

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on lähettänyt 19.5.2017 lausunnolle luonnoksen hallituksen esitykseksi laiksi ajokorttilain muuttamisesta.

Uudistuksen keskeisimmät tavoitteet pohjautuvat LVM:n työryhmäraportissa jo 10/2014 esitettyihin ajokorttiopetuksen kehittämisehdotuksiin ja suosituksiin. Tavoitteena on sujuvoittaa entisestään ajokorttiopetuksen sääntelyä, alentaa ajokortin hankkimiskustannuksia, edistää digitalisaation käyttöä opetuksessa, mahdollistaa vielä nykyistäkin enemmän opetus- ja oppimismenetelmiä yksilöllisten tarpeiden mukaan, luopua henkilöauton ajokortin monivaiheisuudesta ja siirtää painopistettä tutkintokeskeisemmäksi.

Lausunnolla olevassa ehdotuksessa ajokorttiopetusta kevennettäisiin radikaalista ilman, että kuljettajantutkintoa tosiasiallisesti kehitettäisiin. Ehdotuksesta ei käy ilmi yhtään niin konkreettista tutkinnon sisältöön ja rakenteeseen liittyvää kehittämiskohdetta, jolla voitaisiin varmuudella todentaa liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon otetuiksi. LIITU toteaa, että ehdotus on heikosti perusteltu eikä voimaantuloa 1.7.2018 voida pitää realistisena.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry (LIITU) katsoo, että tällä ehdotuksella LVM:n on harhauttanut toimijoita ja päättäjiä lupaamalla kuljettajantutkinnon voimistamista katteettomasti. Useamman vuoden aikana esillä olleet ehdotukset ajokorttiopetuksen keventämiseksi ovat johtaneet ajattelun siihen, että keskittyminen kuljettajantutkinnon sisältöihin on jäänyt vähemmälle. Uusien kuljettajien turvallisten liikkumisvalmiuksien näkökulmasta sisällöt ovat ratkaisevia.

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



LIITU kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto ja esittää kantanaan seuraavaa

LIITU vastustaa LVM:n ehdotusta tutkintopainotteiseen järjestelmään siirtymisestä ja henkilöauton ajokortin monivaiheisuudesta luopumista.

LIITU kannattaa ajokorttiopetuksen toteuttamista koskevan sääntelyn väljentämistä ja kuljettajantutkinnon kehittämistä.

LIITU ehdottaa

- tarkoituksenmukaisesti toimivan tasapainoisen ja opetussuunnitelmaperusteisen ajokortin hankkimisjärjestelmän kehittämistä moniammatillisena yhteistyönä
- kuljettajantutkinnon sisältöjen tosiasiallista kehittämistä
- järjestelmän kehittämistä vähin erin kokeilujen ja tutkimuksen avulla.

Kuljettajantutkinnon kehittäminen

LIITU kannattaa kuljettajantutkinnon kehittämistä osaamisen tunnistamisen parantamiseksi. Nykyinen tutkinto on suunniteltu määrämuotoisen opetussuunnitelman vastinpariksi.

LIITU huomauttaa, että kuljettajantutkintoa ei olla ehdotuksessa tosiasiallisesti voimistamassa opetuksen keventämisestä johtuen

- teoriakokeeseen ehdotettu riskien tunnistamisen osio on jäämässä vaatimattomimpaan tietokonepohjaiseen simuloinnin tasoon
- ajokokeen suorituspaikkakunnan liikenneympäristölle ei olla asettamassa nykyistä tiukempia vähimmäisvaatimuksia
- ajokokeessa käytettäviä reittejä ja liikenneympäristöjä ei olla määrittelemässä tarkemmin
- mopon ajo-opetuksesta ehdotetaan luovuttavaksi, mutta tutkinto säilyy ennallaan
 - mopon ajokoe ei sisällä ajamisen taitojen arviointia liikennetilanteissa
- ajokokeen kokonaiskesto ei olla pidentämässä
- B-luokan ajokokeen liikenteessä ajamisen aikaa on käytännössä mahdollisuus pidentää 5 minuuttia, jolloin liikenteessä ajamisen aika kasvaisi 35 minuuttiin
 - kokonaiskeston pysyessä ennallaan 45 minuutissa loppukeskusteluun sisältyvään palautteeseen jäisi aikaa 5 minuuttia nykyisen 10 minuutin sijaan
 - tutkinnon palautteellisuutta luvataan kehittää, koska B-luokan ajokokeen jälkeisistä vaiheista ehdotetaan luovuttavaksi
 - B-luokan ajokokeen palautteeseen jäävää aikaa siis vähennetään 5 minuuttiin ja sillä katsotaan korvattavan B-luokan jatkovaiheiden 11 oppitunnin kokonaisuus
- tutkinnon luotettavuudessa ja tasalaatuisuudessa on nykyisinkin jo suuria alueellisia vaihteluja
- tutkinnon pitkäjänteisen kehittämisen tuloksia ei ole tuotu esille
- tutkinnon käytännön toimintamalleja sisältöineen ei ole esitelty.

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



LIITU ehdottaa teoriakokeen kehittämiseksi

- kokeen aikapaineistamista
- riskientunnistamista mittaavan osion kytkemistä ennen koetta annettavaan opetukseen
 - liikennevahinkotilastojen tietojen hyödyntämistä sisällöissä
 - ajosimulaattoria riskientunnistamista mittaavan osion alustaksi.

LIITU ehdottaa ajokokeen kehittämiseksi

- kaikkien ajokorttiluokkien kokeisiin liikenteessä ajamisen arviointia
- ajokokeen suorituspaikkakunnan liikenneympäristölle nykyistä tiukempia vähimmäisvaatimuksia
- ajokokeessa käytettävien reittien ja liikenneympäristöjen tarkempaa määrittelyä
- sallittujen virheiden määrän vähentämistä
- lievien virheiden painoarvon tiukentamista
- ajokokeen kokonaiskeston pidentämistä ryhmän 1 ajokorttiluokkien kokeissa
 - liikenteessä ajamisen vähimmäisajaksi 45 minuuttia
 - loppukeskustelun kestoksi 15 minuuttia
- opettajan integroimista loppukeskusteluun
- palautteellisuuden lisäämistä.

Tutkinnon muuttamiselle on monia mahdollisuuksia ja suuntia. Kokonaan eri asia on kehittää tutkintoa niin, että lopputuloksesta tulisi järkevä. **Tutkinnon kehittäminen ei välttämättä tuota sen turvallisempia kuljettajia, eikä anna takeita edullisemmasta ajokortin hinnasta.** Vastuullisuuden ja kypsyyden mittaaminen, tyypillisen toiminnan arviointi, turvallisuusmotiivien luotettava arviointi ja vastaavat asiat olisivat tulevan kuljettajauran turvallisuuden ennustamisen kannalta olennaisia. Niiden luotettava ja tasalaatuinen arviointi kuljettajantutkinnossa on kuitenkin vaikeaa tai mahdotonta.

Kuljettajantutkinto- ja ajokorttitoimintopalvelujen kilpailuttaminen kokonaishankintana on keskittänyt palvelujen tuottamisen yhdelle vahvalle toimijalle Ajovarma Oy:lle. Nykyisessä tilaaja-palveluntuottajamallissa on tapahtunut onttoutuminen tilaajan tehtäväkentän kaventuessa ja nykyisen palveluntuottajan roolin voimistuessa. Ajokorttitoimivalta siirtyi vuoden 2016 alussa Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) palveluntuottajalle Ajovarma Oy:lle. Uudet palvelukokonaisuudet aiheuttivat isoja laatutason ongelmia sekä ajokortti- että kuljettajantutkintopalveluissa, joissa ei vielä ole päästy yhdenmukaisiin toimintamalleihin palvelupisteiden välillä. Ajokokeen luotettavuudessa ja tasalaatuisuudessa on jo nykyisessäkin järjestelmässä suuria haasteita. Trafín ohje ajokokeen arvioinnista antaa kirjoitetussa muodossa hyvän perustan laadukkaalle ajokokeelle.

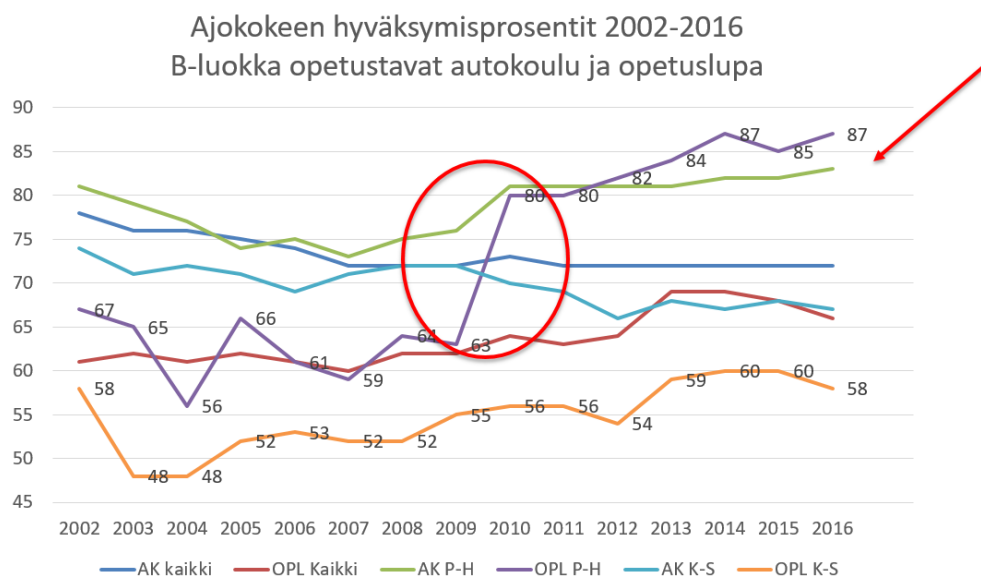
26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



Kuljettajantutkinnon laatujärjestelmästä huolimatta on syntynyt poikkeavia paikallisia toimintakulttuureja, jotka vaikeuttavat kuljettajantutkinnon kehittämistä.

Tästä esimerkkinä on ajokokeen hyväksymisprosenttien suuret vaihtelut tutkintopaikkakuntien välillä. Helpoiten ajokokeen läpäisee maallikko-opettajan oppilas Päijät-Hämeessä ja tiukin hyväksymistaso on Keski-Suomessa. Eroa on noin 30 %



Ajokokeen hyväksymisprosenttien vertailu tutkintoalueet koko maa (kaikki), Päijät-Häme (P-H), Keski-Suomi (K-S) ja opetustapa autokoulu (AK) tai opetuslupa (OPL).
(Lähde Trafli)

Uusien kuljettajien korkea vahinkoriski

Koska uusien kuljettajien vahinkoriski on korkea ja liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma, on kuljettajakoulutusjärjestelmän muuttamiselle oltava aina vahvat perusteet. **Muuttamalla järjestelmää ehdotuksen mukaisesti on suuri riski menettää nykyisen järjestelmän myönteiset liikenneturvallisuusvaikutukset.** Ajokortteihin suhteutettuna nuorten kuljettajien poikkeuksellisen korkea riskitaso tulee selvästi esille (Lähde OTI).

AiheuttajaKULJETTAJAN IKÄ	2010-2014 keskiarvo	Vahingot/1000 ajokorttia
0-14 vuotta	55,2	
15-17 vuotta	41,8	13062,5
18-19 vuotta	4884,8	54,0
20-24 vuotta	7682,2	28,8
25-34 vuotta	11704,6	19,8
35-44 vuotta	11369,4	18,6
45-54 vuotta	11324,4	16,4
55-64 vuotta	9960,4	14,7
65-74 vuotta	6510,8	15,2
75v. tai yli	4126,2	25,9
Yhteensä	67659,8	19,2

Liikennevakuutuksesta korvattujen liikennevahinkojen absoluuttinen määrä on laskenut 2010-2014 (Lähde OTI).

Kaikki liikennevakuutuksesta korvatut vahingot aiheuttajaikäluokittain							
AiheuttajaKULJETTAJAN IKÄ	SATTUMISVUOSI						Osuus [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	Total	
0-14 vuotta	57	44	67	46	62	276	0 %
15-17 vuotta	52	43	44	34	36	209	0 %
18-19 vuotta	5667	5276	5249	4654	3578	24424	7 %
20-24 vuotta	8333	8184	8505	7096	6293	38411	11 %
25-34 vuotta	12746	12688	12604	10934	9551	58523	17 %
35-44 vuotta	12330	11799	11962	11070	9686	56847	17 %
45-54 vuotta	12186	12132	11896	10923	9485	56622	17 %
55-64 vuotta	10811	10476	10442	9460	8613	49802	15 %
65-74 vuotta	5918	6481	6791	6649	6715	32554	10 %
75v. tai yli	3802	4072	4185	4336	4236	20631	6 %
Yhteensä	71902	71195	71745	65202	58255	338299	100 %

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



Luonnoksen keskeiset ehdotukset

Ajokorttiopetus

LIITU kannattaa sääntelyn ja opetusvaatimusten kehittämistä ryhmän 1 ajokorttien suorittamiseen liittyen. Kuorma- ja linja-auton ajokortin suorittamisvaatimusten kehittämistä on tarkasteltava erikseen huomioiden kuljettajien ammattipätevyysvaatimukset.

LIITU vastustaa luopumista nykyisen opetussuunnitelmaperusteisen ja määrämuotoisen teoria- sekä ajo-opetuksen vaatimuksista, koska ehdotuksesta ei käy ilmi yhtään niin konkreettista tutkinnon sisältöön ja rakenteeseen liittyvää kehittämiskohdetta, jolla voitaisiin varmuudella todentaa liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon otetuiksi.

LIITU kannattaa erilaisten opetus- ja oppimismenetelmien sekä opetusvälineiden nykyistä laajempaa hyödyntämistä. Tarpeettoman tiukkarajaisen sääntelyn keventäminen on sekä teoria- että ajo-opetuksessa kannatettavaa. Teoriaopetuksen toteuttamista täysin verkko-opiskelun omaisena itseopiskeluna tulee harkita tarkkaan opetuksen vaikuttavuuden näkökulmasta ja edellyttää teoriaopetusta suoritettavaksi myös läsnäolo-opetuksena. Ajo-opetuksen toteuttamiseen on kannatettavaa tuoda nykyistä enemmän väljyyttä mahdollistamalla oppilaan tarpeisiin kohdistuvaa ajo-opetusta monimuotoisesti niin taajama- kuin maantiepäristöissä sekä opetusajoneuvoilla että ajo-simulaattorilla ilman tarkkoja sisältövaatimuksia opetuksen toteuttamisesta. LIITU vastustaa henkilöauton ajokorttiin vaadittavasta vaikeiden olosuhteiden ajo-opetuksesta luopumista. LIITU ehdottaa, että liukkaalla ajamisen opetusta voitaisiin antaa myös ajosimulaattorilla vaihtoehtona ajoharjoitteluradalla tapahtuvalle opetukselle. Teoria- ja ajo-opetuksen antaminen vaihtoehtoisesti teknisen käyttöyhteyden avulla laajentaa opetuspalveluiden tarjontaa antaen kuluttajalle mahdollisuuksia valita hänelle parhaiten soveltuva ajotaidon hankkimistapa.

LIITU katsoo, että liikenneturvallisuussyistä johtuen ajo-opetuksen antamisen lisäksi myös teoriaopetuksen antamista on säänneltävä lupavaatimuksin. Ajokorttiin tähtävän opetuksen antamisen edellytyksenä on oltava joko autokoululupa tai opetuslupa tai moottoripyörän ajotaidon harjoittelemiseksi harjoituslupa.

LIITU kannattaa opetusajoneuvon lisäpoljinvaatimuksista luopumista, mutta esittää jarrupoljinta vaadittavaksi kuljettajantutkinnon ajokokeessa käytettävässä ajoneuvossa nykyisten vaatimusten mukaisesti. Ajokokeen tilanne ei ole yhtä ennalta arvattava kuin ajo-opetustilanne. Autokoulussa ajo-opetusta tullaan antamaan joka tapauksessa lisäpolkimilla varustetulla ajoneuvolla. Mahdollinen kasvava vahinkoriski on opetuslupaopetuksessa ja erityisesti tilanteissa, joissa vastapuolena on suojaamattomampia tienkäyttäjiä. LIITU pitää kannatettavana, että polkimien asentaminen ei edellyttäisi muutoksastusta. Jos lisäpoljinvaatimus päätetään säilyttää, niin poljinvaatimus on oltava opetustavasta riippumatta sama kaikille.

LIITU kannattaa, että ajo-opetuksen antaminen ammattimaisesti tai kaupallisesti rahallista korvausta tai muuta vastiketta vastaan tapahtuisi autokoululuvalla, jolloin opetuslupa oikeuttaisi muuhun kuin ammattimaiseen tai kaupalliseen ajo-opetukseen.

LIITU kannattaa opetussuunnitelmien viranomaisvahvistamisesta luopumista.

26.6.2017

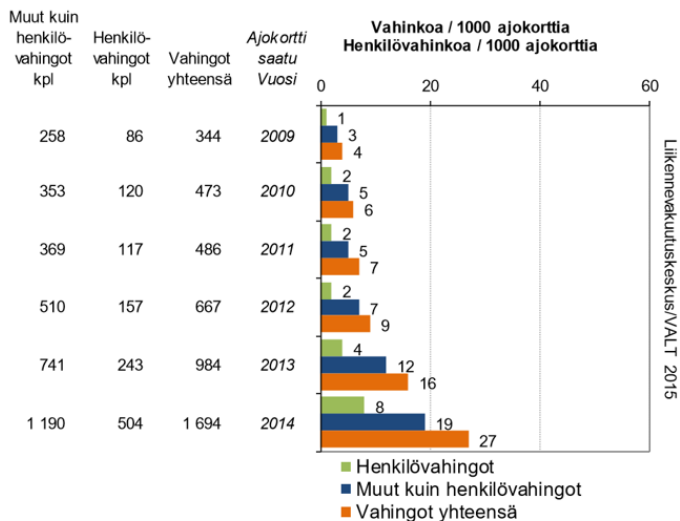
Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



LIITU vastustaa ajokorttiluokakohtaisesta opetuksesta luopumista. Ehdotetulla kertaluonteisella turvallisuuspainotteisella neljän tunnin koulutuksella ajokorttiluokasta riippumatta on vaikeaa tai jopa mahdotonta kohdentaa kuljettajan ikään ja ajoneuvoluokkaan liittyvää turvallisuustietoutta ajantasaisesti. Jos ehdotettu muutos toteutetaan, niin LIITU ehdottaa turvallisen ajamisen perustietoja käsittelevää koulutusvaatimusta ajokorttiluokakohtaisesti myös traktorin ajokorttia suoritettaessa.

Ajoharjoittelu B-luokassa

Luonnoksessa ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä B-luokassa ehdotetaan laskettavaksi 16 vuoteen pitemmän ajan varaamiseksi ajokokemuksen kerryttämiseen turvallisissa olosuhteissa. **LIITU huomauttaa, että Suomessa on jo käytössä valvotun ajo-opetuksen malli, joka on jaksotettu kahteen osaan ajokokeen jälkeen. Nykyinen järjestelmä toimii tehokkaasti ja tukee vahvasti uusien kuljettajien vahinkoriskin nopeaa alenemista.** Kuvassa liikennevakuutuksesta korvatut vahingot, jotka vähenevät ajokokemuksen myötä. Ensimmäisenä ajovuotenaan 2014 uudet kuljettajat aiheuttivat 27 vahinkoa / 1000 ajokorttia kohden. Jo toisena ajovuotena uusien kuljettajien vahingot laskevat 16 / 1000 ajokorttia. Vahinkoriskin alenema voimistuu vielä kolmantena ajokokemusvuonna tasaantuen tämän jälkeen (Lähde LVK).



Valvotun ajamisen turvallisuushyödyistä on myönteisiä tuloksia, mutta osa tuloksista on myös ristiriitaisia tai kielteisiä. Trafin julkaisussa 6/2016 mainitaan turvallisuushyödyistä seuraavaa:

Norjassa valvotun ajamisen ikärajan laskeminen 17 vuodesta 16 vuoteen ei johtanut suurempaan ajamisen määrään. Kuitenkin heillä, jotka olivat harjoitelleet määrällisesti paljon, todettiin alhaisempi onnettomuusriski.

Ranskassa viimeisin tutkimus valvotun ajamisen hyödyistä osoittaa siihen osallistuneiden uusien kuljettajien olleen useammin mukana onnettomuuksissa (verrokkiryhmään verrattuna). Tutkijat ovat esittäneet selityksiksi mm. riittämätöntä oppimistilanteiden määrää, uuden kuljettajan liiallista riippuvuutta valvojasta, liian vähäistä ajoharjoittelun määrää sekä valvojan huonoa liikennekäyttäytymistä.

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



Saksassa on havaittu, että valvottua ajoharjoittelua hyödynsivät enemmän perheet, joissa koulutustausta oli keskimääräistä korkeampi. Eron todettiin kuitenkin tasaantuvan valvotun ajoharjoittelumahdollisuuden ollessa kauemmin käytössä.

Alankomaat otti valvotun ajamisen käyttöön vuonna 2011. Noin kolmasosa ajokortin hakijoista hyödyntää mahdollisuutta. Selvitysten mukaan valvotusti ajaneiden uusien kuljettajien onnettomuusaste oli merkittävästi alhaisempi kuin perinteisellä autokoulumallilla ajokorttinsa suorittaneilla uusilla kuljettajilla. Yksilölliset erot valvotun ajamisen määrässä olivat kuitenkin niin merkittävät, että ei voitu sulkea pois sattuman mahdollisuutta onnettomuusasteen eroon näiden kahden ryhmän välillä.

Järjestelmää muuttamalla emme voi varmuudella tietää mihin lopputulokseen Suomessa päädyttäisiin. Ajo-opetuksen aloittamisen ikäraja on jo kertaalleen laskettu Suomessa 17,5 vuodesta 17 vuoteen. Tämä ei ole vaikuttanut opetuslupaopetuksessa merkittävään ajo-opetuksen aloittamisen aikaistamiseen. LIITU ei kannata ajo-opetuksen aloittamisien alentamista näin puutteellisilla perusteluilla.

LIITU ei kannata opetusluvan myöntämisen vaatimuksien keventämistä. LIITU ehdottaa opetuslupaopettajan kokeen ja opettajan rikostaustaa koskevan soveltuvuusvaatimuksien säilyttämistä.

Auton B-luokan ajokortin suorittaminen yksivaiheiseksi

LIITU vastustaa B-luokan ajokortin suorittamisen yksivaiheisuutta.

Suomessa henkilöauton ajokortin suorittaminen on ollut monivaiheinen 1989 vuoden lopusta alkaen. Ajoneuvohallintokeskuksen vuonna 2003 teettämän seurantatutkimuksen yhtenä tuloksena todettiin, että nuorten sekä uusien kuljettajien riski joutua kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen oli laskenut 90-luvun alusta sen puoliväliin saakka vakiintuen 2000-luvun alun tasolle. Henkilöauton kuljettajaopetusta uudistettiin viimeksi vuoden 2013 ajokorttilain voimaan tulon yhteydessä, jolloin kaksivaiheinen kuljettajaopetus muuttui kolmivaiheiseksi sisältäen perus- ja harjoitteluvaiheen sekä syventävän vaiheen opetuksen. Opetustuntien määrä kasvoi ja opetussisältöihin tuli uusia painotuksia. Opetusmenetelmissä korostettiin opiskelijoiden omaa aktiivisuutta ja myös itseopiskelu kirjattiin selkeämmin opetussuunnitelmaan. Trafín seurantatutkimus 11/2016 osoittaa kuljettajaopetusuudistuksen kolmivaiheisuuden voimistaneen uusien kuljettajien onnettomuuksien vähenemää, koska myönteinen onnettomuuskehitys kiihtyi. **Huomioitavaa on, että rikkomusmäärien vähenemä oli suurempi autokoulussa opetuilla kuin opetusluvalla opetuilla ja miehillä suurempi kuin naisilla. Suurin rikkomusmäärän vähennys oli 18-vuotiailla autokoulussa opetuilla miehillä.** Ennen uudistusta liikenne rikkomuksia suhteessa ajokortillisiin oli useammin autokoulussa opetuilla, uudistuksen jälkeen opetusluvalla opetuilla.

Luonnoksessa ehdotetaan, että nykyiset kuljettajantutkinnon jälkeen suoritettavat vaiheet ehdotetaan korvattaviksi ennen tutkintoa suoritettavalla koulutuksella, jonka keskeisenä sisältönä olisi vahvistaa valmiuksia liikenteen vaaratilanteiden ja niihin johtavien tekijöiden tunnistamisessa ja välttämässä. LIITU katsoo, että ennen kuljettajantutkintoa suoritettava opetus tähtää aina tutkinnossa mitattavien taitojen harjoitteluun. Ehdotuksen mukaisessa toteutusmallissa menetettäisiin koulutuksen tarkoituksenmukaisuus ja nykyisen järjestelmän myönteiset liikenneturvallisuusvaikutukset.

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



LIITU ehdottaa nykyisiä harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen osioiden säilyttämistä ajokokeen jälkeen. LIITU ei kannata syventävän vaiheen liukkaan kelin ajoharjoittelurataopetuksesta luopumista. Ehdotamme vaihtoehtoisesta ajoharjoittelun toteuttamista ajo-simulaattorilla.

CAP-Group Oy:n kuljettajaopetuksen kokeilussa syventävän vaiheen koulutuksessa käyttöönotettu ajo-simulaattori tarjoaa kannustavia kehittämisideoita. Toinen simulaattorikokeilun kohteista oli B-luokan ajokorttiin tarvittavien syventävien opintojen siirtäminen simulaattorille perinteisen liukasrataopetuksen vaihtoehtona. Kokeilussa oli tutkimusasetelmana vertailu näiden kahden järjestelyn välillä. Syventävän vaiheen harjoituksia ei seuraa mitään näyttökokeita, joten opetuksen tuloksellisuutta mitattiin oppilaiden itsearvioilla oppimistavoitteiden saavuttamisesta.

Oppilaiden arvioissa menetelmien välillä on vain pieni ero, joka jää selvästi tilastollisen satunnaisvaihtelun rajoihin. Menetelmillä ei ole yleistä paremmuutta toisiinsa verrattuina.

Yksittäisten tavoitteiden saavuttamisessa on puolestaan selviäkkin eroja. Kummallakin menetelmällä on vahvuuksia toiseen verrattuna, mutta summattaessa arvioinnin vahvuudet kompensoivat toisiaan.

Liukasradan erottuvia vahvuuksia ovat, että opitaan tunnistamaan liukkauden aiheuttavia riskejä, sovittamaan ajonopeus olosuhteisiin ja etenkin opitaan ajoneuvon hallintaa liukkaalla ajettaessa. Vahvuudet liittyvät ajoneuvon käsittelyyn liukkaalla ajoradalla eli juuri siihen, mitä liukasradalla harjoitellaan.

Simulaattorin vahvuutena on etenkin ”opin toimimaan onnettomuuspaikalla”, mikä liittyy ajoneuvon käsittelyä laajemmin liikennetaitoihin.

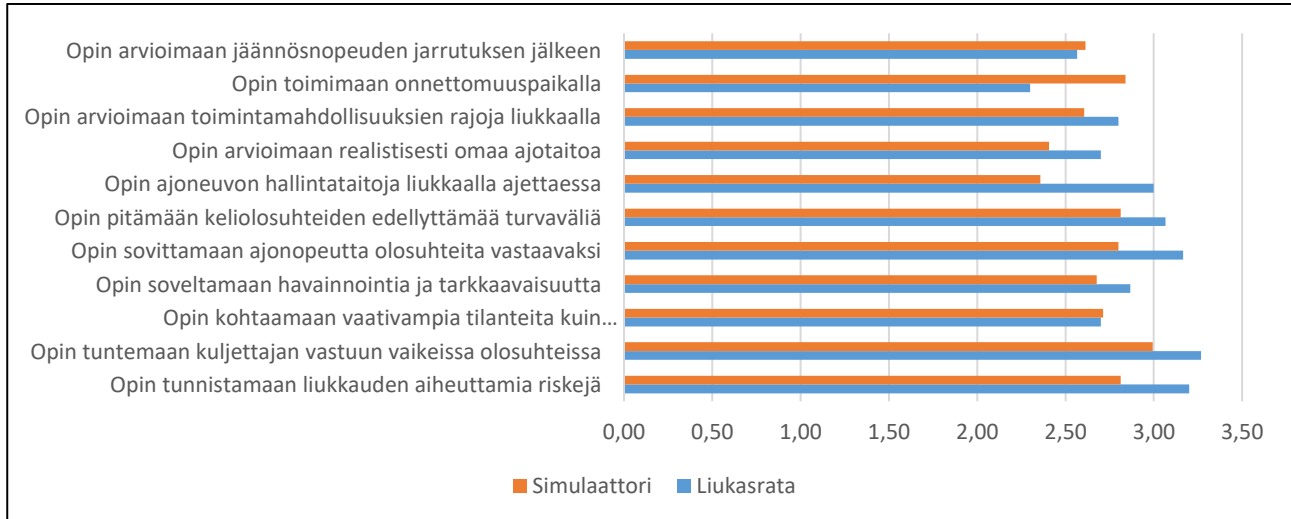
Kuvio alempana havainnollistaa vertailun tuloksia. Kuviossa on ylimpänä ne tavoitteet, joissa simulaattorin arviot ovat ratapisteitä korkeampia ja muut arviot ovat sitten niitä, joissa rataharjoitteille on annettu hieman korkeampia arvioita. Rataharjoittelu on saanut verrokkiaan korkeampia pisteitä useamman tavoitteen kohdalla kuin simulaattori. Tämä ei ole yllättävää, koska syventävien opintojen tavoitteet on määritelty ajankohtana, jolloin tarjolla oli vain liukasrata eli tavoitteet on räätälöity rataharjoittelua varten.

Simulaattorin mahdollisuudet liittyvät vaikeiden olosuhteiden tuomisessa liikennetilanteisiin, joissa on otettava huomioon myös muiden tienkäyttäjien toiminta. Tätä liikennetilanteiden hallintaa vaikeissa olosuhteissa ei esiinny syventävien opintojen tavoitteena liukasradalla, koska siellä ei ole muuta liikennettä, joka synnyttäisi liikennetilanteita.

Yleistäen voidaan todeta, että liukasradalla harjoitellaan ja opitaan ajoneuvon käsittelyä, kun taas simulaattorissa harjoitellaan ja opitaan liikennetilanteiden hallintaa vaikeissa olosuhteissa.

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



Kuvio oppilasarvioiden keskiarvoista simulaattorissa ja liukasradalla.

Kuviosta voidaan lukea paitsi palkkien pituuseroista näkyvät erot menetelmien välillä, myös palkkien kokonaispituudesta näkyvä menetelmien yhtenäisyys: erot ovat pieniä kokonaispituuteen verrattuna.

Oppilaiden kommenttien valossa syventävältä vaiheelta odotetaan auton käsittelytaitojen harjaannuttamista. Sitä tavoitellaan myös liukasradalla. Simulaattorin mahdollisuudet ja vahvuudet ovat kuitenkin laajemmat. Oppimistavoitteet tulisi mukauttaa näihin mahdollisuuksiin, jolloin harjoitukset monipuolistuisivat ja simuloisivat aidosti liikennetilanteiden hallintaa vaikeissa olosuhteissa.

LIITU kannattaa uusien kuljettajien tiukemman rikkomus seurannan tehostamista lisäkoulutuksella.

B-luokan vähimmäisikä

LIITU kannattaa B-luokan ajokortin vähimmäisiän säilyttämistä 18 vuodessa. LIITU suhtautuu kriittisesti poikkeuslupakäytännön muuttamiseen ehdotetusti. Kysymyksessä on kuitenkin uusi ja nuori kuljettaja, jonka kokonaisvahinkoriski on korkea.

Moottoripyörän ajokortit ja ajoharjoittelu moottoripyörällä

LIITU ehdottaa moottoripyöräkortin hankkimiseksi säilytettäväksi nykyistä järjestelmää. Moottoripyörän ajokortin korottamiseksi ehdotamme säilytettävän nykyistä järjestelmää ja otettavaksi rinnalle käyttöön pelkkä kokeiden suorittamisen vaihtoehto.

LIITU kannattaa harjoitusluvalla alle 18-vuotiaiden harjoitteluun sisällytettäväksi harjoittelun ohjausta.

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



AM-luokka

LIITU muistuttaa, että AM-luokan opetusvaatimuksilla on ollut selviä turvallisuusvaikutuksia. Kuolleiden mopoilijoiden määrä on puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja loukkaantuneiden määrä on laskenut kolmanneksella. Ehdotus opetusvaatimuksen poistamisesta heikentäisi AM-luokan myönteistä turvallisuuskehitystä. LIITU ehdottaa AM-luokan ajokorttien hankkimiseksi säilytettäväksi nykyistä järjestelmää ja mopon ajokokeeseen lisättäväksi liikenteessä ajamisen arvioinnin.

Traktorit

LIITU ehdottaa ajokorttiluokakohtaista teoriaopetusta traktorin ajokortin saamiseksi ennen teoriakokeen suorittamista ja ajokokeeseen sisällytettäväksi käsittelykokeen sekä liikenteessä ajamisen arvioinnin.

Autokoululupa

LIITU kannattaa autokoulun pitämisen säilyttämistä luvanvaraisena.

Ajo-opetuspalvelujen saatavuus tutkintojärjestelmässä

Nykyisen kaltainen ajokoe mittaa kapea-alaisesti ajoneuvon käsittelyn ja liikennetilanteiden hallintaa. Tämä kannustaisi tutkintopainotteisessa järjestelmässä hankkimaan osaamista vain kokeen läpäisemiseksi eikä turvallisuuden kannalta tärkeiden sisältöjen opetukseen, koska näitä ei kokeessa mitattaisi.

Kuljettajakoulutusalan toimintaympäristön muutoksessa on tapahtunut ketjuuntumisen seurauksena palvelujen keskittymistä suurempiin seutukuntiin. Kuljettajaopetuksen määrän vähentäminen ja rakenteen yksinkertaistaminen kuljettajantutkinnon ajokoetta kehittämättä, kiihdyttäisi ajo-opetuspalvelujen vähenemistä pienemmiltä seutukunnilta. Ajokortin hankkiminen opetusluvalla ei ole esim. Lapin maakunnassa niin varteen otettava ajokortin hankkimismuoto, kuin muissa maakunnissa.

Tutkintopainotteinen ajokortin hankkiminen vaikeuttaisi nykyisestä kuluttajan ajo-opetuspalvelujen saatavuutta harvaan asutuilla seutukunnilla ja lisäisi välillisesti kustannuksia.

Maakunta	15-19 -vuotiaiden ikäluokan koko	Voimassaolevien opetuslupien määrä suhteutettuna 15-19-vuotiaiden ikäluokan kokoon %
koko maa	301171	9,1
Uusimaa	86575	8,2
Varsinais-Suomi	25807	7,4
Satakunta	12012	9,1
Kanta-Häme	10008	11,0
Pirkanmaa	26819	7,7
Päijät-Häme	10943	9,2
Kymenlaakso	9583	9,6
Etelä-Karjala	6799	13,0
Etelä-Savo	7777	9,3
Pohjois-Savo	13617	10,7
Pohjois-Karjala	8996	13,1
Keski-Suomi	15278	12,1
Etelä-Pohjanmaa	11303	10,4
Pohjanmaa	10272	10,0
Keski-Pohjanmaa	4186	11,4
Pohjois-Pohjanmaa	25634	9,1
Kainuu	4057	8,2
Lappi	9907	5,4

Voimassaolevien opetuslupien määrät (Lähde Trafi) suhteutettuna maakunnittain ikäluokan 15-19 -vuotiaiden kokoon (Lähde Tilastokeskus).

26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



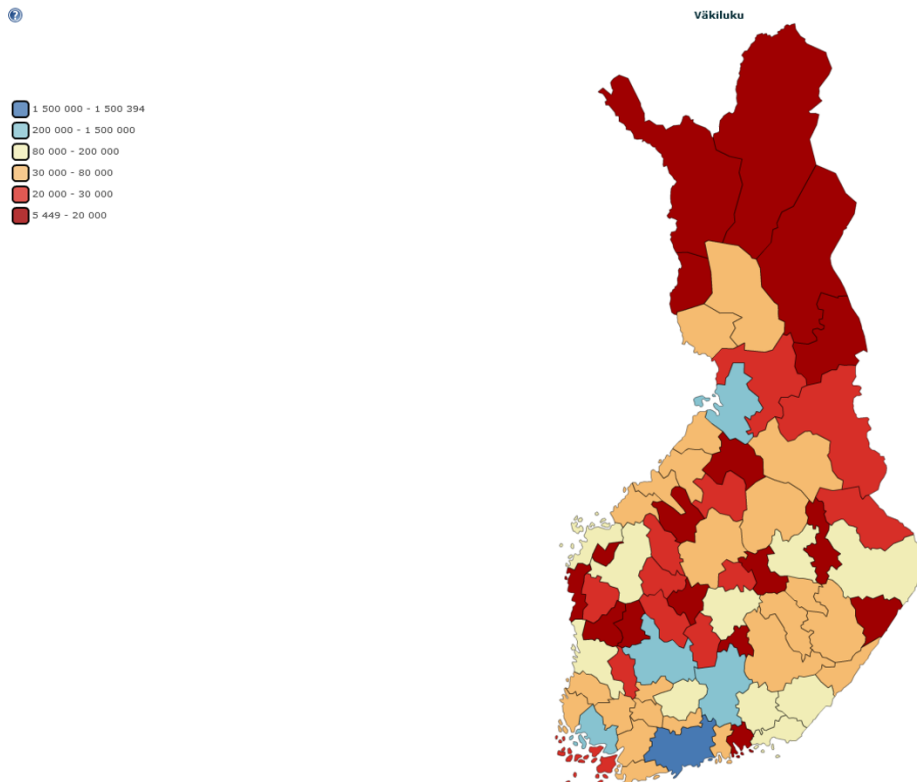
Taloudelliset vaikutukset kuljettajakoulutuslalle

Kuljettajakoulutusalan toimintaympäristön muutos, ketjuuntuminen, palvelujen keskittyminen, digitalisaation hyödyntäminen ja kokeilujen kautta saavutettu toiminnan tehostaminen ohjaa markkinoilla kuluttajahintaa alaspäin. Opetuslupaopetus on perhesidonaisuuden poistamisen ja sääntelyn väljentämisen jälkeen 2014 muodostunut todelliseksi vaihtoehdoksi autokouluakin edullisemmaksi ajokortin suorittamisvaihtoehdoksi. Ennen ajokorttilain 2013 ja 2014 muutoksia vuosina 2002-2012 voimassaolevia opetuslupia oli vuositasolla keskimäärin n. 8500. Trafin tilastojen mukaan voimassa olevia opetuslupia oli vuonna 2015 jo 26446.

Ajokorttien suorituskäärät ovat vuositasoilla pysyneet hyvin tasaisina ja samaan aikaan kuljettajakoulutusalan liikevaihto on laskenut viimeisten kolmen vuoden aikana noin 10 %. Laskevan markkinan taustalla ovat muun muassa hinnan alentuminen ja opetuslupaopetuksen suosion kasvu.

Toteutuessaan ehdotetusti ajokorttiopetuksen muutokset heikentäisivät merkittävästi kuljettajakoulutusalan yritysten toimintaedellytyksiä ja työllistämismahdollisuuksia. Jos esitetty toteutuu muutoksitta niin, kuljettajakoulutusalan liikevaihdon arvioidaan pienenevän noin 40 %. Samalla on vaarana menettää noin 800 työpaikkaa.

Ajo-opetuspalvelut keskittyisivät yli 30 000 asukkaan seutukunnille. Isommillekin seutukunnille syntyisi aluekohtaisia eroja. Pienemmiltä seutukunnilta (punaiset) yritystoiminta häviäisi kokonaan (Karttalähde Tilastokeskus).



26.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi



Yhteenveto

Ajokortin hankkimisjärjestelmän tehtävänä on varmistaa, että ajo-oikeuden saavalla henkilöllä on riittävät valmiudet selviytyä liikenteessä. Hyvässä järjestelmässä tavoitteet, koulutusprosessi, tutkinto ja opettajien osaaminen ovat tasapainossa keskenään. Nyt lausunnolla olevassa ehdotuksessa kuljettajakoulutuksen uudistamisen tavoitteet ja lähtökohdat eivät tarkastele järjestelmän kehittämistä kokonaisuudessaan.

Suomalaista ajokortin hankkimisjärjestelmää on kehitetty pitkäjänteisesti tutkimustietoon ja ajamisen sekä oppimisen teorioihin nojautuen. Erityisesti henkilöauton ajokortin monivaiheinen suorittamismalli on esimerkki, joka on syntynyt kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän yhteisestä kehittämisestä. Kuljettajaopetuksesta on muodostunut laajin ja kattavin liikennekasvatuksen kanava Suomessa. Koska uusien kuljettajien vahinkoriski on korkea ja liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma, on kuljettajakoulutusjärjestelmän muuttamiselle oltava aina vahvat perusteet. Järjestelmää on kehitettävä turvallisuusnäkökulmaa painottaen moniammatillisena yhteistyönä. Hyviin lopputuloksiin päästään kehittämällä järjestelmää vähin erin kokeilujen ja tutkimuksen avulla.

Sampsa Lindberg
toiminnanjohtaja
Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry