

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite: Lausuntopyyntö nro. LVM/1310/03/2016

LIKENNETURVAN LAUSUNTO KULJETTAJAKOULUTUSUUDISTUKSEN LÄHTÖKOHTIA KÄSITTELEVÄSTÄ ARVIOMUISTIOSTA

Liikenneturva kiittää lausuntomahdollisuudesta ja esittää näkökohtia sekä ehdotuksia erityisesti tieliikenteen turvallisuuteen liittyen.

Kuljettajakoulutus on suurin yksittäinen liikennekasvatuksen toteuttamisesta vastaava järjestelmä Suomessa. Yli 20 000 suomalaista suorittaa vuosittain mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeuden, noin 17 000 moottoripyörän ajo-oikeuden, yli 60 000 henkilöauton ajo-oikeuden ja noin 10 000 kuorma-auton ajo-oikeuden. Näitä ajo-oikeuksia varten suoritetaan opetussuunnitelmiin perustuvaa ja tieliikenteen turvallisuuteen tähtäävää koulutusta joko ammattitai maallikko-opetuksena. Kuljettajakoulutusjärjestelmämme on kansainvälistä kärkeä.

Voimassa olevien ajokorttien määrä on kasvanut Suomessa tasaisesti tilastoinnin aloittamisesta asti. Trafin tutkintotilastoista¹ selviää, että A, B ja C-ajokorttiluokkien hyväksytyt ajokokeita on edelleen yhtä paljon kuin 15-vuotta sitten. A-ajo-oikeuksien suorittaminen on lisääntynyt ja C-ajo-oikeuksien suorittaminen vähentynyt. Henkilöautoon tarkoitettujen B-ajo-oikeuksien suorittamisen kokonaismäärä on säilynyt ennallaan. Ikäryhmäkohtaisista ajokorttitilastoista² selviää, että 18-19 -vuotiaiden B-ajokortillisten määrä on ollut pienessä laskussa vuoden 2010 jälkeen. Vähemmän kompensoituu kuitenkin 20-24 -vuotiaiden ikäryhmässä ja *kokonaisuutena 18-24-vuotiaiden B-ajokortillisten määrä on kasvanut tasaisesti 2010-2014 tarkastelujaksolla*. Ajokortin suorittaminen on entistä suosittumpaa.

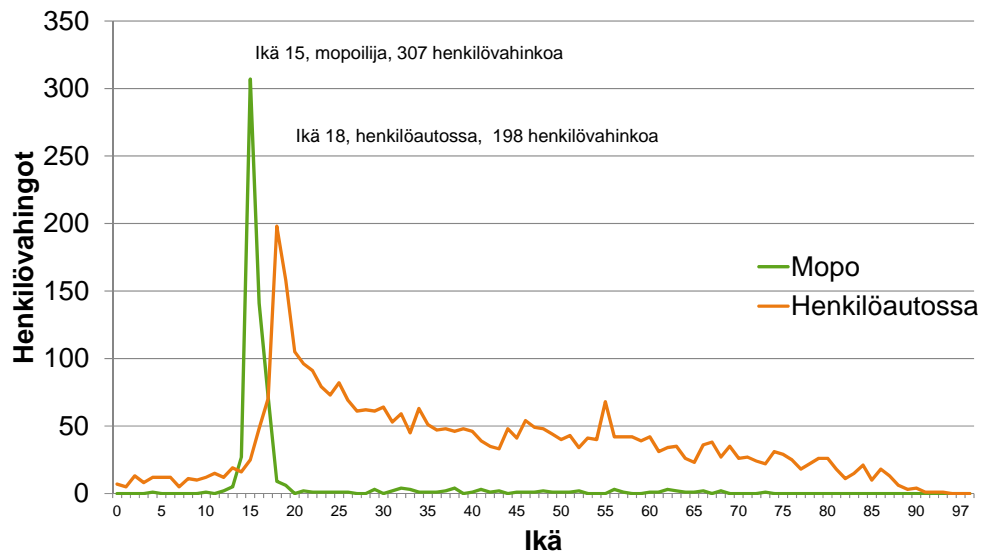
Liikenneturva haluaa kiinnittää huomiota kuljettajakoulutusuudistuksen tavoitteisiin. Tavoitteena on korostaa tutkintoa ajokortin suorittajan osaamisen arvioinnissa ja luopua ajokortin suorittamisen edellyttämästä määrämuotoisesta koulutuksesta sekä auton B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa.

Uusien kuljettajien korkea riski joutua liikenneonnettomuuteen on suuri liikenneturvallisuusongelma kaikkialla maailmassa, myös Suomessa. Korkein onnettomuusriski on nuorimmilla kuljettajilla ja heidän vakavissa onnettomuuksissaan vahingoittuu usein myös muita nuoria. Kehitys on ollut viimeisen kymmenen vuoden aikana myönteistä.

¹ Saatavana: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajantutkinnot>

² Tiedot: Marita Löytty, Trafi

Nuorten liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä on laskenut noin kolmanneksella. Ongelma on kuitenkin edelleen merkittävä erityisesti nuorimpien uusien kuljettajien osalta. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 18-19 -vuotiaiden kuljettajien onnettomuusriski ajokorttien määrään suhteutettuna on yli kaksinkertainen verrattuna 20-24 -vuotiaisiin. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkoaineiston perusteella riskitason ero omaisuus- ja henkilövahingoissa on saman suuruinen. Riskitaso verrattuna keski-ikäisiin kuljettajiin on noin kolminkertainen.



Henkilöautoilijoiden ja mopoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuonna 2015.

Liikenneturva kiinnittää huomiota siihen, että uudistuksessa tavoitellaan vain kuljettajaopetusta koskevien rakenteellisten seikkojen muuttamista ja kustannussäästöjä. *Uusien kuljettajien osaamisen kehittämisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen tulisi Liikenneturvan näkemyksen mukaan olla tavoitteiden kärjessä, kun kuljettajakoulutusta ja tutkintoja uudistetaan.*

Kuljettajan osaamisen arviointi tutkinnon avulla

Kuljettajan osaaminen nähdään nykyään monitasoisena kokonaisuutena, joka koostuu ajoneuvon käsittelystä, liikennetilanteiden hallinnasta, reittien ja matkojen suunnittelusta sekä näitä ohjaavista tavoitteista ja elämäntavasta. Näitä asioita opitaan eri tavoin. Teknisiä taitoja hiotaan yksinkertaisista monimutkaisiin. Ilmiöitä opitaan ymmärtämään ja liikenteen vuorovaikutustilanteita tulkitsemaan. Ajan myötä toiminta automatisoituu osittain ja kuljettaja oppii hahmottamaan sääntöjen ja muiden toiminnan välisiä yhteyksiä sekä oman toimintansa ja liikenteen kokonaisuuden välistä vuorovaikutusta. Kuljettaja käyttää kuitenkin taitojaan sellaiseen ajamiseen, johon hän on motivoitunut. Sen vuoksi, minkä tahansa kuljettajia valmistavan järjestelmän tulee pyrkiä vaikuttamaan tietojen ja taitojen ohella kuljettajan arvoihin, asenteisiin ja motiiveihin. Mitä paremmin järjestelmä onnistuu liikennekasvatustehtävässään, sitä paremmat ovat sen turvallisuusvaikutukset.

Yksinkertaistettuna voidaan todeta, että turvallinen ajaminen koostuu taidoista ja tahdosta toimia turvallisesti.

Kuljettajantutkinnon puutteellisuus turvallisten ja vaarallisten kuljettajien erottelijana on kansainvälisesti tunnistettu ja todistettu ilmiö, jota missään maassa ei ole kyetty kunnolla ratkaisemaan. Kuljettajantutkinto mittaa hyvin ajamiseen liittyviä perustaitoja, kuten ajoneuvon käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa. Erityisesti ajokokeiden laadukkuus on Suomessa kokonaisuutena hyvällä tasolla. 1.1.2016 uudistettu kuljettajantutkinnon teoriakoe on saanut kritiikkiä sekä liikenneopettajilta että autokoulun asiakkailta liiallisen helppouden vuoksi.

Joka tapauksessa tutkinnossa on kyseessä kokelaan maksimisuorituksen arviointi, koetilanne, jossa kokelas pyrkii näyttämään parhaan osaamisensa. Tämä on myös tutkinnon keskeinen rajoite turvallisuuden varmistajana. Tutkinto ei kerro siitä, miten kokelas ajaisi tyypillisesti, onko hän halukas ottamaan riskejä itsenäisesti ajaessaan tai paineen alla. Mitkä ovat hänen todelliset motiivinsa ajamiselle ja ovatko ne turvallisia. Nämä rajoitukset ovat tärkeä tiedostaa opetus- ja tutkintojärjestelmää koskevia muutoksia suunniteltaessa, sillä tutkinnossa hankalimmin mitattavat asiat ovat tyypillisiä uusien kuljettajien vakavien onnettomuuksien riskitekijöitä.

Arviomuistiossa mainitaan, että kuljettajantutkinnon kehittämisellä huolehdittaisiin opetuksessa tapahtuvien muutosten kompensoinnista. *Kuljettajantutkinnon kehittämisen mahdollisuuksia pitäisi Liikenneturvan käsityksen mukaan arvioida tarkasti ja realistisesti.* Pelkkä tutkinnon kiristäminen tai tutkintoon käytettävän ajan lisääminen ei ole riittävä ratkaisu, jos kuljettajaopetusjärjestelmää puretaan. On syytä tarkastella myös sitä, voidaanko tutkintoon tuoda kokonaan uusia elementtejä. Olisiko arviointia mahdollista tehdä esimerkiksi kolmikantaperiaatteella, jossa mukana olisivat myös opettajan ja kokelaan arviot. Pelkkä kuljettajan riskientunnistuskokeen tuominen osaksi kuljettajantutkintoa ei myöskään riitä ratkaisemaan tutkinnon voimistamisen haastetta, vaikka on mahdollisesti hyvä lisä tutkintoon.

Riskien tunnistamiseen liittyvät testit³ koskevat tyypillisesti liikennetilanteita ja kehittävät vaaratilanteiden rakentumiseen liittyvää riskien tunnistamisen kykyä. On kuitenkin kokonaan erilaista osaamista tunnistaa esimerkiksi liikenteen sosiaalisiin tilanteisiin ja omaan persoonallisuuteensa liittyviä riskejä ja osata katkaista niihin liittyvien vaaratilanteiden rakentuminen.

Liikenneturvan mielestä tutkintoa tulisi kehittää seuraavasti:

- Teoriakokeen sisältöä on kehitettävä ja se on liikennetilannekuvien osalta aikapaineistettava.
- Riskien tunnistamisen mittausta on tuotava tutkintoon.
- Kokelaiden itsearviointin osuutta tulee kasvattaa kaikissa tutkinnon elementeissä.
- Kuljettajan tietoja uusien kuljettajien keskeisistä riskeistä pitää arvioida nykyistä paremmin.
- Ajokokeen kokonaiskestoa on syytä pidentää 60 minuuttiin ja ajamiseen käytettävän ajan kestoja 40 minuuttiin.
- Opettaja on integroitava ajokokeen arviointiin.

Tutkintopainotteinen järjestelmä

Liikenneturva pitää tutkintopainotteisen järjestelmän perusidea ymmärrettävänä ja hyväksyttävänä, mutta käytännössä vaikeana ja tukemista vaativana. Ajo-oikeuden haluavan henkilön yksilöllisten tarpeiden nykyistä parempi huomioon ottaminen on perusteltua. Ymmärrettävää ja hyväksyttävää on ajatus siitä, että jokainen voi hankkia osaamista haluamallaan tavalla, tarvitsemistaan sisällöistä ja tarvitsemansa määrän. Tämä periaate toimii ajamisen teknisten taitojen ja liikennetilanteiden hallinnan osalta ja on Liikenneturvan käsityksen mukaan mahdollinen ajamiseen liittyvien perustaitojen opettelussa.

Turvalliseen ajamiseen liittyy kuitenkin syvällisempi asenteiden, motiivien ja vastuulliseksi kasvamisen taso, joka on turvallisen liikennekäyttäytymisen omaksumisessa tärkeämpää kuin taitojen opetteleminen. Käytännössä ajatus siitä, että tyypillinen uusi kuljettaja, 17-vuotias nuori, hahmottaisi turvallisessa liikennekäyttäytymisessä tarvittavan osaamisen laajuuden, syvyyden ja sisällöt, on epärealistinen. Nuoren pitäisi myös osata arvioida oma osaamistasonsa oikein ja motivoitua hankkimaan osaamista juuri niistä asioista, mistä hän sitä tarvitsee. Kuljettajantutkintojen yleinen ongelma eri maissa on se, että ajokokeesta parhaiten läpi pääsevät, teknisesti taitavat nuoret miehet ovat suurimassa riskissä joutua liikenneonnettomuuteen. Tutkintopainotteisen järjestelmän perusidean mukaan esimerkiksi näiden nuorien miesten tulisi motivoitua hankkimaan osaamista esimerkiksi siinä, että he eivät tavoittelisi ajamisesta nautintoa, eivät käyttäisi päihkeitä ajaessaan, eivätkä ajaisi liian kovaa. Heidän pitäisi siis itse ymmärtää kasvaa vastuullisemmiksi tai motivoitua ostamaan itselleen asennekasvatusta. Tämä ei käytännössä tule onnistumaan.

³ Esimerkki Englannin riskientunnistamiskokeesta: <https://www.driving-theory-test.com/hazard-perception>

Liikenneturvan käsityksen mukaan uusia kuljettajia tulee tukea siinä, että he saisivat riittävän osaamisen kaikissa liikenneturvallisuuden kannalta olennaisissa asioissa. Tutkinnossa pystytään mittaamaan näistä auton käsittelyä, liikennetilanteiden hallintaa ja liikennetilanteisiin liittyvien riskien tunnistamista. Näihin asioihin liittyvä osaaminen, erityisesti ajo-opetus, voi Liikenneturvan käsityksen mukaan olla vapaasti hankittavissa, ilman määriteltyjä opetuksen minimejä. Teoriaopetuksella ennen tutkintoa on joka tapauksessa tärkeä merkitys. Tutkintopainotteisessa järjestelmässä teoriaopetus jätetään helposti liian vähälle huomiolle. Liikenneturva haluaa huomauttaa, että ammattimaisen teoriaopetuksen anti ei ole sama asia kuin itseopiskelun anti. Teoriaopetuksessa syvennetään osaamista niistä asioista, joihin on itsenäisesti tutustuttu ja hahmotetaan perusteita sääntöjen mukaiselle ja turvalliselle toiminnalle. Nämä perusteet ovat syitä sille, miksi kuljettaja valitsisi sääntöjen mukaisia ja turvallisia toimintatapoja myös itsenäisellä ajourallaan, kun tutkinnosta läpi pääsemisen painetta ei enää ole. Kuljettajakoulutuksessa käytettävät teoriaopetuksen menetelmät ovat kehittyneet 10 viime vuoden aikana merkittävästi. Nykyaikainen kuljettajakoulutus on ryhmää hyödyntävää ja vuorovaikutteista.

Osa turvallisen kuljettajan osaamisesta on sellaista, jota kuljettajantutkinto ei pysty kunnolla tai ollenkaan mittaamaan. Näitä asioita ovat esimerkiksi kuljettajan elämyshakuisuus ja halukkuus ottaa riskejä ajaessaan sekä se, miten hän toimii kaveriseurassa ja ylipäätään silloin, kun tutkinnon läpäisyä painetta ei enää ole. Myös tietyt turvallisuusaiheet, kuten päihteiden käytön riskit, oman tilan hallinta ja vaikeissa olosuhteissa ajamisen perustaidot pitää ottaa esille opetuksena – pelkkä tietotaso näistä ilmiöistä ei riitä. Liikenneturvan käsityksen mukaan nämä ovat kuljettajan syventävää osaamista ja niihin liittyvät opetusmäärät ja sisällöt pitää määritellä, esimerkiksi jäljempänä esitettävällä tavalla.

Opetussuunnitelmien tarve

Tutkintopainotteinen järjestelmä vie pohjaa pois opetussuunnitelman noudattamiselta, koska opetusta hankitaan eri lähteistä, eri sisällöistä ja erilaisia määriä. Liikenneturvan käsityksen mukaan tulevaisuudessa tarvitaan vapaamuotoisesti hankittavan osaamisen osalta kirjalliset *vastuullisen kuljettajan osaamisen kuvaukset*, joiden pohjalta tehtäisiin sekä ammatti-että maallikko-opetuksessa *henkilökohtaiset oppimissuunnitelmat*. Tällöin opetuksessa saataisiin säilytettyä riittävä taso ja samalla yksilölliset tarpeet tulevat huomioituiksi. Tutkinnon jälkeisen säädellyn määrämuotoisen opetuksen osalta tarvittaisiin edelleen *kirjalliset opetussuunnitelmat*.

Tutkintopainotteisen järjestelmän arviointitietoa

Englanti on Euroopan liikenneturvallisuuden kärkimaa, jossa on käytössä tutkintopainotteinen järjestelmä. Järjestelmästä on julkaistu arviointitutkimus vuonna 2008 (Kaite Emmerson: Learning to Drive: The Evidence⁴). Englannin malli saa arviossa varsin paljon kritiikkiä, esimerkiksi seuraavista asioista:

- Kokelaat tulevat ajokokeeseen liian vähäisillä tiedoilla ja taidoilla. He eivät hahmota omaa osaamistasoaan.
- Kokelailla ei ole käsitystä siitä, mitä turvallisen kuljettajan tulisi osata
- Hylättyjä kokeita on paljon.
- Hylätyt eivät usein ymmärrä omaa osuuttaan lopputuloksessa ja syyttävät hylkäyksestä ulkoisia tekijöitä.
- Oppilaat eivät ole orientoituneita oppimiseen ja heidän lähestymistapansa on hajanainen. Teorian ja ajamisen opettelu eivät integroidu.
- Uusilla kuljettajilla on tutkinnon jälkeen erittäin paljon onnettomuuksia.
- Parhaiten tutkinnossa menestyvä ryhmä on erityisen onnettomuusaltis. Koe mittaa taitoja, mutta ei ennusta todellista liikennekäyttäytymistä.

Liikenneturva haluaa kiinnittää huomiota myös Royal Automobile Clubin vuonna 2013 julkaisemaan raporttiin *Young Driver Safety: Solutions to an age-old problem*⁵, jossa käsitellään Englannin kuljettajaopetusta ja sen kehittämistarpeita. Raportin mukaan Englannissa suoritetaan ammattiopetusta keskimäärin 52 tuntia. Määrä on Suomen nykyistä määrää huomattavasti suurempi ja aiheutuu ainakin osittain opetuksen tehottomuudesta. Tehottomuus syntyy siitä, että tutkintopainotteisessa järjestelmässä ei muodostu alusta loppuun asti eteneviä johdonmukaisia oppimiskokonaisuuksia ja opiskelun eri elementit eivät integroidu. Opetusta ostetaan pienissä erissä ja se heikentää tehokkuutta. RAC:n (2013) raportissa suositellaan Englannin järjestelmän kehittämistä ja esimerkiksi motivaatioon, asenteisiin ja riskin ottamiseen liittyviä opetussisältöjä seuraavasti:

“... Those who currently find it easier to pass the driving test go on to have a higher number of crashes. There is a need to learn more than is currently assessed in the driving test to prepare young novice drivers for the situations and conditions that they find most hazardous or have little experience in. This should include a full range of driving conditions, night-time driving, driving in bad weather, on motorways, and with passengers. Given that post-test experience reduces the collision liability, this leaves a lot desired of the test itself. However, it is difficult to use the driving test on its own to ensure that younger drivers are safe. The test itself would benefit from sitting within a reformed system, inclusive of a minimum learning period, to increase pre-test driving experience and a revised licensing system...in the UK context the popularity of speed awareness courses and the growing science base behind the value of reflective peer based discussions indicates that group based learning would be a worthwhile addition to the learning to drive process...”

⁴ Saatavana:

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090417002224/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme2/rsrr87.pdf>

⁵ Saatavana:

http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/young_driver_safety-box_wengraf-july2013.pdf

Huomionarvoista on, että raportissa todetaan Englannin tutkintopainotteisen järjestelmän monia ongelmia ja ehdotetaan ongelmia kompensoivia sisältöjä opetukseen. Nämä sisällöt ovat samanlaisia, joita suomalaisessa kuljettajaopetuksessa tällä hetkellä on ja samoja, joita Liikenneturva ehdottaa edempänä.

Liikenneturva suosittelee, että kuljettajaopetuksen uudistamisessa perehdytään erilaisia ajokortin suorittamisjärjestelmiä koskevaan tutkimustietoon ja pyritään rakentamaan järjestelmä, jossa yhdistettäisiin nykyiset liikennepoliittiset tavoitteet ja samalla vältettäisiin ne tutkintopainotteisissa järjestelmissä olevat ongelmat, joista on jo tutkittua tietoa olemassa. Liikenneturvan ehdotus uudeksi B-ajokorttiluokan kuljettajaopetuksen rakenteeksi pyrkii löytämään mahdollisimman hyvän ratkaisun tähän. Liikenneturva on käytettävissä asiaa koskevassa jatkotyöskentelyssä.

Kuljettajaopetuksen sääntelystä ja kuljettajaopetuksen vaiheistuksesta luopuminen

Kuljettajakoulutusuudistuksen tavoitteena on yksinkertaistaa kuljettajaopetuksen suorittamisen prosessia ja luopua kuljettajaopetuksen eri vaiheista. *Liikenneturva muistuttaa siitä, että kuljettajakoulutuksen eri vaiheet on Suomessa otettu käyttöön sen vuoksi, että niillä on haluttu luoda rajallisella opetusmäärällä mahdollisimman tehokas oppimisprosessi.* Hyväksytyin ajokokeen jälkeisiä opetuselementtejä on sen vuoksi, että niillä on pyritty saattamaan uutta kuljettajaa itsenäiseen rooliin ja tukemaan häntä suurimman riskin aikana. Perustelut näille ratkaisuille eivät ole muuttuneet. Hyväksytyin kuljettajantutkinnon jälkeiset, itsenäisen ajouran ensimmäiset kuukaudet ovat uudelle kuljettajalle vaarallisinta aikaa. Järjestelmän pitää tukea uutta kuljettajaa tänä aikana.

Kaksivaiheinen kuljettajakoulutusjärjestelmä otettiin Suomessa käyttöön vuosien 1989-1990 aikana. Seurantatutkimuksen⁶ perusteella se lyhensi uusien kuljettajien riskiaikaa ja vaikutti onnettomuuskehitykseen. Alle 25-vuotiaiden kuljettajien vahinkomäärä laski vuosien 1989 ja 1995 välillä noin 40 % kun yleinen vahinkomäärä laski samalla tarkastelujaksolla 22,6 %. Vuonna 2013 toteutettu kuljettajakoulutuksen uudistus oli luonteeltaan vanhan järjestelmän hiomista ja sisältöjen sekä tavoitteiden päivittämistä.

Vuonna 2013 uudistetun B-ajokorttiluokan kuljettajaopetusjärjestelmän arviointi

Trafi julkaisi marraskuussa 2016 arviointitutkimuksen vuonna 2013 uudistetun B-kuljettajaopetuksen vaikutuksista. Raportista⁷ käy ilmi, että uudistus saavutti varsin suuren osan tavoitteistaan. Opetuksen sisällölliset ja menetelmälliset painotukset olivat toteutuneet toivotulla tavalla, erityisesti kuljettajien sosiaalisten taitojen osalta.

⁶ Lähde: Katila, A. (1998). Vuoden 1990 koulutusuudistuksen pitkäaikaisvaikutukset. Teoksessa: Keskinen, E., Hatakka, M., Katila, A., Laapotti, S. & Peräaho, M. (1998). Psykologia kuljettajakoulutuksessa. Kokemuksia ja näkemyksiä. Turun yliopisto, psykologian laitos.

⁷ Saatavana: http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2016_tutkimukset/vuoden_2013_b-kuljettajaopetusuudistus

Ennen - jälkeen -vertailussa uusilla kuljettajilla oli myös vähemmän liikennerikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään ja vähemmän oli suurempi autokoulussa opetuilla kuljettajilla ja suurin autokoulussa opetuilla 18-vuotiailla miehillä. Tulokset kertovat uudistuksen onnistumisesta, sillä nuorten miesten liikenne-riskeihin vaikuttaminen on tyypillisesti turvallisuuskoulutuksen suurimpia haasteita.

Liikenneturva haluaa kiinnittää huomiota siihen, että vuonna 2013 toteutettujen kuljettajaopetuksen uudistusten arviointitulokset ovat turvallisuuden kannalta olleet suurelta osin positiivisia. Järjestelmän purkamisella menetetään myös sen tuottamat vaikutukset.

Nykyisessä järjestelmässä on Liikenneturvan käsityksen mukaan myös kehittämisen varaa. Kuljettajaopetuksen syventävä vaihe on nykyisen lainsäädännön puitteissa mahdollista suorittaa liian myöhään (jopa 2 vuoden päästä) kuljettajantutkimuksen läpäisystä. Alkuperäisessä Turun yliopiston liikennepsykologian työryhmän ehdotuksessa⁸ syventävä vaihe määriteltiin suoritettavaksi enintään 12 kk itsenäisen ajamisen aloituksesta. Mahdollisuus lykätä syventävän vaiheen suorittamista kahden vuoden päähän itsenäisen ajouran aloittamisesta heikentää sen ajouran alkua tukevaa vaikutusta ja perusteltavuutta järjestelmän osana.

Teknologian hyödyntäminen uusien kuljettajien turvallisuuden parantamisessa

Liikenneturva näkee, että uudet opetusteknologiset sovellukset on hyvä mahdollistaa kuljettajaopetuksen osana ja esteitä niiden käyttämiseltä on purettava. Samalla on hyvä ottaa huomioon, että teknologia-avusteinen opetus ei takaa hyviä oppimistuloksia eikä tarkoita sitä, että opetus olisi menetelmiltään nykyaikaista⁹. Opetusmenetelmissä on kyse siitä, mitä opetustilanteessa tapahtuu, millaisia tavoitteita on, miten työskentely on organisoitu ja millaista vuorovaikutusta ja osallistumista menetelmät tuottavat. Perinteinen luokahuoneopetus mahdollistaa nykyaikaisen opetusmenetelmien käyttämisen useissa tapauksissa paremmin kuin teknologia-avusteinen.

Suurin yksittäinen asia, jolla kuljettajaopetuksen painopistettä voitaisiin siirtää järkevään suuntaan, olisi ajoharjoittelun ja tutkimuksen suorittamisen mahdollistaminen automaattivaihteisella autolla niin, että siitä ei tulisi rajoittavaa merkintää ajokorttiin myöhemmin. Tällä hetkellä suhteettoman suuri osuus ajoharjoittelusta kuluu kytkimen käyttöön liittyviin asioihin. Jos tällaista rajoitusta ei olisi, kuljettajaopetuksessa päästäisiin paljon nopeammin harjoittelemaan liikenteellisesti tärkeitä asioita. Kytkimen käyttöä voisi harjoitella myöhemmin itsenäisesti ja suorittaa esimerkiksi näyttökokeena, jos osaaminen haluttaisiin varmistaa.

⁸ Saatavana: http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetuksiksi.pdf

⁹ Lisätietoja: http://old.laakarilehti.fi/kommentti/index.html?opcode=show%2Fnews_id%3D16061%2Ftype%3D7

Erilaisia ajon seurantalaitteita on ehdotettu monivaiheisen kuljettajaopetuksen korvaajiksi. Niiden mahdollisuudet vaikuttavat useiden tutkimusten perustella olevan melko rajallisia ja niistä ei vaikuta olevan apua kuin vapaaehtoisella yksilötasolla. Ajon seurantalaitteilla voidaan vaikuttaa nuorten ajotapaan, mutta vaikuttamisen ehtona on, että vanhemmat seuraavat niiden avulla lastensa ajokäyttäytymistä pitkäjänteisesti.

Jopa ajon seurantalaitteiden kokeiluihin on ollut vaikeata saada vanhempia värvättyä mukaan ja käytön jatkaminen on loppunut, kun siitä ei ole enää palkittu. Myös Suomessa tehdyssä kokeilussa ja siihen liittyvässä tutkimuksessa¹⁰ havaittiin samoja ongelmia.

Liikenneturvan ehdotus B-ajokorttiluokan kuljettajaopetuksen rakenteeksi

Liikenneturva näkee mahdollisena yhdistää kuljettajaopetuksen uudistamiselle arviomuistiossa asetetut tavoitteet ja turvallisuustavoitteet. Ratkaisuna olisi nykymuotoista selvästi yksinkertaisempi yksivaiheinen järjestelmä, jossa opetus ja tutkinto olisi uudella tavalla ryhmitelty. Ehdotetussa mallissa on samankaltaisuuksia kuin Ruotsissa käytössä olevassa kuljettajaopetusjärjestelmässä (Riskutbildning 1 ja 2¹¹), mutta se tukee uutta kuljettajaa Ruotsin mallia voimakkaammin ajouran ensimmäisinä kuukausina. Järjestelmän keskeiset piirteet ovat:

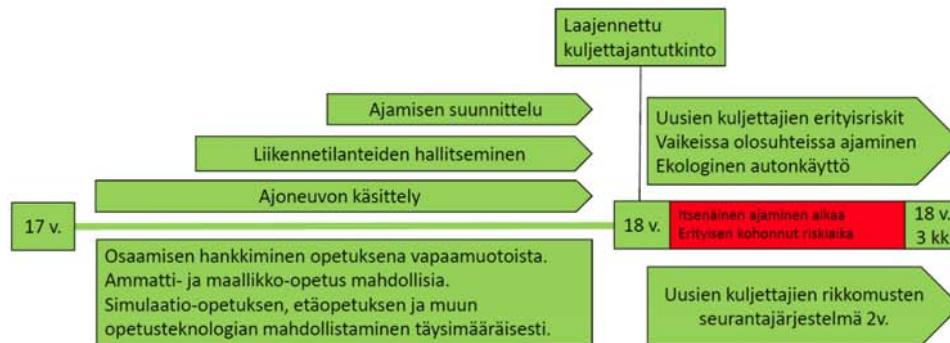
- Kuljettajaopetus suoritetaan yhtenä kiinteänä kokonaisuutena, osa välittömästi tutkinnon jälkeen.
- Uuden oppimisteknologian, kuten simulaation ja etäopetuksen mahdollisuudet ovat käytettävissä täysimääräisesti.
- Osaaminen ennen tutkintoa on vapaasti hankittavissa sekä ammatti että maallikko-opetuksena, ilman pakollisia opetusmääriä.
- Tutkinto suoritetaan aikaisintaan 18-vuotiaana, kun perusosaaminen on hankittu.
- Niistä sisällöistä, joita tutkinnossa ei kyetä mittaamaan, annetaan tukea ja opetusta välittömästi tutkinnon jälkeen, kun uuden kuljettajan riskiaika on korkeimmillaan.
- Tutkinnon jälkeiset osat keskittyvät uusien kuljettajien keskeisten riskien välttämiseen ja vaikeissa olosuhteissa ajamiseen.
- Koko kuljettajaopetus on suoritettu viimeistään 3 kk tutkinnon läpäisystä.

¹⁰ Saatavana: <http://www.lintu.info/TeleISA.pdf>

¹¹ Tietoja saatavana:

http://www.trafi.fi/filebank/a/1462883900/8a5a949b219a86483bd87a1fde985013/20605-Olof_Stenlund_final.pdf

Liikenneturvan ehdotus Suomen uudeksi B-ajokorttiluokan kuljettajaopetuksen rakenteeksi



Tutkinnon jälkeiset opetussisällöt

Liikenneturva haluaa muistuttaa, että turvallisen kuljettajan osaaminen ei ole jotain sellaista, jota kukaan voisi antaa uudelle kuljettajalle. Osaamisen kehittämiseksi luotava järjestelmä on suunniteltava sellaiseksi, että se tukee kasvamista uuteen itsenäiseen rooliin ja tarjoaa mahdollisuuksia oppia, harjoitella ja saada palautetta. Kasvu tapahtuu vähitellen ja se on huomioitava järjestelmän suunnittelussa.

Liikenneturvan käsityksen mukaan oppimisprosessista kannattaa tehdä yhtenäinen ja johdonmukainen. Sellainen opetuksen ryhmittäminen, jossa kaikki sisällöt suoritetaan ennen tutkintoa, ei kuitenkaan ole paras tapa suunnitella järjestelmää. Uusi kuljettaja jää tällöin ilman tukea silloin, kun onnettomuusriski on suurimmillaan. Ennen tutkintoa kannattaa sijoittaa niitä opetussisältöjä, jotka ovat tarpeen kuljettajan osaamisen kehittämiseksi sille tasolle, mitä itsenäinen liikenteessä liikkuminen ja itsenäinen harjoittelu edellyttävät. Oppimisprosessi kannattaa suunnitella niin, että se jatkuu saumattomasti tutkinnon jälkeen, kun itsenäinen ajaminen alkaa ja riskitaso on korkeimmillaan. Tämä tarkoittaa käytännössä noin kolmea kuukautta tutkinnon jälkeen.

Tutkinnon jälkeisenä aikana on oikea hetki käsitellä uusien kuljettajien erityisriskejä ja itsenäisen ajotyylin muodostumista. Uusien kuljettajien riskeihin liittyviä sisältöjä ovat päihteiden, ajoseuran, tunnetilojen, sosiaalisten ilmiöiden ja henkilökohtaisten ominaisuuksien aiheuttamat erityisriskit sekä niiden tunnistaminen ja välttäminen Tutkinnon jälkeen on myös syytä harjoitella tutkintopalautteen ja itsearviointin perusteella valittuja kehityskohteita. Myös ekologisen ajotavan sisältöjen kouluttaminen sopii hyvin tähän ajankohtaan.

Myös vaikeissa olosuhteissa ajamisen harjoittelua voitaisiin sijoittaa välittömästi tutkinnon jälkeiseen aikaan. Tämä mahdollistaisi myös omien ajoneuvojen käyttämisen harjoituksissa. Vaikeissa olosuhteissa ajamisen harjoitukseen on luonteva liittää sisältöjä niihin liittyvistä erityisriskeistä, ennakoivasta ajotavasta ja ajoneuvojen turvatekniikasta.

Jos tutkinnon jälkeinen opetus olisi opetussuunnitelmaan perustuvaa ammattiopetusta, voitaisiin tehokkaimmin varmistaa se, että uudet kuljettajat saavat valmiuksia tärkeimmissä itsenäisen ajamisen turvallisuuteen ja riskien välttämiseen liittyvissä taidoissa ja asenteissa juuri silloin, kun riskiaika alkaa ja on korkeimmillaan.

Liikenneturvan ehdottaman kuljettajaopetusmallin hyvät ja huonot puolet

Hyvät puolet	Huonot puolet
<p>Järjestelmä yksinkertaistuisi nykyisestä.</p> <p>Yksilölliset oppimistarpeet tulisivat huomioon otetuiksi.</p> <p>Alkaen-hinta laskisi selvästi.</p> <p>Digitalisaation ja simulaation mahdollisuudet olisi mahdollista hyödyntää täysimääräisinä.</p> <p>Ajoharjoittelun määrän lisäämiselle ennen tutkintoa olisi hyvät puitteet ammatti- ja maallikko-opetuksen ollessa vapaasti yhdistettävissä.</p> <p>Järjestelmä kattaisi edelleen turvallisessa liikennekäyttäytymisessä tarvittavan osaamisen.</p> <p>Kuljettajaopetus olisi nykyistä nopeampi suorittaa.</p> <p>Järjestelmä tukisi uutta kuljettajaa itsenäisen ajouran alussa.</p>	<p>Järjestelmä tekisi mahdolliseksi kuljettajaopetuksen ostamisen vain muutaman tunnin kerrallaan, jolloin järkevien oppimiskokonaisuuksien suunnittelu vaikeutuisi ja lisää vastuuta tulisi asiakkaille ja palveluntarjoajille.</p> <p>Kuljettajaopetusjärjestelmän uutta kuljettajaa tukeva vaikutus lakkaisi noin kolmen kuukauden jälkeen itsenäisen ajouran alkamisesta.</p>

Liikenneturvan esittämän mallin huonoja puolia on mahdollista torjua niin, että uusien kuljettajien rikkomusten seuranta järjestelmä säilytetään nykyisellä tasolla ja tarkastellaan mahdollisuuksia kehittää sitä edelleen. Vastuuta siirtyy myös kuljettajaopetuksen tarjoajille siinä, että myynnissä on sisällöllisesti ja pedagogisesti perusteltuja kuljettajaopetuspalveluja myös jatkossa ja asiakkaan kanssa tehtävät henkilökohtaiset oppimissuunnitelmat tehtäisiin huolellisesti ja realistisesti. Ehdotus jäisi alkaen-hinnaltaan selvästi nykyistä kuljettajaopetusjärjestelmää alemmalle tasolle. Yksilölliset oppimistarpeet ja toisaalta myös mahdollinen osaaminen tulisivat huomioituksi myös niin, että tutkintoon asti pääsisi varsin vähäisillä kustannuksilla, jos perusosaaminen olisi olemassa. Tutkintoa edeltävä yksilöllinen ajo-opetuksen tarve vaikuttaisi todellisiin kustannuksiin.

Maallikko-opetus ja sen reunaehdot

Liikenneturvan käsityksen mukaan ajoharjoittelun ennen tutkintoa tulee jatkossakin olla joko ammatti- tai maallikko-opettajan ohjaamaa. Itsenäinen harjoittelu liikenteessä ajokortti-iässä, hyväksytyin kuljettajantutkinnon jälkeen. Maallikko-opettajien vaatimukset ja rooli harjoittelussa on pidettävä ennallaan. Opetusajoneuvoissa pitää jatkossakin säilyttää vaatimus jarrupolkimesta, jotta nykyinen turvallisuustaso säilytetään. Ruotsissa ei pakollista jarrupoljinta opetuksessa edellytetä. Maallikko-opetuksessa on vuosina 1994-2013¹² sattunut keskimäärin 1,4 kuolemantapausta, 13,8 vakavaa loukkaantumista ja 95 lievää loukkaantumista vuosittain. Ammattiopetuksessa vakavia loukkaantumisia on ollut 1,3 ja lieviä loukkaantumisia noin 13,8 vuosittain. Kuolonuhreilta on vältytty.

Liikenneturva on tietoinen maallikko-opetukseen liittyvistä harmaan talouden riskeistä ja olettaa, että niitä tarkastellaan muutosten yhteydessä.

Ajokortti-iat

Liikenneturvan näkemyksen mukaan B-ajokorttiluokan vähimmäisikä on säilytettävä 18:ssä ikävuodessa ja ajoharjoittelun aloittamisikä 17:ssä ikävuodessa. Ajoharjoittelun aloittamisikä 17 vuotta on täysin riittävä ja mahdollistaa kokemuksen hankkimisen kaikkina vuodenaikoina ja kaikissa olosuhteissa. Itsenäistä ajoharjoittelua ennen 18 vuoden ikää ja ilman läpäistyä kuljettajantutkintoa ei ole syytä sallia. Tämä johtaisi nuorien kuljettajien liikenneonnettomuuksien kasvuun. Myös AM- ja A-ajokorttiluokkien ikäraajat ja harjoittelun aloittamisiät on pidettävä ennallaan. Ajokortti-ian alentamiset aiheuttaisivat uusia turvallisuusongelmia, joita ei tällä hetkellä Suomessa ole. Uusien kuljettajien riskitaso on sitä korkeampi, mitä nuorempi ikä on. Osa onnettomuusriskistä johtuu siitä, että aivot ovat teini-iässä vasta kehittymässä. Riskikäyttäytymistä, impulssikontrollia ja toiminnan suunnitelmallisuutta säätelevien otsalohkon alueiden kehittyminen on nuorilla vielä kesken¹³ ja jatkuu pitkälle yli 20 ikävuoden. Tämä johtaa siihen, että heillä ei ole samanlaisia valmiuksia vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen kuin vanhemmilla.

Liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien osaaminen

Liikenneturvan näkemyksen mukaan liikenneopettajankoulutuksen toteutustapa on perusteltua pitää ennallaan. Järjestelmää on viime vuosina kehitetty voimakkaasti ja se on ajan tasalla. Kuljettajaopetusjärjestelmään mahdollisesti kohdistuvat muutokset eivät edellytä liikenneopettajankoulutuksen rakenteellista uudistamista. Digitalisaation ja simulaation mukanaan tuomat osaamistarpeet pystytään ratkaisemaan nykyisen järjestelmän puitteissa.

¹² Lähde: Jarl Granholmin esitelmä Varsinais-Suomen autokouluyhdistyksen seminaarissa 28.10.2016.

¹³ Lisätietoja: <https://www.gjel.com/news/teen-brain-development.html> ja <http://www.apa.org/monitor/apr07/teenage.aspx>

Liikenneturvan mielestä nykyinen järjestelmä on toimiva tutkinnon vastaanottajien osaamisen varmistajana. *Liikenneopettajilta ja tutkinnon vastaanottajilta on jatkossakin edellytettävä liikenneopettajantutkinto. Tutkinnon vastaanottajilta on myös edellytettävä sekä tutkintojen vastaanottamista koskevan erikoisammattitutkinnon osan suorittamista, että harjoittelua tutkintotoimintaa harjoittavassa yrityksessä.*

AM-ajokorttiluokkien tutkintovaatimukset

AM-luokassa suoritetaan tällä hetkellä eriytetysti kuljetusoikeudet kevyelle nelipyörälle ja mopolle. Mopolle tarkoitettu AM 120-tutkinto pitää sisällään teoriakokeen ja ajoneuvon käsittelykokeen. Kevyelle nelipyörälle tarkoitettu AM 121-tutkinto koostuu teoriakokeesta ja ajokokeesta liikenteessä.

Peruste tutkintojen eriyttämiselle on se, että mopot ja kevyet nelipyörät ovat erilaisia ajoneuvoja. Mopo on kaksipyöräinen ajoneuvo, joka tarvitsee osittain samanlaista ajoneuvon käsittelytaitoa kuin moottoripyörä. Kevyt nelipyörä taas on ajoneuvon käsittelyn osalta lähempänä henkilöautoa. Asia hahmottuu hyvin tarkastellessa Trafín julkaisemia kuljettajantutkintotilastoja¹⁴. Kevyen nelipyörän ajokokeessa liikenteessä hyväksytään ensimmäisellä yrityskerralla 50-70 % kokelaista. Mopokokelaista, joilla on pelkkä käsittelykoe, hyväksytään ensimmäisellä kerralla kuitenkin yli 90 %. Kun otetaan huomioon tutkintojen suorittajien samankaltaisuus, on selvää, että järjestelmä päästää tällä hetkellä liikenteeseen mopoilijoita, joilla ei ole riittäviä liikenteessä ajamisen perusvalmiuksia. Sinällään käsittelykokeen edellyttäminen mopoilijoilta ja ajokokeen edellyttäminen kevyen nelipyörän kuljettajilta oli edistystä vuotta 2011 edeltäneeseen tilanteeseen, jolloin molemmilta edellytettiin pelkkä teoriakoe. Myönteiset liikenneturvallisuusvaikutukset on selvästi osoitettu.

Liikenneturvan mielestä tutkintojen harmonisoinnille on selviä perusteita. On epä johdonmukaista, että mopon kuljettajalta ei edellytetä ajokoetta liikenteessä. Mopon kuljettaja on tyypillisesti nuori, liikenteessä kokematon, liikkeellä suojaattomalla ajoneuvolla ja suorittanut hyvin pienimuotoisen koulutuksen. *Liikenneturva ehdottaa sitä, että AM 120 ja AM 121 -luokkien tutkintovaatimukset yhdenmukaistettaisiin ja molemmilta ryhmiltä edellytettäisiin jatkossa teoriakokeen ja liikenteessä toteutettavan ajokokeen suorittamista. Tutkintoajoneuvona pitäisi edelleen olla joko mopo tai kevyt nelipyörä, ajokorttiluokasta riippuen.*

Mönkijätraktorit ja niiden ajo-oikeudet

Liikenneturva pitää tärkeänä sitä, että kuljettajakoulutus uudistusta koskevassa arviomuistiossa on tuotu laajasti esille eri traktoriluokkien määrittelyyn ja niiden ajo-oikeuksiin liittyviä kysymyksiä. Ajoneuvosäännösten mukaan traktoriluokkiin kuuluu tieliikenteessä käytettäviä mönkijöitä, eli niin sanottuja mönkijätraktoreita. Näistä T3-A ja T3-B (60km/h) -ajoneuvoluokkien ajo-oikeudet saa 15-vuotta täyttänyt. Vaatimuksena T-3A-luokassa on teoriakokeena suoritettava T-luokan ajo-oikeus ja T3-B-luokassa teoriakokeena ja käsittelykokeena suoritettava LT-luokan ajo-oikeus. T3-A-luokassa edellytetään myös käsittelykoe, jos poliisi tai tutkinnon vastaanottaja pitää sitä tarpeellisena.

¹⁴ Saatavana: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajantutkinnot/ajokokeet>

Mönkijätraktoreiden voidaan olettaa tulevan yhdeksi varteenotettavaksi vaihtoehdoksi mopojen ja mopoautojen rinnalle nuorten liikkumisvälineinä. *Liikenneturvan mielestä uudistuksessa tulee pyrkiä saattamaan mönkijätraktoreiden ajo-oikeuden saamiseksi edellytettävä osaamisraja samalle tasolle kuin AM-ajokorttiluokissa. Kuljettajantutkinnon tulisi asettua vaatavuudeltaan vastaavasti ja mitata sekä kokelaan tietoja, että ajoneuvon ja liikennetilanteiden hallintaa.* Tutkintoon valmentava kuljettajakoulutus tulisi harmonisoida sisällöltään ja laajuudeltaan AM-ajokorttiluokkien kanssa, ajoneuvoryhmäkohtaiset erityispiirteet huomioon ottaen. Asialle luo perusteita myös se, että L6e-A -luokan kevyen maantiemönkijän käyttäminen tieliikenteessä edellyttää AM-luokan ajo-oikeutta.

Uudistukset antavat mahdollisuuden pohtia myös, ovatko nykyiset T- ja LT-luokan ajo-oikeudet ja niihin liittyvät vaatimukset liian päällekkäisiä ja lähellä toisiaan. Tämän lisäksi *Liikenneturva ehdottaa, että LT-luokan mönkijän kuljetusoikeus sisällytetään B-luokan ajo-oikeuteen.*

Ajoterveyteen liittyvät asiat

Liikenneturvan käsityksen mukaan ajokorttilupaa haettaessa on syytä säilyttää edellytys enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetusta lääkärin (tai määrätyn edellytyksin erikoislääkärin) lausunnosta. Nykyinen koulun tai toisen asteen oppilaitoksen terveydenhuollossa kirjoitettava nuorison terveystodistus hyväksytään lääkärintodistuksen ohella ryhmän 1 ajokorttilupaa haettaessa ja on voimassa viisi vuotta. Kontrasti siihen, että samassa tarkoituksessa käytettävän lääkärintodistuksen voimassaolo on enintään kuusi kuukautta, on suuri. Liikenneturvan tietoon ei kuitenkaan ole tullut tähän asiaan liittyviä erityisiä ongelmia ja Liikenneturvan mielestä käytäntö voidaan säilyttää ennallaan.

lääkäiden kuljettajien ajoterveyden arviointi alkaa Suomessa ryhmän 1 ajokorteissa 70 vuoden iässä ja ryhmän 2 ajokorteissa 45 vuoden iässä. *Liikenneturva ehdottaa ryhmän 1 ajokorttien osalta nykyisen 70 vuoden ajoterveyden arviointi-ikärajan nostamista 75 vuoteen.* Kuljettajien entistä parempi terveys ja turvallisuus ovat perusteena ehdotukselle. Kuljettajien onnettomuusriski kasvaa vasta 75 ikävuoden jälkeen. Ennen kuin ikään perustuvista tarkastuksista voitaisiin luopua kokonaan, tarvittaisiin lisää tutkimustietoa ja lääkäreille säädetyin ilmoitusvelvollisuuden nykyistä parempaa toimivuutta.

Ryhmän 2 ajokorttien osalta Liikenneturva pitää perusteltuna ajoterveyden arviointia edelleen 45 ikävuodesta alkaen. Perusteena on se, että ammattikuljettajan työ altistaa monille sairauksille¹⁵, jotka taas voivat lisätä liikenneonnettomuusriskiä. Laajennettua lääkärinlausuntoa olisi käytettävä molemmissa ryhmissä 75 ikävuodesta alkaen. Poliisin oikeus määrätä kuljettaja ajoterveyden arviointiin on säilytettävä.

Lisätietoja:

http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoterveyshuolto/Documents/Maantieliikenteen_tyoterveyshuolto_opas_sisalto.pdf ja
http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoymparisto/sivut/default.aspx

22.11.2016

Dnro 301/2732

Liikenneturva haluaa kiinnittää huomiota myös lääkärin ilmoitusvelvollisuuteen. Lääkäreillä on yleinen velvollisuus ilmoittaa henkilöstä poliisille aina, mikäli he toteavat, että ajokortin haltijan terveydentila on heikentynyt muuten kuin tilapäisesti, eikä hän enää täytä ajokortin edellyttämiä terveysvaatimuksia. Järjestelmä ei toimi tällä hetkellä parhaalla mahdollisella tavalla. Liikenneturva toivoo toimenpiteitä lääkärin ilmoitusvelvollisuuden tehostamiseksi ja on omien tehtäviensä puitteissa käytettävissä asian kehittämisessä.

LIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

ANTERO LAMMI
Antero Lammi
Kehittämispäällikkö

ALT/AL/MH