

Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä?

Mika Hatakka

Psykologian tohtori

Tiivistelmä

Raportissa tarkastellaan Suomen tilannetta suhteessa kuljettajaopetuksen kehitystrendeihin Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa. Aineistoa on kerätty kirjallisuushauilla tieteellisistä artikkelitietokannoista. Kerätyn tiedon pohjalta näyttää siltä, että täysin tutkintoon perustuvaan järjestelmään siirtymiseen liittyy monia ongelmia.

Jos opetusta ohjaavat normit purettaisiin kokonaan, opetuksen suunnitelmallisuus ja tehokkuus heikkenisivät. Vaikka opetussuunnitelmat säilytettäisiinkin, suunnitelmallisuus heikkenisi, koska korttia hankkivat pyrkivät minimoimaan opetuksen ja hankkivat opetusta pieninä palasina. Näin on käynyt esimerkiksi Ruotsissa. Englannissa ennen kokeen hyväksymistä harjoitellaan liikenteessä keskimäärin yli 50 tuntia ammattilaisen kanssa ja lisäksi kymmeniä tunteja maallikon valvotuna. Opetuksen arvioidaan olevan tehotonta, koska käytössä ei ole selkeää opetussuunnitelmaa, eikä lainkaan pakollista teoriaopetusta. Sekä Ruotsissa, että Englannissa kortin hankkimisen keskimääräiset kustannukset ovat varsin lähellä Suomen tasoa. Lisäksi on huomattava, että pakollista ammattimaista opetusta Suomessa on nykyäänkin jokseenkin yhtä paljon kuin Ruotsissa. Opetuksen minimimäärien pienentäminen ei ole tae alemmista keskimääräisistä kustannuksista.

Toinen ongelma on opetuksen sisältö. Ilman opetuksen määrittelyä opetus kirjavoituisi ja myös sen turvallisuusvaikutukset olisivat kirjavia. Opetus suuntautuisi kapea-alaisesti tutkinnossa mitattavien ajoneuvon käsittelyyn ja liikennetilanteiden harjoitteluun. Uusien kuljettajien turvallisuuden kannalta tärkeimmät sisällöt kärsisivät eniten, sillä niitä on vaikein mitata kokeessa.

Mikäli siirryttäisiin kokonaan tutkintopainotteiseen järjestelmään, olisi ratkaistava missä ja miten käsitellään niitä kuljettajakäyttämisen osa-alueita, joita ei voida tutkinnossa mitata. Jos ajokortin suorittamisen jälkeisistä koulutuselementeistä, olisi luotava ja otettava käyttöön keinot uusien kuljettajien välittömästi kortin saannin jälkeisen korkean onnettomuusriskin vähentämiseksi. Kattavuuden saavuttamiseksi keinot eivät saisi perustua vapaaehtoisuuteen.

Mikäli siirryttäisiin täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään, hylättyjen tutkintojen määrä kasvaisi opetuksen ja harjoittelun kirjavoitumisen vuoksi. Tutkintoresursseja pitäisi kasvattaa tuntuvasti. Hylätyt tutkinnot ovat kortin hankkijan kannalta ajan hukkaa ja lisäävät kustannuksia.

Mikäli siirrytään tutkintopainotteiseen suuntaan, tutkinnon vaatimustasoa tulee kohottaa ja sen kattamia sisältöjä laajentaa. Erityisen haasteen luovat uusien kuljettajien kuljettajakäyttämisen suurimpien riskitekijöiden sisällyttäminen tutkintoon. Perustaitojen lisäksi olisi kyettävä arvioimaan turvallisuustaitoja laajasti. Mikäli tässä ei onnistuta, niiden käsittely jää täysin tutkintopainotteisessa järjestelmässä tekemättä myös opetuksessa. Lisäksi tutkinnon palautteellisuutta olisi kehitettävä, jotta tutkinto hyödyttäisi opetusta nykyistä paremmin. Edellä esitetyt kehittämistarpeet edellyttävät myös tutkinnon vastaanottajien osaamisen kehittämistä.

Kansainvälisessä kuljettajaopetusta käsittelevässä tutkimuksessa on esimerkiksi perinteisesti kriittisesti muodolliseen kuljettajaopetukseen suhtautuneessa USA:ssa herännyt kiinnostus opetussuunnitelmiin perustuvaan opetukseen. Myös Englannissa on esitetty voimakasta kritiikkiä sikäläiseen opetusjärjestelmään. Myöskään muissa Euroopan maissa ei ole pyrkimystä vähentää opetuksen määriä, vaan pikemminkin päinvastoin täydentämällä ammattimaista opetusta valvotulla ajoharjoittelulla. Siirtyminen täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään olisi kulkemista vastavirtaan.