

P-DRIVE -AJOKYVYN ARVIOINTIMENETELMÄN KÄÄNTÄMINEN SUOMEN KIELELLE

Teorialähtöinen käsiteanalyysi ja käänösprosessi

Miina Korpi

Opinnäytetyö
Elokuu 2012

Toimintaterapian koulutusohjelma
Sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala





Tekijä(t) KORPI, Miina	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 24.08.2012
	Sivumäärä 45	Julkaisun kieli Suomi
	Luottamuksellisuus () saakka	Verkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi P-DRIVE -AJOKYVYN ARVIOINTIMENETELMÄN KÄÄNTÄMINEN SUOMEN KIELELLE, TEORIALÄHTÖINEN KÄSITEANALYYSI JA KÄÄNNÖSPROSESSI		
Koulutusohjelma Toimintaterapian koulutusohjelma		
Työn ohjaaja(t) LAUTAMO, Tiina		
Toimeksiantaja(t) VEHMASKOSKI, Kari		
Tiivistelmä <p>Kehittämistyön päätavoitteena on ollut kääntää P-Drive -ajokyvyn arviointimenetelmä suomen kielelle. Opinnäytetyö on osa RATTI (Ajosimulaattorilla elämystä ja esteettömyyttä arkeen – palvelukonsepti vapaa-ajan palveluihin) -hanketta, jonka puitteissa menetelmää tullaan esitestaamaan suomalaisilla asiakkaila. Käännöstyö toteutettiin teorialähtöisen käsiteanalyysin avulla. Opinnäytetyössä on käytetty toimintaterapian teorialähteitä käsitteiden määrittelyn ja analysoinnin pohjana. P-Drive -arviointimenetelmän menetelmäopas sekä arviointilomakkeet käännettiin alkuperäisen ruotsinkielisen materiaalin pohjalta suomeksi. Suomenkielistä P-Drive -arviointimenetelmää ovat tarkastelleet käännöstyöryhmä sekä menetelmän esitestaajat.</p> <p>Käsiteanalyysi tehtiin teorialähtöisesti. Ajokyky -käsitteen ymmärtämiseksi opinnäytetyössä esitellään ensiksi ajamista toimintana. Autolla ajon ja ajamistoiminnan merkityksiä käsitellään Inhimillisen toiminnan mallin (the Model of Human Occupation) kautta. Ajokyky on sanana käytössä yli tieteenalojen. Opinnäytetyössä sitä käytetään yläkäsitteenä niille toimintaedellytyksille, joita turvallinen ajaminen vaatii. P-Drive -ajokyvyn arviointi perustuu ajamisen havainnointiin. Opinnäytetyössä on luotu käsitetaulukko, jonka tarkoituksena on selvittää ajamistoimintaan liittyvien käsitteiden käyttöä. Taulukko ohjaa havainnoimalla tapahtuvaa ajokyvyn arviointia siinä esitetyn toiminnan käsitteellisen hierarkian kautta.</p> <p>Kääntäminen toteutettiin arviointimenetelmien käännösprosessia koskevia ohjeita soveltamalla. Käännöstyön tukena käytetyt suositukset esitetään opinnäytetyössä. Käännösprosessisuositusten mukaan pilotointi on tärkeä osa pätevää käännösprosessia. P-Drive -arviointimenetelmän käännös esitestataan RATTI -hankkeen pilottivaiheessa, jossa käännöksen pätevyyttä tutkitaan. Tämä lisää opinnäytetyön tuloksen eli käännetyn arviointimenetelmän validiteettia.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Ajokyky, ajaminen, P-Drive, arviointimenetelmän kääntäminen, toiminnan hierarkia, havainnointiin perustuva arviointi		
Muut tiedot Suomenkielinen P-Drive -arviointimenetelmä on salainen.		



Author(s) KORPI, Miina	Type of publication Bachelor's Thesis	Date 24082012
	Pages 45	Language Finnish
	Confidential () Until	Permission for web publication (X)
Title TRANSLATING THE P-DRIVE ASSESSMENT TOOL INTO FINNISH, A DEDUCTIVE CONCEPT ANALYSIS AND TRANSLATION PROCESS		
Degree Programme Degree Programme in Occupational Therapy		
Tutor(s) LAUTAMO, Tiina		
Assigned by VEHMASKOSKI, Kari		
Abstract <p>The topic of the bachelor's thesis is the assessment of driving ability. The object of this study was to translate the P-Drive assessment tool into Finnish. The thesis was conducted as a part of the RATTI (Experience and accessibility for everyday life with the help of a driving simulator- a service concept for free time services) -project. The Finnish translation on the assessment tool will be tested with Finnish clients within the project. To finish the translation, a deductive concept analysis was conducted. The definitions and analyses of the concepts and terms used in this thesis relied on the theory from the field of occupational therapy. The P-Drive manual and assessment forms were translated from the Swedish originals. The translated version was reviewed by a group of consultants and by the professionals participating in the future piloting.</p> <p>The concept analysis was done deductively. To understand the concept of assessing driving ability, driving as occupation was defined by using the Model of Human Occupation. Driving ability is discussed in multiple studies. In this bachelor's thesis the term was used to describe the prerequisites of safe driving. Assessment using P-Drive is based on assessing through observing the occupation (driving). In the bachelor's thesis a conceptual table of the hierarchical levels of occupation was made to clarify what to assess when observing and assessing an occupation.</p> <p>The translation of the assessment tool was also based on theories concerning the translation processes of assessment methods. The guidelines used are presented in the thesis. According to the guidelines, piloting the assessment tool is an important part of the translation process. The result of the bachelor's thesis, the Finnish version of P-Drive assessment tool, will become more valid after the piloting.</p>		
Keywords Driving Ability, Driving as an occupation, P-Drive, The hierarchical levels of occupation, Translation of an assessment tool, Observation as an assessment method		
Miscellaneous The Finnish version of P-Drive is confidential.		

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	3
2 OPINNÄYTETYÖN TAVOITE	4
3 AJAMINEN TOIMINTANA	5
4 P-DRIVE	9
5 AJOKYKY	10
5.1 Ajokyvyn määrittely	10
5.2 Ajokyvyn arviointia ohjaava lainsäädäntö	12
5.3 Ajokyvyn arviointi	15
5.3.1 Ajokiky P-Driven mukaan	17
5.3.2 Arviointi P-Drive -menetelmällä.....	18
6 ARVIOINTIMENETELMÄN KÄÄNNÖSPROSESSI	20
7 KÄSITEANALYYSI	24
8 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTTAMINEN	25
8.1 P-Drive -käännösprosessi	25
8.2 Käännöksen toteuttaminen.....	28
8.2.1 P-Driven käsitteiden analyysin toteutus.....	28
8.2.2 Suomenkieliset sanavalinnat	32
8.2.3 Kieliopilliset seikat.....	35
8.2.4 Kulttuuriset muutokset.....	36
8.3 P-Drive ja Trafín arviointiohjeet	37
9 POHDINTA JA YHTEENVETO	39
9.2 Luotettavuus.....	41
9.3 Loppusanat	42

KUVIOT

KUVIO 1. Ympäristö ja toiminnan tasot Kielhofneria (2008) mukaillen	6
KUVIO 2. Ajokyky on piilevä ominaisuus, joka tulee näkyväksi ympäristön vaikutuksenalaisena toimintana	12
KUVIO 3. Opinnäytetyö osana RATTI -hanketta	27
KUVIO 4. Esimerkki alkuperäisestä osoittimen pisteytysohjeesta ja sen suomennoksesta	34
KUVIO 5. Osoitinkuvausten suomenkieliset käsitteet ja sanamuodot	35

TAULUKOT

TAULUKKO 1. Havainnointiin perustuvan arvioinnin käsitetaulukko	30
---	----

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aihe on ajokyvyn arviointi. Opinnäytetyön tavoitteena on P-Drive -ajokyvyn arviointimenetelmän suomentaminen. Työ koostuu kahdesta osasta, jotka ovat:

1) Arviointimenetelmän käännöstyö

2) Ajokyvyn arviointia käsittelevä ja keskeisiä P-Drive -arviointimenetelmään liittyviä käsitteitä selvittävä raportointiosuus.

Autolla ajaminen on kognitiivisesti vaativa toimintakokonaisuus, joka vaatii muun muassa hyviä toiminnanohjauksen ja tarkkaavaisuuden kohdentamisen taitoja (Akila & Müller 2002, 18-21) sekä toimivaa havaintomotoriikkaa. Autolla ajaminen on myös keskeinen osatekijä monien ihmisten toiminnallisessa osallistumisessa. Näin ollen autolla ajamisen mahdollisuus on monille hyvin tärkeä osa elämää. Ajokyvyn heikentyminen voi vaarantaa sivullisten turvallisuuden liikenteessä ja johtaa onnettomuuksiin. Terveys vaikuttaa merkittävästi liikenteen turvallisuuteen ja väestön ikääntyminen osaltaan lisää tarvetta ajokyvyn arvioinnin monipuolistamiseen, kehittämiseen ja laajentamiseen (Tavoitteet todeksi, tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014, 2012, 17).

Ajokyvyn arviointi toteutuu Suomessa ja Jyväskylässä vaihtelevin ja erilaisin käytännöin eikä yhtenäistä toimintamallia ole. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tuoda näkyväksi toimintaterapian osaamista suomalaiseen ajokyvyn arviointiin. P-Drive -menetelmän kehittäjä on ruotsalainen toimintaterapian tohtori Ann-Helen Patomella ja P-Drive on ruotsinkielinen instrumentti, josta ei ole toistaiseksi olemassa muun kielisiä käännöksiä. Opinnäytetyössä käsitellään ajokyvyn arviointiin liittyviä käsitteitä teorialähtöisesti. P-Driven avulla tapahtuva arviointi on ajamisen arviointia liikenteessä tai ajosimulaattorissa ja se tehdään havainnoimalla ajajan toiminnan laatua. P-Drive -ajokyvyn arvioinnin toteuttajan suositellaan olevan toimintaterapeutti.

Arviointimenetelmän suomentaminen ja pilotointi ovat osa Tekes -rahoitteista RATTI -tutkimus- ja kehittämishanketta (RATTI – Ajosimulaattorilla elämystä ja esteettö-

myyttä arkeen n.d.). Hankkeen tutkimusorganisaationa toimii Jyväskylän ammatti-korkeakoulu yhteistyössä Kuntoutus Peurungan sekä yritysten RR Team Oy, Simrac Oy, Neuroarviot Oy ja Suomen Ajokykyarvioinnit Oy kanssa. Tutkimusyhteistyössä hankkeessa on lisäksi Jyväskylän Yliopiston Agora Center. RATTI hankkeen tavoitteena on kehittää toiminta- ja palvelumalli, jossa ajosimulaattorin avulla tuotetaan elämyksiä sekä lisätään arjen esteettömyyttä. (Mts.)

Opinnäytetyön aikana olen tuottanut hankkeen käyttöön suomenkielisen käännöksen P-Drive -arviointimenetelmästä. Käännöstyö on toteutunut teorialähtöisesti ja menetelmään tutustumisen myötä sekä yhteistyössä menetelmän kehittäjän kanssa. Opinnäytetyöprosessin tulos on ensimmäinen suomenkielinen versio P-Drive -ajokyvyn arviointivälineestä. Tavoitteena on ollut tehdä mahdollisimman laadukasta pohjatyötä kääntämisen suhteen, jotta RATTI -hankkeen puitteissa tehtävän sekä hankkeen jälkeen jatkuvan työn kautta validointiprosessi voitaisiin viedä asiallisesti loppuun. Käännöksen avulla tehtävän suomenkielisen P-Drive -arviointimenetelmän pilotoinnin tarkoituksena on tarkastella sitä, onnistuuko käännös mittaamaan samoja asioita kuin alkuperäinen menetelmä.

2 OPINNÄYTETYÖN TAVOITE

Opinnäytetyön tavoitteena on suomentaa havainnointiin perustuva P-Drive -ajokyvyn arviointimenetelmä. Projektiluonteisessa opinnäytetyössä ei välttämättä ole asetettua tutkimusongelmaa, sillä opinnäytetyöprosessin aikana valmistunut tuotos on sen tulos (Toljamo & Vuorijärvi 2007, 218). Tavoitteena on saada aikaiseksi kyseinen tuotos eli sisällöllisesti mahdollisimman paljon alkuperäistä materiaalia vastaava käännös. Lisäksi tavoitteena on selvittää ajokyvyn käsitettä toiminnan teorian kautta. Tarkoituksena on, että suomentamisprosessi olisi laadukas ja arviointimenetelmän suomenkielinen versio tulisi olemaan sisällöllisesti hyvin käännetty.

Tämä opinnäytetyö on ensimmäinen osa laadukasta arviointimenetelmän käännösprosessia, ja opinnäytetyön tuloksena syntyneen käännöksen pätevyyttä ja validiutta tutkitaan edelleen menetelmän pilotointivaiheessa. Käännös, joka tämän opinnäyte-

työn aikana on valmistunut, tulee siis olemaan käytettävissä myöhemmin ja sen voi myös työstää julkaistavaan muotoon, mikäli se osoittautuu aiheelliseksi. Tällöin pilotoinnin jälkeen olisi hyvä toteuttaa takaisinkäännös sekä tarkistuttaa se alkuperäisen arviointimenetelmän kirjoittajalla.

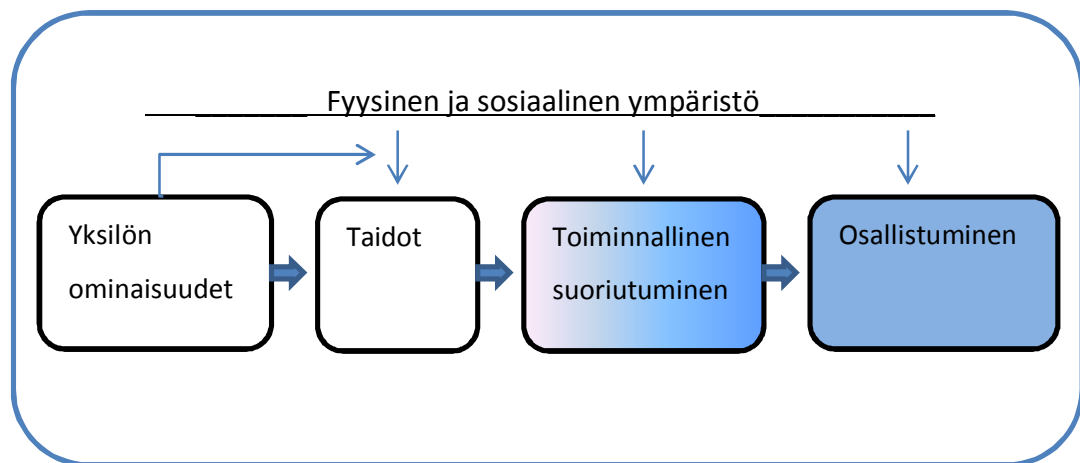
3 AJAMINEN TOIMINTANA

Opinnäytetyössä pohditaan ajamista käsitteenä. Autolla ajaminen ja sen mahdollisuus on monelle olennainen osa elämää ja ajaminen toimintana liittyy moniin elämän osa-alueisiin. Ajaminen ja autolla liikkuminen edellyttävät monenlaisia taitoja ja valmiuksia. Ajamiseen kykenevien tunnistaminen ajokykyä arvioidessa sekä heidän ajolupien jatkaminen on yhtä tärkeää kuin ajokyvottomien, liikennettä vaarantavien ajajien ajoluvan poistaminen asiallisin perustein. Koska kyseessä on merkittävä ja moneen asiaan vaikuttava toiminta – niin hyvässä kuin pahassa – on ajamisen oikeanlainen ja pätevä arviointi tärkeää. Jotta ajamista voitaisiin havainnoimalla arvioida, on tunnettava ajaminen toimintana. Seuraavassa käsitellään ajamista toimintaterapian ja kuntoutuksen näkökulmasta.

Inhimillisen toiminnan malli (Model of Human Occupation, MOHO) on toimintaterapian teoriamalli, jonka Gary Kielhofner on kehittänyt ohjaamaan toimintaterapeutin käytännön työtä. MOHO:ssa ihmisen toimintaa tarkastellaan kolmen alasysteemin: tahdon (volition), tottumuksen (habituation) sekä suorituskyvyn (performance capacity) dynaamisena prosessina. Tahto viittaa ihmisen motivaatioon toimia ja pitää sisällään arvot (values), mielenkiinnon kohteet (interests) sekä henkilökohtaisen vaikuttamisen (personal causation). (Kielhofner 2008, 12, käsitteiden suomennokset Hautala, Hämäläinen, Mäkelä & Rusi-Pyykönen 2011, 235.)

MOHO:n mukaan ihmisen toimintaan ja siihen motivoitumiseen vaikuttavat jokaisen yksilön omat tunteet ja ajatukset siitä, millainen toimija hän on, mikä hänelle on tärkeää, mihin hän kykenee ja mikä tuottaa hänelle mielihyvää. Tämän lisäksi yksilön toimintaa ohjaavat muun muassa tarpeet, kulttuuri sekä tärkeimpänä halu toimia. (Kielhofner 2008, 13, 34-35.) Kaikki toiminta tapahtuu aina kontekstissa, eli toiminta

on suuresti riippuvainen ympäristöstä. Ympäristö käsittää kaikki fyysisen ja sosiaalisen ympäristön tarjoamat mahdollisuudet tai rajoitteet. (Kielhofner 2008, 102-103.)



KUVIO 1. Ympäristö ja toiminnan tasot Kielhofneria (2008) mukaillen

MOHO:n mukaan toiminta (doing) näyttäytyy kolmella tasolla: toimintaa suorittava henkilö osallistuu johonkin (occupational participation), toimiessaan suorittaa useita erilaisia tehtäviä (tasks) ja niistä suoriutuakseen tarvitsee ja käyttää monenlaisia taitoja (skills). Tehtävien suorittamisesta voidaan käyttää käsitettä toiminnallinen suoriutuminen (occupational performance). (Kielhofner 2008, 104-105.) Taidot tulevat näkyviksi kahden elementin; toimijan yksilöllisten tekijöiden (tahtoon, tottumukseen ja suorituskyykyyn liittyvät) sekä ympäristötekijöiden vuorovaikutuksen tuloksena. (Kielhofner 2008, 103.), ks. kuvio 1.

Toiminnan kautta ihmiselle syntyy ja kehittyy toiminnallinen identiteetti (occupational identity), käsitys itsestä toimijana. Toiminnallinen identiteetti koostuu kykyä ja tehokkuutta koskevien omien käsitysten lisäksi siitä, mitkä asiat yksilö kokee kiinnostavina ja tärkeinä, minkälaisien roolien ja ihmissuhteiden puitteissa yksilö toimii, mitä tämän odotetaan tekevän ja siitä mitä itse ajattelee velvollisuudekseen tehdä. Toiminnallinen pätevyys (occupational competence) muodostuu identiteetin pohjalta toimimisen kautta ja näkyy ulkoisena toimintana ja osallistumisena. Tähän liittyvät esimerkiksi tyydytystä tuoviin toimintoihin osallistuminen sekä tavoitteiden ja arvojen mukaisiin toimiin ryhtyminen. Ajan kuluessa tapahtuu toiminnallista adaptaatiota

(occupational adaptation), joka tarkoittaa oman toiminnan mukautumista edellä mainittujen ominaisuuksien avulla, seurauksena koetuista ja eletyistä toiminnoista. (Kielhofner 2008, 106-107, Hautala ym. 2011, 246-248.)

Macdonald, Pellerito & Di Stefano ovat käyttäneet Model of Human Occupation -mallia määritelläkseen ajokyvyn ja liikkumisen arviointiin liittyviä, huomioonotettavia asioita (Macdonald, Pellerito & Di Stefano 2006, 6-7). Ajokykyyn liitettynä MOHO:n tarkoittama tahto voi esimerkiksi näkyä asiakkaan:

- uskomuksina ja näkemyksinä siitä, mitä ajaminen merkitsee, ajamisen aikaisessa riskinotossa sekä vastuuntunnossa turvallisuuden suhteen
- kiinnostuksena ajamiseen, ajamisesta saatavana tyydytyksen tunteena tai nautintona, ikätovereiden kanssa tapahtuvan vuorovaikutuksen aikaansaamina hyötyinä
- käsityksenä omasta roolistaan liikenteessä ja omista ajotaidoista (Macdonald, Pellerito & Di Stefano 2006, 6-7.)

MOHO:n tavat ja tottumukset voidaan nähdä toimintamalleina, jotka vaikuttavat siihen kuinka, miksi, milloin ja missä ihminen ajaa autolla tai missä tilanteissa tämä valitsee liikkumisen välineeksi julkiset kulkuneuvot. Elämän roolit saattavat vaikuttaa yksilön ajamisen tehtäviin, esimerkiksi vanhemman pariskunnan ollessa kyseessä saattaa mies olla se, jonka tehtäviin kuuluu autolla ajo. Myös työ vaikuttaa ajamiseen, joissakin ammateissa ajaminen on suuri osa ammatillista roolia. (Macdonald, Pellerito & Di Stefano 2006, 7.)

ICF eli International Classification of Functioning, Disability and Health on maailman terveysjärjestö WHO:n vuonna 2001 julkaisema, ihmisen toimintaedellytyksiä kuvaava luokitusjärjestelmä. ICF tarjoaa tavan luokitella ja koodata terveyteen ja toimintakykyyn liittyviä rajoitteita ja vajavuuksia sekä niiden tasoa. Ajaminen toimintana vaatii ajajalta tiettyä toimintakykyä. ICF-luokitus on nimennyt toimintakyvyn osatekijöiksi esimerkiksi kehon toiminnot ja ruumiin rakenteet. Näihin kuuluu luokituksen mukaan muun muassa mielentoiminnot, joista muun muassa orientoituminen aikaan ja paikkaan, korkeatasoiset kognitiiviset toiminnot (kuten ongelmanratkaisu) sekä ha-

vaintotoiminnot (erityisesti näköhavainnot) vaikuttavat autolla ajoon. Muita kehon toimintojen ajamiseen liittyviä pääluokkia ovat aistitoiminnot ja tuki- ja liikuntaelimestöön sekä liikkeisiin liittyvät toiminnot. Ruumiin rakenteisiin katsotaan kuuluvan muun muassa hermojärjestelmän sekä liikkeeseen liittyvät rakenteet. (ICF Toimintakyvyn, toimintarajoitteiden ja terveyden kansainvälinen luokitus 2004, 47-121.) MOHO:ssa puhutaan myös toimintakyvyn vaikuttavista kehon toiminnoista, jotka luonnollisesti vaikuttavat arjessa toimimiseen. Ne ovat kuitenkin vain osa toiminnallista suoriutumista, johon vaikuttavat kehollisten ominaisuuksien lisäksi mielen toiminnot ja kognitiiviset kyvyt sekä kaikkein merkittävimmin yksilön subjektiivinen kokemus siitä, miten nämä ominaisuudet vaikuttavat toimintakykyyn. (Kielhofner 2008, 18-20.)

Ajaminen ja liikkuminen kuuluvat IADL -toimintoihin (Instrumental Activities of Daily Living) ja toimintakyvyn heikkeneminen voi vaikeuttaa ajokykyä ja liikkumista yhteisössä (Macdonald, Pellerito & Di Stefano 2006, 7). Myös ICF -luokituksessa ajamiseen liittyvän toimintakyvyn voidaan nähdä vaikuttavan 'suoritus ja osallistuminen' - alueen luokista liikkumiseen sekä kotielämään. Liikkumisen alueella autolla ajaminen vaatii ensinnäkin asennon vaihtamisen ja ylläpitämisen kykyä (sillä autossa on pystytävä istumaan ja autoon meno vaatii muun muassa vartalon taivuttamista), käden ja käsivarren toimintakykyä sekä hienomotoriikkaa (esimerkiksi avaimia ja rattia käsitellessä), kävelemistä autolle ja tietenkin kulkuneuvon käyttämistaitoja. Kotielämään kuuluu luokituksen mukaisesti esimerkiksi ostosten kuljettaminen kotiin sekä muiden henkilöiden avustaminen liikkumisessa, kuten esimerkiksi perheenjäsenen vieminen kouluun ja sieltä hakeminen. Näistä tehtävistä kaikki saattavat joissakin perheissä vaatia auton käyttöä. (ICF Toimintakyvyn, toimintarajoitteiden ja terveyden kansainvälinen luokitus 2004, 137-146, 155-156.) Myös ympäristöllä on vaikutus yksilön liikkumiseen: ajamiseen liittyen *fyysinen ympäristö* sisältää esimerkiksi auton ja *sosiaalinen ympäristö* vuorovaikutuksen autossa matkustavien kanssa. Molemmissa voi olla joko ajamista helpottavia tai vaikeuttavia tekijöitä. (Macdonald, Pellerito & Di Stefano 2006, 7.)

Ajoluvan menettäminen heikentyneen ajokyvyn seurauksena vaikuttaa asiakkaan tehtäviin ja toimiin perheen tai yhteisön sisällä, oman liikkumisen mahdollisuuksiin ja tapoihin ja sitä myötä myös ajankäyttöön, rooleihin sekä ihmissuhteisiin ja käsitykseen itsestä. Näin laajasti ajateltuna autolla ajamisen mahdollisuuden voitaisiin näh-

dä vaikuttavan myös muun muassa perhesuhteisiin tai ikätovereiden kanssa ylläpidettäviin ihmissuhteisiin (ICF Toimintakyvyn, toimintarajoitteiden ja terveyden kansainvälinen luokitus 2004, 161). Autoa kulkemiseen ja sosiaaliseen osallistumiseen käyttäneen henkilön arkeen on aiemmin saattanut kuulua oman lapsen vieminen päiväkotiin tai vanhemman vieminen kauppaan ja sitä kautta heidän välilleen syntyneiden tapojen jatkaminen sekä ihmissuhteen ylläpitäminen. Ilman tätä keinoa henkilöiden väliset ihmissuhteet joudutaan määrittelemään uudelleen ja esimerkiksi rooli- ja valtasuhteet saattavat muuttua, jos toinen muuttuukin autettavaksi auttajan sijaan.

Toimintaterapeutin tehtävänä on auttaa asiakkaita toteuttamaan tehtäviä, joita he haluavat tai joita heidän täytyy tehdä täyttääkseen eri rooleihin liittyvät odotukset (Fisher 1998, 511). Tyydyttävä, roolien edellytysten mukainen eläminen ja tahtoesaan niiden muuttaminen liittyy pätevyyden tunteeseen, joka taas on vahvasti kyöksissä itsetuntoon. Sen, liittyvätkö roolit vapaa-aikaan, tuottavuuteen vai päivittäisiin toimintoihin, voidaan nähdä olevan yksilön omasta ajattelusta kiinni. (Trombly 1995, 961.) Autolla ajamisen kyky voi olla korvaamaton osa yksilön elämänaluetta tai edellytys tietyille toiminnalle. Ajokyky voi sairauden tai ikääntymisen myötä kyseenalaistua ja heikentyä, ja ajolupa voidaan menettää tahdosta riippumatta. On ehdottoman tärkeää, että yksilön elämään näin suuresti vaikuttavat päätökset tehdään pätevään ja tarkoituksenmukaiseen arviointiin perustuen (Patomella, Caneman, Kottorp & Tham 2004, 70).

4 P-DRIVE

P-Drive on ruotsalainen, standardoitu toimintaterapian arviointimenetelmä, jolla arvioidaan ajokykyä. P-Drive -arviointi perustuu ajamisen havainnointiin toimintana. Arvioinnin kohteena ovat ajamisen aikana havaittavat teot ja niiden laatu. P-Drive -arviointimenetelmän 27 osoitinta pisteytetään lomakkeelle ajosimulaattorissa tai todellisessa liikenteessä toteutetun ajokokeen jälkeen. Ajokokeessa asiakasta havainnoi toimintaterapeutti ja liikenteessä tapahtuvassa kokeessa autossa on mukana

myös ajo-opettaja, joka vastaa viime kädessä liikenneturvallisuudesta. Ajamisen aikana tehdään havaintoja asiakkaan toiminnasta, ja havainnot kirjataan ylös jotta pisteytys olisi helpompaa. Pisteytysohjeet löytyvät P-Drive -menetelmäoppaasta, mutta menetelmäkoulutus ennen arviointivälineen käyttöönottoa on tarpeen. (Patomella 2010, 3-12.)

P-Drive on alun perin kehitetty käytettäväksi ajokyvyn arviointiin Argus simulaattoris- sa, Tukholman Karoliinisessa Instituutissa (Patomella, Caneman, Kottorp & Tham 2004, 71). Myöhemmin menetelmää on testattu myös on road -eli liikenteessä ta- pahtuvissa arvioinneissa (Patomella, Tham, Johansson & Kottorp 2010). Opinnäyte- työn tuloksena käännettyä P-Drive - arviointimenetelmää on tarkoitus pilotoida eli esitestata RATTI -hankkeen puitteissa. Pilotointivaiheen arvioijat ovat toimintatera- peuttiopiskelijoita, toimintaterapeutteja sekä fysioterapeutteja. P-Drive - menetelmää on tutkittu muun muassa aivohalvauksen sairastaneiden sekä dementi- asta ja lievistä kognitiivisista häiriöistä kärsivien asiakkaiden ajokyvyn arvioinnin väli- neenä todellisessa liikenteessä (ks. Patomella, Tham, Johansson & Kottorp 2010). RATTI -hankkeen pilotointivaiheeseen pyritään rekrytoimaan ikääntyneitä asiakkaita. Tämän opinnäytetyön tuloksena käännettiin P-Drive versio 4, joka on on-road - arvioinnin menetelmäversio. P-Driven kehittäjä Patomella piti tätä versiota parhaim- pana vaihtoehtona käännöksen kohteeksi vaikka suomenkielisen käännöksen esites- taus tulee tapahtumaan ajosimulaattorilla, sillä se on viimeisin versio (Patomella 2012).

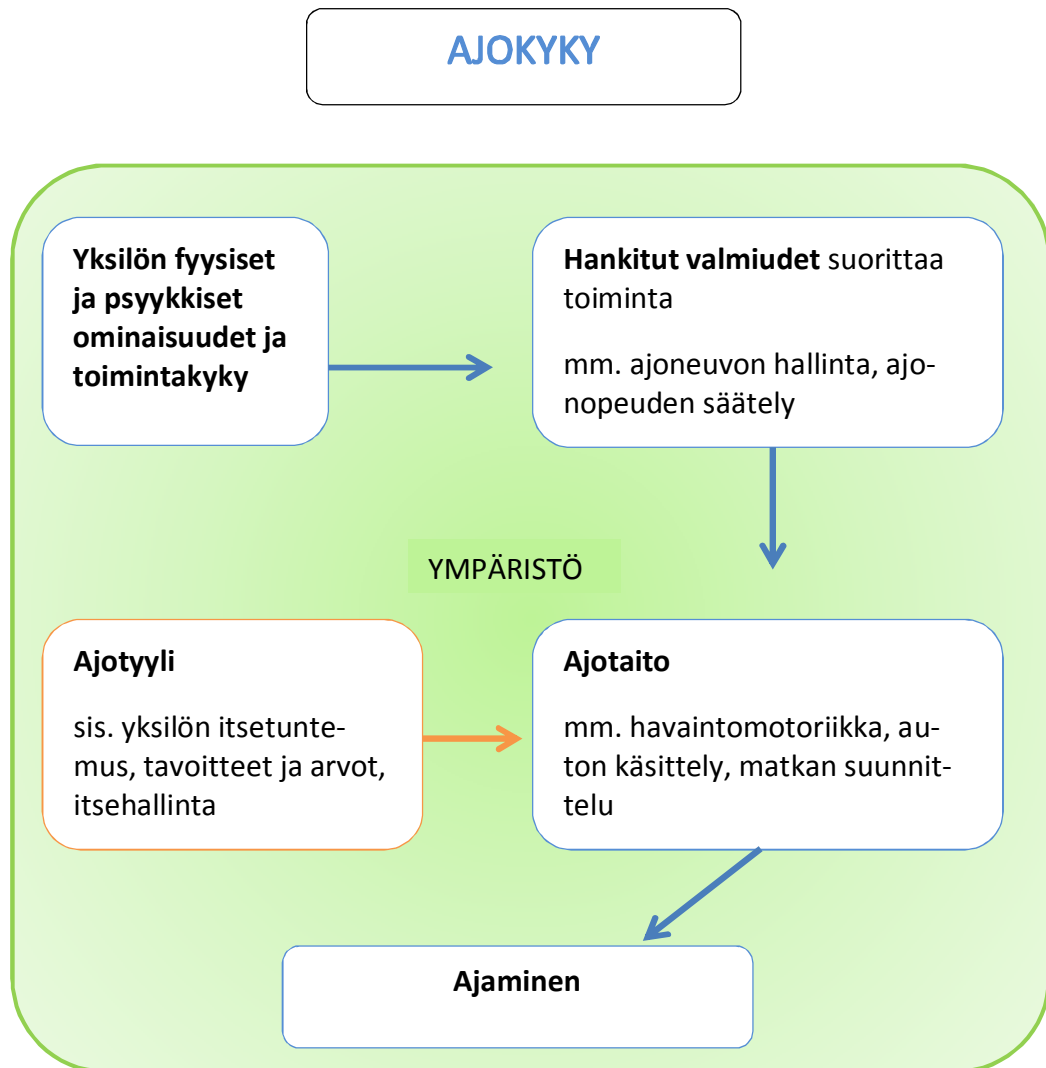
5 AJOKYKY

5.1 Ajokyvyn määrittely

Ajokyky on latentti eli piilevä ominaisuus, jota käytän yläkäsitteenä kuvaamaan tai- doista ja valmiuksista muodostuvaa ajamiseen vaadittavaa osaamista. Käsitteitä taito ja valmius käytetään yleisesti eri tieteenalojen yhteyksissä. Käsitteiden sisältöä ja merkitystä on tarkasteltu myös toimintaterapian näkökulmasta ja käsitteenmääritte- ly on myös osa tätä opinnäytetyötä (ks. luku 8.2.1 P-Drive käsitteiden analyysin to-

teutus). Liikennekäyttäytyminen ja ajotyyli ovat liikennelääketieteessä käytettyjä käsitteitä, ja ne voidaan nähdä osaksi ajokykyä. Kuviossa 2. tässä luvussa käytetyt käsitteet on järjestetty kuvaamaan ajokyvyn muodostumista lähteitä soveltaen. Kuvioon on lisätty ympäristön vaikutus, jolla toimintaterapian lähteiden mukaan on suuri merkitys toiminnalle (mm. Kielhofner 2008, 103).

Ajotaidot ovat niitä hankittuja valmiuksia, joita ajamiseen tarvitaan. Ajokyky käsittää lisäksi ajamiseen vaadittavat fyysiset ja psyykkiset edellytykset. (Iäkkäiden kuljettajien ajokyvyn arviointi liikenteessä 2005, 11.) Ajaminen koostuu ajotaidosta sekä ajotyylistä. Ajamisen tasoja ja ajamiseen vaadittavia taitoja on kuvattu toiminnallisen hierarkian mallilla teoksessa Liikennelääketiede (2002, 12). Siinä ajaminen lähtee operationaaliselta tasolta, johon kuuluu ajoneuvon hallinta. Operationaalsiin taitoihin kuuluu muun muassa ajonopeuden säätely. Seuraavaa tasoa kutsutaan taktiseksi tasoksi, joka on edellistä laajempi ja sisältää liikennetilanteiden hahmottamista ja hallintaa. Seuraavalla, strategisella tasolla ajaja tekee päätöksiä esimerkiksi siitä, missä tilanteissa, missä seurassa ja minkälaisia matkoja ajaa. Ylimmällä tasolla ovat elämän tavoitteet, itsetuntemus sekä itsehallinta, jotka yhdessä muiden taitojen kanssa vaikuttavat yksilön liikennekäyttäytymiseen. Rajalinin ja Keskinen (2002, 15) mukaan hyvään ajotaitoon kuuluvat auton käsittelytaidot, liikennetilanteiden hallinnan ja matkan suunnittelun taidot sekä riskien tunnistaminen kaikilla edellä mainitun hierarkian tasoilla. Lisäksi hyvällä ajajalla on tarkkaavaisuuden, havaitsemisen, ennakkoinnin sekä päätöksenteon taitoja. Heidän mukaansa realistinen käsitys omasta ajotaidosta lisää ajoturvallisuutta. (Rajalin & Keskinen 2002, 15.)



KUVIO 2. Ajokyky on piilevä ominaisuus, joka tulee näkyväksi ympäristön vaikutuksena toimintana

5.2 Ajokyvyn arviointia ohjaava lainsäädäntö

Suomessa ajo-oikeuksia valvoo poliisiviranomainen. Lainsäädännön puolelta ajo-oikeuksia määrittää viimeksi 29.4.2011 säädetty Ajokorttilaki (386/2011), joka pääosin on jo voimassa ja tulee lopullisesti kaikilta osin voimaan 19.1.2013. Kyseisestä

päivämäärästä eteenpäin myönnettävät ajokortit tulevat olemaan voimassa määräaikaaisesti 2-15 vuoden ajan, korkeintaan 70 ikävuoteen asti. Henkilöauton ajolupa on tammikuusta 2013 alkaen voimassa 15 vuotta kerrallaan 70 ikävuoteen saakka. Määräajan välein ei vaadita uutta tutkintoa tai ajo-opetusta, vaan ajokortin uusiminen tapahtuu hakemuksen kautta. Ennen 19.1.2013 myönnettyjen ajokorttien voimassaolo päättyy kortin merkinnästä riippumatta 18.1.2033. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, n.d.)

Ajo-oikeuden haltija eli henkilö, jolla on ajokortti, voidaan lain mukaan tarvittaessa asettaa ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon (§ 6). Alkuperäisessä ajokorttilaissa § 20 'Ajoterveydentilan ja ajokunnon valvonta' määrätään seuraavasti:

"Jos on syytä epäillä, ettei ajo-oikeuden haltija enää täytä ajokortin terveysvaatimuksia tai ettei hän terveydentilansa vuoksi enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä kuljettajan määräajassa toimittamaan lääkärin- tai erikoislääkärinlausunnon terveysvaatimusten täyttymisestä taikka todistuksen ajonäytteestä tai uudesta ajokokeesta..."

...Lääkärinlausunto on esitettävä, jos 70 vuotta täyttäneen ryhmän 1 ajokortin haltijan ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään viisi vuotta, 45 vuotta täyttäneen ryhmän 2 ajokortin haltijan ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään viisi vuotta ja 70 vuotta täyttäneen ryhmän 2 ajokortin haltijan ajokortin myöntämisestä on kulunut vähintään kaksi vuotta ja sen jälkeen mainituin määräajoin edellisen lausunnon esittämisestä. Lausunto on esitettävä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun esittämisvelvollisuus täyttyy."

§ 20 käsittelee ajo-oikeuteen vaikuttavana terveystekijänä mm. näköä, jonka tarkastaminen voi kuulua osaksi vaadittua lääkärinlausuntoa. § 21 mukaan lääkäri on ilmoitusvelvollinen poliisille, mikäli ajokortin haltijan terveydentila heikentyy pysyvästi, vaikuttaen ajoluvan hallintaa edellyttäviin terveysvaatimuksiin. Lääkäri voi ilmoituksen yhteydessä antaa suosituksen tarvittavista lisätoimenpiteistä, joilla ajokykyyn aiheutuvia vaikutuksia voitaisiin selvittää. Ilmoituksen tekävän lääkärin on kerrottava tästä velvollisuudestaan ja ilmoituksen tekemisestä potilaalle. Mikäli sairastuneen henkilön terveydentilaa koskevissa tutkimuksissa ei ilmene ajokykyyn vaikuttavia

tekijöitä ja henkilöauton ajokortti muutenkin on säilynyt, on se voimassa tavallisesti siis 70 ikävuoteen saakka. Tämän jälkeen lain § 22 mukaan ajokortti annetaan aina viideksi vuodeksi kerrallaan. Ajokortin voimassaolo määräytyy tuolloin lääkärinlausunnon perusteella. Edelleen § 27 tarkentaa, että

”Hakemukseen liitettävässä lääkärinlausunnossa on terveysvaatimusten täyttymistä arvioitaessa otettava erityisesti huomioon ikääntymisen vaikutukset ajoterveyteen ja terveysvaatimusten täyttymiseen.”

Ajokortti myönnetään kuljettajantutkinnon (tavallisesti ajokokeen ja teoriakokeen) perusteella ja ajokorttihakemuksesta. Poliisi voi myöhemmin vaatia uutta kuljettajantutkintoa seuraavan pykälän perusteella:

”56 §

Uuteen kuljettajantutkintoon määrääminen

*Poliisi voi määrätä kuljettajan uuteen kuljettajantutkintoon, jos hän moottori-
käyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan on toistuvasti syyllistynyt tieliikennelain
säännösten rikkomiseen ja tämän vuoksi tai muutoin on todennäköistä syytä
epäillä, ettei hän ole säilyttänyt ajotaitoaan.”*

Uuden ajokorttilain (386/2011) myötä Sosiaali- ja terveysministeriö on valmistellut uuden ajoterveysasetuksen, joka on tullut voimaan 30.11.2011. Asetuksessa säädetään lääkärin olevan velvollinen ajoterveyden arvioimiseen niin, että tämä huomioi ajoterveyden olevan kokonaisuus, johon vaikuttavat niin ajoterveyteen vaikuttavat sairaudet, vammat ja terveydentilan muutokset kuin niiden yhteisvaikutus. Ajoterveysasetuksessa ajoterveyteen vaikuttavat tekijät on lajiteltu sairausryhmittäin, lisäksi omina ryhminään on mainittu näkö- ja liikuntarajoitteet, alkoholiriippuvuus, lääkkeiden käyttö sekä huumeiden ja lääkkeiden väärinkäyttö. (Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä 2011.) 70 vuotta täyttäneen ajokortin haltijan on aina ajokorttia uusiessaan (5 vuoden välein) liitettävä uusimishakemukseen lääkärinlausunto. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, n.d.)

5.3 Ajokyvyn arviointi

Väestö ikääntyy ja ikääntyneen sukupolven liikkumistottumukset ovat yhä aktiivisempia. Ikääntynyt kuljettaja ei yleensä ole sen riskialttiimpi kuin terve ihminen. Vaikka normaalin ikääntymisen myötä tapahtuvat muutokset voivat vaikuttaa ajokkyyn, kompensoivat iäkkäät ajajat toimintaansa usein käyttäytymisen muutoksilla. Ikää merkittävämmiin ajokkyyn vaikuttavat ikääntymisen myötä yleistyvät sairaudet, ja niistäkin erityisesti toiminnanohjaukseen vaikuttavat sairaudet sekä muistihäiriöt. Ajokkyvyn arviointi on Suomessa painottunut lääketieteelliseen arvioon, ja harvemmin ajokokeeseen. Iäkkäiden kuljettajien arvioinnissa ei ole ollut käytössä standardoituja menetelmiä. (Peräaho & Keskinen 2005, 8-10.) Seuraavassa selvitetään ajokkyvyn arviointikäytäntöjä sekä toimintaterapian teoriapohjan kautta sitä, kuinka havainnollisella tavalla ajokkyvyn arviointi tulisi järjestää.

Suomessa ajokkykyä (ajoterveyttä) arvioidaan, kun henkilö hakee ajokorttia tai ajokortin haltija ajokortin uusimista. Ajokorttia haettaessa ajokkyky todistetaan hakemukseen liitettävällä lääkärintodistuksella. Muutoin potilasta hoitavan lääkärin on aina muun hoidon yhteydessä arvioitava myös ajoterveyttä ja tarvittaessa suositella potilaalle ajonäytettä tai ajokoetta. Lääkäri on veloitettu ilmoittamaan asiasta poliisille silloin, kun ajokkyvyn vaikuttavat terveystekijät ovat pysyviä. Tilapäisten ajoterveysvaikutusten suhteen ilmoitusvelvollisuutta ei siis ole. Tällöin potilaalle annetaan lääkärin toimesta suullinen sekä kirjallinen ajokielto-ohje määräajaksi sekä tehdään tästä merkintä potilastietoihin. Määräajan sisällä lääkärin tulee velvoittaa potilas myös uudelleenarviointiin. Poliisi voi ottaa kantaa ajokkyvyn arvioinnin tarpeeseen milloin vain. Ajo-oikeuskäsittelyn myötä poliisi voi määrätä ajokortin haltijan toimittamaan uuden lääkärintodistuksen tai suorittamaan ajokokeen. Voimassa olevan lääkärintodistuksen toimittamisesta huolehtii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja liikennetietojärjestelmää hallinnoi poliisi. (Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä, perustelumuuksio 2011.)

Ajokkykyä voidaan arvioida käytännön ajokokeessa liikenteessä (on-road) tai ajosimulaattorissa. Todellisessa liikenteessä ajokoe tulisi tehdä autokoulun autolla, jossa on opetuspolkimet. Ajamisen opettamisen lisäksi ajo-opettajan tulee olla asiakasryh-

mään perehtynyt. Ajo-opettaja vastaa liikenneturvallisuudesta, joten ajokoe voidaan suorittaa vaikka asiakkaalla ei olisi voimassa olevaa ajolupaa. Ajokokeen tulisi koostua maantie- ja taajama-ajosta ja olla riittävän pitkä (puolesta tunnista tuntiin). Ajosimulaattorissa ajokoe voidaan standardoida liikennetilanteiden suhteen. Simulaattorilla tapahtuva ajokoe voi olla pituudeltaan vain noin 20 minuuttia, jolloin ehditään arvioida muun muassa havainto- ja reaktiotoimintoja. Vireystilan ongelmia ei ehditä havaita näin lyhyessä ajossa. Ajosimulaattoriarviointeja voidaan tehdä osana muuta kliinistä arviointia henkilöille, joiden ajokyky on heikentynyt. Lääkärin tulee ottaa huomioon lääketieteelliset, ajokykyyn vaikuttavat sekä muut tiedossa olevat seikat lausuntoa tehdessään. (Ojala & Meriläinen 2002, 138-139.)

Teoksessa *Driver Rehabilitation and Community Mobility* (2006, 264) Di Stefano & Macdonald ovat määritelleet on-road -arvioinnin testiasetelmia: Arviointitilanteessa tulee ajaa standardoitu, ennalta määrätty reitti, joka on myös kirjattu selkeästi muistiin. Havaintoja tulisi kirjata ohjelmoidusti jo ajoreitin aikana, ja havainnointialueet tulee olla valmiiksi määritellyt. Ajotilanteessa asiakkaalle annettavat ajo-ohjeet ohjeistetaan kirjoittamaan ylös, jotta ne annettaisiin aina samalla tavoin. Arviointikohtien eli osoittimien arviointikriteerit olisi määriteltävä toiminnan tasolla sekä kirjattava selkeästi, kuten pisteytysohjeetkin. Pisteytys voi tapahtua esimerkiksi 5-kohtaisella asteikolla, ja pisteytykseen tulee pystyä merkitsemään, onko kyseistä kohtaa voitu arvioida vai ei. Arvioijien tulee olla menetelmään harjaantuneita. (Di Stefano & Macdonald 2006, 264.)

Suomessa käytössä oleva ajokoe on tarkoitettu mittaamaan hankittuja valmiuksia ja ajotaitoa, eli sitä, kuinka ajokorttia hakeva henkilö on oppinut ajamiseen vaadittavat taidot. Ajokykyarvioinnin ajokoe on siis periaatteessa kuljettajantutkinnon ajokoetta vastaava. Ajokokeiden vastaanottajia ei ole koulutettu arvioimaan varsinaista ajokykyä eli laajempaa kokonaisuutta, johon myös yksilön muut tekijät vaikuttavat. Käytännössä päätökset ajoluvan jatkamisesta eli ajokyvystä tehdään tämän ajokokeen, lyhyemmän ajonäytteen tai pelkästään lääkärintarkastuksen perusteella. Mikäli ajonäytteeseen tai ajokokeeseen päädytään, ei lääkärintarkastusta välttämättä edes tehdä ja silloin liikenneluvista vastaava poliisi tekee päätöksen ajokokeesta tai -näytteestä saamiensa tietojen perusteella. Suomessa ei ole olemassa ikääntyneille tai erityisryhmille suunnattua standardoitua ajokyvyn arviointimenetelmää. Kliiniset

arviointikäytännöt vaihtelevat suuresti Suomessa kuten muuallakin Euroopassa. (lääkäiden kuljettajien ajokyvyn arviointi liikenteessä 2005, 9-11.)

Autolla ajaminen liikenteessä on monimutkainen toiminta, johon liittyy myös loukkaantumisen tai hengenvaaran riski. Ajokyvyn arvioinnin ja ajoharjoittelun tulisikin perustua käytännössä testattuun teorianmalliin, joka tukee arvioijan kriittistä ajattelua sekä luotettavaa päätöksentekoa. Olemassa olevat teoriat perustuvat mm. neuro psykologiaan ja käyttäytymistieteiden tutkimuksiin ja ne tarjoavat syventävää tietoa ajamiseen vaikuttavista taidoista, ajamisen toiminnoista sekä siihen liittyvästä käyttäytymisestä. Myös ajokyvyn arviointimenetelmien ja niiden valinnan tulisi perustua luotettavaan teoriapohjiin. (Macdonald, Pellerito & Di Stefano 2006, 13-14.)

5.3.1 Ajokyky P-Driven mukaan

P-Drive -arviointimenetelmän tutkimusta koskevissa artikkeleissa ei tuoda julkiseksi menetelmän kehittämisen taustalla vaikuttavia teoriapohjia. Kuitenkin teorialähteiden tarkastelu sekä keskustelut menetelmän kehittäjän kanssa (Patomella 2012) osoittavat P-Driven käsitteiden olevan yhtenäisiä toimintaterapian teorioiden kanssa. Patomella käyttää tutkimusartikkeleissaan Michonin hierarkista mallia jäsentäessään ajamisen taitotasoja (Patomella 2008, 4).

Liikennelääketiede -teoksessa (Karkola, Müller & Ojala 2002) esitetyllä mallilla on yhteyksiä Michonin hierarkiseen malliin, joka käsitteellistää ajamiseen tarvittavia taitoja. Siinä ajamiseen liittyvä päätöksenteko on jaettu kolmeen tasoon: operationaaliseen, taktiseen ja strategiseen. Operationaalinen taso on myös Michonin mallissa alin taso, ja siihen kuuluvat tavalliset ajamiseen liittyvät teot kuten jarruttaminen ja ohjaaminen. Taktisella tasolla ovat ajajan päätökset esimerkiksi ajonopeuden ja ohittamisen suhteen. Strateginen taso on ylin taso, joka sisältää suunnitteluun liittyvät teot. Näitä ovat esimerkiksi ajotehtävän, kuten reitin, suunnittelu ja ajamisen ajankohdan sekä sääolosuhteiden huomiointi päätöksissä. (Marshall, Molnar, Manson-Hing, Blair ym. 2007, 99.) Kokeneilla ajajilla, jollaisia P-Drivellakin arvioidaan, operationaalisen, taktisen ja strategisen tason toiminnoista vastaava havaintomoto-

rinen kontrolli on pitkälti automatisoitunut. Pysyvämpiä toimintamalleja kehittyi myös ylimmän tason alueella, jolloin ajotyyli kehittyi tietynlaiseksi. (Rajalin & Keskinen 2002, 14-15.)

Michonin hierarkian taktisella tasolla ovat ne teot, joita tehdään autoa ajaessa. Operationaalisen tason teot ovat välittömiä ratkaisuja vaativia tekoja, joita ajajan täytyy tehdä ympäristön ja aistien tarjoamien viestien pohjalta. Strategisen tason päätöksenteko ajoittuu aikaan ennen varsinaista ajoa. Taktisen ja operationaalisen tason tehtävät perustuvat liikenneympäristön tarjoamiin loputtomiin ärsykeisiin (input). P-Driven osoittimet ovat taktisen ja operationaalisen tason päätöksentekoon liittyviä tekoja. Osoittimet perustuvat toiminnan analyysiin ajamisesta. Analyysin ja teorian kautta määriteltiin ongelmia, joita liikennetilanteissa saattaisi syntyä. Tekojen muotoon määritellyt osoittimet asetettiin menetelmän kehittämissivaiheessa oletettuun vaikeusjärjestykseen. P-Drivesta tehty tutkimus osoitti osoitinten mittaavan ajokykyä ja asettuvan oletusten mukaan järjestykseen, jossa tarkkaavaisuutta ja prosessitaitoja vaativat teot olivat muita vaikeampia ja auton ohjaamiseen liittyvät teot helpoimpia. Tämä järjestys on yhteydessä Michonin hierarkiaan. Esimerkiksi ajonopeuden säätely on haastava teko, joka sisältää taktisen tason päätöksentekoa. Helpoista osoittimista esimerkiksi poljinten käyttö on operationaalisen tason teko. (Patomella, Caneman, Kottorp & Tham 2004, 72-73.)

5.3.2 Arviointi P-Drive -menetelmällä

Liikenteessä tapahtuvia arviointeja edeltävät kliiniset arviointikäytännöt vaihtelevat laajuudeltaan sekä luonteeltaan. Ajokoetta ennen arvioidaan tavallisesti asiakkaan toimintakykyä sekä siihen vaikuttavia sensorisia, kognitiivisia ja motorisia valmiuksia. Kliiniset arviointimenetelmät eivät kuitenkaan useinkaan pysty vaadittavalla tarkkuudella selvittämään autolla ajamiseen vaikuttavia taitoja ja valmiuksia. (Di Stefano & Macdonald 2006, 255-256.) P-Driven avulla käsitys ajokyvystä saadaan havainnoimalla toimintaa mahdollisimman todellisissa olosuhteissa ja menetelmän kehittämisen taustalla on ollut ajatus, että pelkät kliiniset käytännöt eivät ole riittäviä arvioimaan asiakkaan todellista ajokykyä. (Patomella 2012.) P-Drive arvioinnissa ei arvioida tai

tulkita asiakkaan valmiuksia, vaan havainnoidaan näkyvää toimintaa eli autolla ajoa tietyssä tilanteessa. Ennen varsinaista ajokoetta asiakkaalla tulee olla mahdollisuus tottua siihen autoon tai ajosimulaattoriin, jolla arviointi tehdään. (Patomella 2010, 11.)

P-Drive -arviointi tulee toteuttaa niin, että toimintaterapeutti tekee havaintoja valmiiksi olemassa olevalle muistiinpanolomakkeelle autossa tai simulaattorin vieressä. Osoitinten arviointikriteerit sekä pisteytyskriteerit on määritelty P-Drive versio 4 -menetelmäoppaassa. Pisteytys tapahtuu neliportaisella asteikolla. Jokaiselle neljälle pisteelle on määritelty yleiset pisteytyskriteerit, lisäksi menetelmäoppaassa on annettu osoitinkohtaiset arviointiohjeet. Osoittimia on 27 kappaletta ja ne kuvaavat liikennetilanteita, jotka tulee sisällyttää ajokoereittiin, joka on joko ennalta määrätty ja ajo-opettajan kanssa yhdessä suunniteltu reitti kaupungissa ja sen lähiympäristössä tai ohjelmoitu reitti ajosimulaattorihjelmassa. P-Drive -arviointiosoitinten tulee olla arvioijalle tuttuja ja perehtymistä varmennetaan menetelmän kehittäjän pitämän koulutuksen avulla. Menetelmäoppaassa suositellaankin arvioijien (toimintaterapeutit) tekevän harjaantumisen vuoksi testiajokokeita kontrolliryhmän / kuvitteellisten asiakkaiden kanssa. (Patomella 2010, 12.)

Liikenteessä toteutettavan ajokyvyn arvioinnin menetelmän tulee olla luotettava ja tutkittu vähintään sisällön rakenteen suhteen, eli menetelmällä tulee olla hyvä rakennevaliditeetti (construct validity). Ensisijaisesti arviointimenetelmän tulee osoitustusti mitata niitä toiminnan tekijöitä, jotka olennaisimmin kuuluvat arvioitavaan asiaan. (Di Stefano & Macdonald 2006, 265.) P-Drive osoittimet muodostavat pysyvän skaalan ja se vaikuttaisi olevan asteikon sisällön suhteen validi (Patomella 2008, 33), eli osoittimilla saadaan selville arvioinnin kohteena olevan ominaisuuden, ajokyvyn, laatua. Hyviä ajajia P-Drive ei pysty erottelemaan, sillä se on rakennettu mittaamaan heikentyneitä ajokykyä (Patomella 2012).

6 ARVIOINTIMENETELMÄN KÄÄNNÖSPROSESSI

Havainnointimenetelmän kääntämisprosessiin ei tietoni mukaan ole olemassa yleisesti hyväksyttyä menetelmää tai suositusta. Toimintaterapeuttien käyttämien, kansainvälisten arviointimenetelmien siirtämisestä Suomeen on kirjoitettu *Toimintaterapeutti* -lehdessä 2/2012 ja artikkelin yhteydessä esitetään käännösprosessin malli (Kanelisto, Juntunen & Salminen 2012). Tämän mallin lisäksi olen soveltanut työssäni suositusta asiakkaan ilmoitukseen perustuvien arviointimenetelmien (patient reported outcomes measures) kulttuuriseen kääntämisprosessiin kuuluvista käytänteistä (Wild, Grove, Martin, Eremenco, McElroy, Verjee-Lorenz & Erikson 2005) sekä suositusta objektiiviseen arviointiin perustuvan, standardoidun arviointimenetelmän kulttuurisesta kääntämisestä (Schuster, Hahn & Ettlín 2010).

Toimintaterapian arviointimenetelmistä suuri osa on muualla kuin Suomessa kehitettyjä (Kanelisto, Juntunen & Salminen 2012) ja sen vuoksi Suomessa on tarve joko kehittää omia tai pätevästi kääntää kansainvälisiä arviointimenetelmiä. Kaneliston ym. (2012) mukaan ennen kansainvälisen arviointimenetelmän siirtämistä Suomeen on sen pätevyys ja luotettavuus tutkittava suomalaisessa kulttuurissa elävillä ihmisillä. Vaikka näin on joidenkin menetelmien kohdalla tehty, suomalaisilla toimintaterapeuteilla on käytössään paljon epävirallisia ja itse käännettyjä menetelmiä ja lomakkeita. Kielitaidon lisäksi käännösprosessiin tarvitaan teoreettiseen taustaan perehtymistä, muihin vastaaviin menetelmiin tutustumista sekä menetelmän kehittäjän lupa kääntämiseen ja käyttöönottoon. Kanelisto ym. kirjoittavat arviointimenetelmän pätevyyden ja luotettavuuden tulevan taustalla olevasta teoriapohjasta sekä menetelmän psykometristen ominaisuuksien tutkimuksista. Teoriatausta taas vaikuttaa keskeisesti menetelmän pätevyteen (validiteettiin), sillä se määrittelee arvioitavan kohteen. (Kanelisto, Juntunen & Salminen 2012, 3.) RATTI -hankkeen puitteissa Patomella onkin maininnut psykometristen ominaisuuksien uudelleen arvioimisen olevan suomenkielisen P-Driven suhteen tarpeen. (Patomella 2012.)

Kanelisto ja Salminen ovat Acquardoja ym. (2004) mukaillen kuvanneet käännösprosessimallin. Siinä esimerkkinä on toimintakyvyn itsearviointimenetelmän Suomessa toteutettu käännös- ja validointiprosessi. Mallissa käännöstyö lähtee liikkeelle kah-

desta olemassa olevasta lähdekieliversiosta, joista ensimmäisestä suomenkielisen käännöksen teki yksi ja toisesta kaksi kääntäjää. Kolme käännösversiota analysoitiin ja yhteensovitettiin, minkä jälkeen tulokseksi saatua versiota kommentoi asiantuntijaryhmä, jonka tehtävä mallin mukaan on saada aikaan konsensus käsitteiden vastineista sekä kohdekielisestä käännösversiosta. Seuraavat vaiheet olivat lomakkeen pilotointi, takaisinkäännös uudella kääntäjällä sekä lopuksi kielentarkistus sekä lomakkeen asemointiin ja ulkonäköön liittyvät päätökset. Kaikkien näiden vaiheiden jälkeen toteutettiin analyysiä ryhmässä ja tehtiin tarvittavat korjaukset. Viimeisen tarkastuksen jälkeen suomenkielinen versio oli valmis. Pilotoinnin tarkoituksena on artikkelissa mainitaan muun muassa arviointimenetelmän toimivuuden, ymmärrettävyyden sekä mahdollisten tulkintavaikeuksien arviointi. Pilotoinnin voi toteuttaa esimerkiksi pienen otoksen esitutkimusryhmällä. Validointiprosessissa voidaan toteuttaa takaisinkäännös, mutta se ei ole välttämätöntä mikäli käännöksen oikeellisuus varmistetaan muuten. Kaneliston ym. esimerkissä takaisinkäännöstä ei tarkastettu menetelmän kehittäjien toimesta, eikä vaiheista vaadittu tarkkoja raportteja. Takaisinkäännöksen ja kieliasun ynnä muun tarkistuksen voi toteuttaa esimerkiksi asiantuntijatyöryhmä, kielentarkastuksen teki esimerkkitapauksessa suomen kielen ammattilainen. (Kanelisto, Juntunen & Salminen 2012, 4-5.)

P-Drive -menetelmäoppaan käännösprosessissa käytettiin Kaneliston ja Salmisen kuvaaman prosessin mukaisesti työryhmää, jonka avulla tuotettiin suomenkielinen versio 1. Tekemäni käännösprosessi kattaa heidän kuvaamansa prosessimallin vaiheista vaiheet pilotointiin asti sillä erolla, että alkuperäinen menetelmä oli olemassa vain yhdellä kielellä ja että kääntäjiä oli vain yksi. Näin ollen yhteensovittamisen vaihetta ei ollut. Tein kuitenkin käännöksestä useampia versioita, joita tarkastin ja korjasin sekä palautteen että oman reflektoinnin perusteella. Tämän työn lopputuloksena syntyi ”versio 1” eli pilotointiin valmis suomenkielinen P-Drive. Kanelisto ym. (2012) selvittävät käännösprosessin jälkeen valmiin arviointimenetelmän vaativan tutkimusta kohdemaassa. Tuloksia voidaan tutkia tilastollisin menetelmin ja verrata alkuperäisestä, saman versioisesta menetelmästä saatuihin tutkimustuloksiin. (Kanelisto, Juntunen & Salminen 2012, 6.) Suomenkielisen P-Drive -arviointimenetelmän ensimmäisen version pilotointi ja sen jälkeen tapahtuva menetelmän käännöstyön

onnistumista eli pätevyyttä koskeva tutkimus ovat osa vuoden 2012 loppuun jatkuvaa RATTI -hanketta.

Wild ja työryhmä ovat esittäneet vastaavan suosituksen asiakkaan ilmoitukseen perustuvien arviointimenetelmien (patient reported outcomes measures) kulttuuriseen kääntämisprosessiin kuuluvista käytänteistä. Suosituksessa esitetään 10 vaihetta: valmistelut (preparation), kääntäminen (forward translation), sovittaminen (reconciliation), takaisinkäännös (back translation), takaisinkäännöksen tarkastaminen (back translation review), vertailu (harmonization), esitestaus/pilotointi (cognitive debriefing), esitestauksen läpikäynti ja päätelmät (review of cognitive debriefing results and finalization), oikoluku (proofreading) ja loppuraportti (final report). Suositus perustuu katsauksiin kyselylomakkeista, jotka täyttää potilas vain lomakkeessa näkemänsä perusteella. (Wild, Grove, Martin, Eremenco, McElroy, Verjee-Lorenz & Erikson 2005, 94) P-Drive -menetelmän käännöstyö ennen RATTI -hankkeen puitteissa tapahtuvaa pilotointia sisältää kaksi ensimmäistä tämän suosituksen kuvailemaa vaihetta sekä osittain viimeisen vaiheen, eli tämän loppuraportin jossa käsitellään ko. valmistelun ja kääntämisen vaiheita.

Ensimmäisessä vaiheessa tehdään valmisteluja käännösprosessille. Valmisteluvaiheessa on tärkeää hankkia luvat menetelmän käyttämiseen ja kääntämistyöhön, tarjota menetelmän kehittäjälle mahdollisuus osallistua prosessiin, työstää selitteitä menetelmässä käytettäville käsitteille sekä hankkia kohdekieltä puhuvia oikolukijoita. Näistä toimista huolehtiminen on Wild ym. työryhmän suosituksessa määritelty projektipäällikön tehtäväksi. (Wild ym. 2005, 98.) Opinnäytetyön aihetta minulle tarjottaessa lupa menetelmän kääntämiseen sekä pilotointikäyttöön oli jo saatu Ann-Helen Patomellalta. Hänen kanssaan oli myös sovittu koulutusyhteistyöstä. Käännösprosessissa apuna oli työryhmä joka kommentoi käännöstä eri vaiheissa ja teki ehdotuksia sen kehittämisestä. Menetelmässä käytettäviä käsitteitä selvitin teorialähteiden avulla ja siitä raportoin tässä opinnäytetyössä.

Toinen vaihe eli kääntäminen pitää sisällään kahden toisistaan erillisen käännöksen tuottamisen sekä käsitteiden selvittämisen työryhmän jäsenille ja mahdollisille muille kääntäjille, joita yleensä toivotaan olevan enemmän kuin yksi. (Wild ym. 2005, 99.) Yhtä käännöksen tekijää ja yhtä, muokattavaa käännösversiota perustelen sillä, että

P-Drivea pilotoivat arvioijat (kuten toimintaterapeutit tai toimintaterapeuttiopiskelijat) tulevat käymään läpi koulutuksen, jossa avataan käsitteitä ja ajattelumallia sekä opastetaan menetelmän käyttöön. Lisäksi tässä työssä kiinnitetään erityistä huomiota käsitteiden kääntämiseen ja opinnäytetyön raportointiosuuden kautta käännökseen saadaan sisällöllistä perehtyneisyyttä. Arviointimenetelmä tullaan testaamaan ja sen tuloksia tullaan analysoimaan sekä vertaamaan menetelmän kehittäjän saamiin tuloksiin P-Driven käytettävyydestä. Testauksen tavoitteena on varmistaa, mitaako käännetty P-Drive samaa asiaa kuin alkuperäinen P-Drive ja pysyykö osoittimien järjestys samana Suomessa kuin Ruotsissa, eli arvioiko se ajokykyä. Kahta käännöstä suositellaan, jotta välttyttäisiin tulokselta, jossa kääntäjän oma persoona ”kuuluu” liikaa (Wild ym. 2005, 99). Työryhmä sekä tulevat pilotoijat kommentoivat käännöstä ja saatujen kommenttien perusteella käännöstä muokattiin luettavaan, selkeään ja sujuvaan muotoon. Lisäksi P-Drive menetelmäopas lomakkeineen on kieleltään sekä rakenteeltaan jo valmiiksi asiapitoinen ja johdonmukainen ja käännöksessä mukailtiin tätä alkuperäistä versiota joten ei voida sanoa oman kirjoitustyylini paistavan käännetyistä P-Drive -menetelmäoppaasta läpi.

Myös Schuster, Hahn ja Ettl (2010) ovat laatineet suosituksen objektiiviseen arviointiin perustuvan, standardoidun arviointimenetelmän käännöksen tekemisestä. Tässä suosituksessa käännöstyö jaetaan kahdeksaan vaiheeseen ja kuten edellisessä mallissa, käännös ohjeistetaan tekemään kahtena kappaleena kahden aiheeseen perehtyneen kääntäjän toimesta (vaihe 1) ja sen jälkeen yhdistämään nämä käännökset (vaihe 2). Ensimmäisessä vaiheessa tehdään välttämättömät alueellisista tai kulttuurisista syistä aiheutuvat muutokset käännöksen sisältöön. Kolmannessa vaiheessa projektipäällikkö tai muu käyttäjäryhmään kuuluva henkilö tarkastaa ja oikolukee käännöksen. Vaiheessa neljä takaisinkäännöksen tekee henkilö, jolla alkuperäinen materiaali ei ole tuttu mutta ala on. Seuraavaksi menetelmän alkuperäinen kirjoittaja tarkastaa lopputuloksen kaikkine käännöksineen (vaihe 5), kohdekielinen käännös tarkastetaan ja muutetaan saatujen kommenttien pohjalta (vaihe 6), käännös testataan käytännössä kahden ammattilaisen toimesta muutaman asiakkaan kanssa (vaihe 7) ja vaiheessa 8 testataan ja arvioidaan käännöksen validiteettiä. Tutkimuksessa todetaan esimerkiksi kahden kääntäjän olevan laajalti tunnustettu oleellinen käännösprosessin osa, mutta kehoitetaan huomioimaan olemassa olevat resurssit sisällölli-

sesti validin, kulttuurisen käännöksen teossa. (Schuster, Hahn & Ettlín 2010, 1-6.) Opinnäytetyön resurssit ovat rajalliset. Kaiken kaikkiaan P-Driven käännöstyössä onnistuttiin kuitenkin soveltamaan kaikkien edellä esiteltyjen suositusten vaiheita ja sisältöjä hyvin ja kattavasti. Käännöstyön validiteettia on pyritty lisäämään asiantuntijoiden kommentteilla sekä jatkotoimiksi suunnitellulla pilotoinnin avulla tapahtuvalla vertailututkimuksella. Menetelmäopasta ja lomakkeita voidaan myös muokata pilotointivaiheen jälkeen kokeilusta saatavien käyttökokemusten ja tulosten perusteella.

7 KÄSITEANALYYSI

Kaikenlaiseen tutkimukselliseen työhön tarvitaan käsitteiden analysointia. Tutkimuksissa tulisi määritellä käytetyt käsitteet sekä niiden merkitykset, jotta niiden käytölle on perustelut. Käsiteanalyysi voidaan ymmärtää osana käsitetutkimusta tai omana tutkimusmenetelmänä, ja silloinkin sen määrittelyn tarkkuus vaihtelee. (Puusa 2008, 36.) Tässä opinnäytetyössä käsiteanalyysi perustuu teorialähteisiin, ja käsitteiden avaamisen eli analysoinnin avulla pyritään tekemään näkyväksi sitä toimintaterapian teoriataustaa, joka on ollut P-Drive arviointimenetelmän kehittämisen taustalla.

Deduktiivisessa eli teorialähtöisessä tutkimuksessa käsitteiden määrittely vaikuttaa oleellisesti tutkimuksen validiteettiin. Operationaalisen käsitteenmäärittelyn katsotaan olevan kyseessä olevien teoreettisten perusteiden kuvaaja. (Puusa 2008, 39.) Deduktiivisen analyysin teoreettisia käsitteitä ei luoda, vaan ne ovat jo tiedossa (Tuomi & Sarajärvi 2003, 116). Koko P-Driven käännösprosessi perustuu sekä toimintaterapian ja toiminnan analyysin teoriaan, että P-Drivesta löytyvään tutkimus- ja menetelmäaineistoon ja on siten deduktiivinen prosessi. Täsmällistä käsitteenmäärittelyä tai perusteellista käsiteanalyysia käsitekaavoineen ei opinnäytetyössä tehty, sillä opinnäytetyö on toteutettu ammattikorkeakoulun opinnäytetyön tekemiseen varattujen resurssien puitteissa ja pääasiallisena tavoitteena on ollut alustavan, pilotointitarkoitukseen sopivan käännöksen aikaansaaminen. Käsitteiden perusteellista analysointia tärkeämpää on myös ollut käsitteiden kielestä toiseen kääntäminen.

Havainnoimalla tapahtuvaan arviointiin liittyvistä toiminnan käsitteistä tein kuitenkin teorialähteisiin pohjaten käsitetaulukon perusteluineen, sillä kääntäminen vaatii lähdetekstin ja sen käsitteiden sisällöllistä tuntemusta.

8 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTTAMINEN

Opinnäytetyö toteutettiin käännoistyönä sekä raportointiosuutena. Opinnäytetyötä työstettiin talven 2011 sekä kevään 2012 aikana. Suomeksi käännetty P-Drive on ollut pilotointivaiheen toteuttajien käytössä kevästä 2012 lähtien. P-Drive on sen kehittäjän, Ann-Helen Patomellan luvalla käytössä RATTI -hankkeen työskentelyvaiheessa ja hänen luvallaan tekemääni epävirallista suomennosta voidaan käyttää myös pilotoinnissa. Tätä kääntämäni suomenkielistä versiota ei ole lupaa julkaista opinnäytetyön yhteydessä, sillä se on vasta käännoistyön ensimmäisessä vaiheessa oleva versio, jota tullaan tarvittaessa muokkaamaan pilotointivaiheen jälkeen eikä takaisinkäännoista ole toteutettu. Opinnäytetyön julkaistava osio on tämä raportointiosuus. P-Driven suomenkielinen versio jää toistaiseksi salaiseksi, pilotin ollessa kesken.

8.1 P-Drive -käännoisprosessi

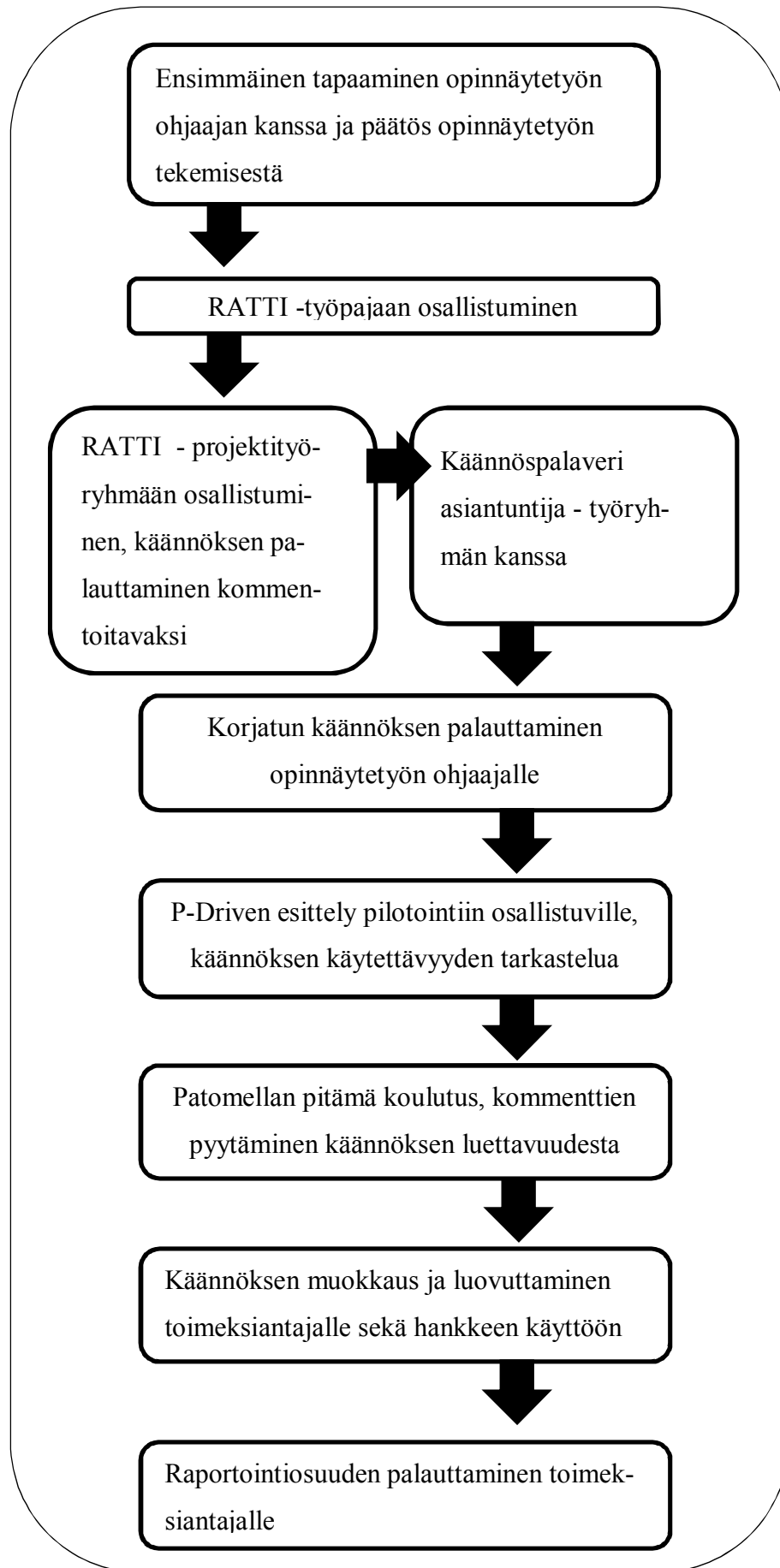
Käännoistyössä on tärkeää käsitteiden oikeellisuus, sisällön validiteetti sekä käännoistyön prosessin avaaminen. Käännoistyön tekeminen sopii opinnäytetyöksi, sillä luotettavan käännoksen tekemiseen kuluu aikaa. Tutkittujen arviointimenetelmien kääntäminen sisällöllisesti huolellisesti on suotavaa, jotta terapeuttien itse tekemiltä epävirallisilta ja suorilta suomennoksilta vältyttäisiin. Suomessa ei tietojeni mukaan ole olemassa toimintaterapian ajokyvyn arviointiin tarkoitettua strukturoitua, suomenkielistä havainnointimenetelmää.

Käännoisprosessi alkoi loppuvuodesta 2011, jolloin sain alkuperäisen P-Drive menetelmäoppaan lomakkeineen. Tutustuin materiaaliin ja aloin tekemään raakakäännoistä ruotsinkielisestä alkuperäisversiosta. Suomennos muokkaantui, kun menetelmä tuli tutuksi ja kokonaiskuva alkoi hahmottua. RATTI -hankkeeseen liittyen osallistuin

projektityöryhmän kokouksiin sekä koulutuksiin, joissa käydyt keskustelut selvensivät sitä, missä aikataulussa käännöstä toivotaan käyttövalmiiksi ja mitä tietoja minulta tarvitaan muiden ammattiryhmien toteuttamien vaiheiden etenemiseksi.

Suomennostyö jatkui ja alkuvuodesta 2012 tapasin käännöstä kommentoineen työryhmän eli opinnäytetyön ohjaajan sekä toimintaterapeuttiopiskelijan, jotka olivat lukeneet sekä alkuperäisen manuaalin että kääntämäni menetelmäoppaan sen hetkisen version. Heidän antamien kommenttien ja yhdessä käydyn keskustelun perusteella muokkasin käännöstä edelleen. Sain kommentteja lauseiden ja lauserakenteiden selkeyttämisestä, arviointikriteerien selkeämmästä nimeämisestä sekä osoitinkohtaisten arviointiohjeiden yhtenäistämistä.

Kevään aikana pyysin palautetta käännöksen luettavuudesta myös tulevilta pilotoijilta. Toimitin käännöksen heille sähköpostitse ja pyysin kommentteja luettavuudesta, kielen sujuvuudesta ja ymmärrettävyydestä vapaamuotoisesti sähköpostiin. Vastausaika annoin aluksi noin kaksi viikkoa, jota jatkoin vielä puolella välissä lähettämäni muistutusviestin yhteydessä lähes viikolla. Viidestä pilotoijasta kolme vastasi yhteisellä viestillä. Samaan aikaan toimitin käännöksen myös toimeksiantajalle, joka kommentoi käännöstä ja teki korjausehdotuksia. Toimeksiantaja sai viimeisen kerran muokatun käännöksen hankkeen käyttöön luovutettavaksi loppukeväältä 2012.



KUVIO 3. Opinnäytetyö osana RATTI -hanketta

8.2 Käännöksen toteuttaminen

Toteutin suomentamisen käsiteanalyysin, käännösprosessia ohjaavien suositusten sekä kielellisen osaamiseni tuella. Korjasin käännöstä osin luottaen kommentoijien palautteeseen, mutta käytin myös omia lähteitä ja omaa, alkuperäiseen materiaaliin perustuvaa tuntemustani ja yhtenäistin tekstiä kaiken tämän pohjalta. Käännöksen käsitteiden valinnassa apuna olivat myös suomenkielinen autokoulun opetusmateriaali sekä Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston materiaalia. Käsitteiden tarkentamisessa ja avaamisessa käytettiin toimintaterapian teoriapohjaa (mm. Townsend & Polatajko 2007, Fisher 2009, Harra 2003).

Tein joitain alkuperäisestä poikkeavia ulkonäöllisiä ratkaisuja kääntämääni menetelmäoppaaseen. Esimerkiksi alun perin yksisivuisesta arviointilomakkeesta tuli käännöksessäni kaksisivuinen, sillä suomenkieliset vastineet veivät enemmän tilaa kuin ruotsinkieliset sanat. Lisäksi halusin lomakkeesta mahdollisimman käyttökelpoisen, ja kirjoittamiselle sekä merkinnöille tuli myös näin enemmän tilaa. Patomella hyväksyi ulkonäölliset muutokset (Patomella 2012).

8.2.1 P-Driven käsitteiden analyysin toteutus

Käsiteanalyysi on tehty useampien lähteiden pohjalta. Analyysin pohjalta olen muodostanut käsitetaulukon. Teoriataustana ovat olleet toiminnan käsitteellinen hierarkia ja toiminnallisuuden luokat (Harra 2003, Law, Polatajko, Baptiste & Townsend 1997, Fisher 2009). Käsitteiden analysoinnissa käytetty teoria on yhteensopivaa Ihmillisen toiminnan mallin (MOHO) kanssa, jota käytin teoriaperustana tässä opinäytetyössä luvussa kolme (ajaminen toimintana).

Harran (2003, 17) mukaan valmiudet muodostavat toiminnan käsitteellisen hierarkian perustan, jonka seuraavalla tasolla ovat taidot, niiden jälkeen toimintakokonaisuudet ja ylimpänä toiminta. Valmiuksia ja kykyjä ovat esimerkiksi motoriset valmiudet. Taitoja ovat esimerkiksi tarttuminen esineeseen. Toimintakokonaisuus tarkoittaa esimerkiksi aterian syömistä. Toiminta on holistinen yläkäsite, jonka pilkkominen on

vain käsitteellistä. Valmiuksista ja kyvyistä koostuvia taidot tulevat näkyviksi vasta teoissa (actions). Teoista muodostuu tekeminen, joka taas ei aina välttämättä ole merkityksellistä asiakkaalle. (Harra 2003, 16.) Canadian Model of Occupational Performance -mallin käsite toiminta (occupation) sisältää tehtävän (task) ja tekemisen (activity) käsitteet, joita Law'n, Polatajkon, Baptisten ja Townsendin (1997, 33) mukaan on tavattu käyttää sekaisin toiminnan käsitteen kanssa, ja niiden merkitykset ovat vaihdelleet.

Activity -sanon selvitetään tarkoittavan tehtävän osaa (Law, Polatajko, Baptiste & Townsend 1997, 34), ja esimerkkikuvausten perusteella ajatus sanan merkityksestä lähentelee tekojen ketjua, mikä on Fisherin (2009) käyttämä käsite. Kuitenkin myös heidän mukaansa on selvää, että toiminta on merkittävästä osatekijöitään laajempi kokonaisuus. Lisäksi niin Fisher (2009, 147) kuin Townsend ja Polatajko (2007, mukailen teoksessa Hautala, Hämäläinen, Mäkelä & Rusi-Pyykönen 2011, 27) ovat luokitelleet toiminnallisuuden käsitteellisiä eroja, ja kaikkia näitä lähteitä on käytetty analyysin toteutuksessa.

Koska toiminnan tasojen luokittelumallit eivät ole keskenään täysin yhtenäisiä ja niitä on tehty useampia erilaisia, koin tarvetta toteuttaa itse näiden käsitteiden analyysia ja muodostin sen pohjalta teorialähtöisen käsitetaulukon, joka perustelee P-Drivessa käytettäviä suomenkielisiä toiminnan käsitteitä (ks. kuvio 3). Koin myös, että olemassa olevien luokittelumallien joukosta ei löytynyt yhtä, joka olisi täydellisesti sopinut siihen ajatusmalliin, joka ymmärrykseni mukaan Patomellalla on ollut P-Drive -arviointimenetelmää kehitettäessä. Myöskään P-Drivea koskevista lähteistä ei löytynyt käsitteellisen taustan selvitystä. Olen yleisluontoisen, havainnointiin perustuvaa arviointia ohjaavan käsitetaulukon luomisen lisäksi kuvannut ajattelumallin soveltamista tiettyyn arvioitavaan ominaisuuteen eli tässä ajokykyyn. Taulukon tarkoituksena on perustella ja auttaa P-Drive -arviointia tekevää toimintaterapeuttia jäsentämään arviointimenetelmän oppaassa käytettyjä toiminnan käsitteitä.

Arvioinnin kohde: Latentti ominaisuus	Ajokyky
Yksilön ei-havaittavissa olevat toiminnalliseen suoriutumiseen vaikuttavat tekijät (valmiudet ja kyvyt)	Motoriset valmiudet ja kyvyt (voiman säätely, kehon hahmotus ja hallinta.. jne.) Prosessuaaliset valmiudet ja kyvyt
Havaittavissa oleva toiminnan taso Teot → Tekojen ketju Tekojen kautta havainnoitavan ja arvioitavan kokonaisuuden eli osatehtävän suorittaminen	Tätä havainnoidaan: Poljinten painaminen, taakse katsominen → auton ohjaaminen oikealle kaistalle Kaistan vaihtaminen
Toiminta	Autolla ajaminen tiettyyn paikkaan

TAULUKKO 1. Havainnointiin perustuvan arvioinnin käsitetaulukko

Kehittämäni käsitetaulukkoa voidaan soveltaa silloin, kun halutaan arvioida latenttia kykyä. Latentti tarkoittaa piilevää, ei havaittavissa olevaa (Suomen kielen perussanakirja 1992, 31). Latentti ominaisuus -käsite on liitetty kuvioon siksi, että kyseessä on nimenomaan havainnoimalla tapahtuvaa arviointia ohjaava ajattelumalli. Samasta syystä käsitteiden jaottelussa on käytetty havaittavuuden (näkyvä, havaittavissa oleva) käsitettä. P-Drivessa halutaan saada arvio ajokyvystä, mutta se ei itsessään ole näkyvä tai havaittava ominaisuus. Kuten aiemmin olen maininnut, ajokyky on tässä opinnäytetyössä käytettävä yläkäsite. On myös hyvä käyttää sanaa, joka esiintyy yleisesti aihetta käsittelevissä lähteissä. Tarkemmin toimintaterapian yhteydessä voidaan puhua ajamisesta ja sen laadun havainnoinnista, jonka kautta voidaan tuottaa lausunto kyvystä ajaa autoa turvallisesti.

Luomassani käsitetaulukossa toiminta tasolla ”kaistan vaihtaminen” on nimetty osatehtävän suorittamiseksi ja toiminta on tästä vielä laajempi käsite. Tehtävä on havainnointiin perustuvassa arvioinnissa käsitemallini mukaan se asia, joka asiakkaan täytyy suorittaa osana arviointitilannetta eli tässä tapauksessa ajokoetta, jotta hän saa tehtyä toiminnan (autolla ajamisen tiettyä reittiä tiettyyn paikkaan) loppuun. P-Drivessa asiakkaalle ei sinänsä anneta tehtäviä, vaan asiakkaalle ohjeistetaan: ”Aja paikkaan x”. Ajamisen aikana asiakkaalle annetaan suullisesti ohjeita seurata tiettyä opastemerkkiä tai simulaattorissa asiakasta neuvotaan yllättäen liikennemerkkien ohjaamana käyttämään kiertoreittiä tavallisten opasteiden sijaan, jotta saadaan aikaiseksi erilaisia tehtävätason tilanteita. Todellisessa liikenteessä tapahtuvan arvioinnin ajoreitti suunnitellaan niin, että antamalla ohjeita reittisuunnan muutoksista tiettyissä kohdissa, reitille saadaan aikaan erilaisia liikennetilanteita.

Se, mitä tilanteiden eli tehtävien aikana havainnoidaan, ovat teot ja niistä muodostuvat tekojen ketjut. P-Drive - osoittimet ovat tasoltaan tekoja tai tekokokonaisuuksia (esim. ”käyttää polkimia” ja ”huomioi taka- ja sivupeilinäkymät”). Tekoja ja niistä muodostuvia tekojen ketjuja tehden muodostuu tehtävistä ja toiminnasta suoriutuminen. Näkyviä tekoja arvioimalla voidaan siis saada aikaiseksi arvio ja lausunto ajokyvystä.

Harran käsitteellisessä hierarkiassa (2003, 17) tekoja ei ole mainittu, teko on kuitenkin yksi toiminnan taso Townsendin ja Polatajkon toiminnallisuuden luokittelumallissa (mukailtuna teoksessa Hautala ym. 2011, 27). P-Drivessa kuvattujen tekojen eli arviointiosoitinten kohtien voidaan nähdä sivuavan tekokokonaisuuksien eli tekojen ketjun ja jopa osatehtävän tasoa. Selkeyden vuoksi osoittimia kuvataan kuitenkin yhdellä ja samalla sanalla ja tekojen taso on se, joka parhaiten kuvaa osoittimia. Sana ”teko” ohjaa arvioijaa myös arvioimaan ja pisteyttämään sitä, mitä hän näkee. Townsendin ja Polatajkon luokittelussa teot katsotaan tahdonalaisten liikkeiden ja mielenprosessien sarjaksi ja teko on aina tarkoituksenmukainen näistä koostuva kokonaisuus -esimerkiksi esineeseen tarttuminen. Autolla ajaessa teko olisi heidän mukaansa siis rattiin tarttuminen, joka vaatii mm. käsien ojentamista ja sormien fleksiota. Heidän luokituksessaan tekoja seuraavalla tasolla on tehtävä (task, tekojen sarja, joka johtaa konkreettiseen tulokseen) ja omassa käsitekuviossani se vastaa osatehtävää.

Tehtävien joukko muodostaa heidän mukaansa yhä merkittävämmän tuloksen ja sitä on kuvattu sanalla tekeminen (activity).

Omaan malliini sovellettuna ajatus pysyy samana mutta käsitteet ovat erilaiset: Osatehtävistä muodostuu tehtäviä, jotka ovat suurempia kokonaisuuksia ja merkittäviä toiminnan suorittamisen kannalta. Esimerkiksi kaistaa vaihtamalla (osatehtävä) ajaja pääsee kääntymään seuraavassa risteyksessä oikealle (tehtävä) ja onnistuu jatkaamaan ohjattua ajoreittiä tiettyyn päämäärään (toiminta). Kaistan vaihtaminen edellyttää ajajalta useita tekoja, kuten huomiointia taakse, poljinten käyttöä, auton ohjaamista, ajolinjan valitsemista, etäisyyksien valitsemista suhteessa muihin kulkuneuvoihin, ajonopeuden säätelyä ja niin edelleen. Nämä ovat kaikki P-Driven osoittimia. Samoja tekoja voidaan myös havainnoida moneen otteeseen, sillä esimerkiksi myös kääntyminen liikennevaloristeyksessä ja väistämisvelvollisesta risteyksestä eteenpäin ajaminen (tehtäviä) edellyttää muun muassa huomiointia eri suuntiin, etäisyyksien valitsemista ja ajonopeuden säätelyä. Ajoarvioinnin aikana asiakas kohtaa useita liikennetilanteita ja sen myötä useita, erilaisia ajotehtäviä.

8.2.2 Suomenkieliset sanavalinnat

Anne G. Fisher käsittelee toiminnan tasoja ja toimimisen termejä teoksessaan Occupational Therapy Intervention Process Model (2009, 12) ja P-Driven alkuperäisiä käsitteitä vastaavat suomenkieliset sanavalinnat perustuvat pitkälti hänen käyttämiesä käsitteiden suomennoksiin, jotka tehtiin käsitteiden analyysin ja Fisherin käsitteellisten perusteluiden pohjalta.

Sanaa tehtävä (task) käytetään kuvaamaan sitä asiaa, jonka asiakas tekee - kuten kaistan vaihtaminen - ja teot (action) ovat niitä havainnoitavia asioita, joita asiakkaan voidaan nähdä suorittavan toiminnan aikana. Toimintaa (activity) voidaan havainnoida ja se koostuu teoista. (Fisher 2009, 12-13.) Tekemisen tasolla on edelleen eroteltavissa niin sanotut osatehtävät, jotka olen ottanut mukaan käsitekuvioon (ks. kuvio 3). Australialaisen Occupational Performance Model -mallin mukaan tehtävän suorit-

tamisen / tekemisen alueeseen kuuluvat rutiinit (routine), tehtävät (task) sekä osatehtävät (subtask) (Occupational Performance Model (Australia), definitions n.d.).

Perusteet teko -sanan valinnalle P-Driven osoittimien tarkoittamia asioita kuvaamaan löytyvät edelleen Fisherin (2009, 147) tekstistä: Tekojen ketju muodostaa tehtävän suorituksen (occupational performance, task performance). Toimimisen taidot (performance skills) ovat tavoitteellisia, havainnoitavia tekoja ja muodostavat tehtävästä suoriutumisen. (Fisher 2009, 147.) P-Drive -arvioinnissa havainnoidaan asiakkaan tekoja ja arvioidaan sitä kautta niiden muodostamia tehtäviä, eli sen hetkistä toiminnasta, ajamisesta, suoriutumista, jotta saadaan käsitys asiakkaan ajokyvystä. Keskustelu opinnäytetyön ohjaajan sekä Patomellan kanssa osoittaa, että tehtäviä on kahdentasoisia ja että P-Drive perustuu tekojen havainnointiin. Käännöksessä osoittimia päädyttiin kuvaamaan ajamisen teoiksi. (Lisää käsitteellisistä taustoista edellisessä luvussa 8.2.)

Neliportainen pisteytys ohjeistetaan menetelmäoppaan alussa ja sen käännoystä pohdittiin sekä kommentoijien avulla että opinnäytetyön tekijän toimesta. Pisteytyskriteerit kohtien 1-4 suhteen haluttiin esittää selkeästi ja niin, että erot pisteiden välillä tulisivat lukijalle selväksi. Avainsanoiksi valittiin hyvä – epävarma – heikko – erittäin heikko, jotka muodostavat järjestyksellisen jatkumon. Sanoihin päädyttiin osoitinkuvauksiin tutustumalla sekä niiden pisteytyskriteereitä tarkastelemalla. Käännettyjä osoitinkohtaisia pisteytyskriteereitä oikolukiessa kiinnitettiin huomiota siihen, että ne ovat yhtenäisiä pisteytyksen yleisohjeen kanssa, eikä ristiriitaista sanankäyttöä esiinny tekstissä.

Jokaisen osoitinkohdan sanallinen kuvaus alkaa samalla tavalla: ”Kuvaa kykyä...”, kuten on myös alkuperäisessä tekstissä (ruotsiksi ”Handlar om”) (ks kuvio 4). Sanavalintojen ja rakenteiden kautta haettiin yhtenäisyyttä ja loogisuutta, ja monessa kohtaa kunnioitettiin alkuperäisen kirjoittajan tekstin muotoilua melko tarkasti. Joissakin kohdissa alkuperäisen tekstin muuttaminen taas toi lisää loogisuutta. Alkuperäisessä manuaalissa käytettiin vaihdellen sanoja asiakas (r. klienten) ja potilas (r. patienten), mutta suomennokseen haluttiin yhtenäinen käytäntö. Koko menetelmäoppaassa lomakkeita myöten päädyttiinkin käyttämään sanaa *asiakas* kuvaamaan henkilöä, jonka ajokykyä menetelmän avulla arvioidaan. Asiakas sopii paremmin asiayhtey-

teen, sillä sanaa *potilas* käytetään useimmiten sairaalaympäristössä ja sairaalahoi-
toon liittyvissä asiapapereissa.

2. Växlar

Handlar om att kunna växla bilen på ett kompetent och säkert sätt. Kunna hitta och välja rätt växel i relation till hastighet och trafiksituation, kunna hitta växel, växla upp/ner i relation till trafiksituation och hastighet. Inte behöva titta på växelspak för att byta växel. Vid automatväxel är det vanligt att patienten får hög poäng på ”växlar”, men se till att automatväxel är vald i protokollet.

4= Patienten uppvisar inga problem att växla på ett kompetent sätt

3= Ifrågasatt växling, tex. hittar inte rätt växel eller fumlar med växelspaken.

2= Växlar fel upprepade gånger, vilket stör rytmen och säkerheten i körningen.

1= Patienten klarar ej att växla eller har stora svårigheter. Måste titta på växelspaken för att växla.

2. Käyttää vaihteita

Kuvaa kykyä käyttää vaihteita pätevä-
lä ja turvallisella tavalla. Asiakas löytää ja valitsee oikean vaihteen suhteessa ajonopeuteen sekä liikennetilanteeseen. Asiakas vaihtaa vaihteet ilman tarvetta katsoa vaihdekeppiin. Automaattivaihteisella autolla ajaessa asiakas saattaa usein saada korkeat pisteet tässä kohdassa. Tarkista silloin, että valinta automaattivaihteet on merkitty lomakkeeseen.

4= Asiakas vaihtaa vaihteita ongelmitta ja hyvin.

3= Vaihteiden käyttö epävarmaa, asiakas ei löydä oikeaa vaihdetta tai vaihdekepin käyttö on kömpelöä.

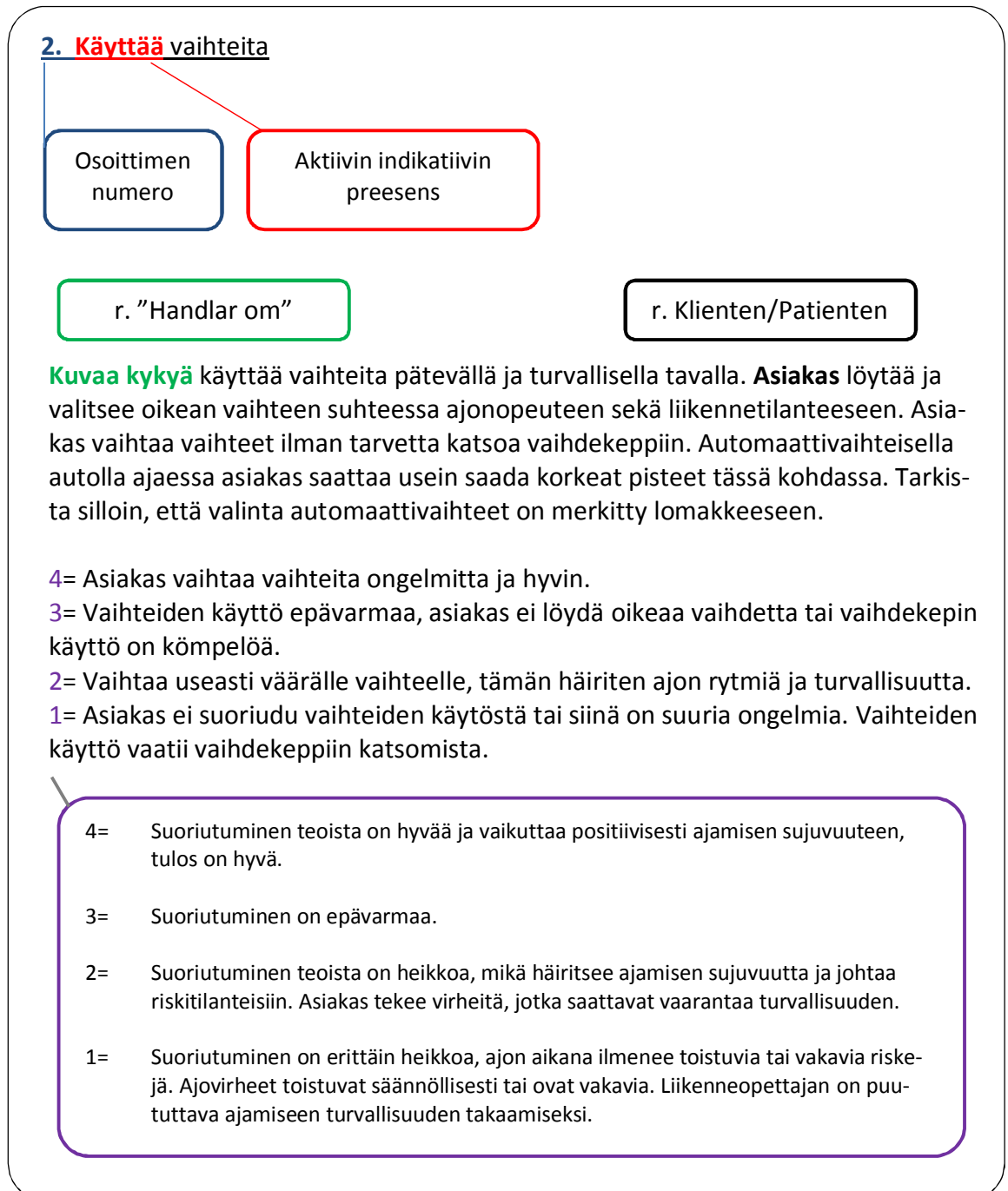
2= Vaihtaa useasti väärälle vaihteelle, tämän häiriten ajon rytmiä ja turvallisuutta.

1= Asiakas ei suoriudu vaihteiden käytöstä tai siinä on suuria ongelmia. Vaihteiden käyttö vaatii vaihdekeppiin katsomista

KUVIO 4. Esimerkki alkuperäisestä osoittimen pisteytysohjeesta ja sen suomennoksesta

8.2.3 Kieliopilliset seikat

Osoittimien eli pisteytyskohtien (1-27) otsikot muotoiltiin verbien osalta aktiivin indikatiivin preesensin yksikön 3.persoonamuotoon (hän, viittaa asiakkaaseen) (Salmela, Kujansuu & Karjalainen n.d.). Otsikkotasolla subjektia ei kirjoitettu, otsikot esiintyvät siis ilman tekijäsanaa.



KUVIO 5. Osoitinkuvausten suomenkieliset käsitteet ja sanamuodot

8.2.4 Kulttuuriset muutokset

Käännösprosessin aikana P-Drive -menetelmään tehtiin joitakin kulttuuriin liittyviä, Patomellan hyväksymiä muutoksia. Menetelmäoppaaseen sisältyy kuvia liikenne-merkeistä. Alkuperäisessä versiossa merkkien kuvat ovat Ruotsin liikenneviraston materiaalia ja näin ollen eroavat osittain suomalaisista liikennemerkeistä ulkoasultaan sekä jaottelultaan. Opinnäytetyön tekijä on muokannut arviointimenetelmän osoittimien otsikot sekä esimerkkikuvat suomalaisen liikenneviraston käyttämien jaotteluiden sekä liikenneympäristön mukaisiksi. Suomalaiset liikennemerkit on esitelty liikenneviraston internetsivuilla (www.liikennevirasto.fi/liikennemerkit), mistä kuvia voi ladata muun muassa painokäyttöön.

Liikennemerkkien esimerkkikuvat säilyivät yhtä eroa lukuun kuvaamassa ottamatta samoja osoittimia, kuin alkuperäisessäkin manuaalissa. Ainoa poikkeava sijoitus on etuajo-oikeutettua tietä ilmaisevalla merkillä, joka alkuperäisessä manuaalissa on osoittimen 23 ja käännöksessä osoittimen 21 alla. Kyseisen kuvaesimerkin paikka määräytyi sen perusteella, että Suomessa etuajo-oikeutta ilmaisevat liikennemerkit kuuluvat samaan luokkaan ”väistämismerkkien” kanssa ja ”etuajo-oikeus ja väistämismerkeistä” kaksi muuta kuuluivat jo osoittimen 21 tarkoittamaan kohtaan. Vaativuustasoltaan osoittimet 21 ja 23 ovat lähempänä toisiaan, kuin väliin jäävä osoitin 22, joka on edellisiä huomattavasti helpompi (Patomella 2008, 28). Merkin kuvan päätin ottaa mukaan käännösversioon, jotta kaikki samat esimerkit ovat olemassa myös käännöksessä, vaikka sen olisi voinut jättää pois. Tämän muutoksen lisäksi otin menetelmäoppaan käännökseen Liikenneviraston internetsivuilta ajantasaiset, suomalaiset liikennemerkkikuvat, jotka erosivat visuaalisesti hieman ruotsalaisista versioistaan. Lisäksi luonnollisesti esimerkinopeudet sekä paikannimet eroavat Suomen ja Ruotsin välillä, ja jo tämän takia kuvien vaihtaminen suomalaisiin versioihin oli järkevää.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan pieni ylinopeus on 5-10km/h ylinopeus ja se lasketaan toimintavirheeksi. Huomattava ylinopeus on 10km/h nopeusrajoituksen ylittävä ajonopeus, joka taas on aina konfliktitason virhe. (Kuljettajantutkimnon ajokoe: luokat M, A1, A ja B 2011, 13.) P-Driven osoitinkohtaisissa arviointikriteereissä

mainitaan tiettyjä nopeuslukuja, ja ne ovat edellä mainitun määritelmän mukaisia. Käännöksen teossa on huomioitu Suomessa tavalliset nopeusrajoituslukemat, ja tekstiä on muutettu siltä osin kuitenkin lukujen välinen vastaavuus säilyttäen. Esimerkiksi: Ruotsissa on tavallista, että nopeusrajoitus on esimerkiksi 70km/h. Tällaista rajoituslukemaa ei Suomessa yleensä käytetä, joten se on korvattu lukemalla 80km/h. Jos alkuperäisen P-Driven mukaan huomattava ylinopeus on 100km/h 70km/h-rajoitusalueella, on se käännöksessä muutettu 110 km/h nopeudeksi 80km/h -rajoitusalueella.

8.3 P-Drive ja Trafín arviointiohjeet

Liikenteen turvallisuusviraston ajokoetta koskevassa ohjeessa (Kuljettajantutkinnon ajokoe: luokat M, A1, A ja B 2011, 9) annetaan ohjeita ajokokeen aikana havainnoitujen virheiden sekä hyvien suoritusten merkintään. Ohjeessa esitetään neljän kohdan merkintämalli, jossa toimintatilanteen arviointikohta voidaan jättää joko tyhjäksi, toiminta voidaan arvioida ja merkitä hyväksi (H), vaaraa lisääväksi (V) tai konfliktitason, virheelliseksi toiminnaksi (K). Toiminta on vaaraa lisäävää, mikäli asiakas tekee liikenneriikkomuksen tai muun toimintavirheen ja arvioija katsoo onnettomuusriskin nousevan tämän seurauksena. Kuljettajantutkinnon ajokokeessa saa olla virheitä, vaaraa lisäävä toiminta vaikuttaa ajajan perustaitojen arviointiin. (Mts 9.) Vaaraa lisäävän toiminnan kuvaus sopii yhteen P-Driven arviointiasteikon kahden (2) pisteen kriteerien kanssa, jolloin ajaminen on riskialtista, mutta varsinaisia vaaratilanteita ei vielä aiheudu. Kuten kuljettajantutkinnossa, myös P-Drive -arviointin tulos voi olla hyväksytty, vaikka tällaisia tilanteita havainnoidaan ajokokeessa. Kuitenkin toistuva riskialtis ajo ja ajovirheiden esiintyminen merkitsee useissa P-Driven kohdissa yhtä (1) pistettä, jolloin ajokoetta ei voida hyväksyä.

Edelleen Trafín ohjeessa konfliktitason toiminta määritellään asiakkaan aiheuttamana tilanteena, jossa vaaraan/onnettomuuteen joutumisen riski voi olla ajajalla, kuljettajantutkinnon vastaanottajalla tai toisella tienkäyttäjällä, ja sen välttääkseen joku näistä joutuu turvautumaan jarrutukseen, väistöön tai kiihdytykseen. Ajokoetta suorittavan ajajan ajoon puuttuminen tai törmäys on aina konfliktitilanne ja konfliktitason

virhe johtaa aina hylättyyn ajokokeeseen. (Mts. 9.) P-Driven arviointiasteikon (4-1) mukaan yksi piste merkitsee hylättyä suoritusta ja sen kriteerit vastaavat Trafikin konfliktitaso virheiden yleiskuvausta. Kuitenkin kuljettajantutkintoa ohjaavat perustaito- ja toimintatilannekuvaukset eroavat jonkin verran P-Driven teon tasoilla olevista osoittimista, eikä kuljettajantutkinnon arviointiohjeita voida näin ollen pitää täysin yhteensopivina P-Driven kanssa. Esimerkiksi liikennemerkkien laiminlyöntiä ei kuljettajantutkinnossa hyväksytä lainkaan. P-Drive -arvioinnissa taas osoitinten 21) *Huomioi varoitus-, kielto-, rajoitus-, etuajo-oikeus- ja väistämismerkki ja reagoi niihin* 22) *Huomioi määräys- ja ohjemerkit ja reagoi niihin* 23) *Huomioi opastusmerkit ja reagoi niihin* kohdalla suoritus taas voidaan hyväksyä, vaikka liikennemerkkiä vastaan rikotaisiinkin yksittäisen kerran. Ratkaiseva ero tässä hylätyn ja hyväksytyyn P-Drive suoritusten välillä on se, aiheutuuko tilanteesta vaaratilanteen riski.

Liikenteen turvallisuusviraston ohjeistama kuljettajantutkinto hylätään esimerkiksi jos asiakas ajaa vastoin kielletty ajosuunta -merkkiä. Liikennemerkit, joiden rikkomisen tulkitaan konfliktitaso virheeksi, on eritelty ohjeessa. (Mts. 16). P-Drivessa ei ole eritelty nimeltä tiettyjä liikennemerkkejä, joiden laiminlyönti olisi vakavampaa kuin joidenkin muiden. Merkittävä ero kuljettajantutkinnon ja P-Driven avulla tehtävän asiakkaan ajokyvyn arvioinnin välillä on myös se, että kuljettajantutkinnossa ajokoe hylätään liikennesääntörikkomuksista ja lakien noudattaminen on oleellista. P-Drivessa esimerkiksi voidaan hyväksyä tilanne, jossa pakollisen pysäyttämisen sääntöä ei noudateta lain mukaisesti, vaan asiakas ajaa ”rullaten” eteenpäin koskaan täysin pysähtymättä, kuten liikennesäännön noudattaminen ja kuljettajantutkinnon ajokokeen läpäisy edellyttäisi.

9 POHDINTA JA YHTEENVETO

Opinnäytetyön tavoitteena oli saada aikaiseksi suomenkielinen versio P-Drive - ajokyvyn arviointimenetelmästä. Käännösprosessin ohella toteutin käsitteiden analyysiä ja sen tulokset esitetään tässä opinnäytetyössä. Lisäksi raportointiosuus sisältää P-Drive - käännösprosessin kuvauksen. Koska havainnointiin perustuvan arviointimenetelmän käännösprosessista ei löydy valmista prosessimallia, käytin löytämiäni tutkimus- ja teorialähteitä apuna luotettavan käännösprosessin toteuttamisessa. Opinnäytetyössä esitettyjen prosessikuvausten mukaan tekemäni käännös on pätevän arviointimenetelmän käännös- ja validointiprosessin alku. Opinnäytetyö toteutettiin osana RATTI -hanketta, jossa tehtävänäni oli toimittaa suomenkielinen käännös P-Driven pilotointiryhmälle. Hankkeen tehtävänä on jatkaa validointiprosessia ja raportoida validoinnin loppuunviemiseksi vaadittavista jatkotoimista päättyessään. Tällöin myös opinnäytetyössäni kuvattujen suositusten tavoitteet toteutuvat.

Opinnäytetyön raportointiosuudessa käsitellään ajamista toimintana sekä ajokykyä ja sen arviointia niin, että P-Drive -arviointimenetelmän taustalla vaikuttavat periaatteet tulisivat selville. Ajamista ja ajokykyä on käsitelty paljon liikenneturvallisuuden ja lainsäädännön näkökulmasta, mutta tämän opinnäytetyön painopisteenä on tuoda esille toimintaterapeuttisen käsittelytavan ajokyvyn arviointiosaamiseen tuomat edut. Tämän vuoksi keskeistä on ollut toimintaterapian arviointiin liittyvien käsitteiden analysointi ja avaaminen, joka toteutui opinnäytetyössä teorialähtöisesti.

Mikäli toimintaterapeutti tekee asiakkaalle liikenteessä tai simulaattorissa tapahtuvan arvioinnin, arvio ajokyvystä perustuu koetilanteessa havainnoituun toimintaan. Toimintaterapeutti kirjaa arvionsa palautteeseen, johon lähettävä lääkäri tutustuu tehdessään päätöksen ajoluvan palauttamisesta tai poistamisesta. Suomessa toimintaterapeutit eivät tällä hetkellä juurikaan tee ajokyvyn arviointeja, mutta ajaminen toimintana tulee esille asiakastyössä esimerkiksi ikääntyneiden ja aivohalvauskuntoutujien asiakasryhmän kohdalla. Lääkäri voisi kuitenkin Suomessakin ohjata asiakkaan toimintaterapeutille ajokyvyn arvioon, ja tällöin toimintaterapeutti tarvitsee käyttöönsä tutkitun ja pätevän arviointivälineen. On huomioitavaa, että ajokyvyn arviointeja tekevällä toimintaterapeutilla tulee lisäksi olla ajokortti ja ajamisen täytyy toi-

mintana olla arviointia tekeväälle terapeutille tuttu, jotta havainnointi voidaan toteuttaa.

Suomessa on viimeaikoina uudistettu ajokorttilainsäädäntöä ja siihen on tullut paineita myös EU-säädösten myötä. Suurten ikäpolvien ikääntyminen on tuonut osaltaan monia huomiota vaativia kehityskohteita myös liikenneturvallisuuden suhteen. Ajokortin voimassaoloaikojen lyhentymisen ja ajo-opetuksen uudistaminen ja uudelleenpohdinta ovat seikkoja, jotka puoltavat uudenlaisten ja ajan vaatimuksia vastaavien arviointi- ja harjoittelumenetelmien kehittämistä Suomessa. Toimintaterapialla on toiminnan asiantuntemuksen ja toiminnan analyysin ja arvioinnin erityisosaamisen ansiosta paljon annettavaa ajamisen harjoitteluun sekä ajokyvyn arviointiin.

On huomattava, että P-Driven tarkoituksena on arvioida kokenutta ajajaa ja sitä, kuinka hänen ajokykynsä on säilynyt tai muuttunut. Tässä on ero liikenneopetuksen kuljettajantutkintoon, jossa arvioitavana on noviisi. Oleellista on myös ymmärtää toimintaterapian ja kuljettajantutkintoa ohjaavien säännösten välinen ajatteluero. Opinnäytetyössä ajaminen nähdään toimintaterapian näkökulmasta ja lakeja noudattavaa ajosuoritusta laajempänä kokonaisuutena. Toki ajo-opetuksessa ja liikennekasvatuksessa ajaminen on muutakin kuin lakien noudattamista ja myös silloin painotetaan oman, turvallisen ajotavan löytymistä sekä muun muassa ajamiseen vaikuttavia psykologisia tekijöitä. Toimintaterapeutin näkökulmasta ajaminen on kuitenkin jotain vielä enemmän, kuten opinnäytetyössä ajamista toimintana on laajakatseisesti esitelty.

P-Drive -arviointimenetelmän osoittimet eivät myöskään kuvaa opittavien taitojen noudattamista sillä tasolla, kuin kuljettajantutkinnon arviointikriteerit tarkoittavat. Kokenutta ajajaa arvioidessa liikennesääntöjen noudattamista tärkeämpää on se, miten henkilö suoriutuu ajamisesta mahdollisimman luonnollisessa tilanteessa. P-Driven ja kuljettajantutkinnon välisiä yhteyksiä kuitenkin on, ja niitä käsitellen opinnäytetyössä osoittaakseni P-Driven soveltuvuutta suomalaisten ajokyvyn arviointikäytäntöjen kehittämiseen. Käytetyt käsitteet ja ajamisen osa-alueet ovat ainakin osittain yhtenäisiä tällä hetkellä käytössä olevien ohjeiden suhteen, joten keskustelu eri ammattialojen kesken on mahdollista. Tätä todistavat myös RATTI -hankkeen puitteissa käydyt moniammatilliset keskustelut ja työryhmätapaamiset.

9.2 Luotettavuus

P-Drive -arviointimenetelmän ensimmäisen suomenkielisen version eteen tehty työ kattaa soveltaen käännösprosessisuositusten (Wild, Grove, Martin, Eremenco, McElroy, Verjee-Lorenz & Erikson 2005, Schuster, Hahn & Ettlin 2010) mukaiset kaksi vaihetta kymmenestä ja kolme vaihetta kahdeksasta. Kun käännöstyötä jatketaan suositusten mukaisin jatkotoimin, lisää se käännöstyön luotettavuutta edelleen.

Opinnäytetyön käännösosuus on toteutettu yhteistyössä useiden toimijoiden kanssa. P-Drive arviointimenetelmä on suomennettu RATTI -hankkeen ajokyvyn arviointi -osuuden projektityöntekijöiden käyttöön. Käännösprojektin ohjaajana on toiminut opinnäytetyön ohjaaja ja P-Driven käännöstyössä apuna ovat olleet ohjaajan lisäksi toimintaterapeuttiopiskelija ja tulevat pilotoijat (yksi toimintaterapeutti ja kaksi fysioterapeuttia sekä toimintaterapeuttiopiskelijoita).

Se, että käännökseen vaikuttaneet tuntevat alan toisaalta lisää asiantuntijuutta ja luotettavuutta, mutta vaarana on myös se, että käytetty kieli on liiaksi erityisesti toimintaterapeuteille kohdennettua. Käännöstyö on kuitenkin toteutettu, kuten edellä mainitaan, moniammatillisen hanketyöryhmän kanssa toimien. Näin ollen voidaan olettaa, että arviointimenetelmässä ja käännöstyön raportoinnissa käytetty kieli ja käsitteet ovat ainakin osittain yhteisiä ja ymmärrettäviä myös muiden alojen asiantuntijoille.

P-Driven suomenkielisen, tämän opinnäytetyön tuloksena toteutetun version pätevyttä ja luotettavuutta pystytään pilotoinnin myötä arvioimaan ja todentamaan. Pilotointi tullaan toteuttamaan RATTI -hankkeen puitteissa ammattilaisten ja toimintaterapeuttiopiskelijoiden toteuttamana. Pilotin asiakasryhmä tulee koostumaan ikääntyneistä suomalaisista asiakkaista, joille ajokyvyn arviota tarjotaan osana heidän kuntoutusohjelmaansa.

9.3 Loppusanat

Opinnäytetyön tavoitteena oli suomentaa P-Drive -ajokyvyn arviointimenetelmä. Työn tuloksena syntyi käännös P-Drive - arviointimenetelmän oppaasta sekä lomakkeista. Opinnäytetyöprosessi sujui hyvin sekä sisällön rakentumisen että hankkeen aikataulussa pysymisen suhteen. Työskentely osana hanketta toi kokemusta projektityöskentelystä ja moniammatilliset työryhmätapaamiset olivat antoisia. Työpanoksi jakautui käännöksen ja raportointiosuuden välillä tasaisesti molempiin. Käännöstyö valmistui ennen kirjallista raportointiosuutta, ja koin käännösprosessiohjeiden olleen avuksi myös tämän kirjallisen työn valmistumisessa. Pyysin myös raportointiosuudesta kommentteja ja palautetta sekä tuttavilta että opiskelijakollegoilta.

Opinnäytetyön tulos on sisällöllisesti hyvin suomennettu, luettava ja kulttuurisesti soveltuva versio P-Drive -arviointimenetelmästä. Toinen merkittävä tuotos on tämä käännösprosessia selventävä raportointiosuus, josta tuli selkeä, havainnollistava kuvaus toimintaterapian teoriaan nojaavine perusteineen. Toivon opinnäytetyölle jatkoa suomenkielisen P-Driven tutkimisen ja myös julkaisemisen merkeissä, sillä näen havainnointiin perustuvan ajokyvyn arviointimenetelmän tarpeelliseksi täydennykseksi osana suomalaista liikenneturvallisuutta ja ajokyvyn arviointia.

Lopuksi haluaisin vielä esittää kiitokset opinnäytetyöni mahdollistaneelle RATTI -hankkeelle, siinä mukana olleille yrityksille ja henkilöille sekä erityisesti Ann-Helen Patomellalle yhteistyöstä ja mahdollisuudesta kääntää P-Drive -ajokyvyn arviointimenetelmä suomen kielelle.

LÄHTEET

Ajokorttilaki 386/2011. Finlex Valtion säädöstietopankki. Viitattu 16.3.2012.
[Http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386](http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386).

Ajoterveysasetus. Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä. 25.11.2011.
Viitattu 16.3.2012.
[Http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16936.pdf](http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=40880&name=DLFE-16936.pdf). Sosiaali- ja terveysministeriö.

Akila, R. & Müller, K. 2002. Neuropsykologinen näkökulma aivojen toimintaan. Teoksessa Karkola, K., Müller, K. & Ojala, M. (toim.) Liikennelääketiede. Jyväskylä: Duodecim.

Di Stefano, M. & Macdonald, W. 2006. On-the-Road Evaluation of Driving Performance. Teoksessa Pellerito, J. M. Jr. Driver Rehabilitation and Community Mobility. Principles and Practice. United States of America: Elsevier, Mosby, Inc.

Fisher, A. G. 2009. Occupational Therapy Intervention Process Model. A model for planning and implementing top-down, client-centered and occupation-based interventions. Colorado, USA: Three Star Press, Inc.

Fisher, A. 1998. Uniting practice and theory in an occupational framework. The American Journal of Occupational Therapy 52, 7, 509-521.

Harra, T. 2003. Toimintaterapianimikkeistön teoreettiset lähtökohdat. Teoksessa Toimintaterapianimikkeistö 2003. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Hautala, T., Hämäläinen, T., Mäkelä, L. & Rusi-Pyykönen, M. 2011. Toiminnan voimaa. Helsinki: Edita.

ICF Toimintakyvyn, toimintarajoitteiden ja terveyden kansainvälinen luokitus. 2004. Jyväskylä: Stakes.

lääkäiden kuljettajien ajokyvyn arviointi liikenteessä. Neuropsykologisten testien ja itsearviointin yhteydet käytännön ajamiseen. 22.11.2005. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma. LINTU-julkaisu 4/2005.

Kanelisto, K., Juntunen, K. & Salminen, A-L. 2012. Kansainvälisen arviointimenetelmän siirtäminen suomalaisten toimintaterapeuttien käyttöön. Toimintaterapeutti 2, 3-6.

Kielhofner, G. 2008. Model of Human Occupation: Theory and application. 4. p. United States of America: Lippincott Williams & Wilkins.

Kuljettajantutkinnon ajokoe: luokat M, A1, A ja B. 2011. Ohje. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Viitattu 8.5.2012.
[Http://www.trafi.fi/filebank/a/1322565925/acd2db13cfd7d2644731fdefbc8287c0/4397-KuljettajantutkinnonajokoeluokatMA1AjaB_vanha.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1322565925/acd2db13cfd7d2644731fdefbc8287c0/4397-KuljettajantutkinnonajokoeluokatMA1AjaB_vanha.pdf).

Law, M., Polatajko, H., Baptiste, S. & Townsend, E. 1997. Core Concepts of Occupational Therapy. Teoksessa *Enabling Occupation: An Occupational Therapy Perspective*. Ottawa: Canadian Association of Occupational Therapists.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Ajokorttien uudistukset 2013: Ajokorttien voimassaoloaika muuttuu. Viitattu 8.8.2012.

[Http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttien_uudistukset_2013/ajokortin_voimassaoloaika](http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttien_uudistukset_2013/ajokortin_voimassaoloaika).

Marshall, S. C., Molnar, F., Man-Son-Hing, M., Blair, R., Brosseau, L., Finestone, H. M., Lamothe, C., Korner-Bitensky, N. & Wilson, K. G. 2007. Predictors of Driving Ability Following Stroke: A Systematic Review. *Topics in Stroke Rehabilitation* 14(1), 98-114. Viitattu 27.5.2012.

[Http://www.healthnetworks.health.wa.gov.au/docs/Predictors_of_Driving_following_Stroke.pdf](http://www.healthnetworks.health.wa.gov.au/docs/Predictors_of_Driving_following_Stroke.pdf).

Occupational Performance Model (Australia). Definitions. n.d. Viitattu 27.5.2012.

[Http://203.17.62.122/opma/index.php/au/home/definitions](http://203.17.62.122/opma/index.php/au/home/definitions).

Ojala, M. & Meriläinen, V. 2002. Käytännön ajokoe ja ajosimulaattoritutkimus. Teoksessa Karkola, K., Müller, K. & Ojala, M. (toim.) *Liikennelääketiede*. Jyväskylä: Duodecim.

Patomella, A-H. 2012. Introduction to P-Drive -koulutusluento 26.4.2012 RATTI -hankkeelle Jyväskylässä.

Patomella, A-H. 2010. P-Drive. Performance Analysis of Driving Ability. Observationsprotokoll för bedömning av körförmåga. Manual, version 4.

Patomella, A-H. 2008. Driving ability among people with stroke: Developing assessments and exploring the lived-experience. Väitöskirja. Stockholm: Karolinska Institutet.

Patomella, A-H., Caneman, G., Kottorp, A. & Tham, K. 2004. Identifying scale and person response validity of a new assessment of driving ability. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy* 11, 70-77.

Patomella, A-H., Tham, K., Johansson, K. & Kottorp, A. 2010. P-Drive on-road: Internal scale validity and reliability of an assessment of on-road driving performance in people with neurological disorders. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy* 17, 86-93.

Peräaho, M. & Keskinen, E. 2005. Iäkkäiden kuljettajien ajokyvyn arviointi liikenteessä. Neuropsykologisten testien ja itsearvioinnin yhteydet käytännön ajamiseen. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämishjelma LINTU-julkaisuja 4/2005. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Puusa, A. 2008. Käsitemaalyysi tutkimusmenetelmänä. Tieteellinen artikkeli. *Premissi* 4, 36- 42. Viitattu 5.5.2012.

[Http://www.joensuu.fi/taloustieteet/opiskelu/APuusa/premissi.pdf](http://www.joensuu.fi/taloustieteet/opiskelu/APuusa/premissi.pdf).

- Rajalin, S. & Keskinen, E. 2002. Ihmisen liikennekäyttäytyminen. Teoksessa Karkola, K., Müller, K. & Ojala, M. (toim.) Liikennelääketiede. Jyväskylä: Duodecim.
- RATTI - Ajosimulaattorilla elämystä ja esteettömyyttä arkeen. Palvelukonsepti vapaa-ajan palveluihin. n.d. Viitattu 20.5.2012. [Http://www.jamk.fi/projektit/1252](http://www.jamk.fi/projektit/1252).
- Salmela, A-L., Kujansuu, J. & Karjalainen, M. n.d. Verbiluettelo. Ymmärrä suomea, luetunymmärtämiskurssi suomea vieraana kielenä opiskeleville. Opetushallitus. Viitattu 9.4.2012. [Http://www2.edu.fi/yymmarrasuomea/index.php?moduli=verbit&sana=kayttaa](http://www2.edu.fi/yymmarrasuomea/index.php?moduli=verbit&sana=kayttaa).
- Schuster, C., Hahn, S. & Ettlin, T. 2010. Objectively-assessed outcome measures: a translation and cross-cultural adaptation procedure applied to the Chedoke McMaster Arm and Hand Activity Inventory (CAHAI). BMC Medical Research Methodology 10, 106. [Http://www.biomedcentral.com/content/pdf/1471-2288-10-106.pdf](http://www.biomedcentral.com/content/pdf/1471-2288-10-106.pdf).
- Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä. 25.11.2011. [Http://www.stm.fi/sosiaali_ja_terveyspalvelut/ajoterveys](http://www.stm.fi/sosiaali_ja_terveyspalvelut/ajoterveys).
- Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ajoterveydestä, perustelumuiotio. 21.11.2011. [Http://www.stm.fi/sosiaali_ja_terveyspalvelut/ajoterveys](http://www.stm.fi/sosiaali_ja_terveyspalvelut/ajoterveys).
- Suomen kielen perussanakirja. 1992. Toinen osa L-R. Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen julkaisuja 55. Helsinki: Valtion painatuskeskus.
- Tavoitteet todeksi, tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. 17.2.2012. Liikenne- ja viestintäministeriö. [Http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/-/view/3113967](http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/-/view/3113967).
- Toljamo, M. & Vuorijärvi, A. (toim.) 2007. Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö kehittämiskohteena. Käytännön kokemuksia ja perusteltuja puheenvuoroja. Oulun seudun ammattikorkeakoulu: Oulu.
- Trombly, C. A. 1995. Occupation: Purposefulness and meaningfulness as therapeutic mechanisms. The American Journal of Occupational Therapy 49, 10, 960-972.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2003. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä: Tammi.
- Wild, D., Grove, A., Martin, M., Eremenco, S., McElroy, S., Verjee-Lorenz, A. & Erikson, P. 2005. Principles of Good Practice for the Translation and Cultural Adaptation Process for Patient-Reported Outcomes (PRO) Measures: Report of the ISPOR Task Force for Translation and Cultural Adaptation. Value of Health 8, 2, 94-104. Viitattu 18.3.2012. [Http://www.ispor.org/workpaper/research_practices/PROTranslation_Adaptation.pdf](http://www.ispor.org/workpaper/research_practices/PROTranslation_Adaptation.pdf).