Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry

Hirvijärventie 37

11710 RIIHIMÄKI

LAUSUNTO LVM:N EHDOTUKSESTA AJOKORTTILAIKSI

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry:n jäsenet esittävät nyt lausunnolla olevaan lakiuudistukseen seuraavaa: Lakiuudistus toteutuessaan palauttaa  nuorten liikenneturvallisuuden 1980 –luvun tasolle. Yksi liikennekuolema maksaa yhteiskunnalle **n. 2,8 miljoonaa euroa**. Liikenneonnettomuudet ovat johtava kuolinsyy EU:ssa. Euroopan turvallisuusneuvosto ETSC:n raportin mukaan nollatoleranssi alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen, ylimääräinen harjoittelu vaaratilanteiden havainnoimiseen ja porrastetut ajokorttijärjestelmät tulisivat olla normeja Euroopassa, jotta nuorten kuljettajien suurta onnettomuusriskiä saataisiin vähennettyä.

Vuosikymmenien aikana on maahamme rakennettu kansainvälisesti arvostettu ja toimiva kuljettajien koulutusjärjestelmä. Nuorten ajokorttikoulutuksen kehittäminen on perustunut perusteellisesti tutkittuun tietoon mm. oppimisesta, asenteista, nuoren minä –kuvan kehittymisestä, ryhmäkäyttäytymisestä ja monesta muusta turvallisen ajotaidon oppimiseen vaikuttavista tekijöistä. Tutkittuun tietoon perustuvat koulutusuudistukset ovat merkittävästi parantaneet nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymistä.

Maahamme rakennettiin 1990- luvun alussa ”liukasrataverkosto” ympärivuotiseen käyttöön pääosin kuntien ja valtion sijoittamalla alkupääomalla. Kalliisti rakennetut ajoharjoitteluradat ovat vaatineet korjausinvestointeja vuosittain, jotka on tehty pääosin lainarahoituksella. Ratojen myötä meillä siirryttiin II-vaiheiseen kuljettajaopetukseen ja otettiin käyttöön ajoharjoitteluradoilla toteutettava Ennakoivan ajon koulutus, jota 1994 tehostettiin pimeäajokoulutuksella. Tämä koulutusuudistus vähensi nuorten riskikäyttäytymistä vaikeissa ajo-olosuhteissa. Tätä ajan kuluessa kehitettyä ja toimivaksi viritettyä koulutusjärjestelmää ei pidä missään tapauksessa romuttaa. Liukkaalla ajamisen taitoa ja tuntumaa sekä oikeata toimintaa ei voi yhtä autenttisesti oppia nykyisin Trafin kokeilulupana hyväksymällä simulaattoriopetuksella. On myös järjetöntä resurssien tuhlausta, ellei liukasratoja jatkossa hyödynnetä täysimääräisesti kuljettajakoulutuksessa.

**Lakiuudistuksen tekstissä esiintyy useissa kohdissa maininta: ”Uudistuksella pyritään alentamaan ajokortin hintaa”. Toteutuessaan tämä uudistus tekee Trafin ja Ajovarma Oy:n toiminnasta ”rahastusrobotin”, jolla rahastetaan nuoria ja heidän huoltajiaan hylättyjen tutkintojen kautta.** Tässä yksi esimerkki tuon tahon hinnoittelusta: Mopo-oppilaita on tänä keväänä ollut parhaimmillaan Trafin Ajovarma Oy:lle kilpailuttamassa käsittelykokeessa kerrallaan 11 nuorta. Tutkinnot ottaa vastaan yksi tutkinnon vastaanottaja. Näiden 11 nuoren käsittelykoe kestää kaikkine paperitöineen 40 minuuttia. Jokainen kokelas maksaa vajaan 4 minuutin tutkintoajasta **28 €**. Yhteensä 40 minuutin tutkinto tuottaa järjestäjille **308 €**, maksuun ei sisälly alv:ia.  Autokouluyrittäjä veloittaa mopo-oppilaan ajo-opetuksesta nykyisin **40 – 65 €** / tunti riippuen kilpailutilanteesta. Tähän tuntihintaan sisältyy ammattitaitoinen liikenneopettaja, hänelle opetusajoneuvo, radioyhteys, oppilaalle ajovarusteet ja mopo. Lisäksi tuo tuntihinta sisältää vielä 24 % alv:ia.

Kuljettajatutkintoihin on saatava todellinen valinnanvapaus asiakkaalle. Tutkinnon järjestäjiä pitää olla useampia, jotta saadaan tutkinnot järkevän hintaisiksi. Lakiehdotuksen vaatimus tutkinnon kehittämisestä vaatii jo nykyisin ajokokelaalta ”haamukäyttäytymistä”, jotta hänen ajokoe hyväksytään. Katsotaan tyhjiä kevyenliikenteen väyliä vielä kerran päätä kääntämällä. Onko meillä kohta ”haamuraitiovaunut” tutkintopaikkakunnilla tms?

Esityksessä puhutaan kuljettajatutkinnon kehittämisestä. Missään ei kuitenkaan ole kerrottu tai esitetty miten tämä toteutetaan niin, että saavutettaisiin tavoite. Koska tuo toteutus puuttuu esityksestä, ei voida romuttaa nykyistä ainoaa mahdollista vaikutuskanavaa eli ammattitaitoisen liikenneopettajan käymää vuorovaikutusta opetustilanteissa nuoren kanssa.

Tutkinnon on turvattava ja varmistettava uusien kuljettajien oikeanlainen suhtautuminen ja asennoituminen liikenneturvallisuuteen. Nykyinen hyväksytty kuljettajantutkinnon ajokoe perustuu lähes täysin tekniseen suoritukseen, eikä sillä pystytä kartoittamaan nuoren riskikäyttäytymistä. Teknisen virheen takia hylätty ajokokelas on harvoin se liikenteen riskikäyttäytyjä. Toisaalta teknisesti taitava kuljettaja osaa näytellä ajokokeen hyväksytysti. Opetussuunnitelmaan perustuvalla opetuksella, joka sisältää ammattitaitoisen ”vaikeissa ajo-olosuhteissa ajamisen” opetuksen ajoharjoitteluradalla, pystytään kartoittamaan ja vaikuttamaan nuoren riskikäyttäytymiseen.

Suunniteltu riskientunnistamiskoulutus on annettava kokelaalle vasta tutkinnon jälkeen -määritellyssä lyhyen ajan kuluessa. Siihen on sisällytettävä riittävä määrä harjoittelua liukkaissa olosuhteissa. Koulutus on toteutettava ympärivuotisesti toimivilla ajoharjoitteluradoilla, eikä sitä voida kokonaan korvata simulaattorilla, josta puuttuu se oikea ajotuntuma. Pimeäajo voidaan edelleen suorittaa simulaattorilla, jossa toteutuu pedagogisesti oikein asiaan liittyvä toiminta. Siinä ajotuntuma ei teknisesti ole merkittävässä roolissa.

Esitys toteutuessaan hävittää maastamme valtaosan maaseudulla toimivista autokouluista. Palataan opetuslupaopetuksen alkuaikoihin, jolloin perusteltiin tätä opetustapaa pitkillä matkoilla autokouluun.

Hylätyn tutkinnon jälkeen on määrättävä riittävä määrä opetusta autokoulussa. Tämä on yleinen käytäntö niissä maissa, joissa on tämä tutkintopainotteinen lainsäädäntö.

Digitaalitekniikan hyväksikäyttö soveltuisi mainiosti esim. simulaattorilla suoritettavaan teoriakokeeseen.

A-ajokorttiluokkien käsittelykoe on säilytettävä, ja sen voisi kustannusten minimoimiseksi ottaa vastaan ammattitaitoinen liikenneopettaja opetuksen jälkeen. Harjoittelulupa A-luokissa on poistettava. A –luokkien korotuksiin on sisällytettävä nykyinen opetusmalli (2+5) ja se vaadittaisiin vain kerran.

Mopo-opetukseen on sisällytettävä liikenneopettajan ohjaama käsittelyopetus, ajo-opetus liikenteessä ja käsittelykoe. On perusteltua sisällyttää myös tähän luokkaan tutkinnon vastaanottajan valvoma ajokoe. Mopo-opetuksen myötä, johon sisältyy pakollinen ajo-opetus liikenteessä, on kiistaton näyttö siitä, että mopoilijoiden liikenneturmat ovat vähentyneet todella merkittävästi.

Lakiehdotukseen sisältyvä opetuslupaopetuksen perheen ulkopuoliset 3 oppilasta 3 vuodessa on nimenomaan sitä ”HARMAATA TALOUTTA”, joka lakiesityksestä on poistettava. Näillä nykyisinkin maksatetaan opetuslupa perheenkin omien perheenjäsenten koulutuskulut. Tämä kahden opetuslupaopettajan käytäntö moninkertaistaa tämän ”harmaan talouden”, eikä sitä pystytä valvomaan. Sosiaalisessa mediassa tästä on paljon esimerkkejä. Tämä opetustapa on tehnyt kannattamattomaksi alan yritystoiminnan ja opetuslupien osuus on jo nyt n. 35 % paikkakunnasta riippuen. Opetuslupaopettajalta pitää vaatia teoriakoe ja lisäksi ajokoe. Opetusajoneuvossa on oltava opettajalla vähintään jarrupoljin. 2013 aloitettu yhteisopetusmalli oli toimiva ja kaikkien osapuolten kannattama. Se malli on otettava takaisin käyttöön, jos halutaan rakentaa yhteisopetusta.

Kuljettajakoulutuksen turvallisen liikennekäyttäytymisen laadullista tavoitetta ei voida saavuttaa kuin osittain ajokilometrien määrällä. Ammattinsa osaava liikenneopettaja pystyy vaikuttamaan asenteisiin, nuoren minä –kuvan kehittymiseen, ryhmäkäyttäytymiseen ja moneen muuhun turvallisen ajotaidon laadullisiin tavoitteisiin.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry

 Toivo Ikonen

puheenjohtaja