

ASIA Lausuntopyyntö liittyen kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtien arviomuistioon

VIITE LVM/1310/03/2016

Liikenne- ja viestintäministeriössä on vireillä kuljettajakoulutusuudistus. Uudistuksen tavoitteena on selkeyttää ja joustavoittaa ajokortin suoritusjärjestelmää, alentaa ajokorttikustannuksia sekä edistää digitalisaation käyttöä ajokortin suorittamisessa. Jatkossa määrämuotoisen opetuksen sijaan tavoitteena olisi painottaa tutkinnon merkitystä. Uudistuksessa pyritään myös lisäämään mahdollisuutta valvottuun ajoharjoitteluun ja luopua auton ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa. Uudistushanke koskee muita kuin kuorma-auton ja linja-auton kuljettamiseen oikeuttavia ajo-korttiluokkia. Uudistus tukee hallitusohjelman normienpurkutavoitetta.

Ministeriö pyytää lausuntoa liittyen kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtien arviomuistioon. Muistioon on koottu uudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ilman toteutusehdotuksia. Arviomuistiolausuntokierroksen tavoitteena on pyrkiä ottamaan eri sidosryhmien ja tahojen näkemykset huomioon jo uudistuksen alkuvaiheessa. Kuljettajakoulutusuudistua käsittelevä hallituksen esitys tulee lausuntokierrokselle vuoden 2017 alkupuolella.

Liikennevakuutuskeskus (LVK) kiittää lausuntomahdollisuudesta ja toteaa perehtyneensä lausuntopyyntömateriaaliin. LVK pitää kannatettavana kuulla sidosryhmiä jo lainsäädäntöhankkeen alkuvaiheessa. Näin osaltaan on mahdollista luoda perusteltu ja kattava hallituksen esitys.

Aloittelevien ja nuorten kuljettajien kohonnut onnettomuusriski ja sen hallinta

LVK huomioi ja arvostaa, että liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta- ja liikennevakuutuksesta korvatuista liikennevahingoista koostuvaa aineistoa on käytetty arviomuistion luvussa 1.5 *Liikenneturvallisuus eri kuljettajaryhmissä*.

Arviomuistion tietopohjan laajentamiseksi LVK haluaa tarjota tarkempia onnettomuustietoja alla esitettyjen listojen avulla. Listojen tavoitteena on verrata nuorimpien, 18 - 19 -vuotiaiden kuljettajien onnettomuusriskiä hieman kokeneempien, 20 - 24 -vuotiaiden riskiin. Tarvittaessa LVK on valmis keskustelemaan onnettomuuksista ja riskien hallitsemisesta tarkemmin ministeriön ja muiden sidosryhmien kanssa.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2010 - 2014 tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet suhteutettuna ajokorttien määrään:

- 18 - 19 -vuotiaiden kuljettajien todennäköisyys aiheuttaa onnettomuus oli yli kaksinkertainen hieman kokeneempiin 20 - 24 -vuotiaisiin kuljettajiin verrattuna.
 - Myös nuorimpien kuljettajien riski olla onnettomuudessa vastapuolena korostui. Huomioitava on, että tutkijalautakuntamenetelmän mukaan myös vastapuolella on usein vaikutusta onnettomuuden syntyyn.

- Etenkin 18 - 19-vuotiailla aiheuttajakuljettajien välittömiksi riskitekijöiksi tutkijalautakunnat olivat tunnistaneet ajokokemukseen ja -taitoihin liittyvät ”*virheellinen arviointi omista kulkumahdollisuuksista*” (20 % onnettomuuksista) ja ”*virheellinen ohjausliike*” (20 % onnettomuuksista).
- Tutkijalautakunnat tunnistivat etenkin seuraavia taustariskejä 18 - 19 -vuotiaiden aiheuttamissa onnettomuuksissa:
 - Rajoitusarvoa suurempi ajonopeus,
 - Vähäinen ajokokemus,
 - Turvalaitteiden käyttämättömyys,
 - Alkoholin vaikutus sekä
 - Mielentila (masennus, suuttumus, innostuneisuus yms.).
- Lisäksi on huomioitava, että 18 - 19 -vuotiaiden kuljettajien todennäköisyys aiheuttaa jalkenkulkijan tai polkupyöräilijän kuolemaan johtanut onnettomuus korostui. Valtaosassa onnettomuuksissa aloittelevan kuljettajan välittömäksi riskiksi oli tunnistettu ”ei havainnut toista osapuolta”

LVK haluaa lisäksi korostaa, että noin joka neljännessä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuonna 2014 tutkimissa kuolemaan johtaneissa onnettomuudessa taustariskiksi oli tunnistettu kuljettajan vähäinen ajokokemus ja tottumattomuus käytettyyn moottoriajoneuvoon.

Arviomuistiota laajentaen LVK haluaa nostaa esille, että henkilövahingot korostuvat aloittelevien kuljettajien aiheuttamissa liikennevahingoissa kokeneempia kuljettajia enemmän. Henkilövahinkoon johtaneiden liikennevahinkojen lukumäärä suhteutettuna ajokorttimääriin onkin ensimmäistä vuottaan ajavilla nelinkertainen verrattuna kolme vuotta ajaneisiin (LVK, Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2014).

Pohdittaessa mahdollisia ikärajamuutoksia on huomioitava, että vaikka aikaistettu tieliikenneympäristöön tutustuminen voisi lisätä aloittelevan kuljettajan osaamista, ei se pienennä nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymisessä korostuvien tunteiden ja motiivien liikenneturvallisuuksiin heikentäviä vaikutuksia. Tätä problematiikkaa on avattu useassa tieteellisessä julkaisussa. Esimerkkinä mainittakoon emeritusprofessori Esko Keskisen tekemä ”Lapset ja nuoret liikenteessä - kehitykselliset edellytykset ja liikenneturvallisuus” -tutkimus (Liikenneturvan selvityksiä 5/2014). Tutkimuksen mukaan vielä 13 - 17 -vuotiailla korostuvat tunteiden ja motiivien suuri merkitys, mikä voi heikentää liikenneturvallisuuksiin (impulsiivisuus, heikko päätöksenteko, ennakoinnin vähäisyys). Vastaavasti myös kavereiden vaikutuksen vastustaminen on tässä ikävaiheessa heikoimmillaan ja monenlainen ”kokeileminen” (riskinotto) tavallista. Nuoret yliarvioivat omia taitojaan helposti kokemuksen ollessa vähäinen. Keskisen mukaan aikuisten tiedonkäsittelyn tasoinen prosessointi saavutetaan yksilön työmuistin osalta noin 19 vuoden iässä. Tunteiden ja motiivien vaikutusta liikenneturvallisuuksiin tukevat myös IHS:n tilastot, joiden mukaan Yhdysvalloissa 16 - 17 -vuotiaiden kuljettajien riski joutua kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen on lähes kaksinkertainen 18-19-vuotiaisiin verrattuna

Yllä on esitetty etenkin tilastojen avulla aloittelevien ja nuorten kuljettajien kohonnut onnettomuusriski. *LVK esittää, että kuljettajakoulutus uudistuksen keskiössä tulisi olla, miten nuorten ja aloittelevien kuljettajien turvallista liikkumista voitaisiin parantaa kuljettajakoulusta uudistamalla ja edistämällä uuden teknologian hyödyntämistä.* Nyt arviomuistiossa korostuu pohdinta siitä, miten ajokorttikustannuksia saataisiin alennettua.

Ajo-opetuksen laadun varmistaminen

Kuljettajakoulutus uudistuksessa huomiota tulisi myös kiinnittää siihen, miten ajo-opetuksen laatu voitaisiin tulevaisuudessa varmistaa. Nykyisin laadunvarmistus on pyritty hoitamaan muun muassa liikenneopettajalupa- ja opetuslupavaatimuksilla, autokoululuvilla sekä viranomaisen vahvistamalla opetussuunnitelmalla. Pelkkään tutkintoon nojautuminen riittävän osaamisen ja opetuksen laadun varmistamisessa on kyseenalaista. LVK toteaa, että uudistuksen lähtökohtana tulee olla parantaa aloittelevien kuljettajien valmiuksia toimia liikenteessä turvallisesti.

On huomioitava, että ajo-opetettava saa liikennekäyttäytymisvaikutteita ajo-opettajaltaan. Tällöin ajo-opettajan osaamisen ja tietotason merkitykset korostuvat. Liikenneministeri Merja Kylösen asettama työryhmä tunnisti koulutetut ajo-opettajat yhdeksi Suomen ajokoulujärjestelmän vahvuudeksi. Pohdinnan tulokset julkaistiin liikenne- ja viestintäministeriön raportissa 10/2014.

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja



Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, liikenneturvallisuustutkija



Ilkka Nummelin