

IKÄPOIKKEUSLUPA

17-vuotiaiden mahdollisuus ajokorttiin
Erno Rautiainen

3/2020

Tiivistelmä sivu

Tekijä(t)	Tutkinto
Erno Rautiainen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Ikäpoikkeuslupa	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Petri Tuominen	Tutkimuksellinen opinnäytetyö
Tiivistelmä	
<p>Opinnäytetyön tavoitteena on nostaa esille vuonna 2018 muuttuneen ajokorttilain mukanaan tuoma ikäpoikkeuslupa ja siihen liittyvät mahdollisuudet, haasteet sekä ongelmat. Tarkoituksena opinnäytetyössä on tarkastella 17-vuotiaiden ja 18-vuotiaiden valmiuksia liikenteeseen kehityspsykologian ja liikennepsykologian näkökulmasta.</p> <p>Tekstissä tarkastellaan muun muassa ihmisen kehitystä lapsesta nuoreksi aikuiseksi, ajamista, kuljettajaopetuksen muutoksia, ikäpoikkeuslupaprosessia, poliisin edellytyksiä valvoa ikäpoikkeuslupia sekä vertaillaan nykyistä ja aiempaa lainsäädäntöä.</p> <p>Opinnäytetyön lähteenä on käytetty erilaista kirjallisuutta ja verkkolähteitä. Merkittävässä osassa aineistonhankintaa ovat olleet myös asiantuntijahaastattelut. Opinnäytetyötä varten on haastateltu asiantuntijoita liikenneopetuksen ja psykologian ammattialoilta, poliisista ja Traficomista.</p> <p>Opinnäytetyön lopussa pyritään tiivistämään tutkimuksen tuloksia sekä havaintoja ikäpoikkeuslupa ja nuorten autoiluun liittyen. Lisäksi opinnäytetyössä pyritään nostamaan esiin ikäpoikkeuslupa järjestelmän, sekä 17-vuotiaiden nuorten autoilun haasteita ja tuomaan esiin ideoita aiheen tutkimiseksi jatkossa.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
62	maaliskuu, 2020
Avainsanat	
Ajokortti, kasvatopsykologia, liikennepsykologia, autokoulu, ikäpoikkeuslupa	

Sisällys

1 JOHDANTO	3
1.1 Aiheen valinta.....	4
1.2 Tutkimuskysymykset ja opinnäytetyön tavoite.....	5
2 AJOKORTTI 17-VUOTIAANA?	6
2.1 Hallituksen esitys	6
2.2. Lausuntokierros	7
2.3 Suomen psykologiliiton lausunto	8
3. AJOKORTIN HANKKIMISEEN LIITTYVIÄ IKÄRAJOJA ERÄISSÄ EU - MAISSA	9
3.1 Pohjoismaat	9
3.2 Saksa	10
3.3 Iso-Britannia.....	10
3.4 Viro.....	10
3.5 Belgia.....	11
3.6 Onko ruoho lopulta vihreämpää aidan toisella puolella?	11
4 IHMISEN PSYKOLOGINEN KEHITYS JA KASVU LAPSESTA NUOREKSI AIKUISEKSI	12
4.1 Varhaislapsuus ja kouluikä.....	12
4.2 Nuoruus.....	13
4.3 Erik H. Eriksonin teoria.....	14
4.3.1 Identiteetti – Roolihajaannus.....	14
4.3.2 Läheisyys, solidaarisuus – eristäytyminen	14
4.4 Nuoresta aikuiseksi	15
5 LIIKENNEPSYKOLOGINEN NÄKÖKULMA	16
5.1 Mitä ajaminen on?	17
5.2 Nuori liikenteessä	19
5.3 Nuori uuden oppijana	22
5.4 Oppiminen	22
5.4.1 Behavioristinen oppiminen.....	23
5.4.2 Kognitiivinen oppimiskäsitys ja konstruktivinen oppiminen	24
5.5 Ajamaan oppiminen.....	24
5.6 GDE (Goals for driver education)	25
5.9 Ajokoe ajotaidon mittarina	29
5.10 Mika Hatakan haastattelu.....	29
6 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUSMENETELMÄN VALINTA	32
6.1 Kvantitatiivinen tutkimus	32

6.2 Kvalitatiivinen tutkimus.....	33
6.2.1 Haastattelut	34
7 AJOKORTTILUVAN JA IKÄPOIKKEUSLUVAN HAKEMINEN ENNEN VUODEN 2018 LAKIUUDISTUSTA JA SEN JÄLKEEN	35
7.2 Ikäpoikkeusluvan hakeminen	36
7.3 Henna Antilan haastattelu.....	37
7.5 Ajokorttilupa ennen.....	42
7.6 Ajokiellon vaikutus ikäpoikkeuslupaan.....	43
8 IKÄPOIKKEUSLUPALAISTEN VALVONTA POLIISIN NÄKÖKULMASTA	43
9 MITÄ MIELTÄ IKÄPOIKKEUSLUVASTA OLLAAN?	45
9.1 Liikenneopettajien mielipide.....	46
9.2 Suomen Autokoululiitto.....	47
9.3 Liikkuvan poliisin perinneyhdistys	48
10. LUOTETTAVUUDEN ARVIOINTI JA POHDINTAA	50
10.1 Opinnäytetyöprosessi.....	52
10.2 Opinnäytetyön luotettavuuden arviointi.....	52
LÄHTEET	55

1 JOHDANTO

Vuonna 2018 ajokorttilakiin toteutettiin suuri kokonaisuudistus, joka muutti suuresti autokoulukenttää ja ajokortin hankkimiseen liittyviä toimintoja. Jo aiemmin ajokorttiluvan myöntäminen oli siirtynyt poliisilta liikenteen turvallisuusvirastolle. Nykyisin ajokorttilupien myöntämiseen liittyvät toiminnot kuuluvat Traficomille. Ajokortti uudistuksessa vähennettiin opetuksen minimimääriä ja kevennettiin ajokortin hankkimiseen liittyvää prosessia. Autokoulun ja ajo-opetuksen vaiheittaisuus poistui ja kaikki ajokorttiin tähtäävä opetus annetaan nykyisin ennen kuljettajantutkintoa.

Niin sanottua pakollista perusopetusta vaaditaan neljän teoritunnin verran ja ajotuntien minimivaatimus on 10 tuntia. Näiden lisäksi opetukseen kuuluu riskienhallintakoulutus, joka tulee suorittaa autokoulussa tai viranomaisen hyväksymän kouluttajan antamana huolimatta siitä, tapahtuuko opetus opetusluvalla vaiko autokoulussa.

Edellä mainittu neljän tunnin teoriakoulutus on ensimmäisen ajokortin suorittajalle pakollinen, joten jos oppilas on hankkinut aiemmin jonkin alemman ajokorttiluokan ajo-oikeuden, ei tuota koulutusta tarvitse suorittaa uudelleen.

Riskientunnistamiskoulutus sisältää neljä teorituntia ja neljä ajotuntia. Koulutuksella on tarkoitus lisätä valmiuksia myös vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Ajotunteihin kuuluu myös opetusta pimeässä ja liukkaalla. Opetus voidaan toteuttaa vaihtoehtoisesti ajoharjoitteluradalla tai simulaattoriopetuksena.

Uudistuksen yhteydessä helpotettiin myös opetusluvan hankkimista. Opettajalta aiemmin vaadittu teoriakoe osaamisen varmistamiseksi poistui ja opetuslupaopetuksessa käytettävän opetusajoneuvon muutoskatsastusvaatimus poistui kokonaan.

Ajokorttilain kokonaisuudistus ja sen mukanaan tuomat muutokset sinänsä vaatisivat jo oman tutkimuksen, sillä muutos varmasti vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja liikkumiseen tavoilla, jota emme näin lyhyellä aika jäniteellä osaa välttämättä vielä ymmärtää. Edellisessä uudistuksessa vuonna 2013 ajo-opetus muuttui kolmivaiheiseksi ja jo perusopetukseen sisällytettiin pelkkien liikennesääntöjen ja ajamisen lisäksi myös opetusta liittyen elämänhallintataitoihin ja niiden vaikutukseen liikenteessä.

Ennen lakimuutosta uudistuksesta on tehty Poliisiammattikorkeakoulussa opinnäytetyö

Ajokorttilain uudistus 2018, jossa tekijät Jousimo ja Nikkanen käsittelevät tulevaa muutosta lakiesityksen pohjalta. Opinnäytetyöstä löytyy hyvää perustietoa uudistukseen liittyen.

Tarkoituksena 2018 vuoden uudistuksessa oli helpottaa ajokortin hankkimista ja keventää kulurakennetta. Opinnäytetyön aiheena tuo uudistus kokonaisuudessaan on liian laaja, joten keskityn opinnäytetyössäni ainoastaan 2018 vuoden uudistuksen mukanaan tuomaan ikäpoikkeuslupaan.

Jousimon ja Nikkasen opinnäytetyön lisäksi vuoden 2019 lopussa on valmistunut Poliisiammattikorkeakoulussa tehty opinnäytetyö niin ikään ikäpoikkeusluvasta. Opinnäytetyössä Sakari Jortikka lähestyy aihetta enemmän kvantitatiivisin eli tilastollisin menetelmin, kun taas oma opinnäytetyöni on enemmän kvalitatiivinen, eli laadullinen tutkimus.

1.1 Aiheen valinta

Opinnäytetyöni käsittelee vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen mukanaan tuomaa ikäpoikkeuslupa menettelyä, jossa nuorelle annetaan mahdollisuus hankkia henkilöauton ajo-oikeus jo 17-vuotiaana entistä lainsäädäntöä kevyemmin perustein.

Alunperin tarkoitukseni oli tehdä opinnäytetyö ajokorttilainuudistuksesta kokonaisuutena. Tavoitteena olisi ollut arvioida lakimuutoksen onnistumista ja sen vaikutuksia kuljettajanopetukseen ja uusien kuljettajien ajotaitoon. Aiheen rajaaminen muodostui kuitenkin suureksi haasteeksi ja alkuperäisissä raameissa opinnäytetyö olisi laajentunut todella laajaksi ja aiheen hallitseminen olisi ollut hankalaa.

Tämän lisäksi vielä hiukan opinnäytetyöprosessin aloittamisen jälkeen tuli mieleeni uusi aihe, jossa tarkoitukseni olisi ollut käsitellä opetuslupa-ajoneuvojen ja opetuslupaopetuksen valvontaa poliisin näkökulmasta vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksen jälkeen, kun muun muassa opetuslupa-autojen katsastusvaatimus ja opettajien teoriakoevaatimus poistui. Pohdinnan jälkeen en kuitenkaan halunnut enää vaihtaa aihettani, vaikka tämäkin aihe olisi kaivannut tarkastelua.

Ikäpoikkeuslupa valikoitui opinnäytetyön aiheeksi, sillä Poliisiammattikorkeakouluopintoihin liittyvässä työharjoittelussa huomasin 17-vuotiaiden henkilöautoilijoiden olevan pinnalla poliisitehtävillä. Tämän lisäksi autokoulukentältä kuulunut toive käsitellä ikäpoikkeuslupaa, ja jatkuva uutisointi 17-vuotiaiden

onnettomuuksista olivat ratkaisevassa asemassa aihetta valitessa. Edellä mainittujen lisäksi, painetta käsitellä ikäpoikkeuslupaa lisäsi uutisointi aiheen ympärillä. Vuoden 2019 aikana saimme lukea lehdistä tapauksista, jossa 17-vuotias nuori oli menettänyt henkensä tai loukkaantunut liikenneonnettomuudessa henkilöauton kuljettajana, sekä tapauksista, joissa 17-vuotiaat olivat syyllistyneet eritavoilla liikenneturvallisuutta vaarantaviin rikoksiin.

Ikäpoikkeusluvan valikoituminen opinnäytetyön aiheeksi oli jälkikäteen tarkastellen hyvä valinta, sillä se on selkeä osa alkuperäistä suunnitelmaa ja yhdistää aikaisempaa osaamistani liikenteen saralta, sekä kiinnostustani kehitys-, ja liikennepsykologiaa kohtaan. Käsitellen opinnäytetyössäni nuorten ajamaan oppimista nojaten kirjallisuuteen, asiantuntija haastatteluihin, sekä omaan kokemukseeni. Ennen poliisiopintoja olen toiminut alalla lähes kymmen vuoden ajan, joista liikenneopetustyötä eri ajokorttiluokissa tein noin seitsemän vuotta.

1.2 Tutkimuskysymykset ja opinnäytetyön tavoite

Opinnäytetyössäni pyrin tarkastelemaan seuraavia seikkoja:

- Kuinka 17-vuotias ja 18-vuotias oppija eroavat toisistaan ajatellen liikenneopetuksellista ja kasvatustieteellistä näkökulmaa?
- Kuinka ikäpoikkeuslupaprosessi etenee?
- Onko riittävän lupaharkinnan tekoon olemassa tarvittavat edellytykset ja työkalut?
- Ovatko ikäpoikkeusluvan saamisen ehdot tarkoituksen mukaiset?
- Mitä mieltä nykyisistä ikäpoikkeuslupa säädöksistä ollaan asian kanssa työskentelevien parissa?

Tavoitteenani ei ole käsitellä 17-vuotiaiden liikenneonnettomuuksia tai rikkeitä lukumäärällisesti, sillä lakimuutos on ollut voimassa vasta alle kaksi vuotta ja tarpeeksi laajojen ja luotettavien tilastojen saaminen on hankalaa. Esimerkiksi koko ajokorttilain uudistuksen vaikutuksia on Traficomien mukaa ajateltu tarkasteltavan vuonna 2022 kun riittävää dataa lakiuudistuksen vaikutuksista on kerätty. Tavoitteeni on käsitellä ikäpoikkeuslupaa ja 17-vuotiaiden autoilua enemmän ilmiönä ja arvioida tutkimuskysymysten mukaisesti onko ikäpoikkeusluvan myöntämiseen liittyvät säädökset riittäviä, sekä onko lupaviranomaisella tarvittavat edellytykset ja työkalut lupaharkinnan toteuttamiseksi riittävällä tarkkuudella.

2 AJOKORTTI 17-VUOTIAANA?

Aiemminkin on ollut voimassa ikäpoikkeuslupamenettely, jossa ajokortin vähimmäisiästä on voitu poiketa yhdellä vuodella. Tämä aiempi ikäpoikkeuslupa on vaatinut tiukat edellytykset ja erityisen painavat syyt. Tämän takia lupia on aiemmin myönnetty vuositasolla ainoastaan muutamia. Myöskään hakemuksia ei ole tullut suuria määriä, vaan niitä on käsitelty vuosittain vain muutama kymmenen. Käsitellen aiempaa mallia kappaleessa seitsemän.

2.1 Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä 146/2017 esitetään ikäpoikkeusluvalle lukuksia perusteita. 17-vuotiaiden liikkumista turvalliseksi katsotuilla ajoneuvoilla halutaan tukea, eli mahdollistaa nuorten pääsy henkilöautojen rattiin aiemmin kevyiden nelipyörien eli niin sanottujen mopoautojen sijaan. Ilmiselvää on, että 17-vuotiaiden pääsy auton rattiin lisää itsenäistä liikkumista opiskeluun ja harrastuksiin liittyviin menoihin.

EU-lainsäädäntö ei salli suurta kansallista poikkeamista ajokortin ikävaatimuksista, joten ikäpoikkeuslupa menettelyn keventäminen ja tätä kautta saavutettava ajokortin hankkimisen vähimmäisiä laskeminen olisi ratkaisu tavoitteisiin pääsemiseksi.

Hallituksen esityksessä katsottiin, että keventäminen voitaisiin tehdä poistamalla vaatimus erityisen painavista syistä poikkeusluvan edellytyksenä. Jatkossa edellytyksenä ja erityisinä syinä voitaisiin pitää pitkiä etäisyyksiä kouluun ja harrastuksiin, sekä joukkoliikenteen rajoitteita. Viranomaisharkinta haluttiin kuitenkin säilyttää, mutta sen määrää haluttiin vähentää. Poikkeusluvan hakemiseen esitettiin tarvittavaksi hakijan ja huoltajan yhteinen hakemus ajokorttitarpeesta ja lisänäytöksi oppilaitoksen tai työnantajan todistus ajokortin tarpeesta. Lisäksi lisänäyttönä voisi olla myös todistus perheenjäsenten kuljetustarpeesta esimerkiksi terveysperustein. Esityksen mukaan tällaisen todistuksen voisi kirjoittaa terveydenhuollon edustaja.

Esityksen laatinut työryhmä ajatteli, että poikkeuslupamenettelyä käytettäisiin harvalla alueilla, jossa matkat kouluun ja työpaikalle ovat pitkiä. Hallituksen esityksessä ajateltiin mahdollisuutena myös rajattua ajo-oikeutta, jossa nuori pääsisi ikäpoikkeuslupa-ajokortilla liikkumaan esimerkiksi työharjoitteluun tai kouluun, mutta muu ajaminen olisi rajattu ajo-oikeuden ulkopuolelle. Ikäpoikkeuslupamenettelyn muuttamisen ajateltiin vastaavan

ajokortti-ian alentamista, jos ajo-oikeuteen ei liitettäisi mitään rajoituksia. Esityksessä erikseen mainittiin, että vähimmäisikää alentamalla jouduttaisiin varautumaan myös onnettomuuksien lisääntymiseen.

Esitystä laatinut työryhmä arvioi, että ilman rajoituksia tehtävä ikärajan lasku tulisi lisäämään nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksia ja heikentävän yleistä liikenneturvallisuutta. Työryhmä nostaa esille nuorten riskialttiuden taustalla olevan kokemuksen puutteen ja impulsiivisuuden. Nuorilla voi olla heikompi päätöksentekokyky ja kaveriseura vaikuttaa nuoriin voimakkaasti. Liikenteessä tarvittavien aivoalueiden kehitys on vielä kesken ja se jatkuu vielä ajokortti-ian jälkeen. Tästä johtuen, nuorilla ei ole samanlaisia valmiuksia vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen kuin vanhemmilla.

Esityksessä ei siis haluttu alentaa ajokortin vähimmäisikää vapaasti vaan säätää ikäpoikkeuslupan hankkimiselle uudet edellytykset. Sen sijaan esityksessä ehdotetaan, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleva voisi suorittaa ajokortin 17-vuotiaana. Tämä perustellaan sillä, että ajokokemusta saataisiin hankittua ennen työelämään siirtymistä ja kulkeminen kouluun, työharjoitteluun ja työmaille helpottuisi.

Ammattikuljettajiksi tähtäävien lisäksi ehdotetaan, että ikäpoikkeuslupaa myönnettäessä huomioitaisiin muita opiskeluihin ja työharjoitteluun liittyviä kulkemistarpeita. Lisäksi voitaisiin huomioida esimerkiksi perhettä äkillisesti kohdanneet muutokset. Tavoitteena olisi helpottaa nuorten ja näiden perheiden välttämättömien kulkemistarpeiden ongelmien helpottamista. Kuten aiemmin mainitsin, viranomaisarkinta haluttiin säilyttää ja harkinta tulisi tehdä aina kokonaistarpeet huomioiden. Työryhmä esitti poikkeuslupan rajaamista haettuun tarkoitukseen ennen säädetyn vähimmäisiän täyttymistä. (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 2017.)

2.2. Lausuntokierros

Lakiesitys oli laajalla lausuntokierroksella ja kantaa lakiuudistukseen otettiin aktiivisesti. Ikäpoikkeuslupan osalta on mainittavaa, että ajokortti-ian laskemista 17 vuoteen kannattivat muun muassa Trafi, Maa- ja metsätaloustuottajien Keskusliitto, Liikenteen ympäristöyhdistys ja Suomen Moottorikerho. Ajokortin saamista jo 17-vuotiaana vastustivat esimerkiksi sisäasianministeriö, Poliisihallitus, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, eri autokouluyhdistykset ja Psykologiliiton liikennepsykologian toimikunta. Näistä merkittävimpanä pidän itse viimeisenä mainittua lausuntoa. (Eml.)

Nuorten valmiuksia liikenteeseen käsittelen opinnäytetyössäni tuonnempana kappaleissa neljä ja viisi.

2.3 Suomen psykologiliiton lausunto

Suomen psykologiliitto otti laajasti kantaa koko ajokorttilakiuudistukseen. Henkilökohtainen mielipiteeni on, että tuon lausunnon takana on ihmisiä, joita olisi tullut kuunnella lakia valmistellessa ja säätäessä. Näin jälkikäteen katsottuna tuolle lausunnonle ei välttämättä ole annettu suurta painoarvoa lakiuudistuksessa. Käsittelen opinnäytetyössäni psykologiliiton liikennetyöryhmän lausuntoa ainoastaan ikäpoikkeusluvan osalta.

Psykologiliitto ei nähnyt juuri perusteita ikäpoikkeusluvalla tai ikärajan laskulle. Lausunnossa verrataan osuvasti ajokortti-ikää muihin ikärajiin, joissa on kysymys vastuullisista päätöksistä. Tällaisia ikärajoja ovat muun muassa avioliitto, äänestäminen ja alkoholin ost.

Lausunnossa todetaan, että liikenteessä liikkuminen on vastuullinen tehtävä ja nostetaan esille maailmanlaajuisesti tunnettu fakta nuorten kuljettajien vahvasti koholla olevasta onnettomuusriskistä. Työryhmä oli myös huolissaan siitä, että poikkeuslupajärjestelystä tulee valloillaan oleva käytäntö. Jälkikäteen tarkasteltuna on todettava, että huoli oli melko aiheellinen, sillä ikäpoikkeuslupia on myönnetty Traficommin mukaan reilusti yli 10 000.

Ikäpoikkeuslupa vaaditaan vanhemman suostumus siitä, että nuori voi saada ajokortin alaikäisenä. Psykologiliiton työryhmä toteaa, että vanhemman suostumusta ei voida pitää tarpeeksi luotettavana tiedonlähteenä. Huoltajilla ei läheskään aina ole selkeää kuvaa nuoren toimintakyvyn kehityksellisten rajoitteiden merkityksestä liikenneturvallisuudelle. (Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmän lausunto liikenneministeriölle ajokorttilain muuttamiseksi, 2017 3-4.)

3. AJOKORTIN HANKKIMISEEN LIITTYVIÄ IKÄRAJOJA ERÄISSÄ EU - MAISSA

Suomessa ikäpoikkeuslupaa perustellaan eri keskusteluyhteyksissä sillä, että muissakin maissa ajokortin hankkiminen on mahdollista 18 ikävuotta nuorempana. Olisi toki tärkeää vertailla erimaiden ajokorttijärjestelmiä laajemminkin, mutta tässä yhteydessä listaan vain vertailunvuoksi muutamia EU-maiden ajokortteihin liittyviä ikärajoja. Vertailua on tehty muun muassa hallituksen esityksessä 146/2017 ajokorttilain muuttamiseksi. Olen käyttänyt vertailussani lähteenä tuota hallituksen esitystä.

3.1 Pohjoismaat

Ruotsissa ajoharjoittelu voidaan aloittaa jo 16-vuotiaana. Ajoharjoitteluun tarvitaan hyväksytty valvoja, jonka vähimmäisiäksi on määritelty 24-vuotta. Tutkintoon pääsemiseen on kuitenkin säädetty 18 vuoden ikäraja. (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 2017.)

Norjassa vähimmäisikä ajokortin hankkimiseen on niin ikään 18 vuotta. Kokelas voi osallistua teoriakokeeseen jo puolivuotta ennen täysi-ikäisyyttään, mutta ajokokeeseen vaaditaan 18 vuoden ikä. Norjassa liikenneopetus on kuitenkin monivuotista ja pyritään eritavoilla jakamaan ikävuosille 15-18. (Eml.)

Norjasta puhuttaessa on ajokortin hankkimiseen liittyen mainittava, että Norjassa on otettu käyttöön Suomen aiemmin käyttämä ja sivuuttama ajokorttimalli. Tällä uudistuksella on vähennetty Norjassa merkittävästi nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksia. Norjalaisten käyttämä kuljettajanopetusmalli pohjautuu suomalaiseen liikennepsykologiseen tutkimukseen, joka korostaa vastuullista ajamista ja kykyä toimia liikenteessä oikein. (Turun Sanomat 10.12.2019.)

Norjan tapaan myös Tanskassa ajokortin hankkimisen minimi-ikä on 18 vuotta. Tanskassa on ollut käytössä kokeilulupa liittyen ajokortin hankkimiseen ennen 18 ikävuotta. Tuossa kokeilussa opetus autokoulussa on voitu aloittaa jo 16-vuotiaana. Teoriakokeeseen oli mahdollista päästä 16,5 vuoden ikäisenä ja ajokokeeseen ikäraja oli 17 vuotta. Hyväksytyn ajokokeen jälkeen ajoharjoittelua voitiin jatkaa valvottuna 18 ikävuoteen saakka. Valvojaksi hyväksyttiin esimerkiksi 27 vuotta täyttänyt vanhempi, jolla on ollut ajo-oikeus voimassa vähintään viisi vuotta. Kokeilu oli voimassa vuosina 2011 – 2017. Nykyisin minimi-ikä

ajokokeeseen on 18 vuotta. (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 2017 & angloinfo.com.)

3.2 Saksa

Saksassa on käytössä valvotun ajamisen malli. Valvottu ajoharjoittelu voidaan aloittaa vasta kuljettajan tutkinnon suorittamisen ja autokouluopetuksen jälkeen. Ajo-opetuksen minimi-ikä on 16,5 vuotta, kun se autokouluopetuksessa on 17,5 vuotta. Saadakseen valvotun ajo-oikeuden 17-vuotiaana kokelaan täytyy suorittaa autokoulukurssi ja teoria- sekä ajokoe. Ajoharjoittelua voi valvoa 30 vuotta täyttänyt henkilö, jolla on vähintään viisi vuotta kestänyt ajo-oikeus. Ajokortin voi hankkia myös suoraan ilman valvotun ajamisen mallia. 17,5 vuotta täyttäneenä nuori voi osallistua normaalisti autokoulun kurssille ja saada ajo-oikeuden suoraan hyväksytyt tutkinnon jälkeen täytettyään 18 vuotta. (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 2017.)

3.3 Iso-Britannia

Isossa Britanniassa ajokortti voidaan suorittaa autokoulussa tai harjoitteluvalla. Harjoitteluvalla ajoharjoittelun voi aloittaa aikaisintaan 17-vuotiaana, joka on myös ajokortin vähimmäisikävaatimus. Harjoittelun valvojan tulee olla vähintään 21-vuotias, jolla on ollut ajo-oikeus vähintään kolme vuotta. Ajoharjoittelussa käytettävälle ajoneuvolle vaaditaan lisävakuutus. Vakuutusmaksut ovat korkeat ajoharjoittelussa ja erityisesti vakuutusmaksut ovat suuria 17-vuotiailla. Tutkintoon pääsyyn vaaditaan niin ikään 17 vuoden ikä. (Eml.)

3.4 Viro

Virossa on käytössä myös autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistävä malli. Autokouluopetus Virossa voidaan aloittaa 17,5-vuotiaana. Ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta. Yhdistelmä mallissa valvottu harjoitteluoikeus voidaan saada 16-vuotiaana, mutta se edellyttää autokoulussa annettavaa opetusta. Teoriaopetusta on 41 oppituntia ja ajo-opetusta 32 oppituntia (yksi oppitunti = 25min). Harjoittelun jälkeen on suoritettava kuljettajantutkinto, johon on samat ikävaatimukset kuin normaalimallilla autokoulussa

korttiaan suorittavilla. Valvojalla tulee olla vähintään viisi vuotta kestänyt ajo-oikeus ja rikkeitä ei sallita. (Eml.)

3.5 Belgia

Belgiassa on myös kaksi erilaista ajoharjoitteluun perustuvaa mallia. Toisessa vaaditaan ajo-opetusta ja toisessa ei. Teoriakokeeseen Belgiassa pääsee 17 vuotta täytettyään. Ensimmäisessä mallissa valvottu ajoharjoittelu saadaan aloittaa 17-vuotiaana autokouluopetuksen jälkeen. Jos harjoittelua halutaan suorittaa ennen 18 vuoden ikää, harjoittelussa tulee olla mukana valvoja. 18-vuotiaana valvojaa ei enää tarvita. Yksin harjoittelua tässä mallissa on oltava 3-18 kuukautta, jonka jälkeen suoritetaan ajokoe. Kuljettajantutkinnon ikäraja tässä mallissa on 18,25 vuotta. Harjoitteluvalla ajaminen on rajattua. Muun muassa yöllä ajamista ja kyydissä olijoiden määrää on rajattu. Toisessa mallissa ei vaadita lainkaan opetusta. Harjoittelun on oltava 3– 48 kuukauden mittainen. Ajoharjoittelu voi alkaa teoriakokeen jälkeen ja jatkua itsenäisenä kokelaan täytettyä 18 vuotta. Ajokokeeseen ikäraja on 18 vuotta. Ajoharjoittelua valvovan henkilön vähimmäisikä on 26 vuotta ja ajo-oikeus on pitänyt olla voimassa vähintään kahdeksan vuotta. Kummassakin mallissa ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä on 17 vuotta. (Eml.)

3.6 Onko ruoho lopulta vihreämpää aidan toisella puolella?

Suomessa eri yhteyksissä verrataan ajokorttijärjestelmää muiden maiden järjestelmiin. Pidän vertailua hyvänä, mutta jostain syystä useita faktoja sivutetaan. Puhuttaessa esimerkiksi ajokortin hankkimisesta ennen 18 ikävuotta monesti unohdetaan se, että useassa maassa, joissa ajamisen voi aloittaa ennen täysi-ikäisyyttä vaaditaan kuljettajan viereen jonkinlainen valvoja. Valvojan vaatimukset ovat verrattavissa suomalaisen opetuslupaopettajan vaatimuksiin. Joiltain osin vaatimukset voivat olla jopa tiukempia.

Lisäksi on säädetty erilaisia rajoituksia ajo-oikeuden laajuudelle. Eri maiden järjestelmiä vertaillessa on myös huomattava erot ajo-opetuksen arvostuksessa.

4 IHMISEN PSYKOLOGINEN KEHITYS JA KASVU LAPSESTA NUOREKSI AIKUISEKSI

Ihmisen kasvaminen aikuiseksi on pitkä ja monivaiheinen prosessi. Pieni lapsi alkaa muodostaa maailmankuvaansa siitä hetkestä eteenpäin, kun hän syntyy ja ympäröivän maailman ihmettely alkaa. Jokainen ihminen käy yksilöllisellä tavallaan läpi kaikille yhteisiä elämänvaiheita. Käsittelen ihmisen psykologista kehitystä alkaen lapsuudesta hiukan myös liikenteen näkökulmasta.

4.1 Varhaislapsuus ja kouluikä

Varhaislapsuudessa pienen lapsen kehityksessä luodaan pohja myöhemmin tapahtuvalle kehitykselle, tiedoille ja taidoille. Ensimmäisten ikävuosien aikana opitaan elämän perusteet, kuten esimerkiksi liikkuminen. Ihmislapsen aistitoiminnot tarkentuvat ja ymmärrys ympäröivästä maailmasta kasvaa askel askeleelta. Ajattelun, minäkuvan ja maailmankuvan kehitykseen vaikuttavat valtavasti koti, perhe-elämä ja esimerkiksi päivähoito-olosuhteet. Sveitsiläinen kehityspsykologi Jean Piaget on painottanut, että lapsella ei ole valmiita, perittyjä kykyjä vaan ainoastaan valmius reagoida ympäristöönsä (Nurmi, Ahonen ym. 2014 23-26). Tämä kuvastaa mainiolla tavalla elinympäristön merkitystä varhaislapsuudessa ajatellen kasvamista nuoreksi ja aikuiseksi.

Kun lapsi kasvaa kouluikäiseksi, lapsen liikkuminen lähiympäristössä lisääntyy. Kouluikäisenä lapsen hahmottamiskyky voi olla vielä vajavainen ja kehitys havainnointikyvyssä ja arviointikyvyssä jatkuu kouluiästä vielä vuosia. Erilaisissa tilastoissa ja tutkimuksissa on osoitettu lapsen havainnointikyvyssä olevan puutteita ainakin 11-12-vuotiaaksi asti. Arviointi ja havainnointitaito liittyy kiinteästi esimerkiksi juuri lasten liikenneturvallisuuteen. (Nurmi, Ahonen ym. 2014 27-30.)

Liikenneturvallisuuden kannalta tärkeimpiä taitoja on omien taitojen arviointi suhteessa ympäröivään liikenteeseen. Pienten lasten taidot havainnoida esimerkiksi lähestyvien autojen nopeuksia tai etäisyyksiä ovat hyvinkin puutteellisia. On todettava, että lapset kehittyvät yksilöinä ja verrattaessa esimerkiksi 10-vuotiaita liikenteessä liikkujia on kehityksessä ja kyvyssä selviytyä liikenteessä eroavaisuuksia yksilöiden välillä.

Liikenneturvallisuutta ajatellen on muistettava, että lapsi alkaa oppia asioita jo ihan vauvaiästä asti. Suuressa roolissa lapsen oppimiselle ovat vanhempien arvostukset ja toimintamallit. Nuo heijastuvat lasten mieltymyksiin osin sitä kautta, millaisia oppimistilanteita tai tässä tapauksessa liikennetilanteita vanhemmat lapsilleen järjestävät. (Nurmi, Ahonen ym. 2014 98.)

Esimerkkinä tällaisesta oppimisesta voisi olla esimerkiksi vanhemmilta peritty suhtautuminen muihin tienkäyttäjiin tai erilaisiin liikennetilanteisiin ja taito siitä kuinka tuollaisissa tilanteissa tulisi toimia. Tällä ei tarkoiteta sitä, että pieni lapsi oppii tasa-arvoisen risteuksen väistämissäännöt vaan sitä, että lapsi oppii käyttäytymismalleja käyttäytymiseen liikenteessä.

Tienkäyttäjiä voidaan luokitella esimerkiksi sosiaalisiin ja joustaviin, ohjaaviin ja dominoiviin, epävarmoihin ja alistuviin tai aggressiivisiin tienkäyttäjiin. Osa tästä on varmasti jo lapsena opittua. Aggressiivisen autoilijan suhtautuminen muihin tienkäyttäjiin ja tapa reagoida erilaisiin liikennetilanteisiin tunteella, voi välittyä myös auton kyydissä matkustavaan uteliaaseen ja maailmaa aistivaan lapseen.

Autokouluihin ja ajo-opetukseen toivotaan paljon asennekasvatusta, mutta nykyisin voimassa olevan lainsäädännön puitteissa teoriaopetuksen hävittyä ja ajo-opetusmäärien vähennyttyä jo aikaisempien oppituntimäärien valossa tarkastellen haasteellisesta asiasta on tullut lähes mahdotonta. Noin viidessätoista tunnissa tulisi mekaanisen ajamisen lisäksi poisoppia ajattelumalleja, joita on opeteltu autokouluikään tullessa vähintään 16 vuotta.

4.2 Nuoruus

Nuoruusikä on siirtymistä lapsuudesta aikuisuuteen. Siinä yhteen lauseeseen on mielestäni kiteytetty valtava määrä asiaa. Jos ajatellaan pelkästään autolla liikkumista liikenteessä, herää ajatus, että ajokortti on monelle nuorelle eräänlainen siirtymäriitti aikuisuuteen. Ihminen alkaa tiedostaa itsensä jo pienenä lapsena, mutta nuoruudessa tiedostaminen lisääntyy. Nuori ihminen on muun muassa tästä syystä altis ympäristön paineelle, sillä nuori usein ajattelee mitä muut hänestä ajattelevat. Nuoruudessa myös ihmisen arvopohja alkaa kehittyä ja nuori etsii itseään ja muodostaa minäkuvaansa. (Lehtinen ym. 2007 26-30.)

Amerikkalainen psykoanalyttikko Roger Gould on kuvannut aikuistumista prosessiksi, jossa muutoksen yksi pääkohta on tunneobjektisuhteiden muokkaaminen aikuisen maailmaa vastaavasti. Gould on myös esittänyt, että nuoren minätietoisuus kehittyy 16. ja 22. ikävuoden välillä, kun nuori alkaa irtautua vanhemmistaan ja muodostaa vanhempiensa maailmankuvan sijaan omaa käsitystä ympäröivästä maailmasta (Lehtinen ym. 2007 22-25). On huomion arvoista, että myös ajokortin hankkiminen sijoittuu tuohon ikähaarukkaan.

4.3 Erik H. Eriksonin teoria

Kehityspsykologi Erik H. Eriksonin teorian mukaan ihminen kohtaa elämänsä aikana kahdeksan vaihetta. Erikson puhuu kahdeksasta kehityskriisistä, jotka ihmisen on ikään kuin voitettava siirtyäkseen elämässään vaiheesta toiseen. Eriksonin mukaan kriisien kohtaamisen luone ja lopputulos muovaavat ihmisen persoonallisuuden rakennetta, itsetuntemusta sekä kehityksen suuntaa. Erikson käytti näistä kriiseistä psykososiaalisen kriisin käsitettä kuvaamaan kullekin vaiheelle ominaista yksilön ja ympäristön vuorovaikutuksen dynaamiikkaa (Lehtinen ym. 2007 22-25). Ajokorttia Erikson ei mainitse, mutta mielestäni nykyaikaisesti tarkastellen ajokortti voisi olla osa nuoruuden ajan kriisejä. Eriksonin teorian mukaan ihmisen nuoruuteen ja varhaisaikuisuuteen sijoittuu kaksi vaihetta, jotka ovat identiteetti – roolihajaannus sekä läheisyys, solidaarisuus – eristäytyminen (Tunderfelt, 2011 241-252, Lehtinen ym. 2007 22-25).

4.3.1 Identiteetti – Roolihajaannus

Tärkeimpänä tehtävänä tässä vaiheessa on oman identiteetin rakentaminen ja tunne oman itsensä löytämisestä. Jos tämä kehityksen vaihe epäonnistuu, tämä näkyy Eriksonin mukaan ihmisen persoonassa roolihajaannuksena. Tällöin nuori ei kykene tekemään päätöksiä elämäänsä liittyen ja hänestä voi tuntua, ettei hän tiedä kuka hän on. Tähän ikä tai kehitysvaiheeseen liittyy se, että elämässä tehdään valintoja koulutukseen, ammattiin ja ystäväpiiriin liittyen. Nuori selkiyttää käsitystään omasta paikasta yhteiskunnassa ja hankkii muun muassa ajokortin. (Lehtinen ym. 2007 22-25.)

4.3.2 Läheisyys, solidaarisuus – eristäytyminen

Tämä vaihe keskittyy nuoruuden loppumetreille ja varhaisaikuisuuteen. Nuoren elämän keskiöön nousee kiintymyksen, rakkauden sekä tunteiden osoittaminen ja jakaminen, sekä

pysyvien pari- sekä ystävyys-suhteiden luominen. Nuori etsii edelleen omaa paikkaansa ja tehtävänsä yhteiskunnassa. Tämän elämänvaiheen onnistuessa ihminen pystyy ratkaisemaan itsenäisyyden ja läheisyyden välistä ristiriitaa. Aito läheisyys on Eriksonin mukaan ”voimakas vahvistuksen tunne, joka syntyy ruumiiden ja persoonallisuuksien kohdatessa pitkän riskialttiin lapsuuden ja nuoruuden jälkeen.” Jos vaihe epäonnistuu se voi johtaa eristäytymiseen ja yksinäisyyden tunteeseen.

(Dunderfelt, 2011 241-252.)

4.4 Nuoresta aikuiseksi

Kuten jo mainittua ihminen tekee nuoruudessaan lukuisan määrän valtavia valintoja tulevaisuuteensa liittyen. Nykymaailmaa seurattessa ei tahdo välttyä ajatuksilta, että lapsuudesta siirtyminen nuoruuteen alkaa entistä aikaisemmin, eivätkä nuoret malta olla nuoria vaan heillä on kiire siirtyä nuoruudesta aikuisuuteen. Kehityspsykologiassa on nuoruuden katsottu yltävän jopa kolmelle vuosikymmenelle. On myös katsottu, että varsinainen aikuisuuden vaihe alkaa noin 18-22 vuoden iässä. Hyvänä esimerkkinä voidaan käyttää myös Suomen lain määritelmää henkilön täysi-ikäisyydestä. On toki huomioitava, etteivät kehitys tai aikuisuus ole päivämääristä riippuvaisia asioita. (Dunderfelt, 2011, 92-104, 143.)

Jos nuoruus ja ihmisen ajattelun kehitys jatkuu vuosia, on valmiudesta selviytyä liikenteessä mielestäni ajateltava seuraavaa. Jos eroja on 10-vuotiailla niin miksi eroja ei olisi 17-vuotiailla tai 20-vuotiailla. Koska kehitys on monella ihmisellä vielä 17-vuotiaanakin kesken, niin arvioitaessa 17-vuotiaiden valmiutta henkilöauton rattiin on hyväksyttävä tosiasia, että verrattaessa 18-vuotta täyttäneisiin ajokortin hankkiviin nuoriin, 17-vuotiaiden joukossa on paljon enemmän niitä jotka, eivät ole vielä valmiita kuljettamaan henkilöautoa liikenteessä ja hallitsemaan siihen liittyviä riskejä ja ratkaisuja.

Nuoruudessa myös tulevaisuuden ajattelu ja hahmottaminen muuttuu. Vaikka jo kouluikäiset lapset osaavat hahmottaa tulevaisuutta erilaisten esimerkkien avulla, kiinnostus tulevan elämän keskeisiin ratkaisuihin lisääntyy nuoruudessa. Samanaikaisesti suunnittelu- ja päätöksentekotaidot lisääntyvät. Ajattelun kehittyminen luo pohjaa myös nuorten moraalille ja periaatteille. Ajattelun muutoksessa on muun muassa kyse abstraktin ja loogisen ajattelun omaksumisesta. (Nurmi, Ahonen ym. 146-147.)

Ihmisen sosiaalinen ympäristö muuttuu myös valtavasti nuoruusvuosina ja ryhmän merkitys yksilön ajatuksiin kasvaa. Ihminen on itsenäisiin päätöksiin kykenevä olento, mutta altis myös sosiaalisten ryhmien vaikutuksesta ajatteluun. Nuoreen ryhmäpaine vaikuttaa enemmän kuin vanhempiin ihmisiin. Kaikki tietänevät vanhan sanonnan ”joukossa tyhmyys tiivistyy.” Tuossa lauseessa kiteytyy hyvin ryhmäpaineen merkitys esimerkiksi ajatellen nuorten liikkumista tieliikenteessä.

Nuoret elävät erilaisten rajoitusten, haasteiden, mutta myös mahdollisuuksien maailmassa. Nuo mahdollisuudet ja haasteet liittyvät esimerkiksi koulutukseen, ammatinvalintaan sekä kaveripiiriin. Nuorten tavoitteen asetteluun vaikuttaa myös heidän yksilöllinen motivaationsa ja kiinnostuksensa. Erot heijastelevat eroja nuorten temperamentissa, persoonallisuuden piirteissä ja elämäkokemuksessa.

Tutkittaessa nuorten suhtautumista ryhmäpaineeseen on todettu, että nuoruuden alkutaipaleella oleva ihminen suhtautuu ryhmäpaineeseen herkemmin, kuin myöhempää nuoruutta elävä ihminen. (Nurmi, Ahonen, ym. 152-161, Porter 2011, 320-321). Tämä heijastuu myös asenteisiin liikenteessä.

5 LIIKENNEPSYKOLOGINEN NÄKÖKULMA

Kun autokoulumaailmaa ja ajokorttilakia uudistettiin edeltävän kerran vuonna 2013 uudistukseen vaikutti myös psykologinen näkökulma. Autokoulun vaiheittaisuutta lisättiin kahdesta vaiheesta kolmeen, jossa pyrittiin vaikuttamaan nuoreen kuljettajaan heti kuljettajauran ensimetreillä. Tämän voidaan tiivistetysti katsoa perustuvan vanhaan viisauteen ”vanha koira ei opi uusia temppuja”. Voi olla, että vanha koira oppii temppuja, mutta jokainen voinee omasta kokemuksestaan todeta, että on helpompaa oppia heti oikea tapa tehdä asioita kuin oppia pois tapoja, joita on suorittanut vuoden, kaksi tai kymmenen. Keskeisenä teemana tuossa 2013 kuljettajaopetusuudistuksessa nousi esiin myös kuljettajan omien taitojen arviointi. Edellytyksenä kuljettajana kasvamiselle kaikissa ikävaiheissa on, että kuljettaja osaa kehittää omaa toimintaansa. Tämä ei ole mahdollista, jollei kuljettaja kykene reflektoimaan eli arvioimaan toimintaansa. (Keskinen ym. 2012 46-48.)

Tuossa 2013 uudistuksen mukanaan tuomassa kolmivaiheisuudessa uusin komponentti vanhaan verrattuna oli harjoitteluvaihe, jonka tarkoituksena oli karsia tuoreeltaan pois

opittuja väriä toiminta malleja ja antaa lisäeväät itsenäiselle kehitykselle kuljettajana, arvioida omaa toimintaa ja kehittyä oikeaan suuntaan. Ajatuksena oli, että harjoitteluvaiheeseen kuuluin kontaktiopetusta, joka ajoittuisi aikaisintaan kolmen kuukauden päähän kortinsaannista, mutta tulisi käydä viimeistään kahden vuoden aikana. Painotus oli riskitietoisuuden kasvattaminen käyttäen apuna kuljettajan omia kokemuksia ja itsearviointia. (Keskinen ym. 2012 46-50.)

Vuoden 2013 mukanaan tuoman ajo-opetusmallin kolmas ja viimeinen vaihe oli syventävä vaihe, joka oli sisällöltään lähellä 2013 vuoden uudistusta edeltävän ajo-opetusmallin kakkosvaihetta. Syventävässä vaiheessa kehitettiin perusvaiheen opetuksessa ja harjoitteluvaiheessa hankittuja tietoja ja taitoja. Tarkoituksena oli myös lisätä valmiuksia riskitilanteiden tunnistamiseen, ekologisuuteen ja ympäristövaikutusten huomioimiseen. Tavoitteena oli, kuten harjoitteluvaiheessakin muodostaa oppilaalle realistinen kuva hänen omasta ajotaidostaan. Nimensä mukaisesti kolmannessa eli syventävässä vaiheessa syvennettiin oppilaan jo olemassa olevia tietoja ja lisättiin käsitystä liikenteen realiteeteista ja kokonaiskuvasta. (Keskinen ym. 2012 50-51.)

Tiedämme jokainen, että ihmiset ovat erilaisia. Tuo ihmisten erilaisuus vaikuttaa kykyyn toimia elämässä ja erilaisissa tilanteissa. Ilmiselvää on myös, että ihmisen arvomaailma ja persoonallisuus vaikuttaa siihen, millainen kuljettaja ihminen on liikenteessä. Tähän ei vaikuta välttämättä pelkästään se, kuinka kuljettaja on oppinut nostamaan kytkintä tai kääntämään rattia.

Työskentelin itse useamman vuoden ajan liikenneopettajana ja sain huomata, että ihmisten erilaisuus vaikuttaa ajotaidon oppimiseen, mutta se ei välttämättä vaikuta lopputulokseen.

5.1 Mitä ajaminen on?

Nopeasti voisi ajatella, että ajaminen on siirtymistä paikasta toiseen. Toinen taas voisi ajatella, että ajaminen on mekaanista suorittamista eli juuri edellä mainitsemaani kytkimen nostamista ja ratin kääntämistä. Itse olen erimieltä. Ajaminen on useiden asioiden hallintaa samanaikaisesti. Tulee hallita ajoneuvonkäsittely, johon aiemmin viittasin sekä voimassa olevat liikennesäännöt. Tämä ei yksin riitä, sillä ajaminen on kognitiivista toimintaa eli jatkuvaa arviointia ja ratkaisujen tekemistä. Ratkaisuja ja päätöksiä ohjaavat taas ihmisen havainnointikyky, arvomaailma, persoonallisuus sekä asenteet.

Sen lisäksi, että kuljettaja saa autonsa liikkeelle ja osaa liikennesäännöt, tulisi kuljettajan ymmärtää asioiden syy - seuraus suhteita. Nojaten aikaisempiin kokemuksiini liikenneopettajana, sekä lyhyeen virkauraani poliisina uskallan sanoa, että tähän eivät aina pysty aikuisetkaan. Kuinka haastavaa tällaisten asioiden hahmottaminen on nuorelle ihmiselle, jonka kehitys ajattelun ja minuuden suhteen on vielä kesken.

Käytetään esimerkkinä vaikkapa ajonopeutta. Jokainen liikenteessä liikkuva nuori tai aikuinen tietää, että ylinopeuden ajaminen on kiellettyä. Suuri osa ajokortillisista tietää käsitteen tilannenopeudesta. Yksin käsky, kielto tai rajoitus ei saa suurinta osaa noudattamaan nopeusrajoituksia, vaan asian suurempi yhteys liikenneturvallisuuteen pitäisi ymmärtää. Tämä vaatii hahmottamiskykyä, jonka moni oppii vasta elämäkokemuksen myötä. Tämä voi olla myös asia, jota moni ei suostu ymmärtämään ollenkaan. Pelkän rajoituksen ja asian kokonaisuuden välimaastoon sijoittunee myös se, että ymmärretään fysiikan ja mekaniikan lait suhteessa ajonopeuteen. Vertaan seuraavassa kahta erilaista mahdollista ajattelumallia liittyen ajonopeuteen, joita erilaiset kuljettajat voisivat pohtia.

En aja ylinopeutta koska se on kiellettyä. Toisaalta, vaikka se on kiellettyä, se ei ole välttämättä suuri rikos, mutta siitä saa sakon, joten ajan rajoitusten mukaan. Tarkemmin ajateltuna riski jäädä kiinni on melko pieni ja rike asiaa pohtivan kuljettajan mielestä vähäinen, joten kyllä tässä voi ajaa vähän reilummin.

Ajan rajoitusten mukaan ja järkevää tilannenopeutta. Ymmärrän nopeuden lisäämisen mukanaan tuomat riskit ja pidon rajallisuuden suhteessa käyttämäni nopeuteen. Ymmärrän myös, että nopeuden lisääminen on riski, jota minulla ei ole varaa ottaa. Minulla on kyydissä ystäväni, jotka ovat minulle tärkeitä. Tavoitteeni on viedä itseni ja ystäväni mahdollisimman turvallisesti määränpäähän.

Kuten jo moneen kertaan mainittua, ihmisen kehityksen myötä arvomaailma ja ajattelu kyky kehittyä. Monen ihmisen arvomaailmaa muuttaa esimerkiksi lapsen saaminen. Ihmiselämän tärkeys ja haavoittuvuus ymmärretään täysin eri tavalla. Kun ihminen autoilee ensimmäisiä kertoja oma lapsi kyydissään, tuntuu vastuu monen kertoman mukaan painavan valtavasti ja sitä yritetään ajaa mahdollisimman varovasti ja kaikki muuttujat huomioon ottaen. Tähän ajatukseen ilmeisesti kuitenkin turtuu vuosien mittaan, sillä olen saanut ikäväkseni huomata, kuinka holtittomasti jotkut ihmiset ajavat, jopa omat lapset kyydissään.

Liikenneopettajana toimiessani yritin markkinoida tätä ajattelumallia nuorille teorialunneilla. Kun nuori ottaa ystävänsä kyytiin ovat ne aina jonkun ihmisen lapsia ja lähtökohtaisesti myös nuorelle itselle tärkeitä. Kuljettaja on ratkaisuja tehdessään vastuussa myös muiden ihmisten elämästä ja tehtyjä virheitä ei välttämättä saa koskaan takaisin.

Törmäsin usein myös ajattelutapaan, että yksin ajaessa voi ottaa enemmän riskejä kuin ystävät kyydissä. Ymmärrän toisaalta ajattelutavan, mutta yritin noillekin kuljettajille kertoa, että he itse ovat myös tärkeitä jollekin, vaikka ei itsestä aina siltä tuntuisi. Nykyisin poliisin työssä olen ikävä kyllä saanut nähdä, kuinka tärkeä toinen ihminen voi toiselle olla ja kuinka kova paikka on tuollainen tärkeä ihminen elämästään menettää lopullisesti. Lisäksi kuljettaja iästään huolimatta on vastuussa myös kanssaliikkujien turvallisuudesta auton ulkopuolella. Moni kyllä tietää tämän, mutta ei suostu ajattelemaan asiaa pidemmälle ajatuksella *mitäpä jos?*.

Ihmisen tulisi pohtia, onko kuljettajana valmis kantamaan teoistaan ja päätöksistään seuraukset ja meidän tulisi ymmärtää yksittäisten ratkaisujemme vaikutukset liikenteeseen. Lopputulokset voivat olla sellaisia, joita emme koskaan saa tekemättömäksi. Kaikkea tapahtuvaa ei tietenkään voi estää, mutta jokaisen tienkäyttäjän tulisi tehdä kaikkensa tuollaisten asioiden välttämiseksi. Se että tietää, ei riitä.

Kun mietit asiaa, ymmärrät kuinka isoista ja hankalista asioista on kysymys. Nuorelle, jonka kehitys on vielä kesken ja jonka elämässä on valtavamäärä nuoruuden aiheuttamia tunnemyrskyjä tai vastaavaa, noiden asioiden hahmottaminen voi olla vielä hankalampia jopa mahdotonta.

5.2 Nuori liikenteessä

Aikanaan ajokortin ikäraja on säädetty 18 ikävuoteen ja sille lienee ollut jokin syy. Tarkastellessa myös muiden maiden ajokortin vähimmäisikävaatimusta saa huomata ajokortti iän olevan 18 vuotta myös monessa muussa maassa. Poikkeuksiakin tästä tietysti on. Kuten aiemmin mainittua, on itsestään selvää, että joukkoon 17-vuotiaita nuoria mahtuu suurempi joukko tällaiseen ajatteluun kykenemättömiä kuin samansuuruiseen joukkoon 18-vuotiaita.

Kuljettajan iän vaikutusta ajamiseen on tutkittu monessa yhteydessä. Ajokortin saaminen 17-vuotiaana kasvattaa nuorten autoilijoiden joukkoa. Nuorten autoilijoiden tyypillisimpiä onnettomuuksia ovat suistumisonnettomuudet, joissa kuljettaja menettää ajoneuvonsa hallinnan. Tämä johtuu osin omien taitojen yliarvioimisesta ja liian suurista tilannenopeuksista. Nuorilla on myös ajokilometreihin suhteutettuna korkea riski joutua liikenneonnettomuuteen verrattuna muihin ikäryhmiin. (Dorn, Sullivan, 2013 25-38, Porter 20011, 316, Keskinen ym. 2012 11-12.) Nuoren kuljettajan onnettomuusalttein aikakausi on ensimmäisen kuuden kuukauden aikana (Porter 2011, 109 & 316 & Keskinen ym. 2012 11-12).

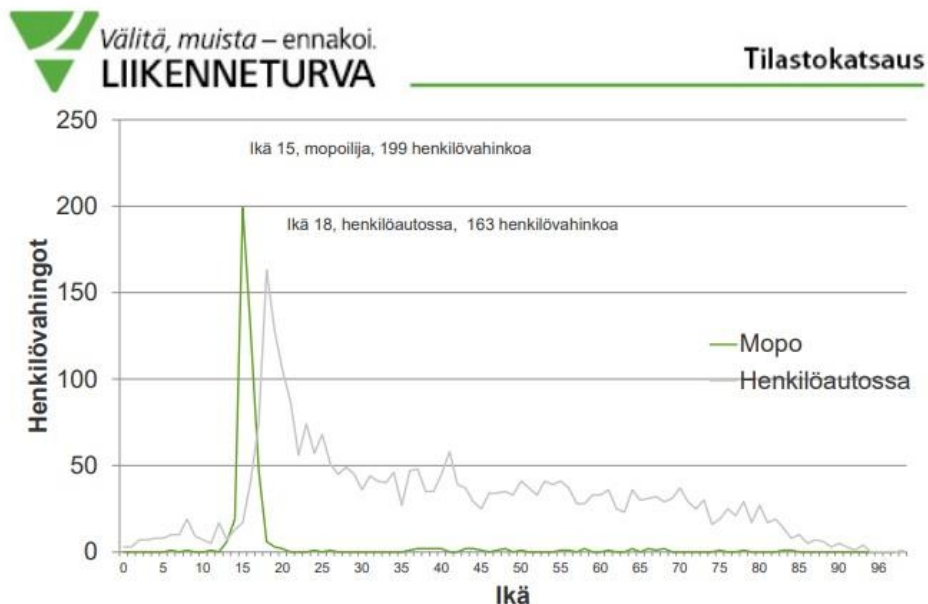
Ihminen yleisesti pyrkii miettimään enemmän mukavia, kuin ikäviä asioita. Nuori kuljettaja voi ikään kuin kieltää itseltään onnettomuuden ajattelemisen. Nuori voi esimerkiksi kuvitella, että vakavia liikenneonnettomuuksia tapahtuu ainoastaan elokuvissa, ja jos niitä tapahtuu tosielämässä, niin tuskin sellaista tapahtuu minulle. Tämä oli havaittavissa autokoulussa työskennellessä asenteena, jossa nuori saattoi ajatella, että opettaja vaan puhuu, ettemme ajaisi ylinopeutta. Kokonaisuuden hahmottaminen oli monelle hankalaa. Tällaisella ajattelumallilla ihminen voi ikään kuin defenssin omaisesti suojata itseään. Eräs kuljettajanalku totesi jäätyään kiinni kaahaamisesta, ettei hän mietti mitä kaahaaminen voisi tuoda tullessaan, sillä sittenhän hän ei uskaltaisi kaahata.

Mika Hatakan väitöskirjassa *Novice Drivers' risk- and self-evaluations 1998* on tutkittu nuorten vasta kortin hankkineiden käsityksiä omaan ajamiseensa liittyvistä riskeistä. On havaittavissa, että 18-20-vuotiaat miehet arvioivat itsekkin oman riskitasonsa korkeammaksi eri tilanteissa vertailtaessa saman ikäryhmään naisiin.

Tyttöjen murrosikä alkaa keskiarvoisesti pari vuotta poikia aikaisemmin, ja tämän takia nuoret naiset saavuttavat aikuisuuden keskimäärin nuoria miehiä aiemmin. Tällöin voidaan ajatella, että ajokortti-ikäiset nuoret naiset käyttäytyvät nuoria miehiä vastuullisemmin. Tämä näkyy myös onnettomuus tilastoista. Toisaalta nuorten naisten niin sanottu riskikäyttäytyminen ajoittuu aiemmille ikävuosille. (Keskinen ym. 2012 78-80.)

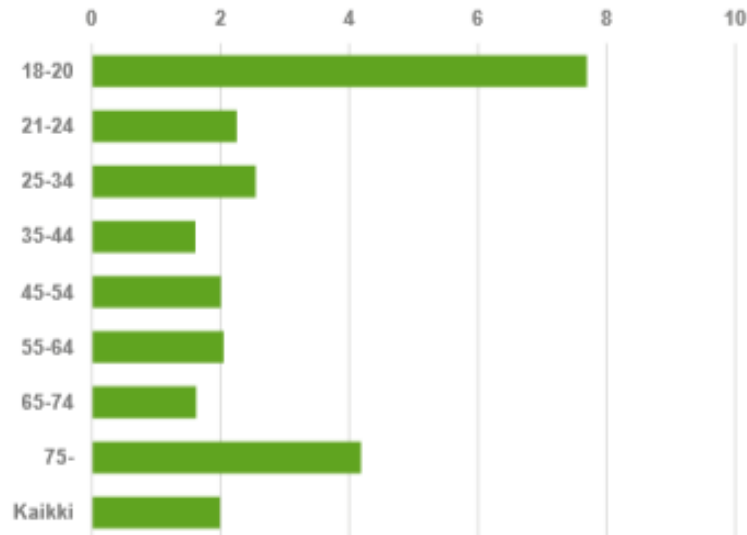
Verrattaessa naisten ja miesten 18-20-vuotiaiden ryhmää vasta ajokortin hankkineisiin yli 21-vuotiaisiin on huomattavissa, että myös tässä tapauksessa nuoret arvioivat oman riskitasonsa korkeammaksi kuin varttuneemmat ajo-oikeuden hankkijat. Tutkimuksessa korostuu omantilan hallintaan liittyvät riskit. (Hatakka, 1998, s.84-91.) Asiasta on myös

tehty useita muita tutkimuksia, joissa on todettu 18-20-vuotiaiden ikäryhmän onnettomuusriskin olevan jopa viisinertainen vanhempiin ikäluokkiin verrattuna. Erityisesti maissa, joissa autoilu on mahdollista jo 15-16-vuotiaana voi näiden nuorimpien kuljettajien riski keski-ikäisiin verrattuna olla jopa kymmen- tai kaksikymmenkertainen suhteessa ajosuoritteeseen. (Keskinen ym. 2012 s.11-12.) Seuraavasta kuviosta voi havaita juuri ajo-oikeuden saaneiden osuuden liikenteen henkilövahingoista. (kaavio 1.) Liikenneturvan vuoden 2020 tilastokatsauksen mukaan joka kolmas liikenneonnettomuudessa loukkaantunut on nuori ja kaksi kolmas osaa loukkaantuu henkilöautoissa (Liikenneturvan tilastokatsaus, 2020). Lisäksi kaaviosta 2. on nähtävissä kuolleiden henkilöauton kuljettajien ikäjakauma vuonna 2018, joista sama asia on havaittavissa.



Kuva 1. Henkilöautoilijoiden ja mopoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuonna 2018.

kaavio 1. Henkilöautoilijoiden ja mopoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuonna 2018. (Liikenneturvan tilastokatsaus, 2020)



Kaavio 2. Kuolleet henkilöauton kuljettajat ikäryhmän 100 000 asukasta kohden vuonna 2018 (Liikenneturvan tilastokatsaus, 2020)

5.3 Nuori uuden oppijana

Haastattelin opinnäytetyötäni varten liikenneopettajia, jotka toimivat päivittäin eri-ikäisten ihmisten ajo-opetuksen parissa. Liikenneopettajien vastauksissa nousi yhtenevästi esiin, että vertailtaessa 17-vuotiaita ja 18-vuotiaita oppijoita suuria eroja oppimisessa ei välttämättä ole. 17-vuotias autokoulunopiskelija, jolla on aito ajokortin tarve, voi olla jopa motivoituneempi oppija kuin 18-vuotias. Toisaalta liikenneopettajien vastauksissa nousi esiin myös se, että erot 17-vuotiaiden keskuudessa ovat kuitenkin suuria. 17-vuotiaiden joukkoon mahtuu myös paljon lapsia. Toki tällaisia vielä lapsenomaisia oppijoita on myös 18-vuotiaiden joukossa, mutta vähemmän.

Motivaatio auttaa uuden oppimisessa huomattavasti. Motivaatio määritellään sisäiseksi tilaksi, joka saa aikaan, ohjaa ja pitää yllä toimintaa ja auttaa ihmistä tekemään töitä oppimisen eteen (Lehtinen ym. 2007 177,217).

5.4 Oppiminen

Mitä oppiminen on? Oppiminen muuttaa ihmisen toimintaa ja perustuu muistiin. Kyse voi olla jonkin taidon oppimisesta tai ajattelumallien muutoksista. Yleisesti ottaen oppiminen tarkoittaa toiminnassa tapahtuvia muutoksia, jotka perustuvat ihmisen kokemaan elämässä

tai oppimistilanteissa. Oppiminen ei aina ole eteenpäin menemistä vaan myös negatiivista oppimista on olemassa. (Vilkko-Riihelä ym. 2013, 28-29.) Esimerkki negatiivisesta oppimisesta liikenteessä voi olla esimerkiksi väärin toimintamallien oppiminen kopioimalla kavereita tai vanhempia.

Iso osa oppimisesta tapahtuu tiedostamatta, kun mietitään lapsen kasvua nuoreksi ja nuoren varttumista aikuiseksi. Ihmisellä on kuitenkin myös kyky opiskella uusia asioita tietoisesti. Tällainen oppiminen vaatii ihmiseltä ponnisteluita uuden oppimiseksi. (Vilkko-Riihelä ym. 2013, 58-59.)

Oppimista on tutkittu jo kauan ja nykyisin vallallaan olevien oppimiskäsityksienkin juuret ovat historiassa. Ajamisen kannalta oleellisia, ja muutenkin yleisiä oppimiskäsityksiä nykymaailmassa ovat behavioristinen oppiminen ja kognitiivinen oppimiskäsitys, sekä konstruktiiivinen oppiminen. Käsittelen opinnäytetyössäni oppimista lähinnä ajamaan oppimisen näkökulmasta.

5.4.1 Behavioristinen oppiminen

Behavioristinen oppiminen on melko vanhakantainen oppimistyyli ja behaviorismin juuret ovat jopa 1900-luvun alkupuolella. Behavioristisen oppimistyylin perustana on yksinkertaistettuna keppi ja porkkana. Oppijalle annetaan oikeista suorituksesta positiivinen kannuste esimerkiksi palkkio tai muu positiivinen signaali, jollaisia voivat olla esimerkiksi kehuminen ja kiittäminen. Vastaavasti väärästä suorituksesta vaste on negatiivinen. (Vilkko-Riihelä ym. 2013, 163-165.)

Kärjistetty esimerkki behavioristisesta oppimistyylistä on koiran kouluttaminen, jossa koira palkitaan aina kun hän toimii oikein ja näin koira ajan saatossa oppii toimimaan käskystä ja tietää tietyt toimintamallit tiettyihin tilanteisiin. Kuuluisin koirankouluttaja kehityopsykologian saralla, lienee venäläinen fysiologi Ivan Pavlov. Pavlov tutki koirien ruuan sulatusta ja kehitti klassiseksi ehdollistumiseksi nimetyn ilmiön. Pavlov havaitsi, että koirien erittävän sylkeä tai kuolaa, kun he ovat saamassa ruokaa. Hän yhdisti ruokkimiseen äänen ja toisti tämän useita kertoja. Pavlov huomasi, että lopulta pelkkä ääni riitti aikaansaamaan koirien kuolan erityksen. (Vilkko-Riihelä ym. 2013, s.58-59)

Tiivistetysti behavioristisessa oppimisessa oppiminen yhdistetään yksinkertaisiin ärsykkeisiin.

5.4.2 Kognitiivinen oppimiskäsitys ja konstruktiiivinen oppiminen

Kognitiivinen oppiminen lähtee siitä, ettei muisti ole ainoastaan tietosäiliö. Oppimisen tarve muodostuu siitä, että oppijalle syntyy sisäinen ristiriita siitä, etteivät hänen tietonsa ja taitonsa riitä käsittelemään tai hallitsemaan jotakin taitoa tai tilannetta. Kognitiivinen oppiminen on siis vanhan ja uuden tiedon yhdistelyä, mielikuvien luomista ja ongelman ratkaisua.

Konstruktiiivinen oppiminen korostaa oppijan roolia ja opettaja koetaan ennemminkin ohjaajana. Oppijalla on ongelma, jonka ratkaisemalla hän muodostaa itselleen toimintamallin vastaaviin tilanteisiin ja opettajan rooli on ainoastaan työntää oppijaa oikeaan suuntaan ja jättää niin sanottu ahaa elämys oppijalle. Siinä missä behavioristisessa mallissa oppija ajatellaan passiivisena tiedon vastaanottajana, kognitiivisissa oppimiskäsityksissä oppija on aktiivinen toimia. (Vilko-Riihelä ym. 2013, 65-66, Rauste-Von Wright 2003 162-164.)

5.5 Ajamaan oppiminen

Ajamaan oppiminen yhdistelee montaa oppimistyyliä. Toisaalta, kuten aiemmin mainitsin, on kyse taidon oppimisesta ja toisaalta taas on kyse elämönhallintataitojen kehittämisestä. Behaviorismista oppimistyyliä ajamaan oppimisessa edustaa tilanteet, joissa motivaationa on pitää itsensä ja auto ehjänä ja tehdä oikeita asioita. Jos kyse on esimerkiksi liikkeelle lähtemisestä ja kytkimen käytöstä, positiivinen signaali on tasainen liikkeelle lähtö tai opettajan kiitos. Ajoneuvon käsittelytaidon oppiminen on siis hyvinkin behavioristista oppimista. Ajoneuvon käsittelyyn ja liikennetilanteiden hallintaan liittyvät asiat ovat osin myös tyypillistä yritys-erehdys oppimista.

Itse näen ajotaidon oppimisen kuitenkin pääosin konstruktiiivisena oppimisena, jossa liikenneopettaja toimii ennemminkin ohjaajana tai liikennevalmentajana. Opettajan rooli on auttaa oppilasta ratkomaan ongelmia ja luoda hänelle turvallisen ympäristö opetella tosielämässä vaarallisiakin asioita liikenteessä. Teoriaopetuksessa sääntöjen opettamista lukuun ottamatta ei ole tarkoitus aivopestä ihmisiä tekemään tiettyjä asioita vaan saada heidät itse oivaltamaan paras ja oikea toimintamalli toimia eritilanteissa. Kokonaisuutena on tärkeä ymmärtää, että nuoren kuljettajan liikenteessä selviytymistä ajatellen ei ole kauaskantoista saada häntä tekemään asioita tietyllä tavalla siksi, että opettaja kääsee, vaan saada hänet ymmärtämään miksi mitään tehdään.

Mielestäni kuljettajaopetus on oppijakeskeinen prosessi. Kuten aiemmin mainittua kuljettajaopetus on eräänlaista valmentamista. Englantilainen liikenneturvallisuustyön pioneeri Ian Edwards on kirjoittanut coachingista eli valmentamisesta. Edwardsin mukaan coaching on oppijakeskeinen, kehon, mielen ja tunteet yhdistävä lähestymistapa. Se kehittää sisäistä ja ulkoista tietoisuutta ja vastuuntuntoa tasa-arvoisessa oppijan ja coachin eli valmentajan yhteistyösuhteessa. (Edwards, 2011 s.21-30.) Tähän kuvaukseen uskon monen aktiivista opetustyötä tekevän nykyaikaisen liikenneopettajan yhtyvän.

Oppimisessa, kuten ajamaan oppimisessakin, asioiden ymmärtäminen on keskiössä. Kuten edellä kuvasin, tärkeintä ei ole faktojen hallinta ja yksittäiset taidot, vaan kokonaisuus. (Rauste-Von Wright 2003 165-166.)

Lisäksi, kun oppimista arvioidaan kognitiivisen psykologian käsitteistön avulla, voidaan kuvata ja ymmärtää kaikkia erilaisia oppimiskäsityksiä, sillä kognitiivinen psykologia tarkastelee nimenomaan koko oppimisen prosessia (Keskinen ym. 2012 s.100-103).

5.6 GDE (Goals for driver education)

Vuoden 2013 ajokorttilain uudistuksen seurauksena Suomen Autokoululiitto otti käyttöön opetussuunnitelman, joka pohjautui GDE5 malliin. GDE5 mallia Suomessa ovat käsitelleet esimerkiksi psykologit Esko Keskinen ja Mika Hatakka.

Malli pohjautuu GDE matriisiin, jossa aivan alimmalla tasolla ovat ajoneuvon käsittelytaidot ja toisessa äärilaidassa elämönhallintataidot ja sosiaalinen ympäristö ajamisessa. GDE matriisi on siis eräänlainen hierarkkinen malli (kuvat 1&2). GDE mallin ylimpien portaiden on katsottu olevan iso osatekijä esimerkiksi nuorten onnettomuuksissa.

Riskialttiiden käytösmallien takana liikenteessä katsotaan olevan myös puutteet elämönhallintataidoissa. Kuljettaja, joka on vahva ajoneuvon käsittelyssä ja vastaavasti heikompi hallitsemaan ajamiseen liittyviä riskejä tai tunteiden vaikutusta ajamiseen, voi olla alttiimpi onnettomuuksille kuin ajoneuvon käsittelyyn ja liikenteeseen varovaisesti suhtautuva kuljettaja. Monesti kuljettaja kompensoi puutteita ajoneuvon käsittelyssä tai liikennetilanteiden hallinnassa alemmilla tilannenopeuksilla. (Hatakka, 1998 19-22.)

GDE5 mallin mukaiset portaavat ovat ajoneuvon käsittely, liikennetilanteiden hallinta, ajamisen tavoitteet ja ajotilanne, elämän tavoitteet ja elämisen taidot sekä yhteisötietoisuus.

Proposal based on a five-level GDE5-SOC matrix
(Keskinen, Peräaho & Laapotti, 2010)

5 Social environment

e.g. culture, legislation, enforcement, subculture, social groups, group values and norms

4 Personal goals for life, skills for living

e.g. lifestyle, motives, values, self-control, habits, health

3 Goals and context of driving

e.g. trip related choices, goals, driving environment, company

2 Mastery of traffic situations

e.g. rules, observation, driving path, interaction

1 Vehicle handling and manoeuvring

e.g. gears, controls, direction, tyre grip, speed adjustment

kuva1: GDE5 Malli Martti Peräahon diaesityksestä

<https://image.slidesharecdn.com/session49marttiperaho-111018034401-phpapp02/95/session-49-martti-peraho-12-728.jpg?cb=1318909481>

GDE-model (Goals for Driver Education)

(Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002)

	Knowledge and skills	Risk-increasing factors	Selfevaluation
Goals for life, skills for living (general)	Lifestyle, age, group norms, motives, self-control, personal values	Sensation seeking Group norms Complying to social pressure Use of alcohol	Risky tendencies Personal skills for impulse control Safety negative motives
Goals and context of driving (trip related)	Modal choice Choice of time Trip goals Social pressure	Alcohol, fatigue Purpose of driving Rush hours Extra motives: competing	Planning skills Typical goals Typical risky motives
Mastery of traffic situations	Traffic rules Observation Driving path Communication	Disobeying rules Information overload Unsuitable speed.	Awareness of personal strengths and weaknesses
Vehicle manoeuvring	Control of direction, position Tyre grip Physical laws	Unsuitable speed Insufficient automatism Difficult conditions	Strong and weak points of basic manoeuvring

03/12/2015

Kuva 2: Esko Keskinen diaesityksestä GDE: Goals for driver education - Why, how and what and what now (https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/11/5-Keskinen_Esko_GDE_Matrix_cle1cd69b.pdf)

Tarkasteltaessa mallia tarkemmin ensimmäinen taso on kaikista konkreettisimmin. Tasolla yksi on selkeästi kysymys taidon oppimisesta ja siitä, että auto hallinta ja turvalaitteineen olisi kuljettajan hallinnassa. Toisaalta halu käyttää turvalaitteita on jälleen asennoitumiskysymys.

Tasolla kaksi on kysymys nimenomaan liikennesääntöjen tuntemuksesta, ympäristön havainnoinnista ja liikenteen vuorovaikutuksesta. Tällä tasolla kuljettaja tekee ratkaisuja, jotka ovat seurausta erilaisista valinnoista eri tilanteissa. Tutkintopainotteisuuden lisääntymisen myötä juuri nämä kaksi ensimmäistä tasoa ovat ajamisen ulkoiset piirteet ja tutkinnossa helpoiten mitattavat asiat.

GDE5 mallin kolmannella tasolla pohditaan sitä, miksi ja mihin kuljettaja ajaa tai millä kuljetusvälineellä hän liikkuu. Kolmannelle tasolle kuuluvat myös reitin tai matkan suunnittelu, johon olennaisena liittyy ajoneuvon kunto ja esimerkiksi seura, jossa matkaa taitetaan. Kuljettajan on hyvä myös ymmärtää seuran vaikutus ajosuoritukseen. Ajon suunnittelulla on ajosuoritetta ajatellen suuri merkitys.

Neljännellä tasolla käsillä ovat kuljettajan päänsisäiset ilmiöt. Kuljettajan päätöksentekoa ja valintoja ohjaavat erilaiset sisäiset arvot ja motiivit sekä mallit, itsekontrolli ja asenteet. Neljännen tason päätökset ja valinnat heijastuvat suoraan myös GDE matriisin alemmille tasoille. Ajamiseen liittyviin valintoihin liittyy myös henkilön tausta, sukupuoli ja ikä. GDE matriisin toiseksi ylin taso voi olla jopa liikenneturvallisuuden kannalta keskeisin ja on samalla haastavin. Neljännellä tasolla on siis kysymys asioista mitä ja miten kuljettaja on halukas tekemään.

Ylimmällä eli viidennellä tasolla on kyse jo hankalammin käsitettävistä asioista. Viides taso käsittelee fyysistä ja sosiaalista elinympäristöä. Osa korkeimman tason ilmiöistä on ilmeisempiä, kuten esimerkiksi lainsäädäntö. Toisaalta taas vähemmän ilmeisiä ovat esimerkiksi yhteisön sosiaaliset normit. Yhteiskunta, sosiaaliset suhteet ja kulttuuri luovat reunaehdoja ihmisen elämälle ja vaikuttavat myös liikkumiseen. Ympäristö voi myös luoda odotuksia tietyn tyyppisestä toiminnasta tai käyttäytymisestä liikenteessä. Yksinkertaisimmillaan esimerkiksi kaveriporukka ja sosiaalinen paine voi vaikuttaa ajamiseen niin positiivisesti kuin negatiivisestikin. On nähtävissä, että tasot 4 ja 5 ovat vuorovaikutuksessa keskenään. (Keskinen ym. 2012 35-43.)

Ennen 2018 uudistusta siis autokouluopetuksessakin painotettiin juuri elämänhallintataitojen merkitystä ja oman ajattelun kehitystä liikenteessä liikkuesssa. Nykyisin, kun opetus on jäänyt vähemmälle ja muuttunut tutkintokeskeiseksi keskitytään ajamisen opettelussa ja arvioinnissa pitkälle juuri GDE matriisin alimpiin portaisiin. Oma mielipiteeni on, että tämä yhdistettynä 17 vuoden ikään on riski.

Esimerkkinä mainittakoon vanhan opetussuunnitelman mukainen teorialuntirakenne, jossa ensimmäisillä tunneilla käsiteltiin ajoneuvon käsittelyä, jonka jälkeen siirryttiin mm. matkan suunnitteluun ja toteuttamiseen. Viimeisillä teorialunneilla aiheina oli mm. omantilan hallinta, päihteet, riskinotto ynnä muut vastaavat GDE matriisin ylempien tasojen asiat.

GDE matriisin alimpien portaiden taidot kyettäisiin varmasti opettamaan jopa 17 ikävuotta nuoremmallekin autoilijalle siten, että hän saa auton liikkeelle ja tietää oleellimmat liikennesäännöt - selviäähän iso osa 15 vuotiaista mopoilijoistakin liikenteessä. Kun huomioidaan henkilöauton nopeus ja massa sekä se, että autoilija osaa ottaa huomioon nuo GDE matriisin ylimmät portaavat vaatii jo paljon enemmän.

5.9 Ajokoe ajotaidon mittarina

Nykyisessä ajo-opetusprosessissa on tutkinnon merkitystä lisätty ja tutkinnon tehtävänä olisi mitata ajokokelaan valmius itsenäiseen liikkumiseen. Tutkinto jatkui lakiuudistuksen jälkeen 15 minuutilla. Tutkinnossa kuitenkin voidaan luotettavasti arvioida vain ajoneuvon käsittelyä ja liikennesääntöjen noudattamista eli juuri GDE matriisin kahta ensimmäistä porrasta. Esimerkiksi havainnointia arvioitaessa voidaan arvioida ajokokelaan katseensuuntaamista ja peilien käyttöä, mutta ei voida varmuudella sanoa poimiiko ajokokelaan katse ajamisen kannalta oleellisia asioita. Näkeminen ja havaitseminen ovat eri asioita. Ajokokeen arviointiin vaikuttaa myös tutkinnon vastaanottajan näkemys ajotaidosta. Ajokokeessa myös ympäristöllisillä ja tilanteellisilla tekijöillä on valtava vaikutus ajokokeen luotettavuuteen arviointikeinona. Esimerkiksi nuo tekijät aiheuttavat vaihtelua. Samaan kategoriaan kuuluu sää ja keli. (Keskinen ym. 2012, 168-172) Tarkoitukseni ei ole arvostella tutkinnon vastaanottajien ammattitaitoa vaan tuoda esiin nykytutkinnon haasteita mitattaessa koko ajotaitoa.

Salla Salenius on arvioinut nuorten kuljettajien onnettomuuksia verraten niitä ajokokelaiden tutkintomenestykseen pro gradussaan Nuorten kuljettajien onnettomuudet suhteessa kuljettajantutkinnon sisältöön. Salenius toteaa työssään, että verrattaessa nuorten kuljettajien onnettomuuksia ja ongelmia suhteessa kuljettajantutkinnon sisältöihin on tulos ristiriitainen. Tutkinnossa keskitytään Saleniuksenkin mukaan mittaamaan pääasiassa GDE-matriisin kahden ensimmäisen tason asioita eli ajoneuvon käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa. Saleniuksen mielestä koko kuljettajantutkinnosta puuttuu kokelaan syvällisempää ajattelua, asenteita sekä elämänhallintaa mittaavat osatekijät. Tämä ilmenee sekä teoriakokeessa, että ajokokeessa. (Salenius 2017, 60).

5.10 Mika Hatakan haastattelu

Haastattelin opinnäytetyötäni varten liikennepsykologi Mika Hatakkaa, joka on työskennellyt liikenteen parissa jo vuosia. Hatakka on psykologian tohtori ja työskenteli Turun yliopiston liikennepsykologian työryhmässä, josta hän siirtyi Liikenneturvaan kehittämisspäälliköksi. Hatakka on tehnyt liikenneonnettomuustutkintaa vuodesta 1984 ja toiminut Onnettomuustutkintakeskuksessa vuodesta 2009. (Mika Hatakan henkilöesittely, 2020)

Hatakka valikoitui haastateltavaksi, sillä olen ollut hänen luennoillaan edellisten opintojeni puitteissa, sekä tutustunut hänen julkaisuihinsa liittyen liikennepsykologiaan ja nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen liikenteessä.

Mika Hatakka kertoi olleensa osana Suomen psykologiliiton liikennetyöryhmää, joka antoi lausunnon ajokorttilakiesitykseen liittyen vuonna 2017 ja lausunnossaan vastusti 17-vuotiaiden ajokortin saamista. Hatakka kertoi yksiselitteiseksi ja suurimmaksi syyksi kielteiselle asenteelle ajokortti-ian laskemiselle tai poikkeusluvan ehtojen keventämiselle, että vertailtaessa 17-vuotiaita ja 18-vuotiaita, on 17-vuotiaiden kehitys selkeästi enemmän kesken, kuin 18-vuotiailla. Hatakan mukaan nuori kehittyy psykologisesti ajateltuna valtavalla vauhdilla ja teini-iässä yhdenkin ikävuoden merkitys kehityksessä on valtava.

Pyydettyäessä vertailemaan 17-vuotiaita ja 18-vuotiaita tienkäyttäjiä, Hatakka kertoi merkittävimmiksi eroiksi esimerkiksi ryhmäpaineen sietokyvyn, riskien hallinnan ja hahmottamisen, elämäkokemuksen puutteen sekä ennakoitokyvyn.

Kuten jo aiemmin mainittua, nuori yleensäkin on altis ryhmän vaikutukselle ja ympäristön asettamalle paineelle. Myös 18-vuotias tulee hölmöilleeksi näyttääkseen kavereille tai toimiessaan ystäviensä painostamana, mutta Hatakan mukaan 17-vuotias on tällaiselle käyttäytymiselle alttiimpi.

Riskien hallinnan ja hahmottamisen suhteen Hatakka tarkoitti tilanteita, jossa ihmisen on hahmotettava päätöstensä sekä tekojensa syyt ja seuraukset. Liikenteessä yksittäiset päätökset voivat olla kohtalokkaita. Nuorilla usein on taipumusta vähätellä liikenteen riskejä ja vastaavasti yliarvioida omia ajotaitojaan. Myös elämäkokemus vaikuttaa riskien tunnistamiseen ja erilaisten tilanteiden ennakointiin.

Mika Hatakka ei niinkään nähnyt eroa 17-vuotiaiden ja 18-vuotiaiden kyvyssä oppia ajoneuvon käsittelyä tai liikennetilanteiden hallintaa. Hatakan mielestä juuri nuo GDE matriisin alimmat portaavat on helpommin hallittavissa, kun kyse on enemmänkin mekaanisesta oppimisesta kuin riskienhallinnasta, omantilanhallinnasta tai elämäntaitojen osuudesta ajamiseen, jotka ovat GDE mallissa korkeammalla. Nuorten kuljettajien liikenneonnettomuudet usein kuitenkin johtuvat puutteista juuri GDE matriisin ylemmillä portailla.

Kysyin Mika Hatakalta mitä ajaminen on hänen mielestään ottaen huomioon myös psykologisen näkökulman. Hatakan mukaan kuljettajan tulee hallita ajoneuvon käsittelyn ja liikennesääntöjen lisäksi ennakoitua, paineensietokykyä, hahmottaa oma vastuunsa kuljettajana, sekä mahdollisten päätöstensä seuraukset ja osata arvioida myös elämäntilanteiden vaikutusta ajotilanteisiin. Ajaminen ei ole pelkkää mekaanista suorittamista.

Pyysin Hatakkaa arvioimaan myös, onko ikäpoikkeuslupajärjestelmä hänen mielestään toimiva ja miten sitä voisi kehittää paremmaksi. Hatakan mielestä nykyjärjestelmässä on epäkohtia ja poikkeusluvan saa hänen mielestään liian heppoisin perustein. Hatakka ehdottaakin, että jos 17-vuotiaiden ajokortin saaminen halutaan jatkossakin mahdollistaa, heille tulisi olla jonkinlainen koulutuspolku kuljettajana kasvamiseen ja esimerkiksi valvottu ajo-oikeus nykyisen vähäisen ajo-opetuksen lisäksi. Hatakka nostaa esimerkiksi Saksan mallin, jossa 17-vuotias voi saada valvotun ajo-oikeuden, mutta hänen tulee käydä tätä ennen ajo-opetus autokoulussa ja tämän jälkeen hän voi autoilla hyväksytyin valvojan kanssa. Hatakan mukaan esimerkiksi Saksa ei tunne opetuslupakäytäntöä. Kysyin häneltä myös, pitäisikö ajokorttia varten olla olemassa jonkinlainen haastattelu tai psykologinen testi, mutta hänen mielestään sellaiseen liittyisi paljon ongelmia, vaikkakin ikäpoikkeusluvan yhteydessä tällainen testaaminen voisi olla hyväksyttävämpää. Hatakka ei kuitenkaan pidä testaamista tai haastattelua toimivana ratkaisuna vaan korostaa koulutuksen merkitystä ikäryhmistä huolimatta.

Yleisesti ottaen haastattelussa tulee monessa kohtaa ilmi, että 17-vuotiaiden B ajo-oikeuden mahdollistaminen lisää riskejä ja riskikäyttäytymistä liikenteessä. Hatakka korostaa, että on kansainvälisesti hyväksytty fakta, että 17-vuotiaiden joukkoon mahtuu enemmän kuljettajia, joiden kehitys psykologisessa mielessä on vielä kesken vertailtaessa tuota kuljettajien joukkoa 18-vuotiaana ajokortin suorittaneisiin. Hatakka on huolissaan siitä, että poikkeuslupa ei ole enää poikkeuslupa vaan tilanteesta on tullut uusi normaali.

Lisäksi Hatakka puhuu vanhan kuljettajaopetuksen vaihteellisuuden puolesta. Haastattelussa nousee esiin myös se, että ennen ajokorttiudistusta annettussa teoriaopetuksessa liikennekouluttajalla oli edes pieni mahdollisuus vaikuttaa nuorten ajatteluun ja asenteisiin teorialuennoilla. Koulutuksella on Hatakan mukaan suuri rooli nuoren kuljettajaksi kasvamisessa.

Ajokortt uudistuksen yhteydessä vähennettiin opetusta ja annettiin lisää painoarvoa tutkinnoille. Tutkinnon tulisi kyetä mittaamaan kokelaan valmiuksia toimimaan ajoneuvon kuljettajana. Kysyin Mika Hatakalta, kykeneekö ajokoe mittaamaan ihmisen valmiuksia liikenteeseen GDE mallin mukaisilla ylemmillä portailla. Hatakan mukaan ajokoe ei isossa kuvassa mittaa kuin GDE mallin alimpien portaiden mukaisia taitoja, ajoneuvon käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa. Hatakan mukaan tutkinnossa täydellisesti menestyvä kuljettaja voi olla henkilö, jolla on mahdollisesti puutteita juuri ylempien tasojen hallinnassa, mutta koska hän luottaa omiin kykyihinsä ajoneuvon kuljettajana hän voi yliarvioida helpommin omat kykynsä ja ottaa turhia riskejä. Hatakan mukaan vanha ikäpoikkeuslupamalli oli jo ennestään toimivampi, koska vanhassa 17-vuotiaiden ajo-oikeus mahdollistettiin ainoastaan erityisen painaviin syihin perustuen.

6 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUSMENETELMÄN VALINTA

Kun opinnäytetyön aihe oli valittu, oli aika valita, millaisen opinnäytetyön tekisin, mistä kulmasta aihetta lähestyisin ja mitä tutkimusmenetelmää käyttäisin. Aikaisemman kokemukseni mukaan esimerkiksi liikenneopettajat ovat hiukan huonoja vastaamaan sähköpostikyselyihin, ja asiantuntijoita ei tulisi olemaan niin paljoa, että voisin tehdä aiheesta kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen. Tämän lisäksi 17-vuotiaiden ajo-oikeus nykyisessä laajuudessaan on ilmiönä uusi, ja siitä ei ole juurikaan vielä olemassa käyttökelpoista tilastotietoa. Tämän vuoksi päädyin kvalitatiiviseen eli laadulliseen tutkimukseen.

6.1 Kvantitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivisen tutkimusmenetelmän tyypillisimpiin piirteisiin kuuluu suuret otannat tiedonkeruumenetelmissä. Tutkimuksen yhteydessä voidaan suorittaa esimerkiksi internet-kyselyitä suurille joukoille yhdenaikaisesti, joten saadaan aikaan maantieteellistä kattavuutta suuren otannan lisäksi.

Kvantitatiivisessa eli määrällisessä tutkimuksessa voidaan käyttää erilaisia tiedonkeruumenetelmiä, kuten esimerkiksi tutkimusryhmän tekemiä puhelinhaastatteluja

suurelle joukolle tai erilaisia kyselylomakkeita. Määrällisessä tutkimuksessa toteutetussa kyselyssä kaikille kyselyyn vastanneille esitetään samat kysymykset. (Hirsjärvi ym.2008 135-136, 186-188; Vilka, 2015 94-98.)

Tämänkaltaista tutkimusta voidaan käyttää esimerkiksi sosiaali- ja yhteiskuntatieteellisissä tutkimuksissa, jossa halutaan selvittää esimerkiksi erilaisten asioiden vaikutusta ihmisjoukkoon tai selittää jotakin ilmiötä (Hirsjärvi ym.2008 135-136, 186-188).

6.2 Kvalitatiivinen tutkimus

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkimus on kokonaisvaltaista tiedon hankintaa ja aineistoa kootaan eri lähteistä esimerkiksi haastattelujen avulla. Laadullisessa tutkimuksessa juuri ihminen on keskeinen elementti. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että haastattelut ovat keskeinen osa tutkimuksen tiedon keruussa ja ihmisen ääni pääsee kuuluviin. Ennen kaikkea laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään ilmiötä, sekä tarkastellaan merkitysten maailmaa (Hirsjärvi ym. 2008 156-161; Vilka 2015, 118-122.)

Laadullinen tutkimus tapahtuu aidossa ympäristössään ja omassa tapauksessani tämä toteutui muun muassa sillä, että kohdistin haastatteluni ihmisiin, jotka ovat olleet ikäpoikkeuslupa-asian kanssa tekemisissä. Laadullisessa tutkimuksessa tutkijan rooli on aktiivinen ja työ ei ole ainoastaan päätetyötä etänä vaan mahdollisuus kanssakäymiseen erialojen asiantuntijoiden kanssa on olemassa. Laadullisen tutkimuksen peruseriaatteena on tuottaa kokonaisvaltaista ymmärrystä tutkittavaan ilmiöön ja pyrkiä löydöksiin ilman tilastollisia menetelmiä. Laadullisen tutkimuksen keskiössä ovat sanat ja lauseet numeraalisten tilastojen sijaan. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään tutkittavaa ilmiötä mahdollisimman syvällisesti. Laadullinen tutkimus voidaan jopa nähdä joskus tilastollisen tutkimuksen esitutkimuksena. Tämä väite voi hyvinkin sopia omaan opinnäytetyöhöni, sillä opinnäytetyöni ei käsittele ikäpoikkeuslupaa pääasiassa numeraalisesti vaan lähestyy aihetta laajempaa kokonaisuutena. Opinnäytetyössäni ja laadullisessa tutkimuksessa ollaan kiinnostuneita asioiden merkityksistä eli siitä, kuinka ihmiset näkevät tai kokevat tietyn asian tai ilmiön, tässä tapauksessa ikäpoikkeusluvun. (Kananen 2017, 32-35.)

6.2.1 Haastattelut

Haastattelun selkeä hyvä puoli on se, että pelkät kysymykset rajaavat paljon haastateltavan vastauksia ja haastattelutilanteessa päästään aitoon vuorovaikutukseen haastateltavan kanssa, kun haastattelu suoritetaan kasvokkain. Kuten opinnäytetyötä varten tekemissäni haastatteluissa huomasi, haastattelujen vahvuus on, että aidossa vuorovaikutuksessa on helpompi antaa tilanteen viedä mukanaan ja näin saada haastattelusta irti huomattavasti ennalta aiottua enemmän. Tärkeää kuitenkin on, että kysymyksetkin ovat etukäteen valmiiksi mietitty, että haastatellulla päästään haluttuun vähimmäistulokseen. Haastattelussa on myös helpompi syventää vastauksia. Omasta kokemuksestanikin osaan sanoa, että ihminen voi olla laiska kirjoittamaan, mutta erittäin altis puhumaan. Haasteena taas vastaavasti voi olla aiheesta pysyminen, mikäli molemmat osapuolet ovat haastattelun teemasta aidosti kiinnostuneita.

Haastattelutyylejä on myös erilaisia. Yleisimmät haastattelutyypit ovat strukturoitu haastattelu eli lomakehaastattelu, teemahaastattelu ja avoin haastattelu (Hirsjärvi, Remes ym. 2004 194-198).

Strukturoitu haastattelu tarkoittaa lomakehaastattelua ja nimensä mukaisesti haastattelussa käytetään apuna lomaketta. Kysymykset ovat tyyliltään samankaltaisia kuin lomakehaastatteluissa. Tällä tyylillä itse haastattelu on suhteellisen helppoa ja nopeaa. Myös vastausten käsittely voi olla helpompaa, sillä vastaukset ovat monesti rakenteeltaan halutun kaltaisia. Tällaisesta haastattelusta esimerkkinä on opinnäytetyössäni käyttämä sähköpostihaastattelu. Toisaalta strukturoitua haastattelua voidaan suorittaa myös kasvotusten.

Teemahaastattelu on lomakehaastattelun ja avoimen haastattelun välimuoto. Tässä haastattelutyypissä aihepiirit ovat jo tiedossa, mutta kysymysten tarkkaa asettelua ei ole lyöty lukkoon. (Hirsjärvi, Remes ym. 2004 197.)

Avoin haastattelu on enemmän keskustelua ja tämän tyyppisen haastattelun tuloksena on valtava määrä informaatiota ja ajatuksia. Lisäksi oman havaintoni mukaan tällaiset haastattelut voivat venyä yllättävänkin pitkiksi. Tämänkaltaisen tuotoksen analysointi voi olla raskaampaa, mutta avoimessa haastattelussa saadaan selkeämmin esille haastateltavan ajatukset, mielipiteet ja käsitykset käsiteltävästä aiheesta. (Hirsjärvi, Remes ym. 2004 198.)

Omissa haastatteluissa tuotoksena oli äänitallenne. En kokenut avoimessa haastattelussa mielekkääksi kirjoittaa vastauksia ylös. Opinnäytetyötä varten tekemäni haastattelut

yhdistelivät teemahaastattelun ja avoimen haastattelun piirteitä. Asiantuntijahaastatteluilla olen pyrkinyt selvittämään ikäpoikkeusluvan myöntämiseen liittyviä ongelmia ja rajoitteita, ikäpoikkeusluvan mahdollisuuksia, sekä ikäpoikkeusluvan nykytilaa ja asiaan enemmän perehtyneiden henkilöiden näkemyksiä 17-vuotiaiden autoiluun liittyen. Opinnäytetyössäni haastattelut on sijoitettu aina siihen asiayhteyteen mihin teemaan haastateltaville esitetyt kysymykset ovat liittyneet.

7 AJOKORTTILUVAN JA IKÄPOIKKEUSLUVAN HAKEMINEN ENNEN VUODEN 2018 LAKIUUDISTUSTA JA SEN JÄLKEEN

Ajokorttilupia myöntää nykyisin Traficom. Ennen Traficomille siirtymistä ajokortti luvista oli vastuussa Traficomia edeltävät virastot ja tätä ennen ajokortti lupien myöntäminen kuului poliisille.

Myös ikäpoikkeuslupa käytäntö oli olemassa ennen nykyistä ajokorttilakia, mutta luvan saaminen oli paljon hankalampaa. Ajokorttilakiin oli kirjattu poikkeusluvasta, että sen voi myöntää liikenteen turvallisuusvirasto, (nykyisin Traficom) jos siihen on erityisen painavia syitä (AKL 97§ (29.4.2011/386)). Liikenteen turvallisuusvirasto pyysi lausuntoa asiaan poliisilta ja poliisi otti kantaa, onko lain vaatimia erityisiä syitä olemassa. Haastattelin opinnäytetyötäni varten Itä-Suomen poliisilaitoksella toimivaa ylikomisariota, jonka mukaan poikkeuslupia haettiin muutamia, mutta myönnettiin erittäin harvoin. Haastatteleman ylikomisario ei muistanut haastattelussa puoltaneensa yhtäkään poikkeuslupaa, mutta myöhemmässä sähköpostikeskustelussa tuli ilmi, että myönnettyjä lupia oli yksittäisiä.

Lakimuutosta edeltävän ikäpoikkeusluvan saaneista lienee tunnetuin mäkihyppääjä Toni Nieminen. Nieminen kertoo Iltasanomien artikkelissa saaneensa ajokortin jo 17-vuotiaana, sillä perusteella että hän pääsee helpommin harjoitus- ja kilpailumatkoilleen. Nieminen kertoo, että ajokortti myönnettiin tiukoin ehdoin ja ajaminen oli rajattu vain kilpailu- ja harjoitusmatkoille. Nieminen tunnustaa ajaneensa myös muulloin ehtojen vastaisesti. Hänen mukaansa mittariin saattoi kertyä jopa satoja kilometrejä päivässä.

Nieminen kertoo artikkelissa poliisinkin pysäyttäneen hänen autonsa useamman kerran. Välillä hänellä oli mukanaan kuljettaja ja silloin kun hän oli ratissa itse, oli mukana valmiiksi

verukkeeksi pakattu treenilaukku ja Nieminen ajoi aina tarvittaessa harjoituspaikalleen ja kertoi, että huippu-urheilijan on harjoiteltava ajankohdasta riippumatta.

Nieminen kertoo, ettei vastustellut ajokortin saantia vuonna 1992, mutta jos saisi jälkikäteen päättää niin hän ei koskaan olisi ajanut ajokorttia 17-vuotiaana.

Viimeisin vanhan ajokorttilain mukainen tunnettu ikäpoikkeusluvan saanut nuori on rallilupaus Kalle Rovannerä. (Iltasanomat 2.10.2017.)

7.2 Ikäpoikkeusluvan hakeminen

Nykyisin ikäpoikkeusluvan hakeminen on huomattavasti helpompaa. Ajokorttilain (23.11.2018/938) 97 §:ssä on kirjattu, että Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen henkilöauton ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Erityisinä syinä voidaan ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Arviointia tehdessä voidaan ottaa myös huomioon ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimeentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet.

Lisäksi ajokorttilain 5§ kuudennessa momentissa säädetään, että vähimmäisiästä voidaan poiketa ajokortin saamiseksi, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Ikäpoikkeuslupaa haetaan Traficomilta ja sitä voi hakea aikaisintaan neljää kuukautta ennen 17 ikävuoden kertymistä. Lupa voidaan myöntää aikaisintaan 3 kuukautta ennen 17 vuoden ikävaatimuksen täyttymistä. Lupaa haetaan Traficomien osoittamalla kaavakkeella ja hakemukseen on liitettävä hakuperusteesta riippuen opiskelutodistus, oppilaitoksen todistus liikkumistarpeesta, työnantajan todistus liikkumistarpeesta, urheiluseura, valmentajan, yhdistyksen, opiston tai muun vastaavan tahon antama todistus säännöllisestä ja tavoitteellisesta urheilu- tai harrastustoiminnasta, lääkärinlausunto tai muun terveydenhuolto viranomaisen antama lausunto omasta tai läheisen terveydellisistä liikkumisrajoitteista. Edellä mainittujen lisäksi voidaan liittää mukaan myös muu selvitys esimerkiksi huoltajalta,

jos ikäpoikkeuslupaa haetaan muilla syillä. Ikäpoikkeusluvan hakeminen maksaa 100 euroa. (ajokortti.info.)

Vuosi 2019 oli lakimuutoksen jälkeen ensimmäinen kokonainen vuosi, jolloin ikäpoikkeuslupia myönnettiin. Ikäpoikkeusluvan suosio lienee yllättänyt useita.

Traficommin erityisasiantuntija Henna Antila kertoo Seura-verkkolehden artikkelissa 15.8.2019, että poikkeuslupia on myönnetty lakimuutoksen jälkeen (tilanne 15.8.2019) hieman yli 7300 kappaletta ja hakemuksia oli tuolloin hylätty noin 180. Lisäksi käsittelyjonossa oli tuolloin n. 2500 hakemusta. Näin ollen Antila arvioi, että hakemuksia käsitellään vuodessa noin 10 000 kappaletta. Antilan mukaan ajokortin suorittaa vuosittain noin 50 000 henkilöä.

Joulukuussa 19.12.2019 useammassa sanomalehdessä julkaistussa uutisessa Henna Antila kertoo, että ikäpoikkeuslupia oli tuohon mennessä myönnetty 11 500 kappaletta. Tuo luku oli joulukuun puolivälistä. Antilan mukaan hakemuksista oli hylätty 2019 aikana vain 3.5%. Hylkäävän päätöksen syynä oli usein hakemuksesta puuttuva liite. Antilan mukaan ikäpoikkeuslupia on haettu ympäri suomen tasaisesti, eikä eroa ole ollut kaupunkien ja maaseudun välillä. Vertailun vuoksi lakimuutoksen voimaantulon jälkeen vuonna 2018 myönnettiin ikäpoikkeuslupia n. 1200 kappaletta ja ennen lakimuutosta yhteensä vain joitain kymmeniä. (sanomalehti Karjalainen 19.12.2019, sanomalehti Keski-suomalainen 19.12.2019.) Haastattelin Henna Antilaa myös henkilökohtaisesti.

7.3 Henna Antilan haastattelu

Haastattelin opinnäytetyötäni varten Traficommin erityisasiantuntijaa Henna Antilaa, joka työskentelee ikäpoikkeuslupa hakemuksia käsittelevässä ryhmässä. Antilan ryhmä käsittelee myös muita asioita, mutta ikäpoikkeuslupa hakemukset työllistävät häntä ja hänen työryhmäänsä paljon. Antila on työskennellyt liikenteeseen liittyvien asioiden parissa myös Traficomia edeltävissä virastoissa.

Päivitin Henna Antilan kanssa lukuja liittyen ikäpoikkeuslupavuoteen 2019. Viimeisimmän tiedon mukaan Antila kertoi ikäpoikkeuslupia myönnetyn lain voimaan tulon jälkeen noin 13 000 ja hylättyjä hakemuksia Antila arvioi olevan ehkä noin 500 kappaletta. Hylkäysprosentti on siis 3-4 prosentin luokkaa. Antila arvioi yleisimmäksi hylkäyksen

syyksi sitä, etteivät lainvaatimat tai Traficomien asettamat ehdot luvan saamiselle täyty. Hylkäämisen syitä ei haastattelussa tarkennettu.

Antila kertoo, että ajokorttia hankkivan ikäluokan suuruus on vuosittain noin 50 000 henkilöä (kaavio 3.) ja ajokortin on hankkinut 18-vuotiaana n. 30 000 nuorta. Tämän perusteella voidaan todeta, että ikäpoikkeusluvan on siis saanut yli 30% ajokortin hankkivista ja poikkeusluvan sijaan mallista on tullut omasta mielestäni uusi normaali. Myös Antila oli samaa mieltä siitä, että ajatus poikkeusluvasta kärsii, jos koko ikäluokasta yksi viidesosa ja ikäluokan ajokorttia hankkivista nuorista luvan saa yli 30 %.

Yleisin syy hakea ikäpoikkeuslupaa on Antilan mukaan koulumatka. Muita perusteita ovat esimerkiksi erilaiset harrastukset. Antila kertoo, että Traficom arvioi jokaisen tapauksen hakemuskohtaisesti. Koulu- tai työ- tai harrastusmatkoihin liittyen hän kertoo, että matkan pituuden raja julkisilla liikennevälineillä on määritetty 60 minuuttiin ja alueilla, jossa julkista liikennettä ei ole käytössä, raja kävelymatkassa on määritetty viiden kilometrin kohdalle. Kilometrirajan määrittelyssä on käytetty apuna eri asiantuntijoiden arvioita ihmisen keskimääräisestä kävelynopeudesta. Haastattelun aikana toteamme kuitenkin lähes yhteen ääneen, että 5km/h kävely vauhti on normaalikuntoiselle suomalaisellekin melko ripeä. Harrastusmatkat arvioidaan myös edellä mainittujen Traficomien kohtuulliseksi määrittämien aikarajojen mukaisesti, mutta niissä ajokortin tarvetta arvioidaan myös harrastuksen vaatimusten näkökulmasta. Tällaisissa tapauksissa ikäpoikkeusluvan tarvetta arvioidaan tapauskohtaisesti. Harrastuksia arvioitaessa ikäpoikkeusluvan tarpeeseen voivat vaikuttaa esimerkiksi harrastusvälineiden kuljetustarpeet.

Antila kertoo nuorten kirjoittavan hakemuksiinsa valtavan määrän perusteluja ikäpoikkeusluvan tarpeesta, kun Traficom poimii perusteista ainoastaan tietyt, joilla on painoarvoa lupaprosessissa. Luvan hakija ei saa tietoa, millä perusteilla lupa on lopulta myönnetty. Antila kertoo, että harrastuksien perusteella ikäpoikkeusluvan tarpeen määrittäminen on hankalaa, sillä lajeja ja harrastuksia ei voi asettaa eriarvoiseen asemaan. Lisäksi haasteita lisää se, että toisessa lajissa voit olla MM-tason harrastaja helpostikin, kun toisessa lajissa menestyminen vaatii lähes ihmeitä. Traficom pitää kriteerinä kuitenkin aktiivista harrastusta ja vaatii vähintään viikoittaista toistuvuutta.

Antila kertoi haastattelussa, että ainoastaan yksittäisistä kielteisistä päätöksistä on valitettu hallinto-oikeuteen. Traficom toisaalta toivoo valituksia, että linjauksia rajatapauksiin saataisiin. Lupien myöntäminen onkin hetkittäin lähes salapoliisityötä, sillä lupia käsittelevät ihmiset eivät voi tuntea kaikkia mahdollisia lajeja ja niiden kilpasarjoja.

Kysyin Antilalta, onko lupaprosessissa hänen mielestään kehitettävää tai ongelmia. Antila kuvaa prosessia todella työlääksi ja päätösten perusteena olevia lain kohtia todella avoimiksi. Laki ei anna tarkkoja työkaluja lupien tarveharkintaan.

Antila kertoo, että ikäpoikkeusluvan taustalla on ollut mahdollisesti tarve helpottaa nuorten kulkemista pitkien etäisyyksien Suomesta. Antila ei muista tarkkaan prosessin käynnistymisen taustoja, mutta muistelee että takana on voinut olla poliittinen tahtotila tai kentän toive alemmasta ajokortti-ikästä. Antilan mielestä vanha ikäpoikkeuslupamalli oli erittäin ankara ja toisessa päässä oli halu pudottaa ajokortti-ikä 17-vuoteen. Käyttöön otettu ikäpoikkeuslupamalli on eräänlainen kompromissi.

EU-mailla on Antilan mukaan mahdollisuus säätää ajokortti-ikää kansallisesti yhdellä vuodella. Antila kertoo, että ikäpoikkeusluvan mukanaan tuoman ajo-oikeuden voimassaoloa on alettu selvittää muilta EU-mailta. Tähän mennessä asiaa on kysytty Ruotsista ja Virosta. Vastausten mukaan ikäpoikkeuslupakortti ei oikeuta autoilemaan noissa maissa. Myöskään Ahvenanmaalla ikäpoikkeusluvalla hankittu ajo-oikeus ei Antilan mukaan kelpaa.

Antila tarkentaa haastattelussa, että ikäpoikkeusluvan voi saada koulumatkan ja harrastuksen ynnä muun perusteella ja koulutuksen perusteella myönnettävä lupa on ainoastaan tutkintoon pääsyn edellytys. Antila vahvistaa myös, että koulutuksen perusteella myönnettävä poikkeus oikeuttaa ajamaan Poliisihallituksen linjauksen mukaan vaan ajon työpaikalle ja kotiin. Ei koulumatkoja tai harrastusmatkoja. Antila itse kertoo käsittävänsä ajo-oikeuden kattavan työharjoitteluun liittyvät ajot, mutta esimerkiksi oppilaitoksilla on asiasta erilaisia kantoja. Moni tällä pykälällä poikkeuslupaa hakenut onkin hakenut lisäksi niin sanottua laajempaa ikäpoikkeuslupaa.

Antila kertoo, että asiakkaalle annettava poikkeuslupa ei sisällä poikkeusluvan perusteita vaan ainoastaan hakijan henkilötiedot. Tämä on ollut käsittelyn kannalta prosessia nopeuttava seikka, mutta hakemuksia on jonossa kaikesta huolimatta jopa pari tuhatta. Perusteet kirjataan ainoastaan Traficomien omaan järjestelmään.

Lupaprosessissa hyväksyttävät ikäpoikkeusluvan syyt on määritelty tarkemmin Traficomien sisäisissä ohjeissa ja lupa myönnetään aina yhdellä syyllä. Syyksi ei Antilan mukaan kelpaa esimerkiksi mummolan nurmikon leikkaaminen tai pikkusiskon vieminen harrastuksiin. Poikkeusluvan myöntäminen vaatii siis tarkemmat perusteet ja aidon ajokortin tarpeen. Hakemusten määrä on yllättänyt Traficomien totaalisesti ja Antilan ympärillä työskentelevä

tiimi on kasvanut lähiaikoina lähes kolminkertaiseksi. Toki nuo ihmiset tekevät töitä myös muiden asioiden parissa.

Kysyin Antilalta, kuinka selvitetään, onko 17-vuotias valmis saamaan ajokorttia. Antilan mukaan lupaprosessissa ei selvitetä tätä asiaa, vaan lupaprosessi lähtee tarveharkinnan näkökulmasta. Tämä toisaalta on ymmärrettävää, sillä eihän 18-vuotiaankaan sopivuutta ajo-oikeuden haltiaksi selvitetä juuri millään tavalla. Nykyisin todisteeksi terveydentilastakin riittää ajokorttiluvan hakijan oma vakuutus. Antila korostaakin asiassa huoltajien vastuuta siinä, tarvitseeko nuori ajo-oikeutta 17-vuotiaana ja siinä, että kuinka alaikäinen nuori autolla liikkuu ajo-oikeuden saatuaan.

Keskustelimme Antilan kanssa myös lakiuudistuksen aikaisesta ikäpoikkeusluvan tai 17-vuotiaiden ajo-oikeuden vastustuksesta. Kuten aiemmin opinnäytetyössä todettua asiaa vastusti muun muassa Suomen Psykologiliiton liikennetyöryhmä. Antila sanoo, ettei hänen mielestään 17- ja 18-vuotiaiden välillä ole kovin suurta eroa ja yhtä lailla liikenneturvallisuutta vaarantava kuljettaja voi olla 18-vuotias, 20-vuotias tai vanhempi. Psykologiliiton työryhmä oli asiasta lausunnossaan kuitenkin eri mieltä. Olen vertaillut 17- ja 18-vuotiaita opinnäytetyössäni aiemmin kappaleissa viisi ja kuusi.

Antila kertoi, että Traficom oli vertaillut 17-vuotiaiden ja 18-vuotiaiden ajokieltorikoksissa syksyllä 2019. Traficom oli tehnyt poiminnan omista rekistereistään ja havainnut, että 17-vuotiaiden ajokieltorikokset olivat prosentuaalisesti hiukan vähäisempiä kuin 18-vuotiailla. Eroa oli prosentin kymmenyksiä.

Ihmettelin kuitenkin ääneen, että keskustellessani asiasta ylikomisario Petri Pahkinin kanssa, sekä yleisesti poliisiaseman kahvipöydässä, poliisin näkemyksen mukaan 17-vuotiaat olivat esillä poikkeusluvalla kesäaikaan viikoittain. Täytyy korostaa kuitenkin, että tämä perustui ainoastaan poliisimiesten omiin arvioihin. Kokonaisuuden arviointi lienee kuitenkin vielä hankalaa, sillä laki ei ole ollut voimassa kuin puolitoista vuotta.

Kuten aiemmin totesin, Antilan mukaan Traficom ei arvioi ajokorttilupaprosessissa varsinaisesti ajokorttiluvan hakijan sopivuutta ajo-oikeuden haltijaksi. Oman näkemykseni mukaan, kun ajokorttilupa oli poliisissa, poliisi käytti lupaprosessissa useampia rekistereitä ja hakijan taustalta voitiin kartoittaa esimerkiksi väkivaltaista käyttäytymistä tai alkoholin mukanaan tuomia ongelmia. Kuten aiemmin todettua, nyt tarkistetaan, ettei luvan hakija ole ajokiellossa. Antila kertoo, että Traficom on todella hankala, miltei mahdotonta arvioida luvanhakijan ilmeistä sopimattomuutta etänä. Antila kertoo kuitenkin, että lupakäsittelijä käy moraalista kamppailua, kun havaitsee, että hakijalla on taustalla lukuisia

liikenne rikoksia. Traficomilla ei ole hänen mukaansa kuitenkaan edellytyksiä evätä lupia tällä perusteella. Antila tuo esille myös puutteen lainsäädännössä ajokorttilupaprosessissa. Samoin hän kaipaa ikäpoikkeuslupaan liittyen mahdollisuutta peruuttaa ikäpoikkeuslupa. Antilan mukaan kaikissa muissa Traficomien myöntämässä harkintaa vaativissa luvissa peruutusmahdollisuus on olemassa.

Kysyin Henna Antilalta kaipaisiko hän ajokorttiin jonkinlaista soveltavuuskoetta tai haastattelua kuten aseluvassa. Tilastollisesti kuitenkin liikenteessä kuolee Suomessa vuositasaalla enemmän ihmisiä kuin aseiden aiheuttamissa tapaturmissa. Tähän Antila ei osannut vastata.

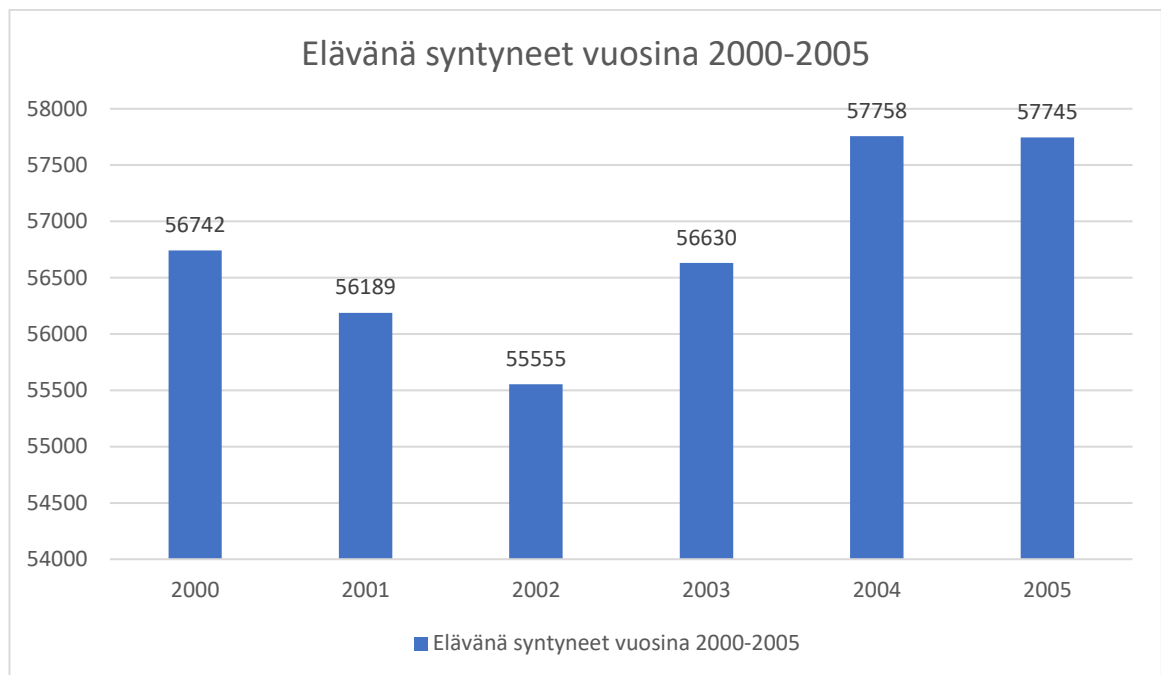
Keskustelimme Antilan kanssa myös siitä, että miltä tuntuu, kun mediassa otsikot huutavat ikäpoikkeuslupalaisten hölmöilyä. Antila kertoo, että media nostaa melko isosti esille ikäpoikkeuslupalaisten törkeät rikkeet ja onnettomuudet, mutta ei osaa sanoa kuinka paljon törkeitä rikkeitä tai onnettomuuksia on todella tapahtunut. Antila kuitenkin kertoo traficomilaisten seuranneen huojentuneena, kun erilaisiin haastatteluihin on löydetty fiksuja nuoria ja ikäpoikkeusluvun haltijoita.

Haastattelun lopuksi kysyin vielä Antilalta, onko järjestelmässä hänen mielestään kehitettävää. Antila kertoi, että järjestelmä on jo nykyisellään lupaprosessia ajatellen Traficomien kannalta melko raskas. Itse ajattelen, että jos lupaprosessin kriteereitä kiristettäisiin niin työmäärä kasvaisi entisestään. Toisaalta työmäärä on mielestäni väärä mittari, jos toisessa vaakakupissa on ihmishenkiä. Antila pohtii mitkä olisivat oikeita kriteereitä lupien myöntämisessä tai vaikuttavia tekijöitä liikenneturvallisuuden parantamisessa. Tämän haastattelun aika ei tämän pohdinnan loppuun saattamiseen riittänyt. Pohdimme yhdessä kuitenkin, onko ikäpoikkeusluvun hakijan ajokortin tarve aito, jos hän ei ole valmis käyttäytymään liikenteessä yleisten normien mukaisesti, vaan käytöksellään osoittaa, ettei ole kypsä ajo-oikeuden haltijaksi ja menettää ajo-oikeutensa hölmöilemällä.

Pohtiessamme ikäpoikkeuslupamallin kehitystä Antila nostaa esille joissakin maissa olevan käytännön valvotusta ajo-oikeudesta tai ajo-oikeudessa ajoaikaa on rajattu esimerkiksi siten, että yöllä ajaminen on kiellettyä. Lisäksi, kuten aiemmin mainittua Antila toivoo lainsäätäjiltä enemmän pelimerkkejä lupaprosessiin ja ikäpoikkeusluvun valvontaan.

Keskustelumme Henna Antilan kanssa kesti yli 90 minuuttia ja oli todella antoisa. Harmillista on, että kaikkea haastattelun antia on hankala kirjoittaa auki paperille. Keskustelu oli ajoittain hankala pitää pelkästään ikäpoikkeusluvassa, sillä ikäpoikkeuslupa

on kuitenkin selkeästi osa laajempaa ajokorttilakiuudistusta. Uskon että asiaa olisi riittänyt pidemmäksikin aikaa.



Kaavio 3: Elävänä syntyneet sukupuolen mukaan 2000-2005 (tilastokeskus, 2020.)

7.5 Ajokorttilupa ennen

Ajokorttilaki määrittelee edellytykset ajokorttiluvan myöntämiselle. Edellytykset on listattu ajokorttilain 12. pykälässä. Edellytykset ovat hyvin saman suuntaisia kuin ennen vuoden 2018 lakimuutosta, mutta merkittävämpänä erona on luvanhakijan entisyyden vaikutus ajokortin myöntämiseen. Aikana, jolloin poliisi myönsi ajokorttilupia, ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä oli, ettei luvanhakija ole viimeisen kuluneen vuoden aikana syyllistynyt rikoslain (39/1889) 23 luvun (liikenne rikokset) 10 §:ssä tarkoitettuun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeudetta (AKL 386/2011). Nykyisin tuo vaatimus on poistunut ja lupa myönnetään, jollei hakijalla ole voimassa olevaa ajokieltoa. Tämä koskee myös ikäpoikkeusluvalla ajokorttilupaa hakevaa.

Vanhan ajokorttilain asettama vuoden karenssiaika ajokorttiluvan myöntämiselle ajo-oikeudetta ajon jälkeen toimi hyvänä motivaattorina ajokorttia tavoitteleville nuorille ajaa maltillisesti ja olla hölmöilemättä liikenteessä. Entisaikaan muun muassa viritetyllä mopolla hölmöily saattoi viivästyttää ajokortin hankkimista vuodella.

7.6 Ajokiellon vaikutus ikäpoikkeuslupa

Voimassa oleva lainsäädäntö ei ota kantaa siihen onko luvanhakija ollut ajokiellossa esimerkiksi ajokorttiluvan myöntämistä edeltävänä päivänä. Tämä on aiheuttanut tilanteita, joissa ikäpoikkeusluvan saa nuori, joka on hetkeä aikaisemmin ollut ajokiellossa esimerkiksi autoiltuaan ilman vaadittavaa ajo-oikeutta muun liikenteen seassa.

Eräs haastattelevani liikenneopettaja kertoi nimettömänä oppilaastaan, joka oli 16- vuotiaana jäänyt kortittomana kiinni henkilöautoilusta ja samalla syylistynyt liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ajamalla reipasta ylinopeutta. Henkilö kärsi ajokieltonsa ja haki ajokiellon päätyttyä ikäpoikkeuslupaa ja sai henkilöauton ajo-oikeuden 17- vuotiaana.

Täyttääkö tällainen henkilö ikäpoikkeusluvan suoman erityisoikeuden haltijan edellytykset?

8 IKÄPOIKKEUSLUPALAISTEN VALVONTA POLIISIN NÄKÖKULMASTA

Kuten aiemmin mainittua tutkintoon pääsy 17-vuotiaana voidaan mahdollistaa ammattikuljettajaksi opiskelun takia tai henkilölle voidaan myöntää ikäpoikkeuslupa muilla perusteilla. Haastatteleman Traficomin erityisasiantuntija Henna Antila kertoo, että kun Traficom myöntää ikäpoikkeusluvan luvanhakija saa haltuunsa normaalin B-luokan ajokortin ilman mitään erityisehtoa tai rajoitusta. Tämän lisäksi henkilöllä on täysi-ikäisyyteensä asti voimassa oleva ikäpoikkeuslupa. Luvan edellytykset tai päätöspäätökset eivät ole kirjattuna lupaan tai poliisin nähtävissä missään poliisin käyttämässä järjestelmässä, vaan perusteet merkataan ainoastaan Traficomin omiin järjestelmiin. Ikäpoikkeuslupakuljettajalla tulisi olla ajossa mukanaan tuo hänelle myönnetty lupapäätös. Lupapäätökseen on kirjattuna ainoastaan luvan haltijan henkilötiedot, ei perusteita.

Jos henkilö on saanut ikäpoikkeusluvan ajokorttilain 5§ kuudennen momentin perusteella, hänellä on niin ikään normaali ajokortti hallussaan, mutta hänellä ei ole mitään hakemusmenettelyn kautta myönnettyä lupaa, vaan hän pääsee kuljettajantutkintoon oppilaitoksen hyväksymistodistuksella tai vastaavalla asiakirjalla, joka osoittaa hänen

opiskelevan kuljettajan ammattiin tähtäävässä koulutusohjelmassa. Tällaisessa tapauksessa ajaminen on kuitenkin ajokorttilain mukaisesti rajattu työpaikalla tapahtuvaan opiskeluun eli työharjoitteluun tai opintosuorituksia kerryttävään ajamiseen työpaikalla. Traficom ohjeistaa, että ajaa voi kotiosoitteesta työpaikalle ja takaisin kotiin ilman suurempia poikkeamia. Sen sijaan kouluun ajaminen ei Traficomien ohjeistuksen tai Poliisihallituksen linjauksen mukaan kuulu tuon poikkeuksen piiriin. Tällaisella kuljettajalla ei välttämättä ole ajossa todistuksia mukanaan vaan poliisi voi vaatia esittämään tarvittavat todistukset jälkikäteen. Valvonnan tai rangaistuksien osalta Traficomilla ei ole toimivaltaa.

Kysyin asiasta myös haastattelemiltani ylikomisario Risto Jääskeläiseltä, joka työskentelee Itä-Suomen poliisilaitoksella lupa-asioiden parissa päivittäin ja ylikomisario Petri Pahkinilta, joka on Itä-Suomen poliisilaitoksen liikennesektorinjohtaja. Heidän näkemyksensä mukaan yksiselitteistä vastausta asiaan ei ollut, mutta lopputulema oli, ettei ikäpoikkeuslupaehtojen rikkominen ajamalla muualla kuin säädetyllä alueella olisi rangaistavaa. Lakikirjassa kyllä sanotaan, että ehto liitetään ajokorttiin, mutta ajokortissa ei asiasta ole mainintaa, joten valvonnassa edessä on mahdoton tilanne. Ammatillisen kuljettajakoulutuksen perustella myönnettyistä luvista ei edes anneta mukaan erillistä päätöstä, jota voisi mukana kuljettaa. Lisäksi ajokorttilaissa säädetään, että ajokorttirikkomukseen voi syyllistyä ajokorttilain 5.§:n 2-4 momentin lupaehtojen rikkomisesta. Syystä tai toisesta 6. momentti, jossa ikäpoikkeusluvasta säädetään, ei kuulu tuohon joukkoon.

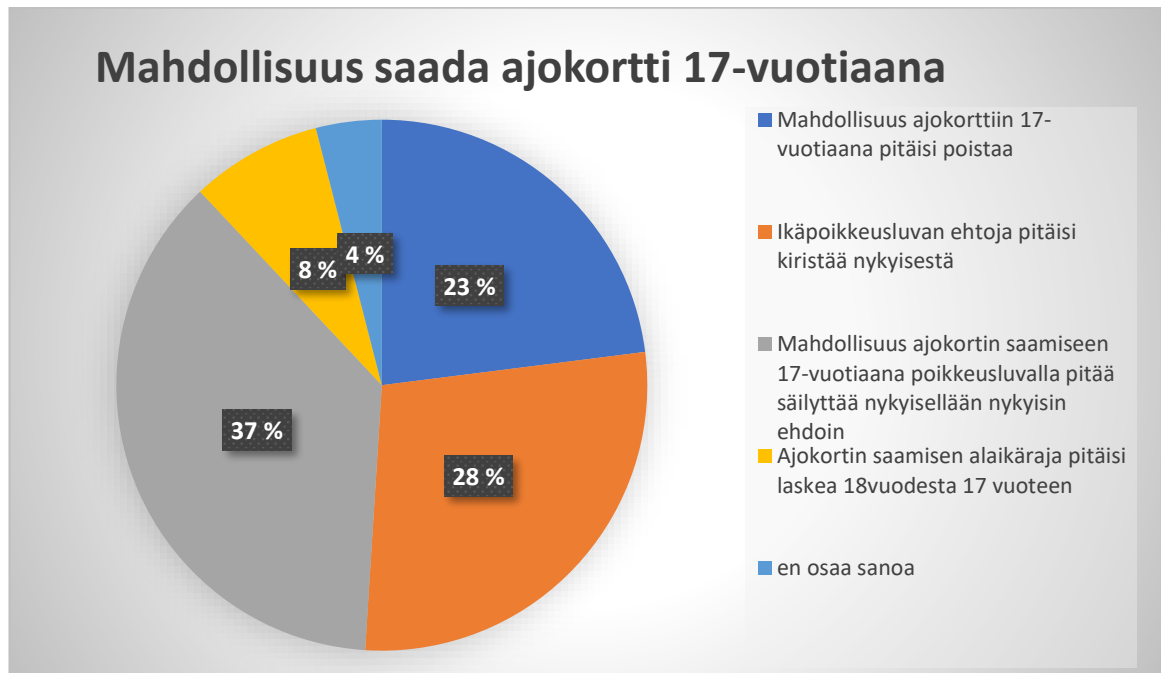
Ajokorttilain 97§:n ikäpoikkeusluvasta sen sijaan annetaan päätös, mutta kuten aiemmin mainittua, päätöksessä ei mainita erillisiä perusteita eikä tähän lupaan sisälly alueellisia rajoituksia.

Mikään lakipykälä ei kuitenkaan tue sitä, että tuon 5§:n 6. momentin mukanaan tuoman rajoituksen rikkominen olisi kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta.

Kun 17-vuotias henkilöautoilija menettää ajo-oikeutensa toistuvien rikkomusten tai vakavampien liikennerikosten seurauksena, hän kärsii ajokieltonsa, jonka jälkeen hän jatkaa autoiluaan kuten muutkin ajokiellon päätyttyä. Laissa ei säädellä mitään erityisehtoja ikäpoikkeuslupalaisten rangaistusten koventamiseksi tai luvan peruuttamiseksi.

9 MITÄ MIELTÄ IKÄPOIKKEUSLUVASTA OLLAAN?

Joulukuussa 2019 Sanomalehti Karjalaisessa julkaistussa uutisessa oli tilasto (kaavio 4.), jossa tuhannelta ihmiseltä oli kysytty mielipiteitä uuden lain mukaisesta mahdollisuudesta saada ajokortti 17-vuotiaana. Yllättävää mielestäni oli, että yllättävän moni oli sitä mieltä, että mahdollisuus saada ajokortti 17-vuotiaana pitäisi poistaa tai säätelyä kiristää. Tutkimuksen oli tehnyt Väli-Suomen Media Oy:n Utissuomalaisen toimeksiannosta Tietoykkönen Oy. (Sanomalehti Karjalainen 19.12.2019.)



Kaavio 4: Mahdollisuus saada ajokortti 17-vuotiaana. Kaavion tiedot Väli-Suomen Media Oy:n Utissuomalaisen toimeksiannosta kerännyt Tietoykkönen Oy

Hiukan yllättävää Sanomalehti Karjalaisen artikkelissa oli, että sen yhteydessä julkaistujen tilastojen mukaan yli puolet 18-29-vuotiaista kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että mahdollisuus saada ajokortti 17-vuotiaana pitäisi poistaa (21%) tai vaatimuksia tulisi kiristää (34%).

Ajokorttilakia varten laaditussa esityksessä ajateltiin, että ikäpoikkeuslupa olisi tarpeen erityisesti kasvukeskusten ulkopuolella ja pääkaupunkiseudun pohjoispuolella. Artikkelia varten tehdyistä tilastoista kuitenkin ilmenee myös se, että yli puolet Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista kyselyyn vastanneista poistaisi mahdollisuuden saada ajokortti 17-vuotiaana (22%) tai kiristäisi ikäpoikkeusluvan ehtoja (37%)

9.1 Liikenneopettajien mielipide

Haastattelin opinnäytetyötäni varten myös useampaa liikenneopettajaa eripuolilta Suomea sähköpostitse, puhelimitse ja kasvotusten, jotka yhtenevästi kertoivat omaan kokemukseensa nojaten, että ikäpoikkeuslupia on myönnetty erittäin moninaisin syin. Ikäpoikkeusluvan olivat heidän käsityksensä mukaan saaneet lähes kaikki lupaa hakeneet ja liikenneopettajien näkemyksen mukaan ikäpoikkeusluvan saamiseen ei ole tarvinnut erityisiä syitä. Lisäksi nousi esiin tilanne, jossa lupaa oli haettu kahden eri henkilön toimesta samoilla perusteilla, mutta vain toiselle myönnettiin ikäpoikkeuslupa. Liikenneopettajien mielestä hakuprosessissa riitti, että ajokortin tarpeen pystyi perustelemaan edes jotenkin. Liikenneopettajien huolenaihe oli, että poikkeuksesta on nyt tullut uusi normaali, koska ikäpoikkeusluvan saa 17-vuotiaiden ikäluokasta niin suuri joukko.

Kysyttäessä liikenneopettajilta 17- ja 18-vuotiaiden nuorten eroista oppijana vastauksista erottui se, ettei ajotaidonoppimisessa välttämättä ole suurta eroa ja 17-vuotias on monesti oppijana todella motivoitunut. Eroja oppimisessa on lähinnä riskien hahmottamisessa ja oman tilan hallinnassa. Sen sijaan osa liikenneopettajista nosti esiin seikan, että moni 18-vuotiaskin on vielä kovin nuori ja kypsytymättömän liikenteeseen ja piti 18 ikävuoden rajaakin alhaisena. Liikenneopettajien vastauksissa kuitenkin korostui, että matka 17-vuotiaasta esimerkiksi 20-vuotiaaksi on niin pitkä, ja kehitys niin hurjaa, että 17-vuotiaiden ja 18-vuotiaiden valmiuksissa liikenteeseen on väkisinkin eroa.

Kysyttäessä mitä liikenneopettajat kehittäisivät nykyisessä ikäpoikkeuslupamallissa, vastauksissa nousi esille esimerkiksi lupaehtojen selkeä esiinkirjaaminen ja luvan rajaaminen vain tarkoitusta vastaaviin ajoihin. Lisäksi aiemman rikoshistorian pitäisi vaikuttaa luvan myöntämisen edellytyksiin. Liikenneopettajat pitivät ikäpoikkeuslupaa kuitenkin ajatuksena hyvänä, kunhan ajokortin todellista tarvetta arvioitaisiin paremmin ja luvan käyttöä anottuun käyttötarkoitukseen valvottaisiin tarkemmin.

Vastaajien joukkoon sattui myös yksi liikenneopettaja, jonka lapsi oli saanut juuri ikäpoikkeusluvan. Kyseinen liikenneopettaja kertoi lapsensa liikkuneen eri liikennevälineillä 15-vuotiaasta ja saaneen opetusta eri ajokorttiluokkiin keskimääräistä enemmän. Tästä huolimatta hän oli sitä mieltä, että jollei hänen lapsensa koulumatka olisi eri liikennevälineillä yli sataa kilometriä, olisi ajokortti suoritettu vasta 18-vuotiaana.

Kyseinen vastaaja nosti esille, että ikäpoikkeuslupaa harkittaessa muillekin vanhemmille olisi arvokasta päästä myös lapsensa kyytiin ja nähdä kuinka lapsi liikenteessä liikkuu ja pärjää.

Liikenneopettajille tehtyihin kyselyihin vastasi kaiken kaikkiaan 16 liikenneopettajaa. Noiden liikenneopettajien lisäksi myös Liikenneopetus ry:n puheenjohtaja Kristiina Anunti osallistui mielipiteiden keräämiseen kyselemällä jäsenten mielipiteitä heidän omassa Facebook-ryhmässään. Heidän mielipiteensä mukaili haastateltujen liikenneopettajien mielipiteitä ja esille nousi muiden vastausten tapaan, että 17-vuotias ja 18-vuotias eivät autokouluoppilaina juuri eroa toisistaan ajotaidon oppimisessa. Anunti nosti kuitenkin esille, että ihmisen aivojen etuotsalohko, joka säätelee tunnetiloja sekä riskienhallintaa, kehittyy 25-vuotiaaksi asti. Tähänkin faktaan perustuen voisi hänen mukaansa ajatella, että 17-vuotias voi olla enemmän tunteiden vietävissä verraten 18-vuotiaiseen. Lisäksi Anunti kertoo olevansa huolissaan mediassakin esillä olleista 17-vuotiaiden ylilyönneistä.

9.2 Suomen Autokoululiitto

Kysyin mielipiteitä ikäpoikkeusluvasta myös Suomen Autokoululiitosta. Autokoululiiton puheenjohtaja Jukka Kiviniemi vastasi sähköpostin välityksellä esittämiini kysymyksiin.

Kiviniemen mukaan poikkeuslupa ajatuksena on hyvä ja sen tarve on todellinen. Hänen mukaansa poikkeuslupaa todella tarvitsevat osaavat myös toimia vastuullisesti liikenteessä. Epäkohtana hän kuitenkin pitää sitä, että luvan saa, kun hakemuksen täyttää oikein, poikkeusluvasta on hänenkin mukaansa muodostunut uusi normaali. Tästä syystä Kiviniemen mukaan uudesta nuorten kuljettajien ryhmästä on muodostunut todellinen riski liikenteessä.

Kiviniemi yhtyy liikenneopettajien näkemykseen siinä, ettei 17-vuotiaalla nuorella ole välttämättä kehittynyt vielä kykyä toimia liikenteessä vastuullisesti ja turvallisesti. Kiviniemenkin arvioiden mukaan 17-vuotiaiden ero 18-vuotiaisiin on suuri vaikkei jokaisella 18-vuotiaallakaan ole kykyä vastuullisuuteen aikuisen tasolla. Tosin Kiviniemi korostaa nuorten välisiä suuria eroja. Käytännön työssä on Kiviniemen näkemyksen mukaan havaittavissa kuitenkin selkeä ero 17-vuotiaiden ja 18-vuotiaiden välillä.

Kysyin Kiviniemeltä hänen arviotaan siitä, kuinka paljon Autokoululiiton jäsenkouluissa on 17-vuotiaan ajokortin suorittavia nuoria. Kiviniemen mukaan vaihtelu on suurta paikkakuntaakohtaisesti. Maaseudulla ikäpoikkeusluvan osuus voi olla jopa 60-80% kun taas suuremmilla paikkakunnilla suosio on vähäisempää ja osuus noin 10-20% luokkaa. Kiviniemen oman käsityksen mukaan myös suurempien paikkakuntien liikenneympäristön vaikeus ja muut liikkumismahdollisuudet vaikuttavat asiaan.

Jos Autokoululiitto saisi muuttaa ikäpoikkeuslupa liittyvää lainsäädäntöä tai korjata nykyistä järjestelmää Kiviniemen mukaan ikäpoikkeuslupa pitäisi pitää poikkeuksena. Luvan saamisen perusteet ja edellytykset tulisi olla selkeästi tiukemmat ja Traficom tulisi aidosti tutkia onko hakijalla todellinen ja perusteltu tarve ikäpoikkeusluvalle. Kiviniemi tuo myös esille, että laintasolla pitäisi painottaa vastuuta. Jos 17-vuotias saa harkinnan jälkeen ikäpoikkeusluvan ja syyllistyy toistuviin liikenne rikkomuksiin tai ajokieltorikokseen siitä tulisi seurata ikäpoikkeusluvan peruminen. Kiviniemi uskoo, että tämä rajaisi myös turhien ikäpoikkeuslupien määrää ja saisi nuoren huolehtimaan paremmin vastuullisuudestaan liikenteessä ja siitä, ettei rikkeitä kerry.

9.3 Liikkuvan poliisin perinneyhdistys

Myös Liikkuvan poliisin perinneyhdistys halusi ottaa osaa opinnäytetyöhöni. Yhdistyksen puheenjohtaja evp. komisario Jyrki Haapala vastasi kysymyksiini sähköpostin välityksellä. Kysyttäessä saako ikäpoikkeusluvan nykysäännöksillä liian helposti Haapala vastasi, että yhdistyksen mielipiteen mukaan ehdottomasti saa. Ikäpoikkeuslupia myönnetään yhdistyksen käsityksen mukaan esimerkiksi pelkillä harrastusperusteilla, kun ennen ikäpoikkeuslupaa varten vaadittiin ”erityisen painavia syitä”, joiksi voitiin katsoa esimerkiksi asuminen kaukana oppilaitoksesta ja julkisten kulkuneuvojen täydellinen puuttuminen. Haapala kertoo, että heidän mielestään mopoautokortti mahdollistaa nykyisin liikkumisen hyvin esimerkiksi opintoihin ja harrastuksiin erityisesti harvaan asutuilla alueilla, mutta myös taajamissa. Mopoautolla liikkuminen on nuorelle helppoa ja ajonopeus säilyy järkevänä. Yhdistyksen mukaan mopoautolla liikkuminen päätieverkolla nopeusrajoituksen ollessa 80 kilometriä tunnissa tai enemmän lisää kuitenkin mopoautolla liikkumisen riskiä, joten heidän mielestään tällaisia tiealueita tulisi mopoautolla mahdollisuuksien mukaan välttää.

Suurimpana ongelmana Liikkuvan poliisin perinneyhdistys pitää liian löysiä ikäpoikkeuslupan myöntämisperusteita. Samalla kun ikäpoikkeuslupa myönnetään, ikäpoikkeuslupakuljettajat siirtyvät niin sanottujen normaalisäädösten alaisuuteen esimerkiksi tiellä sallittavan suurimman ajonopeuden osalta. Liikkuvan poliisin perinneyhdistys kehittäisikin ikäpoikkeuslupasäädöksiä niin, että säännöksissä palattaisiin vanhoihin perusteisiin tai ainakin luvan myöntämisen perusteita kiristettäisiin nykyisestä käytännöstä. Heidän mielestään ikäpoikkeuslupahakemukseen tulee kyetä perustelemaan ajokortin tarve juuri erittäin painavin syin. Vanhat säädökset eivät yhdistyksen mielestä estäneet ikäpoikkeuslupien myöntämistä, jos perusteet olivat riittävän painavat ja hyvin perustellut.

Jos taas nykyisissä säädöksissä halutaan pysyä, olisi syytä harkita esimerkiksi ikäpoikkeusluvalla saadun ajo-oikeuden rajoittamista tiettyihin kellonaikoihin, jolloin yöllä ajaminen ei olisi mahdollista. Haapala kertoo, että esimerkiksi viikonloppuna yöaikaan autoillessa nuoret ovat alttiita kaveriporukan asettamille paineille ja mahdollisuus tarpeettoman riskin ottamiseen kasvaa. Haapala toteaa vastauksissaan myös, että pääsääntöisesti alle 18-vuotiaan henkilön henkinen kehitys on vaiheessa ja nuori on todella herkkä ulkopuolisille paineille.

Liikkuvan poliisin perinneyhdistyksen mukaan viimevuosien osalta nuorten kuljettajien onnettomuudet ovat nousseet taas julkisuuteen ja poliisipartioiden raportit kentältä kertovat huolta juuri ajo-oikeuden saaneiden 17-vuotiaiden kuljettajien holtittomasta liikennekäyttäytymisestä, ylinopeuksista, sekä alkoholin yhdistämisestä autoiluun. Kun kortin saa liian helposti ei vastuu ole välttämättä sillä tasolla, millä sen kuulusi olla.

Liikkuvan poliisin perinneyhdistys kannattaa sitä, että vanhemmat hankkisivat ikäpoikkeusluvan sijaan opetuslupia omille lapsilleen jo ajoissa, ja ajoharjoittelun aloittaminen perhepiirissä mahdollistettaisiin jo esimerkiksi 16-vuotiaana ikärajan laskemisen sijaan. Yhdistyksen mielestä nuoren mahdollisuus kehittyä kypsemmäksi ja turvallisemmaksi kuljettajaksi liikenteeseen kasvaa kahden vuoden yhdessä opetteluun aikana merkittävästi. Yhdistys katsookin, että ikäpoikkeusluvan myöntämisen ehtojen keventämisen sijaan olisi pitänyt edistää ennemmin opetusluvalla opettamisen aloittamista 16-vuotiaana.

10. LUOTETTAVUUDEN ARVIOINTI JA POHDINTAA

Ikäpoikkeuslupamallille on Suomessa selkeästi tarvetta pitkien kulkuyhteyksien vuoksi. Ymmärrän täysin nuorten liikkumistarpeen ja vanhempien tarpeen saada vapautusta nuorten kuljettamisesta eri paikkoihin. Pääkaupunkiseudullakin nuoren koulumatkoihin voi kulua julkisista liikennevälineistä ja useista vaihdoista johtuen kohtuuttoman pitkiä aikoja. Lisäksi nuorella on monesti kiire aikuistua ja ajokortin hankkiminen on monen nuoren ajatusmaailmassa portti aikuisuuteen ja vapauteen. Tulisi kuitenkin muistaa, että vapaus tuo mukanaan vastuuta.

Aikaisemmasta ammattitaustastani johtuvaan käsitykseen ja opinnäytetyöprosessin edetessä muodostamani käsitykseen nojaten on todettava, että minun mielestäni ikäpoikkeusluvan ehtojen tarkastelulle olisi selkeästi tilausta ja lakia ikäpoikkeusluvan takana tulisi mahdollisesti muuttaa. Lakimuutoksella voitaisiin esimerkiksi kiristää ikäpoikkeusluvan ehtoja ja antaa toimeenpanevalle viranomaiselle ja lupien myöntäjälle enemmän työkaluja hakemusten käsittelyyn ja todellisen tarpeen arviointiin. Mielestäni nuori, joka on valmis omalla käytöksellään riskeeraamaan oman ja muiden tienkäyttäjien turvallisuuden, sekä ajokorttinsa ei omaa todellista tarvetta ikäpoikkeusluvalle. Jos nuorella olisi todellinen tarve ajo-oikeudelle uskoisin, että hän kunnioittaisi myös yhteisiä pelisääntöjä ja luvan ehtoja. Ikäpoikkeuslupaun tarvittaisiin esimerkiksi peruutuspykälä ja ikäpoikkeusluvalla toilailu pitäisi sanktioida kovemmalla asteikolla, kuin normaalin ajo-oikeuden haltijan. Hankalan tästä tekee se, että ikäpoikkeusluvan saanut nuori on niin sanotusti normaali ajo-oikeuden haltija ja häntä ei voitane asettaa eriävään asemaan lain edessä.

Jos nuorelle mahdollistetaan ajokortin hankkiminen 17-vuotiaana, tulisi tähän sisältyä esimerkiksi laajempi koulutus. Koulutusvaatimus olisi myös omiaan vähentämään niin sanottuja turhia ikäpoikkeuslupia. On kuitenkin huomioitava, että jo ennestään ruuhkautunut lupakäsittely vaatisi lupien käsittelyyn entistä enemmän resursseja, jos vaatimuksia tiukennettaisiin ja tarkempaa seuraa hakijan arvioinnissa vaadittaisiin. Toisaalta selkeät laintasoiset kriteerit voisivat myös nopeuttaa prosessia nykyisen todella avoimen lakipykälän sijaan. Lisäksi haastatteluissa nousi esille ajatus ajo-oikeuden laajuuden rajoittamisesta esimerkiksi siten, että yöaikaan autoilua rajattaisiin. Ikäpoikkeuslupien perusteena on kuitenkin usein opiskelu, työ tai harrastukset ja harvemmin edellä mainitut sijoittuvat viikonloppuoihin. Riski ylilyönneille ja hölmöilylle on kuitenkin suurempi esimerkiksi viikonloppuoina kavereiden kanssa ajellessa.

Perehtyessäni ikäpoikkeuslupa-asiin ennen ja nyt, sekä aihetta käsittelevään kirjallisuuteen ja asiantuntijoiden mielipiteisiin, tulisi meidän hyväksyä myös tosiasia siitä, että 17-vuotiaan nuoren kehitys on enemmän kesken vertailtaessa heitä 18-vuotta täyttäneisiin nuoriin ja näin omiaan lisäämään riskikäyttäytymistä liikenteessä. Tietysti on selvää myös se, että osa 17-vuotiaista on varmasti hyviä ja vastuullisia kuljettajia ja jokaiseen ikäluokkaan mahtuu omat riskikuljettajat, mutta 17-vuotiaiden joukossa on enemmän kuljettajia, joilla ei välttämättä vielä ole edellytyksiä kokonaisvaltaiseen näkemykseen liikenteestä.

Ikäpoikkeusluvasta on tulossa, tai on jo tullut uusi normaali ja jo myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä on valtava. Käytännön yleistyessä uskon tuon määrän kasvavan tulevina vuosina ennestään, jos asiaan ei tule muutoksia.

Uskoisin, että tätä aihetta tullaan käsittelemään tulevaisuudessa useissa medioissa, sekä tutkimuksissa. Jos lakia ei tulevina vuosina muuteta, lienee syytä tarkastella asiaa myös tilastojen valossa, kun seuranta-aika on tarpeeksi pitkä ja luotettavia tilastoja on saatavilla. Seuraavissa tutkimuksissa olisi mielestäni hyvä vertailla esimerkiksi 17-vuotiaiden ja 18-vuotiaiden ajokieltorikoksia, liikenneonnettomuuksia ja tutkintomenestystä suhteutettuna ajo-opetuksen määrään. Tilastojen tarkastelu ei ole ollut opinnäytetyöni päätarkoitus, vaan tarkoituksena on ollut tutkia 17- ja 18-vuotiaiden eroja ja valmiuksia liikkua henkilöautolla itsenäisesti. En näe asiaa myöskään niin, että tilastoidut liikennekuolemat ovat ainut oikea mittari tätä asiaa arvioitaessa. Nykyautoilla ajettaessa esimerkiksi onnettomuuksien määrä ei välttämättä vähene, vaikka liikennekuolemat vähenevät. Aiheeseen liittyviä riskejä tulee mielestäni arvioida laajemmin.

Lisäksi opinnäytetyötä tehdessä korostui käsitys siitä, että 2018 voimaan tulleessa ajokorttilainsäädännössä on kehitettävää ja uskon sen olevan tarkastelun alla tulevaisuudessa. Perehtyessä esimerkiksi aihetta käsittelevään kirjallisuuteen ja asiantuntijoiden lausuntoihin vahvistui ajatus siitä, että ajokorttilakiuudistus todellakin vaatii tarkastelua ja vertailua vanhaan järjestelmään pelkkää ikäpoikkeuslupaa suuremmassa ikkunassa. Voi olla, että kehitettävää löytyy.

10.1 Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyön tekeminen oli pitkä prosessi alkaen aiheen valinnasta. Kuten alussa kirjoitin, aluksi aiheideoita ei ollut yhtään ja lopulta niitä oli useita. Aiheen lukitsemisen jälkeen olo oli sanalla sanoen melko helpottunut. Pidin asian tutkimisesta ja käsittelystä, sillä liikenneturvallisuus ja erilaiset liikenteen ilmiöt ovat lähellä sydäntäni. Tämän lisäksi kasvatusta ja kehityspsykologia on kiehtonut minua jo lukioajoista asti ja olleet merkittävä osa myös aiempaa ammattiani.

Pienten käynnistymisvaikeuksien jälkeen opinnäytetyöprosessi eteni kuin juna. Lisää ideoita tuli jatkuvasti ja haaste oli ennemminkin aiheen pitäminen rajattuna ja kaiken hankitun tiedon liittäminen opinnäytetyön aiheeseen. Paljon opinnäytetyötä varten kerättyä tietoa jäi myös opinnäytetyön ulkopuolelle.

Prosessin loppuvaiheessa huomasin, että aiheesta oli tehty tuoreeltaan opinnäytetyö Poliisiammattikorkeakoulussa ja olin jo hetken huolissani kuinka lähes valmiin opinnäytetyöni käy. Asiaa pohdittiin opinnäytetyötä ohjaavien opettajien kanssa ja todettiin opinnäytetyöni olevan täysin erilainen ja käsittelevän aihetta täysin eri tulokulmasta. Sain pitää aiheeni ja lähes valmiin opinnäytetyöni.

Ohjausprosessi muovasi myös opinnäytetyötäni hiukan. Tiettyjä asioita tiivistettiin hiukan ja ehkä tiivistämisen aihetta jäi edelleenkin. Jätin kuitenkin opinnäytetyöhöni itsepäisesti itse tärkeänä pitämiäni elementtejä ja osioita. Suurimmat ohjausprosessin mukanaan tuomat muutokset olivat lähinnä rakenteellisia. Olen kuitenkin lopputulokseen melko tyytyväinen.

10.2 Opinnäytetyön luotettavuuden arviointi

Tutkimuksen luotettavuudella (reliabelius), tarkoitetaan tutkimuksen tarkkuutta ja paikkansa pitävyyttä. Tutkimustulosten on oltava luotettavia ja tutkimusta tehdessä tekijän on keskityttävä koko prosessin ajan laadun valvontaan. Laadullisen tutkimuksen laatuun voi vaikuttaa monet asiat. Esimerkiksi haastattelujen laatu voi vaihdella, jos haastateltava muistaa asian väärin tai ymmärtää kysymykset eri tavalla kuin haastattelija. Lisäksi jos yhteistä ymmärrystä teemasta ei ole, voi myös esimerkiksi ammattitermien käyttö vähentää yhteisymmärrystä. Virheitä voi sattua myös tiedon tallentamisessa. Luotettavuus tulee ottaa

huomioon jo työn suunnitteluvaiheessa, kun haastateltavia ja lähdeaineistoa valitaan. Tästä syystä itse suoritin haastatteluni siten, että tuotoksena oli tallenne, tai vastaukset tulivat valmiina tekstinä vastaajilta. (Vilka, 2015 195-200.)

Työn luotettavuutta tarkastellaan luotettavuuskäsitteiden avulla, jotka mittaavat tutkimustulosten hyvyyttä, sillä pelkkää luotettavuutta ei yleensä voida tarkasti arvioida laadullisessa tutkimuksessa. Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuus on tutkijan arvioinnin ja näytön varassa. Tieteellisen tutkimuksen luotettavuusmittarit ovat reliabiliteetti ja validiteetti. Reliabiliteetti tarkoittaa tulosten pysyvyyttä, kun taas validiteetti mittaa sitä onko tutkittu oikeita asioita. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta voidaan vahvistaa myös sillä, että tietoa on kerätty eri lähteistä. Eri lähteistä ja haastatteluista saatavaa tietoa tulee verrata toisiinsa ja tätä kautta arvioida lähteiden ja tulosten luotettavuutta. (Kananen, 2017 174-175, 177-178.)

Omassa opinnäytetyössäni olen käyttänyt useita eri lähteitä ja pyrkinyt keräämään tietoa kirjallisuudesta, Internetistä, lehtiartikkeleista, sekä aiheen parissa työskenteleviltä ammattilaisilta. Saatua tietoa olen verrannut toisiinsa ja yrittänyt muodostaa tiedon perusteella käsityksen aiheesta. Opinnäytetyössäni olen käsitellyt aihetta niin kasvatustieteellisiin kuin psykologisiin faktoihin perustuen ja pyrkinyt muodostamaan kuvan siitä, kuinka 17-vuotiaat ja 18-vuotiaat eroavat toisistaan ja millaisia kehitystarpeita nykyisessä ikäpoikkeuslupaprosessissa on.

Lähdekirjallisuus on ollut monipuolista ja ajantasaista. Käytössäni on ollut Poliisiammattikorkeakoulusta löytyviä teoksia suomen- ja englannin kielellä. Näiden lisäksi olen käyttänyt työni lähteinä myös liikenneopetusalan ammattikirjallisuutta, Mika Hatakan väitöskirjaa ja muita aihetta käsitteleviä töitä. Kirjallisuuden lisäksi käytössäni on ollut erilaiset nettiartikkelit ikäpoikkeuslupa- ja kehitys- ja liikennepsykologiaan sekä 17-vuotiaiden liikennekäyttäytymiseen liittyen.

Asiantuntijat haastatteluja varten olen pyrkinyt valitsemaan siten, että haastattelevalla olisi työlleni mahdollisimman paljon annettavaa. Liikenneopettajien haastatteluihin liittyen vastauksia tuli harmillisen vähän, ja jälkepäin tarkastellen voisi sanoa, että myös jonkinlainen yksinkertainen haastattelulomake olisi voinut toimia ja otannan olisi saanut moninkertaistettua. Liikenneopettajien vastaukset olivat kuitenkin sanallisia yksittäisten numeraalisten arvioiden sijaan, joten tietoa sai vähään kysymysmäärään suhteutettuna reilusti.

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen laatua mitataan myös sillä, saadaanko haastatteluilla kerättyä luotettavaa tulosta. Haastattelujen tarkkaa määrää ei ole määritelty, mutta riittävyyden määritelmänä voidaan pitää myös haastattelutulosten tietynlaista saturaatiota. Saturaatiolla tarkoitetaan eräänlaista haastattelutulosten kylläntymistä, jolloin haastatteluilla ei saada enää uutta tietoa vaan vastaukset toistavat itseään haastateltavien välillä. Omassa opinnäytetyössäni tavoitin suurimmilta osin saturaatiopisteen. (Kananen, 2017, 128.)

Lisäksi opinnäytetyöni luotettavuutta tukee vertailu vuonna 2017 Poliisiammattikorkeakoulussa tehdyn opinnäytetyön (Jortikka, 2017) lopputuloksiin. Lopputuloksia vertaillessa voidaan todeta 17-vuotiaiden autoilun nostavan liikenteen riskitasoa. Tutkimukseni tuloksia tarkastellessa on kuitenkin muistettava, että tietotaitoni liittyen esimerkiksi kasvatopsykologiaan ovat rajalliset ja tieto pohjautuu haastatteluihin ja kirjallisuuteen. Sen sijaan liikenteeseen, ajamiseen ja ajamaan oppimiseen liittyen pidän osaamistani riittävänä.

Kuten aiemmin mainittua, laadukkaita tilastoja ikäpoikkeuslupalaisten rikkomuksien tai onnettomuuksien arvioimiseksi ei ollut vielä käytössä, koska laki on ollut voimassa vasta alle kaksi vuotta. Luotettavien tilastojen käyttäminen opinnäytetyössäni olisi lisännyt tutkimukseni vaikuttavuutta ja luotettavuutta. Ikäpoikkeuslupa-asiaa tarkasteltaessa laajemmin koen tarpeelliseksi saada myös nuorten äänen kuuluviin. Olisi hyvä suorittaa esimerkiksi lomakekysely 17-vuotiaana henkilöauton ajo-oikeuden hankkiville ja esimerkiksi 20 vuotta täyttäneille ikäpoikkeusluvan 17-vuotiaana saaneille. Kyselyissä nuoret itse voisivat arvioida omaa valmiuttaan liikenteeseen 17-vuotiaana ajankohtaisesti sekä 20-vuotiaana menneeseen katsoen ja elämäkokemustaan hyödyntäen. Toivon, että aiheeseen palataan Poliisin, Traficommin tai jonkin muun tahon toimesta ja järjestelmää arvioidaan kaiken saatavissa olevan tiedon valossa. Asiaa tulisi tutkia opinnäytetyötä suuremmalla laajuudella ja tarvittavilla resursseilla eri alojen ammattilaisten silmin.

LÄHTEET

KIRJALLISUUS LÄHTEET:

Dorn, Lisa & Mark Sullman 2012: Advances in traffic psychology. Aldershot : Ashgate.

Dorn, Lisa & Mark Sullman 2013: Driver behaviour and training. England, Burlington: Ashgate Publishing Company

Dunderfelt, Tony 2006: Elämänkaaripsykologia: lapsen kasvusta yksilön henkiseen kehitykseen
9 -13. painos, Helsinki: WSOY.

Edwards, Ian 2011: Voivatko kuljettajat todellakin opettaa itseään? eDriving solutions.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara Paula 2008: Tutki ja kirjoita. 13.-14. osin uudistettu painos, Helsinki: Tammi

Kananen, Jorma 2017: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylä: Juvenes Print.

Lehtinen, Erno & Kuusinen Jorma & Vauras, Marja 2007: Kasvatuspsykologia 2. uudistettu painos, Helsinki: WSOY Oppimateriaalit Oy

Nurmi, Jari-Erik & Ahonen, Timo & Lyytinen, Heikki & Lyytinen, Paula & Pulkkinen, Lea & Ruoppila, Isto 2014: Ihmisen psykologinen kehitys, 5. uudistettu painos, Jyväskylä: PS-kustannus.

Porter, Bryan E. 2011: Handbook of traffic psychology 1st ed, London: Waltham, MA: Academic Press.

Rauste-Von Wright, Marjaliisa & Von Wright Johan & Soini, Tiina 2003: Oppiminen ja koulutus. 9., uudistettu painos, Helsinki: Wsoy

Vilkka, Hanna 2015: Tutki ja kehitä. 4. uudistettu painos, Jyväskylä: Ps-Kustannus.

Vilkko-Riihelä Anneli & Laine Vesa 2013: Mielen maailma 1: Psykologian perustiedot, 6.-8. painos, Helsinki: Sanoma Pro Oy.

Vilkko-Riihelä Anneli & Laine Vesa 2016: Mielen maailma 2: Kehityopsykologia, 1.-2. painos, Helsinki: WSOY.

TUTKIMUKSET & OPINNÄYTTEET

Hatakka, Mika 1998: Novice Drivers' risk- and self-evaluations. Turun yliopisto: Väitöskirja Turku: Painosalama oy

Jortikka, Sakari, 2019: Ikäpoikkeuslupa – 17-vuotiaat auton ratissa. Poliisiammattikorkeakoulu, opinnäytetyö

Jousimo, Joonas & Nikkanen, Oula 2018: Ajokorttilain uudistus 2018. Poliisiammattikorkeakoulu, opinnäytetyö

Salenius, Salla 2017: Nuorten kuljettajien onnettomuudet suhteessa kuljettajantutkinnon sisältöön. Helsingin Yliopisto: Käyttäytymistieteiden laitos, Pro gradu – tutkielma

LEHTIARTIKKELIT

Honkonen, Juha 2019: Puolet kiristäisi poikkeusluopaa. Sanomalehti Karjalainen
19.12.2019

Honkonen, Juha 2019: Puolet kiristäisi poikkeusluopaa. Sanomalehti Keskisuomalainen
19.12.2019

Malkamäki, Elina 2019: Suomen sivuuttama ajokoulutusmalli vähensi onnettomuuksia
Norjassa. Turun Sanomat 10.12.2019

VERKKOLÄHTEET:

Ahjopalo, Janne 2019: Alaikäiset innostuivat hakemaan ajokortteja – ikäpoikkeuslupien
käsittely ruuhkautui 2 000 hakemuksen jonoksi.

Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10641138> luettu: 1.11.2019

Ajokorttilaki 29.4.2011/386

Anttonen, Marika 2019: Liikenneopettaja huolestui 17-vuotiaiden ajokorteista: "Eivät
välitä, sujuuko ajaminen liikennesääntöjen mukaisesti vai vähän sinne päin"

Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10958817> luettu: 1.11.2019

Demokraatti.fi 2019: Autokoululiitto erittäin huolissaan: Kaikki halukkaat alaikäiset
päässeet rattiin, taustasta ja rikkeistä huolimatta

Luettavissa: <https://demokraatti.fi/autokoululiitto-erittain-huolissaan-kaikki-halukkaat-alaikaiset-paasseet-rattiin-taustasta-ja-rikkeista-huolimatta> luettu: 29.12.2019

Getting a Driving Licence in Denmark

Luettavissa: <https://www.angloinfo.com/how-to/denmark/transport/driving-licences/danish-driving-licences> Luettu 17.11.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 146/2017),

Luettavissa: <http://www.eduskunta.fi> Jauhiainen, Riikka 2019: Uutissuomalainen: 17-vuotiaiden ajokortti jakaa kansan mielipiteitä

Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/af386e68-de08-4368-a6bd-2953ea11b2d9> luettu: 19.12.2019

Kaukio, Alisa 2019: Entistä useampi 17-vuotias saa ajokortin ikäpoikkeusluvalla.

Traficommin erityisasiantuntija kertoo, millaiset perustelut hakijalta vaaditaan.

Luettavissa: <https://seura.fi/asiat/ajankohtaista/entista-useampi-17-vuotias-saa-ajokortin-ikapoikkeusluvalla-trafficomin-erityisasiantuntija-kertoo-millaiset-perustelut-hakijalta-vaaditaan/> luettu 1.11.2019

Kiukkonen, Heli & Porvari, Riku 2019: Palokassa ajoi tieltä ulos auto, jossa oli viisi

alaikäistä kyydissä – Neljä ihmistä loukkaantui Jyväskylässä sunnuntain vastaisena yönä.

Luettavissa: https://www.ksml.fi/kotimaa/Palokassa-ajoi-tielt%c3%a4-ulos-auto-jossa-oli-viisi-alaik%c3%a4ist%c3%a4-kyydiss%c3%a4-%e2%80%93-Nelj%c3%a4-ihmist%c3%a4-loukkaantui-Jyv%c3%a4skyl%c3%a4ss%c3%a4-sunnuntain-vastaisena-y%c3%b6n%c3%a4/1447705#cxrecs_s luettu 1.11.2019

Lapintie, Nelli 2019: 17-vuotiaille myönnettyjen ajokorttien määrä räjähti lakiuudistuksen jälkeen

Luettavissa: <https://www.is.fi/autot/art-2000006279300.html> (luettu: 1.11.2019)

Lempinen, Marko 2017: Toni Nieminen on Suomen tunnetuin alaikäisenä ajokortin saanut – näin hän jekutti tiukkaa rajoitusta valvoneita poliiseja.

Luettavissa: <https://www.is.fi/makihyppy/art-2000005392503.html>, Luettu 28.12.2019)

Liikenneturva: Tilastokatsaus 2020– Nuorten liikenneonnettomuudet, luettu 20.1.2020

Mattila, Sanni 2019: Kaksi 17-vuotiasta naista kuoli ulosajossa Kurikassa – Kolmas loukkaantui vakavasti. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/ecfb8a76-1cf6-4369-9a70-f55435b1e175> luettu: 17.10.2019

Mika Hatakan henkilöesittely. Luettavissa: <http://humaani.fi/henkilot/>, Luettu: 22.01.2020

Nyman, Riikka 2019: 17-vuotiaiden turma herätti huolen – Jo yli 10 000 alaikäistä saanut ajokortin, tuhansia hakemuksia jonossa

Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/653613bd-570f-4305-878d-6a2e3e81b519>
Luettu: 1.11.2019

Peltonen, Juha 2019: Perinneyhdistys: Traficomien myöntämällä erityisluvalla 17-vuotiaana henkilöauton ajo-oikeuden saaneiden henkilöiden lisääntynyt riskikäyttäytyminen liikenteessä

Luettavissa: <https://autobild.fi/artikkeli/liikkuvan-poliisin-perinneyhdistys-trafficomin-myontamalla-erityisluvalla-17-vuotiaana-henkiloauton-ajooikeuden-saaneiden-henkiloiden-lisaantynyt-riskikayttaytyminen-liikenteessa-6.182.154630.e6d4e5622b>
luettu: 5.11.2019

Suhonen, Jani 2020: Alaikäinen kaahasi autolla – oli saanut ajokortin poikkeusluvalla 17-vuotiaana

Luettavissa: <https://www.hameensanomat.fi/kanta-hame/alaikainen-kaahasi-autolla-oli-saanut-ajokortin-poikkeusluvalla-17-vuotiaana-1031877/> Luettu: 26.1.2020

Suomen tietotoimisto 2019: Poliisi: Poikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana saanut ajoi lähes kahtasataa tutkaan Limingassa.

Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11007283> Luettu 1.11.2019

Suomenpsykologiliiton liikennepsykologian toimikunta 2017: Lausunto
Liikenneministeriölle ajokorttilain muuttamiseksi.

Tenhunen, Asta 2019: 17-vuotias ja 18-vuotias kuski ajoivat kilpaa kadulla - molempia epäillään törkeistä liikenne rikoksista.

Luettavissa: <https://www.savonsanomat.fi/savo/17-vuotias-ja-18-vuotias-kuski-ajoivat-kilpaa-kadulla-%E2%80%93-molempia-ep%C3%A4ill%C3%A4nC3%A4n-t%C3%B6rke%C3%A4st%C3%A4-liikenne-rikoksesta/1453007> Luettu 17.10.2019

Tilastokeskus, luettavissa <https://www.stat.fi>, Luettu 30.1.2020

Von Bell, Class 2019: Nuoren miehen ajokortti ei ehtinyt olla voimassa päivääkään!

Luettavissa: <https://autotoday.fi/nuoren-miehen-ajokortti-ei-ehdinyt-olla-voimassa-paivaakaan/> Luettu: 1.11.2019

Von Bell, Class 2019: Suomen Autokoululiitto: Vastuuta ikäpoikkeuslupiin!

Luettavissa: <https://autotoday.fi/suomen-autokoululiitto-vastuuta-ikapoikkeuslupiin/>
(luettu: 29.12.2019)

www.ajokortti-info.fi luettu 29.11.2019.