

Motoristi haluaisi kortin helpommin ja halvemmalla

- Nykyisin voi suorittaa A1-, A2- ja A-luokan moottoripyörä-kortteja. Kaikkien hankkiminen voi maksaa yli 2 000 euroa.
- Motoristit haluavat eroon moninkertaisesta ajamisen teorian pänttäyksestä, käytännön ajo- ja käsittelykoe riittäisi.

Kari Pitkänen, teksti ja kuvat
Lahti

● Nykyinen monivaiheinen ja kallis moottoripyöräkortti on karkottamassa nuoria pois pyöräharrastuksen parista. Pyörän kuljettamiseen vaadittavan täyden A-ajokortin voi nyt suorittaa vasta 24-vuotiaana, jos aikaisempaa moottoripyöräkorttia ei ole.

Toinen vaihtoehto on aloittaa ajoissa A2-luokan ajokortista. Jos se on ehtinyt olla voimassa kaksi vuotta, pyörän sarviin pääsee täysin oikeuksin 20-vuotiaana.

Hankalaksi, monivaiheiseksi ja kalliiksi muuttunut ajokortti näkyy myös kalustokaupassa. Uusien moottoripyörien myynti hiipuu. Alalla on vaarassa tai jo hävinnyt satoja työpaikkoja.

MOOTTORIPYÖRÄILYN harrastajat ja osa kouluttajistakin tarjoaa lääkkeeksi opetuksen selkeyttämistä ja yksinkertaistamista.

Esityksen tueksi on vireillä myös kansalaisaloite, jonka puuhamies on Lahdessa sijaitsevan Suomen Moottoripyörämuseon vetäjä **Riku Routo**.

Aloitteen mukaan pyöräkortin korottamiseen A2- tai A-luokkaan riittäisi pelkkä käsittely- ja ajokoe. Turha teorian kertaus pitäisi poistaa.

– Näin voitaisiin kasvattaa opetusryhmien kokoa. Se tehostaisi opetusta ja voisi vaikuttaa myönteisesti myös kuluttajahintaan, Liikenteen turvallisuuskoulutta-



– **MOOTTORIPYÖRÄKORTIN** suorittamiseen on saatava enemmän aitoja vaihtoehtoja, toiminnanjohtaja Samps Lindberg esittää.

jat ry:n toiminnanjohtaja **Samps Lindberg** huomauttaa.

PYÖRÄKORTIN HANKINTA mutkistui Suomessa tammikuussa 2013, kun EU:n uuden ajokorttidirektiivin vaatimukset astuivat voimaan. Sen jälkeen A-ajokortin on voinut saada vasta 24-vuotiaana. Ennen ikäraja oli 21.

Kortin hinta jopa yli kaksinkertaistui, kun se hankitaan kahden korotuskoulutuksen kautta.

Trafin viime vuonna tekemän selvityksen mukaan peruskoulutus ilman viranomaiskuluja maksaa autokoulussa 800–1100 euroa. Kukin korotusjakso nostaa kortin hintaa 500–800 eurolla.

Peruskoulutus ilman viranomaiskuluja maksaa autokoulussa 800–1100 euroa.

Kukin korotusjakso nostaa kortin hintaa 500–800 eurolla.

Pääkaupunkiseudulla kolmen korttiluokan opetuskustannukset ovat tällä hetkellä noin 2130 euroa.

Uudistuksella haluttiin kohentaa liikenneturvallisuutta. Selviä merkkejä tästä ei ole ainakaan toistaiseksi nähtävissä.

MOTORISTIT PITÄVÄT yleisesti nykyistä peruskoulutusta hyvänä. Arvostelu kohdistuu korotuskoulutuksiin, joita syytetään päällekkäisyydestä ja tehottomuudesta.

– Opetuksen yksityiskohtainen sääntely rajoittaa ja hidastaa asiakaslähtöisiä palveluja. Motoristien erilaisuus pitäisi ottaa paremmin huomioon opetuksen järjestämisessä, Lindberg sanoo.

Ammattimaisesta opetuksesta ei tarvitsisi tinkiä. Alalle toivotaan lähinnä lisää vapautta ja kouluttajille omaa vastuuta räätälöidä koulutus kunkin vastaanottajan kykyjen ja tarpeiden mukaiseksi.

– EU-direktiivi ei edellytä moninkertaista teoriaopetusta. Suomen ei tarvitsisi kuin väljentää omaa kansallista lainsäädäntöään.



VIISAS motoristi verestää omia ajotaitojaan ennen kauden alkua. – Pieniltäkin Esimerkiksi omat turvavarusteet voi päivittää kesää varten, Liikenneturvan

MUISTILISTA

Kertaa säännöt ja unohda mopolla pelleily

1 Mopokausi alkaa perusasioista: tarkista mopon kunto ja kertaa tärkeimmät liikennesäännöt. Väistämissäännöt olisi hyvä kerrata ennen ajokauden aloitusta. ”Varmista risteys ja muista katsoa sivullesi”, Liikenneturvan koulutusohjaaja **Toni Vuoristo** opastaa.

2 Pääsyy onnettomuuksiin on mopoilijoiden oma ajotyyli. Nuoret eivät aina hahmota

liikennetilannetta kokonaisuutena, ja usein tilannenopeudet ovat liian kovia ja turvavälit liian pieniä. ”Pelleily ja liikenne eivät kuulu yhteen”, Vuoristo painottaa.

3 Mopo- ja mopoauto-onnettomuuksissa tieltä suistumiset ovat yleisiä. Varo irtokiviä, kuoppia ja hiekkaa tiellä ja niiden poikimia äkkiliikkeitä. Molemmissa ajoneuvoissa korostuvat myös takaa tulevan liikenteen toiminnan ja ennakoiminen.

4 Mopoilijan on kiinnitettävä huomiota oikeaan tilannenopeuteen. Tienpinnan epätasaisuudet ja voimakas sivutuuli vaikuttavat myös mopoautoon. ”Henkilöauton kuljettajien on hyvä tiedostaa mopoautoilijoi-

den kokemattomuus”, Toni Vuoristo muistuttaa.

5 Mopoilu on kaikesta huolimatta turvallista. Kolmen vuoden aikana on kuollut keskimäärin viisi ja loukkaantunut 700 mopoilijaa vuodessa. Loukkaantuneiden määrä on laskenut 40 prosenttia ja kuolleiden mopoilijoiden määrä kuudesosaan huipuvuosista.

Lähde: Liikenneturva

VÄISTÄMISSÄÄNNÖT on hyvä kerrata ennen mopoilukauden aloitusta.





tuntuville asioilla on merkitystä. koulutusohjaaja Toni Vuoristo vinkkaa.

MIKÄ SINÄ OLET?

Neljä motoristityyppiä

PÄRJÄÄJÄT

- Selviävät hyvin liikenteessä eivätkä yliarvioi ajotaitojaan.
- Pärjääjien joukossa on yhtä paljon miehiä ja naisia.

EPÄVARMAT

- Eivät ota tietoisia riskejä, mutta toivovat käsittely- ja ajo-harjoittelua sekä turvallisuus-koulutusta.
- Epävarmoja on suhteellisesti kaksinkertainen määrä naisten joukossa.

RISKIKUSKIT

- Ajavat helposti ylinopeutta, päin punaisia, ylitsehokkaalla pyörällä ja vajain varustein.
- Ajotyyli on vaarallinen, liikenteessä leikitään, ja moni toivoo pakollisen opetuksen vähentämistä.
- Pääasiassa miehiä, motoristien toiseksi yleisin ryhmä eli lähes joka 4. luokitelluista vastaajista.

HOLTITTOMAT

- Ajavat muita useammin ilman kypärää, humalassa/huumeissa tai kyyditsevät päihtyneitä.
- Tuntevat liikennesäännöt huonosti, mutta vähentäisivät silti pakollisen opetuksen määrää.
- Ryhmä on tämän luokittelun pienin, mutta suhteellisesti yhtä yleinen miehissä ja naisissa.

44%

- Trafin 2014 tekemässä tutkimuksessa 44 prosenttia vastanneista motoristeista (611 vastaajaa) ei kuulunut selkeästi mihinkään edellämainituista ryhmistä. Lopuista eli luokitelluista vastaajista Pärjääjiä oli 26, Epävarmoja 12, Riskikuskeja 13 ja Holtittomia 5 prosenttia.

Lähde: Trafi

Liian kovaa mutkaan, ja motoristi kuolee

Kari Pitkänen

Lähes joka kolmas liikenteessä menehtyvä moottoripyöräilijä kuolee, kun pyörä lähtee käsistä jyrkässä mutkassa tai loivassakin kaarteessa.

Usein mutkaan tullaan joko liian kovalla tilannenopeudella tai sen verran vauhdikkaasti, ettei pyörä enää pysy kokemattoman kuljettajan hallinnassa. Jarrutus ei onnistu, tai tiellä oleva muta tai sora saa renkaan irtoamaan asfaltista.

Ulos tieltä voivat viedä myös viina ja huumeet. Rattijuopumusturmissa kuolee joka viides liikenteessä menehtyvä motoristi.

Motoristeille sattuu tietenkin myös ”aitoja” vahinkoja, vaikka he toimivat liikenteessä oikeinkin.

Näitä kolareita on lähes yhtä paljon kuin suistumisia. Syy on useammin vastapuolessa kuin motoristissa itsessään. Pahoja paikkoja ovat varsinkin risteykset.

Noin joka kuudennessa kuolonkolarissa motoristi toimii itse muusta liikenteestä poikkeavas-

ti. Usein välitön syy turmaan on huomattava ylinopeus.

– Ylinopeustapauksissa korostuu tahallinen riskinotto, sillä 42 prosenttia onnettomuuden aiheuttaneista motoristeista ajoi ylinopeutta vähintään 30 kilometriä tunnissa, Liikennevakuutuskeskuksen yhteyspäällikkö **Tapio Koisaari** huomauttaa.

Lvk:n tutkimissa kolareissa vuosina 2009–2013 menehtyi yhteensä 116 moottoripyöräilijää eli keskimäärin motoristia 23 vuodessa.

”Ylinopeustapauksissa korostuu tahallinen riskinotto, sillä 42 prosenttia onnettomuuden aiheuttaneista motoristeista ajoi ylinopeutta vähintään 30 kilometriä tunnissa.”

TAPIO KOISAARI
yhteyspäällikkö, Liikennevakuutuskeskus

Kaikki, mikä pitää tietää liikenteestä

OPPIKIRJA

Teppo Vesalainen (toim.): Startti. Oppikirja opetuslupaopetukseen Autoliitto 2015, 190 sivua.

MIKÄ: Oppi- ja tietokirja, jota ilman en enää pärjää. Pääotsikot puhuvat puolestaan: liikenneympäristö, auto ja sen käsittely, ajamisen perustaidot, tienkäyttäjien välinen vuorovaikutus, ajolinjat, tilannenopeus, ajaminen sateella/



pimeässä/liukkaalla, kuljettaja ja oman tilan hallinta jne. Sisällöstä vastaavat Autoliiton asiantuntijat.

KENELLE: Ajo-oppilaalle ja hänen opettajalleen, joka tässä tapauksessa on useimmiten oma isä tai äiti. Kirja on niin tasokas kooste nykyliikenteestä ja sen haasteista, että sitä voi suositella kenelle ta-

hansa joka on liikkeellä moottorivoimalla – tai miksei ilmankin.

HYVÄÄ: Loistavan tasokas ja havainnollinen kuvitus, josta kiitos ulkoasusta ja taitosta vastaavalle valokuvaaja Jari Saarentaukselle. Mukana on niin paljon laadukasta mustavalko- ja värikuvaa, kuvallisia nostoja, grafiikkaa, tehtäviä, tietolaatikkoo ja -iskua että epäilen, ettei kotimaan oppikirjamarkkinoilta hevilla löydy toista pedagogisesti yhtä onnistunutta oppikirjaa.

LUPAUS: Tämän luettuasi pärjääät liikenteessä paremmin ja ymmärrät sitä enemmän. Koko sisällön makusteluun ja tiedon omaksumiseen ei tosin muutama viikko riitä.

KARI PITKÄNEN



OPEL INSIGNIAN ulkonäkö viestii tilavasta autosta, mutta pyörissetty muotoilu syö tilaa varsinkin takapenkkiläisiltä. Takana istutaankin ahtaasti ja syvässä.

Opel sai dieselin kuiskimaan hiljaa

Hieno ja rivakka dieselmoottori ei onnistu korjaamaan Insignian peruspuitteita.

Kari Pitkänen

● **MIKÄ:** Opel Insignia ei enää ole uutuus, tämä moottori sen sijaan on. Opelin tuoreessa dieselmoottoriperheessä on kolme jäsentä, joista kooltaan suurimman – 2.0 CDTI:n – saa Insignian lisäksi Zafira Tourer -tila-autoon.

MILLAINEN: Opel on onnistunut kahdessa asiassa erinomaisesti: rakenteelliset muutokset kuten moottorin kaksi tasapainoakselia takaavat totuttua hiljaisemmän ja värinättömän käyntiään. Lisäksi moottori reagoi nopeasti ja vastaa kerkeästi kaasupolkimen liikkeisiin.

VOIMAVARAT: Nykyaikainen kaksilitrainen moottori riittää aina isoonkin perheautoon, vaikka lastia olisi enemmänkin. Opelin dieselissä tarjolla on 125 kilowatin (170 hv) teho ja hulppea 400 newtonmetrin vääntö. Voiman tunne on läsnä jokaisessa kiihdytyksessä. Auto on alustaltaan erinomainen.

KULUTUS: Ohjekulutus on 4,4 litraa ja päästötaso 118 grammaa kilometrillä. Tasaaisessa

maantieajossa lukema on lähes saavutettavissa. Itse pääsin noin 5,3 litran tasolle.

KIUSAA: Koeajo ei alkanut hyvin, sillä kolhaisin polveni kipeästi kojelaudan terävään ulkokulmaan. Insignia on tiukasti mitoitettu ja hyvin tyköistuva auto, jopa itseäni paljon lyhyemmällekin kuljettajalle. Katto-luukku vielä madalsi istumakorkeutta niin, etten koko aikana löytänyt etupenkissä oikeasti mukavaa ajoasentoa.

OIVALLUS: Auton lisävarusteisiin kuului automaattisesti avautuva takaluukku. Kontin kansi onkin niin raskas ja massiivinen, että tässä hommassa sähkö todella auttaa.

MITÄ MAKSAA: Insignian Sports Tourer -farmarimallin saa halvimmillaan noin 34000 eurola. Koeajoyksilön lisävarustelu nosti hinnan 39660 euroon. Lähes täsmälleen tällä hinnalla kaupasta saisi kotiin myös nelivetoisen Country Tourer -mallin samalla moottorilla.

MITÄ SIITÄ AJATTELIN: Periaatteessa hienoa autoa kiusaavat ikävät puutteet. Kun joku lisäisi Insigniaan suuremmat taustapeilit ja parantaisi näkyvyyttä taakse ja takaviistoon, niin varsinkin taajamissa ajaminen olisi paljon helpompaa.

Poliisi valvoo ajoterveyttä tehokkaammin

● Poliisi aikoo kehittää ja tehostaa ajoterveyden seurantaa liikennevalvonnan yhteydessä. Tätä varten poliisien perus- ja jatkokoulutusta kehitetään.

– Valvonnan tulee muodostaa tasapainoinen kokonaisuus, joka kattaa niin ajonopeudet, raskaan liikenteen, rattijuopot, ajotavan, turvalaitteet, tarkkaamattomuuden kuin myös ajoterveyden, poliisiylitarkastaja **Risto Lammi** linjaa.

Liikennekuolemien kokonaismäärä oli viime vuonna alhaisempi kuin koskaan.

– Haasteena on, miten tätä hyvää kehityssuuntaa jatketaan.



NOPEUTTA jo valvotaan, nyt poliisi alkaa seurata myös kuljettajien terveyttä.