



18.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n lausunto

ARVIOMUISTIO KULJETTAJAKOULUTUSUUDISTUKSEN LÄHTÖKOHDISTA

Yleistä

Suunnitellun kuljettajakoulutus uudistuksen päämääränä näyttää olevan normien purku riippumatta siitä, mihin se johtaa. Suomalainen kuljettajakoulutusjärjestelmä on muokkautunut vuosikymmenten aikana siten, että tutkinto ja koulutus yhdessä tuottavat riittävästi perusvalmiuksilla olevia kuljettajia liikenteeseen. Purkamalla koulutusjärjestelmän ei tutkinto yksin pysty vastaamaan liikenneturvallisuushaasteisiin.

Mahdollisen tutkintopohjaisen mallin vaikutus suomalaiseen yrittäjyyteen

Olemme huolissamme suomalaisesta autokoulu yrittäjyydestä. Mikäli järjestelmä ajetaan kokonaan alas, laskun maksavat suomalaiset yrittäjät ja voitot kerää brittiläinen sijoitusyhtiö. Jos kaikki pakollisuus koulutusjärjestelmästä puretaan, niin vaihtoehdoksi jää tutkinnon vaatimusten voimakas tiukentaminen, joka tulee aiheuttamaan lisää hylkäyksiä ja kannattavuuden kasvua A-katsastuksen omistamalle tytäryhtiö Ajovarmalle.

Oletus siitä, että tutkintovaatimusten kiristäminen saisi kuluttajat hakeutumaan ammattiopetuksen pariin, ei lyhyellä aikavälillä tule toteutumaan. Yrityksen on saatava tarjoamastaan opetuspalvelusta hinta, jolla se pystyy täyttämään velvoitteensa ja tämä hinta ei ole kilpailukykyinen maallikko-opettajan hinnoitteluun verrattuna. Opetus tapahtuisi maallikko-opetuksen voimin ja tähtäisi yksinomaan tutkinnon läpäisemiseen. Tällöin kaupalliset toimijat kuolevat, koska markkina häviää alta.

Tasapainoinen malli

Tarvitsemme tulevaisuudessakin ns. tasapainoisen mallin (liitteenä Psykologian tohtori Mika Hatakan tekemä tutkimus aiheesta), jossa kuljettajakoulutusjärjestelmä muodostuu sekä koulutuksesta että tutkinnosta. Molempia tarvitaan ja molemmissa on uudistamisen tarvetta. Paras tulos saavutetaan siten, että uudistamme järjestelmää yhteistyössä kansainvälistä tutkimustietoa ja digitalisaatiota hyödyntäen.



Koulutuksen uudistaminen

Ajokortin suoritusjärjestelmän selkeyttäminen ja joustavoittaminen on hyvä tavoite. Nykyisen kolmivaiheisen järjestelmän tilalle voidaan hyvin ajatella yksi- tai kaksivaiheista järjestelmää. Erilaiset vaiheet eivät ole itse tarkoitus – sisältö ratkaisee ja opetuksen oikea ajoitus.

Opetuksessa tarvitaan ammattilaisen antamaa opetusta, jotta voimme varmistua opetuksen laatutasosta ja opetussuunnitelman noudattamisesta. Maallikon antamalla opetuksella saavutetaan edullisesti suuria toistomääriä käytännön harjoituksissa. Hyvä vaihtoehto olisikin ammattimaisen ja maallikko-opetuksen yhdistelmä. Ehdotamme laajaa työryhmätyöskentelyä, jossa mietittäisiin keinoja yhdistää ammattimainen ja maallikko-opetus parhaalla mahdollisella tavalla.

Tutkinnon uudistaminen

Tutkinnon painottaminen määrämuotoisen opetuksen sijaan ei ole perusteltua. Tutkimuksen perusteella kokonaan määrämuotoisesta opetuksesta luopuminen lisää hylkäyksiä ajokokeissa ja siten nostaa kuluttajan kustannuksia (esim. Englannissa on käynyt näin).

Lisäksi tutkinnossa on vaikea mitata päihteisiin, kuljettajan motiiveihin liittyviin ja sosiaalisiin riskeihin liittyviä sisältöjä. GDE-matriisin ylimpien tasojen aiheet sopivat paremmin opetuksessa kuin tutkinnossa käsiteltäviksi. Esimerkiksi Ruotsissa on päätetty pitää näitä asioita sisältävät kurssi pakollisina, vaikkakin hyvin lyhyinä. Näihin, liikenneturvallisuuden kannalta oleellisiin, tekijöihin pystytään vastaamaan parhaiten ryhmätunneilla, ei niinkään lisää ajamalla maallikko-opettajan istuessa vieressä.

Tutkintoa tulisi kehittää yhdessä tutkinto-, opetus- ja viranomaispuolen sekä tutkijoiden kanssa. Siitä tulisi tehdä laadukas ja riittävän vaativa koskien sekä teoriakoetta että ajokoetta mopo-, moottoripyörä- ja autoluokissa. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ehdotamme ajokoetta myös mopoihin AM 120-luokkaan sekä traktorimönkijöihin T3-a luokkaan.

Kustannusten alentaminen ja yksilöllisten tarpeiden huomiointi

Suurin osa kustannuksista aiheutuu koulutusvaatimuksista. Huomioitavaa on, että vertailtaessa eri maiden ajokorttikoulutuskustannuksia, tulee koulutuksen hinta suhteuttaa kyseisen maan kustannus- tai ansioindekseihin (katso Hatakan tutkimus s. 12). Suomi ei suinkaan ole Euroopan kallein maa suorittaa ajokortti, kuten julkisuudessa usein annetaan ymmärtää.



Se, että pakollista opetusta olisi nykyistä vähemmän, pienentäisi joidenkin ajokorttia suorittavien kustannuksia. Suurin osa ajokortin suorittajista tarvitsee nykyisen minimiajotuntimäärän. Mikäli osa opetuksesta korvattaisiin esimerkiksi digitalisaatiota hyödyntäen, olisi sillä kustannuksia alentava vaikutus.

Ehdotamme laajempaa työryhmätyöskentelyä, jolla pystyttäisiin tuomaan liikenneturvallisuusnäkökulmia esiin normien purkamisen ohella ja myös ajokortin hankkimiskustannuksia pienentäen.

Valvotuissa olosuhteissa tapahtuva ajoharjoittelu

Valvotuissa olosuhteissa tapahtuvan ajoharjoittelun, ennen itsenäisen ajamisen aloittamista, on tutkitusti todettu parantavan uusien kuljettajien turvallisuutta ja vähentävän nuoreen ikään liittyvää onnettomuusriskiä.

Olisiko aika kypsä luopua nykyisestä mallista, jossa valittavana on joko autokouluopetus tai opetuslupa-opetus. Tilalle voitaisiin luoda yksi uusi malli, jossa olisi ammattilaisen toimesta pakollista teoria- ja ajo-opetusta digitalisaatiota hyödyntäen sekä lisäksi vapaaehtoista opetusta kunkin oppilaan tarpeen mukaan joko ammattilais- tai maallikko-opettajan toimesta. Näin voitaisiin yhdistää kummankin opetustavan hyvät puolet. Tällaista mallia tulisi valmistella laaja-alaisessa työryhmässä.

UUDENMAAN
AUTOKOULUYHDISTYS RY

Helen Högström
Puheenjohtaja

Liitteet:

- Mika Hatakka, Psykologian tohtori: Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä?
- Tiivistelmä raportista Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä