ERÄÄN LIIKENNEOPETTAJAN MUISTIO

Helsingissä 13.11.2016

Hanne Huhtala

Liikenneopettaja, Yrittäjä

Autokoulu Huhtala Oy

SISÄLTÖ:

1. Saate
2. Kansallinen sääntely ja virheet
3. Hinta VS liikenneturvallisuus
4. Oppilas oppijana
5. Vastaukset kysymyksiin:

3.1 opetus

3.2 ajoharjoittelun lisääminen

3.3 kuljettajantutkinto

3.4 muu ajokorttisääntely

1. SAATE

Motiivini aloittaa tällä alalla oli perheyrityksen jatkaminen. Saada työpaikka itselleni, jonka on perustanut isäni isä. Nykyään yrittäjänä myös työllistäminen on minulle tärkeä seikka. Päätin kuitenkin jo kouluni alkuajoilla, että ensisijaisesti olen opettaja. Tärkein asia ammatissani opettajana ovat oppilaat. Kuinka opetan heistä turvallisia, sosiaalisia sekä ekologisia kuljettajia. Kuinka saan heidät ymmärtämään asenteiden merkityksen liikennekäyttäytymisessä. Kuinka saan heidät ymmärtämään vastuunsa itsensä kehittämisestä kuljettajina senkin jälkeen, kun ajokoe on suoritettu.

Jokainen heistä on yksilöllinen. Jokainen heistä on huikea. Jokaisella heistä on tahto olla hyvä oppilas, ja tulla hyväksi kuljettajaksi.

Yhteiskunnan, Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston Trafin, Ajovarman, autokoulujen, vanhempien sekä opetuslupaopettajien vastuulla on tukea tätä tahtoa. Meidän kaikkien tahojen vastuulla on yhteistyössä kehittää opetusmenetelmiä, tekniikoita sekä materiaaleja tehokkaiksi ja liikenneturvallisuutta lisääviksi.

Olen huolissani siitä, että kaavaillun tulevan uudistuksen myötä liikenneturvallisuutemme heikentyy. Olen huolissani siitä, että asiaa ei ole tutkittu riittävästi. Että uudistuksen pohjimmainen motiivi on vain alentaa ajokortin hintaa, eikä lisätä liikenneturvallisuutta.

Tässä muistiossani tuon esille vain yhden liikenneopettajan mielipiteen.

Muistiossani yritän vastata liikenne- ja viestintäministeriön muistioon kuljettajakoulutuksen uudistuksesta sekä vastata muutosten toteutusvaihtoehtoihin liittyviin kysymyksiin.

1. KANSALLINEN SÄÄNTELY JA VIRHEET

Kouluni aloittamisen jälkeen 2012, olen joutunut kokemaan aikamoisen pyörityksen muutosten tuulissa. Opetussuunnitelmaa muutettiin jo vuoden opiskelujeni jälkeen 19.1.2013, ja uudelleen 2014 (kun yhteisopetus poistettiin). 2016 olen jälleen tilanteessa, jossa tulevaisuus näyttää ammatissani hyvin epävarmalta.

19.1.2013 opetusuudistuksen tavoitteena oli parantaa uusien kuljettajien liikenneturvallisuutta välittömästi ajokortin saannin jälkeen (Trafin tutkimuksia; Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus, toteutuminen ja vaikutukset. Sirkku Laapotti, Martti Peräaho ja Mika Hatakka). Tutkimuksessa käy selvästi ilmi uudistuksen positiiviset vaikutukset, myös yhteisopetuksen positiiviset vaikutukset oppimiseen sekä tutkinnoissa pärjäämiseen. Virhe oli poistaa yhteisopetus 2014, ilman, että sen vaikutuksia tutkittiin.

18.10.2016 tulleessa Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiossa kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdista mainitaan näin: ”Ministeriössä on vireillä kuljettajakoulutusuudistus, jonka keskeisenä tavoitteena on selkeyttää ja joustavoittaa ajokortin suoritusjärjestelmää, alentaa ajokorttikustannuksia sekä edistää digitalisaation käyttöä ajokortin suorittamisessa. Määrämuotoisen opetuksen sijaan tavoitteena on painottaa tutkintoa sekä mahdollistaa nykyaikaiset opetus- ja oppimismenetelmät ja opetuksen hyödyntäminen vapaasti yksilöllisten tarpeiden mukaan. Tavoitteena on myös lisätä mahdollisuutta valvottuun ajoharjoitteluun ja luopua auton ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa. Opetuksessa tapahtuvat muutokset huomioitaisiin kuljettajatutkinnon kehittämisessä…”

Missä mainitaan tavoitteista tärkein: ”Liikenneturvallisuutta vaarantamatta?”

Autoliitto on mukana puskemassa läpi tulevaa uudistusta jonka tärkein tavoite eli liikenneturvallisuus, on kadonnut. Uudistusta pusketaan yhtä nopeasti ja päättäväisesti läpi, kuin 2014 yhteisopetuksen poistamista. Tutkimatta opetuksen saavuttamia tavoitteita. Muutos ei tapahdu hetkessä.

Virheitä olemme tehneet jokaisella taholla. Virheemme ovat olleet hätäily uudistuksissa, hätäily uudistusten poistamisessa, ja hätäily laskea autokoulujen hintoja. Virheemme on ollut, ettemme ole kehittäneet opetusta ajoissa. Virheemme on ollut, että olemme kuunnelleet liikaa ”purnausta” hinnoista, emmekä ole pitäneet kiinni siitä tärkeimmästä asiasta; liikenneturvallisuudesta. Olemme päästäneet kaikki yhdessä itsemme tilaan, jossa olemme menettäneet kunnioituksemme alaamme kohtaan, ja voimme käydä kauppaa liikenneturvallisuuden kustannuksella. Tämän on loputtava.

Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiossa kuljettajakoulutusuudistusten lähtökohdista mainitaan useasti Suomessa vallitsevien kuljettajaopetussäännösten olevan kansalliset (kuitenkin niin, että säännökset täyttävät EU ajokortteja koskevassa direktiivissä 2006/126/EY asetetut vähimmäisvaatimukset). Muistiossa pohditaan, onko kansallinen lisäsääntely turhaa.

Mitä vikaa on ”kansallisessa sääntelyssä”? Mitä vikaa on siinä, että voimme ylpeydellä sanoa ajokorttiin tähtäävän koulutuksen olevan hyvää ja tehokasta? Mitä vikaa on siinä, ettei se ole samanlainen kuin muualla? Miksi kansallinen sääntely tulisi poistaa, jos sillä on saatu hyviä tuloksia?

Lähtökohtana on se, että uudistusten tavoitteena on aina positiivinen muutos. Kehittää toimintaa eteenpäin, tutkia sen vaikutuksia, ja kehittyä edelleen. Tämä onkin toteutunut osittain Trafin tehtyä tutkimusta kuljettajaopetuksen uudistamisesta, toteutumisesta ja sen vaikutuksesta (Laapotti, Peräaho ja Hatakka). Nyt olisi aika kehittyä eteenpäin, ei mennä kehityksessä taaksepäin.

1. HINTA VS LIIKENNETURVALLISUUS

Yhtä mieltä olen Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistion mukaan siitä, että kuljettajakoulutuksen suoritusjärjestelmää tulee selkeyttää ja joustavoittaa. Myös nykyaikaisten opetus- ja oppimismenetelmien käyttö sekä opetuksen hyödyntäminen yksilöllisten tarpeiden mukaan on tärkeää.

Mutta me emme voi antaa kansalle sitä kuvaa, että liikenneturvallisuudesta voimme tinkiä.

Liikenne- ja viestintäministeriön edellä mainitsemassani arviomuistiossa kohdassa 1.6 vertaillaan karkeasti kuljettajakoulutusta ja niiden hintoja muissa Euroopan maissa:

**Suomi**-autokouluopetus-perusvaihe 999€-1930€ (harjoitteluvaihe 150€-290€/syventävä 240€-475€)yht.**1389€-2695€ (keskiarvo yhteensä kaikki kolme vaihetta 2042€)**

(teoriaa 24h, ajoa 24h)

**Ruotsi**-autokoulu/valvottu ajoharjoittelu **1350€** (teoriaa 6h, ajoa 3h)

**Norja**-autokoulu/valvottu ajoharjoittelu **1800€-2400€** (teoriaa 24h,ajoa 10h+2h ajon arv.)

**Tanska**-autokouluopetus **1600€-1900€** (teoriaa 28h, ajoa 24h)

**Alankomaat**-yhdistävä kokeilumalli **1600€-1900€** (opetusta?)

**Saksa**-autokoulu/valvottu ajoharjoittelu **1500€** (teoriaa 14h, ajoa 12h)

**Iso-Britannia**-ammattiopetus/harjoittelulupa **1650€** (ei pakollista opetusta lainkaan)

**Irlanti**-ammattiopetus/harjoittelulupa **hinta?** (ajoa 12h)

**Viro**-autokoulu/valvottu ajoharjoittelu **600€-700€** (teoriaa 41h, ajoa 16h)

**Belgia**-autokoulu/harjoittelu **200-300€** (ajoa 20h)

Muutin ajotuntimäärät sekä teoriatunnit pyöreiksi tunneiksi, jotta vertailu olisi helpompaa.

Täytyy huomioida että hinnat eivät kerro tarkkaan mitä sisältävät. Kattaako hinta arvio pelkän autokoulu osuuden, vai onko arvio keskimääräinen hinta autokouluopetukselle sekä ajoharjoittelulle, vai pelkästään ajoharjoittelulle? Jotta voisimme saada kattavamman kuvan opetuksen laadusta, tulisi tutkia myös maiden läpipääsyprosentit tutkinnoissa, liikenneonnettomuudet tilastollisesti uusilla kuljettajilla jne. Huomioon on otettava myös maan hinta ja palkkataso. Lukuun ottamatta Viroa ja Belgiaa, katsoisin Suomen autokoulun hinnan olevan erittäin esityskelpoinen ottaen huomioon opetuksen määrän.

Hinta ei siis näinkään esitettynä voi olla kriteerimme ja perustamme uudistukselle.

Ymmärrän kyllä että opetusta on kehitettävä siten, että se mahdollistaa jokaiselle oppijalle yksilöllisen keinon oppia. Ymmärrän myös sen, että vaihtoehtoja olisi hyvä olla. Mutta on otettava huomioon se, että tällä kaavaillulla uudistuksella (mikäli olen ymmärtänyt, Autoliitto pyrkii ajamaan kaiken pakollisen opetuksen minimiin, ja jos mahdollista, kokonaan pois. Vesalainen, Yle TV1, aamu TV:n haastattelussa) on myös käänteinen vaikutus hintoihin. Saanen hieman pallotella hinnoilla; Yrittäjän on hinnoiteltava tuotteensa sellaiseksi, että se kattaa kaikki pakolliset kulut. Ajotunti maksaa nyt arviolta 65€-85€/1h. Jos pakollinen opetus otetaan kokonaan pois, se voi nostaa ajotunnin hintaa jopa yli 100€/1h. Kaikki ovat maksaneet nyt autokoulustaan keskimääräisen hinnan 2042€ (Kts. yllä) sisältäen autokoulun kaikki vaiheet. Henkilöt joille auton käsittely on vaikeaa, eikä perheellä ole autoa jolla harjoitella, hinta voi hyvinkin nousta paljon kalliimmaksi. Tai henkilöille, joiden on muutenkin vaikea opiskella itsenäisesti. Mitä tulee autokoulun hinnaksi silloin? Jos nyt kuvittelemme hinnan olevan kallis, siitä voi tulla tavoittamattoman kallis hyvin monelle. Onko parempi, että kaikki maksavat saman hinnan, vai se että jotkut pääsevät halvemmalla?

Mielestäni on syytä tarkkaan pohtia asiaa tasapuolisesti kaikenlaisten oppijoiden kannalta. Ei vain niiden, jotka oppivat nopeasti (nopea oppiminen ei välttämättä ole syvää, todellista oppimista). Syytä on myös pohtia todellinen taloudellinen hyöty. Onko laskettu, mikä on autokoulujen tuottaman ALV:n vuosittainen määrä? Entä sen vaikutuksia, mikäli autokouluopetusta ei enää ole? Onko huomioitu mahdollisten liikenneonnettomuuksien lisääntymisen aiheuttamia kustannuksia valtiolle?

Kumpi on tärkeämpi, hinta vai liikenneturvallisuus?

1. OPPILAS OPPIJANA

Yhteisopetuksen aikana 2013 opetus oli kestänyt keskimäärin 5,6kk (s.55 Trafin tutkimuksia, Laapotti, Peräaho, Hatakka). 2012 opetusluvan ajan opetus n. 4,5kk. Autokoulussa opetus kestää n. 3-4kk (s.26)

**Suomi** - perusvaihe teoria 19h / ajo 17+pimeän ajo. Harjoitteluvaihe teoria 1h / ajoa 2h. Syventävävaihe teoria 4h / ajoa 4h. **Yht. Teoria 24h, ajoa 24h**

**Norja**- teoria 24h / ajoa 10h+2\*ajonarviointi.

**Tanska** - teoria 28h / ajoa 24h.

**Saksa** - teoria 14h / ajoa 12h.

**Irlanti** - ajoa 12h.

**Viro** - teoria 41h / ajoa 16h. (32ak)

**Belgia** - ajoa 20h

(s.14-19 Liikenne- ja Viestintäministeriön arviomuistio)

Keskimääräisesti muissa Euroopan maissa autokouluissa ajetaan n. 16 tuntia, ja teoriaa on keskimäärin 26,75 tuntia. Suomessa kaikkine vaiheineen määrät ovat 24h ja 24h.

Opetusluvalla ajamaan opettelevat oppilaat ajavat n.30-60tuntia.

Asian voisi nähdä niinkin, että jos Suomessa saadaan perusvaiheen ajokortti n. kolmessa kuukaudessa ja kahdeksallatoista ajotunnilla, voisi kuvitella opetuksen olevan tehokasta ja hyvää.

Puhuttaessa nykyaikaisista opetus- ja oppimismenetelmistä digitalisaatio ei saisi olla ainoa vaihtoehtomme. Osallistuminen, kontakti toiseen ihmiseen, kokemukset ja elämykset ovat tärkeitä! Erilaiset oppijat oppivat teoriatunneilla kuuntelemalla, katsomalla ja keskustelemalla. Kotonaan he opiskelevat itsenäisesti tehtäviä tehden. Ajotunneilla he oppivat tekemällä. Heillä on useita erilaisia keinoja opiskella. Jos opetussuunnitelma ja pakollinen opetus poistetaan, kuka valvoo, että he löytävät itse keinot, ja todella tekevät oppimisensa eteen töitä? Voisinpa melkein arvata syyn, miksi autokoulussa opiskelevat pärjäävät paremmin mm. tutkinnoissa kuin vaikkapa opetusluvalla opiskelevat (s.137 Trafin tutkimuksia, Laapotti, Peräaho, Hatakka).

Vaikka opetusmäärät pudotettaisiin pois, oppia ei voi yhtään sen nopeammin.

1. VASTAUKSET KYSYMYKSIIN

En esitä vastauksissani välttämättä halvinta vaihtoehtoa, vaan kehitys ehdotuksen. Edustan vain ja ainoastaan omia mielipiteitäni, perustuen omaan kokemukseeni oppilaiden ja erilaisten oppijoiden parissa.

3.1 OPETUS

* Opetuksen sääntelystä ei tule kokonaan luopua
* Opetussuunnitelmia tarvitaan ehdottomasti
* Teoria- ja ajokoetta on vaikeutettava
* On säilytettävä monivaiheisuus uusien kuljettajien onnettomuusriskin pienentämiseksi
* Kuljettajakoulutukseen on panostettava yhtä paljon kuin mihin tahansa muuhun koulutukseen
* Mielestäni oli sitten kyseessä mikä tahansa kortti, kun se on ensimmäinen, sen tulisi sisältää enemmän opetusta. Se olisi pohja kaikelle tulevalle oppimiselle, sekä liikennekäyttäytymiselle
* Seuraavaa korttiluokkaa hankittaessa tulisi käydä läpi ajoneuvolle tyypilliset piirteet, ajoneuvon hallinta, ja hallinnasta liikennetilanteissa, sekä kertausta jo opitulle
* Ensimmäistä seuraavissa korttiluokissa tulisi saada enemmän hyvitystä, kuitenkin niin että ajoneuvon hallinta, ja ajaminen liikennetilanteissa todennetaan kuhunkin korttiluokkaan soveltuvalla tutkinnolla, tai korotuskoulutuksella ottamalla huomioon kunkin ajoneuvon erityispiirteet
* Autokoulutoiminta tulee säilyttää luvanvaraisena toimintana, jotta kuluttajan on helpompi valita ammattimaista opetusta
* Ammattimaisesta opetuksesta vaaditaan vähintään liikenneopettajan ammattitutkinto
* Ajo-opetuksen alaikärajaa ei ole tarvetta muuttaa
* Vastuullinen kuljettaja opetusajossa on opettaja. Vastuuta ei voi siirtää oppilaalle
* Jarru oltava opetusajoneuvossa vähimmäisvaatimus
* Opetusajoneuvoissa kuten opetuslupa/harjoittelulupa olisi hyvä olla erilainen merkki kuin autokouluajoneuvossa

AM-luokka.

* Teoria, ja ajo-opetusta tarvitaan ehdottomasti enemmän
* Nykyiset 3 ajotuntia raapaisevat vain pintaa. Oppilaat oppivat lähinnä vain ajoneuvon käsittelyä
* Teoriatunteja voisi hyvin olla enemmänkin; kuljettajakoulutus ja ajoneuvo, ajoneuvon käsittely, ajolinjat, risteyssäännöt, ennakointi ja tilannenopeudet, sosiaalisuus liikenteessä, omantilan hallinta ja kuljettajan vastuu, ja varusteet
* Ajo-opetuksesta tulisi vähintään kaksi olla käsittelyä. Liikenteessä ajoa tulisi vähintään olla 6
* Eli 8h teoriaa, 8 ajotuntia joista 2 h käsittelyä ja 6h liikenteessä. Käsittely ja ajotuntimäärät vain suuntaa antavia ohjeita. Mikäli oppilas tarvitsee enemmän aikaa käsittelyn oppimiseen, tunteja voisi käyttää siihen, tai päinvastoin
* Ehdottomasti ajokoe tulisi olla myös tässä luokassa
* AM-120 kortin saisi ”korottaa” (tai muuttaa, sekä myös toisinpäin) myös AM-121 kortiksi suorittamalla korotuskoulutuksen ilman teoria- ja ajokoetta (samoin kuin moottoripyöräluokissa). Korotuskoulutus sisältäisi 2h teoriaa (ajoneuvon käsittely ja ajolinjat) sekä 2h ajoa (käsittelyä sekä ajoa liikenteessä)
* Itsenäinen harjoituslupa; Teoriatunnit autokoulussa, teoriakoe sekä 2h ajoa. Käsittelykokeesta harjoituslupa, jonka kesto 1-3kk, jonka jälkeen ajokoe (sama kuin A1 harjoitusluvassa)

A-luokat.

* Moottoripyöräluokat on rakennettu järkevästi. Jokainen on suoritettava erikseen luokkakohtaisella kuljettajaopetuksella ja tutkinnoilla, tai pelkästään koulutuksella moottoripyöräluokkaa korotettaessa kokemuksen perusteella ylempään luokkaan. Ylimmän luokan kortilla saa ajaa kaikkia luokkia. En tekisi tähän muutoksia
* Vaadittavat iät tulisi säilyttää, samoin tutkinnot
* Korotuskoulutus ilman tutkintoa säilytetään nykyisellään
* Opetusmäärät säilytetään ennallaan (12teoriaa, 9 ajotuntia + tutkinnot)
* Opetusmääriä ei muuteta AM- ja B-ajoluokan ajokortin ollessa pohjalla (10+8 ja 6+6)
* A1 itsenäinen harjoituslupa säilytetään; teoriatunnit autokoulussa, teoriakoe, 4h ajoa, käsittelykoe. Käsittelykokeesta harjoituslupa, kesto 1-3kk jonka jälkeen ajokokeeseen itsenäisesti

B-luokka

* Opetuksen voi aloittaa 17 vuotiaana, kuin nykyiselläänkin
* Ajokokeen ikävaatimus pysyy samana 18v.
* Teoriakokeen voisi suorittaa heti, kun teoriatunnit on suoritettu (mahdollistaa valvotun ajoharjoittelun aloittamisen, sekä lisää oppilaan tietoisuutta jo ennen ajamisen alkamista)
* Perusvaihe 17h teoriaa, ajo-opetusta 16h. Teoriakoe, ajokoe. Muutaman teoriatunnin voi aivan luonnollisesti yhdistää, kuten; matkan suunnittelu ja ekologisuus, oman tilan hallinta- tunnetilat ja päihteet. Auto ja sen hallinta (B19) tunnilla voi luonnollisesti yhdistää auton hankinnan, ekologiset valinnat sekä liikennerikkomukset
* Itsenäinen harjoituslupa; Opetus autokoulussa. Vasta ajokokeen jälkeen ajaminen itsenäisesti, niin kuin tämän hetkisen opetussuunnitelman mukaan. Ajokokeen jälkeen ajamista itsenäisesti 3-12kk, ja tuo aika päättyy vaikeiden olosuhteiden kurssiin (nyk. syventävä vaihe). Se sisältäisi arvioivan ajon (palauttava ajo), taloudellisen ajamisen, pimeän ajon, liukkaankelin ajon sekä teoriaa. Arvioiva-ajo voidaan hyvin suorittaa myös ryhmäajona. Kurssin jälkeen oppilas saisi lopullisen ajokortin. Opetusmäärät säilyvät
* Uuden kuljettajan ajoseuranta vielä kaksi vuotta vaikeiden olosuhteiden kurssin jälkeen
* B-kortti, kun pohjalla on A-luokan ajokortti; 12h teoriaa, 9h ajoa, tutkinnot sekä vaikeiden olosuhteiden kurssi
* Valvottu ajoharjoittelu; Teoriatunnit autokoulussa, teoriakoe. Vähintään 4h ajoa, jonka jälkeen käsittelykokeeseen. Käsittelykokeesta valvotun ajoharjoittelun lupa, jonka voimassaoloaika 1-12kk. Valvotusti ajokokeeseen. Lopullinen ajokortti, kun vaikeiden olosuhteiden kurssi suoritettu 3-12kk ajokokeesta

Harjoituslupa/opetuslupa/yhteisopetuslupa.

* Parhain tulos opetuksessa saataisiinkin juuri sekä autokouluopetuksen että valvotun harjoittelun/opetusluvan yhdistelmällä
* Oppilaan tulisi ehdottomasti suorittaa teoriakoe ennen harjoitteluluvan saamista
* Paras olisi, jos oppilas kävisi teoriatunnit autokoulussa kaikissa luokissa, jonka jälkeen teoriakoe ja käsittelykoe
* Oppilaan olisi hyvä saada autokoulussa kaikissa luokissa opetusta mm. käsittelyä koskevalla ajotunnilla, myöhemmin liikenteessä ajamisen tunnilla, ja ennen ajokoetta ajon arvioinnissa. B-luokassa suoritettava autokoulussa ehdottomasti vaikeiden olosuhteiden kurssi (syventävä vaihe)
* Opetuslupaopettajalla olisi hyvä olla kyseisen opetettavan ajokorttiluokan oman ajotaidon arviointi autokoulussa
* Harjoitusluvan saisi suoraan käsittelykokeesta, ilman että tarvitsisi käydä Poliisilta hakemassa
* Itsenäinen harjoituslupa vain kaksipyöräisillä (ajoneuvon luonteen vuoksi), valvottu harjoituslupa B-luokassa
* Itsenäisiin sekä valvottuihin harjoituslupiin olisi hyvä ohjeistaa oppilas autokouluun ajon arviointiin ennen ajokoetta!
* Eli AM ja A luokkiin itsenäinen harjoituslupa: teoriatunnit autokoulussa, teoriakoe, 2/4h ajoa sekä käsittelykoe. Itsenäinen harjoittelu 1-3kk, jonka jälkeen ajokokeeseen
* B-luokassa valvottu ajoharjoittelu: Teoriatunnit autokoulussa, teoriakoe sekä vähintään 4h ajoa jonka jälkeen käsittelykokeeseen. 1-12kk harjoittelua, jonka jälkeen ajokokeeseen sekä vaikeiden olosuhteiden kurssi (syventävä) 3-12kk ajokokeen jälkeen.

3.2 AJOHARJOITTELUN LISÄÄMINEN

* Ajoharjoittelua lisäämällä voidaan uuden kuljettajan ajokokemusta lisätä turvallisissa olosuhteissa, kyllä. Tämä on toteutettavissa, kun yhdistetään perinteistä autokoulua opetusharjoitteluun
* Oppilaan oppimista ja opiskelua tulee valvoa
* Oppilaan kyydissä on oltava valvoja opetusharjoittelujaksolla
* Ei itsenäistä ajamista ennen lopullista kortin saamista
* B-luokassa opetuksen voi aloittaa jo 17-vuotiaana. Silloin voi aloittaa myös opetusluvalla harjoittelun. Mielestäni ikää ei tarvitse aikaistaa
* Moottoripyörän itsenäinen harjoituslupa perustunee ajoneuvon luonteeseen
* Itsenäistä harjoituslupaa ei tule soveltaa muihin luokkiin
* Opetuslupa säilyy. Oppilaan mukana on oltava opettajaksi luokiteltu henkilö jolla on vastuu kaikkien osapuolten turvallisuudesta
* AM, ja B ajokoetta on vaikeutettava, mikäli opetusmääristä luovutaan. A-luokissa ajokoe on riittävän vaativa; käsittelykoe jossa kuusi tehtävää, sekä ajokoe
* AM-luokkiin tultava käsittelykokeen lisäksi ajokoe
* B-luokassa ajokokeen oltava pidempi, jotta matkalle saadaan monipuolisemmin liikennetilanteita. Matkan varrella olisi siten mahdollista tehdä käsittelyä koskevia tehtäviä, kuten ajoneuvon hallintaa mäessä.
* Jos opetusmäärät poistetaan ja lisätään ajoharjoittelua jotta kuljettaja olisi kokeneempi liikenteessä, tulisi ajokokeen tasonkin nousta
* Opetusluvalla/harjoitusluvalla ajavaa ei missään nimessä tule nopeuksilla rajoittaa, mutta ajoneuvossa tulee olla merkki. Merkin tulee olla erilainen kuin autokoulujen käyttämä valkoinen kolmio. Esimerkiksi keltainen kolmio. Väreillä voisi kertoa erilaisesta opetuksesta
* En missään nimessä suosisi itsenäistä harjoittelua. Ehdottomasti valvoja kyydissä. Katsoisin valvotun harjoittelun ja opetusluvalla harjoittelun samaksi asiaksi. Itsenäinen harjoittelu alkaa, kun ajokokeesta on päästy hyväksytysti läpi, ja lopullisen ajokortin saa, kun vaikeiden olosuhteiden kurssi (syventävä) on suoritettu. Tätä itsenäisen harjoittelun aikaa on korostettava opetuksessa

3.3 KULJETTAJATUTKINTO

* Ajokokeen kestoa on pidennettävä
* Ajokokeeseen on sisällytettävä enemmän ajoneuvon hallinnallisia tehtäviä, kuten hallintaa mäessä, peruutustehtäviä jne.
* Ajokokeen arviointia on tiukennettava, mikäli katsotaan, että oppilaalla tulisi olla myös pidempi kokemus ajamisesta
* Ajokokeessa voisi silloin olla myös käsittely osio, niin kuin A-luokissa
* Tutkinnon vastaanottajalla täytyy silloin myös olla oikeus hylätä koe, mikäli hän kokee oppilaan riskienhallinnassa puutteita.
* Eri ajoneuvoluokissa eri vaatimukset ajoneuvon hallinnassa ja erityispiirteissä. B-luokka ei ole verrattavissa A-luokan ajoneuvolla ajamiseen. Eikä AM-luokka A-luokan ajoneuvolla ajamiseen. Teoriakokeen osalta liikennesäännöt ovat samat, eli joiltain osin sisältöjä voisi käyttää hyväksi seuraavaa korttia suoritettaessa
* Ehdottomasti ajokokeen vastaanottajia tulee edelleen kouluttaa, ja vaatia harjoittelua tutkintotoimintaa harjoittavassa yrityksessä
* Poliisilla tulee olla oikeus määrätä uuteen ajokokeeseen
* On tarpeen eriyttää ajokokeita eri tarpeisiin, mm. lääkärin lausunnon pohjalta tehtävässä ajokokeessa tulisi aina tarkistaa lääkärin antama lausunto. Esimerkiksi muistihäiriöinen osaa käsitellä autoa taitavasti, mutta ei tiedä missä on, ei osaa ajaa takaisin lähtöpaikkaan (edes korttelin ympäri), ei muista ajonopeuksia jne. eli ei pärjää yksin liikenteessä. Tutkinnon vastaanottajia on koulutettava
* Käsittelykoe myös B-luokkaan, mikäli harjoittelulupa otetaan käyttöön

3.4 MUU AJOKORTTISÄÄNTELY

* AM-luokan ikävaatimusta ei tule alentaa
* B-luokan ajokortin vähimmäisikää ei tule laskea
* Lääkärinlausunto ajokorttia hankittaessa
* Poliisi voisi määrätä kuljettajan lääkärille, mikäli epäilee kuljettajan terveydentilassa tai näössä muutosta
* Lääkärinlausunnon 6kk voimassaoloaika lyhyt. Vuosi olisi riittävä
* Jos itsenäinen harjoittelu sallitaan, uuden kuljettajan rikkomusseuranta on aloitettava jo siinä vaiheessa
* Seuraamukset harjoittelun ehtojen ja rajoitusten rikkomisesta on ajokielto, sakko ja harjoittelun lopettaminen. Ajokortin voisi enää suorittaa vain autokoulussa
* Iäkkäiden kuljettajien terveydentilaa on seurattava mm. muistisairauksien ja kunnon nopea heikkeneminen
* Ajokortin mukana pitämisvelvollisuus. Onnettomuuden sattuessa, kuinka voin varmistaa vastapuolen henkilöllisyyden, mikäli hänellä ei ole lain määräämää velvoitetta kantaa minkäänlaista dokumenttia mukanaan?
* Ei tarvetta erillisille ajokorttiluville saman ajoneuvoluokan korttia suoritettaessa
* On tarpeen laajentaa ulkomaisten ajokorttien oikeutta Suomessa ajamiseen. En näe syytä laittaa ajokokeeseen henkilöä, joka on ajanut jo monta kymmentä vuotta. Järkevämpää olisi suorittaa pelkästään vaikeiden olosuhteiden kurssi (syventävä), sillä liukkaalla ja pimeällä ajamisessa harvemmalla on kokemusta. Ennakoivan ja taloudellisen ajamisen kertauskaan ei ole monellekaan pahitteeksi
* Kortin muuntamisen ehtona tulee olla ajokokemus tietyltä ajalta. Vaikkapa vähintään kahdelta, tai useammalta vuodelta
* Jos ulkomaalainen saa pysyvän oikeuden asua Suomessa, hänen tulee muuttaa myös ajokortti. Toki siirtymäaikaa tulee olla, vuosi?
* On syytä vertailla EU:n vastaavuuslistausta. Jos henkilö tulee maasta, jossa mitään opetusta ei vaadita, on syytä asettaa opetusvaatimukseksi minimi (syventävä) (tutkinnot?)