

Ajoharjoitteluradat

22.6.2017

LVM/1310/03/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

AJOHARJOITTELURATOJEN LAUSUNTO EHDOTUKSESTA AJOKORTTILAIN MUUTTAMISESTA

Liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla tärkein asia ajokorttisäännösten uudistamisessa. Tätä tukee myös valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta. Kuljettajakoulutus on laajin ja kattavin liikennekasvatusmuoto Suomessa.

Nuorten kuljettajien valmiudet liikenteeseen parantuneet

Ajoharjoitteluradat toivovat, että Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon Trafín 11/2016 tutkimuksen, jonka mukaan nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina. Myös Trafín tilaama seurantatutkimus vuoden 2013 kuljettajakoulutusmuutosten vaikutuksista tulee ottaa huomioon ajokorttilainsäädännön uudistuksessa. Nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina (Trafi 9/2016)

Vaikka liikenneturvallisuustilanne on pitkällä aikavälillä parantunut tasaisesti ja selvästi, olivat liikenneonnettomuudet ja niiden kustannukset Suomelle viime vuonna nousussa. Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. Nuorten vakavien liikenneonnettomuuksien taustalla on usein monenlaista riskikäyttäytymistä, johon pelkällä kuljettajantutkinnolla on vaikea vaikuttaa. Kyse on kuljettajan motiiveista, kypsyydestä, itsekontrollista ja aikuisuudesta.

Ajo-opetuksen vaiheisuus

Opetuksen vaiheistus pitää säilyttää, pian tutkinnon jälkeen annettava syventävä opetus parantaa tutkitusti liikenneturvallisuutta ja vähentää riskiä kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Riskien tunnistamiskoulutuksen paikka pitää olla nuoren kuljettajan riskialteimpaan ajankohtaan sijoitettu (3-6 kk tutkinnon jälkeen). Tällä on aikaisemmin puolitettu nuorten kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Harjoittelu-aika ennen ajokoetta on erittäin turvallinen. Riskitaso nousee välittömästi kun kuljettaja saa kortin ja alkaa ajaa itsenäisesti. Erityisesti ajouran ensimmäisten kuukausien aikana riski on korkea. Muutos harjoittelijasta itsenäiseksi vastuulliseksi kuljettajaksi on nopea ja radikaali. Kuljettajan tulisi kuitenkin edelleen mieltää itsensä harjoittelijaksi. Hyvä koulutusjärjestelmä antaa uusille kuljettajille tukea ajouran ensimmäisten kuukausien aikana. Kaksivaiheisen ajoharjoitteluradalla tapahtuvan opetusjärjestelmän luominen Suomessa 1990 lyhensi uusien kuljettajien riskialtista aikaa.

Jos koulutuksen paikkaa siirretään vain ajokortin suorittamisen yksinkertaistamisen takia, nuorten liikennekuolemat tulevat kääntymään jyrkkään nousuun. Tähän liittyen ehdotuksessa oleva ajoharjoitteluratojen säännöksiensä poistaminen kokonaan lainsäädännöstä tuntuu liikenneturvallisuutta ajatellen hyvin erikoiselta. Lisäksi huolestuttaa, että osa syventävästä opetuksesta voidaan antaa simulaattorilla. Simulaattori ei korvaa aidossa ympäristössä, ajoharjoitteluradalla tapahtuvaa opetusta. Simulaattorista puuttuu aito ajotuntuma. Myös turvallisuustalojen hyödyt ovat asenteiden muokkauksessa selkeitä ja konkreettisesti ajoharjoitteluradalla koettavissa.

Kuljettajantutkinnon aito kehittyminen on esityksessä erittäin vähäistä. Tällä ei voida varmistaa nuorten liikenneturvallisuutta. Tästä on hyvä esimerkki mopoilijoiden osalta oleva esitys. Koulutus ehdotetaan poistettavaksi, mutta tutkinto ei muutu mihinkään. Kuka kantaa tästä esityksestä vastuun?

Valtioneuvoston joulukuussa 2016 tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi tekemän periaatepäätöksen mukaan ”ajokorttivaatimuksissa turvallisuudesta ei voi tinkiä”. Lausunnolla olevan lakiesityksen mukaan lakimuutosten avulla vain ”pyritään ylläpitämään liikenneturvallisuutta”. Tarkempia faktaperusteita tähän tavoitteeseen ei ole liitetty. Opetuksen vaiheistusta voidaan kehittää ja yksinkertaistaa, mutta pian tutkinnon jälkeen annettava syventävä opetus parantaa tutkitusti liikenneturvallisuutta ja vähentää riskiä kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Yksi merkittävä kehityssuunta eurooppalaisessa kuljettajaopetuksessa on se, että yksivaiheisista, lyhyistä kurseista siirrytään pitkään oppimiskauteen, joka on jäsenneily useampaan oppimisvaiheeseen. Kehitystyön tavoitteena on ollut lisätä nuorten uusien kuljettajien turvallisuutta. Tässä tavoitteessa on onnistuttu.

Suomessa kaksivaiheiseen kuljettajaopetukseen ja ajoharjoitteluradalla tapahtuvaan koulutukseen siirryttiin 1990-luvun vaihteessa. Uudistusta seuranneina 5–7 vuotena uusien kuljettajien vakavat onnettomuudet puoliintuivat muista kuljettajista poiketen. Myös kortin saannin jälkeistä riskialtista kautta saatiin merkittävästi lyhennettyä entisestä kuudesta vuodesta kolmeen vuoteen. Monivaiheinen kuljettajaopetus edustaa siis yleiseurooppalaista trendiä ja osoittautui jo kaksikymmentä vuotta sitten Suomessa liikenneturvallisuutta lisääväksi. Yksinkertainen vaiheittaisuus (perus- ja syventävävaihe) pitää säilyttää.

Erityisen ongelman luo myös nuorten kuljettajien tyypillisten riskien käsittely. Niitä ei kyetä riittävällä tavalla kattamaan minkään muotoisessa kuljettajantutkinnossa. Erityisesti riskeihin pureutuvien koulutusten osien tulisi olla pakollisia ja opetussuunnitelmiin pohjautuvia.

Pakollinen ajokortin suorittamisen jälkeinen ajoharjoitteluradalla tapahtuva koulutus tarjoaa mahdollisuuden tarttua asioihin, joita ei ole perusvaiheessa mahdollista käsitellä omakohtaisen kokemuksen puutteen vuoksi. Nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä ei tule katsoa ”liukkaan kelin harjoittelun” näkökulmasta. Viime vuosina opetusmenetelmiä on kehitetty. Ajoharjoitteluratojen ja turvatalojen opetusmenetelmät ovat suuntautuneet entistä selkeämmin GDE matriisiin ylätasoihin. Lisäksi rataopetus antaa mahdollisuuksia autojen kehittyneen turvatekniikan parempaan ymmärtämiseen ja esimerkiksi liiallisen nopeuden tai tarkkaamattomuuden aiheuttamien riskien havainnollistamiseen. Tällaiset koulutussisällöt on tarkoituksenmukaista sijoittaa vaiheeseen, jolloin kuljettajilla on jo jonkin verran ajokokemusta. Pitkä, kahden vuoden takaraja syventävän vaiheen (ja myös harjoitteluvaiheen palautejakson) suorittamiseen nakertaa kortin hankkijoiden kokemaa hyötyä.

Mopo AM 120

Mopo AM 120 ajokorttia suoritettavilla pitää säilyttää koulutus. Koulutuksella on saatu aikaiseksi merkittäviä tuloksia. Vuonna 2011 mopo-opetus (3 ajotuntia) tuli pakolliseksi, sekä autokoulu- että yhteisopetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät yli 40 % (Trafi 2012). Vuonna 2015 mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut, sairaalaan joutuneiden mopoilijoiden määrä on puolintunut (HUS). Tulos oli sama, vaikka siinä huomioitiin mopoilijoiden määrän väheneminen. Tämä osoittaa selkeästi koulutuksen vaikutuksen. Mopo luokassa pakollisella tutkinnolla (2000) ei ollut merkittävää turvallisuusvaikutusta.

Mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut (HUS). Nuorten mopo-onnettomuuksissa on tapahtunut selkeä lasku vuoden 2011 jälkeen. Sairaalahoittoon mopo-onnettomuuden vuoksi joutuneiden nuorten 15-vuotiaiden määrä puolittui vuoteen 2013 mennessä. Muutos vuotuisissa potilasmäärissä olisi yksinään voinut johtua vain mopokortin suosion vähenemisestä, mutta vastaava muutos havaittiin myös tarkasteltaessa potilasmääriä suhteessa uusien mopokorttien määrään. Tutkimuksen perusteella teoria- ja ajo-opetus vaikuttavat toimivalta tavalta vähentää mopo-onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia (HUS).

Harmaa talous

Vuoden 2016 alkupuolella lähes viidennes hyväksytyistä ajokokeista oli opetusluvalla ajaneiden suorittamia. Opetuslupaopetuksen harmaa talous on karsittava kytkemällä opetuslupa sukulaissuhteeseen

Opetuslupa

Nuhteettomuusvaatimus opetusluvan edellytyksenä tulee säilyttää. Lisäksi Suomessa vaadittava opetuslupaopettajan teoriakoe on hyvä tässä tilanteessa, jossa ei ole pakollista johdantokurssia Ruotsin

tapaan, eikä myöskään traditiota opetuslupa- ja autokouluopetuksen yhdistämiseen. Opetuslupaopettajalla on oltava kuva kuljettajaopetuksen tavoitteista ja periaatteista sekä riittävät tiedot opetettavista asioista. Opetuspolkimen hyödyllisyyttä voidaan pohtia, mutta se toimii myös rohkaisuna opetuslupaopetuksen aloittamiseen ja sitä voidaan myös käyttää opetuksellisesti. Liikenneturvallisuuden kannalta huomioitavaa on, että Ruotsissa kuolee opetuslupaopetuksessa yksi henkilö ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin 20 henkilöä vuodessa, koska opetuslupaopetuksessa olevissa autoissa ei ole opetuspolkimia. Opetuspoljin vaatimus pitää säilyttää.

Taloudelliset vaikutukset

Ajoharjoitteluratoiin on Suomessa kunnat ja kaupungit investoineet merkittävästi ja kehittäneet tutkitusti liikenneturvallisuutta. Jos vaihtoehtona ajokortin saamiseen on suorittaa vaikeat olosuhteet tietokoneella (simulaattorilla), tämä heikentää nuorten kuljettajien ymmärrystä vaikeista olosuhteista ja heikentää liikenneturvallisuutta. Rataharjoittelu ja simulaattori ovat kaksi aivan eri asiaa. Ne eivät voi korvata toisiaan. Ajoradan investointikustannukset noin 2milj € (rakennettu ja tuottaneet hyviä turvallisuusvaikutuksia), simulaattorin investointi noin 15.000 € (simulaattoreilla ei mitään tekemistä oikean ajamisen kanssa).

Pääsääntöisesti kaupungit ja kunnat omistavat ja ovat vastuussa radoista. Tällä hetkellä usealla radalla on miljoonalainat vastattavana, jotka kaatuisivat kuntien ja kaupunkien hoidettavaksi mikäli simulaattori on vaihtoehto hankkia ajokortti. Ajoharjoitteluradoilla on kehitetty ja kehitetään jatkuvasti koulutusta ilman Trafin ohjeistusta. Miltei kaikilla ajoharjoitteluradoilla on käytössä mittavia investointeja vaatineet koulutustilat mm. Turvallisuustilat, Trafo ja Koulutusputki. Näillä investoinneilla vuorovaikutteista koulutusta on oleellisesti parannettu ja vaikutettu nuorten asenteisiin. Suomalaisella liikenneturvallisuudella ei ole varaa olla hyödyntämättä näitä kehityssuuntia. Saavutetut tulokset liikenneturvallisuudessa ovat kiistattomat.

Uusien ajoneuvojen tekniikoiden oikea hyödyntäminen ja käytön opastaminen ei onnistu turvallisesti kuin käytössä olevilla ajoharjoitteluradoilla. Myös ikäkuljettajien koulutus on mahdollista toteuttaa ajoharjoitteluradoilla turvallisesti ja näin mahdollistaa lisääntyvälle ikäkuljettaja joukolle lisää ajoaikaa ajouran loppuvuosille.

Ajoharjoitteluradat allekirjoittavat ylläolevan lausunnon.

Itä-Uudenmaan Ajoharjoitteluratasäätiö	Varsinais-Suomen Ajoharjoittelurata
Porin-Rauman seudun Ajoharjoitteluratasäätiö	Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö
Päijät-Hämeen Ajoharjoitteluratasäätiö	Kymenlaakson Ajoharjoittelurata
Juvan Ajoharjoitteluratasäätiö	Jyvässeudun Ajoharjoitteluratasäätiö
Vaasan seudun Ajoharjoitteluratasäätiö	Oulun seudun Ajoharjoitteluratasäätiö

Ajoharjoitteluratatyöryhmä

Heimo Jousenkylä
puheenjohtaja
0400-862441