ITÄ-SUOMEN
LIIKENNEKASVATUS OY

25.01.2018

EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNTA

ASIA: HE 146/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

ASIANTUNTIJALAUSUNTO (Tiivistelmä)

Itä-Suomen Liikennekasvatus Oy

Seppo Asikainen

Yleistä

Hallitus on tehnyt mittavan ajokorttilain uudistamisesityksen. Keskeisinä tavoitteina on liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioiden selkeyttää, keventää, edistää digitalisaatiota, purkaa normeja ja muuttaa ajokorttikoulutuksen sisältöä ja toiminnallisuutta vähentämällä pakollisia opetusmääriä. Tavoite on ylevä ja yhtälön toteutuminen liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta on epäillyttävä. Kaikki lain valmistelusta ja esityksestä annetut lausunnot ovat edellyttäneet nimenomaan liikenneturvallisuustavoitetta. Lain valmistelu on mielestäni tehty hätiköiden ja muiden tavoitteiden kuin liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Esityksestä puuttuu perustelut, eikä olemassa olevia tutkimuksia ole noteerattu. Lisäksi esitys sisältää myös useita ristiriitaisuuksia.

Ajokorttikoulutuksen hintaa halutaan alentaa, mutta toisaalta asiakkaan kustannuksia siirretään kalliisiin järjestelmämuutoksiin, hallinnon uudelleen järjestämiseen, tutkintomaksujen korotuksiin jne. Esityksestä poimittuina lukuina päädytään noin 1 miljoonan euron lisäkustannuksiin. Tutkintopainotteinen malli lisää huomattavasti myös hylättyjen tutkintojen määrää ja tuo sitä kautta kustannuslisää asiakkaalle. Loppulasku asiakkaalle verrattuna nykytilanteeseen on nollasummapeliä.

Ministeriön esityksessä oleva vaikutusarvio on puutteellinen ja osin virheellinen oppilaiden kustannusarvion osalta sekä työllisyyden ja yritysten näkökulmasta. Samoin vaikutusarviossa ei ole riittävästi huomioitu koulutuspalvelujen siirtymistä suurimpiin keskuksiin, jolloin kuluttajien logistiikkakustannukset ja samalla ympäristön tarpeeton kuormitus kasvavat.

Toteuttamisvaihtoehdot

Esityksessä halutaan poistaa opetussuunnitelmat...., jolloin opetuksen sisällöt ja toteuttaminen olisi yrityskohtaista eli noin 600 erilaista variaatiota opetuksen sisällöstä. Mielestäni tämä on korjattava asia. Yhtäläinen OPS, joka takaa samanlaisen pääasioiden sisällön ja jossa kuitenkin on riittävästi yrityskohtaista väljyyttä, on parempi malli.

Mopoluokan koulutuksessa on nykyinen koulutusvaihtoehto ollut sekä kustannusten että liikenneturvallisuuden kehityksen kannalta erittäin onnistunut. Esitys haluaa poistaa pakollisen kolmen tunnin ajo-opetuksen ja korvata sen liikenteessä suoritettavalla ajokokeella. Tämä tarkoittaa käytännössä jyrkkää kustannusten kasvua mm. ns. ajokokeen kokeiluyrityksillä. Ajokokeen hinta vastaa yhtä ajotuntia autokoulussa. *Tältä osin muutos on perusteeton.*

Luopuminen B- ajokortin suorittamisesta useassa vaiheessa....., asiaan liittyy moniulotteisia huomioon otettavia näkökohtia. Riskien hallinnan koulutus on hyvä, mutta sen sijainti perusopetuksen sisällä on vastoin kaikkia tehtyjä tutkimuksia ja muutoinkin ongelmallinen ja kustannuksia lisäävä. Ensinnäkin perusopetuksen sisällä olevasta riskikoulutuksesta häviää sen jatkokoulutuksellinen ajatus. On myös hyvin luultavaa, että riskikoulutuksesta tulee tavallaan normaalia peruskoulutusta, jolla prepataan asiakasta kuljettajatutkintoa varten eli sen keskeinen opetuksellinen liikenneturvallisuuden merkitys vähenee.

Toinen seikka on taloudellinen. Kun nykyjärjestelmässä asiakas tulee vastaavaan koulutukseen pääasiassa omalla autollaan, opettajalla on liukasradalla kuuden oppilaan yhteisryhmä. Yksilöllisesti perusvaiheessa annettavassa riskikoulutuksessa opettaja joutuu tekemään kuusinkertaisen työmäärän yksi oppilas/ tunti/ auto. Jo aikanaan ns. kakkosvaiheen perusteluissa yksi punainen lanka oli, että kokelas tulee liukasradalle nimenomaan omalla autollaan, jolloin hän oppii tuntemaan juuri oman autonsa ominaisuudet jarrutuksissa, luistoissa ja ennen kaikkea pitävyyden tunnistamisessa. Kun ajokorttikoulutukseen sisällytettiin ns. kakkosvaihe 1990- luvulla, autot eivät ominaisuuksiltaan poikenneet juuri muussa, kuin toisissa autoissa oli lukkiintumattomat ABS- jarrut, toisissa taas ei. Nyt on aivan uusi tilanne. Meillä on liikenteessä vielä joitakin ilman ABS- jarrujakin olevia autoja, mutta enemmänkin erilaisin veto- ja ajohallintajärjestelmin varustettuja autoja. Nyt on erityisen tärkeä oppia tuntemaan juuri ne oman auton ominaisuudet myös liukkaalla pinnalla. Kokelas voi uskoa, että hänen autossaan on järjestelmä, joka hoitaa kaiken kuljettajan puolesta. Fysiikan lakeja autot eivät kuitenkaan pysty kumoamaan. Yhä enemmän yleistyvät ympäristöystävälliset kitkarenkaat myös edellyttävät kuljettajalta parempaa "perstuntumaa", jonka voi konkreettisesti todeta vain liukasradan olosuhteissa.

Summa summarum: Riskikoulutuksen paikka tulee olla erillisenä perusopetuksen ja vähintään muutaman *kuukauden ajokokemuksen jälkeen ja liukasratakoulutusta ei voi korvata simulaattorilla. Pimeän ajon* koulutus on simulaattorilla korvattavissa, koska koulutus on enemmän suorituskeskeinen ja ei samalla tavalla edellytä esim. pitävyyden tunnistamista .

Opetuslupaopetuksessa lupa tulisi myöntää esityksen mukaisesti vain lähisukulaisille sekä huoltajuussuhteessa oleville, mutta ei ulkopuolisille. Jo nyt on muutaman vuoden kokemuksella havaittu selkeä harmaan talouden tosiasia.

Opetuksen sisältö ja opetusmäärät

Lähtökohtana pitää olla pääasialliset sisällöt määrittävä opetussuunnitelma. Pakollisen teoriaopetuksen poisjättäminen olisi uusi ilmiö Euroopassa. Opetuksesta puuttuu perusta. Liikennesäännöt tulee olla ensin hallussa, ennekuin niitä voidaan käytännössä ajo-opetuksessa harjoitella. Neljän tunnin liikenteen peruskoulutus on hyvä asia, mutta sen lisäksi pitäisi olla ainakin ajoneuvokohtainen (kaksipyöräiset ja autot) kahden tunnin erityisjakso, jossa paneuduttaisiin ajoneuvotyypin mukaisiin erityiskysymyksiin. Etenkin moottoripyöräpuolella ajamisen fysiikkaan ja sen lain alaisuuksiin tutustumisella olisi selkeä turvallisuuden funktio. Autopuolella mm. ekologiseen auton käyttöön ja taloudellisen ajotavan omaksumiseen käytetty koulutus ei ole turhaa.

Opetusmäärän vähentäminen puoleen ja samalla uusien kuljettajien liikenneturvallisuuden parantuminen tuntuu asialta, jota ei voi ymmärtää. Tämä sotii kaikkia oppimisteorioita vastaan. Meillä on nyt niin hyvä turvallisuuden suuntaus, ettei sitä kannata alkaa riskeeraamaan edes kustannusten halventamisella tai tosiasiassa siirtämisellä hallintojärjestelmiin ja loukkaantuneiden hoitoon.

Simulaattorin käyttö opetuksessa

Simulaattorille on useita hyviä opetussisältöjä, jotka kannattaa opetuksessa hyödyntää ja näin alentaa kustannuksia ja tarjota asiakkaalle opetussisällön laaja-alaistamista. Ajoneuvon peruskäsittely, ajolinjat, kääntymiset sekä pimeän ajo ovat sopivia ja hyviä simulaattorilla tehtäviä asioita. Mutta esim. oikeassa ajo-opetustilanteessa alati muuttuvia tilanteita simulaattorista ei voida taikoa. Vain yksinkertaiset ennalta ohjelmoidut tilanteet ja niiden rajaton uusintamahdollisuus ovat hyvä asioita. Samoin liukasrata-opetuksen sisältöjä ei voida tehdä pelkästään simulaattorilla. Se tärkein osa "perstuntuma" tai ajotuntuman tunnistaminen onnistuu vain aidossa tilanteessa. Ja se ajotuntuman tunnistaminen on keskeisin peruselementti liukkaalla ajamisessa ja edelleen muissa liukasharjoituksissa. Esimerkki: Vaikka me simulaattorilla harjoitellaan kävelyä liukkaalla pinnalla, emme opi liukkauden tunnistamista samalla tavalla kuin me tunnemme sen jalkojemme alla. Tämä on fakta.

Tiivistettynä :

Opetussuunnitelma on kaiken järjestelmällisen oppimisen perusta.

Teoriaopetus on perusta turvalliselle vastuuntuntoiselle ajotavalle.

Liikenneturvallisuus ja turvallinen ajotaito ei synny itsestään. Ei opetuksen puolittamista. B- koulutuksen 10 tunnin minimiopetus tulisi olla kokonaan liikenteessä annettavaa opetusta. Ennen liikenneopetusta tehtävä ajoneuvon käsittelyn opetus voidaan tehdä myös simulaattorilla.

Riskikoulutuksen ainoa oikea paikka on vähintään kolmen kuukauden ajokokemuksen jälkeen. Se voi olla jälkikäteen suoritettava perusvaiheen R (riski)- osa, mikäli se yksivaiheisuus on pyhä asia.

Kuluttajien kustannukset pysyvät nykyisellään. Ne vain siirtyvät koulutuksesta järjestelmien muutoksiin, hallintoon ja tutkintoihin.

Simulaattori ei korvaa liukasratakoulutusta. Pakollisen minimiopetuksen tukena esim. käsittelyopetuksessa simulaattorista on saatavissa taloudellinen hyöty.

Kunnioittaen

Seppo Asikainen

Itä-Suomen Liikennekasvatus Oy