

Asia: VN/8292/2021

Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Lausunnonantajan lausunto

Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

KANNATAMME ENITEN KULJETTAJAKOULUTUKSEN KEHITTÄMISTÄ JA AJOKIELTOKOULUTUKSEN LAAJENTAMISTA AM-LUOKKIIN

Tutkintopainotteisesta järjestelmästä tulisi siirtyä takaisin opetuspainotteiseen kuljettajakoulutukseen. Koulutusta tulisi kehittää ensisijaisesti opetusta lisäämällä. Opettajajohtoista opetusta pitää olla enemmän sekä liikennesääntöjen ja vastuullisen kuljettajan perustaitojen opettelemiseen että liikenteen riskikäyttäytymisen syistä ja seurauksista kertomiseen. Arviomuistiossa kerrotun perusteella opetusta ei lisittäisi jottei hinta muodostu liian kalliiksi. Teoriaopetuksen lisääminen ei nosta hintaa kovin paljoa, sillä se kyetään antamaan kustannustehokkaasti ryhmäopetuksena joko fyysisessä tai virtuaalisessa luokkatilassa. Tämän hetken 4-8 teorituntia on liian pieni määrä. Nyt on nähty, että itseopiskelu ja vapaaehtoisuus ei toimi. Ajo-opetuksen lisääminenkin ei ainakaan kaikilla nostaisi hintaa sillä uusintakokeet vähenisi. Arviomuistiossa pohditaan syvennettäisiinkö EAS vai RTK koulutusta. Molempia olisi hyvä syventää mutta jos on valittava toinen niin EAS-koulutusta laajentamalla saisimme koulutusta kohdennettua heti ensimmäisen kortin suorittamisen yhteydessä jolloin tiedon tarve ja motivaatio opiskeluun on suurimmillaan joka edistää asioiden sisäistämistä merkittävästi. Toissijaisesti, mikäli määrän lisääminen ei ole mahdollista, yksi vaihtoehto voisi olla EAS-koulutuksen tilalle ajokorttiluokkakohdaiset teoritunnit, jolloin mopoikäisille, henkilöautokortti-ikäisille ja moottoripyöräkortin suorittajille olisi omat ajokorttiluokkakohdaiset teoriat. Opetus on tehokkainta kun se on kohdistettu tietyille kohderyhmälle. Teoriaopetuksen antotapojakin voitaisiin täsmentää, eli luetaanko videoteoritunnit lakisääteiseksi opetuksiksi vai itseopiskelukuksi? Opettajat painottavat ryhmäkohtaisen, opettajajohtoisen fyysisessä tai virtuaalisessa luokassa annettavan reaaliaikaisen, vuorovaikutteisen opetuksen tärkeyttä oppimiselle.

Ajokielto-koulutuksessa oppilaat itse esittävät, että riskikäyttäytymiseen toimisi ehkäisevästi kaikkein parhaiten laajempi koulutus ajokortin suorittamisvaiheessa. Tämä tukee opettajien esitystä laajemmasta koulutuksesta. Kannatamme myös tehokkaaksi todetun ajokielto-koulutuksen

ulottamista AM-kortin omaaviin kuten arvioissa esitettiin. Riittävän aikainen puuttuminen voisi katkaista riskikäyttäytymisen jatkumisen tarpeeksi varhaisessa vaiheessa.

Muita mainitsemisen arvoisia: Kannatamme alaikäisen kuljettajan kuljettaman ajoneuvon merkitsemistä jollain tavoin. Merkki kertoo muille liikenteen käyttäjille kuljettajan olevan tuore nuori kuljettaja ja he osaavat mahdollisesti varautua kokemattomuuteen. Tämä saattaa myös ehkäistä kuljettajan riskikäyttäytymistä tiedostaessaan muiden havaitsevan kyseisen merkin. Kannatamme myös ajokiellon vaikutusta seuraavan kortin hankintaan. Esimerkiksi ajokieltoon syyllistynyt AM- tai A1-kortin omaava ei voisi saada henkilöautokorttia ikäpoikkeusluvalla. Kannatamme myös terveystodistuksen/lääkärintodistuksen vaatimusta, mutta siten että se koskee kaikkia kortin hakijoita, ei vain ajokieltoon määrättyjä joka ehdotuksessa nostettiin esiin. Ajokieltoon määrättyillä ei liikenneopettajien ymmärryksen mukaan ole terveydellisiä syitä riskikäyttäytymiselle. Kannatamme tiukempaa otetta havaittuun vilpilliseen toimintaan teoriakokeessa. Henkilön joka syyllistyy siihen tulisi saada vähintään sakko ja mielellään kokeen lykkääminen tietyksi ajaksi. Mikäli ehdotustamme koulutuksen lisäämisestä toteutettaisiin, se voisi jo itsessään vähentää vilppiä.

VÄHITEN KANNATAMME RAJOITUKSIA

Arviomuistiossa puhutaan yöaikakielloista sekä kavereiden kuljettamisen ja alkoholin kuljettamisen kielloista. Emme kannata rajoituksia. Kaikki yöllä ajavat nuoret eivät ole vaaraksi muulle liikenteelle. Mielestämme saavutettu ajo-oikeus tulisi olla yhtäläinen kaikille ja mahdollisten rajoitusten kohdalla olisi erittäin tärkeää miettiä valvontaa ja sen tehokkuutta. Kuka käytännössä valvoo mahdollisia yöajokieltoja, ja mitkä olisi ne hyväksyttävät syyt poiketa rajoituksesta. Onko poliisilla resursseja irroittaa valvontaa siihen yöaikaan?

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

MOPOKORTISSA KOULUTUS VOISI KORVATA KÄSITTELYKOEEN

Mopokorttiin (AM120) tulisi mahdollistaa tutkintopainotteisuuden rinnalle kolmen ajotunnin koulutusmalli. Suorittaja voi valita suorittaako mopokortin tutkinnoilla, vai ajoharjoittelulla. Koulutuslinja ei vaatisi koetta, mikä helpottaisi akuuttia käsittelykoeaika- ja -aluepulaa ja toisaalta opetuksen painottuminen liikenneharjoitteluun parantaisi liikenneturvallisuutta mopoluokissa merkittävästi. Koulutusta voisi järjestää autokoulut ja muut Traficomien hyväksymät toimijat.

OPETUSLUPAOPETTAJALLE KOULUTUS TAI TEORIAKOE

Toinen puuttuva seikka on, että harmaan talouden kitkemiseksi opetuslupaopetus tulisi rajata perhekeskeiseksi ja opettajan tulisi suorittaa teoriakoe tai koulutus, jolla varmistettaisiin riittävät tiedot ajantasaisista liikennesäännöistä ja nuorten kuljettajien keskeisimmistä riskitekijöistä. Myös opetusajoneuvon katsastusvelvollisuus tulisi palauttaa, jotta välttyttäisiin vaarallisilta ajoneuvoilta ja ajokokeita ei tarvitsisi peruuttaa kokeessa huomattun kiinnittämättä jätetyn jarrupolkimen vuoksi. Tutkintojonot ovat muutoinkin jo ruuhkautuneet kasvaneiden hylättyjen kokeiden ja uusintojen myötä.

SIMULAATTORIOPETUKSEN MÄÄRÄ RTK-KOULUTUKSESSA

Kolmantena asiana on, että RTK ajo-opetuksessa saisi jatkossa antaa korkeintaan puolet simulaattorilla. Nykylain epätarkka "vain osin" on johtanut simulaattorituntien määräksi jopa 3,5tuntia neljästä. Traficomien selvitysten perusteella simulaattoriin ollaan pääosin tyytymättömiä, ja autolla ajettuihin RTK-tunteihin pääasiassa tyytyväisiä.

Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Emme kannata rajoituksia. Vain koulutuksella voidaan vaikuttaa henkilön liikenneasenteisiin ja ehkäistä tehokkaasti riskikäyttäytymistä.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

Liikenneopetus ry.

Lausunto kokonaisuudessaan

Kiitämme mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta.

On selvää, että vuoden 2018 Ajokorttilaki on epäonnistunut. Se ei ole edistänyt liikenneturvallisuutta eikä vapaaehtoisuuteen perustuva tarpeellisen koulutuksen oma-aloitteinen ostaminen ole toteutunut. Uudistuksen jälkeen riskihakuisuus nuorten liikennekäyttäytymisessä on tutkitusti kasvanut. Valtaosa oppilaista ostaa vain pakollisen minimimäärän opetusta ja kokeilee onneaan käsittely- ja ajokokeissa. Tämä on johtanut koemenestyksen romahtamiseen ja uusintakokeet ovat ruuhkauttaneet tutkintokonttorit ja kokeisiin joudutaan jonottamaan kohtuuttomia aikoja. Uudistuksella tavoiteltiin myös ajokortin edullisempaa hintaa, joka ei kuitenkaan toteudu sillä tutkintomaksut ovat nousseet ja uusintakokeet nostavat hintaa jopa sadoilla euroilla. Uudistuksessa poistettiin myös terveystodistus/lääkärintodistus ja oppilas voi itse vakuuttaa olevansa terve. Tämä on lisännyt epävarmuutta joidenkin erityistapausten soveltuvuudesta kuljettajaksi. Vapautettu opetuslupaopetus on myös nähty turvallisuusriskinä sillä opettajan soveltuvuutta ja osaamista ei varmisteta riittävän hyvin ja jarrupoljinten ollessa asentamattomana.

Havaituista ongelmista johtuen Liikenneopetus ry lausuu esittämiinne kysymyksiinne seuraavaa:

KANNATAMME ENITEN KULJETTAJAKOULUTUKSEN KEHITTÄMISTÄ JA AJOKIELTOKOULUTUKSEN LAAJENTAMISTA AM-LUOKKIIN

Tutkintopainotteisesta järjestelmästä tulisi siirtyä takaisin opetuspainotteiseen kuljettajakoulutukseen. Koulutusta tulisi kehittää ensisijaisesti opetusta lisäämällä. Opettajajohtoista opetusta pitää olla enemmän sekä liikennesääntöjen ja vastuullisen kuljettajan perustaitojen opettelemiseen että liikenteen riskikäyttäytymisen syistä ja seurauksista kertomiseen.

Arviomuistiossa kerrotun perusteella opetusta ei lisättäisi jottei hinta muodostu liian kalliiksi. Teoriaopetuksen lisääminen ei nosta hintaa kovin paljoa, sillä se kyetään antamaan kustannustehokkaasti ryhmäopetuksena joko fyysisessä tai virtuaalisessa luokkatilassa. Tämän hetken 4-8 teorituntia on liian pieni määrä. Nyt on nähty, että itseopiskelu ja vapaaehtoisuus ei toimi. Ajo-opetuksen lisääminenkin ei ainakaan kaikilla nostaisi hintaa sillä uusintakokeet vähenisi. Arviomuistiossa pohditaan syvennettäisiinkö EAS vai RTK koulutusta. Molempia olisi hyvä syventää mutta jos on valittava toinen niin EAS-koulutusta laajentamalla saisimme koulutusta kohdennettua heti ensimmäisen kortin suorittamisen yhteydessä jolloin tiedon tarve ja motivaatio opiskeluun on suurimmillaan joka edistää asioiden sisäistämistä merkittävästi. Toissijaisesti, mikäli määrän lisääminen ei ole mahdollista, yksi vaihtoehto voisi olla EAS-koulutuksen tilalle ajokorttiluokkakohdaiset teoritunnit, jolloin mopoikäisille, henkilöautokortti-ikäisille ja moottoripyöräkortin suorittajille olisi omat ajokorttiluokkakohdaiset teoriat. Opetus on tehokkainta kun se on kohdistettu tietyille kohderyhmälle. Teoriaopetuksen antotapojaikin voitaisiin täsmentää, eli luetaanko videoteoritunnit lakisääteiseksi opetukseksi vai itseopiskeluksi? Opettajat painottavat ryhmäkohtaisen, opettajajohtoisen fyysisessä tai virtuaalisessa luokassa annettavan reaaliaikaisen, vuorovaikutteisen opetuksen tärkeyttä oppimiselle.

Ajokorttikoulutuksessa oppilaat itse esittävät, että riskikäyttäytymiseen toimisi ehkäisevästi kaikkein parhaiten laajempi koulutus ajokortin suorittamisvaiheessa. Tämä tukee opettajien esitystä laajemmasta koulutuksesta. Kannatamme myös tehokkaaksi todetun ajokorttikoulutuksen ulottamista AM-kortin omaaviin kuten arviossa esitettiin. Riittävän aikainen puuttuminen voisi katkaista riskikäyttäytymisen jatkumisen tarpeeksi varhaisessa vaiheessa.

Muita mainitsemisen arvoisia: Kannatamme alaikäisen kuljettajan kuljettaman ajoneuvon merkitsemistä jollain tavoin. Merkki kertoo muille liikenteen käyttäjille kuljettajan olevan tuore nuori kuljettaja ja he osaavat mahdollisesti varautua kokemattomuuteen. Tämä saattaa myös ehkäistä kuljettajan riskikäyttäytymistä tiedostaessaan muiden havaitsevan kyseisen merkin. Kannatamme myös ajokortin vaikutusta seuraavan kortin hankintaan. Esimerkiksi ajokorttiin syyllistynyt AM- tai A1-kortin omaava ei voisi saada henkilöautokorttia ikäpoikkeusluvalla. Kannatamme myös terveystodistuksen/lääkärintodistuksen vaatimusta, mutta siten että se koskee kaikkia kortin hakijoita, ei vain ajokorttiin määrättyjä joka ehdotuksessa nostettiin esiin. Ajokorttiin määrättyillä ei liikenneopettajien ymmärryksen mukaan ole terveydellisiä syitä riskikäyttäytymiselle. Kannatamme tiukempaa otetta havaittuun vilpilliseen toimintaan teoriakokeessa. Henkilön joka syyllistyy siihen tulisi saada vähintään sakko ja mielellään kokeen lykkääminen tietyksi ajaksi. Mikäli ehdotustamme koulutuksen lisäämisestä toteutettaisiin, se voisi jo itsessään vähentää vilppiä.

VÄHITEN KANNATAMME RAJOITUKSIA

Arviomuistiossa puhutaan yöajakielloista sekä kavereiden kuljettamisen ja alkoholin kuljettamisen kielloista. Emme kannata rajoituksia. Kaikki yöllä ajavat nuoret eivät ole vaaraksi muulle liikenteelle. Mielestämme saavutettu ajo-oikeus tulisi olla yhtäläinen kaikille ja mahdollisten rajoitusten kohdalla olisi erittäin tärkeää miettiä valvontaa ja sen tehokkuutta. Kuka käytännössä valvoo mahdollisia yöajokieltoja, ja mitkä olisi ne hyväksyttävät syyt poiketa rajoituksesta. Onko poliisilla resursseja irroittaa valvontaa siihen yöaikaan?

MUUTAMA TÄRKEÄ ASIA PUUTTUI:

MOPOKORTISSA KOULUTUS VOISI KORVATA KÄSITTELYKOKEEN

Mopokorttiin (AM120) tulisi mahdollistaa tutkintopainotteisuuden rinnalle kolmen ajotunnin koulutusmalli. Suorittaja voi valita suorittaako mopokortin tutkinnoilla, vai ajoharjoittelulla. Koulutuslinja ei vaatisi koetta, mikä helpottaisi akuuttia käsittelykoeaika- ja -aluepulaa ja toisaalta opetuksen painottuminen liikenneharjoitteluun parantaisi liikenneturvallisuutta mopoluokissa merkittävästi. Koulutusta voisi järjestää autokoulut ja muut Traficomin hyväksymät toimijat.

OPETUSLUPAOPETTAJALLE KOULUTUS TAI TEORIAKOE

Toinen puuttuva seikka on, että harmaan talouden kitkemiseksi opetuslupaopetus tulisi rajata perhekeskeiseksi ja opettajan tulisi suorittaa teoriakoe tai koulutus, jolla varmistettaisiin riittävät tiedot ajantasaisista liikennesäännöistä ja nuorten kuljettajien keskeisimmistä riskitekijöistä. Myös opetusajoneuvon katsastusvelvollisuus tulisi palauttaa, jotta välttyttäisiin vaarallisilta ajoneuvoilta ja ajokokeita ei tarvitsisi peruuttaa kokeessa huomattua kiinnittämättä jätetyn jarrupolkimen vuoksi. Tutkintojonot ovat muutoinkin jo ruuhkautuneet kasvaneiden hylätyjen kokeiden ja uusintojen myötä.

SIMULAATTORIOPETUKSEN MÄÄRÄ RTK-KOULUTUKSESSA

Kolmantena asiana on, että RTK ajo-opetuksessa saisi jatkossa antaa korkeintaan puolet simulaattorilla. Nykylain epätarkka "vain osin" on johtanut simulaattorituntien määräksi jopa 3,5 tuntia neljästä. Traficomien selvitysten perusteella simulaattoriin ollaan pääosin tyytymättömiä, ja autolla ajettuihin RTK-tunteihin pääasiassa tyytyväisiä

MITEN MAHDOLLISET RAJOITUKSET TULISI KOHDISTAA:

Emme kannata rajoituksia. Vain koulutuksella voidaan vaikuttaa henkilön liikenneasenteisiin ja ehkäistä tehokkaasti riskikäyttäytymistä.

Anunti Kristiina
Liikenneopetus ry