

# LAADUNVARMISTUSTOIMINTAMALLI PUOLUSTUSVOIMIEN ITÄISEN KATSASTUSALUEEN KULJETTAJANTUTKINTOTOIMINTAAN

Juha Hämäläinen

Opinnäytetyö

Huhtikuu 2013

Logistiikka

Ylempi AMK

Teknologia



Tekijä(t) HÄMÄLÄINEN Juha	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 24.4.2013
	Sivumäärä 98	Julkaisun kieli Suomi
	Luottamuksellisuus ( ) saakka	Verkojulkaisulupa myönnetty ( )
Työn nimi LAADUNVARMISTUSTOIMINTAMALLI PUOLUSTUSVOIMIEN ITÄISEN KATSASTUSALUEEN KULJETTAJANTUTKINTOTOIMINTAAN		
Koulutusohjelma Logistiikka, Ylempi Amk		
Työn ohjaajat KANTANEN Sami LEHTOLA Pasi		
Toimeksiantaja Itä-Suomen Huoltorykmentin Esikunta		
Tiivistelmä		
<p>Tutkimuksen päätavoite oli kehittää laadunvarmistustoimintamalli puolustusvoimien itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan ja antaa suositus laadunvarmistustoimintamallin käyttöönotosta. Laadunvarmistustoimintamallilla haluttiin täyttää säädösmuutoksista aiheutuneet kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen sekä jatkokoulutukseen liittyvät uudet velvoitteet itäisellä katsastusalueella. Työn toimeksiantajana oli Itä-Suomen Huoltorykmentin Esikunta, jonka tehtävänä on suunnitella ja organisoida maavoimien huollon järjestelyt Itä-Suomen sotilasläänin alueella.</p> <p>Opinnäytetyön perustan muodosti itäisen katsastusalueen ajoneuvotarkastajille ja puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan asiantuntijoille kohdennettu kvantitatiivinen kyselytutkimus, johon vastasi 33 ajoneuvotarkastajaa. Ennen kyselytutkimuksen toteutusta liikenteen turvallisuusvirasto Trafian asiantuntijoille tehtiin esiselvitys kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ilmiönä.</p> <p>Tutkimustulosten perusteella itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamalliin soveltuu liitettäväksi tärkeysjärjestyksessä viisi lain L 535/1998 7e §:n 1 momentin sekä 7 f §:n 1 ja 2 momentin laadunvarmistuksen ja jatkokoulutuksen seuraavaa päatekijää:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi</li> <li>2. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ajotaidon ylläpitämiseksi</li> <li>3. Ajokoetulosten vuosittainen tarkastelu</li> <li>4. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen sisäinen seuranta</li> <li>5. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuranta</li> </ol> <p>Tutkimustulosten perusteella itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamallista suositellaan ensin käyttöönotettavaksi 1. ajoneuvotarkastajien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi suunnattu jatkokoulutus. Kohdan 2-5 päatekijät suositellaan käyttöönotettavaksi asteittain, kun kunkin päatekijän käyttöönotto on käsitelty jatkokoulutustilaisuuksissa.</p> <p>Tutkimuksella kehitettiin laadunvarmistustoimintamalli, jolla voidaan käynnistää kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus Itäisellä katsastusalueella. Tutkimuksessa annettuja suosituksia voidaan hyödyntää puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusprosessin kehittämisessä sekä muiden katsastusalueiden kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen käynnistämisessä. Jatkotutkimusehdotus liittyy kuljetusalan viranomaisyhteistyöhön.</p>		
Avainsanat (asiasanat) puolustusvoimat, ajoneuvotarkastaja, ajokokeen vastaanottaja, kuljettajantutkintotoiminta, laadunvarmistus		
Muut tiedot		

Author(s) HÄMÄLÄINEN Juha	Art of publication Thesis	Date 24.4.2013
	Pages 98	Publication language Finnish
	Confidentiality ( ) until	Web imprimatur issued ( )
Name of degree work Defence Forces Eastern part inspection division quality assurance operational model for driving test operations		
Degree programme Logistics, Master degree University of Applied Science		
Degree work tutors KANTANEN Sami LEHTOLA Pasi		
Mandator Cadre of Eastern Finland Service Regiment		
<p>Abstract</p> <p>Main objective of research was to develop quality assurance operational model for Defence Forces Eastern part inspection division driving test operations and present recommendation for quality assurance operational models initialization. With quality assurance operational model objective was to ensure new obligations caused by statute in driving test operations and advanced driver education in Eastern inspection division. Mandator was Cadre of Eastern Finland Service Regiment.</p> <p>Basis for thesis was quantitative survey which was targeted to Eastern part vehicle inspectors and Defence Forces driving test experts, 33 vehicle inspectors answered survey. Before survey a pre research concerning driving test operations quality assurance as phenomenon was done to Trafi experts.</p> <p>Research results indicates that five paragraphs concerning quality assurance and advanced driver education in law L 535/1998 7e § 1<sup>st</sup> subsection and 7 f §: 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> subsection applies to Eastern part driving test operations quality assurance model. Paragraphs in importance order:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vehicle inspector advanced training for skills development and sustain</li> <li>2. Vehicle inspector advanced training driving skills sustain</li> <li>3. Driving test results yearly analysis</li> <li>4. Vehicle inspectors work yearly internal audit</li> <li>5. Vehicle inspectors work outer audit</li> </ol> <p>Based on research results, Eastern inspection division driving test operations quality assurance model is recommended to first initialized for paragraph 1. Vehicle inspector advanced training for skills development and sustain. Paragraph 2-5 ringleaders are recommended to be initialized gradually, when each paragraphs initialization has been discussed at advanced training occasion.</p> <p>By this research was developed quality assurance operational model, which can used to launch driving test operation quality assurance in Eastern inspection division. In research given recommendations can be utilized in Defence Forces and in other Inspection divisions driving test operations quality assurance process development work. Continuation research proposal affiliates with transportation fields authority cooperation.</p>		
Key words (facts) defence forces, vehicle inspector, driving test inspector, driving test operations, quality assurance		
Other information		

## SISÄLTÖ

1	KULJETTAJANTUTKINTOTOIMINNAN LAADUNVARMISTUS	
	MUUTTUU .....	7
1.1	Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminta .....	8
1.2	Kuljettajatutkintotoiminta .....	10
2	KEHITTÄMISTEHTÄVÄ .....	14
2.1	Tavoitteet .....	14
2.2	Kehittämiskysymykset.....	14
2.3	Tutkimusmenetelmät .....	15
3	VIITEKEHYS .....	17
3.1	Kuljettajantutkintotoimintaa ohjaavat säädökset Euroopassa ja Suomessa. 17	
3.2	Tutkimustuloksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi.....	28
3.3	Avoin haastattelututkimus Trafín asiantuntijoille .....	31
4	KVANTITATIIVINEN KYSELYTUTKIMUS .....	35
4.1	Kyselyn suunnittelu .....	35
4.2	Kyselytutkimuksen toteutus.....	37
4.3	Aineiston käsittely .....	37
4.4	Otantamenetelmä ja otoskoko.....	38
4.5	Vastaajat .....	39
5	TULOKSET .....	43
5.1	Tulosten esittely.....	43
5.2	Laadunvarmistustoimintamalliin liitettävät pää- ja lisätekiäjät.....	59
5.3	Laadunvarmistustoimintamallin käyttöönottoon liitettävät tekijät.....	66
5.4	Uudet ongelma-alueet .....	69
6	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET .....	70
7	POHDINTA .....	73
	LÄHTEET .....	80
	LIITTEET.....	83
	Liite 1. Ajokokeen vastaanottajan arviointilomakkeet.....	83
	Liite 2. Ajokokeen vastaanottajan sisäisen työnseurannan lomakkeet .....	85
	Liite 3. Avoimet palautteet kysymyksissä 31–35 .....	87

Liite 4. Ajokokeen arviointitaulukko E102.....	93
Liite 5. Kyselytutkimuksen tunnusluvut kysymyksissä 9 – 30.....	94
Liite 6. Kyselytutkimus .....	95

## KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

### Kuviot

1. Puolustusvoimien katsastusalueet	9
2. Kuljettajantutkintotoiminnan vaikuttavuus	12
3. Esimerkki Trafín sopimuskumppanin palvelupisteen arvioinnista	13
4. Vastaajien toimiminen ajoneuvotarkastajana	39
5. Vastaajien henkilöstöryhmä	40
6. Vastaajien kuljettajantutkinto-oikeuksien olemassaolo aika	40
7. Vastaajien toiminta puolustusvoimien kuljettajantutkintojen vastaanottajana	41
8. Vastaajien arvio ammattitaidon ylläpidon tarpeesta	41
9. Vastaajien henkilökohtainen kuljettajantutkintojen tulosten seuranta	42
10. Vastaajien kuljettajantutkintojen tulosten seuranta jatkossa	42
11. Vastaajien kokemus laadunvarmistuksen tarpeellisuus	43
12. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen eli ns. sisäinen työnseuranta	44
13. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen	46
14. Vuosittainen ajokoetulosten hyväksymisprosenttien tarkastelu	47
15. Ajoneuvotarkastajan ammattitaidon ylläpito ja kehittäminen	48
16. Ajokokeiden vastaanotossa tarvittava käytännön ajotaidon ylläpito ja kehittäminen	50
17. Laadunvarmistustoimintamalliin liitettävät päätekijät	51
18. Jatkokoulutus ammattitaito	59
19. Jatkokoulutus ajotaito	61
20. Ajokoetulosten tarkastelu	62
21. Ajoneuvotarkastajan sisäinen työnseuranta	63
22. Ajoneuvotarkastajan ulkoinen työnseuranta	65
23. Laadunvarmistuksen aloitus itäisellä katsastusalueella	66

**Taulukot**

1. Laadunvarmistustekijät kysymysnumeroittain	36
2. Laadunvarmistuksen aloitus Itäisellä katsastusalueella	53
3. Kysymykseen 31 vastaamisen perustelut	55
4. Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksella saavutettavat positiiviset asiat	56
5. Kuljettajantutkintotoiminnan haasteet ja kehittämistarpeet	57
6. Vapaa sana kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta	58
7. Laadunvarmistustoiminnan vuosittainen ajantarve	70

## **MÄÄRITELMÄT**

*AJO-OIKEUS* – ajoneuvoluokkaa vastaava ajo-oikeus

*AJOKOKEEN VASTAANOTTAJA*- joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita

*AJOKORTTI* – ajokorttiasetuksen mukainen ajokortti tai sellainen ulkomailla annettu ajokortti, johon perustuva ajo-oikeus on voimassa Suomessa

*AJONEUVOTARKASTAJA* – puolustusvoimien palveluksessa oleva virkamies, joka on Pääesikunnan myöntämällä auton- tai panssaritarkastajan valtakirjalla oikeutettu ja erikseen määrätty hoitamaan puolustusvoimien ajoneuvohallintoon liittyviä luvanvaraisia tehtäviä ja eritystoimintoja

*C – AJOKORTTI* – Kuorma-auton tai muun yli 3500 kg kokonaismassaisen ajoneuvon sekä enintään 750 kg hinattavan laitteen kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus

*PUOLUSTUSVOIMIEN C – AJOKORTTI* – Kuorma-auton tai muun yli 3500 kg kokonaismassaisen ajoneuvon sekä enintään 4500 kg hinattavan laitteen kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus

*CE-AJOKORTTI* – ajoneuvoyhdistelmän jonka kokonaismassa ylittää 12000 kg tai ajoneuvoyhdistelmän, jossa hinattavan laitteen kokonaismassa ylittää C1-luokan vetoauton omamassan, kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus

*ERITYISLUPA* tarkoittaa ajokortin, puolustusvoimien ajokortin tai ajokortin ja puolustusvoimien ajoluvan lisäksi sotilasajoneuvon kuljettamiseksi vaadittua lupaa

*ISHR* – Itä-Suomen Huoltorykmentti

*ISHRE* – Itä-Suomen Huoltorykmentin Esikunta

*ISSL* – Itä-Suomen Sotilaslääni

*JOHTAVA AJONEUVOTARKASTAJA* – Pääesikunnan Teknillisen tarkastusosaston päätöksellä katsastusalueella johtavaksi ajoneuvotarkastajaksi nimettyä, erikoisupseerin virassa oleva ajoneuvotarkastaja

*KATSASTUSALUE* – puolustusvoimien organisaatioon sovitettu maantieteellinen tai organisatorinen alue

*KARPR* – Karjalan prikaati

*KULJETTAJAKOULUTUS* – muuta kuin puolustusvoimien ajokorttia varten annettava ajoneuvokoulutusta

*KULJETTAJAOPETUS* – puolustusvoimien ajokorttia varten annettavaa opetusta

*KULJETTAJAOPETUKSEN VALVOJA* – katsastusalueen johtava ajoneuvotarkastaja.



*KULJETTAJTUTKINTOJEN VASTAANOTTAJA* – julkinen tai yksityinen palveluntuottaja, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt kuljettajantutkintotoimintaa koskevan sopimuksen

*KULJETTAJTUTKINTOTOIMINNALLA* – kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista

*KULJETTAJAOPETUSTOIMINNALLA* – moottorikäyttöisen ajoneuvon ajo-oikeutta tai vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupaa varten annettavaa opetusta ja siihen liittyvää muuta toimintaa

*MAASK* – Maasotakoulu

*TRAFI* – Liikenteen turvallisuusvirasto (ed. AKE)

*III AJOKORTTIDIREKTIIVI* – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ajokorteista 2006/126/EY

*PELOGOS* – Pääesikunnan logistiikkaosasto

*PETEKNTAROS* – Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto

*PKARPR* – Pohjois-karjalan prikaati

*PVHSM* – Puolustusvoimien hallinnon sisäinen määräys

*RUK* – Reserviupseerikoulu

## **TUTKIJAN TYÖSSÄ KÄYTTÄMÄT MÄÄRITELMÄT**

*TUTVO* – ajokokeen vastaanottaja, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita

*SOTILASKULJETTAJAOPPILAS* – puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen valittu varusmies

## **1 KULJETTAJANTUTKINTOTOIMINNAN LAADUNVARMISTUS MUUTTUU**

Tämä opinnäytetyö käsittelee puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta. Opinnäytetyön tavoite oli kehittää laadunvarmistustoimintamalli puolustusvoimien itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan ja antaa suositus laadunvarmistustoimintamallin käyttöönotosta itäiselle katsastusalueelle. Laadunvarmistustoimintamallilla haluttiin täyttää 18.1.2013 annetun Puolustusministeriön asetuksen puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista A 23/2013, 3 § 3 momentin laadunvarmistukseen sekä jatkokoulutukseen liittyvät velvoitteet, joiden käyttöönotto liittyy kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain L 535/1998 laadunvarmistuksen sekä jatkokoulutuksen voimaantuloon.

Puolustusministeriön asetuksen A 23/2013, 3 § 3 laadunvarmistukseen ja jatkokoulutukseen liittyvät velvoitteet haluttiin täyttää, koska mainittujen velvoitteiden alueellista käyttöönottoa oli pohdittu itäisen katsastusalueen johtavan ajoneuvotarkastajan sekä tutkimuksen tekijän välisissä keskusteluissa joulukuusta 2011 alkaen. Käytyjen keskusteluiden perusteella tiedettiin uuden puolustusministeriön asetuksen puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista olevan tulossa voimaan viimeistään tammikuussa 2013, mutta puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen ja jatkokoulutukseen liittyvä toiminnan käynnistämisen ja käyttöönoton suunnittelu oli tekevä.

Työn toimeksiantajana toimi Itä-Suomen huoltorykmentin esikunta, jonka tehtävänä on suunnitella ja organisoida maavoimien huollon järjestelyt Itä-Suomen sotilasläänin alueella. Itä-Suomen huoltorykmentin esikunnan järjestelmäosastolla toimivan viranomaissektorin päätehtävät liittyvät puolustusvoimien ajo-oikeus asioiden ja ajoneuvojen katsastustehtävien alueelliseen johtamiseen, koordinoitiin, valvontaan sekä toimiin osallistumiseen. Viranomaissektoria johtaa johtava ajoneuvotarkastaja ja hänellä apuna kaksi ajoneuvotarkastajaa, joista toisena tutkimuksen tekijä toimii.

Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus ja jatkokoulutus on muuttumassa kokonaisuudessaan säädösmuutosten myötä. Siksi kuljettajantutkintotoimintaan tarvitaan uusi laadunvarmistustoimintamalli, jotta kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta kyetään toteuttamaan muuttuneiden säädösten vaatimusten

mukaisesti. Samalla mahdollistetaan säädösmuutosten taustalla olevan toisen tärkeän tavoitteen toteutuminen, yleisen liikenneturvallisuuden paraneminen (2006/126EY, 1).

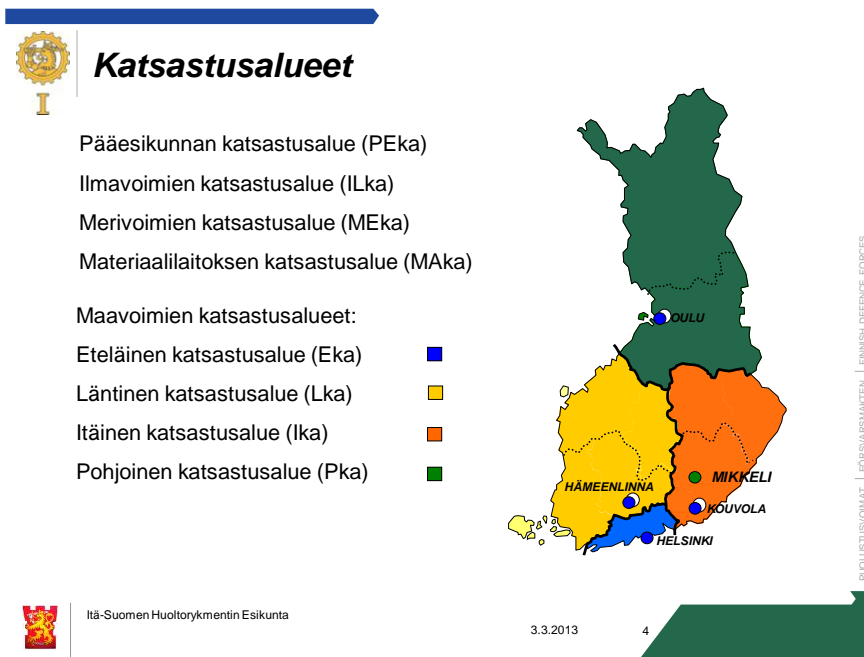
Tässä tutkimuksessa käsitellään kuljettajantutkintotoimintaa sekä kuljettajantutkinto- toiminnan laadunvarmistusta puolustusvoimien ja liikenteen turvallisuusvirasto Trafín kannalta tarkasteltuna. Laadunvarmistuksen tehtävä on varmistaa kuljettajantutkinto- toiminnan laatu ja yhdenmukaisuus.

## **1.1 Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminta**

Puolustusvoimilla on ajoneuvohallinnollisten tehtävien hoitoa varten erillinen ajoneu- votarkastajaorganisaatio, joka toimii suoraan Pääesikunnan teknillisen tarkastusosas- ton ohjauksen alaisuudessa. A- ja B-luokan ajoneuvotarkastajat voivat toimia kuljetta- jantutkinnon ajokokeiden vastaanottajina heille Pääesikunnan myöntämän valtakirjan mukaisissa tehtävissä Ajoneuvotarkastajien päätehtäviin kuuluu kuljettajantutkinnot, erityislupatutkinnot sekä sotilasajoneuvojen katsastaminen. Ajoneuvotarkastajat ovat luokiteltu ajoneuvotarkastajiin ja panssaritarkastajiin tehtäviin seuraavasti:

- A-luokan ajoneuvotarkastaja: Ajoneuvojen määräaika-, muutos- ja rekiste- röintikatsastukset, vuositarkastukset sekä erityislupa – ja kuljettajantutkinnot
- B1-luokan ajoneuvotarkastaja: Ajoneuvojen määräaikaikatsastukset, vuosi- tarkastukset, erityislupa – ja kuljettajantutkinnot
- B2-luokan ajoneuvotarkastaja: Ajoneuvojen vuositarkastukset, erityislupa – ja kuljettajantutkinnot
- A-luokan panssaritarkastaja: Kaikki panssariajoneuvojen katsastukset ja eri- tyislupatutkinnot
- B-luokan panssaritarkastaja: Panssariajoneuvojen erityislupatutkinnot

Ajoneuvotarkastajat ovat hajasijoitettuna joukko-osastoihin ja esikuntatason organi- saatioihin. Alueellisesti ajoneuvotarkastajatoimintaa johdetaan sekä ohjataan katsas- tusalueittain seuraavasti: Pääesikunnan katsastusalue, Ilmavoimien katsastusalue, Me- rivoimien katsastusalue, Maavoimien katsastusalueet: Itäinen, Läntinen, Eteläinen sekä Pohjoinen katsastusalue (kuvio 1). Kuljetusalan viranomaistoimintojen vastuulli- sina johtajina toimivat katsastusalueiden johtavat ajoneuvotarkastajat.



**KUVIO 1. Puolustusvoimien katsastusalueet.**

Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta Itäisellä katsastusalueella on toteutettu johtavan ajoneuvotarkastajan ohjeistuksella sekä tukemalla kuljettajantutkintoja vastaanottavia ajoneuvotarkastajia heidän käytännön työtehtävissään. Lisäksi koko Itä-Suomen Huoltorykmentin järjestelmäosaston viranomaissektorin ajoneuvotarkastajahenkilöstö on jo vuosia toiminut kenttätöissä ajokokeiden vastaanotossa ja on samalla tukenut, ohjeistanut sekä seurannut ajokokeiden vastaanottajien toimintaa alueen eri joukko-osastoissa.

Johtavan ajoneuvotarkastajan suosituksesta lähes kaikki Itäisen katsastusalueen ajokokeita vastaanottavat ajoneuvotarkastajat ovat toimineet ajokokeiden vastaanottotehtävissä itäisen katsastusalueen eri joukko-osastoissa Kouvolassa, Joensuussa ja Haminaassa. Suosituksella on osaltaan haluttu kannustaa ajoneuvotarkastajia seuraamaan kuljettajantutkintotoimintaa sekä kuljettajanopetustoimintaa laajemmalla alueella, kuin pelkästään tutulla paikkakunnalla toimien.

Itäisellä katsastusalueella kuljettajantutkinnon vastaanotto-oikeuksin omaavia ajoneuvotarkastajia on yhteensä 26 henkilöä. Suuri osa heistä toimii ajoneuvotarkastajana oman toimensa ohella, esimerkiksi erilaisina kuljetustoimintojen johtajina, autokoulun

johtajina, kuljetusupseereina tai erilaisissa esikuntatason tehtävissä. Kuljettajantutkintotoiminnan esteellisyyskysymykset huomioiden oman toimensa ohella toimivat ajoneuvotarkastajat ovat voineet toimia ajokokeiden vastaanottajina esimerkiksi toisessa joukko-osastossa tai kun eivät ole omassa joukko-osastossaan osallistuneet kuljettajantutkintoon tulevien koulutukseen tai muihin vastaaviin tehtäviin. (Puolustusministeriön päätös 383/190.K, 29.6.1983, 4).

Puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ajokoe suoritetaan Trafín määräyksen TRAFI/11079/03.04.03.00/2012 mukaisesti, lisättyä PVHSM KULJETUS 001 PETEKNTARKOS liitteen 4 mukaisilla täsmennyksillä. Puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ajokokeen (käsittely- ja liikenneajokoe) ottaa vastaan asetuksen A23/2013, 3 §:ssä tarkoitettu ajoneuvotarkastaja. Ajokokeen autolla saa ottaa vastaan myös kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa L 535/1998 tarkoitettu kuljettajantutkinnon vastaanottaja (PVHSMK-PE HJ6, 6.)

Itäisen katsastusalueen kuljetusalan viranomaistoimintojen yhteistyökumppanina kuljettajantutkintotoiminnassa on jo useita vuosia toiminut Trafín kuljettajantutkintotoiminnan sopimuskumppani Ajovarma Oy. Esimerkiksi Karjalan prikaatin kuljettajantutkintoja otettiin vastaan vuonna 2012 yhteensä noin 600 ”tutkintopäivänä”. Tästä määrästä noin 480 päivää vastaanotti puolustusvoimat ja noin 120 päivää Ajovarma Oy. Alueellisesti itäisellä katsastusalueella vastaanotettiin C-, CE- ja D-ajokortti luokkien hyväksytyjä kuljettajantutkintoja vuonna 2012 yhteensä noin 1300 kpl (Tuomi 2013.)

## **1.2 Kuljettajantutkintotoiminta**

Trafín kuljettajantutkintotoiminnan ja sen laadunvarmistusjärjestelmän kuvauksessa käytetään kuljettajantutkintotoimintaa ohjaavan lainsäädännön sekä liikenteen turvallisuusvirasto Trafín kumppanit -sivustojen aineistoja. Lisäksi kuvauksessa käytetään Trafille suunnatun avoimen haastattelututkimuksen avulla hankittuja taustatietoja.

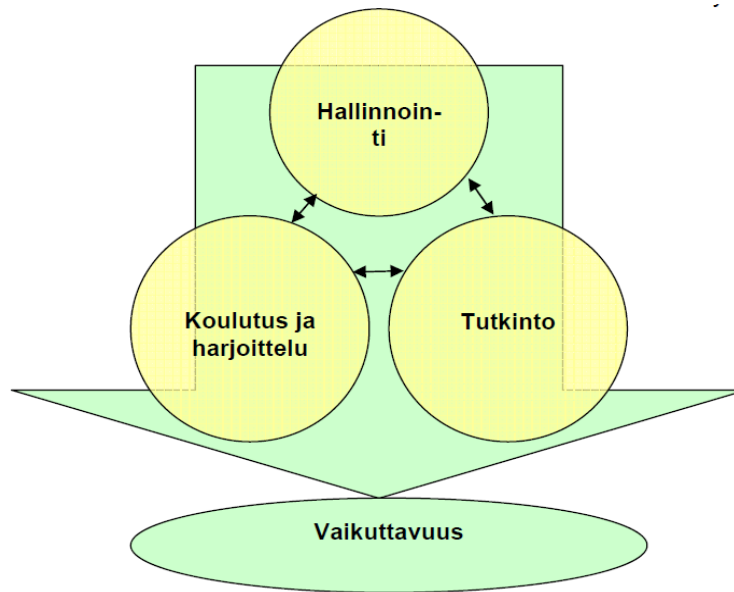
Lain L 535/1998 3§ mukaan kuljettajantutkintotoiminnasta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää kuljettajantutkintotoiminnan hankkimalla tarvittavia palveluja julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta ja hoitamalla tehtäviä itse. Viraston toimiessa tutkinnon vastaanottajana siitä on voimassa

mitä tutkinnon vastaanottajasta säädetään. Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on sovittava alueesta, jolla palvelun tuottaja hoitaa kuljettajantutkintotoimintaa sekä toiminnan laajuudesta ja ehdoista.

Kuljettajantutkintopalvelut kilpailutetaan noin joka 3. vuosi ja ensimmäinen sopimus solmittiin vuosiksi 1999–2001. Nykyinen sopimus on neljäs ja tehty vuosiksi 2011–2014. Nykyisessä sopimuksessa on huomioitu III ajokorttidirektiivi 2006/126/EY ja sen vaatimukset sekä Trafín omat laatuvaatimukset. Kuljettajantutkintopalveluja tuotetaan 89 pysyvällä tutkintotoimipisteessä, joilla 28:lla ajokokeita voi suorittaa viikoittain maanantain-perjantain välisenä aikana. Kuljettajantutkintopalveluja tuottavien sopimuskumppaneiden henkilöstöön kuuluu 18 maakuntien vastuuhenkilöä ja noin 228 tutkinnon vastaanottajaa.

Lain L 535/1998 3 a §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määrää paikkakunnat, joilla kuljettajantutkinnon ajokokeita saadaan järjestää. Paikkakuntia määrättäessä on otettava huomioon, että liikenneympäristö on ajokokeen luokka huomioon ottaen riittävän monipuolinen kuljettajantutkinnon tavoitteiden saavuttamiseksi ja ajokokeen suorittajan valmiuksien arvioimiseksi sekä että suoritettavien ajokokeiden ja vaarallisten aineiden ajolupakokeiden määrät ovat luokittain riittävät tutkintotoiminnan yhdenmukaisuuden, laadun ja kehittämisen turvaamiseksi. Kunkin kuljettajantutkinnon vastaanottajan toimialueella on kuitenkin oltava mahdollisuus kaikkien luokkien kuljettajantutkintojen samoin kuin vaarallisten aineiden ajolupakokeiden suorittamiseen.

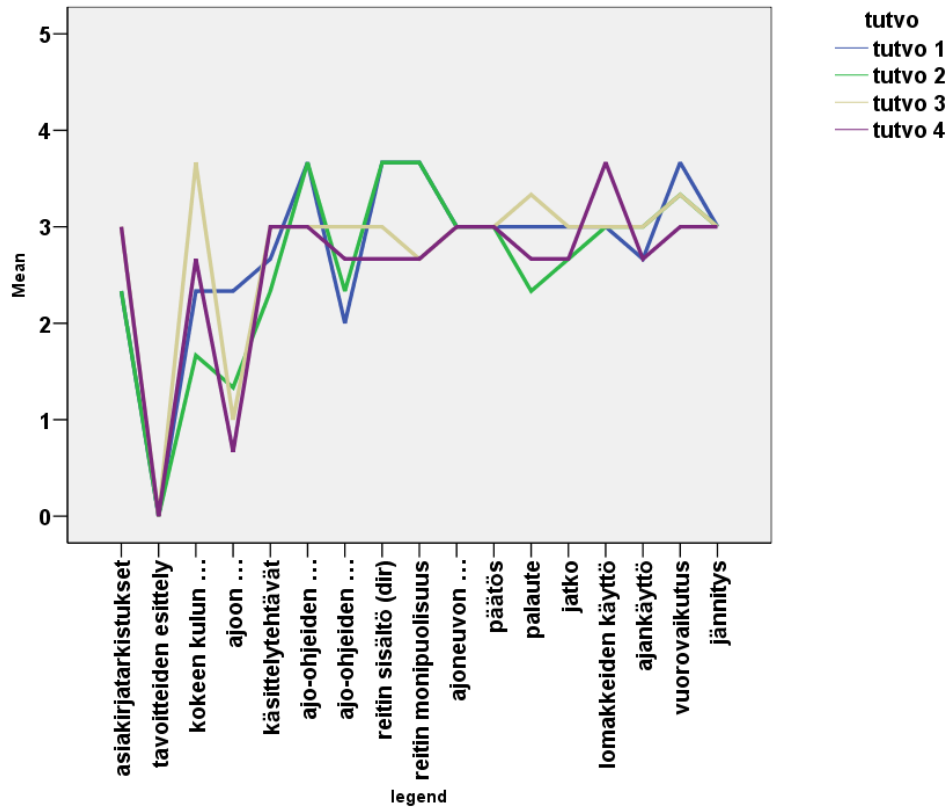
Trafín kuljettajantutkintojen vastaanottamiseen suunnatussa laatujärjestelmässä on vaikutteita kaikista keskeisistä laadun sertifikaattijärjestelmistä (ISO, BSC, EFQM...). Laatujärjestelmä ei ole sertifioitu, vaan se on Trafín oma systeemi. Laadunvalvonta perustui ennen vuotta 2005 dokumentoinnin valvontaan ja siihen kuului satunnainen tutkinnon vastaanottajien seuranta. Ensimmäinen laatukäsikirja valmistui 2004, jossa prosessi kuvattiin kolmena pallona (kuvio 2). Ensimmäisenä auditoinnit aloitettiin 2005 Kymenlaaksossa, Pirkanmaalla, Etelä-Karjalassa, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä.



**KUVIO 2. Kuljettajantutkintotoiminnan vaikuttavuus.** (Lähde; Laadukas tutkintotoiminta. 19.9.2009. Käsikirja versio 1.3, 3)

Trafin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus perustuu vuosisuunnitelmaan, jota toteutetaan 4 henkilön voimin. Käytännön laadunvarmistuksen toteutus tapahtuu tietokoneavusteisesti sähköisellä ajokokeen vastaanottajan arviointilomakkeella ja tavoitteena on saada auditoitua 60 % tutvoista vuosittain. Auditoinnin työkaluna toimii määräys kuljettajantutkinnon vastaanottamisesta. (TRAFI/11079/03.04.03.00/2012).

Ensimmäinen arviointilomake valmistui 2004, jossa arviointi tapahtui on/off -tyyppisesti. Arvioinnin jatkokehitys johti viisiportaiseen arviointiin 2007 ja sähköinen arviointilomake otettiin käyttöön 2008 (liite 1). Sähköisestä arviointilomakkeesta tiedot on tallennettavissa erilliseen spss-tiedostoon analysointia ja tutvoille sekä palvelupisteille annattavaa palautetta varten (kuviot 3). Arvioinnit toteutetaan palvelupistekohtaisesti ja palautteet annetaan aina tutvo -kohtaisesti.



**KUVIO 3. Esimerkki Trafín sopimuskumppanin palvelupisteen arvioinnista.**

Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen ja siihen liittyvän auditoinnin tavoitteena on kehittää tutvojen ajokokeiden vastaanottotoimintaa, toimia tutvoille oppimistapahtumana ja hakea hyviä käytäntöjä ajokokeiden vastaanottotoimintaan. Lisäksi tavoitteena on kuljettajantutkintotoiminnan laadun jatkuva parantaminen.

Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen toteuttamisesta ja ohjauksesta tehdään vuosisuunnitelma vuodeksi kerrallaan. Suunnitelmasta käy ilmi laadunvarmistuksen eteneminen, tulokset ja arvioinnin yhtenäisen linjan takaamiseksi tehtävät toimenpiteet. Toiminta on kuvattu ja sitä ohjataan arvioinnin työohjeella. (Laadukas tutkintotoiminta. Käsikirja 19.8.2009 versio 1.3, 6.)



## 2 KEHITTÄMISTEHTÄVÄ

Tämä tutkimus toteutettiin useassa osassa ja se koostuu esitiedoista ja empiirisestä osasta. Tutkimukseen liittyviä esitietoja haettiin säädöksistä, Trafín ohjeista sekä puolustusvoimien ohjeista ja hallinnon sisäisistä määräyksistä. Samalla haettiin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen liittyviä aiempia tutkimuksia, joita ei ollut saatavilla. Edeltävän vuoksi esitietoja haettiin Trafín asiantuntijoille suunnatulla vapaaehtoisella avoimella haastattelututkimuksella, jolla kartoitettiin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiötä ja siihen liittyviä tekijöitä. Tämän jälkeen suunniteltiin kvantitatiivinen kyselytutkimus itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille sekä puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan asiantuntijoille

### 2.1 Tavoitteet

Tutkimuksen päätavoitteina oli kehittää laadunvarmistustoimintamalli puolustusvoimien kuljettajantutkintotoimintaan Itäiselle katsastusalueelle ja antaa suositus laadunvarmistustoimintamallin käyttöönotosta Itäiselle katsastusalueelle. Tutkimuksen alatavoitteena oli kartoittaa Trafíltä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiötä ja siihen liittyviä tekijöitä.

#### Alatavoite

1. Kartoittaa Trafín käyttämiä lain L 535/1998, 7e §:n 1 momentin laadunvarmistukseen liittyviä tekijöitä.

#### Päätavoitteet

2. Kehittää laadunvarmistustoimintamalli puolustusvoimien Itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan.
3. Antaa suositus laadunvarmistuksen toimintamallin käyttöönotosta Itäiselle katsastusalueelle.

### 2.2 Kehittämiskysymykset

1. Mitä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen liittyviä tekijöitä Trafi käyttää kuljettajantutkintotoiminnan valvonnassa?

2. Mitkä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus- ja jatkokoulutustekijät soveltuvat liitettäväksi Itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin?
3. Millä laadunvarmistustoimintamallin tekijöillä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus itäisellä katsastusalueella suositellaan aloitettaviksi?

### **Rajaus**

Tutkimus rajattiin koskemaan Itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamallin kehittämistä, koska ongelma liittyy ensivaiheessa ISHR:n viranomaissektorin tulevaan käytännön toimintaan. Kyselytutkimuksen sisällöksi valittiin viisi päätekijää, jotka koostuvat lain L 535/1998, 7 e § 1 momentin kolmesta laadunvarmistustekijästä ja 7 f §:n 1 ja 2 momentin kahdesta jatkokoulutustekijästä.

Kyselytutkimuksen sisällön rajaukseen päädyttiin, koska puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnassa ole vielä tehty tähän mennessä samantyyppistä laadunvarmistusta kuin muuttuneet säädökset tulevat velvoittamaan. Tämän vuoksi ei ollut järkevää yrittää kartoittaa kvantitatiivisella kyselytutkimuksella kaikkia kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiöön liittyviä lisätekijöitä, joista kaikilla vastaajilla ei olisi ollut todennäköisesti ennen säädösten voimaantuloja riittävästi ajantasaista tietoa.

Lisäksi tutkimuksen ulkopuolelle rajattiin lain L 535/1998, 7 a §:n luotettavuuden, 7 g §:n uudelleenarvioinnin ja 7 h §:n 2-4 momentin kelpoisuustodistuksen osuudet, joita sovelletaan ajoneuvotarkastajaan ja tarkastustoimintaan asetuksen A 23/2013, 3 § 3 mukaisesti. Rajaus tehtiin siksi, että näiden tekijöiden toteutus on määritelty pääesikunnan tehtäväksi asetuksen A 23/2013, 3 § 3 momentissa.

### **2.3 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimuksen lähestymisnäkökulmaksi valittiin tutkimusavusteinen kehittämistoiminta. Tutkimuksen kysymyksenasettelut nousivat puolustusvoimien käytännön toiminnasta ja erityisesti tarpeesta saada kehitettyä säädösmuutosten myötä käytäntöön soveltuva laadunvarmistuksen toimintamalli kuljettajantutkintotoimintaan Itäiselle katsastusalueelle. Toikko ja Rantasen (2009, 22) mukaan kehittämistoiminta on tiedon- tuotantoa, jossa kysymyksenasettelut nousevat käytännön toiminnasta ja rakenteista.

Tutkimuksella haluttiin ensin kartoittaa tietoa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ilmiönä ja sen jälkeen erityisesti hankkia käyttökelpoista tietoa laadunvarmistustoimintamallin kehittämisen tueksi. Toikko & Rantanen (2009, 34) mukaan tutkimusavusteinen kehittämistapa kehittämistoiminnassa ei ole sitoutunut mihinkään tarkoin määriteltyihin teoreettisiin oletuksiin tai menetelmiin, vaan pyrkimyksenä on kuitenkin saavuttaa laajemmin yleistettävää ja käyttökelpoista tietoa kehitystoiminnan tueksi.

Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiöstä ei löydetty aiempaa tutkimuksellista tietoa ja lisäksi kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus oli säädösmuutosten myötä tässä muodossa uusi ilmiö puolustusvoimille. Tämän vuoksi Trafille suunnattu laadullinen esitutkimus tehtiin ymmärryksen lisäämiseksi kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ilmiönä, jonka jälkeen laadittiin määrällinen kyselytutkimus puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan asiantuntijoille sekä itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille. Kanasen (2010, 133) mukaan opinnäytteessä voi hyvin olla alussa laadullinen osio, jolla selvitetään ilmiötä, jonka jälkeen laaditaan esim. määrällisen tutkimuksen kyselylomakelomake. Myös Toikko & Rantanen (2009, 22) toteavat, että joskus tämä on pakko tehdä, sillä ilmiöön voi liittyä sellaisia osia, josta tukijalla ja kirjallisuudella ei ole tarkkaa kuvaa.

Tutkimuksessa käytettiin ensin kvalitatiivista menetelmää Trafille suunnatussa avoimessa haastattelututkimuksessa. Tämän jälkeen puolustusvoimien asiantuntijoille sekä itäisen katsastusalueen ajoneuvotarkastajille suunnattu tutkimus tehtiin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käyttäen. Tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivista kartoitettavaa tutkimusta esikokeena, jotta pystyttiin takaamaan, että mitattavat seikat olivat tarkoituksenmukaisia tutkimuksen ongelmien kannalta ja mielekkäitä tutkimushenkilöille. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara. 2009, 136).

Tutkimuksessa ei käytetty varsinaisia hypoteeseja, koska valmiita tutkimuksellisia malleja kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ilmiönä ei ollut saatavilla ja juuri näitä tekijöitä haluttiin kartoittaa Trafille suunnatulla avoimella haastattelututkimuksella. Hirsijärvi ym. (2009, 158) toteavat yleisen käytännön olevan että, kuvailuvaan ja kartoitettavaan tutkimukseen ei aseteta hypoteeseja.

### 3 VIITEKEHYS

Viitekehyksen kokoamisessa käsitellään aluksi kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta tutustumalla alan säädöksiin. Seuraavaksi tutustutaan alaa läheisesti sivuaviin aiempiin tutkimuksiin. Tämän jälkeen nostetaan esiin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiö Trafin asiantuntijoille tehdyn avoimen haastattelututkimuksen avulla. Direktiivin ja säädösten käsittelyssä keskitytään kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen sekä jatkokoulutukseen liittyviin kokonaisuuksiin.

#### 3.1 Kuljettajantutkintotoimintaa ohjaavat säädökset Euroopassa ja Suomessa

Tässä alaluvussa tutustutaan aluksi EU:n tasolla kuljettajantutkintotoimintaa ohjaavan lainsäädännön muotoutumiseen, joka johtaa kansallisesti ylimpänä lainsäädännössä olevan direktiivin ajokorteista 2006/126EY käsittelyyn. Seuraavaksi käsitellään kansallisen lainsäädäntömme kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettua lakia L 535/1998 sekä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta annettua lakia L 706/2011. Tämän jälkeen tutustutaan 21.1.2013 voimaan tulleeseen Puolustusministeriön asetukseen A 23/2013 puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvisista. Edellä mainittujen säädösten käsittelyssä käytetään lisäksi perustelumuiustioita.

#### **Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010**

Tässä Euroopan komission valkoisessa kirjassa vuodelta 2001 esiteltiin EU:n liikennepolitiikan uutta suuntaa, jonka toimintaohjelma sisälsi noin 60 toimenpidettä, jotka oli määrä toteuttaa vuoteen 2010 mennessä.

Kirjassa todettiin mm. miten tieliikenneonnettomuuksia siedetään suhteellisen hyvin, vaikka tieliikenteessä kuolee vuosittain yli 40 000 ihmistä ja Euroopan teillä päivittäin menehtyvien ihmisten määrä on käytännöllisesti katsoen yhtä suuri kuin yhden keski-kokoisen lentokoneen onnettomuudessa. Lisäksi todettiin maantieliikenteen uhrien, kuolleiden ja vammautuneiden aiheuttavan yhteiskunnalle kymmeneen miljardiin euroihin nousevat kustannukset ja lukemattoman määrän inhimillisiä menetyksiä.

Tieliikenteenturvallisuuden parantamisen edistämiseksi kirjassa esitettiin, että Euroopan unionin olisi asetettava alan tavoitteeksi vähentää tieliikenteen uhrien määrää 50 prosenttia vuoteen 2010 mennessä.

### **Saving 20 000 lives on our roads**

Saving 20 000 lives on our roads tiedonanto oli Euroopan komission energian ja liikenteen pääosaston laatima. Tiedonanto liittyi edeltävän Euroopan liikennepolitiikka vuoteen 2010, valkoisen kirjan ehdotuksiin. Energian ja liikenteen pääosaston tehtävänä on kehittää ja toteuttaa Euroopan Unionin politiikkaa näillä liikenteeseen läheisesti liittyvillä aloilla.

Euroopan komission tiedonannon mukaan tieliikenneturvallisuus koskettaa suoraan koko EU:n aluetta ja sen asukkaita. Sen 15 jäsenvaltion alueella on 375 miljoonaa tienkäyttäjää, joista 200 miljoonaa on ajokortin haltijoita, neljä miljoonaa kilometriä teitä ja 200 miljoonaa ajoneuvoa. Liikenteen jatkuvasta kasvusta maksetaan kova hinta: vuodessa tapahtuu 1 300 000 onnettomuutta, joissa kuolee yli 40 000 ja loukkaantuu 1 700 000 henkilöä. Välittömät ja välilliset kustannukset tästä ”verilöylystä” on arvioitu 160 miljardiksi euroksi, eli 2 % EU:n bruttokansantuotteesta.

Lisäksi tiedonannossa todetaan eurooppalaisesta liikennepolitiikasta, että Euroopan unionin olisi asetettava tavoitteeksi puolittaa tieliikenteessä kuolleiden määrää vuoteen 2010 mennessä.. Tavoitteen saavuttamiseksi tiedonannossa komissio ehdottaa toisena osatekijänä ajokorttidirektiivin 91/439/ETY uudelleenlaatimista.

### **Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista**

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista ehdotuksessa toteutetaan edellisen kohdan Euroopan komission tiedonannon ehdotusta direktiivin 91/439/ETY uudelleen laatimiseksi. Ehdotuksen toinen tärkeä osatekijä liittyi näkökohtiin, joilla voidaan parantaa tieliikenteen turvallisuutta.

Ehdotuksen tieliikenteen turvallisuutta käsittelevästä osatekijöistä todettiin kuljettajan-tutkinnon vastaanottajien tehtävän olevan kaikissa jäsenvaltioissa samanlaisen, vaikka heidän koulutuksen laadussa oli huomattavia eroja. Tämän vuoksi ehdotettuun direktiiviin olisi lisättävä uusi liite IV, jossa säädettäisiin kuljettajantutkinnon vastaanottajien peruspätevyyden ja jatkokoulutuksen vähimmäisvaatimuksista. Tarkoituksena oli,

että kuljettajantutkinnoista tulisi vähitellen entistä yhdenmukaisempia kaikkialla EU:n ja ETA:n alueella.

Ehdotuksen päätelminä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ehdotettiin osateki-jänä käyttöön otettavaksi kuljettajantutkinnon vastaanottajien peruspätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset.

### **Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ajokorteista 2006/126/EY**

Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto on todennut perusteluissaan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ja jatkokoulutuksesta seuraavasti:

*(1) Yhteisön ajokortista 29. heinäkuuta 1991 annettua neuvoston direktiiviä 91/439/ETY on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin. Nyt kun mainittua direktiiviä muutetaan vielä uudelleen, kyseiset säännökset olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.*

*(2) Ajokortteja koskevat säännöt ovat välttämättömiä yhteisessä liikennepolitiikassa auttavat liikenneturvallisuuden parantamisessa, ja ne helpottavat sellaisten henkilöiden vapaata liikkuvuutta, jotka sijoittautuvat muuhun kuin ajokortin myöntävään jäsenvaltioon. Henkilökohtaisten kulkuneuvojen suuren merkityksen vuoksi vastaanottavan jäsenvaltion tunnustaman ajokortin hallussapito edistää henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja sijoittautumisvapautta. Ajokortteja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamisessa saavutetusta edistyksestä huolimatta jäsenvaltioiden välillä on yhä ollut merkittäviä eroja ajokorttien uusimisen määräaikaaisuutta ja ajoneuvojen alaluokkia koskevien sääntöjen osalta: nämä vaativat pidemmälle vietyä yhdenmukaistamista yhteisön politiikkojen toteuttamisen edistämiseksi.*

*(8) Liikenneturvallisuuden vuoksi olisi säädettävä ajokortin myöntämistä koskevista vähimmäisvaatimuksista. Kuljettajantutkintoon ja ajokortin myöntämiseen liittyviä vaatimuksia on yhdenmukaistettava. Sitä varten on määriteltävä moottoriajoneuvon kuljettamiseen liittyvät tiedot, taidot ja käyttäytyminen ja laadittava kuljettajantutkinto näiden käsitteiden mukaan sekä määriteltävä uudelleen ajoneuvon kuljettamiseksi edellytettävää fyysistä ja henkistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset.*

*(18) Olisi määriteltävä kuljettajantutkinnon vastaanottajien alalle pääsyn vähimmäisvaatimukset ja koulutusta koskevat vaatimukset, jotta voidaan parantaa tutkinnon vastaanottajien tietoja ja taitoja, varmistaa ajokokelaiden suorituksen arvioiminen puolueettomammin sekä yhdenmukaistaa kuljettajantutkintoja entistä enemmän.*

*19) Komission olisi voitava mukauttaa liitteet I–VI tieteelliseen ja tekniseen kehitykseen.*

*Direktiivin liitteen II, I ajokokeiden vähimmäisvaatimusten mukaan kuljettajantutkinnon vastaanottajilla on oltava koulutus hakijoiden turvallisen ajotavan arvioimiseksi. Jäsenvaltion valtuuttaman elimen on seurattava ja valvottava kuljettajantutkinnon vastaanottajien työtä huolehtiakseen siitä, että virheiden arviointi suoritetaan oikein ja johdonmukaisesti tämän liitteen IV määräysten mukaisesti.*

Käytännön ajokokeiden vastaanottajia koskeviin vähimmäisvaatimuksiin laadunvarmistusjärjestelmän ja jatkokoulutuksen osalta on otettu kantaa liitteessä IV. Liitteen IV kohdassa 4.1 laadunvarmistusjärjestelmä sekä kohdassa 4.2. jatkokoulutus on otettu kantaa seuraavasti:

*4.1.1 Jäsenvaltioilla on oltava laadunvarmistusjärjestelmä kuljettajantutkinnon vastaanottajiin sovellettavan vaatimustason ylläpitämiseksi.*

*4.1.2 Laadunvarmistusjärjestelmiin olisi sisällyttävä tutkinnon vastaanottajien seuranta työssä, jatkokoulutus ja ammattitaidon täydentäminen, jatkuva ammatillinen kehittäminen sekä tutkinnon vastaanottajien vastaanottamien ajokokeiden tulosten tarkastelu määräajoin.*

*4.1.3 Jäsenvaltioiden on säädettävä, että jokaiselle tutkinnon vastaanottajalle tehdään vuosittainen seuranta 4.1.2 kohdassa lueteltuja laadunvarmistusjärjestelmiä käyttäen. Lisäksi jäsenvaltioiden on säädettävä, että jokaista tutkinnon vastaanottajaa tarkkaillaan kerran viidessä vuodessa kokeiden vastaanottamisen yhteydessä; tarkkailu kestää vähimmäisajan, joka kestää yhteensä vähintään puoli päivää, jotta voidaan tarkkailla eri kokeita. Mikäli aiheutta löytyy, olisi ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin. Seurantaa suorittavan henkilön on oltava jäsenvaltion tätä tarkoitusta varten hyväksymä henkilö.*

*4.1.4 Jäsenvaltiot voivat säätää, että kun tutkinnon vastaanottajalla on lupa ottaa vastaan useamman kuin yhden luokan ajokokeita, seuranta-vaatimuksen täyttäminen yhtä luokkaa koskevien kokeiden osalta riittää täyttämään sen useamman kuin yhden luokan osalta.*

*4.1.5 Kuljettajantutkinnon vastaanottamisen valvonta ja seuranta on annettava jäsenvaltion hyväksymän elimen tehtäväksi, jotta varmistetaan asianmukainen ja johdonmukainen arviointi.*

*4.2.1 Jäsenvaltioiden on säädettävä, että tutkintojen vastaanottajien on säilyttäväkseen oikeutensa tutkintojen vastaanottoon, riippumatta siitä, montako luokkaa lupa koskee, osallistuttava:*

- säännöllisesti jatkokoulutukseen, jonka kokonaismäärä on yhteensä vähintään neljä päivää kahden vuoden jaksoissa:*
- pitääkseen yllä tarvittavaa tietämystä ja tutkinnon vastaanottamisen edellyttämiä taitoja ja saattaakseen mainitut tiedot ja taidot ajan tasalle,*
- hankkiakseen ammatin harjoittamisen edellyttämiä uusia taitoja,*
- varmistaakseen, että hän edelleenkin ottaa kokeet vastaan oikeudenmukaisella ja yhdenmukaisella tavalla,*
- jatkokoulutukseen, jonka kokonaismäärä on yhteensä vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksoissa,*
- kehittääkseen ja pitääkseen yllä tarvittavaa käytännön ajotaitoa.*

*4.2.2 Jäsenvaltioiden on toteutettava aiheelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että erityiskoulutusta annetaan ajoissa niille tutkinnon vas-*

*taanottajille, joilla on havaittu olevan vakavia puutteita käytössä olevan laadunvarmistusjärjestelmän perusteella.*

*4.2.3 Jatkokoulutus voidaan toteuttaa ohjeistamisena, luokkaopetuksena, perinteisenä tai sähköisenä opetuksena, ja se voi olla yksityis- tai ryhmäopetusta. Siihen voi kuulua ammattitaitovaatimusten täydentämistä jäsenvaltion aiheelliseksi katsomalla tavalla.*

*4.2.4 Jäsenvaltiot voivat säätää, että kun tutkinnon vastaanottajalla on lupa ottaa vastaan useamman kuin yhden luokan ajokokeita, yhden luokan kokeisiin liittyvän jatkokoulutuksen suorittaminen riittää täyttämään vaatimukset useamman kuin yhden luokan osalta edellyttäen, että 4.2.5 kohdan vaatimus täyttyy.*

*4.2.5 Kun tutkinnon vastaanottaja ei ole ottanut jonkin luokan kokeita vastaan 24 kuukauteen, hänen on läpäistävä soveltuva uudelleenarviointi ennen kuin hän saa ottaa vastaan kyseisen luokan ajokokeita. Uudelleenarviointi voidaan suorittaa osana 4.2.1 kohdan vaatimuksia.*

Johtopäätöksenä direktiivin kaikkien toimenpiteiden tavoitteista nousi esiin: 1. liikenneturvallisuuden parantaminen ja 2. henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottaminen. Jäsenvaltioiden oli annettava ja julkaistava direktiivin säännökset viimeistään 19. tammikuuta 2011 ja niitä oli sovellettava viimeistään 19. tammikuuta 2013.

### **III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano, työryhmän muistio**

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 2008 syksyllä III:n ajokorttidirektiivin toimeenpanotyöryhmän, jonka tehtävänä oli mm. selvittää Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorttidirektiivin 2006/126/EY toimeenpanon vaikutukset ajokorttilainsäädäntöön ja ajokorttiasioissa noudatettavan menettelyyn sekä tehdä ehdotukset tarvittaviksi muutoksiksi

Työryhmän mukaan uudet pätevyysvaatimukset koskisivat kaikkia tutkinnon vastaanottajia, jotka tulevat alalle 19.1.2013 tai sen jälkeen. Laadunvarmistusta ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset puolestaan koskisivat myös aikaisemmin aloittaneita kuljettajantutkinnon vastaanottajia. Direktiivi edellyttäisi tältä osin nykyisen käytännön ja lainsäädännön muutoksia.

Työryhmä piti erittäin tärkeänä, että tutkinnon vastaanottajan peruskoulutus järjestetään osana uudistuvaa liikenneopettajankoulutusta asiaa koskevan ehdotuksen mukaisesti. Työryhmä kiirehti asiaa, jotta tutkinnon vastaanottajia koskevat vaatimukset voitaisiin valmistella ajokorttidirektiivin toimeenpanon edellyttämässä aikataulussa.



Lisäksi ajokorttidirektiivi edellyttää tutkinnon vastaanottajien jatkokoulutuksen järjestämistä ja laadunvarmistuksen edellyttämiä toimenpiteitä. Työryhmä katsoo, että nämä tehtävät soveltuisivat kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä vastaavan viranomaisen hoidettaviksi. Asiaa koskevat ehdotukset voidaan kuitenkin valmistella vasta, kun peruskoulutusta koskevat ehdotukset ovat käytettävissä.

Työryhmä arvioi myös vaikutuksia viranomaisen toimintaan ja totesi kuljettajantutkinnon vastaanottajien koulutus- ja laadunvalvontajärjestelmä aiheuttavan jonkin verran lisätyötä eri viranomaisille. Työryhmän yhteiskunnallisten vaikutusten arvioinnissa kuljettajaopetusuudistuksen ja muiden opetusta ja tutkintoa koskevien muutosten sekä ajoterveyden seurannan kautta uudistuksella odotettiin olevan liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Yritysvaikutusten arvioinnissa työryhmä totesi tutkintotoiminnan laadun paranevan ja arviointien yhdenmukaistuvan tutkinnon vastaanottajien osaamisen lisääntyessä, vaikka tutkinnon vastaanottajien laatu- ja jatkokoulutusvaatimuksista aiheutuukin alan yrityksille jonkin verran kustannuksia ammattitaidon ylläpidon takia.

Työryhmä ehdotti tehtäväksi III ajokorttidirektiivistä johtuvat muutokset suomalaisiin ajokortteihin ja ajo-oikeuteen. Jäsenvaltioiden oli annettava ja julkaistava direktiivin säännökset viimeistään 19. tammikuuta 2011 ja niitä oli sovellettava viimeistään 19. tammikuuta 2013.

### **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta HE 211/2010**

Hallituksen esityksessä kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajien kohdalla ehdotettiin asetettavaksi tarkemmat ammattitaitoa ja peruspätevyyttä sekä laadunvarmistusta koskevat vaatimukset. Ammattitaitoa, vähimmäisikää, ajokorttivaatimusta ja laadunvarmistusta koskevat vaatimukset perustuisivat pitkälti ajokortteja koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston 2006/126/EY ajokorteista liitteen IV vaatimukseen. Ajokorttidirektiivi antaisi jäsenvaltiolle oikeuden järjestää peruskoulutusvaatimus haluamallaan tavalla edellyttäen, että se täyttää määrätyt vaatimukset. Lisäksi ehdotettiin tarkistettaviksi kansallisia sopivuutta koskevia säännöksiä niiden soveltamisen yhdenmukaistamiseksi ja selkeyttämiseksi

Hallituksen esityksen mukaan ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajokokeen vastaanottajien olisi määrävuosin osallistuttava jatkokoulutukseen ja vuosittain tapahtuvaan työnseurantaan toiminnan laadun varmistamiseksi. Lisäksi ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajokokeen vastaanottajan olisi osallistuttava säännöllisesti jatkokoulutukseen. Jatkokoulutus sisältäisi arviointitaitojen ylläpitämisen ja kehittämisen jonka määrä olisi neljä päivää kahden vuoden jaksoissa sekä oman ajotaidon kehittämisen ja ylläpitämisen. Oman ajotaidon kehittämisen ja ylläpitämisen osuus olisi viisi päivää viiden vuoden jaksoissa.

Lisäksi hallituksen esityksessä todettiin, että ajokokeen vastaanottajan toimintaa olisi seurattava työssä ja ajokokeiden tuloksia olisi tarkasteltava vuosittain. Tarkkailun olisi ajokorttidirektiivin mukaisesti tapahduttava kerran viidessä vuodessa kokeiden vastaanottamisen yhteydessä ja kestettävä yhteensä vähintään puoli päivää erilaisten kokeiden sisällyttämiseksi tarkkailuun. Esityksen mukaan olisi tarvittaessa ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin. Työn seuranta koskevat vaatimukset kohdistuisivat esityksessä Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Esityksen vaikutusten arvioinnissa todettiin ajokokeiden ja ajolupakokeiden vastaanottajien ammattitaito- ja muita kelpoisuusvaatimuksia tiukentamalla lisättävän heidän valmiuksiaan tehtävässä toimimiseen ja sen myötä kokeiden laatutasoa. Kokeiden laadun kohoamisella lisättäisiin kuljettajien vaatimustasoa, mikä taas lisäisi liikenteen turvallisuutta.

### **Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettu laki L 535/1998 sekä muutoslaki L 706/2011**

Lain soveltamisalan 2 momentin mukaan kuljettajantutkintotoiminnasta puolustusvoimissa säädetään erikseen. Laissa todetaan seuraavaa.

#### ***7 e § Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus***

*Ajokokeen vastaanottajan työskentelyä on seurattava vuosittain. Hänen työskentelyään ajokokeita vastaanottaessa on seurattava vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan. Vastaanotettujen ajokokeiden tuloksia on tarkasteltava vuosittain. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa laadunvarmistuksesta. Jos seurattavien ajokokeen vastaanottajien toiminnassa havaitaan puutteita, Liikenteen turvallisuusviraston on välittömästi ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin. Jos puutteet ovat vakavia, seurattava on määrättävä työn ohjaukseen tai erityiskoulutukseen.*

*ADR-ajolupakokeiden vastaanottajan työskentelyä on seurattava tarkistamalla vastaanotettuja ajolupakokeita ja ADR-ajolupapäätöksiä. Liikenteen turvallisuusviraston on laadun varmistamiseksi seurattava ADR-ajolupakokeen vastaanottajan työskentelyä riittävän laajasti. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä laadunvarmistuksesta.*

#### **7 f § Jatkokoulutus**

*Ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajan on osallistuttava jatkokoulutukseen yhteensä vähintään neljän päivän ajan kahden vuoden jaksoissa. Ajokokeiden vastaanottamisessa tarpeellisen käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajokokeen vastaanottajan on osallistuttava jatkokoulutukseen yhteensä vähintään viiden päivän ajan viiden vuoden jaksoissa.*

*Suoritettu jatkokoulutus kattaa luokat, joiden vastaanottamiseen ajokokeen vastaanottajalla on kelpoisuus.*

*Jatkokoulutus voidaan toteuttaa yksityis-, ryhmä- tai luokkaopetuksena, sähköisenä opetuksena taikka ohjeistamalla. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa jatkokoulutuksesta.*

#### **7 g § Uudelleenarviointi**

*Jos ajokokeen vastaanottaja ei ole viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana ottanut vastaan ajokokeita jossakin luokassa, johon hänellä on kelpoisuus, hänen on läpäistävä Liikenteen turvallisuusviraston määräämä uudelleenarviointi ennen kuin hän saa ottaa vastaan tämän luokan ajokokeita. Uudelleenarviointi voidaan toteuttaa osana jatkokoulutusta.*

#### **7 h § Kelpoisuustodistus**

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ajokokeen vastaanottajalle todistuksen tämän kelpoisuudesta tehtävään.*

*Jos todistuksen haltija ei enää täytä 7 a §:n vaatimuksia, todistus on peruutettava määräajaksi, vähintään kolmeksi kuukaudeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Todistus on kuitenkin peruutettava vähintään kuudeksi kuukaudeksi, jos todistuksen haltija on syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 7 a §:n 2 kohdassa tarkoitettuun tekoon.*

*Määräajan pituutta harkittaessa on otettava huomioon teon tai tekojen vakavuus ja teko-olosuhteet. Jos se on perustellusta syystä tarpeen seuraamuksen kohtuullistamiseksi, todistus voidaan peruuttaa lyhyemmäksi ajaksi, mutta kuitenkin aina vähintään ajokiellon ajaksi, tai 7 a §:n 3 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa todistuksen peruuttamisen sijaan antaa varoitus.*

*Jos todistuksen haltija ei ole huolehtinut jatkokoulutuksen saamisesta tai korjannut valvonnassa havaittua puutetta asetetussa kohtuullisessa määräjassa taikka hän ei muutoin täytä tässä laissa kelpoisuuden ylläpitämiseksi säädettyjä vaatimuksia, hänelle voidaan antaa varoitus. Jos hän ei varoituksesta huolimatta uudelleen annetussa määräjassa täytä vaa-*

*timuksia, todistus voidaan peruuttaa toistaiseksi, kunnes säädetyt vaatimukset täyttyvät.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää rekisteriä ajokokeen vastaanottajien kelpoisuuksista.*

## **Muistio Puolustusministeriön asetukseksi puolustusvoimien ajokorteista ja ajo- luvista**

Muistiossa puolustusministeriön asetukseksi puolustusvoimien ajokorteista ja ajolu-  
vista todetaan seuraavasti:

### ***1 §. Soveltamisala***

*Pykälässä säädettäisiin annettavan asetuksen soveltamisalasta. Asetuksessa säädettäisiin sotilasajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavasta puolustusvoimien ajo-oikeudesta. Puolustusvoimien ajo-oikeuden voi saada suorittamalla puolustusvoimien ajokortin tai ajoluvan, joiden lisäksi henkilöllä voi olla puolustusvoimien henkilökuljetusoikeus sekä puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa (VAK-ajolupa).*

*Lisäksi asetuksessa säädettäisiin puolustusvoimien kuljettajaopetuksesta, kuljettajantutkinnosta, kuljettajaopetustoiminnasta puolustusvoimissa, puolustusvoimien liikenneopettajista, henkilökuljetusoikeudesta puolustusvoimissa sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen puolustusvoimien valvonnassa tarvittavasta luvasta.*

### ***2 §. Viranomaiset ja päätösvalta***

*Pykälän 1 momentissa asetuksen 1 §:n asioita johtamaan ja valvomaan määrättäisiin puolustusvoimien pääesikunta. Pääesikunnan tehtävänä olisi johtaa ja valvoa ajo-oikeus asioita sekä vastata niiden valtakunnallisesta järjestelystä. Pääesikunnan keskeisenä tehtävänä olisi valvoa etenkin ajo-oikeusasetuksessa määritettyä palvelutasoa sekä opetuksen ja koulutuksen laatua.*

*Pykälän 2 momentin mukaan pääesikunnan apuna valvonnassa toimisivat 3 §:ssä tarkoitetut ajoneuvotarkastajat.*

*Kolmannen momentin mukaan joukko-osastot, joissa annettaisiin asetuksessa tarkoitettua opetusta ja koulutusta määräisi pääesikunta, mikä vastaa voimassa olevaa menettelyä.*

### ***3 §. Ajoneuvotarkastaja***

*Ajoneuvotarkastajan tehtävät on koottu 1 momenttiin. Tehtävät liittyisivät pääosin tutkintojen ja kokeiden vastaanottamiseen sekä näiden perusteella saatavien oikeuksien myöntämiseen. Lisäksi ajoneuvotarkastaja valvoisi asetuksen alaan kuuluvia toimintoja joukko-osastoissa ja muissa hallintoyksiköissä. Esteellisyyssäännösten puitteissa ajoneuvotarkastaja saattaisi hoitaa myös muita puolustusvoimien kuljetusalan tehtäviä, kuten esimerkiksi erilaisia opetus- ja koulutustehtäviä.*

*Pääesikunta määräisi tarkemmin muun muassa eräistä ajoneuvotarkastajien keskinäiseen tehtävänkajaan kuuluvista seikoista hallintoyksiköis-*

*sä ja alueellisesti. Kuten jäljempänä toisessa momentissa säädettäisiin, tarkastajavaltuudet myöntäisi pääesikunta. Ajoneuvotarkastajan katsotaisiinkin suorittavan tehtävänsä pääesikunnan välittömässä alaisuudessa. Puolustusvoimien ajoneuvotarkastajaan sovelletaan lisäksi yleislakina hallintolain L 434/2003 esteellisyyssperusteita.*

*Kuljettajantutkintoja vastaanottava ajoneuvotarkastaja vastaisi kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain L 535/1998 2 §:ssä tarkoitettua ajokokeen vastaanottajaa. Tietokoneohjatulla teoriakoejärjestelmällä teoriakokeen saisi pitää myös muukin henkilö kuin ajoneuvotarkastaja.*

*Pykälän 2. momentissa ajokorttilain valtuutuksen mukaisesti säädettäisiin kuljettajantutkintoja vastaanottavan ajoneuvotarkastajan pätevyysvaatimuksista. Kelpoisuus voitaisiin myöntää vain puolustusvoimien palkattuun henkilöstöön kuuluvalle, jolla on puolustusvoimien liikenneopettajalupa. Vaihtoehtona olisi ajokorttilain L 386/2011 mukainen liikenneopettajalupa. Lisäksi on perusteltua edellyttää puolustusvoimissa saatua kokemusta ja annettua koulutusta. Koulutuksena hyväksyttäisiin esimerkiksi puolustusvoimissa jo annettava ajoneuvotarkastajakoulutus. Ajoneuvotarkastajalla olisi aina oltava vähintään BECE -luokan puolustusvoimien ajokortti. Ajoneuvotarkastajan kelpoisuuden kaikkine tai esimerkiksi tutkintojen vastaanottoon tai vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvin rajoitetuin oikeuksin myöntäisi pääesikunta. Kelpoisuuden myöntämistä esittäisi se hallintoyksikkö, jossa henkilö palvelisi.*

*Pykälän 3 momentin perusteella ajoneuvotarkastajan luotettavuuteen, ammattitaidon ylläpitoon ja oikeuden voimassaoloon sovellettaisiin kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain L 535/1998 mukaisia yleisiä säännöksiä. Yleisiä säännöksiä on muutettu kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta annetulla lailla L 706/2011.*

### **Puolustusministeriön asetus puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista A23/2013**

Valtuutus tämän asetuksen säätämiseksi on määritelty ajokorttilaissa L 386/2011 58§, jossa todetaan mm. seuraavasti: ”Puolustusministeriön asetuksella säädetään lisäksi kuljettajantutkinnoista ja ajolupakoulutuksesta sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavan ajoneuvotarkastajan pätevyysvaatimuksista”. Puolustusministeriön asetuksen puolustusvoimien ajo-oikeuksista sekä niihin liittyvästä koulutuksesta A 23/2013, 3 § mukaan:

*Ajoneuvotarkastajan tehtävänä on myöntää puolustusvoimien ajokortti, ajolupa, ajolupakouluttajaoikeus, henkilökuljetusoikeus ja puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa (VAK-ajolupa) sekä vastaanottaa niihin liittyvät ajokokeet ja suulliset teoriakokeet. Pääesikunta määrää muut ajoneuvotarkastajan tehtävät.*

*Ajoneuvotarkastajan kelpoisuus voidaan myöntää puolustusvoimien palkattuun henkilöstöön kuuluvalla, jolla on puolustusvoimien liikenneopettajalupa tai ajokorttilain L 386/2011 mukainen liikenneopettajalupa sekä puolustusvoimien BECE-luokan ajokortti. Lisäksi edellytetään, että henkilö on toiminut vähintään kolme vuotta puolustusvoimien liikenneopettajana tai ajolupakouluttajana sekä suorittanut pääesikunnan määräämän koulutuksen. Ajoneuvotarkastajan kelpoisuuden myöntää pääesikunta.*

*Ajoneuvotarkastajaan ja tarkastustoimintaan sovelletaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain L 535/1998 7 a §:ää, 7 e §:n 1 momenttia, 7 f §:n 1 ja 2 momenttia, 7 g §:ää ja 7 h §:n 2-4 momentin säännöksiä. Pääesikunta toimii tarkastustoiminnan laadunvarmistuksesta vastaavana ja ajoneuvotarkastajan uudelleenarviointiin määräävänä viranomaisena.*

## **Yhteenveto**

Johtopäätöksenä edeltävistä säädösmuutoksista ja säädösten tavoitteesta kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen ja jatkokoulutukseen liittyen todetaan seuraavaa. Direktiivi 2006/126/EY on osaltaan muotoutunut EU:n tasolla tieliikenneonnettomuuksista ja niiden seurannaisvaikutuksista. Mainitussa direktiivissä liikenneturvallisuuden parantaminen määriteltiin yhdeksi päätavoitteeksi. Liikenneturvallisuutta parantavina osatekijänä määriteltiin direktiivillä käyttöön otettavaksi kuljettajantutkinnon vastaanottajien alalle pääsyn vähimmäisvaatimukset ja koulutusta koskevat vaatimukset, joilla voidaan parantaa tutkinnon vastaanottajien tietoja ja taitoja, varmistaa ajokokelaiden suorituksen arvioiminen puolueettomammin sekä yhdenmukaisesti kuljettajantutkintoja entistä enemmän.

Direktiivin velvoitteet määriteltiin kansallisessa säädöksissämme käyttöön otettavaksi 19.1.2013 ja osa kansallisen säädöksen velvoitteista otettiin samassa yhteydessä käyttöön myös puolustusvoimissa.

### 3.2 Tutkimustuloksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Tässä alaluvussa käsiteltävät tutkimukset olivat Liikenne- ja viestintäministeriön Lintu-julkaisusta ”Raskaan liikenteen onnettomuudet tutkijalautakunta-aineistossa 2/2009” sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tutkimuksiin ja selvityksiin kuuluvista julkaisuista ”Ammattiliikenteen kuolonkolarit ja niiden riskitekijät 10/2011” sekä ”Raskaan ajoneuvon kuljettajantutkinnon kehittäminen 6/2008”.

#### **Raskaan liikenteen onnettomuudet tutkijalautakunta-aineistossa**

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli luoda yleiskuva raskaan liikenteen onnettomuuksista, arvioida raskaan liikenteen onnettomuuksien taustalla olevia riskitekijöitä ja näiden vaikutusta onnettomuuksien syntyyn, arvioida onnettomuuksien riskitekijöiden mahdollista muutosta, ennakoita tulevia riskitekijöitä ja tehdä toimenpide-ehtotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Tutkimustulosten mukaan yleisellä vaatimustason nostolla päästäisiin vaikuttamaan yksittäisen ihmisen sijasta suureen joukkoon kuljettajia. Kuljettajakoulutusvaatimusten perustaso nousee ammattipätevyysvaatimusten voimaantulon myötä ja onnettomuudet osoittavat selkeästi, että raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksia tarvitaan. Toisaalta ammattipätevyyskoulutus ei poista työnantajan vastuuta, jota yhteiskunnan tulee myös entistä määrätietoisemmin edellyttää ja valvoa.

Tutkimuksen perusteella oli koottu joukko turvallisuusehdotuksia ja ne oli ryhmitelty riskitekijöiden mukaisesti luokkiin. Eräässä turvallisuusehdotuksessa raskaan ajoneuvon kuljettajan ylinopeuksien ennaltaehkäisyyn oli ehdotettu ajonopeuden sovittamista nopeusrajoitusten ja olosuhteiden mukaiseksi painottamalla niitä vielä aiempaa enemmän sekä kuljettajakoulutuksessa yleensä että myös ammattipätevyyskoulutuksessa. Lisäksi turvallisuusehdotuksissa korostettiin ennakoivan ajotavan korostamista raskaan ajoneuvon kuljettajan työssä. Erityisen tärkeäksi ehdotukseksi todettiin raskaan ajoneuvon kuljettajalle olevan kevyen liikenteen huomioon ottamisen taajama-alueella.

Turvallisuusehdotukseen sisältyi myös ehdotus vakionopeudensäätimen käytön rajoittamiseksi, koska käytön todettiin vaikuttaneen onnettomuuksien syntyyn ja lisäksi se oli joissain tapauksissa pahentanut onnettomuuden seurauksia. Tämän perusteella suo-

siteltiin, että vakionopeudensäätimen käytön riskistä tiedotettaisiin ja sen käyttöä suositeltaisiin välttämään ainakin yöaikaan tapahtuvissa pitkämatkaisissa kuljetuksissa, joissa nukahtamisriski on suuri.

Johtopäätöksenä todetaan edeltävän kolmen turvallisuusehdotuksen olevan liikenne-turvallisuuden parantamiseen tähtääviä tekijöitä, jotka kannattaa huomioida puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta kehitettäessä. Laadunvarmistusmielessä mainittuja tekijöiden havainnointiin olisi kiinnitettävä enemmän huomiota kuljettajantutkintotoiminnassa sekä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksessa.

### **Ammattiliikenteen kuolonkolarit ja niiden riskitekijät**

Tässä esiselvityksessä tarkasteltiin ammattiliikenteen kuolonkolareita ja niiden riskitekijöitä käyttäen liikennevahinkojen tutkijalautakuntien kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien data-aineistoa vuosilta 2000–2009. Esiselvityksen tulosten toivottiin synnyttävän ideoita liikenteen turvallisuuskulttuuria yleisemmin käsitteleville jatkotutkimuksille.

Ammattiliikenteen moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa ammattikuljettaja oli pääaiheuttajana keskimäärin joka viidennessä onnettomuudessa, mutta osallisuudessa oli ajoneuvoryhmittäin eroja. Selvityksen mukaan nuoret, alle 25-vuotiaat sekä toisaalta yli 54-vuotiaat ammattikuljettajat olivat keskimäärin useammin onnettomuuden pääaiheuttajina kuin muun ikäiset kuljettajat. Nuorilla kuljettajilla keskeinen riskitekijä oli ylinopeus ja iäkkäämmillä kuljettajilla terveydentila. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa ammattikuljettaja oli pääaiheuttajana hieman yli kolmannessa onnettomuudessa, mutta osallisuudessa oli ajoneuvoryhmittäin eroja. Lähes puolessa kuorma-autojen kevyen liikenteen onnettomuuksista kuorma-auto oli pääaiheuttajana

Johtopäätöksenä selvityksestä nousi esiin ylinopeus nuorten ammattikuljettajien keskeisenä riskitekijänä sekä hieman yli kolmannessa kevyen liikenteen onnettomuuksissa pääaiheuttajaksi todettu ammattikuljettaja. Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan kehittämisessä ja laadunvarmistuksessa olisi tarpeellista painottaa näiden tekijöiden arviointia.



## **Raskaan ajoneuvon kuljettajantutkinnon kehittäminen**

Tutkimus oli osa kuljettajantutkinnon jatkuvan kehittämisen prosessia. Sen lähtökoh-  
tana oli viranomaisen halu arvioida kuljettajantutkinnon kehitystarvetta, huomioon  
ottaen yhteiskunnassa tapahtuneet muutokset ja mm. raskaan ajoneuvon kuljettajalle  
asetetut ammattipätevyysvaatimukset. Tutkimuksen tavoitteena oli tiedon lisääminen  
kuljettajantutkinnon ja kuljettajakoulutuksen kehittämiseksi ja liikenneturvallisuuden  
edistämiseksi.

Onnettomuusnäkökulmasta tutkimuksessa käsitellyn aineiston onnettomuustapauksista  
yli puolessa todettiin kuljettajaan liittyviä riskejä. Näistä yleisin oli kuljettajan käyt-  
tämä liian korkea ajonopeus, joka todettiin hieman yli puolella onnettomuuksien osal-  
lisista raskaan ajoneuvon kuljettajista. Kehitysehdotusten mukaan onnettomuustutki-  
muksen perusteella kuljettajantutkinnossa tulisi nykyistä tiukemmin kiinnittää huo-  
miota ajonopeuksiin ja kevyen liikenteen huomioon ottamiseen ajokokeen aikana.  
Molempiin puuttumisen tulisi olla hyvin tiukkaa ja tästä tulisi informoida myös ajo-  
kokeeseen tulijaa.

Tutkimuksen yhtenä huolenaiheena oli myös ajokokeen vastaanottajien oma koulutus  
ja kokemustausta. Uusilta raskaiden ajokorttiluokkien tutkinnon vastaanottajilta on  
vuoden 2007 alusta alkaen vaadittu CE-tai D-luokan ajo-oikeus. Muutos ei kuitenkaan  
asetta täydennyskoulutusvaatimusta pitkään tutkinnon vastaanottajana toimineille hen-  
kilöille, joilla oma ajo-oikeus on alempi kuin vastaanotettavan ajokorttiluokan ajo-  
oikeus.

Kehitysehdotuksena pitkällä aikavälillä tulisi edellyttää, että kaikilla tutkinnon vas-  
taanottajilla olisi vastaanotettavaa ajokorttiluokkaa vastaava ajo-oikeus. Jos ajo-oikeus  
ei ole vielä riittävä, tutkinnon vastaanottajia tulisi kannustaa ammattipätevyyskoulu-  
tuksen hankkimiseen ja oman ajokorttiluokan nostamiseen omasta työkokemuksesta  
riippumatta. Koulutukseen hakeutuminen olisi tarkoituksenmukaista myös koulutuk-  
sen kehittämisen kannalta.

Johtopäätöksinä puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ja kuljettajakoulutuksen kehit-  
tämiseksi sekä liikenneturvallisuuden edistämiseksi tulisi kuljettajantutkintotoiminnan  
laadunvarmistuksessa ja kehittämisessä edelleen lisätä ajonopeuksien ja kevyen liiken-  
teen huomioon ottamiseen liittyvien tekijöiden seuranta ajokokeessa. Lisäksi puolus-

tusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta kehitettäessä pitäisi ajoneuvotarkastajien osallistumista ajokorttiluokan korotukseen D/DE luokkaan sekä ammatinpätevyyskoulutukseen osallistuminen suosia.

### **Yhteenveto**

Johtopäätöksenä edeltävistä tutkimuksista todetaan niiden yhteisen tavoitteen olleen liikenneturvallisuuden edistämisen ja parantamisen. Tavoite oli sama kuin alaluvun 3.1 kaikkien säädösmuutosten yhteinen tavoite eli liikenneturvallisuuden parantaminen.

Lisäksi raskaan liikenteen tutkimuksen tavoitteena oli tiedon lisääminen kuljettajantutkinnon ja kuljettajakoulutuksen kehittämiseksi ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Samalla raskaan ajoneuvon kuljettajantutkinnon kehittämisen esiselvityksen tuloksilla toivottiin syntyvän ideoita liikenteen turvallisuuskulttuuria yleisemmin käsitteleville jatkotutkimuksille.

Selvityksen perusteella todettiin kuitenkin, ettei suoranaista tutkittua tietoa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ilmiönä löytynyt. Silti kirjallisuusanalyysin osuuteen haluttiin lisätä seuraava johtopäätösosaus, jonka tuloksia käytetään tutkimuksen pohdintaosuudessa perusteluina. Johtopäätöksenä tutkimustuloksista olisi puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen kehittämisessä huomioitavia seuraavia seikkoja:

- kuljettajantutkinnossa tulisi nykyistä tiukemmin kiinnittää huomiota ajonopeuksiin ja kevyen liikenteen huomioon ottamiseen ajokokeen aikana
- vakionopeussäätimen käyttö tulisi osata ja sen käyttöä tulisi testata kuljettajantutkinnossa
- ajoneuvotarkastajien ajokorttiluokan korotuksia sekä ammatinpätevyyskoulutukseen osallistumisia tulee suosia.

### **3.3 Avoin haastattelututkimus Trafín asiantuntijoille**

Trafín asiantuntijoille suunnattu avoin kartoittava haastattelututkimus tehtiin kahdessa osassa. Ensimmäinen avoin haastattelu tehtiin 9.5.2012 Trafín toimitiloissa Helsingissä ja toinen tehtiin käytännön Trafín laadunvarmistustyön seuraamisen yhteydessä 23.5.2012 Kouvolan Valkealassa KARPR:n autokoululla.

### **Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiön kartoitus**

Avoimessa haastattelussa asiantuntijoina toimivat Trafin tutkinnot ja kokeet yksiköstä kaksi ylitarkastajaa sekä kolme tarkastajaa. Haastattelutilaisuudessa oli tutkijan lisäksi läsnä opinnäytetyön työelämäohjaaja. Avoimessa haastattelussa keskityttiin kartoittamaan lain 535/1998 7e §:n 1 momentin laadunvarmistusilmiötä ja siihen liittyviä tekijöitä, joita Trafi käyttää laadunvarmistuksessaan. Trafi on käyttänyt ajokokeiden vastaanottajiensa laadunvarmistutukseen seuraavia tekijöitä:

#### **a) Ajokokeen vastaanottajan työskentelyä on seurattu vuosittain.**

Ajokokeen vastaanottajan työskentelyn vuosittainen seuranta tarkoittaa palvelusopimusosapuolien toimipisteiden sisäistä vuosittaista työnseurantaa, eli ns. ”omavalvontaa”. Sisäinen työnseuranta liittyy Trafin ja Ajovarma Oy:n välisen palvelusopimuksen perusteella tehtäväksi. Sisäiselle työnseurannan suorittamiselle ei ollut ennen 19.1.2013 säädösten mukaista velvoitetta, mutta Trafi on ottanut vuonna 2006 käyttöön valvottavien toimipisteiden sisäinen työnseurannan, jonka mukaan:

- jokainen tutvo seuraa toisten tutvojen ajokokeiden vastaanottoa
- jokainen tutvo seuraa vähintään 4 ajokoetta vuoden aikana
- raportit sisältävät keskustelut arvioinnista, merkinnöistä, päätöksestä, reitistä jne.
- seuraaminen voi tapahtua myös vieraalla toimipisteellä
- seuraaminen raportoidaan vuosittain Trafille liitteen 2 mukaisilla kaavakkeilla.

#### **b) Ajokokeen vastaanottajan työskentelyä ajokokeita vastaanotettaessa on seurattu vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan.**

Seuranta tarkoittaa palvelusopimusosapuolien toimipisteisiin ja ajokokeen vastaanottajiin kohdistuvaa ns. ulkoista työnseurantaa. Seuranta suoritetaan seuraavasti:

- toteutetaan laadunvarmistuksen vuosisuunnitelman mukaisesti
- tavoitteet asetetaan prosessikohtaisesti
- kohteena ovat kaikki tutvot ja noin 70 % tutvoista auditoidaan vuosittain
- direktiivin vaatimus, puoli päivää vähintään kerran viidessä vuodessa
- yhden ajokoeluokan auditointi täyttää direktiivin velvoitteen
- tekijänä Trafi (direktiivin mukaan; jäsenvaltio voi päättää suorittajan)
- sisältää 3 ajokoetta ja 45 min palauteaika

- koskee kaikkia ajokoeluokkia, useimmiten B-ajokokeita
- vuonna 2011 auditoitiin 170 tutvoa ja noin 510 ajokoetta
- suullinen palaute toimipisteessä ja arviointikertomus sähköisessä muodossa – tilastot, asiakaspalautteet jne.

**c) Vastaanotettujen ajokokeiden tuloksia on tarkasteltu vuosittain.**

Trafi on velvoittanut sopimuskumppaninsa ilmoittamaan heille seuraavat tiedot ajo-koetuloksista, joista selviää hyväksymisprosentit:

- tutvokohtaisesti
- toimipistekohtaisesti
- maakuntakohtaisesti
- opetustavoittain
- sukupuolittain
- ajokorttiluokittain.

Seuranta liittyy osaksi vuosittaista tulosten seurantaan eli auditointikäyntiä. Tilastot tuloksista ilmestyvät 4 kertaa vuodessa jatkuvana aina 1 vuosi taaksepäin. Riskiperäinen arvioinnin perusteella voidaan tarvittaessa suorittaa tiheämpi auditointi.

**Ajokokeen vastaanottajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen puolustusvoimien ajokokeita vastaanottaessa**

Trafin suorittaman AjoVarma Oy:n Kouvolan palvelupisteen ajokokeen vastaanottajan laadunvarmistukseen liittyvän auditoinnin yhteydessä tehdyt haastattelut tehtiin Kouvolan Valkealassa Karjalan Prikaatin autokoululla. Auditoinnin suoritti kaksi henkilöä Trafin tutkinnot ja -kokeet yksiköstä. Auditoinnin jälkeisessä haastattelutilaisuudessa oli heidän lisäksi läsnä AjoVarma Oy:n Kouvolan palvelupisteen ajokokeen vastaanottaja sekä opinnäytetyön työelämäohjaaja ja tutkija.

Ennen ajokokeen alkua Trafin auditointi selvitti ajokokeeseen tulevalle sotilaskuljettajaoppilaalle tulevan auditointiin liittyvää taustaa. Lisäksi hän pyysi sotilaskuljettajaoppilaalta luvan ajokokeen aikaiseen ajoneuvossa mukanaoloon. Seurantaan kuului yhteensä kolme puolustusvoimien C- ajokorttiluokan ajokoetta, jotka suoritettiin jatko-ohjaamolla varustetulla N3-luokan kuorma-auton ja O2-luokan perävaunun muodostamalla ajoneuvoyhdistelmällä. Jokaisen ajokokeen jälkeen auditointi kirjasi

tietokoneilleen valmiiksi arvioinnin seurattavasta tutvosta. Ajokokeen jälkeen auditoijat ja tutvo kävivät lyhyen palautekeskustelun suoritetusta ajokokeesta.

Kolmen ajokokeen seurannan jälkeen auditoijat sekä tutvo siirtyivät palautetilaisuuteen. Palautetilaisuus aloitettiin edeltävän arvioinnin kehitettäviksi jääneisiin kohteisiin palaamalla. Tämän jälkeen siirryttiin ajokokeen vastaanottajan arviointikaavakkeen mukaisesti alkukeskusteluosuuteen ja läpikäytiin tähän liittyviä havaintoja (liite 1). Alkukeskustelun osuudessa käsiteltiin mm. kuljettajan aktivoimista itsenäiseen toimintaan ajokokeen aikana. Samalla keskusteltiin ajokokeen yleistavoitteista.

Seuraavaksi siirryttiin Ajaminen liikenteessä -kohtaan, jossa aluksi todettiin, ettei ajokokeen arviointiohje ollut enää aivan ajan tasalla. Edelleen palattiin kuljettajan itsenäiseen toimintaa tukemiseen ajokokeen aikana, eli ajo-ohjeiden antoon niin että tutvo varmistaa sen, että sotilaskuljettajaoppilas ymmärtää ja samalla tietää minne ollaan menossa. Lisäksi läpikäytiin opettajuutta. Opettajuutta ei saisi olla tutkintotilanteessa liikaa, vaan tutvon pitäisi korostaa edelleen sotilaskuljettajaoppilaan itsenäiseen toimintaan tukemista.

Tämän jälkeen siirryttiin loppukeskusteluosuuteen. Aluksi todettiin, että kokonaisarvioista kannattaa jatkaa mahdollisimman nopeasti palautteessa eteenpäin. Samalla käytiin läpi kuljettajan evästämistä tulevaisuuteen, eli kuljettajalle annettavia kehitystehtäviä. Lopuksi palautetilaisuudessa käsiteltiin tutvon näkemystä omista kehityskohteistaan. Tutvo arvioi itse kehitystarpeensa, jonka tuloksena tutvolle annetaan kehityskohde tai kehityskohteita. Kehityskohteet arvioidaan taas seuraavalla Trafin suorittamalla auditointikäynnillä.

Trafi seuraa ajokokeen vastaanottajan työskentelyä vakioidun ohjeistuksen turvin (liite 1). Ajokokeen vastaanottajan arviointiin liittyy kokonaisuudet, jotka on mainittu ajokokeen vastaanottajan arviointilomakkeessa.

## 4 KVANTITATIIVINEN KYSELYTUTKIMUS

Puolustusvoimien kuljettajatutkintotoiminnan asiantuntijoille sekä itäisen katsastusalueen kuljettajatutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille suunnattu kvantitatiivinen kyselytutkimus tehtiin tammikuussa 2013.

### 4.1 Kyselyn suunnittelu

Säädöksiin tutustumisen ja kirjallisuusanalyysin sekä Trafille suunnatun avoimen haastattelututkimuksen jälkeen päädyttiin suunnittelemaan kvantitatiivinen kyselytutkimus. Kyselytutkimukseen valittiin viideksi päätekijäksi lain L 535/1998, 7e §:n 1 momentin kolme laadunvarmistukseen ja 7 f §:n 1 ja 2 momentin kaksi jatkokoulutukseen liittyvää päätekijää. Jokaiseen viiden päätekijän rinnalla valittiin 3-4 lisätekijää, jotka olisivat vastaajille mahdollisimman helppoja mielletäviä laadunvarmistustustoimintamalliin liitettäviksi lisätekijöiksi.

Kyselyä testattiin ennen varsinasta kyselyä. Kyselyn testauksessa käytettiin noin 10 kuljettajatutkintoja vastaanottavaa ajoneuvotarkastajaa sekä muutamaa Jyväskylän ammattikorkeakoulun logistiikan ylemmän amk:n opiskelijaa. Heille lähetettiin kyselytutkimuksen runko sekä kysymykset tutustuttavaksi sähköisesti joulukuun alussa 2012. Melkein jokainen testaaja antoi palautetta kyselystä ja heiltä saatiin vinkkejä kysymyksiin sisältöihin ja kyselyn muotoiluun.

Lisäksi kyselyn testauksessa oli mukana useita työtovereita, sekä opinnäytetyön ohjajia niin oppilaitoksen kuin puolustusvoimienkin puolelta. Myös heiltä tuli hyviä neuvoja, tarkennuksia ja ehdotuksia kysymysten sisältöihin sekä niiden laadintaan. Kysymyksiä muokattiin tämän jälkeen useampaan kertaan yksiselitteisimmiksi ja lopulta kyselytutkimuksen sisältö saatiin muokattua toimivaksi. Kyselyn sisältö jaettiin seuraaviin kokonaisuuksiin:

#### a) Taustatiedot (k 1-8)

#### b) Laadunvarmistustekijät

- Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen, ns. sisäinen työnseuranta (k 9-12)

- Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa, eli ns. ulkoinen työnseuranta (k 13–15)
- Vastaanotettujen ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu (k 16–19)
- Jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi (k 20–22)
- Jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi (k 23–25)
- Varmistuskysymykset (k 26–30)
- Laadunvarmistuksen aloittaminen itäisellä katsastusalueella (k 31–32)

**c) Palaute kuljettajantutkintotoiminnasta ja laadunvarmistuksesta**

- Laadunvarmistuksen positiiviset asiat (k 33)
- Kuljettajantutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteet ja kehittämistarpeet (k 34)
- Vapaa sana laadunvarmistuksesta (k 35)

Taulukossa 1 havainnollistetaan kyselytutkimukseen valitut laadunvarmistus pää- ja lisätekiäjät sekä niiden numerointi kysymyksittäin.

**TAULUKKO 1. Laadunvarmistustekijät kysymysnumeroittain.**

Laadunvarmistustekijät		Pää- tekijä	Lisä- tekijä	Kysymys nro(t)
<b>1. Sisäinen työnseuranta</b>	Ajokokeita vastaanotettaessa	X		9,26
	Vuosittainen seuranta		X	10
	Vieraalla työpisteellä		X	11
	Siviilitutvon seuranta		X	12
<b>2. Ulkoinen työseuranta</b>	Ajokokeita vastaanotettaessa	X		13,27
	5 vuoden välein		X	14
	Jos laatuongelmia		X	15
<b>3. Tulosten tarkastelu</b>	Vuosittain	X		7,16,28
	Ajokorttiluokittain		X	17
	Joukko-osastoittain		X	18
	Sukupuolittain		X	19
<b>4. Jatkokoulutus ammattitaito</b>	Osallistuttava	X		20,29
	Osallistuttava vuosittain		X	21
	Os. 4 päivää 2 v. välein		X	22
<b>5. Jatkokoulutus ajotaito</b>	Osallistuttava	X		23,30
	Osallistuttava vuosittain		X	24
	Os. 5 päivää 5 v. jaksoissa		X	25

Jokaisen viiden päätekijän ensimmäinen kysymys on määritelty pääväitteeksi, jolla haetaan vastaajien mielipidettä aihealueen päätekijän liittämistä kuljettajantutkinto-toiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin. Jokaisen viiden päätekijän lisäksi valittiin kaksitoista lisätekijää käsittelevää kysymystä, joilla haetaan vastaajien mielipidettä kunkin aihealueen lisätekijöiden liittämistä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin.

## **4.2 Kyselytutkimuksen toteutus**

Kyselyn toteutuksessa käytettiin apuna puolustusvoimien tietokonepohjaista Net jotos-järjestelmää, jolla voidaan toteuttaa erilaisia puolustusvoimien toimintaan liittyviä kyselyjä. Vastaajille lähetettiin tammikuun 1 viikolla 2013 sähköisesti ennakkotiedote tulevasta kyselytutkimuksesta. Ennakkotiedotteessa kerrottiin tulevan kyselytutkimuksen taustat ja selvitettiin miksi tutkimusta tehdään sekä milloin kyselytutkimus tulee vastattavaksi.

Muutaman päivän ennakkotiedotteen lähettämisen jälkeen vastaajille lähetettiin ilmoitus sähköpostilla sekä vastaustunnukset. Kyselyn vastaajamäärää tarkasteltiin 22.1.2013, jolloin todettiin vastauksia tuleen 23 vastaajalta. Kyselyn vastausaikaa päätettiin jatkaa 28.1.2013 saakka. Jatkettu vastausaika tuotti tulosta ja lopullinen vastaajien määrä kyselyyn oli 33. Kysely lähetettiin yhteensä 44 henkilölle.

## **4.3 Aineiston käsittely**

Kyselytutkimuksen jälkeen Net jotos -tietokoneohjelmasta saadut tiedot siirrettiin Excel-laskentaohjelmaan, jota käytettiin lisäapuna aineiston analysoinnissa.

Tutkimuksen kehittämistoiminnallisen näkökulman vuoksi tuloksia kuvaillaan ja arvioidaan tunnuslukujen avulla. Tunnusluvuksi otettiin suhteellinen frekvenssi, keskiarvo, moodi, mediaani, keskihajonta ja keskiarvon luottamusväli. Keskiarvon luottamusväliä käsiteltiin tuloksissa 95 %:n tarkkuudella. Tunnusluvuista muodostettiin liite 5.

Toikko & Rantanen (2009, 152) mukaan, usein kehittämistoimintaan liittyvissä arviointiasetelmissa noudatetaan tilastollisen tutkimuksen periaatteita, niiltä osin kun se



on mahdollista. Usein kehitystoiminnassa korostetaan määrällisen aineiston kuvailevaa merkitystä. Keskeisellä sijalla ovat frekvenssijakaumat ja niiden havainnollinen esittäminen sekä muuttujien ajallista kehitystä kuvaavat graafiset esitykset. Asetelmille on tyypillistä havaintoyksiköiden ja muuttujien vähäinen määrä.

Kysymykset käsiteltiin aiheryhmittäin ja vastaukset kysymyksissä (k 9 – k 31) arvioitiin 5 asteisella Likertin asteikolla: täysin samaa mieltä (5), jokseenkin samaa mieltä (4), siltä väliltä (3), jokseenkin eri mieltä (2) täysin eri mieltä (1). Lisäksi kuudentena oli (6) en osaa sanoa vaihtoehto. Asteikkoa nimitetään järjestys- eli ordinaalisasteikoksi ja sille voidaan mielipidemittauksissa laskea keskiarvoja yleiskuvan antamiseksi tutkittavasta aineistosta. Tällöin muuttujia voidaan käsitellä välimatkaasteikollisina, jos arvojen selitteet on pyritty saamaan sellaisiksi, että asteikko voidaan ajatella mahdollisimman tasaväliseksi. (Heikkilä 2008, 81).

Kysymysten (k 9, 13, 22 ja 25) tuloksiin sisältyi jokaiseen yksi en osaa sanoa (6)-vaihtoehdon vastaus. Edellä mainittujen kysymysten kohdalta nämä vastaukset poistettiin lopullisista tuloksista, jotta tunnusluvut eivät näiltä osin vääristyisi. Raportin kuvioihin en osaa sanoa vastausvaihtoehdot jätettiin näkyviin havainnollisuuden vuoksi.

Kaikki 33 vastaajaa vastasivat kyselytutkimuksen (k 1–31) kysymyksiin, joten varsinaisessa kyselyssä ei muodostunut vastauskatoa. Vapaasti vastattavassa kysymyksessä (k 32) vastaajia oli 31 (91 %) ja kysymyksellä haettiin perusteita edeltävään kysymyksen (k 31) vastaamiseen. Vapaan palautteen kolmessa kysymyksessä (k 33 – 35) vastaajamäärä vaihteli 29 – 16 vastaajaan välillä. Vastauksista kysymyksiin (k 31–35) muodostettiin liite 3.

#### **4.4 Otantamenetelmä ja otoskoko**

Tutkimuksen otantamenetelmänä käytettiin kokonaisotantaa, koska perusjoukko koostui 44 henkilöstä. Kokonaisotantaan päädyttiin seuraavista syistä:

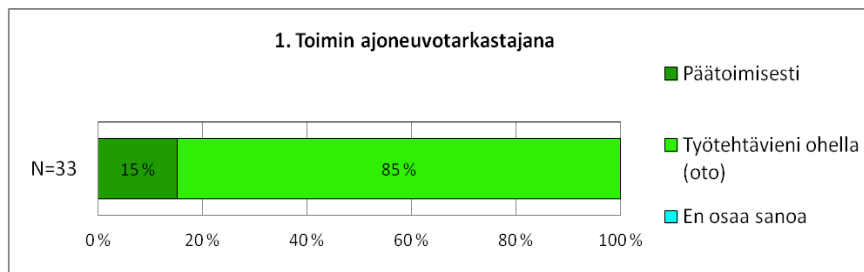
- valittu perusjoukko oli pieni
- resurssien puitteissa ei ollut mahdollista tutkia koko populaatiota
- kehittäminen oli rajattu itäiselle katsastusalueelle.

Lopullinen otoskoko oli 33 eli noin 75 % suunnitellusta kokonaispopulaation määrästä, joka oli yhteensä 44. Näin ollen otoksen voidaan todeta olevan edustava. Kyselyn suuntaaminen kaikille puolustusvoimien itäisen katsastusalueen ajoneuvotarkastajille sekä puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan asiantuntijoille rajaa tulosten laajempaa yleistettävyyttä puolustusvoimiin ja erityisesti itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan.

#### 4.5 Vastaajat

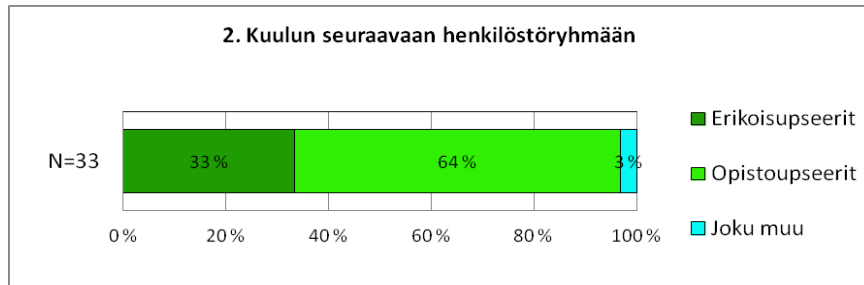
Kyselytutkimukseen vastaajina toimivat puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan asiantuntijat sekä itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoja vastaanottavat ajoneuvotarkastajat. Kokonaisvastaajamäärä kyselytutkimukseen oli 33 ja kaikki vastaajat vastasivat kysymyksiin (k 1 – 31).

Päätoimisesti ajoneuvotarkastajana oli toiminut 15 % vastaajista ja loput 85 % toimivat ajoneuvotarkastajana omien varsinaisten työtehtäviensä ohella (kuvio 4).



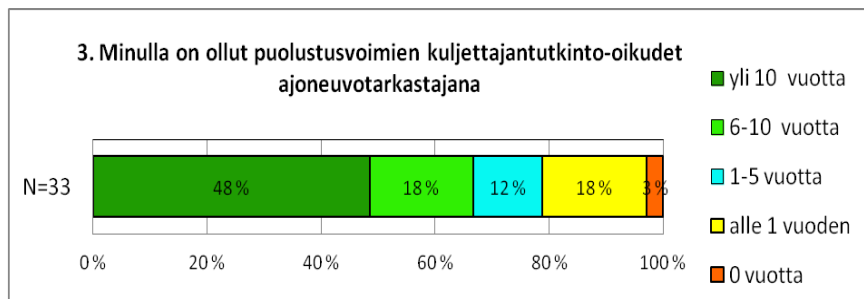
**KUVIO 4. Vastaajien toimiminen ajoneuvotarkastajana.**

Kyselyyn vastaajista kolmasosa (33 %) oli erikoisupseereja ja noin kaksi kolmasosaa (64 %) opistoupseereja. Vain yksi kyselyyn vastaaja (3 %) oli jostain muusta henkilöstöryhmästä (kuvio 5).



**KUVIO 5. Vastaajien henkilöstöryhmä.**

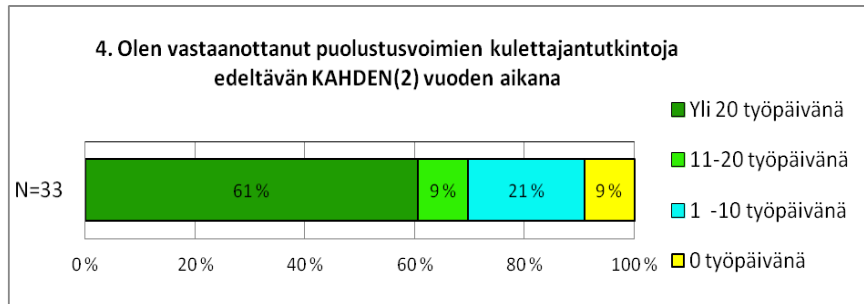
Kuviosta 6 voidaan havaita, että vastaajista lähes puolella oli ollut kuljettajantutkinto-oikeudet yli 10 vuotta ja noin viidesosalla vastaajista kuljettajantutkinto-oikeudet olivat olleet 6 -10 vuotta.



**KUVIO 6. Vastaajien kuljettajantutkinto-oikeuksien olemassaolo aika.**

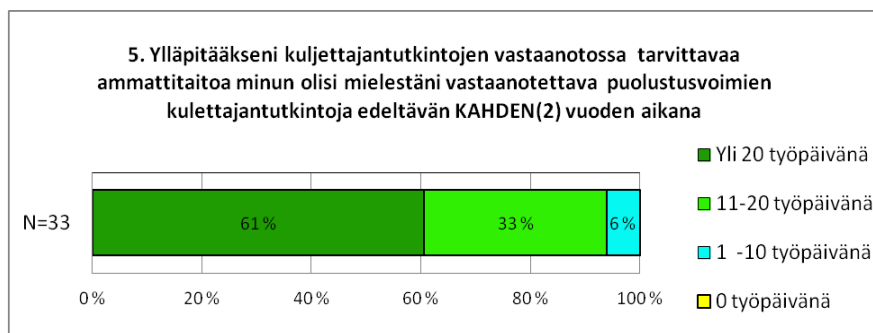
Alle 1 vuoden kuljettajantutkinto-oikeudet omaavia ajoneuvotarkastajia oli myös noin viidesosa vastaajista (18 %) ja 1–5 vuotta kuljettajantutkinto-oikeudet omaavia ajoneuvotarkastajia oli noin kymmenesosa vastaajista. Sitä vastoin ainoastaan 3 %:lla vastaajista ei ollut lainkaan kuljettajantutkinto-oikeuksia.

Kuviosta 7 voidaan havaita noin kolmen viidesosaa vastaajista ottaneen vastaan puolustusvoimien kuljettajantutkintoja yli 20 työpäivänä edeltävän kahden vuoden aikana. Noin kymmenesosa vastaajista oli taas ottanut vastaan puolustusvoimien kuljettajantutkintoja 11–20 työpäivänä - ja viidesosa 1–10 työpäivänä edeltävän kahden vuoden aikana. Noin kymmenesosa vastaajista ei ollut ottanut lainkaan vastaa kuljettajantutkintoja edeltävä 2 vuoden aikana.



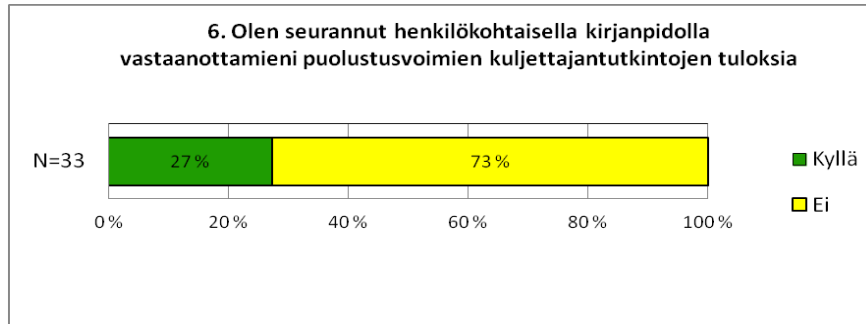
**KUVIO 7. Vastaajien toiminta puolustusvoimien kuljettajantutkintojen vastaanottajana.**

Kuvion 8 mukaan kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että ylläpitääkseen kuljettajantutkinnon vastaanotossa tarvittavaa ammattitaitoa, heidän on edeltävän kahden vuoden periodissa otettava vastaan kuljettajantutkintoja. Kolme viidesosaa vastaajista oli sitä mieltä, että kuljettajantutkintoja on vastaanotettava yli 20 työpäivänä ja kolmasosan mielestä 11–20 työpäivänä. Vastaajista alle kymmenesosan (6%) mielestä 1–10 työpäivän kuljettajantutkintojen vastaanottaminen riittää ammattitaidon ylläpitoon.



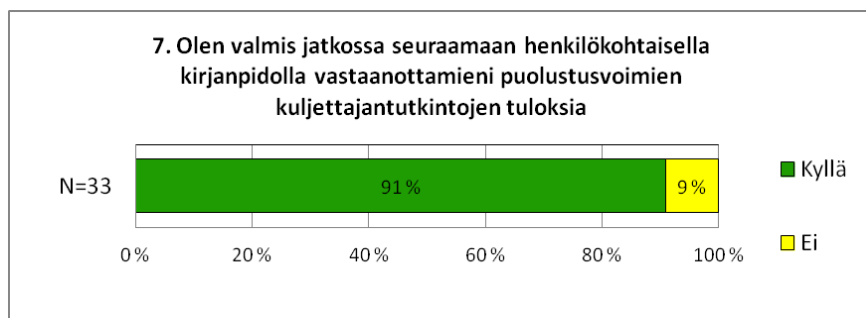
**KUVIO 8. Vastaajien arvio ammattitaidon ylläpidon tarpeesta.**

Noin neljäsosa vastaajista oli seurannut henkilökohtaisella kirjanpidolla vastaanottamiensa puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia, kun taas kolme neljäsosaa vastaajista ei ollut lainkaan seurannut vastaanottamiensa puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia. (Kuvio 9.)



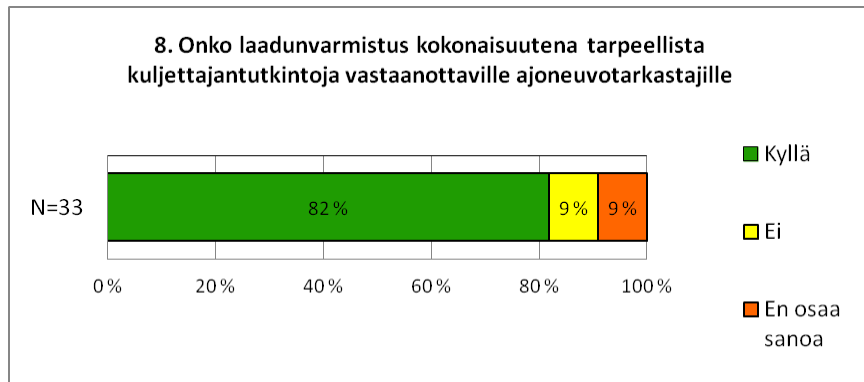
**KUVIO 9. Vastaajien henkilökohtainen kuljettajantutkintojen tulosten seuranta.**

Kuviosta 10 havaitaan vastaajista yhdeksän kymmenestä olevan valmis seuraamaan jatkossa henkilökohtaisella kirjanpidolla vastaanottamiensa puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia ja ainoastaan kymmenesosa vastaajista ei olisi valmis seuraamaan jatkossa vastaanottamiensa puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia.



**KUVIO 10. Vastaajien kuljettajantutkintojen tulosten seuranta jatkossa.**

Kuvion 11 mukaan vastaajista neljän viidesosan mielestä laadunvarmistus oli kokonaisuutena tarpeellista kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille.



**KUVIO 11. Vastaajien kokema laadunvarmistuksen tarpeellisuus.**

Noin yhden kymmenesosan mielestä laadunvarmistus ei ole tarpeellista kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille ja noin kymmenesosa vastaajista ei osannut sanoa kantaansa laadunvarmistuksen tarpeellisuudesta kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille.

## 5 TULOKSET

Tässä luvussa analysoidaan tuloksia siten, että saadaan perusteet esitettyjen kehittämiskysymysten vastausten tueksi lukuun 6. Vastausten saamiseksi vertailtiin saman aihealueen tutkimustulosten frekvenssejä keskenään sekä huomioitiin saadut palautteet avoimista kysymyksistä. Lisäksi tämän luvun lopussa analysoidaan tutkimuksen kautta esiin nousseita uusia ongelma-alueita, joita käsitellään myöhemmin tutkimuksen pohdintaluvussa.

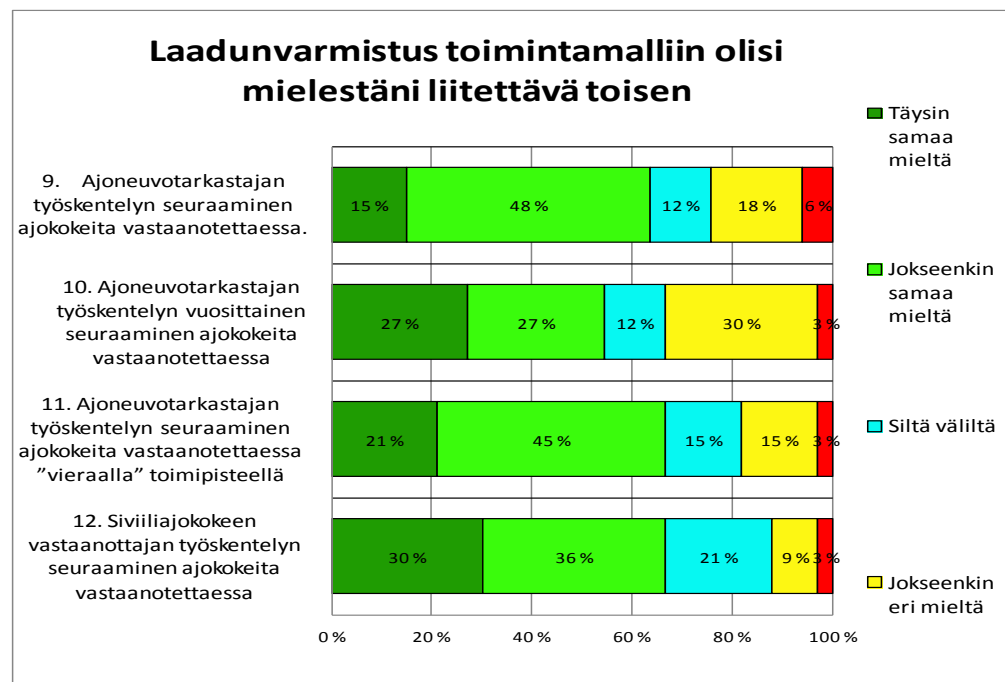
### 5.1 Tulosten esittely

Tässä alaluvussa käsitellään kyselytutkimuksen tuloksia yksittäin käsiteltyinä. Kysymysten aihealueet jakautuvat viiteen päätekijään ja kahteentoista lisätekijään taulukon 1 mukaisesti. Tuloksia tarkastellaan liitteen 5 keskiarvon, moodin ja mediaanin, keskihajonnan sekä keskiarvon luottamusvälin avulla. Laadunvarmistustoimintamalliin

liitettävien päätekijöiden tärkeysjärjestys määritellään pääsääntöisesti keskiarvon ja keskihajonnan avulla.

### Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen sisäinen seuraaminen

Kuvion 12 mukaan vastaajista noin puolet oli täysin samaa mieltä sekä jokseenkin samaa mieltä (yht. 54 %) siitä, että laadunvarmistuksen toimintamalliin olisi liitettävä ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa (k 10). Täysin eri mieltä ja jokseenkin eri mieltä saman kysymyksen väitteestä oli kolmasosa vastaajista. Keskiarvo vastauksissa oli 3,48 ja keskiarvon luottamusväli 3,32 – 3,65. Moodi ja mediaani olivat 4 sekä keskihajonta 1,15. Tuloksista on pääteltävissä toisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn sisäisen seurannan soveltuvan laadunvarmistustoimintamallin päätekijäksi *neljänneksi tärkeimpänä* vaihtoehtona, koska keskihajonta oli neljänneksi suurin ja keskiarvo neljänneksi pienin.



**KUVIO 12. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen eli ns. sisäinen työnseuranta.**

Tulosten perusteella vastaajista kaksi kolmasosaa (yht. 66 %) oli täysin samaa mieltä sekä jokseenkin samaa mieltä siitä, että laadunvarmistustoimintamalliin olisi liitettävä siviiliajokokeen vastaanottajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa

(k 12). Keskiarvo vastauksissa oli 3,82 ja keskiarvon luottamusväli 3,66 – 3,98. Moodi ja mediaani olivat molemmat 4 sekä keskihajonta 1,07.

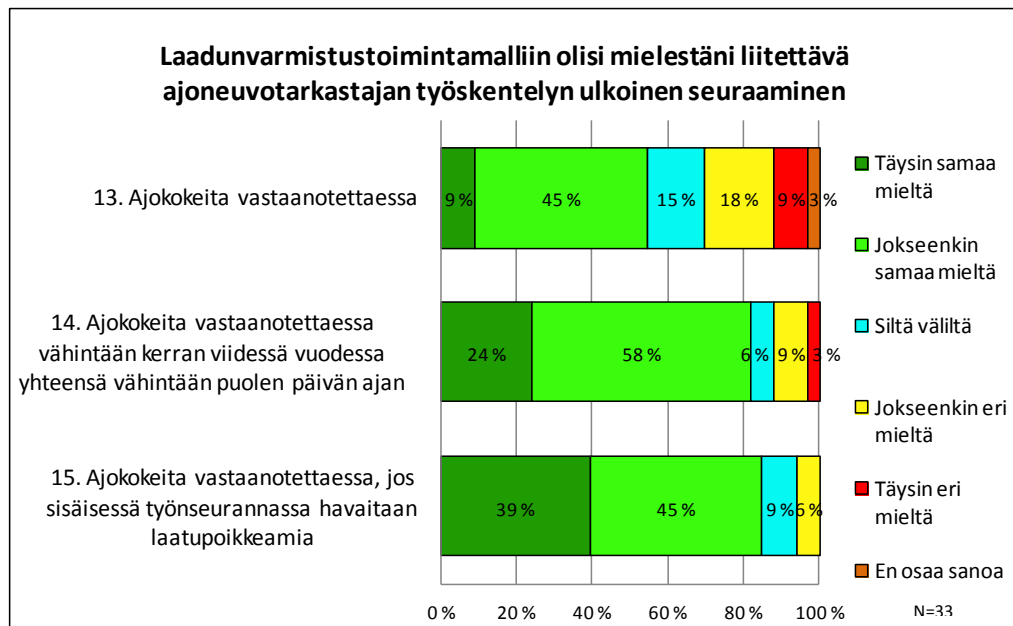
Lisäksi kysymyksen (k 11) tulokset olivat lähes samat ja väitteen mukaan laadunvarmistus toimintamalliin olisi mielestäni liitettävä toisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanottaessa ”vieraalla” toimipisteellä. Myös ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisen vieraalla toimipisteellä ajokokeita vastaanottaessa (k 11) sekä siviiliajokokeen vastaanottajan työskentelyn seuraamisen ajokokeita vastaanottaessa (k 12) soveltuvat tutkimustulosten perusteella liitettäväksi laadunvarmistuksen toimintamalliin.

Jos taas toisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuranta pitäisi tehdä vuosittain (k 10), niin vastaajien mielestä se ei olisi niin tarpeellista, vaikka vuosittainen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen on määritelty laadunvarmistukseen liitettäväksi tekijäksi lain L 535/1998 7 e §:n 1 momentin mukaisesti. Täysin eri mieltä ja jokseenkin eri mieltä saman kysymyksen väitteestä oli kolmasosa vastaajista. Keskiarvo vastauksissa oli 3,45 ja keskiarvon luottamusväli 3,27 – 3,64. Moodi oli 2 ja mediaani oli 4 sekä keskihajonta 1,28. Vastaajien mielipiteiden vaihtelua voi todennäköisesti selittää sillä, etteivät he vielä täysin tunne muuttuneiden säädösten velvoitteita.

### **Ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanottaessa**

Kuviosta 13 havaitaan että noin puolet vastaajista oli täysin samaa mieltä sekä jokseenkin samaa mieltä (yht. 54 %), siitä että laadunvarmistustoimintamalliin olisi liitettävä ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanottaessa (k 13). Keskiarvo vastauksissa oli 3,28 ja keskiarvon luottamusväli 3,11 - 3,45. Moodi ja mediaani olivat molemmat 4 sekä keskihajonta 1,17. Tulosten perusteella ajoneuvotarkastajan ulkoinen työnseuranta jäi *viidenneksi tärkeimmäksi* vaihtoehdoksi laadunvarmistustoimintamallin viidestä päätekijäistä, koska keskiarvo vastauksissa oli pienin ja keskihajonta suurin. (liite 5).





**KUVIO 13. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen.**

Kuvion 13 mukaan vastaajista yli neljä viidesosaa (yht. 84 %) oli täysin samaa mieltä sekä jokseenkin samaa mieltä, että laadunvarmistustoimintamalliin olisi liitettävä ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa, jos sisäisessä työnseurannassa havaitaan laatupoikkeamia (k 13). Vastausten keskiarvo oli 4,18 ja keskiarvon luottamusväli 4,06 – 4,31. Moodi ja mediaani olivat molemmat 4 ja keskihajonta 0,85.

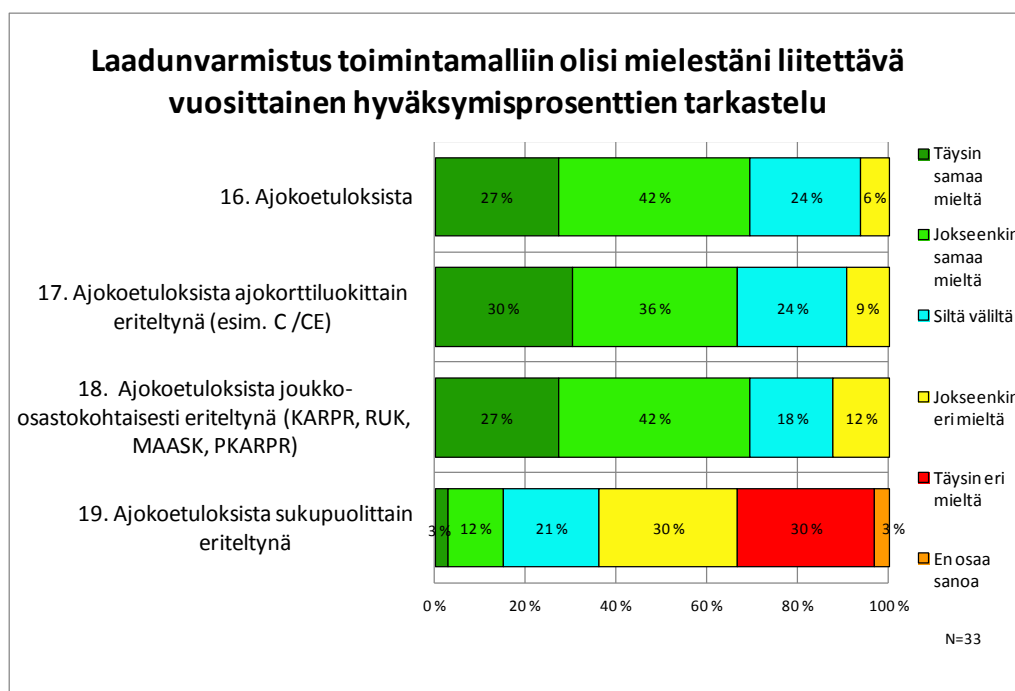
Vastaajista yli neljä viidesosaa (yht. 82 %) oli taas täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä, että laadunvarmistustoimintamalliin olisi liitettävä ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan (k 14).

Tuloksista (k 14 ja k 15) on pääteltävissä ulkoisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisen soveltuvan laadunvarmistus toimintamalliin, kun työskentelyn seuraaminen tapahtuu tarpeeseen sekä pidempään aikaväliin perustuen. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan on myös määritelty laadunvarmistukseen liitettäväksi tekijäksi lain L 535/1998 7 e §:n 1 momentin mukaisesti, jota myös kysymyksen 14 tutkimustulokset tukevat.

## Vastaanotettujen ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu

Kuvion 14 mukaan noin kaksi kolmasosaa vastaajista oli täysin samaa mieltä ja jokseenkin samaa mieltä (yht. 69 %) siitä, että laadunvarmistusmalliin olisi liitettävä vuosittainen hyväksymisprosenttien tarkastelu ajokoetuloksista (k 16). Koska keskihajonta 0,88 oli kolmanneksi pienin ja samalla alle 1 sekä keskiarvo 3,91 kolmanneksi suurin, on vastaanotettujen ajokokeiden tarkastelu *kolmanneksi tärkein* laadunvarmistustoimintamalliin liitettävä päätekijä.

Myös kysymysten (k 17 -18) tulokset olivat saatujen tunnuslukujen osalta lähes identtiset toisiinsa nähden. Tuloksista on pääteltävissä, että laadunvarmistuksen toimintamalliin olisi liitettävä vuosittainen hyväksymisprosenttien tarkastelu ajokoetuloksista ajokorttiluokittain sekä joukko-osasto kohtaisesti eriteltynä.



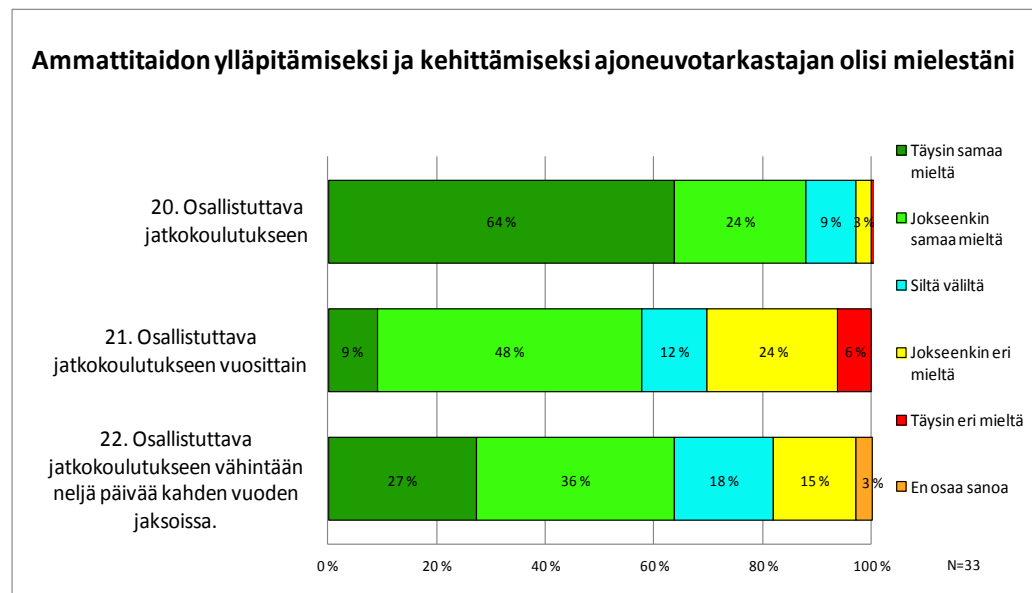
**KUVIO 14. Vuosittainen ajokoetulosten hyväksymisprosenttien tarkastelu.**

Kysyttäessä onko vastaajien mielestä vuosittaiseen hyväksymisprosenttien tarkasteluun liitettävä ajokoetukset sukupuolittain eriteltynä (k 19) vastaajista lähes kaksi kolmasosaa oli jokseenkin tai täysin eri mieltä asiasta (yht. 60 %). Keskiarvo vastauksissa oli 2,25 ja keskiarvon luottamusväli 2,08 – 2,42. Lisäksi moodi sekä mediaani olivat 2 ja keskihajonta niinkin suuri kuin 1,14.

Tuloksista on pääteltävissä vastaajien olevan valmiita liittämään laadunvarmistuksen toimintamalliin ajokoetulosten hyväksymisprosenttien vuosittaisen tarkastelun ajokorttiluokittain sekä joukko-osasto kohtaisesti eriteltynä. Sitä vastoin ajokoetuloksien hyväksymisprosenttien tarkastelu sukupuolittain eriteltynä nähtiin tarpeettomaksi liitettäväksi kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin. Tutkimustulokset tukevat lain L 535/1998, 7e §:n 1 momentin mukaista velvoitetta ajokoetulosten vuosittaiseen tarkasteluun.

### Jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi

Kuvion 15 mukaan yhdeksän kymmenestä vastaajasta oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä (yht. 88 %), että ammattitaidon ylläpitämiseksi kehittämiseksi ajoneuvotarkastaja olisi osallistuttava jatkokoulutukseen (k 20). Vastausten keskiarvo oli 4,48 ja keskiarvon luottamusväli 4,37 – 4,60 sekä moodi että mediaani peräti 5 ja keskihajonta 0,80, joten edeltävät tunnusluvut olivat tutkimuksen ”parhaimmat” ja yhdenmukaisimmat. Johtopäätöksenä tuloksista voidaan päätellä ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajoneuvotarkastajan osallistutumisen jatkokoulutukseen olevan vastaajien mielestä *kaikkein tärkein* laadunvarmistus toimintamalliin liittävä päätekijä.



**KUVIO 15. Ajoneuvotarkastajan ammattitaidon ylläpito ja kehittäminen.**

Vastaajista noin kaksi kolmasosaa oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä (yht. 63 %), että ajoneuvotarkastajan on osallistuttava jatkokoulutukseen vähintään neljä päivää kahden vuoden jaksoissa (k 22). Vastausten keskiarvo oli 3,78 ja keskiarvon luottamusväli 3,63 – 3,93 sekä moodi että mediaani molemmat 4 ja keskihajonta 1,04. Vastaajista noin puolet (yht. 57 %) oli jokseenkin samaa tai täysin samaa mieltä siitä, että ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajoneuvotarkastajan olisi osallistuttava jatkokoulutukseen vuosittain (k 21). Jokseenkin eri mieltä ja täysin eri mieltä vuosittaiseen jatkokoulutukseen osallistumisesta oli kuitenkin noin kolmasosa vastaajista (30 %).

Kysymyksillä (k 21 ja k 22) haettiin vastaajien mielipidettä ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi tarkoitetun ajoneuvotarkastajien ja jatkokoulutuksen aikaan perustuvasta osallistumisvelvoitteesta. Kysymyksessä (k 21) vastaajien mielipiteet jakautuivat enemmän kuin kysymyksissä (k 20 ja k 22), mistä on pääteltävissä vastaajien mielipiteen mukaan jatkokoulutusosallistumisvelvoitteen olevan järkevämpää järjestää pidemmälle aikavälille, kuin pelkästään vuosittain. Kysymyksen (k 22) väite, osallistuttava jatkokoulutukseen vähintään neljä päivää kahden vuoden jaksossa, tulokset tukevat suoraan laadunvarmistustoimintamalliin lisätekijäksi lain L 535/1998 7 f §:n 1 momentin mukaista jatkokoulutus velvoitetta.

### **Jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi**

Kuviosta 16 havaitaan yhdeksän kymmenestä vastaajasta olleen jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä (yht. 87 %) siitä, että ajoneuvotarkastajien olisi pidettävä yllä käytännön ajotaitoa osallistumalla jatkokoulutukseen (k 23). Lisäksi keskiarvo vastauksissa oli 4,21 (toiseksi paras) ja keskiarvon luottamusväli 4,33 – 4,09. Lisäksi moodi sekä mediaani olivat 4 ja keskihajonta 0,82 (toiseksi pienin). Tuloksista on pääteltävissä ajokokeiden vastaanotossa tarvittavaa käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ajoneuvotarkastajan osallistutumisen jatkokoulutukseen olevan vastaajien mielestä *toiseksi tärkein* laadunvarmistustoimintamalliin liittävä tekijä.



**KUVIO 16. Ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpito ja kehittäminen.**

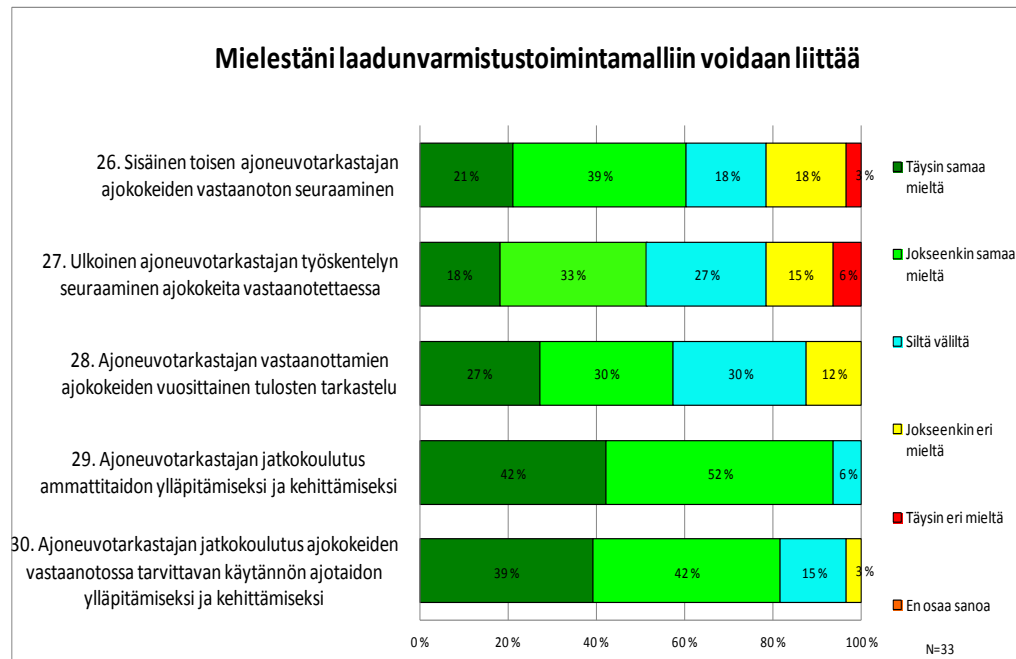
Kysymysten (k 24 ja k 25) väitteillä haettiin ajallista taustaa ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpidon jatkokoulutukseen osallistumiselle. Noin puolet kysymykseen (k 24) vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä (yht. 45 %) siitä, että ajoneuvotarkastajan olisi osallistuttava jatkokoulutukseen vuosittain. Sitä vastoin vastaajista jo kolmasosa oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä (yht. 36 %) edeltävän kysymyksen väitteestä. Kysymyksen (k 25) väitteen mukaan ajoneuvotarkastajan olisi osallistuttava jatkokoulutukseen vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksossa. Kaksi kolmasosaa vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä väitteestä (yht. 69%).

Lisäksi kysymyksessä (k 24) vastaajien mielipiteet (kh 1,18) jakautuivat enemmän kuin kysymyksessä (k 25, kh 0,93), mistä on pääteltävissä vastaajien mielipiteen mukaan jatkokoulutusvelvoitteen olevan järkevämpää muodostaa pidemmälle aikavälille. Osallistuttava jatkokoulutukseen vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksossa (k 25), vastaa lain L 535/1998 7 f §:n 2 momentin mukaista velvoitetta, joten tulokset tukevat tätä väitettä.

## Laadunvarmistustoimintamallin päätekijät

Kysymyksillä (k 26–30) haettiin taustaa sille, mitkä päätekijät laadunvarmistustoimintamalliin voitaisiin liittää itäiselle katsastusalueelle. (kuvio 17). Kysymysten aihealueet jakautuvat viiteen päätekijään taulukon 1 mukaisesti. (ks. s.36). Tutkimustulokset käsitellään tunnuslukujen mukaisesti muodostuneessa tärkeysjärjestyksessä.

**Selkeästi tärkeimmäksi** laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettäväksi päätekijäksi vastaajat kokivat ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksen ammattitaidon ylläpidon ja kehittämisen (k 29). Kuvion 17 mukaan täysin samaa ja jokseenkin samaa mieltä kysymyksen väittämästä oli lähes kaikki vastaajat (yht. 94 %). Liitteen 5 mukaan keskiarvo vastauksissa oli 4,36 ja keskihajonta 0,60. Tunnusluvut osoittavat tuloksen olevan luotettavan ja tukevat mainittua vaihtoehtoa päätekijäksi laadunvarmistustoimintamalliin, koska keskiarvo vastauksissa oli suurin ja keskihajonta kaikkein pienin.



**KUVIO 17. Laadunvarmistustoimintamalliin liitettävät päätekijät.**

**Toiseksi tärkeimmäksi** laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettäväksi päätekijäksi vastaajat kokivat ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksen ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi (k 30). Täysin samaa mieltä ja jokseenkin samaa mieltä kysymyksen väittämästä oli noin neljä viidesosaa vastaajista (yht. 81 %). Lisäksi ainoastaan 3 % vastaajista oli jokseenkin eri mieltä

väitteestä. Keskiarvo vastauksissa oli 4,18 ja keskiarvon luottamusväli 4,06–4,30. Lisäksi moodi sekä mediaani olivat 4 ja keskihajonta 0,81.

Tunnusluvut osoittavat tässäkin kysymyksessä vastausten vaihteluvälin olleen pienen ja väitteen tuloksen luotettavan, koska keskiarvo vastauksissa oli toiseksi suuri ja keskiarvon luottamusväli sekä keskihajonta toiseksi pienin.

***Kolmantena vastaajien näkemyksenä*** laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettäväksi päätekijäksi oli ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden vuosittainen tulosten tarkastelu (k 28). Täysin samaa mieltä ja jokseenkin samaa mieltä kysymyksen väittämästä oli noin kuusi kymmenestä vastaajasta (yht. 57 %). Keskiarvo vastauksissa oli 3,73 ja keskiarvon luottamusväli 3,58–3,88. Moodi sekä mediaani olivat 4 ja keskihajonta 1,01.

Tunnusluvuista keskiarvon sekä keskiarvon luottamusvälin laskeminen alle 4,00 sekä jokseenkin eri mieltä -vastaajien määrän nouseminen kymmenesosaan kertoo selkeästi vastaajien erilaisesta mielipiteestä ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden vuosittainen tulosten tarkasteluun, kuin toiseksi tärkeimmäksi tulleen mielipiteen ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksen ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämisen ja kehittämisen (k 30) vaihtoehdon.

***Neljäntenä laadunvarmistuksen*** toimintamalliin liitettävänä päätekijänä vastaajien näkemyksen mukaan oli sisäisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa (k 26). Täysin samaa mieltä ja jokseenkin samaa mieltä kysymyksen väittämästä oli noin kaksi kolmasosaa vastaajasta (yht. 61 %). Keskiarvo vastauksissa oli 3,58 ja keskiarvon luottamusväli 3,41–3,74. Moodi sekä mediaani olivat 4 ja keskihajonta 1,12. Kysymyksen (k 26) keskiarvo oli selkeästi pienempi ja keskihajonta selkeästi suurempi, kuin edeltäväksi ”kolmanneksi” tulleessa vaihtoehdossa (k 28). Tutkimustulokset tukevat vastaajien mielipidettä kysymykseen (k 26) liittyvän perustekijän valinnasta neljännelle sijalle.

***Viidentenä vaihtoehtona*** toimintamalliin liitettäväksi tekijäksi vastaajien näkemyksen mukaan oli ulkoinen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa (k 27). Täysin samaa mieltä ja jokseenkin samaa mieltä kysymyksen väittämästä oli enää puolet vastaajasta (yht. 51 %). Lisäksi täysin eri mieltä ja jok-

seenkin erimieltä kysymyksen väittämästä oli jo viidesosa vastaajasta (yht. 21 %). Keskiarvo vastauksissa oli 3,42 ja keskiarvon luottamusväli 3,26–3,59. Moodi ja mediaani olivat edelleen 4 sekä keskihajonta jo niinkin suuri kuin 1,15. Tutkimustulosten mukaan ulkoisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisen ajokokeita vastaanotettaessa jäi viidenneksi vaihtoehdoksi laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettävistä päätekijöistä.

### **Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen aloittaminen**

Kysymyksen (k 31) väitteellä haluttiin selvittää vastaajien näkemys siitä, millä vaihtoehdoilla kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus Itäisellä katsastusalueella voitaisiin aloittaa (taulukko 2). Kysymykseen oli mahdollista valita 1–5 vaihtoehtoa ja vaihtoehtoina olivat taulukon 1. viisi päätekijää. Kysymykseen tuli yhteensä 61 vastausta 33 vastaajalta, joten jokainen vastaaja oli valinnut keskimäärin kaksi vaihtoehtoa (ka.1,85).

**TAULUKKO 2. Laadunvarmistuksen aloitus itäisellä katsastusalueella**

<b>K 31.Valitse yksi (1) tai useampi seuraavista vaihtoehdoista, joilla kuljettajantutkintoja vastaanottavien ajoneuvotarkastajien laadunvarmistus voitaisiin sinun mielestäsi aloittaa itäisellä katsastusalueella?</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
<b>a) Toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisella seuraamisella (sisäinen työnseuranta)</b>	<b>8</b>	<b>13</b>
<b>b) Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisella ajokokeita vastaanotettaessa (ns. ulkoinen työnseuranta)</b>	<b>7</b>	<b>11</b>
<b>c) Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden vuosittaisella tulosten tarkastelulla (esim. ajokokeiden hyväksymis % tarkastelu)</b>	<b>8</b>	<b>13</b>
<b>d) Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksella, ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi</b>	<b>27</b>	<b>44</b>
<b>e) Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksella, ajokokeiden vastaanottamisessa tarpeellisen käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi</b>	<b>11</b>	<b>18</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>61</b>	<b>100</b>

Vastauksista lähes puolet (44 %) kohdistui näkemukseen, että laadunvarmistus itäisellä katsastusalueella voitaisiin aloittaa ajoneuvotarkastajan ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi järjestettävällä jatkokoulutuksella. Vastauksista noin viidesosa (18 %) kohdistui näkemukseen, että laadunvarmistus voitaisiin aloittaa ajokokeiden



vastaanottamisessa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ajoneuvotarkastajille järjestettävällä jatkokoulutuksella.

Itäisen katsastusalueen laadunvarmistuksen aloittamisen mielipiteistä 13 % vastauksista kohdistui toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisen seuraamisen (ns. sisäisen työnseurannan) sekä 13 % ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden vuosittaisen tulosten tarkastelun kannalle. Noin kymmenesosa laadunvarmistuksen aloittamisen mielipiteistä kohdistui ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamiseen (ns. ulkoiseen työnseurantaan).

Tutkimustuloksista on pääteltävissä se, että ajoneuvotarkastajien laadunvarmistuksen käyttöönotto voitaisiin ensin aloittaa ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajoneuvotarkastajille suunnatulla jatkokoulutuksella sekä ajokokeiden vastaanotossa tarpeellisen ajotaidon ylläpitämiseksi ajoneuvotarkastajille suunnatulla jatkokoulutuksella.

Tämän jälkeen voitaisiin ajoneuvotarkastajille suunnatun laadunvarmistuksen käyttöönoton aloittamista jatkaa toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisella seuraamisella sekä ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittaisella tarkastelulla. Kaikkien edeltävien ajoneuvotarkastajille suunnattujen laadunvarmistustekijöiden käyttöönoton aloittamisen jälkeen voitaisiin vastaajien näkemyksen mukaan viimeiseksi aloittaa ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuranta ajokokeita vastaanotettaessa.

### **Kysymykseen 31 vastaamisen perustelut**

Kysymyksessä (k 32) pyydettiin perustelemaan, miksi vastaaja valitsit edeltävän kysymyksen (k 31) vaihtoehdot. Vastauksista muodostettiin koosteeksi liite 3. Perustelukysymykseen vastasi yhdeksän kymmenestä vastaajista (91 %). Kommenteista muodostettiin kolme kokonaisuutta, joista litteroitiin vastaukset pääkohdittain taulukkoon 3. Kommentit keskittyivät jatkokoulutuksen, seurannan ja tulosten tarkastelun kokonaisuuksien alaisuuteen.

### **TAULUKKO 3. Kysymykseen 31 vastaamisen perustelut.**

<b>32. Perusteet kysymykseen 31 vastaamiseen</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Jatkokoulutus	20	54
Seuranta	12	32
Tulosten tarkastelu	5	14
<b>Yhteensä</b>	<b>37</b>	<b>100</b>

Jatkokoulutukseen tulleiden kommenttien perusteella ei selvinnyt, tarkoittiko vastaaja ajoneuvotarkastajan ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi vai ajokokeiden vastaanottamisessa tarpeellisen ajotaidon ylläpitämiseksi liittyvää jatkokoulutusta. Myös seurantaan liittyvistä kommenteista havaittiin samaa, niistä ei selvinnyt tarkoittivatko ne sisäistä vai ulkoista seurantaa. Jatkokoulutukseen kohdistuneita kommentteja oli noin puolet ja seurannan kannalla oli kolmasosa sekä tulosten tarkastelun kanalla noin kymmenesosa palautteista.

### **Mielipiteet kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta**

Tässä osassa käsitellään vastaajien mielipiteitä puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnasta sekä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta. Vastaajien antamat mielipiteet ovat liitteessä 3.

### a) Laadunvarmistuksen positiiviset asiat

29 vastaajaa eli noin yhdeksän kymmenestä kyselyyn vastaajasta (88 %) kertoi mielipiteensä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksella saavutettaviin positiivisiin asioihin. Taulukoon 4 on koottu vastaajien mielipiteet ryhmiteltyinä, josta havaitaan mielipiteitä tulleen yhteensä 36 kappaletta.

#### TAULUKKO 4. Kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksella saavutettavat positiiviset asiat.

<b>33. Mitä positiivisia asioita koet laadunvarmistuksella saavutettavan?</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Yhtenäiset käytännöt ja perusteet, laatu paranee, tasavertainen arvostelu	23	64
Ammattitaidon ylläpito, kehittyminen, tiedot ja taidot ajantasaiseksi	6	17
Opetuksen tason varmistus, ohjaus oikeaan suuntaan, tilaajat tietää vaatimukset	4	11
Muut	2	6
Eos	1	3
<b>Yhteensä</b>	<b>36</b>	<b>100</b>

Kolme neljäsosaa palautteista kohdistui näkemykseen laadunvarmistuksen yhtenäistävän käytäntöjä ja perusteita, laadun paranemista sekä tasavertaistavan arvostelua. Viidesosa palautteista kohdistui ajoneuvotarkastajien ammattitaidon ylläpidon ja kehittymisen sekä tietojen ja taitojen ajantasaistamisen paranemiseen. Opetuksen tason varmistukseen ja opetuksen ohjaamiseen oikeaan suuntaan sekä tilaajien tietoisuuteen tutkintovaatimuksista kohdistui kymmenesosa palautteista.

Johtopäätöksinä laadunvarmistuksen positiivisista asioista on todettava tulosten tukevan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen perustavoitteita, joita on määriteltä mm. säädösten perusteluissa sekä perustelumuuistoissa.

### b) Kuljettajatutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteet ja kehittämistarpeet

Taulukoon 5 on koottu kuljettajatutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteista ja kehittämistarpeista annetut palautteet, joita tuli 17 vastaajalta eli noin puolelta kyselyyn vastaajista.

**TAULUKKO 5. Kuljettajatutkintotoiminnan haasteet ja kehittämistarpeet.**

<b>34. Kuljettajatutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteet kehittämistarpeet?</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Ajankäyttö, resurssit, käytettävyys, ammattitaitoisen henkilökunnan saaminen	8	47
Omien tarkastajien säilyttäminen	2	12
Oppimisen haasteet, kehitystarpeiden huomiointi, ammattitaidon laajentaminen	3	18
Muut	2	12
Ei haasteita	1	6
Eos	1	6
<b>Yhteensä</b>	<b>17</b>	<b>100</b>

Puolet kuljettajatutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteisiin annetuista palautteista kohdistui ajoneuvotarkastajien ajankäyttöön, käytettävyteen, resurssien riittävyyteen sekä huoleen ammattitaitoisen henkilökunnan saannin tulevaisuudessa. Noin viidesosa palautteista keskittyi ajoneuvotarkastajien uuden oppimisen haasteisiin. Johtopäätöksinä on todettava resurssien, ajankäytön, henkilökunnan saamisen sekä tarkastajien säilyttämisen olevan tärkeitä näkemyksiä, jotka on huomioitava puolustusvoimien kuljettajatutkintotoiminnan tulevaisuutta pohdittaessa ja kehitettäessä.

### c) Vapaa sana laadunvarmistuksesta

Laadunvarmistuksen vapaan sanan osiossa palautetta antoi noin puolet kyselytutkimukseen vastaajista ja laadunvarmistuksen tarpeellisuuden ja toteuttamisen puolella oltiin kolmessa neljäosassa kommentteista (taulukko 6). Laadunvarmistuksen tarpeellisuuden kyseenalaistavia kommentteja oli palautteessa yksi.

**TAULUKKO 6. Vapaa sana kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta.**

<b>35. Mitä muuta vielä haluaisit sanoa laadunvarmistuksesta?</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Ok, hyvä, tarpeellinen, toteutettava, on tätä jo odotettukin	12	75
Muut	2	13
Ei sanottavaa	1	6
Mihin tarvitaan	1	6
<b>Yhteensä</b>	<b>16</b>	<b>100</b>

Laadunvarmistuksen puolesta annetuissa kommentteissa oli muutama huomionarvoinen seikka:

- *Loistava hanke. Kunhan ei vain muuttuisi liian raskaaksi järjestelmälle ja yksilöille (nuo ulkoiset- sekä sisäiset valvonnat ja useiden päivien koulutustilaisuudet). Koulutus on kuitenkin se oikea vaihtoehto*
- *Laadunvarmistus on hyvä asia, mutta mielestäni asiassa on edettävä lyhyin askelin, että laadunvarmistus ei ala "syömään" resursseja varsinaiselta tutkimuksen vastaanottoiminnalta. Vaarana on, että varsinkin oto-tehtävänään tarkastajan toimintaa tekeviltä alkaa joukko-osaston tehtävään osoittamat päivät loppumaan*
- *Ehdottomasti kehittämisen arvoinen asiakokonaisuus, kunhan vaatimuksilla ei "ammuta yli" eli ensin jatkokoulutus tarkastajille, jotta tutkittavien osaamisvaatimukset ovat samanlaiset kaikkialla, jonka jälkeen jatkokehityksessä huomio tilastojen kertomaan, jotta löydetään oikeat osa-alueet tulevan kehityksen tarpeille tai osataan ennakoita osaamisvajeita*
- *Erittäin hyvä asia ja toivon pikaista käyttöönottoa*
- *Pakko toteuttaa vaikei ole halua. Me ei olla lintukodissa!*
- *On tätä jo odotettukin:)*

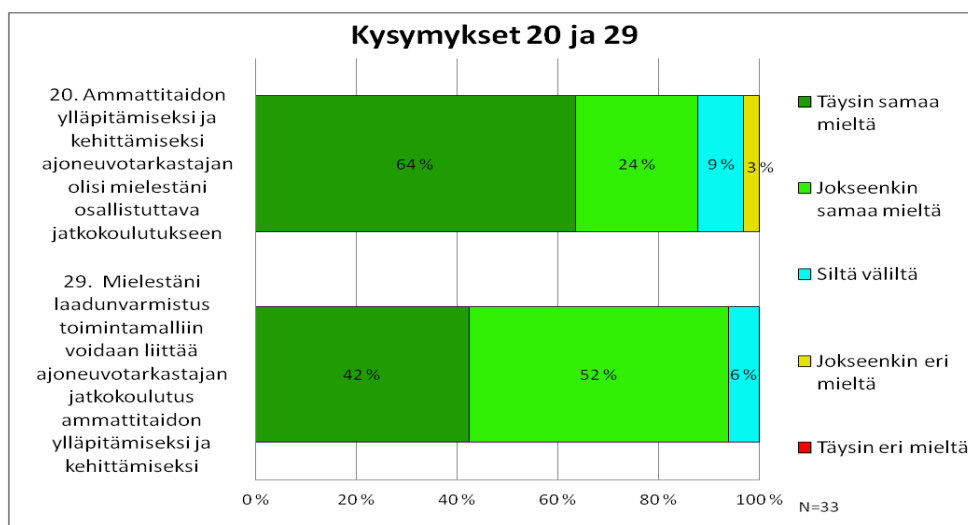
Johtopäätöksenä laadunvarmistuksesta annetusta palautteesta on todettava ”tarpeellisuusnäkökulman” kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen olevan yleistä. Kuitenkin ”ajankäyttö” ja ”resurssien syöminen” sekä ”yli ampuminen” ja myös ”edettävä lyhyin askelin” ovat aiheellisia mielipiteitä, jotka on huomioitava kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen käyttöönotossa ja jatkokehittämisessä. Samat mielipiteet toistuivat osin edeltävässä kysymyksessä (k 34), kuljettajantutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteet, joten tutkimustulokset näissä kysymyksissä tukevat toisiaan.

## 5.2 Laadunvarmistustoimintamalliin liitettävät pää- ja lisätekiijät

Tutkimustulosten mukaan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin kannattaa liittää numeroidussa tärkeysjärjestyksessä seuraavat laadunvarmistuksen ja jatkokoulutuksen pää- ja lisätekiijät. Pää- ja lisätekiijöiden tärkeysjärjestys määriteltiin parhaan keskiarvon ja pienimmän keskihajonnan perusteella (liite 5).

### 1. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi

Tutkimustulosten mukaan vastaajat pitivät tärkeimpänä laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettävistä päätekiijöistä ajoneuvotarkastajien jatkokoulutusta ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Kysymysten (k 20 ja k 29) tulokset tukevat systemaattisesti tätä väitettä, koska vastanneista yhdeksän kymmenestä oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä väitteestä (kuvio 18). Lisäksi kysymyksen (k 20) tunnusluvut (esim. keskiarvo 4,48 ja keskihajonta 0,80) tukevat systemaattisesti saman aiheeseen liittyvän kysymyksen (k 29) tunnuslukuja (ka 4,36 ja kh 0,60) Tunnusluvut osoittavat vastausten vaihteluvälin olleen todella pienen ja väitteen tuloksen luotettavan, koska keskiarvo vastauksissa oli suurin ja keskiarvon luottamusväli sekä keskihajonta kaikkein pienin.



**KUVIO 18. Jatkokoulutus ammattitaito.**

Saman aihealueen kysymyksillä (k 21 ja k 22) haettiin vastaajien mielipidettä lisäteki-jäksi ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi tarkoitetun ajoneuvotarkastajien ja jatkokoulutuksen aikaan perustuvasta osallistumisveloitteesta (kuvio 15). Lain L 535/1998 7 f §:n 1 momentin mukaan ajoneuvotarkastajan on osallistuttava jatkokou-lutukseen yhteensä vähintään neljän päivän ajan kahden vuoden jaksoissa. Kysymys (k 22) käsitteli tätä väitettä ja vastaajista noin kaksi kolmasosaa oli jokseenkin tai täy-sin samaa mieltä kysymyksen väitteestä (yht. 63 %) ja ainoastaan alle viidesosa vas-taajista oli osin eri mieltä tai ei osannut sanoa väitteestä mitään (yht. 18 %).

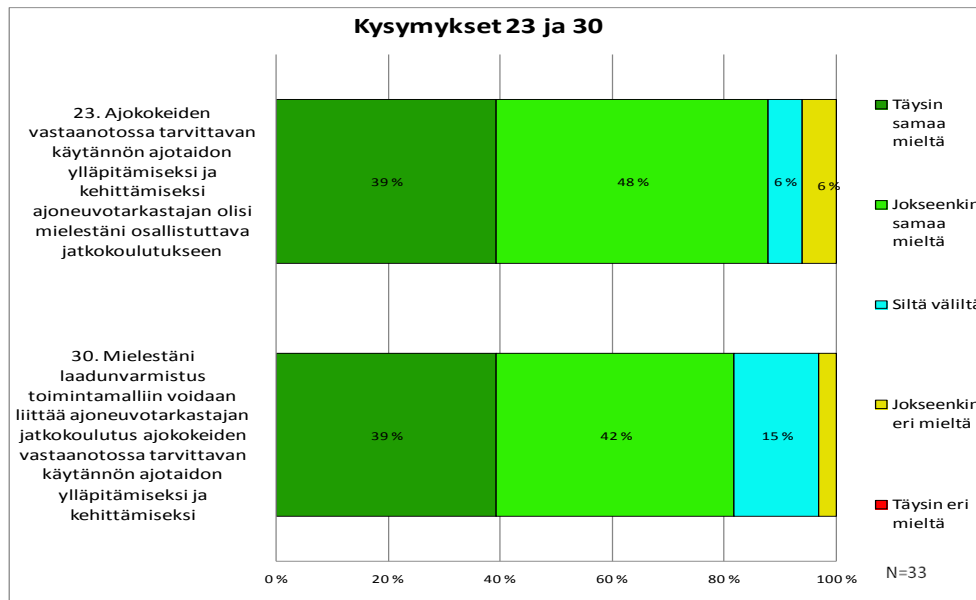
Kysymyksessä (k 21) vastaajien mielipiteet jakautuivat enemmän kuin kysymyksissä (k 20 ja k 22), mistä on pääteltävissä jatkokoulutusveloitteen olevan järkevämpää järjestää pidemmälle aikavälille, kuin pelkästään vuosittain.

Tutkimustulokset tukevat osaltaan ajoneuvotarkastajien osallistumisnäkemyksen jat-kokoulutukseen ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi olevan tärkein kuljet-tajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen liitettävä päätekijä. Tutkimustulosten mukaan lisäteki-jäksi soveltuu: ” Osallistuttava jatkokoulutukseen yhteensä vähintään neljän päivän ajan kahden vuoden jaksoissa.”

## ***2. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käy-tännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi***

Toiseksi tärkeimpänä kuljettajantukintoiminnan laadunvarmistus toimintamalliin lii-tettävä päätekijänä oli tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajien jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittä-miseksi. Kysymysten (k 23 ja k 30) väitteet käsittelevät samaa aiheetta ja tulosten mu-kaan yli neljä viidesosaa vastaajista on täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa miel-tä väitteestä (kuvio 19).

Lisäksi kysymyksen (k 23) tulokset (ka 4,21 ja kh 0,82) tukevat säännönmukaisesti kysymyksen (k 30) tuloksia (ka 4,18 ja kh 0,81). Tunnusluvut osoittavat näissä kysy-myksissä vastausten vaihteluvälin olleen pienen ja väitteen tuloksen luotettavan, koska keskiarvo vastauksissa oli toiseksi suuri ja keskiarvon luottamusväli sekä keskihajonta toiseksi pienin. Tutkimustulokset tukevat systemaattisesti kysymysten väitettä.



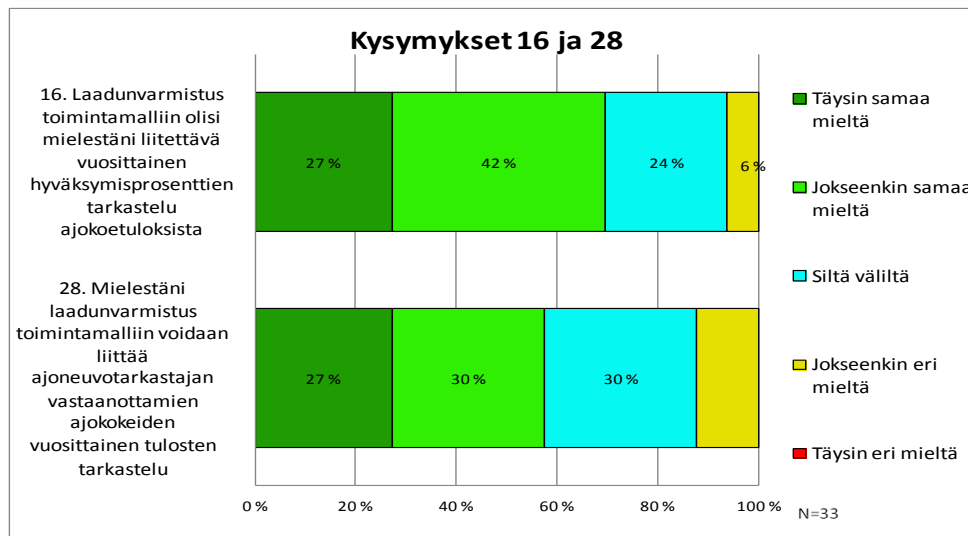
**KUVIO 19. Jatkokoulutus ajotaito.**

Saman aihealueen kysymyksen (k 25) lisätekiöväitteen mukaan ajoneuvotarkastajan olisi osallistuttava jatkokoulutukseen vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksossa (kuvio 16) ja väite vastaa suoraan lain L 535/1998 7 f §:n 2 momentin mukaista velvoitetta. Kaksi kolmasosaa vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä tai täysin samaa mieltä tästä väitteestä (yht. 69 %), joten tutkimustulokset tukevat ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi veloitettuun jatkokoulutukseen osallistumisen jakamista 5 vuoden aikaperiodiin.

### ***3. Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu***

Kolmanneksi tärkeimpänä kuljettajantukintoiminnan laadunvarmistus toimintamalliin liitettävä päätekijä oli tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu. Kysymysten (k 16 ja k 28) sisältöihin liittyivät väitteet samasta aiheesta ja noin kaksi kolmasosaa vastanneista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä kysymysten väitteiden kanssa (Kuvio 20). Ainoastaan noin joka kymmenes vastaaja oli jokseenkin eri mieltä väitteistä ja täysin eri mieltä väitteestä ei ollut ainutkaan vastaaja. Kysymyksen (k 16) tunnusluvut (ka 3,91 ja kh 0,88) tukevat kuitenkin melko hyvin vastaavaa aihetta käsittelevän kysymyksen k 28 tunnuslukuja (ka 3,73 ja kh 1,01), joten tuloksia voidaan pitää luotettavina.





**KUVIO 20. Ajokoetulosten tarkastelu.**

Samalla yhdeksän kymmenestä vastaajista (91 %) olisi valmis taustakysymyksen (k 7) mukaan seuraamaan jatkossa henkilökohtaisella kirjanpidolla vastaanottamiensa puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia (kuvio 10). Tutkimustulokset kysymyksissä (k 7, k 16 ja k 28) tukevat ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelun ottamista mukaan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin kolmanneksi tärkeimpänä päätekijänä.

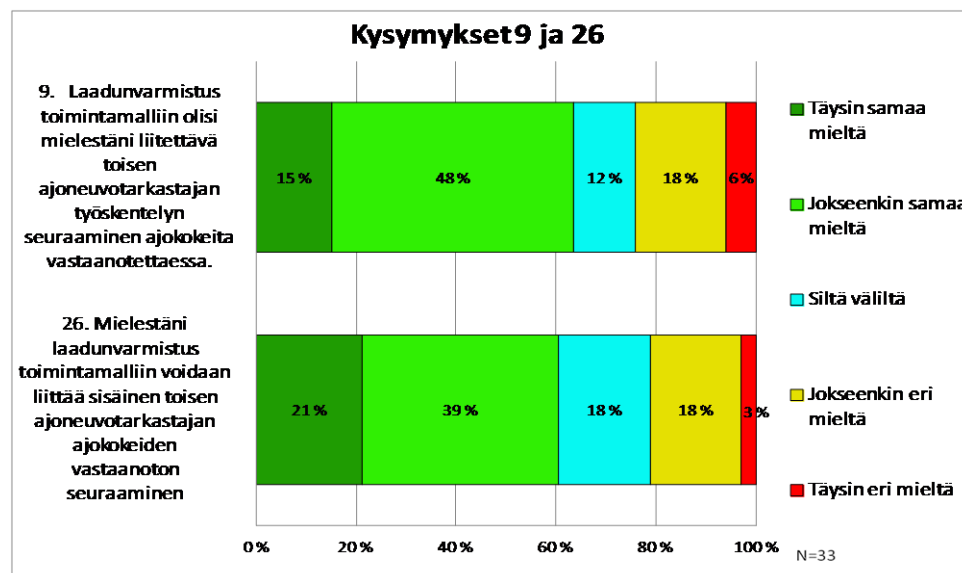
Lisäksi tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittaiseen tarkasteluun ollaan valmiita liittämään lisätekijöinä ajokoetulosten hyväksymisprosentit ajokorttiluokittain (k 17) sekä joukko-osasto kohtaisesti eriteltynä (k 18). Noin kaksi kolmasosaa kysymyksiin (k 17 ja k 18) vastaajista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä väitteistä (kuvio 14).

Tutkimustulosten mukaan vastaajat eivät kuitenkaan halua eritellä ajokoetuloksia sukupuoliperusteisesti (k 19), vaikka esimerkiksi Trafi tilastoi mainitut ajokoetulokset. Kaksi kolmasosaa vastaajista oli täysin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä kysymyksen 19 väitteestä. Keskiarvo vastauksissa oli 2,25, joten tutkimustulokset tukevat vastaajien erilaista näkemystä kysymyksen (k 19) väitteestä.

Tohtopäätöksensä tutkimustulokset tukevat lisätekijöiksi hyväksymisprosenttien seurannan laajentamisen ajokorttiluokittain sekä joukko-osasto kohtaisesti seurattavaksi. Myös vastaajien antamat palautteet tukevat tutkimustulosten ohella hyväksymisprosentti seurannan soveltuvan kuljettajantukintoiminnan laadunvarmistus toimintamallin kolmanneksi tärkeimmäksi päätekijöksi.

#### 4. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen, eli ns. sisäinen työnseuranta

Tämän jälkeen neljänneksi tärkeimpänä kuljettajantukintoiminnan laadunvarmistus toimintamalliin liitettävä päätekijänä oli tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen, eli ns. sisäinen työnseuranta. Kysymysten (k 9 ja k 26) väitteet käsittelivät mainittua päätekijöä. Edelleen lähes kaksi kolmasosaa edeltäviin kysymyksiin vastanneista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että laadunvarmistustoimintamalliin olisi liitettävä ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen sisäinen työnseuranta (kuvio 21). Kuitenkin jo noin joka viides edeltäviin kysymyksiin vastaajasta oli jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä väitteestä.



**KUVIO 21. Ajoneuvotarkastajan sisäinen työnseuranta.**

Kysymyksen (k 9) tunnuslukujen (ka 3,48 ja kh 1,15) yhdenmukaisuus noudattelee samansisältöisen kysymyksen (k 26) tunnuslukuja (ka 3,58 ja kh 1,12). Molempien kysymysten tunnuslukujen keskiarvot ovat pienemmät ja keskihajonnat selkeästi suuremmat kuin edeltävän ”kolmanneksi” tulleen väitteen kysymysten (k 16 ja k 28) tunnusluvut. Keskihajonnat kertovat selkeästi vastausten vaihtelevuudesta, joten tulokset ovat siten luotettavat ja vastaajien näkemys ”neljännestä” sijasta perusteltu.

Samanaikaisen kysymysten lisäväitteiden tuloksista on pääteltävissä (k 11) ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisen vieraalla toimipisteellä ajokokeita vastaanotettaessa (ka 3,67 ja kh 1,08) sekä (k 12) siviiliajokokeen vastaanottajan työskentelyn seuraamisen ajokokeita vastaanotettaessa (ka 3,82 ja kh 1,07) soveltuvan liitettäväksi lisätekiäjäksi laadunvarmistuksen toimintamalliin (kuva 12). Tutkimustulokset tukevat lisätekiäjiksi ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamista vieraalla toimipisteellä ajokokeita vastaanotettaessa sekä siviiliajokokeen vastaanottajan työskentelyn seuraamista ajokokeita vastaanotettaessa.

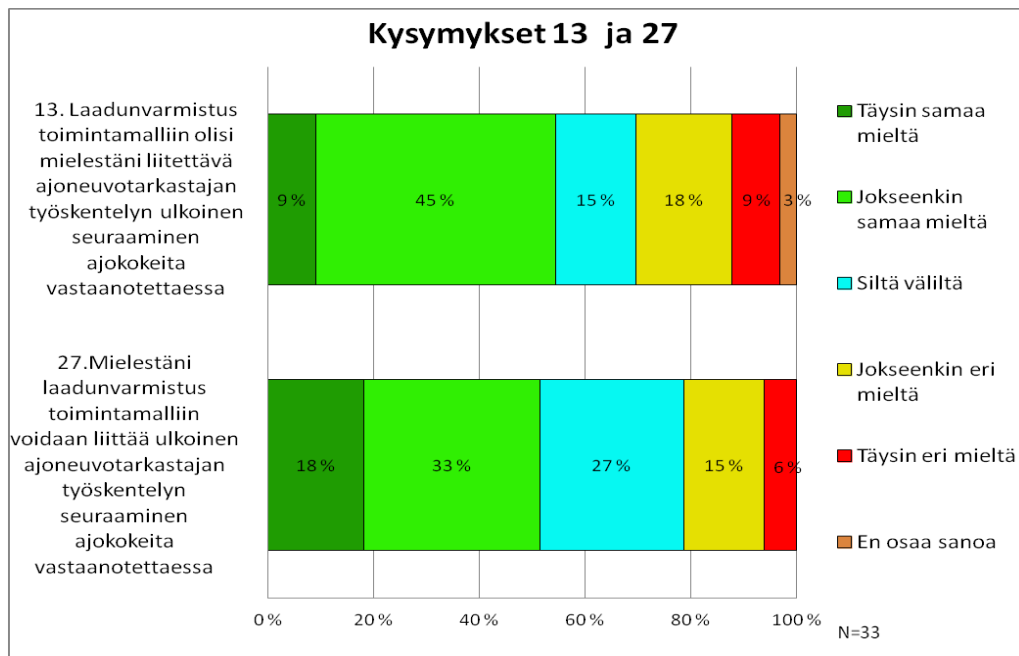
Jos taas toisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuranta pitäisi tehdä vuosittain (k 10), niin vastaajien mielestä se ei olisi niin tarpeellista (ka 3,45 ja kh 1,28), vaikka vuosittainen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen on määritelty laadunvarmistukseen liitettäväksi tekijäksi lain L 535/1998 7 e §:n 1 momentin mukaisesti. Kysymyksen (k 10) tulosta voi todennäköisesti osittain selittää sillä, etteivät vastaajat vielä täysin tunne muuttuneen lainsäädännön sisältöjä ja aikamääreellisiä velvoitteita.

Lisäksi yli puolet vastaajista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä kysymyksen (k 10) väitteestä, joten tutkimustulokset tukevat ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittaisen seurannan liittämistä laadunvarmistuksen toimintamalliin.

### ***5. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa, eli ns. ulkoinen työnseuranta***

Viimeisimmäksi viidestä laadunvarmistustoimintamalliin liitettävästä päätekijästä jäi tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa, eli ns. ulkoinen työnseuranta. Kysymysten (k 13 ja k 27) väitteistä saatujen tutkimustulosten mukaan vain noin puolet vastaajista oli täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että laadunvarmistus toimintamalliin on liitettävä

ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa. Lisäksi noin joka neljäs vastaaja oli asiasta jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä (kuvio 22).



**KUVIO 22. Ajoneuvotarkastajan ulkoinen työnseuranta.**

Kysymyksen (k 13) tunnusluvut (ka 3,28 kh 1,17) kertovat samansisältöisen kysymyksen (k 27) yhdenmukaisten tunnuslukujen kanssa (ka 3,42 kh 1,15) tukevan ulkoisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisen ajokokeita vastaanotettaessa, jääneen viimeiseksi vaihtoehdoksi laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettäväksi päätteittäjäksi.

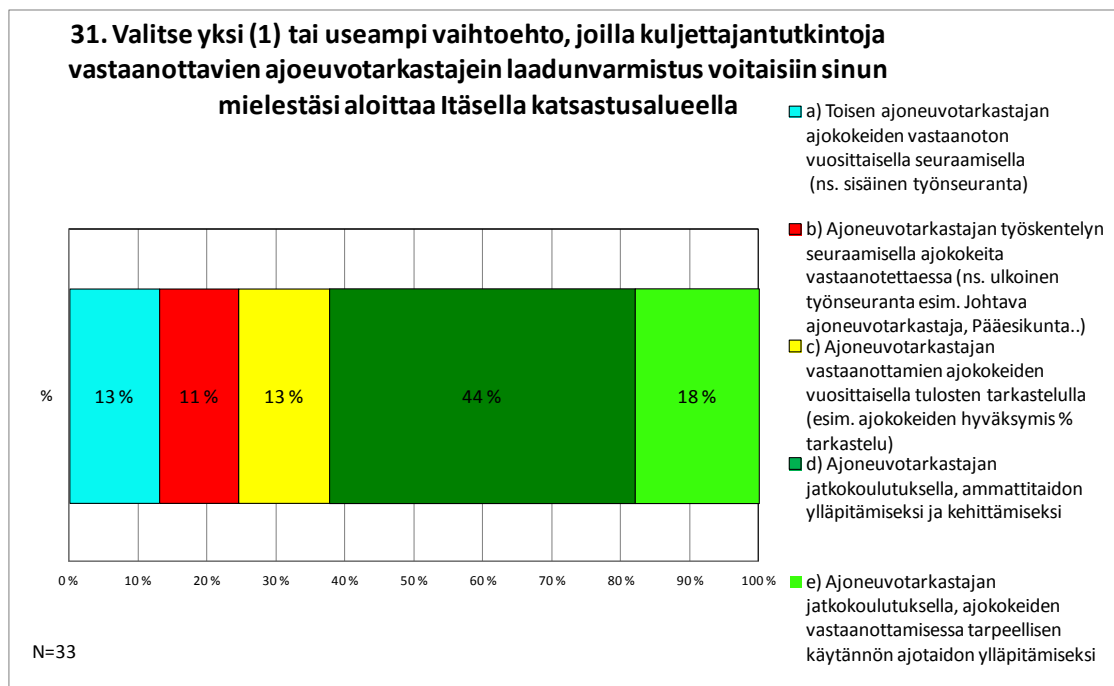
Kysymysten (k 14 ja k 15) tuloksista on pääteltävissä ulkoisen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisen soveltuvan laadunvarmistus toimintamalliin, kun työskentelyn seuraaminen tapahtuu tarpeeseen ja pidempään aikaperiodiin perustuen (kuvio 13). Ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan on määritetty laadunvarmistukseen liitettäväksi lisätekiäksi lain L 535/1998 7 e §:n 1 momentin mukaisesti. Kysymyksen (k 14) tutkimustulokset tukevat sen liittämistä laadunvarmistuksen toimintamalliin lisätekiäksi.

### 5.3 Laadunvarmistustoimintamallin käyttöönottoon liitettävät tekijät

Tutkimustulosten mukaan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamalliin kannattaa käyttöönottovaiheessa liittää seuraavia tekijöitä.

#### 1. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi

Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksen ammattitaidon ylläpitämisen ja kehittämisen kannalle kohdistui tutkimustuloksen (k 31) mukaan lähes puolet vastaajien laadunvarmistuksen aloittamisen mielipiteistä (kuvio 23).



**KUVIO 23. Laadunvarmistuksen aloitus Itäisellä katsastusalueella**

Lisäksi vastaajien antamaan palautteeseen kysymyksessä (k 32) sisältyi mm. seuraavia jatkokoulutusta kuvaavia kommentteja:

- *Jatkokoulutus olisi mielestäni looginen aloitus, jossa voitaisiin yhtenäistää käytäntöjä sekä "lobata" laadunvarmistusta tarkastajille. Mitään muuta ei mielestäni ole järkevää aloittaa ennen ko. jatkokoulutuksen järjestämistä*
- *Jatkokoulutusta tarvitsevat kaikki autontarkastajat tai ainakin kokeneempien vastaanottajien tiedon jakaminen olisi todella tärkeää*

- *Laadunvarmistus kannattaa mielestäni aloittaa nousujohteisella tavalla eli palanen kerrallaan käyttöön*
- *OTO-luonteisesti ajoneuvotarkastajan tehtävää hoitavan henkilön on mahdollista irrottautua varsinaisesta tehtävästään vain rajalliseen määrään jatkokoulutusta. Paras panos / tuotos suhde saadaan mielestäni luomalla selkeä painopiste kulloinkin toteutettavan jatkokoulutuksen sisältöön ja laajuuteen, eli ei pidä yrittää kerralla "kaikkia jäniksiä"*

Vastaajien antamat palautteet tukivat säännönmukaisesti ”jatkokoulutusnäkemystä” esimerkiksi yhtenäisten käytäntöjen sekä tasavertaisen arvioinnin kehittymisellä ja ammattitaidon ylläpidon paranemisella. (taulukko 4). Johtopäätöksenä tutkimustuloksista voidaan todeta jatkokoulutuksen ajoneuvotarkastajien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi olevan kaikkein tärkein yksittäinen laadunvarmistustoimintamallin päätekijöistä, jolla kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus itäisellä katsustusalueella kannattaa aloittaa. Lisäksi mitään muita laadunvarmistustoimintamalliin liittyviä tekijöitä ei välttämättä kannattaisi ottaa käyttöön, ennen kuin tämä jatkokoulutus on saatu aloitettua.

## ***2. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi***

Tutkimustulosten mukaan noin viidesosa vastaajien mielipiteistä kohdistui näkemykseen, että kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus voitaisiin aloittaa ajokokeiden vastaanottamisessa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ajoneuvotarkastajille järjestettävällä jatkokoulutuksella. (kuvio 23). Myös vastaajien antamassa palautteessa kysymyksessä (k 32) viitattiin ajoneuvotarkastajien käytännön ajotaidon ylläpitoon jatkokoulutuksen kautta seuraavasti:

- *Jatkokoulutustilaisuuksia ei ole ollut aiemmin*
- *Ajoneuvotarkastajalla tulee olla taito ajaa itsekin ajoneuvoja, joiden ajokokeita hän ottaa vastaan*
- *Kaikilla autontarkastajilla ei ole esim. liikenneopettajataustaa tai ajokokemusta raskaalla kalustolla*

Tutkimustulokset tukevat ajoneuvotarkastajan jatkokoulutukseen osallistumista ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Johtopäätöksenä tutkimustuloksista on pääteltävissä ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksen ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi olevan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen aloittamisessa toisena käyttöön otettavana päätekijänä.

### ***3. Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu sekä***

Tutkimustulosten mukaan noin kymmenesosa vastaajien laadunvarmistuksen käyttöönoton aloittamisen mielipiteistä (kuvio 23) oli ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelun kannalla (13 %). Lisäksi vastaajien antamissa palautteissa (k 32) viitattiin vuosittaiseen tulosten tarkasteluun seuraavasti:

- *Vuosittaisten tulosten tarkastaminen olisi kohtalaisen helppo tapa seurata toimintaa. Ei vaatisi, kuin kirjanpitovelvollisuuden jokaiselle tutkinnon vastaanottajalle*
- *% -tarkastelu antaa suoran palautteen omasta linjasta vs. yleinen ka, jos huomattavaa eroavaisuutta => MIKSI? Mitä teen toisin / väärin*
- *Tulosten tarkastelulla voidaan havaita koulutuksen puutteita ja syitä miksi ajokokeita ei saada hyväksytyksi läpi. Näiden perusteella koulutusta voidaan ohjata oikeaan suuntaan*

Tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajille suunnatun laadunvarmistustoimintamallin käyttöönoton aloittamista voitaisiin seuraavaksi jatkaa ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittaisella tarkastelulla, kun ajoneuvotarkastajille suunnattu jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi on saatu ensin aloitetuksi.

### ***4. Toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisella sisäinen seuraaminen***

Tutkimustulosten mukaan noin kymmenesosa vastaajien laadunvarmistuksen käyttöönoton aloittamisen mielipiteistä (kuvio 23) oli toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisella sisäinen seuraaminen kannalla (13 %). Vastaajien antamissa palautteissa (k 32) viitattiin toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisella sisäiseen seuraamiseen seuraavin kommentein:

- *Ehkä on parempi aloittaa koulutuksella ja vasta sen jälkeen alkaa seurata prosentteja ja tämän jälkeen työnseuranta*
- *Seuraamisella voidaan tarkastaa yhtenäisen linjan säilyminen PV:ssa ja kouluttaa siihen suuntaan jos havaitaan poikkeamia yhtenäisistä käytänteistä*
- *Yhdenmukaistaa "linjaa". Ei saa muodostua "vakipareja", jolloin tieto ei leviä*

Tutkimustulosten mukaan ajoneuvotarkastajille suunnatun laadunvarmistustoimintamallin käyttöönottoa voitaisiin jatkaa toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaan-

oton vuosittaisella sisäisellä, kun ajoneuvotarkastajille suunnattu jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi on saatu ensin aloitetuksi.

### **5. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa, eli ns. ulkoinen työnseuranta**

Tutkimustulosten mukaan vain noin kymmenesosa vastaajien laadunvarmistuksen käyttöönoton aloittamisen mielipiteistä kohdistui ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoisen seuraamiseen kannalle ajokokeita vastaanotettaessa. (kuviot 23). Samalla vastaajien antamissa palautteissa viitattiin ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoiseen seuraamiseen ajokokeita vastaanotettaessa seuraavalla kommentilla:

- *Mielestäni tarkastustoiminnan laadunvarmistamiseksi kaikki neljä vastaamaani vaihtoehtoa olisi sopivia. Ulkoista seuranta käytäisin ainoastaan jos havaittaisiin esim. poikkeavuutta hyväksymisprosenttien tarkastelussa. Hyväksymisprosenttien tarkastelu tulisi mielestäni toteuttaa niin, että vuoden päätteeksi tarkastajat toimittaisivat omista vuoden tutkinnoistaan koontelun alueen johtavalle tarkastajalle.*

Tutkimustulosten mukaan kaikkien edeltävien ajoneuvotarkastajille suunnattujen laadunvarmistuspäätökijöiden käyttöönoton ja aloittamisen jälkeen voitaisiin vastaajien näkemyksen mukaan viidentenä ja samalla viimeisenä aloittaa ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuranta ajokokeita vastaanotettaessa.

### **5.4 Uudet ongelma-alueet**

Tässä alaluvussa käsitellään tutkimuksessa esiin nousseita uusia ongelma-alueita.

#### **Laadunvarmistusprosessi**

Kuljettajatutkintotoiminnan laadunvarmistusta ollaan käyttöönottamassa itäisellä katsustusalueella, mutta tutkimuksen edetessä havaittiin kuljettajatutkintotoiminnan laadunvarmistusprosessin olevan tarkentamatta koko puolustusvoimissa. Edeltävän vuoksi olisi tärkeää pohtia ennen kuljettajatutkintotoiminnan laadunvarmistuksen laajamittaista käyttöönottoa valtakunnallisesti puolustusvoimien kuljettajatutkintotoiminnan laadunvarmistusprosessia ja prosessiin liittyviä vastuita.



## Perusteita vuosityösuunnitteluun

Tutkimusaineistoa analysoitaessa havaittiin laadunvarmistustoimintamallin käyttöönoton itäisellä katsastusalueella tuovan mukanaan kokonaan uuden elementin ajokokeita vastaanottavien ajoneuvotarkastajien työajan käytön suunnitteluun. Taulukoon 7 on koottu muuttuneiden säädösten vaatimuksista muotoutuvat vuosittaiset työpäivien tarpeet kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksessa itäisellä katsastusalueella.

**Taulukko 7. Laadunvarmistustoiminnan vuosittain ajantarve.**

Laadunvarmistustoiminnan ajantarve		
Itäisen katsastusalueen ajoneuvotarkastajat	Työpäiviä kpl / vuosi	
	N=1	N=26
1. Jatkokoulutus ammattitaito	2	52
2. Jatkokoulutus ajotaito	1	26
3. Tulosten tarkastelu ja kooste	1	26
4. Sisäinen seuranta	1	26
5. Ulkoinen seuranta	0,2	5,2
<b>Yhteensä</b>	<b>5,2</b>	<b>135,2</b>

Taulukosta 7 voidaan havaita yhtä ajoneuvotarkastajaa kohden tarvittavan keksimäärin 5 työpäivää vuodessa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen liittyen. Kun huomioidaan kaikki itäisen katsastusalueen 26 kuljettajantutkintoja vastaanottava ajoneuvotarkastajaa, työpäiviä kertyy vuositasolla noin 135 kpl. Laadunvarmistustoiminnan ajantarve on syytä huomioida itäisen katsastusalueen vuosityösuunnittelussa.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

Tämän tutkimuksen päätavoitteiksi asetettiin laadunvarmistuksen toimintamallin kehittäminen puolustusvoimien itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan sekä suosituksen antaminen laadunvarmistuksen toimintamallin käyttöönotolle itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan.

Tavoitteiden saavuttamiseksi tutustuttiin alan aiempiin läheisiin tutkimuksiin sekä alaa ohjaaviin säädöksiin, määräyksiin ja ohjeisiin. Seuraavaksi tehtiin Trafian asiantunti-

joille vapaamuotoinen avoin haastattelututkimus, jolla kartoitettiin kuljettajantutkinto-toiminnan laadunvarmistusilmiötä ja ilmiöön liittyviä eri tekijöitä. Tämän jälkeen suunniteltiin itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille sekä puolustusvoimien kuljettajantutkintoiminnan asiantuntijoille kvantitatiivien kyselytutkimus, jolla haettiin vastuksia seuraaviin kehittämiskysymyksiin:

- Mitkä kuljettajantutkintoiminnan laadunvarmistus- ja jatkokoulutustekijät soveltuvat liitettäväksi itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoiminnan laadunvarmistuksen toimintamalliin?
- Millä laadunvarmistustoimintamalliin tekijöillä kuljettajantutkintoiminnan laadunvarmistus suositellaan aloitettaviksi itäisellä katsastusalueella?

### **Laadunvarmistustoimintamalli itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan**

Tutkimustulosten mukaan itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoiminnan laadunvarmistustoimintamalliin soveltuvat päätekijät (1-5) ja lisätekijät ovat numeroidussa tärkeysjärjestyksessä seuraavat:

#### ***1. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi***

- jatkokoulutusta yhteensä vähintään neljän päivän ajan kahden vuoden jaksossa

#### ***2. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi***

- jatkokoulutusta vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksossa

#### ***3. Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu***

- henkilökohtaisten hyväksymisprosenttien seuraaminen
- hyväksymisprosenttien seuraaminen ajokorttiluokittain
- hyväksymisprosenttien seuraaminen joukko-osasto kohtaisesti eriteltyinä

#### ***4. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen, eli ns. sisäinen työnseuranta***

- toisen ajoneuvotarkastajan vuosittainen työskentelyn seuraaminen

- seuraaminen ”vieraalla” toimipisteellä
- siviilitutvon työskentelyn seuraaminen

**5. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanottaessa, eli ns. ulkoinen työnseuranta**

- kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan
- laatupoikkeamat — tiheämpi seuranta

Johtopäätöksenä tutkimuksen tuloksista kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamalliin soveltuu liitettäväksi kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain L 535/1998, 7e §:n 1 momentin laadunvarmistukseen sekä 7 f §:n 1 ja 2 momentin jatkokoulutukseen edellä numeroidut 5 päatekijää sekä päatekijöiden mukaiset 10 lisätekijää. Tutkimustulosten mukaan tärkein laadunvarmistuksen toimintamalliin liitettävä päatekijä oli ajoneuvotarkastajien jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi.

**Laadunvarmistustoimintamallin käyttöönotto itäisellä katsastusalueella**

Tutkimustulosten mukaan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamalliin käyttöönotto suositellaan aloitettavaksi itäisellä katsastusalueella seuraavasti:

**1. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi**

- aloitetaan laadunvarmistus järjestämällä johtavan ajoneuvotarkastajan johdolla vuoden 2013 aikana itäisen katsastusalueen ajoneuvotarkastajille jatkokoulutustilaisuus
- jatkokoulutusta järjestettävä vähintään neljän päivän ajan kahden vuoden jaksossa

**2. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi**

- aloitetaan, 1 kohdan jatkokoulutustilaisuuden jälkeen
- jatkokoulutusta jatkossa vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksossa

**3. Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu**

- aloitetaan 1 kohdan jatkokoulutustilaisuuden jälkeen
- jatkossa vuosittain

**4. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen, eli ns. sisäinen työnseuranta**

- aloitetaan 1 kohdan jatkokoulutustilaisuuden jälkeen
- jatkossa vuosittain

**5. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanottaessa, eli ns. ulkoinen työnseuranta**

- aloitetaan 1 kohdan jatkokoulutustilaisuuden jälkeen
- jatkossa kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan

Johtopäätöksenä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistustoimintamalliin käyttöönotosta, suositellaan se aloitettavaksi itäisellä katsastusalueella järjestettävällä jatkokoulutustilaisuudella ajoneuvotarkastajien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Muut laadunvarmistustoimintamalliin liitettävät päätekijät kohdissa 2-5 olisi suosituksen mukaan perusteltua ottaa käyttöön vasta, kun ajoneuvotarkastajille suunnattu jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi on saatu aloitetuksi ja kunkin päätekijän käyttöönotto on käsitelty 1 kohdan jatkokoulutustilaisuudessa.

## **7 POHDINTA**

Tämän opinnäytetyön taustalla oli Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY vaatimusten kansallinen täytäntöönpano. Direktiivin vaatimukset aiheuttivat osaltaan ajokorttilain L 386/2011 edellyttämien muutosten täytäntöönpanon kuljettajantutkinnon ajokokeessa ja kuljettajantutkintotoiminnassa sekä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain L 535/1998 muutosten täytäntöönpanon kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksessa ja jatkokoulutuksessa. Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistus ja jatkokoulutus määriteltiin uutena toimintana käyttöönotettavaksi Puolustusministeriön asetuksella puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluista A 23/2013 samanaikaisesti edeltävän direktiivin sekä kansallisten säädösten muutosten myötä.

Direktiivin ja edeltävien säädösmuutoksista aiheutuvien toimenpiteiden yhteisenä tavoitteena todettiin olleen yleisen liikenneturvallisuuden parantamisen. Direktiivin liikenneturvallisuustavoitteet olivat lähtöisin vuoden 2001 EU:n toimintaohjelmasta, jonka päämääränä oli puolittaa tieliikenteessä kuolleiden määrä vuoteen 2010 mennessä.

Tutkimuksella saatiin kehitettyä laadunvarmistustoimintamalli, johon voidaan liittää muuttuneiden säädösten vaatimusten mukaiset viisi päätekijää ja kartoituksen mukaiset kymmenen lisätekijää. Edeltävän lisäksi annettiin suositus laadunvarmistustoimintamallin käyttöönotosta puolustusvoimien itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintotoimintaan, jonka mukaan pää- ja lisätekijöiden käyttöönotto suositellaan aloitettavaksi asteittain ajoneuvotarkastajien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi suunnatulla jatkokoulutuksella. Muut neljä päätekijää suositellaan käyttöönotettavaksi asteittain, kun kunkin päätekijän käyttöönotto on käsitelty jatkokoulutustilaisuuksissa.

### **Ehdotuksia**

Tutkimuksessa havaittiin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusprosessin olevan tarkentamatta koko puolustusvoimissa. Ennen kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen laajamittaista käyttöönottoa ehdotetaan toimenpiteenä määriteltäväksi valtakunnallisesti puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusprosessi. Prosessissa ehdotetaan määriteltäväksi vastuut jatkokoulutusten toteuttamisesta ja tulosten tarkastelusta sekä laadunvarmistamisen sisäisistä ja ulkoisista seurannoista.

Ajoneuvotarkastajien ammatintaidon sekä ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi järjestettävien jatkokoulutusten sisällöt ovat säädösten mukaan vapaasti määriteltävissä. Mainittujen jatkokoulutusten alueellisten järjestelyjen lisäksi ehdotetaan jatkokoulutuksia järjestettäväksi valtakunnallisesti keskitettynä sekä selvitettäväksi jatkokoulutusjärjestelyjen yhteistyömahdollisuudet.

Jatkokoulutusjärjestelyjä suunniteltaessa olisi tärkeää huomioida itäisen katsastusalueen ajoneuvotarkastajien nykyinen osaaminen sekä heidän tulevat osaamistarpeensa. Mainitun vuoksi itäiselle katsastusalueelle ehdotetaan tehtäväksi kuljettajantutkintoja vastaanottavien ajoneuvotarkastajien osaamiskartoitus, jonka perusteella olisi mahdol-

lista kohdentaa suunniteltavat jatkokoulutukset puolustusvoimien kannalta oleellisiin aiheisiin.

Tutkimuksessa havaittiin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen vaativan itäisellä katsastusalueella noin 135 työpäivää ajoneuvotarkastajien vuosittaisesta työajasta. Edeltävän vuoksi itäisen katsastusalueelle ehdotetaan tehtäväksi erillinen kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen ja jatkokoulutuksen vuosisuunnitelma vähintään vuodeksi kerrallaan eteenpäin, jossa on lisäksi huomioitu ajoneuvotarkastajien osaamiskartoituksen perusteella todetut jatkokoulutustarpeet.

Järjestettävissä jatkokoulutustilaisuuksissa sekä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen jatkokehittämisessä ehdotetaan lisäksi huomioitavaksi seuraavat tutkimustuloksista johdetut liikenneturvallisuuden parantamisehdotukset, joiden mukaan:

- kuljettajantutkinnossa tulisi nykyistä tiukemmin kiinnittää huomiota ajonopeuksiin ja kevyen liikenteen huomioon ottamiseen ajokokeen aikana
- vakionopeussäätimen käyttö tulisi osata ja sen käyttöä tulisi testata kuljettajantutkinnossa
- ajoneuvotarkastajien ajokorttiluokan korotuksia sekä ammatinpätevyyskoulutukseen osallistumisia tulee suosia – ammatintaidon sekä ajotaidon kehittämiseksi

Ajoneuvotarkastajan vuosittaisten ajokoetulosten tarkasteluun ehdotetaan käyttöön- otettavaksi ajokokeiden arviointeihin liittyvä Trafín ajokokeen arviointitaulukko E102 (liite 4). Puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ajokoe suoritetaan Trafín määräyksen (TRAFI/11079/03.04.03.00/2012) mukaisesti, joten ajokokeen arviointi ja merkinnät olisi käytäntöjen yhtenäistymisen vuoksi perusteltua tehdä samaiseen arviointitauluk- koon.

Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittaisen sisäinen seuraamiseen ehdotetaan käyt- töön otettavaksi lomakkeet jolla seurantaa suoritetaan. Seurannassa olisi yhtenäisyyden vuoksi perusteltua käyttää Trafín ajokokeen arviointitaulukkoja E102 (liite 4) sekä puolustusvoimien käyttöön modifioitua versiota Trafín palvelupisteen sisäisen seuran- nan lomakkeesta (liite 2).

## **Tutkimuksen luotettavuus**

Tutkimuksen luotettavuutta arvioidaan reliabiliteetilla ja pätevyyttä validiteetilla. Luotettavuus liittyy tieteellisen tutkimuksen toistettavuuden vaatimukseen ja validiteetti taas kertoo karkeasti ottaen systemaattisen virheen puuttumisesta.

Metsämuuronen (2003, 43) toteaa mittarin olevan reliaabelin, jos tutkimuksen vastaukset ovat eri mittauskerroilla melko samanlaisia. Seikat, jotka voisivat muuttaa reliabiliteettia, liittyvät muuttuneiden säädösten käytännön merkityksiin kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksessa. Jos tutkimus nyt toistettaisiin, vastaajat todennäköisesti tunnistaisivat paremmin puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistamiseen liittyviä tekijöitä ja pystyisivät hahmottamaan selkeämmin laadunvarmistustoimintaa ja siihen liittyviä kokonaistavoitteita. Toistetun tutkimuksen tulokset olisivat silti melko todennäköisesti samankaltaisia kuin nyt saadut tulokset.

Puutteellisen reliabiliteetin voi aiheuttaa myös satunnaisvirheet, joita ovat erilaiset mittaus- ja käsittelyvirheet. Tutkimusaineiston käsittelyvirheiden arvioitiin olleen vähäisiä, koska tiedonkeruu tutkimuksessa tapahtui puolustusvoimien sähköisen Net Jotos ohjelman välityksellä. Lisäksi kaikilla kyselyyn osallistuneilla oli aiempaa kokemusta vastaavalla ohjelmalla kyselyihin vastaamisesta, joten vastausvirheet olivat todennäköisesti hyvin vähäisiä.

Tulokset voivat myös olla sattumanvaraisia, jos otoskoko on kovin pieni tai otoksella on suuri kato (Heikkilä 2008, 30). Tutkimuksen otoskoko oli 43 ja kyselytutkimukseen vastasi 33 henkilöä, jolloin otoksen kato muodostui 25 %:iin. Otos tehtiin kokonaisotoksena ja se edusti hyvin tutkittavia kohderyhmiä: itäisen katsastusalueen kuljettajantutkintoja vastaanottavia ajoneuvotarkastajia sekä puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan ammattilaisia. Kyselyn sisältöä oli testattu etukäteen ja kyselytutkimuksesta lähetettiin ennakoilmoitus ennen varsinaista kyselyä. Lisäksi avointen kysymysten tulokset tukivat strukturoitujen kysymysten tuloksia ja kaikkiin kehittämiskysymyksiin saatiin vastaukset.

Objektiivisuuskulmasta jokaiseen tutkimukseen liittyy tutkijan subjektiivisia valintoja, mutta tutkimustulokset eivät silti saa riippua tutkijasta. (Heikkilä 2005, 31). Tutkimuksen tekijä toimii työssään viranomaisorganisaatiossa, jonka käyttöön laadunvarmistustoimintamallia kehitettiin. Kehitettyllä laadunvarmistustoimintamallilla

haluttiin helpottaa itäisen katsastusalueen viranomaissektorin ja erityisesti johtavan ajoneuvotarkastajan tulevaa työskentelyä sekä lisäksi tuottaa tutkimusavusteista tietoa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen jatkokehityksen tueksi. Tutkimusongelman subjektiivinen läheisyys tutkijan päivittäiseen työskentelyyn liittyen voi aiheuttaa objektiiviseen näkökulman säilyttämisen ongelmia. Objektiivisuus ongelma tiedostettiin tutkimuksen alkuvaiheessa, jolloin sen vaikutusta tutkimuksen luotettavuuteen pystyttiin minimoimaan koko tutkimuksen etenemisen ajan.

Validius on osaltaan tutkimukseen tehdyn mittarin kykyä mitata täsmälleen, mitä se on tarkoitettu mittaamaan. Validiutta on hankala tarkastella jälkikäteen, koska validius on varmistettava etukäteen huolellisella suunnittelulla ja tarkoin harkitulla tiedonkeruulla. (Heikkilä 2005, 30.)

Tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivista menetelmää esikokeena, jolla saatiin selvitettyä aiemmin tutkimatonta kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusilmiötä ja siihen liittyviä tekijöitä. Tämän jälkeen käytettiin kvantitatiivista menetelmää laadunvarmistustoimintamallin kehittämiseen. Tutkimusmenetelmillä tuotettiin vastaukset kehittämiskysymyksiin, joten menetelmien ja menetelmiin liittyvien mittareiden valinnan voidaan katsoa olleen melko onnistuneita uutta ilmiötä kartoitettaessa sekä kehitettäessä uuden ilmiön mukaista laadunvarmistustoimintamallia.

Laadunvarmistustoimintamallin kehittämisessä olisi voitu käyttää myös kvalitatiivista avointa haastattelumenetelmää kvantitatiivisen kyselytutkimuksen sijasta. Tällöin tutkittaville olisi kerrottu etukäteen syvällisemmin laadunvarmistusilmiöstä ja sen jälkeen haettu mielipiteitä samoista laadunvarmistustekijöistä kuin nyt tehdyllä kvantitatiivisella kyselytutkimuksella. Etuna olisi ollut tiedon syvällisempi luonne, kun vastaajat olisivat pystyneet muodostamaan laadunvarmistuksesta laajemman kokonais kuvan.

Edellä mainitut toimenpiteet ovat parantaneet tutkimuksen validiteettia, mutta tulokset pätevät ainoastaan puolustusvoimissa ja ovat yleistettävissä kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen käyttöönotossa sekä jatkokehittämisessä pääosin itäisellä katsastusalueella. Kokonaisuutena tutkimuksen luotettavuus arvioidaan melko hyväksi, varsinkin kun huomioidaan tutkimuksen toteuttamisajan konteksti ennen tapahtuneita säädösmuutoksia.



### **Tutkimuksen hyödyntäminen**

Laadunvarmistustoimintamalli kehitettiin itäisen katsastusalueen kuljettajantutkinto-toimintaan ja sen sisältämien pää- sekä lisätekiöiden käyttöönottoon liittyvät suositukset ovat hyödynnettävissä käyttöönotettaessa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta muilla puolustusvoimien katsastusalueilla sekä koko puolustusvoimissa.

Laadunvarmistustoimintamallin kehittämisen lähtökohtana oli samalla tuottaa uutta tietoa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistukseen ja laadunvarmistusilmiöön liittyen, joten tutkimustuloksia on mahdollista hyödyntää myös puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusprosessin kehittämisessä.

Lisäksi tutkimus tehtiin Direktiivin 2006/126/EY kansallisesti 19.1.2013 sovellettavaksi tulleen liitteen IV mukaisesta laadunvarmistuksesta ja jatkokoulutuksesta. Mainitun direktiivin perustelukohdan 19 mukaan, komission olisi voitava mukauttaa liitteet I–VI tieteelliseen ja tekniseen kehitykseen, joten tutkimus toimii puolustusvoimien osalta tieteellisesti tuotetun uuden tiedon tuottajana kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta ja jatkokoulutuksesta.

### **Jatkotutkimus**

Puolustusvoimien tarve tiivistää yhteistyötä kuljettajantutkintopalvelujen hankinnoissa on tulevaisuudessa ilmeinen. Itäisen katsastusalueen kokemukset kuljettajantutkintopalvelujen hankinnoista Trafín sopimiskumppanilta ovat olleet positiivisia. Puolustusvoimien kuljettajantutkinnot keskittyvät C-, CE- ja D-ajokorttiluokkiin ja kuljettajantutkintotoiminnan jatkokoulutuksen sekä laadunvarmistuksen tarve tulee näissä ajokorttiluokissa lisääntymään.

Puolustusvoimien ja Trafín välillä olisi hyödyllistä selvittää synergiaedut C-, CE- ja D-ajokorttiluokkien kuljettajantutkintotoiminnan jatkokoulutusten järjestelyissä sekä laadunvarmistuksen kehittämisessä. Jatkotutkimukseksi ehdotetaan kuljettajantutkintotoiminnan jatkokoulutuksen sekä laadunvarmistuksen yhteistyömahdollisuuksien selvittämistä puolustusvoimien ja Trafín välillä.

**Lopuksi**

Tässä tutkimuksessa kehitetyllä laadunvarmistustoimintamallilla mahdollistetaan kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen käynnistäminen puolustusvoimien itäisellä katsastusalueella. Samalla on kuitenkin muistettava puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen tärkeä tavoite: tukea ajokokeita vastaanottavien ajoneuvotarkastajien ammatillista osaamista ja heidän ammatissa kehittymistään. Näin parannetaan sotilaskuljettajaoppilaiden oikeudenmukaista arviointia ja yhdenmukaistetaan puolustusvoimien kuljettajantutkintotoimintaa. Tämän jälkeen on mahdollista saavuttaa kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksen kehittämisen päätavoite: liikenneturvallisuuden parantaminen niin Puolustusvoimilla, Suomessa kuin myös osaltaan Euroopan Unionin alueella.

## LÄHTEET

A 5.5.2011/423. Ajokorttiasetus

A 18.1.2013/23. Puolustusministeriön asetus puolustusvoimien ajo-oikeuksista ja niihin liittyvästä koulutuksesta

L 6.6.2003/434. Hallintolaki

L 29.4.2011/386. Ajokorttilaki

Ammattiliikenteen kuolonkolarit ja niiden riskitekijät. Trafifin tutkimuksia ja selvityksiä 10/2011. Viitattu 10.1.2012. [Http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/4350f1323a319e4fd2c341912ccdb304/1652-Trafifin\\_julkaisuja\\_10\\_2011\\_Ammattiliikenteen\\_kuolonkolarit.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/4350f1323a319e4fd2c341912ccdb304/1652-Trafifin_julkaisuja_10_2011_Ammattiliikenteen_kuolonkolarit.pdf).

Anttila, P., 2005. Ilmaisu, teos, tekeminen ja tutkiva toiminta. Hamina: Akatiimi.

Aaltola, J., Valli, R. 2010. Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Uudistettu painos. Jyväskylä: PS-kustannus.

Euroopan parlamentti ja neuvosto. Direktiivi 2006/126/EY ajokorteista

Euroopan yhteisöjen komissio. Direktiivi 2000/56/EY yhteisön ajokortista annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta.

Euroopan yhteisöjen neuvosto. Direktiivi 91/439/ETY yhteisön ajokortista.

European Commission. 2003. Saving 20 000 lives on our roads. A shared responsibility. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Viitattu 20.3.2013. [Http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/rsap/rsap\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rsap/rsap_en.pdf).

Euroopan komissio, 12.8.2001, Valkoinen kirja, Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010. Viitattu 10.2.2013. [Http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_fi.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_fi.pdf).

HE 211/2010. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta..

Heikkilä, T. 2008. Tilastollinen tutkimus. 7 uud.p. Helsinki: Edita Prima.

Hirsijärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15 uud.p. Helsinki: Tammi.

Hirsijärvi, S. & Hurme H. 2001. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen opas. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja.

L 10.7.1998/535. Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä.

L 17.6.2011/706. Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.

Laadukas tutkintotoiminta. Käsikirja 19.8.2009 versio 1.3. AKE

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja. Työryhmän muistio 14.4.2009, 22/2009. III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano.

Luonnos puolustusvoimien asetukseksi puolustusvoimien ajo-oikeuksista ja niihin liittyvästä koulutuksesta. FI. PLM:2012–1805. 370/40.02.00/2012. Puolustusministeriön lausuntopyyntö.

OECD. (2002). Safety on roads. What's the vision? Road Transport Research Series. Paris: OECD.

Ojala, T., Ahlgren, P. Raskaan ajoneuvon kuljettajantutkinnon kehittäminen, Trafin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2008. Viitattu 10.2.2012. [Http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969263/31360c9e87f0fe8f7c9594e17f3fc6c2/1326AKE908Kuljettajanliikenneturvallisuusosaaminen.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969263/31360c9e87f0fe8f7c9594e17f3fc6c2/1326AKE908Kuljettajanliikenneturvallisuusosaaminen.pdf).

Opetus- ja kulttuuriministeriö. 17.2.2012/2012:4. Työryhmämuistioita ja selvityksiä. Puolustusvoimien liikenneopettajakoulutuksen kehittäminen.

Puolustusministeriön päätös 383/190.K, 29.6.1983. Ajoneuvotarkastajat

Trafi Määräys. 17.1.2013. TRAFI/11079/03.04.03.00/2012. Kuljettajantutkinnon ajokoe

Toikko, T., Rantanen, T. 2009. Tutkimuksellinen kehittämistoiminta. Tampereen Yliopistopaino Oy. Tampere

Vehmas, A., Ojala, T., Seimelä, K. Raskaan liikenteen onnettomuudet tutkijalautakunta-aineistossa – Riskit ja turvallisuusehdotukset, Liikenne- ja viestintäministeriön Lintu julkaisuja 2/2009. Viitattu 10.2.2012. [Http://www.lintu.info/RASLON.pdf](http://www.lintu.info/RASLON.pdf)

### **Puolustusvoimien säädökset, puolustusvoimien asiakirjahallintajärjestelmä**

PVHSM KULJETUS 001 - PETEKNTARKOS PUOLUSTUSVOIMIEN SOTILASAJONEUVOJEN AJO-OIKEUDET HJ6 21.1.2013

PVHSM KULJETUS 003 – PELOGOS PUOLUSTUSVOIMIEN LIIKENNETURVALLISUUSMÄÄRÄYS HE1211 7.4.2010

PVHSM KULJETUS 003 - PETEKNTAROS PUOLUSTUSVOIMIEN LIIKENNE- JA AJO-OPETTAJAT HF946 16.9.2009

PVHSM KULJETUS 004 - PETEKNTARKOS KULJETTAJAOPETUKSEN JA - KOULUTUKSEN AIHEET JA SISÄLTÖ HJ 9 21.1.2013

PVHSM KULJETUS 007 – PETEKNTAROS SOTILASAJONEUVOJEN  
KATSASTUKSET, VUOSITARKASTUS JA AJONEUVOTARKASTAJAT HF1194  
1.12.2009

### **Henkilöhaastattelut**

Tuomien, P. 2013. Johtava ajoneuvotarkastaja, Itä- Suomen Huoltorykmentin Esikunta Useita haastatteluja 2011 -2013.

## LIITTEET

## Liite 1. Ajokokeen vastaanottajan arviointilomakkeet



## Ajokokeen vastaanottajan arviointilomake

1.1.2011 VERSIO 3.0 XIS

Tutvo nimi:	Koeluokka:	Arvioinnin pvm:	Arvioija:
Tutvokoodi:	Kokeen tulos:	Vuosiarviointi:	<input type="checkbox"/>
Palvelupisteen koodi:	Kokeen osa-alue:	Erityisarviointi:	<input type="checkbox"/>
Maakunta:	Kokeen yrityskerta:	Arvioidun kokeen nro:	
	1. yrityskerta <input type="checkbox"/>		
	2. tai useampi <input type="checkbox"/>		

ohjeiden 5. luokkien 5.1-5.4 tavoitteet			
Tavoite: Luodaan edellytykset onnistuneelle ajokokeelle.			
1. Aikukeskustelu	5	4	3
1.1 asiakirjatarkistukset	5	4	3
1.2 kokeen tavoitteiden esittely	5	4	3
1.3 kokeen kulun esittely	5	4	3
	2	1	-
	-	-	-
kommentit			

Tavoite: Luodaan itsenäistä ja suunnitelmallista ajamista mittaavia tilanteita.			
2. Ajaminen	5	4	3
2.1 ajoneuvon valin. ja tekn. tark.	5	4	3
2.2 käsittelytehävät	5	4	3
2.3 ajo-ohjeiden antaminen	5	4	3
2.4 ajo-ohjeiden monipuolisuus	5	4	3
2.5 retin sisältö(dier)	5	4	3
2.6 retin monipuolisuus	5	4	3
2.7 ajoneuvon erityispiirteet (raskaat)	5	4	3
	2	1	-
	-	-	-
kommentit			

Tavoite: Asiakas ymmärtää omat heikot ja vahvat puolensa uutena kuljettajana.			
3. Loppukeskustelu	5	4	3
3.1 päätös	5	4	3
3.2 palaute	5	4	3
3.3 jatko	5	4	3
3.4 lomakkeiden käyttö	5	4	3
	2	1	-
	-	-	-
kommentit			

Tavoite: Asiakas pystyy näyttämään osaamisensa käsittelykokeessa.			
4. Käsittelykoe	5	4	3
4.1 alkukesustelu	5	4	3
4.2 toiminta kokeen aikana	5	4	3
4.3 loppukesustelu	5	4	3
	2	1	-
	-	-	-
kommentit			

## Aihesisällöt

### 1. Alkukeskustelu

- 1.1 henkilöiläisyys, opetuskortti, opetuslupa, E100, ajoneuvovaatimukset
- 1.2 tavoitteet: turvallisuus, sosiaalisuus, ekologisuus.
- 1.3 ajo-ohjeiden antaminen, kysymisen mahdollisuus, eksyminen ja väärään suuntaan ajaminen, keskustelu kokeen aikana, merkintöjen tekeminen, kokeen kesto.

### 2. Ajaminen

- 2.1 ajoneuvon valmistelu ja tekninen tarkastus liikenneturvallisuuden kannalta  
ajokoeuokat: A1, A, B (vrt. ajokoeohje)
- ajokoeuokat: BE, C1, C, D1, D1E, D, DE, C1E ja CE (vrt. ajokoeohje)
- 2.2 oikea määrä, oikea yhdistelmä, liikenneturvallisuuden huomiointi
- 2.3 oikea-aikaisuus, ymmärrettävyys
- 2.4 itsenäiset tehtävät, opasteet, vasen-oikea
- 2.5 direktiivin vaatimusten täytyminen  
(9 pääkohtaa 20 alakohdtaa, joista valinnaisia 7):  
5= 9 kohtaa, 4= 8 kohtaa, 3= 7 kohtaa, 2= 6 kohtaa, 1= 5 tai alle

### 1. liikkeellelähtö:

- pysäköinnin jälkeen
- liikenteessä pysähtymisen jälkeen
- ajoitella poistuminen

### 3. ajaminen mutkissa

- ajaminen mutkissa

### 5. suunnan muuttaminen

- vasemmalle
- oikealle
- kaistan vaihto

### 7. ohittaminen

- muun liikenteen ohittaminen (jos mahd.)
- esteiden (pys. auto) sivuuttaminen
- ohitukseksi tuleminen liikenteessä (til. mukaan)

### 2.6 liikennepäristön hyödyntäminen

- 2.7 miten huomioitiin (raskaat luokat)

### 3. Loppukeskustelu

- 3.1 kerotaan aluksi, perustuu kokonaisarvioon
- 3.2 hyy: päättökseen perustelu, vahvat ja heikot ominaisuudet itse- ja kokonaisarvioita hyödyntäen
- 3.3 hyy: ajo-oikeuden voimassaolo, ajokortin noutaminen, väli- ja II-vaihe hyy: lisäopetuksen määrä
- 3.4 E100, E101, E105, ohjeenmukaisuus, säisteys, selkeys, informatiivisuus

### 4. Käsittelykoe

- 4.1 kokeen esittely, mahdolliset tarkastukset, ohjeistus
- 4.2 turvallinen toiminta, arviointimahdollisuudet
- 4.3 päätös, päätökseen perustelu, palaute, jatko

### 8. Erityiset tiejärjestelyt (tilanteen mukaan)

- liikennepäristön
- tasonsiirtymät
- riviä pysäkit
- suojatiet
- ajo yläalajamäkiin

### 9. tarvittava varovaisuus

- ajoneuvosta noustessa

Ohjeenmukaisuus	<p><b>Päätävöille:</b></p> <p>Asiakas pystyy näyttämään osaamisensa ajokokeessa. Hän ymmärtää heikot ja vahvat puolensa uutena kuljettajana.</p> <p>Tavoite: Asiakasta kohdellaan oikeudenmukaisesti. Mittari: TUTVO toimii voimassaolevien ohjeiden ja säästöjen mukaisesti.</p>
Itsenäiseen toimintaan aktiivointi	<p><b>Päätävöille:</b></p> <p>Asiakas pystyy näyttämään osaamisensa ajokokeessa. Hän ymmärtää heikot ja vahvat puolensa uutena kuljettajana.</p> <p>Tavoite: Luodaan edellytykset onnistuneelle ajokokeelle. Mittari: TUTVO varmistaa asiakkaan ymmärtävän, mitä häneitä odotetaan ajokokeessa.</p> <p>Ajaminen</p> <p>Tavoite: Luodaan itsenäistä ja suunnitelmallista ajamista mittaavia tilanteita. Mittari: TUTVO hyödyntää olemassa olevia mahdollisuuksia.</p> <p>Loppukeskustelu</p> <p>Tavoite: Asiakas ymmärtää omat heikot ja vahvat puolensa uutena kuljettajana. Mittari: TUTVO varmistaa palauttekeskustelussa, että asiakas on ymmärtänyt omat heikot ja vahvat puolensa uutena kuljettajana.</p> <p>Tavoite: TUTVO:n ammattimainen toiminta edistää päätävöilleen saavuttamista. Mittari: Asenne ja motivaatio, tiedot ja taidot, asiakaspalvelu.</p>

## Arviointikriteerit

	Esimerkillinen 5	Erinomainen 4	Hyvä 3	Korjattava 2	Korjattava 1 valittomasti ohjeenvastaista
Ohjeenmukaisuus	ohjeenmukailta	ohjeenmukailta	ohjeenmukailta	puutteilla	ohjeenvastaista
Itsenäiseen toimintaan aktiivointi	kattavaa	ajollaista	satunnailta	valkeasti havaittavaa	-
Ammattimaisuus	kattavaa	ajollaista	satunnailta	valkeasti havaittavaa	-

## Liite 2. Ajokokeen vastaanottajan sisäisen työnseurannan lomakkeet



Sisäinen työnseuranta

1/1

### Palveluntuottajan suorittaman sisäisen työnseurannan arviointilomake

Maakunta:  
Palvelupiste:  
Palvelupisteen koodi:  
Ilmoittaja:  
Päivämäärä:

*Palautetaan osoitteeseen [tutvolaatu@trafi.fi](mailto:tutvolaatu@trafi.fi)*

*Tähän kirjataan sisäisessä työnseurannassa tehdyt havainnot ja kehittämiskohteet palvelupistekoh-  
teisesti.*

---

Ajokokeiden seuranta

Alkukeskustelu

Ajaminen

Loppukeskustelu

Kehittämiskohteet





## PALVELUPISTEEN SISÄINEN TYÖNSEURANTA

1/2011

Maakunta

Palvelupiste

Palvelupisteen koodi

Ilmoittaja

Pvm

1. ajokoe

2. ajokoe

3. ajokoe

4. ajokoe

Tutkimon  
vastaanottaja

Tutvo  
koodi

Ppiste  
koodi

pvm

luokka

Seurattu tutvo

Ppiste  
koodi

pvm

luokka

Seurattu tutvo

Ppiste  
koodi

pvm

luokka

Seurattu tutvo

Ppiste  
koodi

pvm

luokka

Seurattu tutvo

### Liite 3. Avoimet palautteet kysymyksissä 31–35

#### *Kysymys 32. Pyydän, että perustelisit vielä miksi valitsit edeltävän kysymyksen (31) vaihtoehdot*

Positiivisen kehittymiskulttuurin luomiseksi. Välttyttäisiin "käyttäys-mielikuvan synty-miseltä. Päästäisiin keskitetyksi kartalle miten ajokokeet sujuvat.

Laadunvarmistus kannattaa mielestäni aloittaa nousujohteisella tavalla eli palanen kerrallaan käyttöön.

Jatkokoulutus olisi mielestäni looginen aloitus, jossa voitaisiin yhtenäistää käytäntöjä sekä "lobata" laadunvarmistusta tarkastajille. Mitään muuta ei mielestäni ole järkevää aloittaa ennen ko. jatkokoulutuksen järjestämistä.

OTO-luonteisesti ajoneuvotarkastajan tehtävää hoitavan henkilön on mahdollista irrot-tautua varsinaisesta tehtävästään vain rajalliseen määrään jatkokoulutusta. Paras panos / tuotos suhde saadaan mielestäni luomalla selkeä painopiste kulloinkin toteutettavan jatkokoulutuksen sisältöön ja laajuuteen, eli ei pidä yrittää kerralla "kaikkia jäniksiä".

Tutkintotoiminnan alueellisen laadunvarmistuksen kannalta olisi mielestäni tehokkain tapa yhtenäistää toimintotapoja järjestämällä vuosittain esim. johtavan tarkastajan johdolla autontarkastajien neuvottelupäivät. Tilaisuudessa voitaisiin linjata esim. etu-käteen tulleita epäkohtia alueellisesti sekä sopia tutkintojärjestelyt esim. seuraavan vuoden osalta ainakin osittain. Lisäksi tilaisuudessa voitaisiin suunnitella mahdolliset työnseurannalliset toimet. Tilaisuus voisi sisältää myös ulkopuolisen luennoitsijan esim. ajovarmalta.

Mielestäni tarkastustoiminnan laadunvarmistamiseksi kaikki neljä vastaamaani vaih-toehto olisi sopivia. Ulkoista seurantaä käyttäisin ainoastaan jos havaittaisiin esim. poikkeavuutta hyväksymisprosenttien tarkastelussa. Hyväksymisprosenttien tarkastelu tulisi mielestäni toteuttaa niin, että vuoden päätteeksi tarkastajat toimittaisivat omista vuoden tutkinnoistaan koontelun alueen johtavalle tarkastajalle.

Ajoneuvotarkastajien koulutuspäivä, jolloin Johtava tarkastaja voi linjata asioita tar-peen mukaan

Kaikilla autontarkastajilla ei ole esim. liikenneopettajataustaa tai ajokokemusta ras-kaalla kalustolla

Jatkokoulutustilaisuuksia ei ole ollut aiemmin

Muuttuneet säädökset ja määräykset tulisivat tutvoille opetettua samalla tavoin ja linja olisi yhtenäinen

Jatkokoulutus: 1. Ajokokeen direktiivin vaatimusten täyttyminen 2. ajotaitoa ja ajota-paa koskevan arviointi. 3. Seuraavana vaiheena voidaan arvioida ajokokeen vastaanot-tajan toimintaa työn seurannalla.

Jos ko. toimintamallia aletaan kehittämään, pitää tarkastajat saada päivitettyä samalle viivalle.

Koulutus/tietojen päivittäminen on aina hyväksi.

Toteuttamalla tarkastajien jatkokoulutusta, samalla toteutuu myös nk. sisäinen valvonta. Jatkokoulutuksessa luodaan alueen tarkastajille toimintatapamallit, joita käyttämällä tarkastajien toiminta harmonisoituu alueella samanlaiseksi tarkastajasta riippumattomaksi. Negaationa yksilön toiminnanvapaus poistuu.

Ehkä on parempi aloittaa koulutuksella ja vasta sen jälkeen alkaa seurata prosentteja ja tämän jälkeen työnseuranta.

Valitulla vaihtoehdolla voidaan toteuttaa, tulosten vertailua lukuun ottamatta, kaikki edellä mainitut laadunvarmistusmenetelmät.

Ajoneuvotarkastajien jatkokouluttaminen on tärkeää koska ko. tehtävään ei ole koulutusta PV:ssä. Toimintatavat ja mallit on syytä kartoittaa ja selvittää, jotta voidaan luoda pohja siihen mistä lähdetään liikkeelle. Ns. hyvät mallit ja toimintatavat ensin sekä oma ammattitaito kohdalleen. Tämän jälkeen voidaan hakea oppia muista organisaatioista.

Johtotasolla organisaatiossamme ei ole päivittäisen työn käytännön kokemus sillä tasolla, että pystyisi riittävän tasokkaasti arvioimaan käytännön työn tekijän tekemää työtä ja siksi arviointi pitäisi tehdä toisen käytännön työtä tekevän toimesta sisäisesti. Toisaalta tulee aina muistaa, että PV:ssä töitä tekevät henkilöt ovat virkamiehiä eli virkavastuussa, joten siviilimallin Trafi/Ajovarma sopimusmalliin perustuva laadunvalvontajärjestelmä ei sovellu kovin helposti meidän organisaatioon. Jatkokoulutusta pitäisi ehdottomasti lisätä ja näissä tilaisuuksissa nimenomaan arvioida toisten käyttäjiä.

Seurannan perusteella voidaan todeta kentän osaaminen ja ammattitaidon kehittäminen ja yhtenäistäminen. Ajoneuvotarkastajalla tulee olla taito ajaa itsekin ajoneuvoja, joiden ajokokeita hän ottaa vastaan.

Mielestäni toisen henkilön näkemykset yms. ovat kaikissa aiheissa rakentavia. Kokeneemman tarkastajan oppi ok. Jatkokoulutus aina ok. PV:ssä tieto muutoksista asetuksissa yms. ei oikein tahdo valua alas. 2-3

Sisäinen työnseuranta tuntuisi luonnolliselta tavalta seurata ajoneuvotarkastajan työskentelyä. Vuosittaisten tulosten tarkastaminen olisi kohtalaisen helppo tapa seurata toimintaa. Ei vaatisi, kuin kirjanpitovelvollisuuden jokaiselle tutkinnon vastaanottajalle. Tosin tiedot voi kerätä myös luultavasti Ajotista, jos hylkäystiedot on sinne laitettu. Jatkokoulutusta tarvitsevat kaikki autontarkastajat tai ainakin kokeneempien vastaanottajien tiedon jakaminen olisi todella tärkeää.

Seuraamisella voidaan tarkastaa yhtenäisen linjan säilyminen PV:ssa ja kouluttaa siihen suuntaan jos havaitaan poikkeamia yhtenäisistä käytänteistä. Tulosten tarkastelulla voidaan havaita koulutuksen puutteita ja syitä miksi ajokokeita ei saada hyväksytyksi läpi. Näiden perusteella koulutusta voidaan ohjata oikeaan suuntaan.

Toisen henkilön suorittama arviointi ulkopuolisena, tai sitten esim. kumppanin henkilö, Ajovarma ym.

Yhdenmukaistaa "linjaa". Ei saa muodostua "vakipareja", jolloin tieto ei leviä. % - tarkastelu antaa suoran palautteen omasta linjasta vs. yleinen ka, jos huomattavaa eroavaisuutta => MIKSI? Mitä teen toisin/väärin. Jatkokoulutus on aina kannatettavaa. Kaipaisin itse linjaustyyppistä jatkokoulutusta; mitkä ajolinjat hyväksytään esim. "tässä" risteyksessä. Yhdenmukaistetaan "tuomion" perusteita.

Ensimmäisenä ottaisiin käyttöön tarkastusten tulosten seurannan ja sisäisen seurannan, sisäisellä seurannalla olisi mielestäni erittäin hyvä vaikutus tarkastajien "linjan" yhtenäistämiseksi. Jatkokoulutuksen ottaisiin käyttöön myös heti koska myös sillä olisi "linjaa" yhtenäistävä vaikutus, lisäksi määräyksiä on aina hyvä kerrata.

Keskitetty seuranta on parempi ja neutraalimpi vaihtoehto tarkastukselle. Jatkokoulutus ei koskaan ole huono tapa pysyä ajan "hermolla". Tulisi varmaan yhtenäisempi linjaus eri asioihin.

Luulisin, että tärkeintä olisi saada arvostelu yhteismitalliseksi. Liika tilastonäpertely ei ole kenenkään etu, selvät poikkeamat huomataan muutenkin. Koulutuskin on hyväksi, kun sitä ei tehdä ainoastaan siksi, että näyttäisi hyvältä - sisältö oikein, eikä liian työllistävällä tavalla. Monessa asiassa on ammuttu yli, sekä siviilissä että meillä - kärjistetty esimerkki: Vaaditaan AMK koulutus renkaanvaihtoon ja laatukoulutusta joka toinen viikko, silti jälki kamalaa.

Malli, josta on oikeasti hyötyä ammattitaidon kehittämisessä.

Resurssien puute

Osa tarkastajista on käynyt Ajoneuvontarkastajan kurssin ja valtaosa ei.

### ***Kysymys 33. Mitä positiivisia asioita koet laadunvarmistuksella saavutettavan?***

Ajokokelaiden tasavertaisempi arvostelu alueellisesti.

Tilaajana voimme seurata Toimittajiemme opetuksen tasoa ja ohjata sitä haluttuun suuntaan.

Yhdenmukaiset toimintatavat ja toimintakulttuuri.

1. yhtenäinen koulutus- ja vaatimustaso vastaanottajille 2. tiedot ja taidot pysyvät ajan tasaisina 3. kuljettajatutkintotoiminta kehitty

PV:ssä on tärkeä saada poikkeusoloihin tietyt kriteerit täyttävä aines. Se ei välttämättä vastaa sitä mitä siviilissä ajatellaan. Oppilaalla pitää olla mahdollisuus ottaa esille myös hylkäyksen syyt ja ne pitää pystyä perustelemaan ohjeistuksen mukaisesti. yms.

Tutkintojen vastaanottamisen linja tutvoille tulisi samanlaisena

Tutkintojen vastaanotosta tulee tasapuolisempaa

Taso pysyy hyvänä Eri ihmisillä eri näkemyksiä asioista ja tällä voidaan yhden mukaistaa toimintaa

Jatkokoulutukseen oikeita asioita

Todennäköisesti linjaerot vähentyisivät, tosin ei varmaan nytkään hirveästi eroja.

Tutkintojen yhdenmukaistaminen ja henkilöstön kehittyminen tehtävässään.

Yhtenäiset käytännöt

Yhtenäistäminen

Oman ammattitaidon kehittyminen

Yhtenäisemmän käytännön, samantasaisen arvostelu

Luulisi laadun parantuvat jos tekijöitten tekemisiä seurataan ja voidaan puuttua epäkohtiin jos niitä havaitaan.

Ehkä käytännön toimenpiteet kuljettajatutkinnoissa yhtenäistyvät.

Yhtenäistää perusteita

EOS

Ammattitaidon ylläpito ja parantaminen - Laadun parantaminen

Toimintatapamallit varmistavat homogeenisen toiminnan alueen sisälle, jolloin palvelua tilaavat käyttäjät tietävät millaista palvelua on odotettavissa ja miten palvelujen saamiseen tulee varautua.

Opetuksen tason varmistaminen.

Oman toiminnan kehittyminen, tulee "tukeva selkänöja". Yhdenmukaistaa hyväksymis-/hylkäyslinjaa.

Vastaanottajien "linjan" yhtenäistäminen. Ammattitaidon lisääminen. Samalla saataisiin oikeat vertailut eri koulutuskeskuksista ja läpimenoprosenteista.

Ainakin pyrkimys siihen, että käytännöt olisivat yhteneväisiä eri tarkastajien kesken ja miksei myös siviilitutkinnon vastaanottajien kanssa.

Tarkastajien välistä toimintaa saadaan yhtenäisemmäksi. Toimintamallit yhtenäistyvät. "mielivaltaiset" hylkäykset poistuvat Kaikki täyttävät kuljettajakorttiin riittävästi tietoja (perusteluja) hylkääntymisen syistä (palaute opettajalle ja seuraavalle tutvolle)

Kokelaat saavat tutkinnossa tasa-arvoisen ja yhtenäisen linjauksen mukaisen kohtelun TUTVO:sta riippumatta.

Yhtenäistetään käytäntöjä esim. eri joukko-osastojen välillä. Esimerkiksi käsittelytehtävä c-luokassa Itäinen vr. Läntinen katsastusalue.

***Kysymys 34. Mitkä ovat mielestäsi kuljettajatutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteet / kehittämistarpeet?***

Puolustusvoimien tulee jatkossakin pystyä käyttämään pv:n ns omia autontarkastajia Ajovarman rinnalla.

PV:n omat tarkastajat täytyy säilyttää, mutta tarkastajalla on mielestäni oltava liikenneopettaja kokemusta esim. 1v. Tehtävän oltava autokoulussa tehtävänä.

Suurin haaste on henkilöstön riittävyys ja ammattitaito. Molemmat ovat valitettavasti heikolla kantimella. Esimerkkinä tutkinnon vastaanottajan pätevyys saadaan pelkätään liikenneopettajakurssin suorituksen jälkeen, vaikkei suorita tutkintoja! MITÄ IHMETTÄ?????

Resurssit

Tutkintojen sirpaloituminen, eli aiemman "massamaisen" tutkintojen vastaanoton sijaan ajaudutaan entistä enemmän yksilöityihin tutkintoihin, vaikuttaa tarkastajien ajankäyttöön eli tarvitaan entistä enemmän tutkintopäiviä tai tarkastajan läsnäoloa.

Uuden ammattitaitoisen henkilöstön saaminen tarkastajan tehtäviin. Käytännön koke-  
mista ei kartu opetuksesta kuten ennen kumppanuusaikoja.

Henkilöstön käytettävyys.

Riittävän ajan ja resurssin hankkiminen tarkastajien kouluttamiseksi sekä toimintata-  
pamallin luomiseksi. Tarkastajia on koulutettava, jotta tutkittaviin kohdistuu saman-  
tasoiset osaamisvaatimukset hyväksynnöissä.

Haasteena omalla kohdalla ajanpuute, TUTVOilu on OTO -tehtävä. Muuten homma  
pyörii kohtuu hyvin, pientä säätöä tarvitaan kokoajan mutta se on normaalia, kun toi-  
mitaan ihmisten kanssa.

Vähenevät pv:n omat resurssit

Pitäisi olla vuosittain alueelliset TUTVO kehittämispalaveri jossa eri TUTVOT voisi-  
vat tuoda esiin havaintojaan ja mahdollisesti kokemiaan kehittämistarpeita. Keskuste-  
lun jälkeen johtava tarkastaja linjaisi kaikille saman toimintatavan.

Oppimisen haasteet, itseopiskelu

Tarkastajien ammattitaidon laajentaminen eri tutkintotoiminnan osa-alueille.

Onko tarpeen pitää rinnakkaista järjestelmää "siviilipuolen" kanssa C ja CE tutkin-  
noissa?

Kuljettajatuotannon laadun varmistaminen toimittaessa yhteistyössä palveluntoimitta-  
jien kanssa

En näe haasteita, mutta kehittäminen ei tietenkään ole huono asia.

Ei osaa sanoa...

***Kysymys 35. Mitä muuta vielä haluaisit sanoa laadunvarmistuksesta?***

Jos tuo tullessaan säännöllisen jatkokoulutuksen, on enemmän kuin tervetullutta.

Erittäin hyvä asia ja toivon pikaista käyttöönottoa.

On tätä jo odotettukin :)

Tarpeellinen osa kokonaisuutta. Työkalu toiminnan kehittämiseksi ja myöskin osaltaan peruste puolustusvoimien oman tarkastajatoiminnan ylläpitämiseksi.

Olisi kehitettävä Trafin tasolle.

Pakko toteuttaa vaikkei ole halua. Me ei olla lintukodissa!

Tarpeellinen

Erittäin tarpeellinen juttu, kehittymisen kannalta, toisen henkilön suorittama ulkopuolinen arviointi vie hommaa eteenpäin

Mielestäni ihan hyvä asia.

Loistava hanke. Kunhan ei vain muuttuisi liian raskaaksi järjestelmälle ja yksilöille (nuo ulkoiset- sekä sisäiset valvonnat ja useiden päivien koulutustilaisuudet). Koulutus on kuitenkin se oikea vaihtoehto.

Laadunvarmistus on hyvä asia, mutta mielestäni asiassa on edettävä lyhyin askelin, että laadunvarmistus ei ala "syömään" resursseja varsinaiselta tutkinnon vastaanotto-toiminnalta. Vaarana on, että varsinkin ota-tehtävään tarkastajan toimintaa tekeviltä alkaa joukko-osaston tehtävään osoittamat päivät loppumaan.

Ehdottomasti kehittämisen arvoinen asiakokonaisuus, kunhan vaatimuksilla ei "ammuta yli" eli ensin jatkokoulutus tarkastajille, jotta tutkittavien osaamisvaatimukset ovat samanlaiset kaikkialla, jonka jälkeen jatkokehityksessä huomio tilastojen kertomaan, jotta löydetään oikeat osa-alueet tulevan kehityksen tarpeille tai osataan ennakoita osaamisvajeita.

Kuljettajaopetuksen tilaajana meidän pitää pystyä jatkossakin sanomaan mitä halutaan ja tarkistamaan työn laatu.

Viittaaan kohtaan 32 ja olisi ehkä syytä perehtyä siihen miten muualla valtionhallinnon organisaatioissa nykyisin laadunvarmistus on järjestetty. Tulee mieleen miten esim. työsuojelutarkastajien tai ympäristötarkastajien taikka liikkuvan poliisin laadunvarmistus on hoidettu.

Onko ko. toimintamalli todella tarpeen??

Ei muuta sanottavaa.

**Liite 4. Ajokokeen arviointitaulukko E102**



**Ajokokeen arviointitaulukko**  
*Blankett för bedömning av körprovet*  
Luokat T, LT, B/96, BE,C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ja DE

Henkilötunnus Personbeteckning		Nimi Namn		Pvm Datum		Yrityskerta Försöksgång	Ajokoelulukka Körprovsklass	
<b>Ajokokeen uusinta Omtagande av körprov</b>								
€		<input type="checkbox"/> Käsittelykoe Hanteringsprov	<input type="checkbox"/> Lisäopetus Tilläggsundervisning	Ajokokeen vastaanottajan koodi Ex. Mott. kod				Ajokokeen vastaanottajan allekirjoitus Ex.mott.underskrift
<input type="checkbox"/> Ajokoe Körprov		<input type="checkbox"/> Hylätty Underkänt	<input type="checkbox"/> Hylätty Underkänt					
<b>Arvioinnin kohteet Bedömning</b>								
Ajoon valmistautuminen ja tekninen tarkastus Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet								
Käsittelykoe tai -tehtävä Hanteringsprov eller -uppgift								
Ajomatka								
<b>Ajamisen perustaidot Grundkunskap av körning</b>								
Ajoneuvon hallinta Fordonets hantering	Hakijan itsearvio Sokandes självbedömning		Ajokokeen vastaanottaja: kokonaisarvio, Ex. mottagare: samlade bedömning		Tehyö - Hyvä suoritus Tyhjä - Hyväksyttävä suoritus V - Virhe K - Konflikti			G - God presentation Oskriven - Godtagbar F - Fel K - Konflikt
	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	
Kevyen liikenteen huomiointi Hänsyn till lätt trafik								
Muun liikenteen huomiointi Hänsyn till övriga trafik								
Ennakointi Förutseende								
Oman tilin hallinta Hantering av egna läget								


Liikenteen turvallisuusvirasto, PL 320, 00101 Helsinki • www.trafi.fi • Y-tunnus 1031715-9  
Trafiksäkerhetsverket, PB 320, 00101 Helsingfors • www.trafi.fi • FO-nummer 1031715-9



**Liite 5. Kyselytutkimuksen tunnusluvut kysymyksissä 9 – 30**

Kysymys nro	Keskiarvon luottamusväli 95% varmuudella		Keskiarvo	Tyyppiarvo l. moodi	Mediaani	Keskiahajonta eli standardipoikkeama	Keskiarvon luottamusväli 95 %
9	3,65	3,32	3,48	4	4	1,15	0,17
10	3,64	3,27	3,45	2	4	1,28	0,19
11	3,82	3,51	3,67	4	4	1,08	0,16
12	3,98	3,66	3,82	4	4	1,07	0,16
13	3,45	3,11	3,28	4	4	1,17	0,17
14	4,05	3,77	3,91	4	4	0,98	0,14
15	4,31	4,06	4,18	4	4	0,85	0,12
16	4,04	3,78	3,91	4	4	0,88	0,13
17	4,02	3,74	3,88	4	4	0,96	0,14
18	3,99	3,71	3,85	4	4	0,97	0,14
19	2,42	2,08	2,25	2	2	1,14	0,17
20	4,60	4,37	4,48	5	5	0,80	0,12
21	3,47	3,14	3,30	4	4	1,13	0,17
22	3,93	3,63	3,78	4	4	1,04	0,15
23	4,33	4,09	4,21	4	4	0,82	0,12
24	3,32	2,98	3,15	4	3	1,18	0,17
25	4,04	3,77	3,91	4	4	0,93	0,14
26	3,74	3,41	3,58	4	4	1,12	0,16
27	3,59	3,26	3,42	4	4	1,15	0,17
28	3,88	3,58	3,73	4	4	1,01	0,15
29	4,45	4,28	4,36	4	4	0,60	0,09
30	4,30	4,06	4,18	4	4	0,81	0,12

## Liite 6. Kyselytutkimus



NetJotos

Puolustusvoimien kyselyjärjestelmä

**Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen**

**Taustakysymykset**

HUOM! Antamasi vastaukset käsitellään nimettömänä eivätkä yksittäisen vastaajan tiedot paljastu tutkimuksessa!

1. Toimin ajoneuvotarkastajana?

Päätoimisesti

Varsinaisten työtehtävieni ohella (oto)

En osaa sanoa
2. Kuulun seuraavaan henkilöstöryhmään

Erikoisupseerit

Opistoupseerit

Joku muu
3. Minulla on ollut puolustusvoimien kuljettajantutkintojen vastaanotto-oikeudet ajoneuvotarkastajana?

yli 10 vuotta

6-10 vuotta

1-5 vuotta

alle 1 vuoden

0 vuotta
4. Olen vastaan ottanut puolustusvoimien kuljettajantutkintoja edeltävän KAHDEN VUODEN (2) aikana?

Yli 20 työpäivänä

11-20 työpäivänä

1-10 työpäivänä

0 työpäivänä
5. Ylläpitääkseni kuljettajantutkintojen vastaanotossa tarvittavaa ammattitaitoa, minun olisi mielestäni vastaanotettava KAHDEN VUODEN (2) periodeissa kuljettajantutkintoja

Yli 20 työpäivänä

11-20 työpäivänä

1-10 työpäivänä

0 työpäivää
6. Olen seurannut henkilökohtaisella kirjanpidolla vastaanottamieni puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia (esim. hyväksymisprosentteja)

Kyllä

En
7. Olen valmis jatkossa seuraamaan henkilökohtaisella kirjanpidolla vastaanottamieni puolustusvoimien kuljettajantutkintojen tuloksia (esim. hyväksymisprosentteja)

Kyllä

En
8. Onko laadunvarmistus kokonaisuutena mielestäsi tarpeellista kuljettajantutkintoja vastaanottaville ajoneuvotarkastajille?

Kyllä

Ei

En osaa sanoa

< Edellinen
Seuraava >



## Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen

## I. Ajokokeen vastaanottajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen eli ns. sisäinen työnseuranta

Laadunvarmistus toimintamalliin olisi mielestäni liitettävä toisen

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Siltä väliltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	En osaa sanoa
9. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn vuosittainen seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa "vieraila" toimipisteellä (esim. RUK:n tarkastaja seuraa KARPR:n ajokokeiden vastaanottoa)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Siviilijokokeen vastaanottajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa (puolustusvoimien hankkijassa ajokokeiden vastaanottopalvelun esim. Ajovarma Oy:ltä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

&lt; Edellinen

Seuraava &gt;



## Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen

## II. Ajokokeen vastaanottajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa eli ns. ulkoinen työnseuranta; esim. johtavan ajoneuvotarkastajan- / Pääesikunnan suorittamana &gt; Pääesikunta määrittelee suorittajan.

Laadunvarmistus toimintamalliin olisi mielestäni liitettävä ajoneuvotarkastajan työskentelyn ulkoinen seuraaminen

	Täysin erimieltä	Jokseenkin erimieltä	Siltä väliltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	En osaa sanoa
13. Ajokokeita vastaanotettaessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Ajokokeita vastaanotettaessa vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan (esim. 3 ajokoetta+palautekeskustelut)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15. Ajokokeita vastaanotettaessa, jos sisäisessä työnseurannassa havaitaan laatupoikkeamia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

&lt; Edellinen

Seuraava &gt;



## Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen

## III. Vastaanotettujen ajokokeiden tulosten vuosittainen tarkastelu

Laadunvarmistus toimintamalliin olisi mielestäni liitettävä vuosittainen hyväksymisprosenttien tarkastelu

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Siltä väliltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	En osaa sanoa
16. Ajokoetuloksista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17. Ajokoetuloksista ajokorttiluokittain eriteltynä (esim. C/CE)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18. Ajokoetuloksista joukko-osastokohtaisesti eriteltynä (KARPR, RUK, MAASK, PKARPR)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19. Ajokoetuloksista sukupuolittain eriteltynä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

&lt; Edellinen

Seuraava &gt;



## Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen

## IV. Jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi

Ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajoneuvotarkastajan olisi mielestäni

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Siltä väliltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	En osaa sanoa
20. Osallistuttava jatkokoulutukseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
21. Osallistuttava jatkokoulutukseen vuosittain	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
22. Osallistuttava jatkokoulutukseen yhteensä vähintään neljän päivän ajan kahden vuoden jaksoissa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## V. Jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi

Ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi ajoneuvotarkastajan olisi mielestäni

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Siltä väliltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	En osaa sanoa
23. Osallistuttava jatkokoulutukseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
24. Osallistuttava jatkokoulutukseen vuosittain	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
25. Osallistuttava jatkokoulutukseen yhteensä vähintään viiden päivän ajan viiden vuoden jaksoissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

&lt; Edellinen

Seuraava &gt;



## Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen

## YHTEENVETO

Mielestäni laadunvarmistus toimintamalliin voidaan liittää

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Siltä väliltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	En osaa sanoa
26. Sisäinen toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton seuraaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
27. Ulkoinen ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraaminen ajokokeita vastaanotettaessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
28. Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden vuosittainen tulosten tarkastelu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
29. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30. Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutus ajokokeiden vastaanotossa tarvittavan käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

&lt; Edellinen

Seuraava &gt;


**Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen**

31. Valitse yksi (1) tai useampi seuraavista vaihtoehdoista, joilla kuljettajantutkintoja vastaanottavien ajoneuvotarkastajien laadunvarmistus voitaisiin sinun mielestäsi aloittaa itäisellä katsastusalueella?

- Toisen ajoneuvotarkastajan ajokokeiden vastaanoton vuosittaisella seuraamisella (ns. sisäinen työnseuranta)
- Ajoneuvotarkastajan työskentelyn seuraamisella ajokokeita vastaanotettaessa (ns. ulkoinen työnseuranta esim. Johtava ajoneuvotarkastaja, Pääesikunta...)
- Ajoneuvotarkastajan vastaanottamien ajokokeiden vuosittaisella tulosten tarkastelulla (esim. ajokokeiden hyväksymis % tarkastelu)
- Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksella, ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi
- Ajoneuvotarkastajan jatkokoulutuksella, ajokokeiden vastaanottamisessa tarpeellisen käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi

32. Pyydän, että perustelisit vielä miksi valitsit edeltävän kysymyksen (31) vaihtoehdot

[< Edellinen](#)
[Seuraava >](#)

**Kyselyt / Laadunvarmistus toimintamallin kehittäminen**

Kerro lopuksi vapaa mielipiteesi puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnasta / kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistuksesta

33. Mitä positiivisia asioita koet laadunvarmistuksella saavutettavan ?

34. Mitkä ovat mielestäsi kuljettajantutkintotoiminnan tulevaisuuden haasteet / kehittämistarpeet?

35. Mitä muuta vielä haluaisit sanoa laadunvarmistuksesta?

