

# Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmän lausunto Liikenneministeriölle ajokorttilain muuttamiseksi

## 3.2 TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT

### 3.2.1 B-luokan opetusmalli

Opetussuunnitelma: Opetussuunnitelma ja sen hyväksyntämenettely tulee säilyttää, koska se on opetuksen järjestelmällisyyden edellytys. Ehdotettu neljän tunnin teoriaopetus ei ole riittävä ajatellen sekä liikenteen riski- ja vaaratilanteiden tunnistamista, turvallisuuden perusasioiden sekä vastuiden ja velvollisuuksien ymmärtämistä, etenkin kun puhutaan nuorista, joilla käsityskyky on vielä kehittyvä ja käsitys omasta vastuusta on keskeneräinen. Perusasioiden, kuten liikennesääntöjen opetusta, voidaan hyvinkin tehostaa esimerkiksi verkko-oppimisella, mutta kuljettajakäyttäytymisen keskeisiä riskejä on käsiteltävä vuorovaikutteisesti. Nykyinen syventävä vaihe on rakennettu juuri tähän tarkoitukseen. Radalla tapahtuvalla opetuksella pystytään käsittelemään konkreetilla tavalla esimerkiksi ajonopeuden vaikutusta riskeihin, tarkkaamattomuuden vaikutuksia ja ajoneuvojen turvatekniikan toimintaan. Opetussuunnitelma on säilytettävä ja erityisesti riskeihin liittyvät osat tulee määritellä pakollisiksi.

EU on vastikään julkaissut laajan raportin "Study on driver training, testing and medical fitness" liittyen EU:n komission projektiin "Policy Orientations on road safety 2011-2020" (<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/181c18d0-1e79-11e7-aeb3-01aa75ed71a1>).

Raportti kokoaa tieteellisesti perustellun yhteenvedon, hyviä käytänteitä ja suosituksia useisiin liikenneturvallisuuden aiheisiin. Näyttö puoltaa vahvasti ajo-opetuksen järjestämistä useassa vaiheessa sekä suosittelee pitäytymistä opetussuunnitelmassa. Myös liikennepsykologian työryhmä suhtautuu kriittisesti ajo-opetuksen sisällöllisen keventämisen suunnitelmiin: ajo-opetusta ilman tarkempia sisältövaatimuksia. Liikenneopetusten opetussuunnitelmista ei tule luopua, koska suunnitelmista on laaja kokemus ja ne ovat kehittyneet nykymuotoisiksi pidemmän ajan kuluessa.

Tutkinnon kehittäminen ja koulutuksen turvallisuuspainotukset ovat vasta kehittymässä ( "kehitettäisiin" ) eivätkä voi siten korvata nopeasti nykyistä opetussuunnitelmaperusteista koulutuskokonaisuutta. Samoin esityksessä mainitut riskientunnistamiskoe ja opetusluvan korvaava ajoharjoittelu ovat vasta varhaisessa kehitysvaiheessa.

Termiä "ajo-opetus" työryhmä ehdottaa korvattavaksi termillä liikenneopetus: termi ajo-opetus suuntaa odotuksia ja asennoitumista liikaa ajoneuvon käsittelyyn, "ajamiseen", vaikka muualla esityksessä nimenomaan painotetaan liikenteen kokonaisuuden osaamista so. GDE-matriisin korkeampia tasoja. Vähintään on huolehdittava siitä, että uudella tavalla toteutettava "riskien tunnistamisen" koulutus ohjautuu opetussuunnitelman avulla eikä jää – tärkeytensä takia - epäyhtenäisesti ja villisti toteutettavaksi.

Esityksen perustelutekstissäkin korostetaan kokelaan itsenäisen ajamisen merkitystä, osaamista ja toiminnan kokonaisuuden tarkastelua. Esillä ovat myös ajoneuvon käsittelyn – teknisen hallinnan – ohella muiden tienkäyttäjien huomioiminen, liikennetilanteiden ennakointi ja kuljettajan oman toiminnan hallinta. Liikennepsykologian työryhmä näkee, että GDE-matriisin osa-alueita ja laajemminkin liikenne- ja kognitiivista psykologiaa on tarkasteltu, mutta ongelmana on, että muiden huomioiminen, ennakointi ja oman toiminnan ohjaus ajatellaan opittavaksi samaan tapaan yksinkertaisin verkko-opetuksen menetelmin kuin ajoneuvon tekninen hallinta on opittavissa.

Ajosimulaattorien tekniset edellytykset ovat vielä vaatimattomat suhteessa siihen että simulaattoriympäristössä muut kuljettajat olisivat ns. itsenäisiä agenteja, joiden liikennekäytös vastaisi sitä liikennekäyttäytymisen ja olosuhteiden kirjoa, joka oikeassa liikenteessä ilmenee. Lisäksi olennaista on, että simulaattoriajossa ei ole reaalisia riskejä ja se tehdään valvotussa tai suorituksia tallentavassa tilanteessa, jolloin uuden kuljettajan

toiminta ei vastaa aitoa yksin ajamista tai aitoa ikätoverien kanssa ajamista oikeassa liikenteessä. Nykyiset uudet kuljettajat ovat valtaosin hyvin tottuneita videopeleihin, jolloin opetustilanteen tulkinta pelkäsi läpisuoritettavaksi pelitilanteeksi syntyy helposti. Simulaattoreihin liittyy myös simulaattoripahoinvoinnin ongelma ( simulator sickness ). Simulaattoreiden nykytekniikka voi antaa mahdollisuuksia yksittäisten ajoneuvon hallinnan tai yksittäisten liikennetilanteiden toistavaan harjoitteluun: nykyinen valojen käytön harjoitus, mahdolliset risteys- ja liittymäajon harjoitukset yms.

Liikenneopetuksen sisällöllinen vahvistaminen GDE-matriisiin ylempien osien mukaisesti ja toisaalta opetuksen tuntimäärän karsiminen ovat yhteensopimattomia. GDE-matriisin ylempien osien asiasisällöt ovat omaa kokemusta ja jaettua kokemusta vaativia ajattelun ja asennoitumisen kehittämisen kysymyksiä, joiden supistaminen verkko-opetuksen tehtäviksi on vaikea toteuttaa. Kun verkko-opetuksella haetaan tehokkuutta, on ilmeisenä vaarana että verkkokurssien sisältö suunnitellaan minimittaiseksi. Lisäksi pelkkä itsenäinen verkossa opiskelu soveltuu ilmeisen heikosti niiden, usein kehityksellisiä kognitiivisia ongelmia omaavien, nuorten opiskelukeinoksi, joilla on vaikeuksia jo tavanomaisten elämäntilanteessaan tärkeiden verkkopalvelujen itsenäisessä käytössä ( Kela, TE-toimisto, osa terveystalvasta ).

Liikennepsykologian työryhmän mielestä muiden kuin liikenneopettajien antaman liikenne- ja ajo-opetusluvan saamisen ehto ei pidä tarpeettomaksi keventää. Nuhteettomuusvaatimus tulee säilyttää ja rikostaustan selvittelystä ei saa luopua – rikkomustaustan selvittely on tärkeää ja tulee koskea muutakin kuin vain ajokieltoa tai väliaikaista ajokieltoa. Erityinen huomio tulee olla liikenneerikkeiden kasautumisessa. Liikennesääntöjen osaamisen hyvä taso täytyy varmistaa asianmukaisella kokeella, joka suunnitellaan nimenomaan uuden kuljettajan kouluttajan osaamisen keskeisiä osa-alueita varten. Opettajan vääränlaiset asenteet ja käsitykset liikenteestä siirtyvät helposti oppilaalle

Turvallisen asennoitumisen osalta työryhmä ehdottaa kehitettäväksi ja kokeiltavaksi opetusluvan hakijalle itselleen tehtävää liikennekäyttäjymisen ja liikenneturvallisuuteen asennoitumisen kyselyä, jossa myös tiedusteltaisiin mitä käytöstapoja ja asenteita hän haluaa koulutettavalleen välittää. Kyselyn sisältöjä pitää painottaa GDE-matriisin korkeampien osa-alueiden merkityksen mukaisesti ja kyselyn tarkoituksena tulee nähdä opetusluvan hakijan ja opetettavan saattaminen tietoisiksi kyseisten asioiden tärkeydestä.

Kaupallisen tai ammattimaisen ajo-opetuksen vaatimus autokoululuvasta on säilytettävä.

Uuden kuljettajan rikosseuranta: Liikennepsykologian työryhmä kannattaa lämpimästi uuden kuljettajan liikenneerikkomuksesta seuraavaa lisäkoulutusvaatimuksella (ehdotettu 37§). Ehdotus tukee näkemystä siitä, että vakaviin onnettomuuksiin joutuvilla on usein taustallaan riskikäyttäjymistä ja liikenneerikkomuksia. Koulutusta ei missään tapauksessa tule järjestää verkko-opetuksena, koska oman toiminnan pohdinta vaatii nimenomaan henkilökohtaisen kontaktin ammattilaisen kanssa ja ilman aitoa vuorovaikutusta kurssi jää muodolliseksi rangaistuksen osaksi ilman todellista vaikutusta. Etenkin jos ajokortin saamiseksi vaadittavaa opetusta karsitaan ja ajokortin hinta tulee edullisemmaksi, voi olla perusteltua, että liikenneerikkomuksen myötä tulee suoritettavaksi maksullisia koulutusohjelmia. Riskikäyttäjymisen tunnistaminen ja hallinta vaativat tunne-elämän, sen kehityksen ja säätelyn ymmärtämistä, ja oman vastuun ja velvollisuuksien ymmärtäminen sillä tasolla, että se siirtyy käyttäjymiseen, on vaativa prosessi. Työryhmä suosittelee, että koulutuksen suunnitteluun ja toteutukseen käytetään psykologia, joilla on liikennepsykologista asiantuntemusta. Koulutuksen suorittamiseen ei riitä pelkkä tekninen läsnäolo, vaan osallistujan pitää osoittaa ymmärtäneensä oman toimintansa haitallisuuden ja kuinka aikoo jatkossa estää samanlaisen käyttäjymisen. Liikenneerikkomien käyttäjymisen muutokseen tarkoitettuista kursseista on pitkä kokemus useissa Keski-Euroopan maissa ja on dokumentoitu, millaisilla järjestelyillä (ryhmän koko, tuntimäärä ja niiden ajoitus jne.) päästään parhaisiin tavoitteisiin, eli riskikäyttäjymisen vähenemiseen. Aiheesta on tuoreet julkaisut v. 2016 ja 2017, kustantaja Kirschbaum Verlag: Verkehrstherapie ja Leitlinien verkehrspsychologischen Interventionen. Ensin mainittu käsittelee kognitiivisen käyttäjymisterapian menetelmiä liikennepsykologiassa ja toinen niitä liikennepsykologisi menetelmiä, joita käytetään ohjaukseen ja tukeen ajoluvan palauttamiseksi. Lisäksi interventioiden vaikuttavuus on julkaistu Andrea-raportissa (2002) ja EU:n monikansallisessa päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista kartoittaneen

DRUID-hankkeen raportissa (2012). Oikein toteutettuna liikennepsykologinen interventio vähentää rikkomusten uusimisen todennäköisyyttä 50%:lla. Liikennepsykologian työryhmä ehdottaa, että lisäkoulutuksen suunnittelu tehdään huolella hyvän lopputuloksen saavuttamiseksi, ja lakiin lisätään, että koulutuksen osoittauduttua toimivaksi, sitä voidaan laajentaa koskemaan muitakin kuin uusia kuljettajia. Koulutuksen toteuttajiksi liikennepsykologian työryhmä ehdottaa yrityksiä, joissa on psykologi. Mm. kuntoutus- ja koulutuslaitoksilla on kokemusta ihmisten käyttäytymisen muutokseen tähtäävästä toiminnasta. Koulutuksen sisältö tulee hyväksyttäväksi ja olla standardien mukaista, jotta koulutusta voidaan pitää lain vaatimukset täyttävänä.

Ikäraja: Liikennepsykologian työryhmä suhtautuu erittäin kriittisesti ehdotuksiin ajokortti-ikärajojen muuttamisesta. Kysymys sivuaa myös ajoterveyttä. Liikennepsykologian toimikunta ei näe juurikaan perusteita alentaa ajokortti-ikää, sen sijaan on runsaasti perusteita pitää ajokortti-ikä nykyisellään.

Lakiesityksen perusteluosassa ikärajakysymys on esillä ristiriitaisesti. Yhtäältä ajo-oikeus rinnastetaan muihin yhteiskunnan asettamiin ikärajoituksiin, joiden yhtenä linjana on odotus henkilön harkinta- ja arvostelukyvyyn riittävästä kehitystasosta suhteessa toimintavaatimuksiin läheisten ja kanssaihminen kanssa toimittaessa: avioliitto, äänestys, toimintakykyyn vaikuttavan alkoholin osto. Ajoneuvon kuljettaminen henkilöauton nopeuksilla on vastuiden osalta yhtä vaativaa kuin edellä mainitut ikärajoitteiset yhteiskunnalliset oikeudet, eikä alaikäinen ole oikeustoimikelpoinen ottamaan sitä vastuuta, joita liikenteessä vaaditaan. Lisäksi perusteluosassa nostetaan esille maailmanlaajuisesti tunnettu tosiasia nuorten, kuljettaja-uraansa vasta aloittelevien kuljettajien vahvasti koholla oleva onnettomuusriski. Huonojen kulkuyhteyksien aiheuttamiin hankaluuksiin suositellaan palveluiden ja joukkoliikenteen kehittämistä niin, ettei asuinpaikka estä osallistumista.

Työryhmä näkee perusteettomaksi väitteen, että ajokortti-ikää poikkeussäännöksiin pudottamalla voitaisiin vaikuttaa henkilöiden työllistymiseen tai ehkäistä syrjäytymistä. Poikkeussäännösten muodostuminen yleiseksi maan tavaksi on todellinen riski, josta riskistä myös lakiesityksen perusteluteksti huomauttaa. Huoltajan suostumusta ei voida pitää tarpeeksi luotettavana tiedonlähteenä, koska huoltajilla – useimmiten vanhemmilla – ei läheskään aina ole selkeää kuvaa toimintakyvyn kehityksellisten rajoitteiden merkityksestä liikenneturvallisuudelle. Keskeinen syy on, että ajaminen tahdotaan yleisön parissa mieltää lähinnä näön perustoimintoja ja hallintalaitteiden motorista käsittelyä vaativaksi so. perustelutekstissä mainitun GDE-matriisin kaikkein alimpien osa-alueiden varassa toteutuvaksi toiminnaksi. Kuitenkin valtaosa edellä mainituista nuoruusiässä erityistä huomiota vaativista terveysongelmista vaikuttaa muihin, GDE-matriisin ylempiin, toimintakyvyn osa-alueisiin ja vaatii erityishuomiota myös koulu- ja opiskelijaterveyden ammattilaisilta.

Eryyisenä vaarana on, että poikkeussäännöksestä alkaa syntyä toinen tie ajokortin saamiseen niissä tapauksissa, joissa ajoterveyden täytyminen tai ajotutkinnosta läpi pääsy voisi muuten olla epävarma. Jo nyt on olemassa selkeästi ongelmallisia tapauksia, joissa nuorten terveystodistuksen perusteella on annettu henkilölle mopon ajo-oikeus ottamatta riittävästi huomioon, että samalla henkilö on todettu Ryhmä I ajoterveysvaatimukset täyttäväksi. Ongelma-tapauksissa ajoterveyttä syystä tai toisesta lähdetään arvioimaan uudelleen 18 vuoden iässä haettaessa lupaa henkilöautolla ajoon, jolloin terveysperusteiden täyttymättömyys koetaan yleensä epäoikeudenmukaiseksi sekä nuorten että heidän vanhempiansa taholta, perusteenaan että mopokorttikin on jo saatu.

### 3.2.2 Ajoterveysvaatimusten täyttymisen valvonta

Liikennepsykologian työryhmä katsoo, että STM:n ja Lääkäriliiton lausuntojen mukaisesti ajoterveyden valvontaa voidaan joiltakin osin keventää. Nuorten kuljettajien osalta on taattava se, että lapsuudessa havaitut kehitykselliset tai sairauksien aiheuttamat kognitiivisen, motorisen tai muun (sosiaalisen, selviytymisen) toimintakyvyn heikkoudet tulevat riittävän hyvin huomioiduiksi. Lapsuuden aikaisten häiriöiden merkitys ajoterveydelle ei yleensä tule pohdittavaksi ennen ajokortti-ikää eivätkä lasten kanssa työskentelevät ammattilaiset yleensä ole tietoisia ajoterveysasioista. Omaraportoinnin riski on, että nuoret itse eivät tunnista tai ymmärrä oirekuvansa merkitystä liikenneturvallisuudelle. lapsen ja varhaisnuoren käsitteelliset-tiedolliset mahdollisuudet ymmärtämiseen ovat vielä puutteellisia ja nuori on – osin vanhempien ja osin koulutus- sekä

työvoimajärjestelmän tuella - hakeutunut sellaisiin toimintoihin ja toimintaympäristöihin, joissa kyseisistä heikkouksista ei ole ollut merkittävää haittaa.

Ikääntyvien kansalaisten ikäperustaisista ajoterveystarkastuksista voidaan luopua kokonaan. Edellytyksenä on sairausperustaisen ajoterveysarvioiden menettelytapojen ja työvälineiden kehittäminen, johon sekä karttunut tieto että kehittynyt teknologia antaa mahdollisuuksia. Lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toteutumista pitää kehittää. Nykyinen, ikään perustuva seuranta heikentää lääkäreiden ilmoitusaktiivisuutta, kun luotetaan ikäperusteiseen seulaan. Ikääntyneiden kohonnut onnettomuusriski liittyy sairauksiin (mm. Marshall SC, Traffic Injury Prevention 2008 Aug;984:291-8). Tutkimusten mukaan ikään perustuvilla ajoterveyden arviointijärjestelmillä ei ole vaikutusta ikäryhmän liikenneonnettomuusriskiin (Siren & Meng Accident Analysis & Prevention Volume 45, March 2012, Pages 634–638). On oletettavaa, että suhteellisen hyväkuntoisten ja paljon ajokokemusta omaavien ikääntyneiden kuljettajien määrä lisääntyy, joka osaltaan korostaa tarvetta huomion kiinnittämiseen tästä poikkeamien eli nimenomaan ajoterveyttä heikentävien sairauksien tunnistamiseen ja seuraamiseen.

Toimintakykyä hitaasti heikentävien, etenevien sairauksien vaikutusta kognitiiviseen ja muuhun toimintakykyyn on henkilön itsensä vaikea riittävästi huomioida. Toisaalta iso osa näistä sairauksista, kuten läkkäiden muistisairaudet, ovat varsin hyvin tunnettuja, jolloin seurantavastuu niiden merkityksestä liikenneturvallisuudelle jää sille terveydenhuollon taholle, jossa henkilön hoitovastuu on. Myös niin sanottua sairaudentuntoa heikentävät neurologiset, psykiatriset ja neuropsykiatriset sairaudet ovat pääosin hyvin tunnettuja. Lisäksi uusien ikäkohorttien koulutustaso on aikaisempia ikäkohortteja korkeampi, jonka vuoksi henkilöiden asenteiden suhteessa lisäkoulutukseen voidaan olettaa olevan myönteisempiä. Koulutuksessa tulisi painottaa ennakoinnin ja varovaisen ajamisen taitoja suhteessa lämmäkeen lievään hitaaseen kognitiivisten toimintojen nopeuden ja joustavuuden muutoksiin, jolla on merkitystä moniosaisen liikennetilanteiden kannalta (risteysajo, liittymät vilkkaaseen liikenteeseen).

Suuri osa ajoterveysongelmista liittyy kroonisiin ja hitaasti kehittyviin sairauksiin, jolta kannalta ehdotus henkilön terveyshistorian tietojen kokoamisesta osaksi ajoterveysarviointia on työryhmän mielestä kannatettavaa. Työryhmä esittää, että terveystietoja tarkastava taho saisi tietoja myös henkilön liikenneonnettomuuksista, joka osoittaa, missä määrin mahdollinen sairaus ilmenee käytännössä aiheuttaen vaaraa liikenteessä. Liikennepsykologian työryhmä pitää tärkeänä, että terveyshistorian tietoja kootaan systemaattisesti myös silloin, kun kysymyksessä ovat lapsuuden aikana havaitut kognitiivisen ja muun toimintakyvyn kehitykselliset heikkoudet. Odotus niiden merkittävästä korjautumisesta on osin perusteeton, sillä kehitykselliset kykyheikkoudet ovat pysyviä ominaisuuksia. Ajoterveyden kannalta on keskeistä osata tunnistaa ja koota tietoa ainakin tarkkaavaisuuden ja käyttäytymisen säätelyn vaikeuksista (ADD, ADHD, jossa tarkkaavuusongelman ohella liikenneturvallisuuteen vaikuttavia piirteitä ovat elämähakuisuus ja impulsiivisuus), havaintovaikeuksista (ei-kielelliset oppimisvaikeudet), kanssakäymisen ja vuorovaikutuksen vaikeuksista (autismin kirjon häiriöt) ja laajemmista älyllisen kehityksen pulmista (laaja-alaiset oppimisvaikeudet, lieväasteinen kehitysvammaisuus). Näissä tapauksissa nuori itse on huono informantti omasta toimintakyvystään ja vanhemmillakin on kohtalaisen usein voimakas tarve tukea nuorta ja kiinnittää huomiota vahvuuksiin ja osaamiseen joskus aikaisemmin sinänsä selkeästi tunnistettujen heikkouksien kustannuksella. Työryhmä ehdottaa, että terveyshistorian tietojen merkitystä ja kokoamista ajoterveysarviointia varten selvitetäisiin ja koulutettaisiin mm. koulu- ja opiskelijaterveydenhuollon ammattilaisille.

Psykiatrian osalta ehdotetaan tarkennettavaksi tunnetut persoonallisuuden ja käyttäytymisen piirteet, jotka liittyvät kohonneeseen liikenneonnettomuusriskiin: epäsosiaalisuus, vähäinen itsekontrolli, aggressiivinen käytös, manipulatiivisuus, taipumus vastustaa sääntöjä ja auktoriteetteja sekä impulsiivisuus ja riskinotto millä tahansa elämän osa-alueella. Nämä tulevat erityisen tärkeiksi, jos em. piirteisiin liittyy päihteiden käyttöä.

Liikennepsykologian toimikunta esittää, että maanlaajuisesti on käytettävissä ajoterveyden arvioinnin asiantuntijayksiköitä, joita muu terveydenhuollon yksiköt voivat konsultoida tarvittaessa. Tätä suosittaa myös EU:n aiempina mainittu raportti.

### 3.3.3. B-luokan ajokortin yksivaiheinen suorittaminen

Suunnitelma on täysin ristiriidassa EU:n uusimman tutkimusraportin suositusten kanssa ("Study on driver training, testing and medical fitness" 2017). Raporttiin kerätty näyttö puoltaa vahvasti ajo-opetuksen järjestämistä useassa vaiheessa.

B-luokan ajokortin vaiheittainen suorittaminen tulee säilyttää, koska vasta itsenäisen ajokokemuksen myötä syntyy kokemuksellinen käsitys liikenteestä, sen riskitekijöistä ja oman käyttäytymisen merkityksestä, ja em. kokemusten asianmukainen työstäminen ammattilaisen kanssa autokoulun myöhemmissä vaiheissa on oleellista. Ongelmat eivät ole tiedon tai perusosaamisen puutteissa, vaan siinä, että itsenäinen ajaminen on jotakin aivan muuta kuin valvottu harjoittelu. Ennen tutkinnon suorittamista saatu opetus ja ohjaus ei jäsenny riittävästi ilman kokemusta itsenäisestä ajamisesta. Itsenäisen ajokokemuksen myötä syntyy monenlaisia omia tapoja ja tulkintoja, joiden toimivuus tulee pohdittavaksi syventävän jakson myötä. Nykyisessä järjestelmässä käytössä oleva syventävän vaiheen ajon arviointi ja siihen liittyvä palaute koetaan erittäin hyödylliseksi.

Todellinen ajotapa ei ole vielä vakiintunut kuljettajantutkintoa suoritettaessa. Sen vuoksi syventävä opetus on edelleen tarpeen.

#### Luku 4. Kuljettajaopetus: ajoharjoitteluradat

Liikennepsykologian työryhmä näkee ajoradat ja riskientunnistamisen ja hallinnan opetusta antavat turvatalot tärkeäksi liikenneturvallisuuden resurssiksi, jota ei pidä nopeasti hävittää. Ratojen toimintamahdollisuudet perustuvat pitkälti pakollisiin koulutuksiin. Vapaaehtoiset koulutukset eivät riitä ratojen ylläpitoon. Ajoratojen ja turvatalojen työssä on karttunut runsaasti koulutuskokemusta, jota ei pidä hävittää harkitsemattomilla suunnitelmillä tai kiirehtivillä aikatauluilla. Mikäli ratainfrastruktuuri häviää, ei ole tarjottavissa sopivaa paikkaa myöskään hiljalleen heräämässä oleviin vapaaehtoisin yrityskoulutuksiin.

Vaihtoehtojen hakeminen rataharjoittelulle on mahdollinen tavoite. Suurella varmuudella kuluu kuitenkin useita vuosia eteenpäin ennen kuin simulaatiot tai ajoneuvojen instrumentoinnit ovat niin korkeatasoisia, että niillä edes osaksi voitaisiin korvata aitoa ajamista. Käytännön ajamisesta saatava välitön palaute ja koulutustilanteissa mukana oleva ryhmän ryhmävaikutus ovat keskeisiä kuljettajien suhtautumiseen vaikuttavia tekijöitä. Ratoja käyttävien ja turvatalojen henkilökunnan tulee osallistua vaihtoehtoisten ratkaisujen suunnitteluun sekä kokeilla ja kehittää uusia toimintatapoja. Ajoharjoitteluratojen merkitys korostuu tulevaisuudessa, koska kuljettajat tarvitsevat perehdytystä autojen uuteen turvatekniikkaan ja muihin ominaisuuksiin. Ajoharjoitteluradat tarjoavat tähän hyvät mahdollisuudet.

Ratojen ja turvatalojen kokonaismäärä Suomessa ei ole niin suuri, että toiminnassa olevien valvonta muodostuisi valtiontaloudelle taakaksi. Toiminnassa oleviin ratoihin ja turvataloihin nykyisin tehdyt investoinnit on voitava hyödyntää maksimaalisesti hyväksytyjen suunnitelmien mukaisella tavalla. Turvataloilla on hyvät mahdollisuudet riskikoulutukseen ja liikennerikkomuksen jälkeiseen lisäkoulutukseen.

22.6.2017

Suomen Psykologiliiton liikennepsykologian toimikunta:

Mika Hatakka, Pekka Kuikka, Sari Kukkamaa, Kari Karjalainen

Liitetiedosto: Tiivistelmäosuus EU:n raportista 2017: Study on driver training, testing and medical fitness