritetaan enää vain n. 3000 kpl/vuosi, kun vielä 5-6 vuotta sitten suoritettiin 20 000 kpl/vuosi?

SM: Johtuu EU-vaatimusten tulkinnasta, erityisesti EUn ammattipätevyystulkinnasta, joka meillä edellyttää 280 tuntia teoriaopetusta. Ammatipätevyysohjelma on EU:ssa harkittu tarpeelliseksi tavoitteena vähentää ajamista ja lisätä logistiikan ymmärtämistä.

ATK: Miksi ammatipätevyysohjelman sisältö on Suomessa tehty epätarkoituksenmukaiseksi pakkopullaksi kun se muualla EU:ssa on käytännönläheinen ja joustava?

SM: EU on antanut vaihtoehdoiksi koulutusperusteisen tai tutkintoperusteisen koulutuksen. Suomessa valittiin koulutusperusteinen. Se edellyttää osallistumista opetukseen. Tutkintoperusteisessa osaaminen on todistettava. LVM:n työryhmä joutuu ratkaisemaan, tulisiko Suomessakin mennä tutkintoperusteiseen koulutukseen.

ATK: Miten suuri % puolustusvoimien kouluttamista n. 3 000:sta C-, CE- ja D-ajokortin haltijasta jatkaa ammattikuljettajina? Onko Suomella kriisiajan huoltovarmuuden edellyttämää määrää kuljettajia?

SM: Minulla ei ole tiedossa kuinka moni puolustusvoimien kouluttamista jatkaa ammattikuljettajina.

Ammattikuljettajareservi on loppumassa. LVM:n työryhmän yhtenä tehtävänä on selvittää miten suurta ammattikuljettajareserviä maamme tarvitsee.

ATK: Nuorisotyöttömyyden kasvu yli tietyn rajan on uhka yhteiskuntarauhalle. Autokoulu takaa, että B-kortillisia voidaan kouluttaa C-, CE- ja D-ajokortin ammattikuljettajiksi 4-6 kuukaudessa. Se on oiva ratkaisu nuorisotyöttömyyteen ja töitä riittää! Koulutus maksaa ammatipätevyyskoulutuksineen noin 8 000 €. Hinta on liikaa nuorille. Mikä ratkaisuksi?

SM: Sellainen raha ei löydy yksityiseltä puolelta. Valtiohan rahoittaa ammattikouluissa annettavaa koulutusta. Autokoulujen C-, CE- ja D-koulutukseen tarvitaan yhteiskunnan rahaa. jos eduskunta niin päättää ja allokoi siihen rahaa. Ensin pitää tietää, kuinka suuri on maamme ammattikuljettajareservin tarve.

KATSASTUKSISTA

ATK: Miksi Suomi vaatii esimerkiksi henkilöautot ensinmmäisen 15 vuoden aikana

katsastettaviksi 12 kertaa siinä missä EU ja sen monet jäsenmaat vaativat vain 6 kertaa?

SM: Suomessa on Euroopan vanhin autokanta. On ajateltu turvallisuutta.

ATK: Miksi Suomessa CE- ja D-ajokortit on 75 ikävuoden jälkeen uusittava kahden vuoden välein, kun muissa EU-maissa B- ja C-kortin tavoin 5 vuoden välein?

SM: EU-vaatimuksen hallinnointia toteutetaan eri maissa eri tavalla. Ruotsissa halutaan iäkkäät pitää autossa mahdollisimman pitkään. Katsotaan että heidän ajosuoritteensa keskimäärin ei vahingoita ulkopuolisia. Jos iäkkäät sen sijaan joutuvat siirtymään autoista kaksipyöräisiin, vahingoittaisivat itseään pahemmin. Tässä on kaksi koulukuntaa.

ATK: Miksi ajokortin uusimiseen ei kelpaa huomattavasti vaativampi merimieslääkärintodistus tai lentolupakirjan lääkärintodistus sydänfilmeineen, näkö tutkimuksineen?

SM: En keksi järkiperustetta. Kannattaa kehittää autoilun vaatimusten mukaista lääketutkimusta ja mukauttaa ikäryhmiä vastaavaksi. Se on haaste.

Nyt on perustettu ensimmäinen liikennelääketieteen professuuri. Se on seuraava askel.

LIKENNETURVALLISUUDEN MUSTAT AUKOT

ATK: Henkilöautoille on säädetty talvirengaspakko, kulutuspinnan urasyvyudeksi vähintään 3 mm, suosituksena 7 mm. Samalla jopa 76 tonnin yhdistelmät saavat Suomessa ajaa kesärenkailla läpi talven vain 1,6 mm urasyvyydellä ja aivan sileilläkin renkailla paripyörien 2-pyörissä. Norjassa ja Ruotsissa vaaditaan vähintään 5 mm urasyvyyttä ympäriinsä ja Ruotsissa vetävissä pyörissä kunnon talvirenkaita. Tämäkö ajanmukaista liikenneturvallisuutta?

SM: Tämä on Trafin mielestä epäkohta. 5 mm:n urasyvyys ympäriinsä olisi hyvä yhteispohjoismainen vaatimus.

On selvítettävä mihin kaikkeen muutos vaikuttaa kustannusten ja liikenneturvallisuuden osalta. Tämä on kiinnostava kysymys selvítettäväksi.

ATK: Miksi tierakennuksissa ja pintakorjauksissa ei toteuteta Tielaitoksen normivaatimusta 3%:n vesikaadosta tien keskiviivalta. Tienpinnan vaakasuora poikkileikkaus aiheuttaa vesi- ja loskaliirtoja ja tienpinnan ennenaikaista kulumista, vakavaa vaaraa liikenneturvallisuudelle. Muualla EU:ssa teillä ja kaduilla on 5 - 10% vesikaatoja.

SM: Tästä vastaa Liikennevirasto. Syyttävä sormi pitää osoittaa sinne.

ATK: Mikä on tilanne virhepistejärjestelmän kohdalla?

SM: Se liittyy Tieliikennelain (TLL) kokonaisuudistukseen, joka on tekeillä. Se on osa myös ajokorttilain kokonaisuudistusta. On kartoitettu kansainväliset virhepistejärjestelmät ja verrattu Suomeen, jossa meillä on eräänlainen virhepistejärjestelmä. Säännöstö ja periaatteelliset kysymykset vaativat vielä selvitystä.

ATK: Mikä on tilanne TLL:n kokonaisuudistuksessa?

SM: TLL:n kokonaisuudistus on valtava revohka. Pyrkimys on pois turhasta säännöstelystä. Esimerkkinä Segwayt, kaksipyöräiset joita mm. poliisi käyttää ympäri Eurooppaa. Meillä säädös kieltää niiden käytön (vaaditaan rekisteröitäväksi; toim. huom.).