

Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus

Toteutuminen ja vaikutukset

Sirkku Laapotti, Martti Peräaho ja Mika Hatakka
Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy

Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus Toteutuminen ja vaikutukset

Sirkku Laapotti, Martti Peräaho ja Mika Hatakka

Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)
Helsinki, Helsingfors 2016

ISBN 978-952-311-156-1
ISSN 2342-0294 (verkkajulkaisu)

ALKUSANAT

Ajokorttiluokan B kuljettajaopetus uudistui Suomessa vuoden 2013 alusta opetussisältöjen, -menetelmien ja rakenteen osalta. Vuonna 2014 valmistui esiselvitys, missä oli kuvattu kuljettajaopetuksen tilannetta ennen uudistusta. Se perustui liikenneopettajien, autokoulun oppilaiden, opetuslupaopettajien ja -oppilaiden sekä tutkinnon vastaanottajien kyselyvastauksiin. Tässä raportissa on toistettu esiselvityksen kyselyt ja verrattu tilannetta ennen ja jälkeen uudistuksen. Seuranta on tehty myös uusien kuljettajien kuljettajakäyttäytymisestä, liikennerikkomuksista ja -onnettomuuksista sekä laajemmista yhteiskunnallisista yhteyksistä.

Yksityiskohtaiset tulokset kyselyistä on esitetty luvussa 2.1 kunkin vastaajaryhmän mukaan ryhmiteltyinä. Vastaukset tutkimuskysymyksiin on esitetty luvussa 2.2. ja tulosten yhteenvedo ja pohdinta luvussa 3. Luvussa 4 on esitetty tiivistetysti tulokset kuljettajaopetusuudistuksen vaikutuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto tilasi tämän tutkimuksen Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy:ltä syksyllä 2015. Tutkimuksen teossa haasteena oli, että uusi opetusjärjestelmä koki muutoksen jo ensimmäisenä toimintavuotena. Opetuslupaopetukseen kuulunut yhteisopetusmalli poistettiin käytöstä 31.12.2013.

Tutkimuksen ohjausryhmään osallistuivat Trafista erityisasiantuntija Elina Uusitalo, johtava asiantuntija Ari Herrala (30.4.2016 saakka), yksikönpäällikkö Simo Karppinen, osastopäällikkö Kimmo Pylväs ja yksikönpäällikkö Marko Rajamäki sekä tutkimuksen tekijät Sirkku Laapotti, Martti Peräaho ja Mika Hatakka.

Tutkimusmateriaalin keräys oli monien eri tahojen yhteistyön tulos. Kiitos kaikille, jotka eri tavoin osallistuivat siihen, mm. Trafin rekisteripoimintoihin ja sähköisten kyselyiden saamiseen Webauton sivustolle. Erityiskiitokset niille vapaaehtoisille autokouluille, jotka sitoutuivat usean kuukauden ajaksi tutkimusmateriaalin keruuseen. Kiitos myös kaikille lähes 5 000 kyselyihin vastanneelle.

Helsingissä, 13. lokakuuta 2016

Elina Uusitalo
erityisasiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Förarutbildningen för körkortskategori B reformerades från och med början av 2013 i fråga om utbildningens innehåll, metoder och struktur. År 2014 färdigställdes en förutredning som beskrev förarutbildningens läge före reformen. Den byggde på enkätsvar av trafiklärare, bilskoleelever, lärare och elever med undervisningstillstånd och examinatorer. I denna rapport har enkäterna i förutredningen upprepats. Därefter jämfördes läget före och efter reformen. Uppföljning har också gjorts om nya förarens förarbeteende, trafikförseelser och trafikolyckor samt om mer allmänna samhällsliga sammanhang.

Enkäternas detaljerade resultat presenteras i kapitel 2.1 grupperade per respondentgrupp. Svaren på enkätfrågorna presenteras i kapitel 2.2 och ett sammandrag och en diskussion av resultaten i kapitel 3. I kapitel 4 presenteras resultaten om förarutbildningsreformens effekter i sammandrag.

Trafiksäkerhetsverket beställde denna undersökning av Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy hösten 2015. Det var utmanande att göra undersökningen för att det nya förarutbildningssystemet förändrades redan under det första året. Utbildningen med undervisningstillstånd som omfattade en obligatorisk undervisningsperiod i en bilskola var endast i bruk fram till 31.12.2013.

I undersökningens styrgrupp medverkade specialsakkunnig Elina Uusitalo, ledande sakkunnig Ari Herrala (fram till 30.4.2016), enhetschef Simo Karppinen, avdelningschef Kimmo Pylväs och enhetschef Marko Rajamäki från Trafi, samt Sirkku Laapotti, Martti Peräaho och Mika Hatakka, som gjorde undersökningen

Undersökningsmaterialet samlades in i samarbete mellan många olika aktörer. Jag vill tacka alla som bidrog till detta arbete, bland annat i arbetet med urvalet från Trafis register och införandet av de elektroniska enkäterna på Webautos webbplats. Ett särskilt tack vill jag framföra till de frivilliga bilskolor som förband sig att samla in undersökningsmaterial i flera månaders tid. Jag tackar också de nästan 5 000 personer som deltog i enkäterna.

Helsingfors den 13. October 2016

Elina Uusitalo
specialsakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

Parts of the Finnish driving instruction system for category B driving licences were reformed at the beginning of 2013 with regard to the content and methods of instruction as well as its structure. A preliminary report was published in 2014, which described driving instruction before the reform. The report was based on questionnaires targeted at driving instructors, driving school students, instruction permit holders and their students, as well as examiners. This report reviews the questionnaires and compares the situation before and after the reform. The driving habits of new drivers, numbers of traffic violations and accidents, as well as their wider links to society were also analysed.

A detailed analysis of the questionnaires targeted at each group of respondents is included in Section 2.1. The respondents' answers are discussed in Section 2.2 and the results analysed in Chapter 3. Chapter 4 contains a summary of the effects of the driving instruction reform.

The Finnish Transport Safety Agency commissioned this study from Tutkimus ja Koulutus Humani Oy in the autumn of 2015. The challenge for conducting this study was that the new driving instruction system was already changed during the first year. The new co-instruction system that was part of the permit-based driving instruction was valid only until 31.12.2013.

The steering group for the study comprised the Finnish Transport Safety Agency's Special Adviser Elina Uusitalo, Chief Adviser Ari Herrala (until 30 April 2016), Head of Unit Simo Karppinen, Head of Department Kimmo Pylväs and Head of Unit Marko Rajamäki, as well as researchers Sirkku Laapotti, Martti Peräaho, and Mika Hatakka.

Several parties contributed to the collection of data, and I would like to thank everyone involved in, for example, pooling data from the Finnish Transport Safety Agency's registers and uploading the electronic questionnaires to the Webauto website. I would like to extend special thanks to all the driving schools that volunteered several months of their time to collecting data. Furthermore, I would like to thank the almost 5,000 people who answered the questionnaire.

Helsinki, 13th October 2016

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällys

1	Tutkimuksen tavoite ja menetelmät	1
1.1	Kyselyiden toteuttaminen vuonna 2015	3
1.1.1	Sähköiset kyselyt opetuksen prosessista ja välittömistä tuloksista	3
1.1.2	Kyselyiden palautusprosenttien arvioiminen	4
1.1.3	Kysely harjoitteluvaiheen ajotavoista, liikenteessä pärjäämisestä sekä tyytyväisyydestä saatuun kuljettajaopetukseen	6
1.1.4	Kyselyjen vertaaminen esiselvityksen tuloksiin	6
1.2	Muut tutkimusmenetelmät	7
2	Tulokset.....	8
2.1	Uudistunut koulutus: kyselyiden tulokset vastaajaryhmittäin.....	8
2.1.1	Liikenneopettajat	8
2.1.2	Autokoulun perusvaiheen oppilaat.....	24
2.1.3	Harjoitteluvaihe ja palautejakso.....	39
2.1.4	Syventävän vaiheen oppilaat.....	47
2.1.5	Yhteisopetusopettajat vuonna 2013.....	54
2.1.6	Yhteisopetusoppilaat v. 2013.....	71
2.1.7	Opetuslupaopettajat vuonna 2015.....	81
2.1.8	Opetuslupaoppilaat v. 2015.....	95
2.1.9	Tutkinnon vastaanottajat	108
2.1.10	Harjoitteluvaiheen ajotavat ja liikenteessä selviäminen....	118
2.2	B-kuljettajaopetusuudistuksen vaikutukset	133
2.2.1	Vaikutukset uusien kuljettajien valmiuksiin	133
2.2.2	Vaikutukset uusien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen ..	141
2.2.3	Miten hyödylliseksi eri osapuolet kokivat muutoksen	150
2.2.4	Mitä vaikutuksia yhteisopetuksella ja sen poistolla oli	158
2.2.5	Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	164
3	Yhteenvedo ja pohdinta.....	170
3.1	Uudistuksen vaikutukset opetukseen	170
3.2	Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien valmiuksiin	171
3.3	Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen	173
3.4	Uudistuksen koettu hyödyllisyys	176
3.4.1	Yhteisopetus.....	177
3.5	Uudistuksen muut vaikutukset.....	179
4	Uudistuksen vaikutukset tiivistetysti.....	180
4.1	Vaikutukset opetukseen.....	180
4.2	Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien valmiuksiin	181
4.3	Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen	182
4.4	Uudistuksen koettu hyödyllisyys	183
4.4.1	Yhteisopetuksen vaikutukset ja koettu hyödyllisyys	183
4.5	Uudistuksen muut vaikutukset.....	184
5	Lähteet	186

TIIVISTELMÄ

B-kuljettajaopetussuunnitelma uudistui 19.1.2013. Kaksivaiheinen kuljettajaopetus muuttui kolmivaiheiseksi sisältäen perus-, harjoittelu- ja syventävän vaiheen opetuksen. Opetustuntien määrä kasvoi ja opetussisältöihin tuli uusia painotuksia GDE-mallin mukaisesti. Opetusmenetelmissä korostettiin opiskelijoiden omaa aktiivisuutta ja myös itseopiskelu kirjattiin selkeämmin opetussuunnitelmaan. Entinen opetuslupaopetus muuttui yhteisopetuukseksi niin, että opetuslupaopetukseen sisältyi pakollinen valmennusjakso autokoulussa. Yhteisopetus oli pakollisena voimassa 19.1. – 31.12.2013.

Selvityksessä tarkasteltiin uudistukselle asetettujen tavoitteiden toteutumista opetuksessa ja uudistuksen vaikutuksia uusien kuljettajien asenteisiin, valmiuksiin ja liikennekäyttäytymiseen. Lisäksi tarkasteltiin liikenneopettajien, opetuslupaopettajien, oppilaiden ja tutkinnon vastaanottajien tyytyväisyyttä uudistukseen ja uudistuksen taloudellisia vaikutuksia sekä työllisyysvaikutuksia.

Selvityksessä toistettiin Trafin vuonna 2012 tekemän esiselvityksen mittaukset ja verrattiin tuloksia ennen ja jälkeen uudistuksen. Lisäksi tarkasteltiin Trafin tilastoja uusien kuljettajien tutkintomenestyksestä, Trafin ja poliisin tiedostoja liikennerikkomuksista sekä Liikennevakuutuskeskuksen, Liikenneturvan ja Tilastokeskuksen liikenne-onnettomuustilastoja. Yhteiskunnallisena vaikutuksena tarkasteltiin myös uudistuksen vaikutuksia liikenneopettajien työllisyyteen ja autokouluyritysten toimintaan.

Opetuksen **sisällölliset ja menetelmälliset painotukset** olivat oppilaiden, opettajien ja tutkinnon vastaanottajien vastausten perusteella toteutuneet toivotun suuntaisesti. Erityisesti liikenteen sosiaalisten taitojen ja vuorovaikutustaitojen painotus oli lisääntynyt. Kolmivaiheisuuden toteutus onnistui vain osittain. Palautejaksoa ja oppimispäiväkirjaa ei hyödynnetty toivotulla tavalla kuin vain osassa autokouluja.

Vastausten perusteella **uusien kuljettajien valmiudet** olivat parantuneet erityisesti sosiaalisuuden ja vuorovaikutuksen taidoissa. Tutkintotietojen perusteella autokoulun oppilaiden tutkintomenestyksessä ei tapahtunut selkeitä muutoksia. Sen sijaan opetuslupaoppilaiden teoriakokeen ja ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosentti parani ja siten uudistus vähensi autokoulun oppilaiden ja opetuslupaoppilaiden välillä olleita eroja tutkinnon läpäisystä. Tulos oli selkeimmin nähtävissä vuonna 2013 eli yhteisopetuksen aikana.

Uusien kuljettajien **ajamisen määrä** oli kasvanut erityisesti naisilla. Uudistuksen tavoite paremmasta ympäristön huomioonottamisesta ajopäätösten teossa ei ajomäärien osalta toteutunut, mutta myönteistä oli, että suurempi osuus ajamisesta liittyi työssä ajamiseen tai ammattiin kuin aikaisemmin. Toisaalta kasvua oli myös miesten vapaa-ajan ajelun osuudessa.

Itseraportoidussa **liikennerikkomusten** määrässä ei havaittu muutosta. Sen sijaan Trafin rekistereistä tarkasteltuna havaittiin, että ensimmäistä vuottaan ajavilla kuljettajilla oli uudistuksen jälkeen vuonna 2014 vähemmän liikennerikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään kuin ennen uudistusta vuonna 2012. Mahdolliset muutokset liikennevalvonnan määrässä eivät selitä havaittuja ryhmien välisiä eroja. Rikkomusmäärien vähenemä oli suurempi autokoulussa opetetuilla kuin opetusluvalla opetetuilla ja miehillä suurempi kuin naisilla. Suurin rikkomusmäärän vähennys oli 18-vuotiailla autokoulussa opetetuilla miehillä. Ennen uudistusta liikennerikkomuksia suhteessa ajokorttillisiin oli useammin autokoulussa opetetuilla, uudistuksen jälkeen opetusluvalla opetetuilla.

Uusilla mieskuljettajilla oli vähemmän itseraportoituja **liikennevahinkoja** ajomääräluokitain tarkasteltuna uudistuksen jälkeen kuin ennen uudistusta. Naisten liikennevahinkojen

määrissä ei tapahtunut muutoksia. Uusien kuljettajien liikenneonnettomuustilastoissa todettiin aleneva trendi jo ennen uudistusta, eikä uudistuksen vaikutusta voitu selkeästi erottaa. Onnettomuuksien vähenemä kuitenkin kiihtyi uudistuksen jälkeen niin, että kuljettajaopetus uudistus on mahdollisesti voimistanut uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksien vähenemää.

Liikenneopettajien, opetuslupaopettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemykset kuljettajaopetus uudistuksen sisällöistä ja menetelmistä olivat pääosin myönteisiä tai neutraaleita. Sen sijaan yhteisopetusopettajat suhtautuivat vuoden 2013 uudistukseen kriittisesti ja katsoivat joutuneensa lyhytaikaisen kokeilun maksumiehiksi. Kriittisimmin suhtautuivat kokeineet opetuslupaopettajat. Ensimmäistä kertaa opetuslupaopettajina toimineet yhteisopetusopettajat kokivat hyötynensä yhteisopetuksesta kokeneita enemmän.

Uudistui vaikutti **B-ajokorttien suorittamiseen**. Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrä laski vuodesta 2013 vuoteen 2014. Tämän jälkeen määrä on noussut, mutta ei ole palautunut vuoden 2013 tasolle. Suoritettujen B-ajokorttien määrän lasku koski erityisesti yli 18-vuotiaita. Yhteisopetus vähensi opetusluvalla opetettujen määrää vuonna 2013 ja tutkintojen osalta tämä näkyi vielä vuoden 2014 tilastossa. Tämän jälkeen opetuslupien määrä on kasvanut. Vuoden 2016 ensimmäisellä neljänneksellä lähes viidennes hyväksytyistä ajokokeista oli opetusluvalla ajaneiden suorittamia.

Yhteisopetusta lukuun ottamatta kuljettajaopetus uudistus ei nostanut B-ajokortin suorittamisen kustannuksia oppilaille merkittävästi, mutta autokoulujen välinen hintahaarukka näytti kasvaneen. Uudistus ei suoranaisesti vaikuttanut **autokoulualan kannattavuuteen tai työllisyyteen**. Sen sijaan oppilasmäärien vähenemisellä, simulaattori- ja verkko-opetuksella sekä uudentyypisellä opetuslupaopetuksen ympärille kehittyvällä yritystoiminnalla saattaa olla vaikutuksia autokoulualan tulevaisuuteen.

SAMMANFATTNING

Körkortslagen förnyades 19.1.2013. Förarutbildningen, som haft två skeden, reformerades och fick tre skeden: utbildning i grundskedet, övningskedet och det fördjupande skedet. Antalet undervisningstimmar ökade och undervisningens innehåll fick nya betoningar i enlighet med GDE-modellen. Undervisningsmetoderna betonade elevernas egen aktivitet, och även självstudier infördes tydligare i läroplanen. Den tidigare undervisningen med undervisningstillstånd omvandlades till samundervisning på så sätt att undervisningen med undervisningstillstånd omfattade en obligatorisk undervisningsperiod i en bilskola. Den obligatoriska samundervisningen gällde 19.1 – 31.12.2013.

Utredningen studerade hur reformens mål genomfördes i undervisningen och hur reformen påverkade de nya förarnas attityder, färdigheter och trafikbeteende. Dessutom undersöktes hur belåtna trafiklärare, lärare med undervisningstillstånd, elever och examinatore var med reformen samt vilka ekonomiska effekter och sysselsättningseffekter reformen hade.

I utredningen upprepades mätningarna i den förutredning som Trafik gjorde år 2012. Därefter jämfördes resultaten om läget före och efter reformen. Vidare studerades Trafiks statistik om de nya förarnas examensframgång, Trafis och polisens statistik om trafikförseelser samt Trafikförsäkringscentralens, Trafikskyddets och Statistikcentralens statistik om trafikolyckor. Som en samhällseffekt granskades också reformens inverkan på trafiklärarnas sysselsättning och bilskoleföretagens verksamhet.

Enligt eleverna, lärarna och examinatorena hade undervisningens **innehållsmässiga och metodmässiga betoningar** förverkligats i enlighet med önskemålen. Särskilt betoningen på sociala och interaktiva färdigheter i trafiken hade ökat. Genomförandet av de tre skedena lyckades endast delvis. Endast en del av bilskolorna använde responsperioden och inlärningsdagboken på önskat sätt.

Utifrån svaren kunde man konstatera att **de nya förarnas färdigheter** hade blivit bättre, i synnerhet deras sociala och interaktiva färdigheter. Uppgifterna om examina visade att det inte skedde några tydliga förändringar i bilskoleelevernas examensframgång. Däremot förbättrades procenten för godkännande i det första försöket i teoriprovet och körprovet för elever med undervisningstillstånd, vilket innebär att reformen minskade skillnaderna i godkännandet i examina mellan bilskoleelever och elever med undervisningstillstånd. Resultatet syntes klarast år 2013, dvs. under den tid som samundervisningen var i kraft.

De nya förarnas **kör mängder** ökade, särskilt hos kvinnor. Reformens mål om att förarna tar bättre hänsyn till miljön när de fattar körbeslut förverkligades inte till den del som gäller kör mängderna, men en större del av körningen förknippades med arbetet eller yrket än tidigare, vilket är positivt. Å andra sidan ökade också andelen körning på fritiden för människens del.

I mängden självrapporterade **trafikförseelser** observerades ingen förändring. Däremot framgick det vid en studie av Trafis register att förare som körde första året hade färre trafikförseelser i förhållande till antalet körkort efter reformen år 2014 än före reformen år 2012. Eventuella förändringar i trafikövervakningsmängderna förklarar inte de observerade skillnaderna mellan grupperna. Minskningen av antalet förseelser var större hos bilskoleelever än hos elever med undervisningstillstånd och större hos män än hos kvinnor. Den största minskningen inom förseelser skedde hos 18 år gamla män som utbildats vid bilskolor. Före reformen var andelen förseelser i förhållande till förare med körkort större hos elever som utbildats i bilskolor, efter reformen hos elever som utbildats med undervisningstillstånd.

Nya manliga förare hade färre självrapporterade **trafikskador** per körkärskategori efter reformen än före reformen. I de kvinnliga förarnas trafikskademängder skedde inga förändringar. I statistiken över nya förars trafikolyckor konstaterades en minskande trend redan före reformen och det var inte möjligt att klart urskilja reformens effekt. Minskningen av antalet olyckor blev dock snabbare efter reformen, vilket pekar på att förarutbildningsreformen eventuellt har förstärkt minskningen av de nya förarnas trafikolycksmängder.

Trafiklärarnas, undervisningstillståndslärarnas och examinatorernas uppfattningar om förarutbildningsreformens innehåll och metoder var i huvudsak positiva eller neutrala. Samundervisningslärarna förhöll sig däremot kritiska till reformen år 2013 och ansåg att de fått lov att bekosta det kortvariga experimentet. Mest kritiska var erfarna lärare med undervisningstillstånd. För första gången upplevde samundervisningslärare som fungerat som lärare med undervisningstillstånd att de fått mer ut av samundervisningen än erfarna lärare.

Reformen påverkade **avläggandet av B-körkort**. Antalet godkända B-körprov minskade från år 2013 till år 2014. Mängden har ökat efter detta, men har inte återgått till nivån år 2013. Minskningen av avlagda B-körkort gällde särskilt personer över 18 år.

Samundervisningen minskade antalet elever som utbildades med undervisningstillstånd år 2013, och i fråga om examina syntes detta fortfarande i statistiken för år 2014. Antalet undervisningstillstånd har ökat efter detta. Under första kvartalet år 2016 avlades nästan en femtedel av alla godkända körprov av elever som utbildats med undervisningstillstånd.

Med undantag av samundervisningen höjde förarutbildningsreformerna inte elevernas kostnader för avläggande av B-körkort i någon betydande mån, men prisskillnaderna mellan bilskolorna verkade ha blivit större. Reformen hade ingen direkt inverkan på **lönsamheten eller sysselsättningen i bilskolebranschen**. Däremot kan de minskade elevmängderna, simulator- och webbundervisningen och företagsverksamhet av en ny typ som bildas kring utbildningen med undervisningstillstånd kan påverka bilskolebranschens framtid.

ABSTRACT

The curriculum for driving licence category B was reformed on 19 January 2013. The former two-phase driving instruction system was replaced by a three-phase system consisting of a basic phase, a practice phase, and an advanced phase. The number of driving lessons increased, and new priorities were added to the curriculum on the basis of the GDE matrix. More emphasis was placed on students' own activeness, and a more detailed description of self-motivated learning was incorporated into the curriculum. The former system of permit-based driving instruction was replaced by a new co-instruction system, which meant that students taught by private driving instructors also had to attend lessons in a driving school. The co-instruction system was in effect from 19 January until 31 December 2013.

The study involved examining the success of the reform relative to the objectives, as well as the effects of the reform on the attitudes, abilities, and driving habits of new drivers. The views of driving instructors, instruction permit holders, students, and examiners on the reform and the economic impact of the reform and its effects on employment were also studied.

The study included a review of the questionnaire developed for the Finnish Transport Safety Agency's preliminary survey in 2012 and an analysis of results before and after the reform. The Finnish Transport Safety Agency's statistics on the pass rates of new drivers, the Finnish Transport Safety Agency's and the Police's traffic violation records, and accident statistics compiled by the Motor Insurers' Centre, the Finnish Road Safety Council, and Statistics Finland were also examined. The social impact of the reform was studied in the light of the employment rate among driving instructors and the profitability of driving schools.

Based on the answers of students, instructors, and examiners, the reform had succeeded in implementing the **new content-related and methodological priorities** chosen. The emphasis had shifted to drivers' social skills and interaction in traffic. The three-phase system had been only partially successful. Only some driving schools had used the feedback procedure and learning diary in the manner intended.

Based on the answers, the **abilities of new drivers** had improved especially with regard to social skills and interaction. No notable changes could be observed in the pass rates of driving school students on the basis of examination records. The percentage of students taught by private driving instructors who had passed their theory test and driving test the first time, on the other hand, improved, and the reform therefore reduced the gap between the pass rates of driving school students and students taught privately. This outcome of the reform was the most obvious during the co-instruction trial in 2013.

The **distances driven** by new drivers had increased especially among women. Although the increase in distances driven means that the reform failed to meet the objective of encouraging drivers to take environmental considerations into account in their choices, the fact that a higher percentage of driving related to commuting and work than before was a positive change. On the other hand, the percentage of driving for leisure among men also increased.

No change was observed in the number of **traffic violations** reported by drivers themselves. An examination of the Finnish Transport Safety Agency's databases, on the other hand, revealed that, relative to the number of driving licences, new drivers committed fewer traffic violations during their first year of driving after the reform in 2014 than before the reform in 2012. Potential changes in the volume of traffic surveillance do not explain the differences observed between the groups. The decrease in the number of violations was greater among drivers who had attended a driving school than among those taught by a private instructor and also greater among men than among women. The biggest decrease in the

number of violations was observed among 18-year-old men who had attended a driving school. Before the reform, the number of traffic violations relative to the number of driving licences was higher among drivers who had attended a driving school, while after the reform, the number was higher among drivers who had been taught privately.

New male drivers reported fewer **accidents** relative to the distance driven after the reform than before. No changes were observed in the number of accidents among women. A downward trend was observed in the statistics on accidents among new drivers even before the reform, and the effect of the reform could not be discerned clearly. The rate of decrease in the number of accidents nevertheless accelerated after the reform, which indicates that the driving instruction reform may have contributed to the reduction in the number of accidents among new drivers.

The views of driving instructors, driving instructor permit holders, and examiners on the content and methodology of driving instruction after the reform were mostly positive or neutral. Co-instructors, on the other hand, were critical of the reform of 2013 and felt that they had been disadvantaged by the short-term trial. Experienced driving instructor permit holders were the most critical. Co-instructors who had acted as private driving instructors for the first time felt that they had benefited more from the co-instruction trial than experienced instructors.

The reform had an impact on the **number of category B driving licences issued**. The number of passes in category B driving tests decreased from 2013 to 2014. The number has increased again since then, but has not returned to the level of 2013. Fewer new category B driving licences were issued to drivers over the age of 18 in particular. The co-instruction trial reduced the number of students taught by a private instructor in 2013, which showed in the 2014 examination statistics. The number of driving instructor permits has increased since that time. Almost one in five passes in driving tests during the first quarter of 2016 were by students who had been taught privately.

Excluding co-instruction, the driving instruction reform did not increase the cost of acquiring a category B driving licence significantly, but the gap between the prices of different driving schools appeared to have grown. The reform did not have a direct impact on the **profitability of driving schools or employment rates within the industry**. The reduction in the number of students, the increase in simulator-based and online instruction, and the new kinds of business that have emerged around permit-based driving instruction, on the other hand, may have implications on the future of the driving school industry.

1 Tutkimuksen tavoite ja menetelmät

Kuljettajaopetus B-luokkaa varten uudistui 19.1.2013. Kaksivaiheinen kuljettajaopetus muuttui kolmivaiheiseksi, opetustuntien määrä kasvoi ja sisältöihin tuli uusia painotuksia GDE-mallin mukaisesti. Opetusmenetelmissä korostettiin opiskelijoiden omaa aktiivisuutta ja myös itseopiskelun määrä kasvoi. Lisäksi opetuslupaopetus muuttui yhteisopetukseksi niin, että opetuslupaopetukseen sisältyi pakollinen valmennusjakso autokoulussa aivan opetuksen alussa ja myöhemmin arviointitilaisuus. Yhteisopetus oli voimassa vain vuoden 2013 ja se poistettiin jo vuoden 2014 alusta.

Tällä tutkimuksella selvitetään B-kuljettajaopetusuudistukselle asetettujen tavoitteiden toteutumista ja uudistuksen vaikutuksia yksilötasolla ja yhteiskuntatasolla. Yksilötason vaikutuksina tarkastellaan uusien kuljettajien valmiuksia ja yhteiskunnallisella tasolla liikenneturvallisuutta, taloudellisia ja työllisyysvaikutuksia.

Trafi toteutti vuosina 2012–2014 esiselvityksen, jossa kartoitettiin kuljettajaopetuksen sisältöjä ja painotuksia sekä opiskelijoiden valmiuksia ja liikennemenestystä kaksivaiheisen koulutuksen aikana. Nyt tehtävä tutkimus käyttää pääosin samoja tutkimusmenetelmiä kuin esiselvitys (Laapotti, 2016) ja vertailee saatuja tuloksia kaksivaiheisesta ja kolmivaiheisesta koulutuksesta. Lisäksi tutkimus hyödyntää Trafin tilastoja uusien kuljettajien tutkintomenestyksestä, tiedostoja liikenneonnettomuuksista sekä liikenneonnettomuustilastoja. Yhteiskunnallisena vaikutuksena tarkastellaan myös kuljettajaopetusuudistuksen vaikutuksia liikenneopettajien työllisyyteen ja autokouluyritysten toimintaan.

Tutkimus vastaa seuraaviin Trafin asettamiin tutkimuskysymyksiin:

1. Mitä vaikutuksia B-kuljettajaopetuksen uudistuksella on ollut uusien kuljettajien valmiuksiin liikenteessä?

- Kyselylomakkeiden vastauksia vertaamalla ennen (esiselvitys) ja jälkeen uudistuksen (tutkimusaineisto) selvitetään, onko kuljettajien valmiuksissa tapahtunut muutoksia. Oppilailta kysyttiin mm., miten hyvin kuljettajaopetus oli antanut valmiuksia toimia liikenteessä eri asioissa (10 eri aihealuetta, esimerkiksi ajoneuvon käsittely, ajaminen taajamassa, itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen). Myös liikenneopettajilta, tutkinnon vastaanottajilta ja opetuslupaopettajilta kysyttiin näkemyksiä uusien kuljettajien valmiuksista ja vastauksia vertailtiin ennen–jälkeen -tutkimusasetelmassa.
- Kyselylomakkeiden vastauksia vertaamalla ennen ja jälkeen tilanteessa selvitetään, tapahtuiko muutoksia oppilaiden valmiudessa oppimiseen ja ajotaitonsa kehittämiseen. Vertailu tehdään ennen–jälkeen -asetelmalla siitä, miten kuljettajaoppilaat näkivät itsensä perusvaiheen (I-vaiheen) jälkeen. Mielsivätkö he itsensä vielä harjoittelijoiksi ja olivatko valmiita kehittämään omia taitojaan harjoitteluvaiheessa (välivaiheessa).
- Kuljettajantutkinnon tuloksia (läpäisy, kokonaisarvosanat) ennen–jälkeen vertaamalla selvitetään, ovatko uusien kuljettajien liikennevalmiudet muuttuneet kuljettajantutkintotilanteessa. Selvitys perustuu Trafista saataviin tilastotietoihin uusien kuljettajien tutkintomenestyksestä. Tarkasteltavina ovat vuosien 2011 – 2015 tilastotiedot. Vertailuryhmä muodostuu v. 2012 ja tutkimusryhmä vuoden 2014 kuljettajantutkinnoista. Muut vuodet ovat kontrollivuotia.

2. Mitä vaikutuksia uudistuksella on ollut uusien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen?

Liikennekäyttäytymisestä kerättiin tietoa kysymyslomakkeilla sekä tarkastelemalla liikenneonnettomuus- ja liikenneerikkomustilastoja.

- Esiselvityksessä on kartoitettu uusien kuljettajien liikennekäyttäytymistä II-vaiheen kyselyssä sekä syventävän vaiheen kyselyssä. Vertailu- ja tutkimusryhmän vastauksia vertaamalla saadaan tietoa mahdollisista muutoksista uusien kuljettajien ajomäärissä ja ajamisen laadussa, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden määrässä ja laadussa sekä liikenneerikkomuksissa.
- Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustilastoista vertaillaan uusien kuljettajien onnettomuuksien määrän suhdetta muiden kuljettajien onnettomuuksien määrään vuosina 2012 (vertailuryhmä) ja 2014 (tutkimusryhmä). Onnettomuusmääriä pyritään suhteuttamaan myös mahdollisessa ajamisen määrässä tapahtuneisiin muutoksiin (ajokorttien määrä, itseraportoitu ajamisen määrä). Kun käytetään uusien kuljettajien onnettomuuksien määrän suhdetta muiden kuljettajien onnettomuuksien määrään, voidaan kontrolloida mahdollisten yleisessä liikenneonnettomuustilanteessa tapahtuneiden muutosten vaikutus tulokseen.
- Trafin tilastoista selvitetään uusien kuljettajien liikenneerikkomustiedot vertailu- ja tutkimusryhmässä. Vertailuryhmän muodostavat v. 2012 ensimmäisen B-luokan ajokorttinsa saaneet ja tutkimusryhmän vuonna 2014 ensimmäisen B-luokan ajokorttinsa saaneet. Molempiin ryhmien liikenneerikkomustietoja (kuinka monella on rikkomuksia ja rikkomusten vakavuus) vertaillaan ajokortin saantivuoden osalta.

3. Miten hyödylliseksi eri osapuolet ovat kokeneet muutoksen?

- Esiselvityksessä eri osapuolilta (autokoulujen oppilaat ja opetuslupaoppilaat I- ja II-vaiheessa, liikenneopettajat ja opetuslupaopettajat sekä tutkinnon vastaanottajat) kysyttiin tyytyväisyyttä saatuun opetukseen ja arvioita opetuksen eri osien hyödyllisyydestä. Nyt toistettujen kyselyjen tuloksia verrataan aiempiin tuloksiin. Lisäksi tehdään suorat kysymykset liikenneopettajille, opetuslupaopettajille ja tutkinnon vastaanottajille heidän näkemyksistään uudistuksen hyödyllisyydestä sekä yhteisopetuksesta ja sen poistamisesta.

4. Mitä vaikutuksia oli opetuslupaopetukseen sisältyvällä yhteisopetuksella ja 1.1.2014 tapahtuneella yhteisopetuksen poistamisella?

- Opetuslupaoppilaita ja -opettajia tutkitaan kahdessa eri ryhmässä (yhteisopetusjärjestelmässä olleet ja eivät olleet) ja verrataan heidän kyselyvastauksia esiselvityksen opetuslupaoppilaiden ja -opettajien vastauksiin ja myös keskinäisiin mahdollisiin eroihin.
- Vertailuilla vastataan kysymykseen, miten opetuslupaopetus muuttui uudistuksen myötä ja erityisesti, mitä vaikutuksia yhteisopetuksella oli ja mitä sen poistaminen vaikutti. Vaikutuksiin sisältyy mm. uusien kuljettajien valmiuksien tarkastelu, opetuslupaopetuksen sisällöt ja niiden koettu hyödyllisyys, motiivit opetuslupaopetukseen ja oppilaiden ja opettajien painotukset eri asioiden tärkeydestä liikenneturvallisuudelle.

Tuloksia tarkasteltaessa otetaan huomioon, että yhteisopetus ehti olla voimassa vain vajaan vuoden. Julkinen keskustelu järjestelmän oikeudenmukaisuudesta ja erityisesti kustannuksista opetusluvalla harjoitteleville lähti liikkeelle pian uudistuksen voimaan tulon jälkeen ja vaatimukset yhteisopetuksen poistamiseksi alkoivat voimistua. Huhut järjestelmän poistamisesta kiihtyivät ja yhteisopetus poistettiin vaatimuksista 1.1.2014 alkaen. Näiden seikkojen mahdollisia vaikutuksia yhteisopetuksen toteutumiseen pyritään selvittämään uusilla muodostettavilla kysymyksillä, jotka otetaan huomioon tulosten analysoinnissa ja tulkinassa.

5. Mitä yhteiskunnallisia vaikutuksia oli koulutusjärjestelmän uudistuksella ja sen muutoksella?

- Vaikutukset suoritettujen ajokorttien määrään ja opetuksen suorittamistapaan
Selvitetään Trafin tilastoista
- Vaikutukset autokoulujen talouteen, toimintaan ja liikenneopettajien työllisyyteen
Selvitetään autokouluille suunnattuihin kyselyihin (autokouluyrittäjät ja liikenneopettajat) tehtävillä lisäkysymyksillä sekä työllisyystilastoista.
- Vaikutukset ajokortin suorittamisen kustannuksiin
Selvitetään tarkastelemalla tilastoja ja selvityksiä autokoulujen hinnastoista sekä kyselyvastauksista.
- Vaikutukset opetuslupaopetuksen valintaperusteisiin
Selvitetään vertaamalla opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastauksia ennen uudistusta ja uudistuksen jälkeen kysymykseen, mitkä tekijät vaikuttivat opetustavan valintaan). Tässä verrataan myös yhteisopetuksessa olleiden ja ei-olleiden vastauksia toisiinsa.

1.1 Kyselyiden toteuttaminen vuonna 2015

1.1.1 Sähköiset kyselyt opetuksen prosessista ja välittömistä tuloksista

Autokoulujen oppilaille suunnatut kyselyt avautuivat Webauton sivuilla 19.10.2015. Kyselyitä oli kolme: perusvaiheen oppilaat, palautejakson ja harjoitteluvaiheen oppilaat sekä syventävän vaiheen oppilaat. Samassa yhteydessä autokouluille lähetettiin sähköpostiviesti ja kerrottiin meneillään olevasta tutkimuksesta. Autokoulujen sähköpostiosoitteisto oli päivitetty Autokoululiiton ja Liikenteen Turvallisuuskouluttajat ry:n (LIITU) ajantasaisella sähköpostiosoitteistolla niin, että yhteensä n. 423 sähköpostiosoitteeseen voitiin lähettää viesti. Viestejä lähetettiin kaksi: toisessa kerrottiin meneillään olevasta tutkimuksesta ja toisessa oli kuvaus liikenneopettajien kyselystä ja linkki sähköiseen kyselyyn. Viestin saaneita autokouluja pyydettiin jakamaan kyselylinkki kaikille koulussa toimiville liikenneopettajille. Edelleen autokouluja pyydettiin muistuttamaan oppilaita harjoitteluvaiheen ja erityisesti syventävän vaiheen kyselyistä, koska oppilaat eivät välttämättä muutoin käytä Webautoa aktiivisesti enää näissä opiskelun vaiheissa.

Vastauksia perusvaiheen kyselyyn sekä liikenneopettajien kyselyyn tuli tasaiseen tahtiin niin, että muistutusviestejä ei lähetetty. Sen sijaan muistutusviesti lähetettiin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen kyselyistä autokouluihin marras- ja joulukuussa. Myös Webauton kautta lähetettiin kaksi muistutusta.

Tutkinnon vastaanottajien sähköpostiosoitteet saatiin Trafista. Henkilökohtaisiin sähköpostiosoitteisiin lähetettiin 30.10.2015 kuvaus tutkimuksesta ja linkki sähköiseen kyselyyn. Muistutusviesti avoinna olevasta kyselystä lähetettiin 23.11.

Opetuslupaopettajille ja oppilaille suunnatut kyselyt toteutettiin perinteisen postikyselyn ja sähköisen kyselyn yhdistelmänä: linkki sähköiseen kyselyyn lähetettiin kirjepostilla. Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden osoitepoiminnat tehtiin Trafissa loka-kuussa 2015 kahden eri kriteerin perusteella: yhteisopetukseen osallistuneet (=yhteisopetuslupa) ja ei-yhteisopetukseen osallistuneet (=opetuslupa).

Yhteisopetusopettajien ja -oppilaiden poiminnan kriteerinä oli, että opetuslupaopettaja oli saanut yhteisopetusluvan 20.1.2013–31.8.2013 välisenä aikana ja hänen oppilaansa oli saanut B-luokan ajokortin ennen 1.1.2014. Tähän ryhmään tuli 1922 opettajan ja 2184 oppilaan osoitetta. Kun ulkomaiset ja tuntemattomat osoitteet poistettiin, lopulliset ryhmien koot olivat 1919 opettajan osoitetta ja 2165 oppilaan osoitetta. Opettajille ja oppilaille lähetettiin kirjeet, joissa oli tutkimuksen kuvaus ja linkki sähköiseen kyselyyn. Opettajia ja oppilaita pyydettiin kopioimaan kirjeessä ollut linkki Internetin osoiteriville ja vastaamaan sähköiseen kyselyyn.

Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden osoitepoiminnan kriteerinä oli, että opetuslupaopettaja oli saanut opetusluvan 1.1.2014 jälkeen ja hänen oppilaansa oli saanut B-luokan ajokortin elo–lokakuun 2015 välisenä aikana. Tähän ryhmään tuli 2117 opettajan osoitetta. Näistä poistettiin 3 tuntematonta osoitetta. Lopullinen ryhmän koko oli 2114 opettajaa. Koska oppilas oli juuri saanut ajokortin, oletettiin, että opettajan kautta voidaan tavoittaa myös oppilas ja kirje lähetettiin vain opettajan osoitteeseen. Kirjeessä oli tutkimuksen kuvaus ja linkki sekä opettajan että oppilaan sähköiseen kyselyyn. Opettajia ja oppilaita pyydettiin kopioimaan kirjeessä olleet linkit Internetin osoiteriville ja vastaamaan sähköisiin kyselyihin.

Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastaaminen edellytti huomattavaa aktiivisuutta, sillä vastaajan piti kopioida kirjeessä ollut pitkähkö vastauslinkki tietokoneensa internetselaimen osoiteriville päästäkseen vastaamaan kyselyyn. Kopioinnissa saattoi tulla virheitä niin, ettei kysely auennut. Yhteydenottoja tuli noin 20 henkilöltä, jotka ilmoittivat, että linkki ei auennut. Heille lähetettiin suora vastauslinkki heidän antamaansa sähköpostiosoitteeseen.

Kaikki muut sähköiset kyselyt suljettiin 4.1.2016, paitsi harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen kyselyt olivat auki vielä tammikuun ajan. Kaikkien kyselyiden lähetekirjeissä (mainoksissa) kerrottiin mahdollisuudesta voittaa 100 euron arvoinen huoltoasemalahjakortti (jaossa oli 2 kpl lahjakortteja). Arvonta suoritettiin ja lahjakortit toimitettiin voittajille helmikuun alussa.

Taulukossa 1 on yhteenveto kyselyiden toteuttamisesta. Taulukossa olevaa mies/naisvastaajien osuutta voidaan tarkastella yhtenä osoituksena aineiston valikoituneisuudesta. Jos oletusarvo miesten ja naisten osuudesta ko. ryhmässä on noin puolet (kuten autokoulun oppilaiden ryhmässä tilanne on), niin jommankumman sukupuolen osuuden jäädessä kovin matalaksi voidaan todeta aineiston olevan valikoituneen ainakin joltain osin. Naiset ovat tyypillisesti innokkaampia vastaajia vapaaehtoisiin kyselyihin. Liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien osalta vastaajien mies–nais-osuudet vastaavat kutakuinkin alan sukupuolijakautumaa.

1.1.2 Kyselyiden palautusprosenttien arvioiminen

Kyselyn palautusprosentin arvioiminen suhteellisen luotettavasti on mahdollista vain yhteisopetus- ja opetuslupaopettajien ja yhteisopetuslupaoppilaiden sekä tutkinnon vastaanottajien osalta. Opetuslupaoppilaiden perusjoukkoa emme tiedä, koska emme tiedä, kuinka moni kirjeen saanut opettaja jakoi kyselylinkin myös oppilaalle.

Liikenneopettajien kysely lähetettiin yli 400 kouluun, mutta tietoa ei ole saatavilla siitä, miten moni liikenneopettaja kyselyn sai. Sähköpostiviesti on voinut tavoittaa vain esimerkiksi omistajan tai toimistohenkilökunnan tai parhaassa tapauksessa kaikki koulun liikenneopettajat. Osa sähköposteista palautui virheellisinä, muutama koulu toivoi viestiä ruotsinkielellä ja muutama kieltäytyi suoraan vastausviestillä osallistumasta tutkimukseen. Lopullinen sähköpostiosoitteiden määrä oli n. 400. Mikäli tätä pidetään perusjoukkona (minimi), niin vastausprosentti olisi ollut n. 66 %. Todennäköisesti kysely levisi huomattavasti laajemmalle joukolle, esimerkiksi keskimäärin kahdelle liikenneopettajalle koulua kohden. Tällöin vastausprosentti olisi noin 33 %. Autokoulun oppilaiden perusjoukkona voi pitää esimerkiksi Trafín tilastosta 2,6 kuukauden aikana hyväksytyn B-ajokokeen suorittaneita, jotka olivat saaneet opetuksen autokoulussa. Lokakuun loppuun mennessä vuonna 2015 heitä oli ollut yhteensä 39 437, mikä on keskimäärin 3943 oppilasta /kk. Tällöin perusjoukon koko olisi noin 10 200 oppilasta. Webauto ei kuitenkaan ole kaikilla käytössä, mikä vähentää perusjoukon määrää ja siten nostaa vastausprosenttia.

Taulukko 1. Kuvaus autokoulujen oppilaiden, liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien kyselyiden toteutuksesta vuonna 2015

	Autokoulun oppilaat, perusvaihe	Autokoulun oppilaat, palautejakso ja harjoitteluvaihe	Autokoulun oppilaat, syventävä vaihe	Liikenneopettajat	Tutkinnon vastaanottajat
Miten toteutettiin	Sähköinen kysely Web-auton kautta	Sähköinen kysely Web-auton kautta	Sähköinen kysely Web-auton kautta	Sähköinen kysely; linkki autokouluihin sähköpostitse	Sähköinen kysely; linkki hlökohtainen e-mail-osoite
Kysely avoinna	19.10.2015–4.1.2016	19.10.2015–1.2.2016	19.10.2015–1.2.2016	19.10.2015–4.1.2016	30.10.2015 – 4.1.2016
Otoskoko	arvio: 10 200	ei arviota	ei arviota	arvio: 800	212
Vastaajien määrä (tavoite)	1 111 (900)	200 (300)	56 (300)	262 (200)	113 (50 %)
Arvioitu vastaus%	vähintään 10,9	-	-	vähintään 32,8	53,3
Mies–nais-osuudet	38 / 62	47 / 53	46 / 54	78 / 22	84 / 16

Taulukko 2. Kuvaus yhteisopetusopettajien ja -oppilaiden sekä opetuslupaopettajien ja -oppilaiden kyselyiden toteutuksesta.

	Yhteisopetus-opettajat	Yhteisopetus-oppilaat	Opetuslupa-opettajat	Opetuslupa-oppilaat
Miten toteutettiin	Sähköinen kysely; linkki postitse opettajalle	Sähköinen kysely; linkki postitse oppilaalle	Sähköinen kysely; linkki postitse opettajalle	Sähköinen kysely; linkki postitse opettajalle
Kysely avoinna	6.11.2015 – 4.1.2016	6.11.2015 – 4.1.2016	6.11.2015 – 4.1.2016	6.11.2015 – 4.1.2016
Otoskoko	1919	2184	2114	< 2114
Vastaajien määrä yht. (tavoite)	501 (300)	230 (300)	490 (500)	200 (300)
Vastaus% vähintään	26,1	10,5	23,1	9,5
Mies-nais-osuudet	75 / 25	43 / 57	73 / 27	44 / 56

1.1.3 Kysely harjoitteluvaiheen ajotavoista, liikenteessä pärjäämisestä sekä tyytyväisyydestä saatuun kuljettajaopetukseen

Samoihin vapaaehtoisin autokouluihin, jotka olivat olleet toteuttamassa syventävän vaiheen kyselyä vuonna 2013 (esiselvitys: Laapotti, 2016), otettiin sähköpostitse yhteyttä ja kysyttiin halukkuutta olla uudelleen keräämässä oppilaiden vastauksia. Osa ilmoitti heti halukkuutensa ja osaan otettiin yhteyttä puhelimitse.

Kunkin autokoulun kanssa sovittiin erikseen, paljonko lomakkeita heille toimitetaan muutaman kuukauden tarpeisiin, ts. paljonko kouluun arveltiin tulevan syventävän vaiheen oppilaita lokakuun 2015 ja helmikuun 2016 välisenä aikana. Yhteensä lomakkeita lähetettiin noin 3 600 kpl 32 autokouluun eri puolilla Suomea. Kyselyaika oli keskimäärin 4,5 kuukautta.

Taulukko 3. Kuvaus harjoitteluvaiheen ajokokemusten kartoittamisesta.

Kohderyhmä	Syventävän vaiheen oppilaat, kokemukset harjoitteluvaiheesta
Miten toteutettiin	Yksisivuinen, kaksipuoleinen kyselylomake kaikille oppilaille osana syventävän vaiheen opetusta vapaaehtoisissa autokouluissa eri puolilla Suomea.
Kyselyaika	Lokakuu 2015 – helmikuu 2016 (4-5 kk)
Vapaaehtoisten koulujen määrä	32
Vastausten määrä yht.	1 635
Miesten osuus	57 / 43

1.1.4 Kyselyjen vertaaminen esiselvityksen tuloksiin

Tässä saatuja kyselyvastauksia verrattiin esiselvityksen tuloksiin (Laapotti, 2016). Esiselvityksessä oli 7 kyselyä ja tässä selvityksessä 10 kyselyä. Vertailua esiselvitykseen tehtiin niiltä osin kuin se oli mahdollista. Sähköisten kyselyiden ennen-jälkeen -vertailua tehtiin vastausten keskiarvoja tai jakautumia tarkastelemalla, mutta tarkastelussa ei käytetty tilastollisia testejä erojen testaamiseen. Ryhmien vastausten katsottiin eroavan toisistaan, jos esimerkiksi vastausten keskiarvomuuutos oli suu-

remppi kuin 0,20 asteikolla 1-5 ja mikäli vertailtavien ryhmien koko on yhteensä yli 200 henkilöä. Joiltakin osin vastaajien sukupuolen, iän ja koulutustaustan vaikutuksia on pyritty kontrolloimaan, erityisesti, jos ne vaihtelivat selvästi esiselvityksen ja tämän selvityksen vastaajajoukoissa. Taulukkoon 4 on koottu esimerkiksi miesvastaajien osuudet eri kyselyissä kuvastamaan vertailtavien ryhmien mahdollisia eroja. Jos osuudet poikkeavat paljon vertailtavissa ryhmissä, vastauksia on pyritty tarkastelemaan erikseen mies- ja naisvastaajien osalta. Suurin ero mies- ja naisvastaajien osuuksissa oli II-vaiheen/syventävän vaiheen kyselyssä. Sen osalta luotettavia vertailuja ei ollut mahdollista muutoinkaan tehdä, koska vastaajamäärät olivat pienet.

Pyrkimyksenä oli löytää tulosmassasta opetusuudistukseen keskeisesti liittyviä ja johdonmukaisia muutoksia ja tiivistää ne vastauksissa tutkimuskysymyksiin. Yksityiskohtaiset tulokset on esitetty luvussa 2.1 kunkin vastaajaryhmän mukaan ryhmiteltyinä. Vastaukset tutkimuskysymyksiin on esitetty luvussa 2.2. ja tulosten yhteenvedo ja pohdinta luvussa 3. Luvussa 4 on esitetty tiivistetysti tulokset kuljettajaopetusmuutoksen vaikutuksista.

Taulukko 4. Miesvastaajien osuus esiselvityksen ja tämän selvityksen kyselyissä.

Ryhmä	Miesten osuus vastaajista esiselvityksessä	Miesten osuus vastaajista tässä selvityksessä
Liikenneopettajat	83 %	78 %
Oppilaat I- / perusvaiheessa	39 %	38 %
Oppilaat harjoitteluvaiheen palautejaksolla	-	47 %
Oppilaat II- / syventävässä vaiheessa	33 %	46 %
Opetuslupaopettajat	78 %	73 %
Opetuslupaoppilaat	46 %	44 %
Yhteisopetusopettajat	-	75 %
Yhteisopetusoppilaat	-	43 %
Tutkinnon vastaanottajat	83 %	84 %
Syventävän vaiheen lomakekysely	54 %	57 %

1.2 Muut tutkimusmenetelmät

Tutkimuksessa käytettiin lisäksi Trafín tilastoja suoritetuista B-luokan tutkinnoista ja ajokorttien määrästä. Trafi toteutti erillispoiminnan liikenteen tietojärjestelmästä uusien kuljettajien liikenne rikkomusten määrästä vuosilta 2012–2016. Poiminta toteutettiin kesällä 2016. Vertailtavina ryhminä olivat vuonna 2012 B-luokan ajokortin saaneet kuljettajat (vanha koulutus) ja vuonna 2014 B-luokan ajokortin saaneet kuljettajat (uusi koulutus). Molempien ryhmien rikkomustietoja seurattiin ajokortin saantivuodelta. Tarkastelu tehtiin erikseen eri-ikäisille uusille mies- ja naiskuljettajille sekä opetusmuodon mukaan (perusvaihe autokoulussa tai opetusluvalla).

Liikenneonnettomuustilastoista tarkasteltiin Liikennevakuutuskeskuksen sekä Liikenneturvan ja Tilastokeskuksen liikenneonnettomuustilastoja. TE-keskusten työllisyystilastoista tarkasteltiin liikenneopettajien työllisyystilannetta. Suomen Autokoululiiton tilastoista ja Internetistä saadun tiedon perusteella tarkasteltiin autokouluopetuksen hintoja.

2 Tulokset

2.1 Uudistunut koulutus: kyselyiden tulokset vastaajaryhmittäin

2.1.1 Liikenneopettajat

Vastanneita liikenneopettajia oli yhteensä 262. Liikenneopettajat vastasivat nyt huomattavasti innokkaammin kuin vuoden 2012 kyselyssä, jolloin vastauksia kertyi vain 173. Molemmilla kerroilla kysely toteutettiin samalla tavoin lähettämällä linkki kyselyyn kaikille autokouluille.

Vastaajista miehiä oli 201 (78 %) ja naisia 58 (22 %), 3 ei ilmoittanut sukupuoltaan. Vuoden 2012 kyselyssä miesten osuus oli suurempi (83 %) kuin tässä kyselyssä. Ikä vaihteli 24 ja 73 vuoden välillä. Miehet olivat keskimäärin vanhempia kuin naiset ($t=-2.70$, $Df=250$, $p<.01$). Miesten iän keskiarvo oli 46,7 ja naisten 42,4 vuotta. Kaikkien vastaajien iän keskiarvo oli 45,8 vuotta.

Hieman vajaa puolet kaikista vastanneista toimi yrittäjinä (46 %). Yrittäjien osuus on nyt pienempi kuin v. 2012 vastanneissa (59 %).

Peruskoulutukseltaan ylioppilaita oli 44 %, keskikoulun käyneitä 24 % ja perus- tai kansakoulun käyneitä 31 %. Ylioppilaiden osuus oli hieman suurempi ja vastaavasti kansa- tai peruskoulun käyneiden osuus oli pienempi kuin vuonna 2012. Vastanneista 91 % oli toiminut ennen liikenneopettajaksi ryhtymistään jossakin muussa ammatissa. Muussa ammatissa toimineiden osuus oli kasvanut vuodesta 2012 (tuolloin 82 %). Noin puolella aikaisempi ammatti oli ollut autonkuljettaja, mutta suuri osa oli toiminut useissa eri ammateissa. Autonkuljettajan lisäksi muita usein mainittuja aikaisempia ammatteja olivat autonasentajan, sihteerin, myynnin ja markkinoinnin sekä opettajan työt ammatti- tai peruskoulussa. Neljännes oli toiminut liikenneopettajina korkeintaan viiden vuoden ajan. 46 liikenneopettajaa (18 %) oli tullut alalle opetusudistuksen voimaan tulon aikoihin tai sen jälkeen (alalla korkeintaan 3 vuotta). Vähintään 20 vuotta alalla toimineita oli 40 % kaikista vastanneista.

Liikenneopettajilta kysyttiin taustatietona myös, kuinka suuressa koulussa he pääasiassa toimivat. Koulun koon mittarina kysyttiin vuotuista B-oppilaiden määrää. Tämä vaihteli 20 ja 1000 oppilaan välillä. Moni oli vastannut oppilasmäärän myös vaihtelevan melkoisesti vuosittain (vaihteluväli muutettiin keskimääräiseksi, esim. 100–200 oppilasta muutettiin tiedostossa 150:ksi). Tyyppiarvoina olivat 100 ja 200 oppilasta. Keskiarvo oli 169 oppilasta. Vuonna 2012 vuosittainen oppilaiden määrä oli 162 tai 154, kun yksittäiset ääriarvot oli poistettu.

2.1.1.1 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Omien kokemusten kertominen sekä keskustelu opetettavasta asiasta olivat yleisimmin käytetyt menetelmät teoriaopetuksessa. Omia kokemuksia liikenteestä ilmoitti kertovansa paljon tai erittäin paljon¹ 91 % vastaajista. Opetettavasta asiasta ilmoitti keskustelewansa paljon tai erittäin paljon 81 % vastaajista. 57 % luennoi paljon tai erittäin paljon.

Summamuuuttuja keskustelewa (reliabiliteetti .72) sisälsi seuraavat kolme menetelmää:

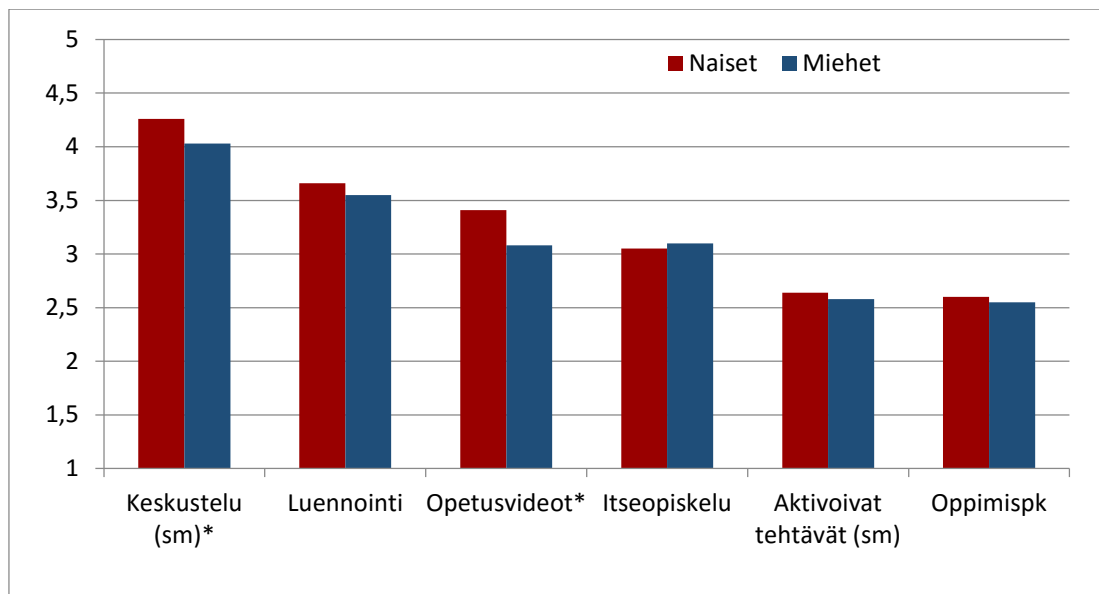
¹ Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko koskien opetusmenetelmiä ja sisältöjä teoria- ja ajo-opetuksessa ”En lainkaan---- Erittäin paljon” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”En lainkaan, Vähän, Jonkin verran, Paljon, Erittäin paljon.

- Keskustelua opetettavasta asiasta
- Kerron kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä
- Oppilaat kertoivat kokemuksiinsa ja esimerkkejä liikenteestä

Aktivoivat tehtävät (reliabiliteetti .77) sisälsi seuraavat kuusi menetelmää:

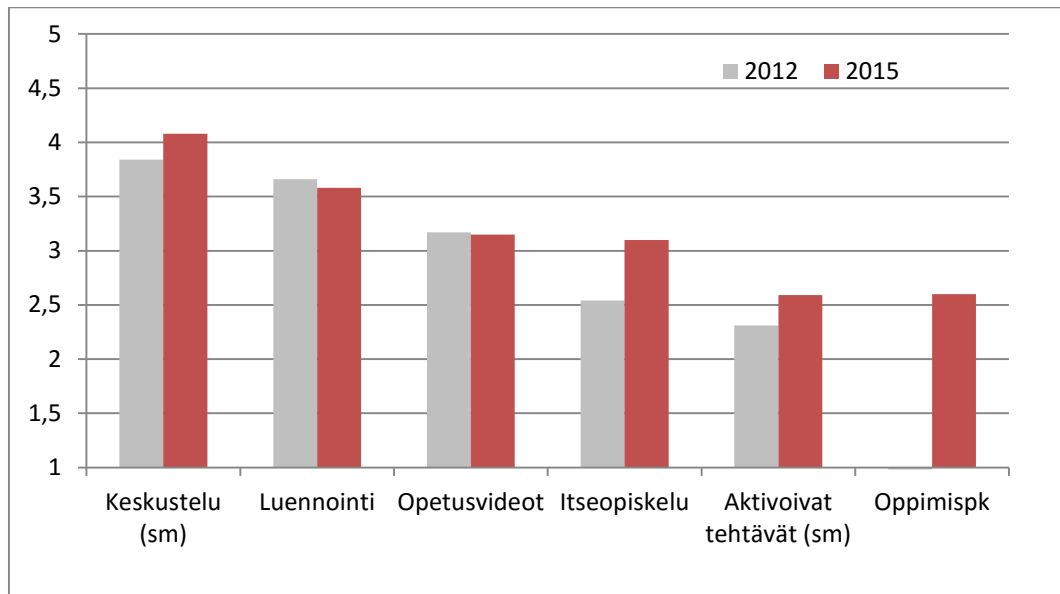
- Ryhmätöitä
- Tehtävien tekoa tunneilla
- Kotitehtävien tarkistamista tunneilla
- Rooliharjoituksia
- Oppilaan itsearviointia omista valmiuksistaan toimia kuljettajana
- Harjoittelua mielikuvien avulla

Opettajan luennointi, opetusvideoiden käyttö sekä kotitehtävien teko tai muu itseopiskelu omalla ajalla jäivät summamuuttujien ulkopuolelle ja ne on siksi kuvattu erillisinä (kuva 1). Naiset raportoivat enemmän keskustelun ja opetusvideoiden käyttämistä kuin miehet.



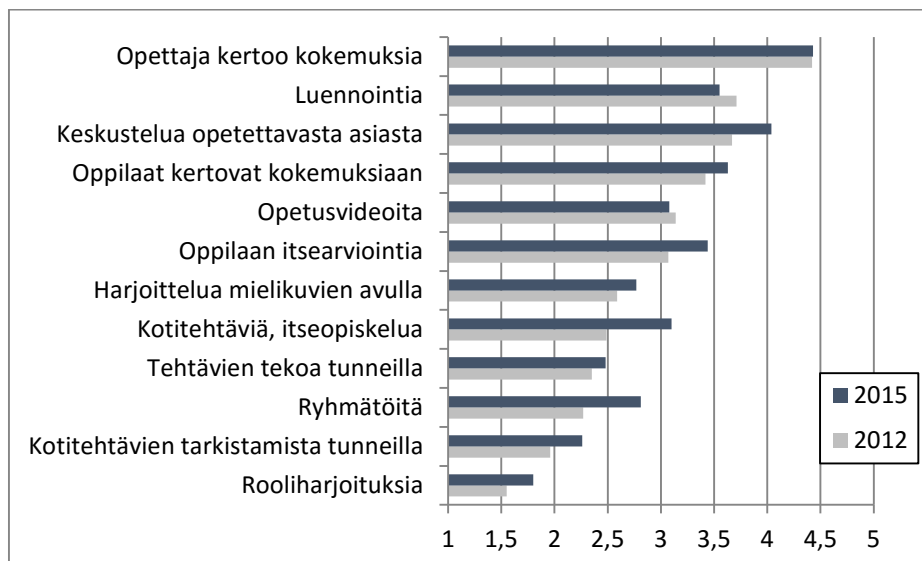
Kuva 1. Liikenneopettajien teoriaopetuksessa käyttämät menetelmät, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1= ei lainkaan, 5=erittäin paljon. Sm= summamuuttuja. Keskiarvojen tilastollinen ero: *= ≤ 0.5 .

Verrattuna vuoden 2012 vastauksiin keskustelun, itseopiskelun ja aktivoivien tehtävien käyttö teoriaopetuksessa oli lisääntynyt (kuva 2). Lisäksi oppimispäiväkirja tuli uutena opetusmenetelmänä käyttöön uudistuksen yhteydessä.

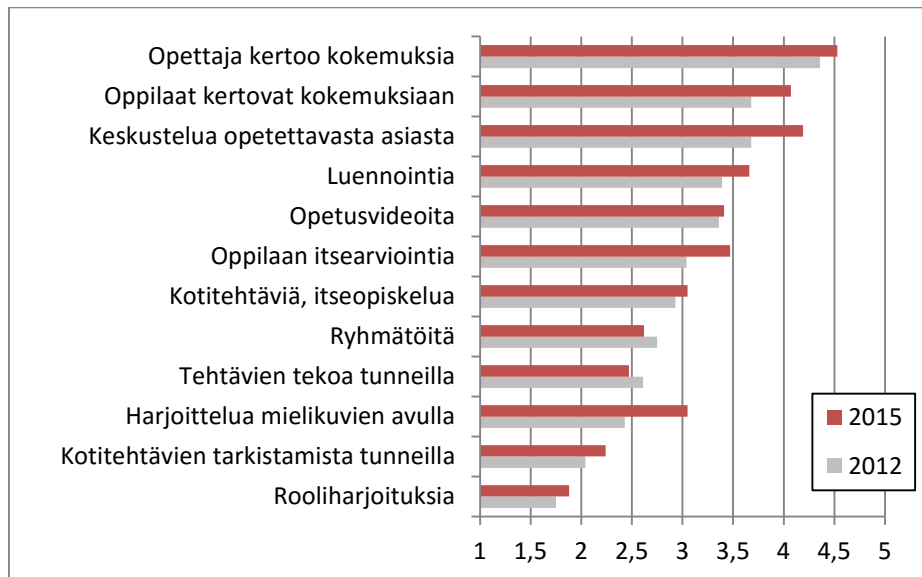


Kuva 2. Liikenneopettajien vuosina 2012 ja 2015 teoriaopetuksessa käyttämät menetelmät, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1= ei lainkaan, 5=erittäin paljon. Sm = summa-
muuttuja.

Kuvissa 3 ja 4 on tarkasteltu miesopettajien ja naisopettajien vastauksia vuosina 2012 ja 2015. Miesten vastauksien mukaan kotitehtävien, ryhmätöiden, oppilaan itsearvioinnin, keskustelun ja kotitehtävien tarkistamisen käyttö teoriaopetuksessa ovat lisääntyneet vuodesta 2012. Myös muissa keinoissa, paitsi luennoinnissa, opetusvideoiden ja opettajan kokemusten käytössä oli kasvava suunta. Oppilasta aktivoivat menetelmät olivat lisääntyneet ja opettajavetoiset keinot olivat joko vähentyneet (luennointi) tai pysyneet ennallaan. Naisilla vastaukset ovat pääosin samansuuntaisia kuin miehillä. Muutoksen tarkastelua naisten ryhmässä voi kuitenkin tehdä vain suuntaa-antavana, koska naisliikenneopettajien vastauksia oli vuonna 2012 vain 28.



Kuva 3. Miesopettajien teoriaopetuksessa käyttämät menetelmät vuosina 2012 ja 2015. Keskiarvot, arviointiasteikko 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

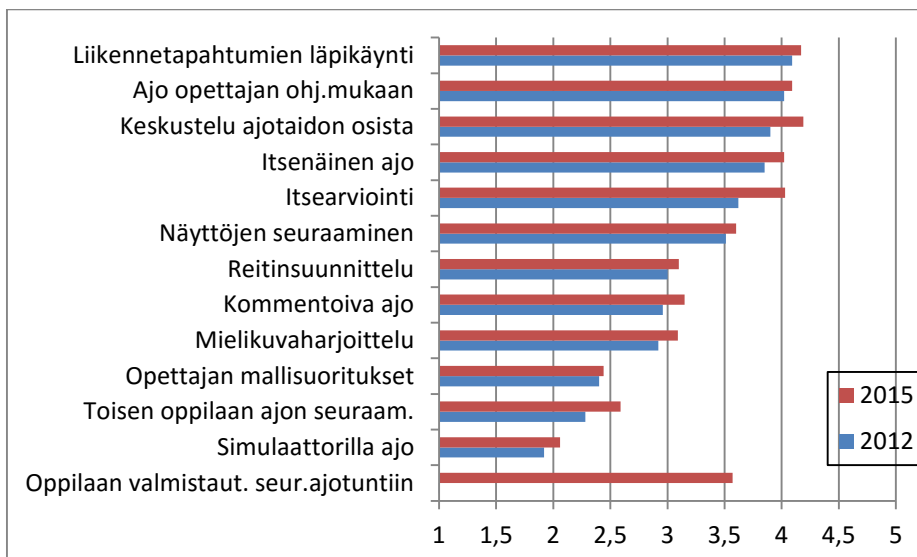


Kuva 4. Naisopettajien teoriaopetuksessa käyttämät menetelmät vuosina 2012 ja 2015. Keskiarvot, arviointiasteikko 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.1.2 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

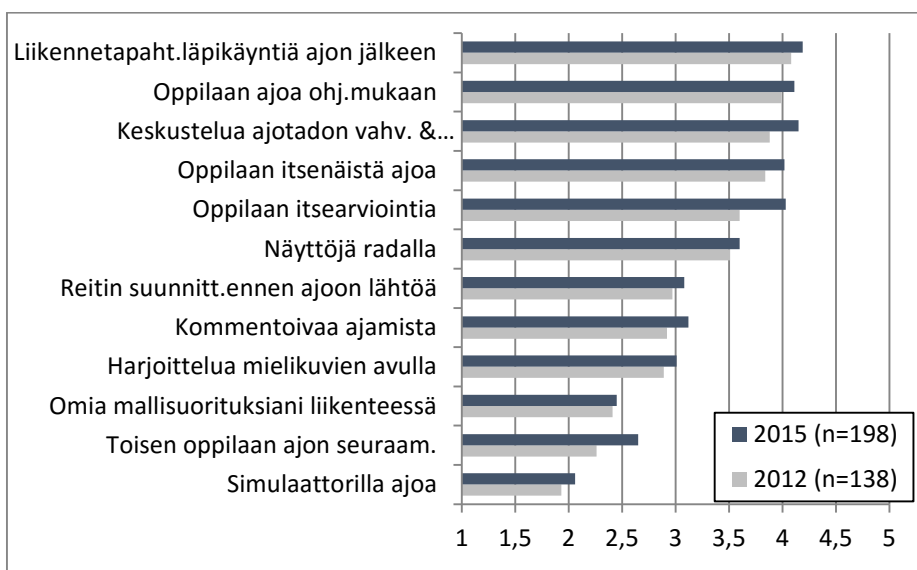
Keskustelu oppilaan ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista, liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen, oppilaan ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan, oppilaan itsenäinen ajo sekä itsearviointien käyttö olivat yleisimmin käytetyt sisällöt ja menetelmät ajo-opetuksessa. Vähän käytettyjä olivat simulaattorilla ajaminen, toisen oppilaan ajon seuraaminen sekä opettajan mallisuoritusten seuraaminen.

Verrattuna vuoteen 2012 näyttäisi siltä, että erityisesti oppilaan itsearviointia, toisen oppilaan ajon seuraamista ja keskustelua oppilaan kanssa hänen ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista olisi ollut nyt enemmän. Myös kommentoivaa ajamista, mielikuvaharjoittelua ja itsenäistä ajamista ajo-opetusmenetelminä raportoitiin enemmän. Uutena kysyttynä sisältönä vuonna 2015 oli *Oppilaan valmistautuminen seuraavaan ajotuntiin itseopiskeluna*, jota siis ei ollut lainkaan kysytty vuonna 2012. Yli puolet liikenneopettajista (56 %) raportoi käyttäneensä ajo-opetuksessa paljon tai erittäin paljon oppilaan ennakoivaa valmistautumista seuraavaan ajokertaan. (Kuva 5).

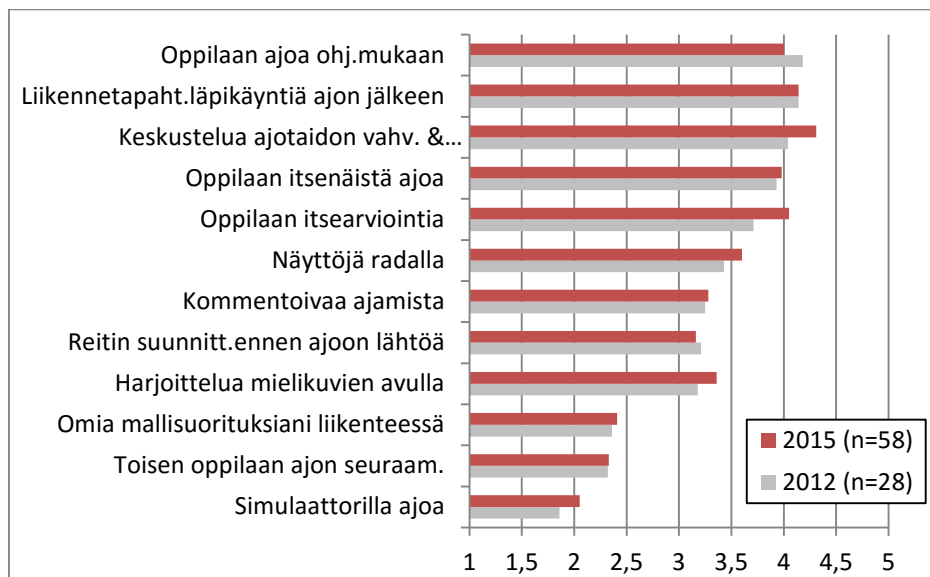


Kuva 5. Eri ajo-opetusmenetelmien käyttö ajo-opetuksessa vuonna 2012 ja 2015. Vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

Erikseen miesten ja naisten vastauksia vuosina 2012 ja 2015 on verrattu kuvissa 6 ja 7. Sekä miesten että naisten vastausten perusteella oppilaan itsearviointi, keskustelu oppilaan ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista, harjoittelu mielikuvien avulla sekä simulaattorilla harjoittelu ovat lisääntyneet vuodesta 2012.



Kuva 6. Miesopettajien ajo-opetuksessa käyttämät menetelmät vuosina 2012 ja 2015, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.



Kuva 7. Naisopettajien ajo-opetuksessa käyttämät menetelmät vuosina 2012 ja 2015, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.1.3 Uudet opetusmenetelmät ja sisällöt sekä niiden toimivuus

Vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistus toi rakenteellisina uudistuksina mm. harjoitteluvaiheen palautejakson, yhteisopetuksen sekä opetusmenetelmänä oppimispäiväkirjan.

Liikenneopettajilta kysyttiin, mikä ajankohta olisi heidän mielestään toimivin palautejaksolle. Suurin osa (60 %) valitsi vastausvaihtoehdoista *1-3 kuukautta ajokortin saannista* ja toiseksi yleisin vastaus oli *noin kuukauden kuluttua* (30 %). Vain 10 % liikenneopettajista katsoi, että jokin myöhempi ajankohta olisi toimivin palautejaksolle.

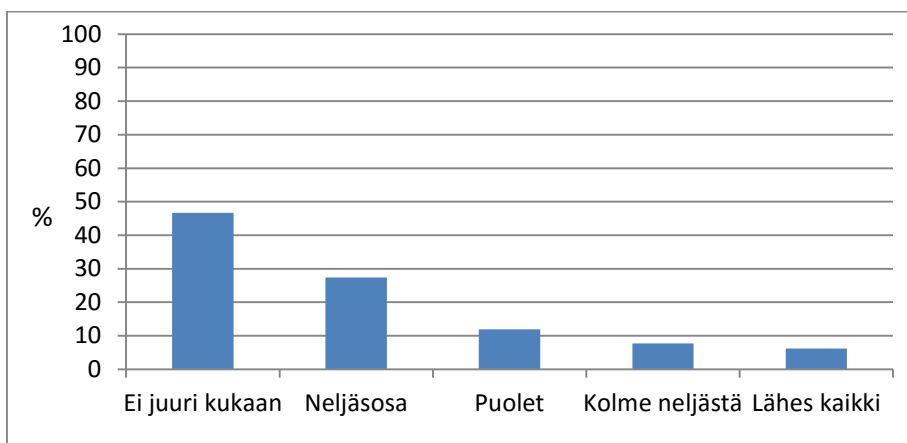
Opettajien näkemysten mukaan uusista opetuselementeistä parhaiten olivat toimineet/toimivat palautejakson yksilöajotunti (75 % hyvin tai erittäin hyvin; taulukko 5) sekä yhteisopetusmallin valmennusjakso (70 %). Heikoimmin toimivaksi todettiin oppimispäiväkirja, jonka 59 % opettajista katsoi toimivan huonosti tai erittäin huonosti.

Taulukko 5. Liikenneopettajien arviot siitä, miten hyvin kuljettajaopetuksen uudet sisällöt toimivat.

	Erittäin huonosti	.....	.....	.....	Erittäin hyvin	Yht.	Keskiarvo
Yhteisopetusmallin valmennusjakso	21	17	34	77	92	241	3,84
Palautejakson teorialuento	29	33	70	86	38	256	3,28
Palautejakson yksilöajotunti	7	17	41	98	93	256	3,99
Palautejakson ryhmäajotunti	25	40	45	85	61	256	3,46
Oppimispäiväkirja	75	74	66	27	11	253	2,31
Yhteensä	157	181	256	373	295	1262	3,37

Opettajilta kysyttiin, kuinka suuri osa oppilaista seuraa omaa oppimistaan oppimispäiväkirjalla tai tehtävillä ajokortin saannin jälkeen harjoitteluvaiheessa. Opettajista

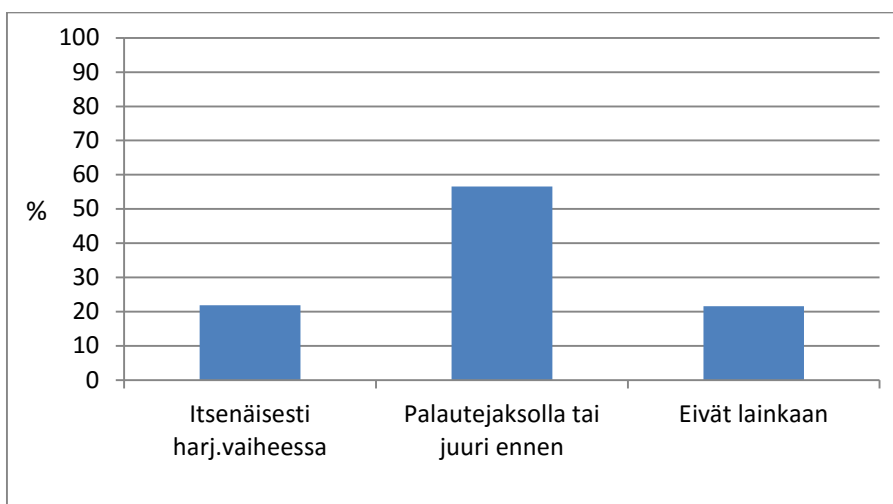
47 % vastasi kysymykseen, että ei juuri kukaan. Vastaajista vain 15 %:n mukaan yli puolet oppilaista oli seurannut ajamistaan oppimispäiväkirjalla. (Kuva 8).



Kuva 8. Kuinka suuri osa oppilaista seuraa liikenneopettajien arvion mukaan omaa oppimistaan oppimispäiväkirjalla tai tehtävillä ajokortin saannin jälkeen harjoitteluvaiheessa

Opettajien mukaan vain reilu viidesosa ei täytä oppimispäiväkirjaa lainkaan, mutta suurin osa tekee sen vasta palautejaksolla tai juuri ennen sitä (kuva 9).

Oppimispäiväkirjojen hyödyntäminen oli kaksijakoista: osa opettajista hyödynsi niitä paljon ja osa ei lainkaan (taulukko 6). Esimerkiksi harjoitteluvaiheen palautejaksolla yli kolmannes opettajista kertoi hyödyntävänsä oppimispäiväkirjoja paljon tai erittäin paljon. Samaan aikaan kolmannes opettajista ilmoitti, että ei hyödynnä niitä lainkaan tai vain vähän.



Kuva 9. Missä vaiheessa oppilaat täyttävät oppimispäiväkirjaa liikenneopettajien näkemyksen mukaan.

Taulukko 6. Kuinka paljon liikenneopettajat kertoivat hyödyntävänsä oppimispäiväkirjoja eri kuljettajaopetuksen vaiheissa. Vastausten jakautumat ja keskiarvot.

	En lain- kaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon	Yht.	Kes- kiar- vo
Perusvaiheessa	67	55	63	52	18	255	2,6
Harjoitteluvaiheen palautejaksolla	41	45	81	64	27	258	2,97
Muutoin harjoitteluvaiheessa	68	59	72	35	13	247	2,46
Syventävässä vaiheessa	83	59	54	38	16	250	2,38
Yhteensä	259	218	270	189	74	1010	2,6

Vastausten perusteella näyttäisi, että oppilaiden harjoitteluajan kokemuksia hyödynnettiin opetuksessa enemmän kuin aiemmin. Keskustelun määrä syventävässä vaiheessa oli opettajien mukaan lisääntynyt. Nyt 74 % opettajista ilmoitti keskustelewansa oppilaiden harjoitteluvaiheen kokemuksista paljon tai erittäin paljon, kun vastaava osuus vuonna 2012 oli 61 %. Erityisesti kahden tai pienryhmässä tapahtuva keskustelu oli lisääntynyt. Aikaisemmin 61 % ilmoitti keskustelewansa oppilaan kanssa tai pienryhmissä paljon tai erittäin paljon. Nyt vastaava osuus oli 76 %.

Simulaattorin käyttö on opettajien vastausten perusteella yleistynyt. Vuoden 2012 kyselyn mukaan 52 % vastaajista oli käyttänyt simulaattoria, nyt osuus oli 69 %.

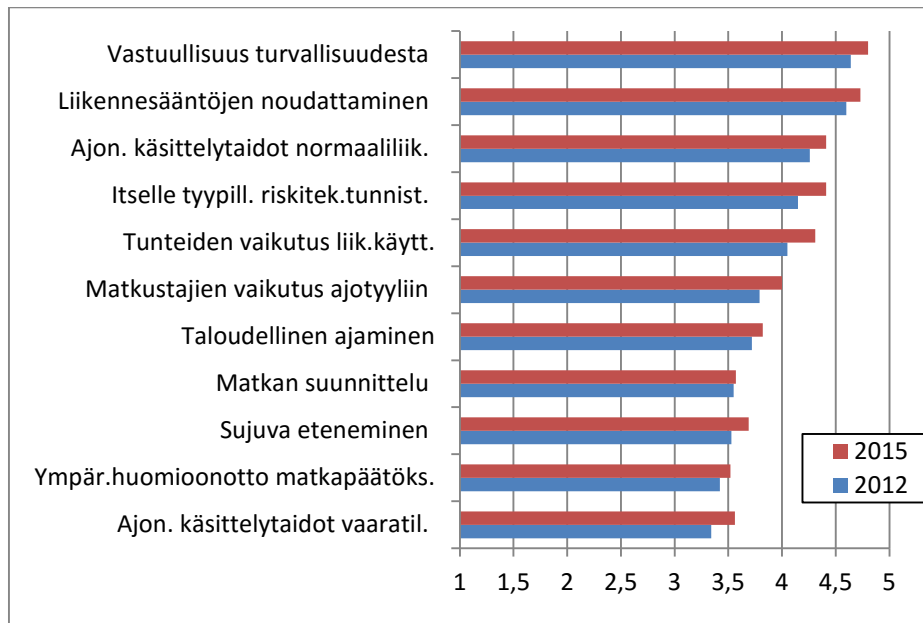
2.1.1.4 Opetuksen painopisteet

Liikenneopettajilta kysyttiin, kuinka tärkeinä he pitivät opetuksessaan eri sisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla *En lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä*².

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä (kuva 10). Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella asteikolla oli 4,08. Kaikista tärkein sisältö vastaajien mielestä oli kuitenkin vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta sekä liikennesääntöjen noudattaminen. Vähiten tärkeäksi arvioitiin ajoneuvon käsittelytaidot vaaratilanteista selviämiseksi – joka sekin kuitenkin oli keskiarvoltaan yli 3.

Vertailtaessa vastauksia vuodelta 2012 ja nyt, näyttää siltä, että opettajat ovat nyt arvioineet kaikki asiat keskimäärin hieman tärkeimmiksi. Kaikkien arvioitujen osioiden keskiarvo oli vuonna 2012 3,91 ja 4,08 vuonna 2015. Erityisesti itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista ja tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen oli painotettu nyt enemmän kuin vuonna 2012.

² Lomakkeella ollut 5-portainen skaala koskien opetuksen painopisteitä ”En lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”En lainkaan tärkeänä, Vähän tärkeänä, Jonkin verran tärkeänä, Melko tärkeänä, Erittäin tärkeänä.



Kuva 10. Liikenneopettajien arviot siitä, kuinka tärkeänä opetuksessa he olivat pitäneet eri asioita. Keskiarvot vuosilta 2012 ja 2015. Arviointiasteikko: 1=en lainkaan tärkeänä, 5=erittäin tärkeänä.

2.1.1.5 Vastaajien taustatekijöiden yhteys opetuksen painopistealueisiin

Opetussisältöjen painotuksissa oli jonkin verran eroja opettajan iän, sukupuolen, työkokemuksen ja sen mukaan, toimiko hän yrittäjänä vai ei. Esimerkiksi naisopettajat painottivat enemmän ympäristön huomioonottamista matkapäätösten teossa kuin miehet. Nuoremmat liikenneopettajat (alle 40 v.) painottivat enemmän taloudellista ajoa kuin vanhemmat. Alle 10 vuotta liikenneopettajina olleet painottivat sujuvaa etenemistä enemmän kuin kauemmin alalla olleet. Yrittäjät painottivat enemmän matkan suunnittelua, matkustajien vaikutusta sekä ympäristön huomioonottamista kuin ei-yrittäjät.

2.1.1.6 Uuden opetussuunnitelman sisällöt ja menetelmät

Liikenneopettajilta kysyttiin, miten he olivat mielestään kysyneet omaksumaan 19.1.2013 käyttöön otetun opetussuunnitelman sisältöjä ja menetelmiä. Suurin osa arvioi onnistuneensa tässä melko hyvin. Jatkokysymyksenä esitettiin, minkä asian he olivat kokeneet vaikeimmaksi. Avoimeen kysymykseen tuli 139 vastausta. Näissä suurimmassa osassa otettiin kantaa harjoitteluvaiheen palautejakson ja oppimispäiväkirjan toimivuuteen, esim. siihen, että oppilaita on vaikea motivoida palautejaksoon, jos se jää kovin myöhäiseen ajankohtaan.

- Vaikeimmaksi olen kokenut harjoitteluvaiheen ryhmäajon erityisesti tilanteissa, joissa oppilaat ovat ajokokemukseltaan ja persoonaltaan hyvin kaukana toisistaan. On vaikea laittaa oppilaita arvioimaan toinen toisiaan tai omaa ajamistaan jos oppilas ei ole esim. kortinsaannin jälkeen ajanut lainkaan esim. puoleen vuoteen ja toinen kuljettaja ajaa työkseen autoa.
- Kun oppilas tulee harjoitteluvaiheeseen ja syventävään vaiheeseen hyvin peräjälkeen. Jättänyt siis viime tippaan. Kuljettajanutkinnon kiristyneet vaatimukset uudistuksen jälkeen.
- harjoitteluvaiheen palautejakson ryhmäajon (mielekkyyys ja motivoituneisuus) saada tavoite toteutumaan.
- Oppilaiden ymmärtäminen että ovat vielä harjoittelijoita vaikka ajokoe on mennyt läpi. Se koetaan merkinä siitä että on valmis kuljettaja, joka ei missään nimessä pidä pakkaansa.
- Motivoinnin päiväkirjojen täyttöön

- Ryhmäajo olisi paljon tehokkaampi pari viikkoa ennen ajokoetta! Harjoitusvaiheen palauteajo ja ryhmäteoria n. 1-1,5 kk ajokortin saamisesta.
- Harjoitteluvaihe. En ymmärrä aikajanaa -2v. Asiakas voi tulla palauteajaksi, kun ajoaika on melkein umpeutunut. Tällä viikolla on palauteajo ja teoria. Ensiviikolla ryhmäajo. Seuraavalla viikolla syventävä, koska ajoaika umpeutuu sitä seuraavalla viikolla. Tältä osin säännöksiä pitäisi muuttaa! Nykyisellä systeemillä harjoitteluvaihe on menettänyt merkityksensä liian monen kohdalla.

2.1.1.7 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

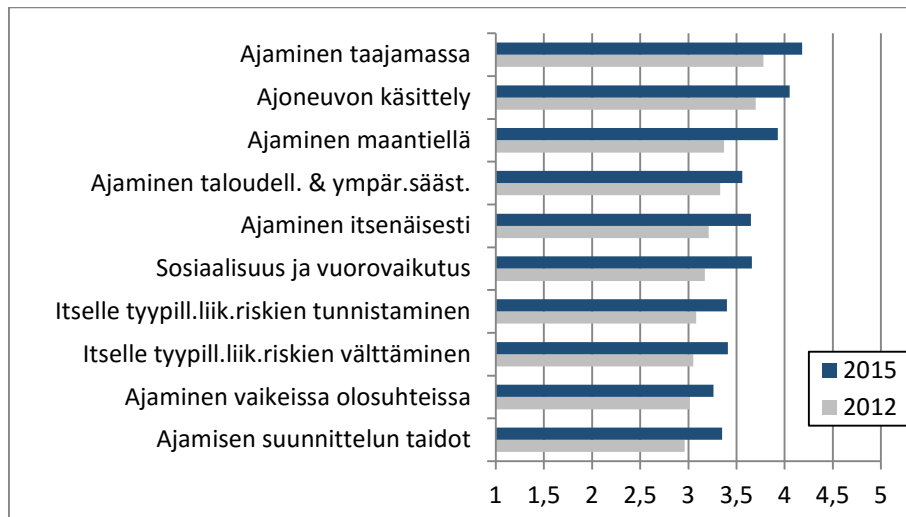
Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikkona oli 5-portainen asteikko *ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi*. Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen taajamassa sekä ajoneuvon käsittelyyn (taulukko 7). Näissä vastausten keskiarvo saavutti tason 4 eli *riittävästi*. Opettajien näkemyksen mukaan heikoimmat valmiudet oppilaat saavat ajamisen suunnittelun taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa.

Verrattuna vuoteen 2012 liikenneopettajat antoivat nyt parempia arvioita oppilaiden valmiuksista. Vuonna 2012 kaikkien osa-alueiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 3,29, mutta nyt se oli 3,69. Osa-alueiden järjestys oli pysynyt jokseenkin samana. Liikenneopettajien vastausten perusteella suurin parannus oppilaiden valmiuksissa oli tapahtunut maantiejossa. Myös sosiaalisuus ja vuorovaikutus ja itsenäinen ajaminen olivat parantuneet selvästi yli keskiarvon.

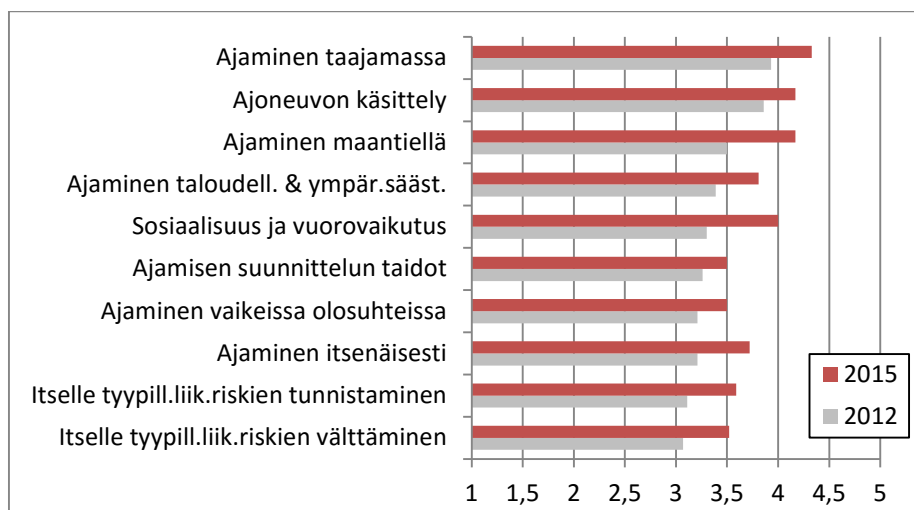
Taulukko 7. Liikenneopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus antaa valmiuksia uusille kuljettajille. Sarakkeessa ”Muutos” on vuoden 2015 ja 2012 vastausten keskiarvojen erotus.

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi	Keskiarvo	Muutos vuoteen 2012
Ajoneuvon käsittely	4	8	41	119	89	4,08	0,35
Ajaminen taajamassa	3	5	22	135	96	4,21	0,40
Ajaminen maantiellä	3	12	43	131	72	3,98	0,56
Ajaminen itsenäisesti	3	27	67	121	43	3,67	0,47
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	6	45	104	73	34	3,32	0,28
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	2	22	88	111	37	3,61	0,27
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	1	33	102	96	28	3,45	0,36
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	1	39	92	100	28	3,44	0,39
Sosiaalisuus ja vuorovaikutus liikenteessä	2	14	71	139	35	3,73	0,53
Ajamisen suunnittelun taidot	3	36	105	90	26	3,38	0,37
Yhteensä	28	241	735	1115	488	3,69	0,40

Kuvissa 11 ja 12 on verrattu erikseen miesten ja naisten arvioita vuonna 2012 ja 201. Miehet ja naiset arvioivat samantyyppisesti oppilaiden valmiuksia, mutta keskimäärin naiset arvioivat oppilaiden valmiudet paremmiksi kuin miehet.



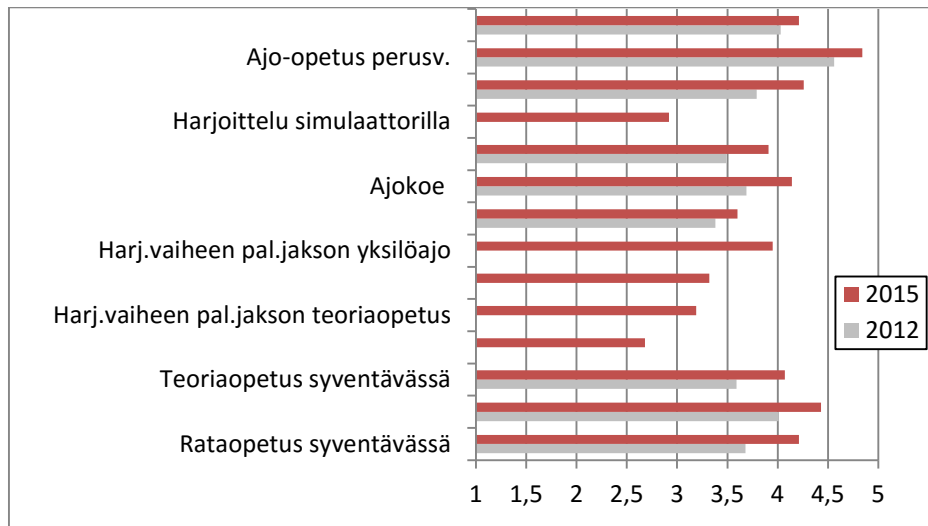
Kuva 11. Miesopettajien arviot vuonna 2012 ja 2015 opetuksen antamista valmiuksista oppilaille eri ajotaidon osa-alueilla. Vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.



Kuva 12. Naisopettajien arviot vuonna 2012 ja 2015 opetuksen antamista valmiuksista oppilaille eri ajotaidon osa-alueilla. Vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyyttä oppilaiden turvalliseksi kuljettajaksi oppimisen kannalta. Ajo-opetusta pidettiin hyödyllisimpänä osiona (kuva 13). Vastaajista 86 % piti sitä erittäin hyödyllisenä. Toiseksi hyödyllisin osio oli ajon arviointi syventävässä vaiheessa ja kolmantena radalla tapahtuva opetus perusvaiheessa. Oppimispäiväkirjaa tai simulaattorilla tapahtuvaa harjoittelua ei pidetty kovin hyödyllisinä. Vastaajista 46 % piti oppimispäiväkirjaa hyödyttömänä ja 36 % vastaajista piti simulaattorilla tehtävää harjoittelua hyödyttömänä.

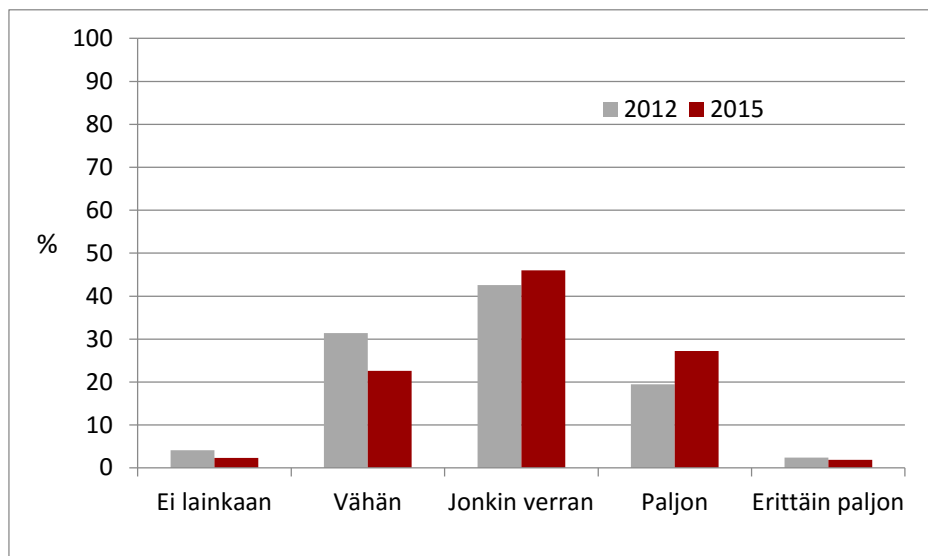
Liikenneopettajat arvioivat kuljettajaopetusjärjestelmän osiot keskimäärin hyödyllisemmiksi tässä kyselyssä kuin vuonna 2012. Erityisesti rataopetus sekä perusvaiheessa että syventävässä vaiheessa ja teoriaopetus syventävässä vaiheessa sai paremmat arviot nyt kuin vuonna 2012. Myös arviot teoria- ja ajokokeen hyödyllisyydestä olivat nyt huomattavasti parempia kuin vuonna 2012.



Kuva 13. Liikenneopettajien arviot vuonna 2012 ja 2015 kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä. Keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen

2.1.1.8 Oppilaiden harjoittelija-status välivaiheessa

Opettajilta kysyttiin, miten hyvin heidän näkemyksensä mukaan oppilaat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana. Vastaajat tässä kyselyssä arvioivat oppilaiden tunteeneen paremmin olevansa harjoittelijoita kuin vastaajat vuonna 2012 (kuva 14). Vuoden 2015 opettajista 29 % arvioi oppilaiden tuntevan itsensä harjoittelijoiksi paljon tai erittäin paljon, kun vastaava osuus vuonna 2012 oli 22 %. Vastaavasti kysymykseen vastasi *ei lainkaan* tai vain *vähän* reilu kolmannes (36 %) vuonna 2012, mutta vain neljännes vuonna 2015.



Kuva 14. Liikenneopettajien näkemys vuonna 2012 ja 2015 siitä, miten hyvin oppilaat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita harjoitteluvaiheen aikana.

2.1.1.9 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana

Opettajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista 48 % katsoi teoriakokeen ja 51 % ajokokeen mittaavan vähintään hyvin kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista viidennes katsoi, että teoriakoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä erittäin huonosti tai huonosti. Vastaavan arvion ajokokeesta teki lähes yhtä suuri osuus opettajista (19 %).

Verrattuna vuoteen 2012, useammat kokivat sekä teoriakokeen että ajokokeen mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä vähintään hyvin. Toisaalta ajokokeen osalta myös tyytymättömien osuus oli hieman kasvanut.

Naiset olivat keskimäärin tyytyväisempiä ajokokeeseen opetuksen sisältöjen mittaajana kuin miehet ($df=255$, $t=2.65$, $p<.01$). Teoriakokeen osalta miesten ja naisten arvioinnit eivät eronneet. Myöskään eri-ikäisten liikenneopettajien arviot eivät eronneet. Sen sijaan yrittäjät olivat tyytymättömämpiä sekä teoriakokeeseen että ajokokeeseen opetuksen sisältöjen mittaajana kuin ei-yrittäjinä toimineet liikenneopettajat.

2.1.1.10 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin opettajia arvioimaan, kuinka tärkeää heille on, että omat oppilaat ovat tietynlaisia. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan tärkeä – erittäin tärkeä*.

Lomakkeella olleista 13 eri kuljettajaominaisuudesta osa liittyi tekniseen taitavuuteen (esim. taitava ajoneuvon käsittelijä), osa varovaisuuteen (esim. varovat kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (esim. noudattavat liikennesääntöjä) ja osa ekologiseen ajamiseen (esim. valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Väittämät olivat muutoin sisällöltään samat kuin oppilaiden kyselyssä, ainoastaan kaksi ns. ylimääräisiin motiiveihin liittyvää väittämää oli jätetty opettajien kyselystä pois.

Opettajat pitivät selvästi tärkeimpänä sitä, että oppilaat ovat varovaisia (kuvio). Ajoneuvon käsittelyyn ja ekologisuuteen liittyviä ominaisuuksia pidettiin myös tärkeinä mutta selvästi vähemmän tärkeinä kuin turvallisuustaitoja. Selvä poikkeus oli kuljettajaominaisuuksista kykenevyys ajaa tarvittaessa huippunopeuksilla. Sitä ei pidetty lainkaan tärkeänä.

Väittämistä muodostettiin vuoden 2012 mukaisesti faktorianalyysin avulla kolme summamuuttujaa: varovainen kuljettaja, taitava ajoneuvon käsittelijä ja ympäristön huomioon ottava kuljettaja.

Summamuuttuja Varovainen kuljettaja (Cronbach alpha .81) koostui viidestä kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttuutaan):

- viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan (.60)
- tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta (.66)
- varovat kevyttä liikennettä (.66)
- noudattavat liikennesääntöjä (.51)
- pyrkivät välttämään vaaratilanteita (.57)

Summamuuttuja Taitava ajoneuvon käsittelijä (Cronbach alpha .76) koostui viidestä kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttuutaan):

- toimivat taitavasti vaaratilanteissa (.65)
- pärjäävät kelissä kuin kelissä (.57)
- ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä (.56)
- etenevät sujuvasti liikenteessä (.53)
- kykenevät ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.33)

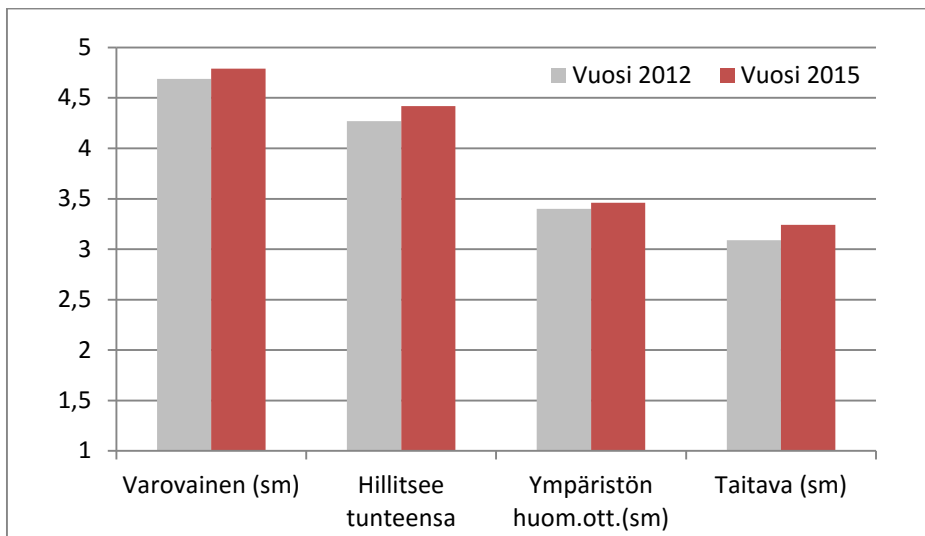
Summamuuttuja *Ympäristön huomioon ottava kuljettaja* (Cronbach alpha .51) koostui kahdesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttu-
jaan):

- ajavat taloudellisesti (.34)
- valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.34)

Summamuuttujien ulkopuolelle jätettiin vuoden 2012 tarkastelun mukaisesti väittä-
mä *Hillitsevät tunteensa liikenteessä*, vaikka tässä se olisi yhteydessä summamuuttu-
jaan *Varovainen kuljettaja*.

Mies- ja naisopettajien vastausten keskiarvot eivät eronneet toisistaan. Alle 40-
vuotiaat liikenneopettajat arvostivat taitavuutta enemmän kuin 40-vuotiaat tai sitä
vanhemmat liikenneopettajat ($df=258$, $t=3.35$, $p<.001$). Yrittäjäopettajat arvostivat
enemmän ympäristön huomioonottamista kuin ei-yrittäjäopettajat ($df=250$, $t=2.22$,
 $p<.05$). Yrittäjät arvostivat myös varovaisuutta enemmän kuin ei-yrittäjät (oireelli-
nen ero).

Verrattuna vuoteen 2012 liikenneopettajat pitivät hieman tärkeämpinä kaikkia kul-
jettajaominaisuuksia (kuva 15).



Kuva 15. Liikenneopettajien arvioiden keskiarvot vuonna 2012 ja 2015 kysymykseen tai ky-
symyksistä muodostettuun summamuuttujaan (sm): ”Kuinka tärkeää sinulle on, että omat
oppilaasi kuljettajina...”. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan tärkeää, 5= erittäin tärkeää.

2.1.1.11 Liikenneopettajien kannanotot kuljettajaopetusuudistukseen

Liikenneopettajilta kysyttiin avoimella kysymyksellä, mitä mieltä he olivat
19.1.2013 voimaan tulleesta kuljettajaopetusuudistuksesta. Palautetta pyydettiin
esimerkiksi opetussuunnitelman sisällöistä ja menetelmistä, yhteisopetuksesta ja sen
poistosta sekä kuljettajaopetusuudistuksen toteutuksesta. Vastaajista 168 (64 %) vas-

tasi myös tähän avoimeen kysymykseen. Vastanneista 63 % antoi palautetta opetus-suunnitelman (uudistuksen) sisällöistä ja menetelmistä, 54 % yhteisopetuksesta ja 21 % päätöksenteosta.

Uudistusta **rakenteen, sisältöjen tai menetelmien** osalta kommentoineista 40 % oli myönteisiä, 33 % näki uudistuksessa myönteisiä puolia, mutta esitti myös kehittämisideoita ja 27 % vastaajista antoi kielteistä palautetta. Kielteinen palaute tai kehittämisisideat liittyivät usein kolmivaiheisuuteen. Sitä pidettiin nykyisellään melko ras-kaana ja harjoitteluvaiheen osioita oltiin valmiita yhdistämään joko perusvaiheeseen tai syventävään vaiheeseen. Harjoitteluvaiheen palautejaksoa pidettiin myös ongel-mallisena, koska oppilaat tulevat sinne hyvin eripituisella ajokokemuksella.

- Kolmivaiheisuus on meillä todettu hyväksi koulutusmuodoksi, jolla on saatu hyviä tuloksia ai-kaan.
- 3-vaiheisuus oli hyvä uudistus
- Sisällöissä on erittäin looginen punainen lanka, kun sitä haluaa noudattaa, on kaikkien kolmen vaiheen nivouttaminen toisiinsa helppoa. ...harjoitteluvaiheen merkitys katoaa, kun oppilas tulee siihen vasta vuoden tai sen jälkeen.
- Koen harjoitteluvaiheen hieman turhaksi. Syventävän vaiheen radalla olisi parempi olla se kol-me tuntia kun arvioinnin voi suorittaa arvioajossa tunninkin aikana kun on ammattitaitoinen opet-taja.
- Harjoitteluvaiheen voisi poistaa ja esim. matkan suunnittelun voisi sisällyttää perusvaiheeseen (Teoria+ryhmäajo oppilaiden itse suunnittelema reitillä.)
- 2-vaiheinen koettiin oppilaiden keskuudessa mielekkäämmäksi. Opetusmäärien pysyessä lähes samana olen samaa mieltä.

Opetuksen painopistettä haluttiin muuttaa enemmän ajo-opetukseen ja tuntijakoihin esitettiin kehittämisideoita. Sisällöistä oman tilan hallinnan opetus sai sekä kiitosta että kielteistä palautetta. Osa katsoi sisältöjen olevan nyt tähän päivään sopivaa ja turvallisuutta palvelevaa, kun taas osa katsoi ne liian teoreettisiksi ja vieraiksi käy-tännölle.

- Teoriaopetuksen painotukset muuttuivat parempaan suuntaan kun tuli oman tilan hallintaa lisää aiheeksi.
- Monen teorian tunnin aiheeseen tuli lisäys "ja oman tilan hallinta". Olen vanhanaikainen ja sitä mieltä, että asiakkaalla on aivan perusasioissakin vielä niin paljon oppimista, että oman tilan hal-lintaan päästään vasta ajokokemuksen jälkeen.

Liikenneopettajat kritisoivat myös uudistuksen mukanaan tuomaan opetuslupaopet-tajan lähisukulaisuusvaatimuksen poistoon ja totesivat sen tuovan mahdollisuuden harmaaseen talouteen.

Yhteisopetuksen liikenneopettajat olivat nähneet pääosin myönteisenä ja he olivat pettyneitä, että se poistettiin uudistuksesta (95 % vastauksista). Vastaajat kertoivat hyvistä kokemuksistaan ja saamastaan myönteisestä palautteesta yhteisopetuksen asiakkailta. Osa esitti kehittämisideoita yhteisopetukseen, esim.

- Yhteisopetusta ei olisi saanut poistaa. Ainakin omat asiakkaani olivat tyytyväisiä siihen. Ehkä jokin aika kuinka kauan se on opetuslupaopettajalla voimassa, esim. sama kolme vuotta kuin opetuslupa on. Ei tarvitsisi joka vuosi käydä uudestaan.
- Yhteisopetusmalli olisi ollut hyvä. Asiakkaat olivat erittäin tyytyväisiä, sillä toteutimme sen kunnolla.
- Yhteisopetus tervetullut, hieman liian "raskas", olisi hiukan pienempi autokoulun osuus riittä-nyt.

-Yhteisopetus antoi mahdollisuuden päästä paremmin vaikuttamaan kaikkien uusien kuljettajien opetukseen. Useimmille opettajille pystyin tarjoamaan opetukseen liittyvää apua ja vinkkejä. Opetusohjelmaa olisi tosin voinut yksinkertaistaa. Esim. opastusteoriatunti, rataharjoittelu ja piimeällä ajo autokoulussa.

- Yhteisopetukseen olivat asiakkaat tyytyväisiä ja liikenneopettajat kuten myös tutvot. Se olisi oppimisen kannalta joillekin paras vaihtoehto. Eniten vastustusta kuului OPL- opettajilta jotka joutuivat lyhyen kokeilupäähänpiston maksumiehiksi. Sekä myös autokoulujen omistajien sat-saukset menivät hukkaan, kun homma loppui heti kun oli päässyt alkuun.

Vain viisi vastaajaa esitti kielteisen kannan yhteisopetukselle todeten, että se oli turha ja sen poisto oli ok.

Päätöksentekoon kantaa ottaneet olivat jokseenkin kaikki (95 %) pettyneitä ja turhautuneita, miten päätökset toteutettiin. Päätöksenteon lyhytjänteisyys ja poukkoilevuus oli harmittanut vastaajia. Kritiikki kohdistui erityisesti yhteisopetuksen nopeaan poistoon, mutta liittyi laajemmin myös koko uudistukseen sekä alaa koskevaan päätöksentekoon.

- Kokonaisuudessaan jatkuva säädösten muuttelu on luonut alaa kohtaan tarpeetonta epävarmuutta.
- Kuljettajaopetuksen suunnitteluun kannattaisi kuunnella myös kentän mielipiteitä
- Mihinkä tämä päättyy? Tuntuu, että viimeiset vuodet ovat olleet pelkkää muutosta tai valmistautumista muutokseen... on todella vaikeaa pysyä mukana sekä yrittäjänä, että liikenneopettajana.
- Aivan sama mikä uudistus tulee, siitä pitää kiinni vähän aikaa ja katsoa miten se toimii. Ei mikään asia toimi kunnolla alussa. Mutta kun näitä uudistuksia tulee koko ajan, niin kukaan ei viitsi kehittää sitä niin hyvin kun sitä pystyisi. Ei uudistuksia kannata tehdä vaan että saadaan uudistaa.
- Lakimuutokset liian nopeita, ei tutkittua tietoa hyödyistä.
- Poukkoilevaa ...pitäisi malttaa odottaa tuloksia, ei olettaa että asia tapahtuu sormia napsauttamalla
- Yhteisopetuksen poisto vain vajaan vuoden voimassa olon jälkeen pelkän hinta-syyn takia ei ole liikenneturvallisuuden kanssa mitenkään käsikädessä. Nyt kyseisen yhteisopetuksen vaikutuksia ei koskaan saada selville.

2.1.1.12 Eri tekijöiden vaikutukset työllisyyteen

Liikenneopettajien vastausten mukaan eri tekijät ovat viime vuosina heikentäneet autokoulujen työllisyystilannetta (taulukko 8). Suurimpina tekijöinä olivat vastausvaihtoehtoisissa mainitut muutokset opetusluvan suosiossa ja yleinen taloustilanne. Ne ovat heikentäneet työllisyystilannetta 77 %:n mielestä. Kysytyistä vaihtoehtoista ainoa, mikä oli parantanut työllisyyttä, oli vuoden 2013 yhteisopetus. Sen poisto luonnollisesti heikensi työllisyyttä. Kuljettajaopetusuudistus kokonaisuudessaan oli vastausten mukaan melko neutraali työllisyysvaikutuksiltaan.

Avoimissa kommentteissa todettiin, että autokoulualan saama kielteinen julkisuus yhteisopetusuutisoinnissa on heikentänyt autokoulujen kannattavuutta ja siten työllisyyttä. Opetuslupaopetus ja sen ympärille kehittyvä bisnes kasvattaa suosiotaan ja syö autokoulujen kannattavuutta. Lainsäädännön poukkoilevuus ja epätietoisuus tulevastakin on vaikuttanut siihen, että yrittäjät eivät uskalla investoida opetukseen ja työntekijöihin. Myös muita yhteiskunnallisia tekijöitä mainittiin, esimerkiksi arvonalisävero ja lukiodien häviäminen syrjäseuduilta.

Taulukko 8. Liikenneopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, miten he arvioivat eri tekijöiden vaikutusta koulunsa työllisyystilanteeseen.

	Heiken- tänyt selvästi	.....	.....	.....	Paran- tanut selvästi	Yht.	Keskiarvo
Ikäluokkien koon muutokset	35	79	130	10	0	254	2,45
Muutokset ajokortin hankinnan suosiossa	31	99	111	14	1	256	2,43
Muutokset opetusluvan suosiossa	134	65	51	4	4	258	1,76
Yritysjärjestelyt	11	39	165	14	3	232	2,82
Yhteisopetus vuonna 2013	4	21	101	84	43	253	3,56
Yhteisopetuksen poisto 1.1.2014	95	77	77	5	1	255	1,98
Kuljettajaopetusuudistus kokonaisuudessaan	22	58	103	63	6	252	2,89
Autokoulualan kilpailu	47	81	114	10	1	253	2,36
Yleinen taloustilanne Suomessa	76	121	56	3	1	257	1,96
Muu, mikä	27	13	14	2	0	56	1,84
Yhteensä	482	653	922	209	60	2326	2,4

2.1.2 Autokoulun perusvaiheen oppilaat

Perusvaiheen kyselyyn tuli yhteensä 1111 vastausta. Näistä kuitenkin yhdeksän poistettiin jatkotarkastelusta, johtuen joko vastaajan liian nuoresta iästä (alle 17 vuotta) tai siitä, että kysymyksiin oli vastattu aivan liian puutteellisesti.

Jäljelle jäänyt vastaajajoukko (1102) jaettiin eri ryhmiin aina sen mukaan, mitä tutkimuskysymystä kulloinkin käsiteltiin. Koska kaikista vastaajista ei ole kaikkea perustietoa, eivätkä kaikki aina vastanneet kaikkiin kysymyksiin, ovat ryhmät erikokoisia. Tästä eteenpäin käytetyt ja aineiston jakavat perusryhmät ja niiden vastaajajoukot ovat:

Teoriaopetuksen loppuvaiheessa olevat (n=1045)

Ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevat (n=784)

Sekä teoria- että ajo-opetus on loppuvaiheessa (n=779)

Sukupuoli (naiset / miehet, n=1092)

Ikäryhmä (17–20 / 21 tai yli, n=1068)

Koulutustausta (alempi / ylempi, n=1099)

2.1.2.1 Taustatiedot

Vastaajista oli naisia 676 (62 %) ja miehiä 416 (38 %). Vastaajien ikä vaihteli 17 ja 68 vuoden välillä. Suurin osa oli 17–18-vuotiaita (naisista 66 % ja miehistä 75 %). Naiset olivat keskimäärin vanhempia kuin miehet (t=2.949, df=1001,5, p<.01).

Naiset olivat tyypillisesti käyneet tai olivat lukiossa (50 %) tai ammatillisessa oppilaitoksessa (43 %). Miehet olivat puolestaan hieman useammin joko käyneet tai opiskelivat ammatillisessa oppilaitoksessa (50 %) mutta lähes yhtä moni myös lukiossa (42 %).

Taulukko 9. Vastaajien koulutustausta.

	Naiset (n=675)		Miehet (n=416)	
	n	%	n	%
Peruskoulu	233	34,5	130	31,3
Lukio	341	50,4	175	42,1
Oppisopimus tms.	8	1,2	8	1,9
Ammatillinen oppilaitos	292	43,3	206	49,5
Ammattikorkeakoulu	27	4,0	4	1,0
Yliopisto	42	6,2	18	4,3

Huom. Vastaajat ovat voineet valita useamman vaihtoehdon.

Naisvastaajista 68 % ja miesvastaajista 46 % ilmoitti, ettei heillä ollut minkään ajo-neuvoluokan ajokorttia B-ajokorttikoulutukseen tullessaan (taulukko 10). Mopo- tai mopoautokortti/kevyt nelipyöräkortti oli lähes puolella kaikista miesvastaajista ja lähes joka kolmannella naisvastaajista.

Taulukko 10. Vastaajien ennen autokoulua saadut ajokortit.

	Naiset (n=676)		Miehet (n=416)	
	n	%	n	%
Ei ajokorttia	462	68,3	190	45,7
Luokka M	129	19,1	123	29,6
Luokka AM	80	11,8	83	20,0
Luokka T	27	4,0	72	17,3
Luokka A1	10	1,5	54	13,0
Luokka A tai muu	--	--	10	2,4

Huom. Vastaajat ovat voineet valita useamman vaihtoehdon.

Sekä naiset että miehet olivat aloittaneet B-opetuksessa yleisimmin 17,5–18 vuoden ikäisenä (taulukko 11). Aloittaminen niin pian kuin mahdollista näytti olevan miehillä yleisempää kuin naisilla.

Taulukko 11. Vastaajan ikä ajokorttikoulutuksen alkaessa.

Ikä B-opetuksen alkaessa	Naiset (n=671)		Miehet (n=410)	
	n	%	n	%
17-17,5	52	7,7	36	8,8
17,51-18,0	332	49,5	244	59,5
18,01-18,5	63	9,4	37	9,0
18,51-19,0	32	4,8	16	3,9
19,01-19,5	23	3,4	9	2,2
19,51-20,0	11	1,6	7	1,7
20,01-25,0	71	10,6	27	6,6
25,01-30,0	41	6,1	14	3,4
yli 30	46	6,9	20	4,9

Kyselyn lähetekirjeessä toivottiin erityisesti niiden oppilaiden vastaavan, jotka olivat opetuksen loppupuolella, koska he parhaiten kykenevät ottamaan kantaa opetuksen sisältöihin ja menetelmiin. Lähes kaikki (n=1035, 95 %) olivatkin teoriaopetuksessa jo loppuvaiheessa, naisista hieman useampi kuin miehistä (taulukko 12). Vuonna 2012 osuus oli 79 %. Enemmistöllä vastaajista (71 %) ajo-opetus oli loppuvaiheessa, naisilla selvästi useammin kuin miehillä. Naisista 498:lla (74 %) oli sekä teoria- että ajo-opetus loppuvaiheessa, ja miehistä 272:lla (65 %). Vuonna 2012 ajo-opetus oli kesken yli puolella vastaajista.

Naisvastaajista yli puolet (59 %) oli vastaushetkellä jo ollut teoriakokeessa, ja lähes kaikki (97 %) oli läpäissyt sen hyväksytysti. Ajokokeen oli suorittanut 19 %, joista hyväksytysti 74 %.

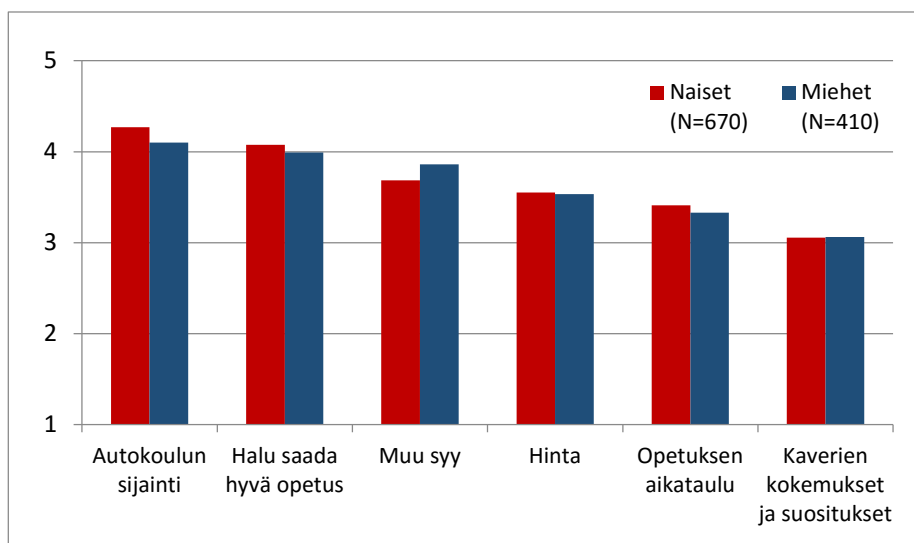
Myös miesvastaajista oli yli puolet (52 %) ollut vastaushetkellä teoriakokeessa, ja lähes kaikilla (99 %) se oli myös hyväksytty. Ajokokeen oli suorittanut 69 miesvastaajaa (17 %), joista hyväksytysti 59 (86 %).

Taulukko 12. Opetuksen vaihe vastaushetkellä.

Teoriaopetus	Naiset (n=676)		Miehet (n=416)	
	n	%	n	%
Alussa	8	1,2	19	4,6
Keskivaiheilla	16	2,4	8	1,9
Lopussa	649	96,0	386	92,8
Ei tietoa	3	0,4	3	0,7
Ajo-opetus				
	46	6,8	57	13,7
	129	19,1	84	20,2
	501	74,1	274	65,9
	0	0,0	1	0,2

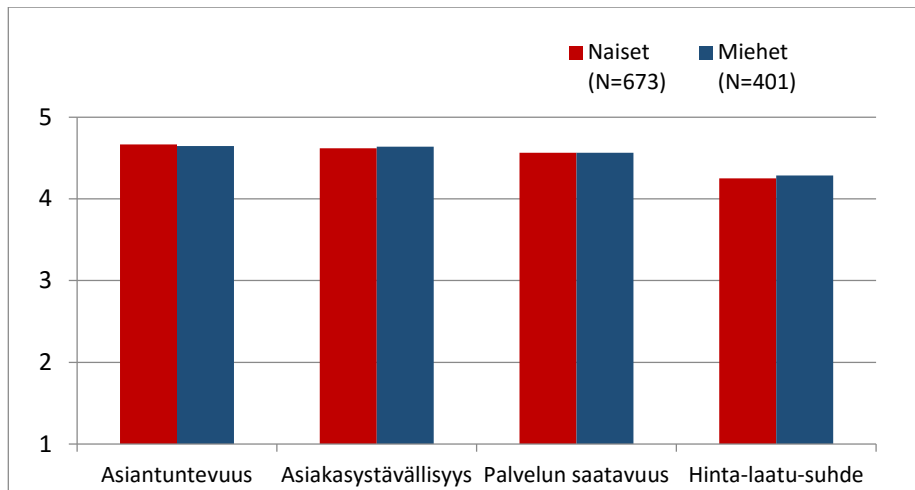
Niiltä, joilla jo oli ajokortti, kysyttiin myös, kauanko opetus oli kestänyt (arvio pyydettiin täysinä kuukausina). Keskimäärin opetus kesti naisvastaajilla 3 kuukautta (vaihteluväli 1–12 kk, pois lukien 1 vastaaja, joka ilmoitti opetuksen kestäneen 24 kk). Miesvastaajilla opetus kesti keskimäärin 4 kuukautta (vaihteluväli 1–15 kk). Vuonna 2012 opetus oli kestänyt sekä naisilla että miehillä keskimäärin 3 kuukautta.

Autokoulun valintaan vaikutti ensisijaisesti autokoulun sijainti sekä mahdollisuus saada hyvä opetus (kuva 16). Lomakkeen vastausvaihtoehto *muu syy* nousi kolmanneksi tärkeimmäksi autokoulun valintakriteeriksi. Vastaajista 101 tarkensi, mikä tämä syy oli, ja keskeisimmäksi (47 vastaajaa) nousi se, että ko. autokoulu oli ennestään tuttu, esim. mopokortin hankinnasta. Lisäksi 17 vastaajaa nosti esille ko. autokoulun hyvän palvelun yleisemmin tai henkilökunnan erityisemmin, ja 8 vastaajaa korosti autokoulun ja oppilaitoksen välistä yhteistyötä (yhteistyö lukion kanssa).



Kuva 16. Autokoulun valintaan vaikuttavat syyt, mies- ja naisvastaajien vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

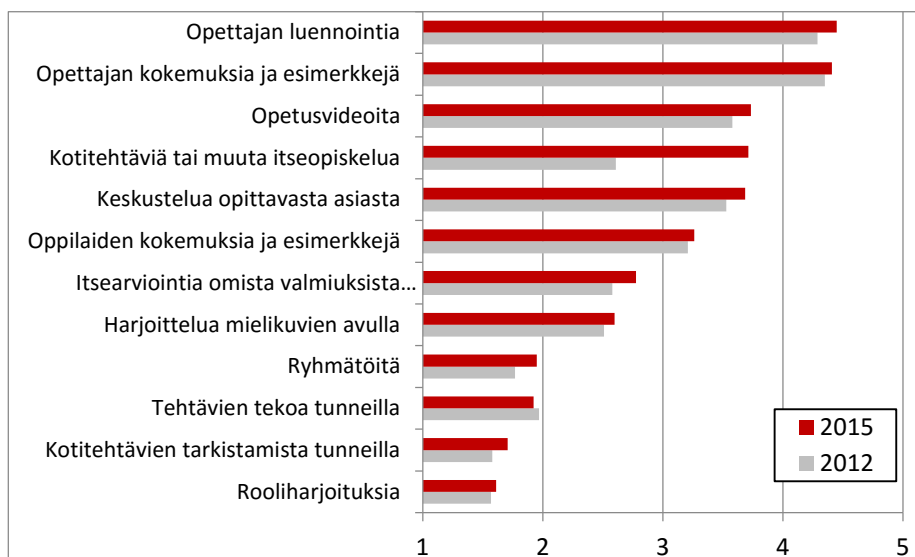
Sekä nais- että miesoppilaat olivat keskimäärin vähintäänkin tyytyväisiä autokoulun opetukseen ja palveluihin (kuva 17). Vain hyvin pieni osa vastaajista, naisista 34 (5 %) ja miehistä 19 (5 %), ilmaisi olevansa tyytymätön tai erittäin tyytymätön hinta-laatu-suhteeseen (vastausasteikon skaala 1-2).



Kuva 17. Tyytyväisyys autokoulun opetukseen ja palveluihin, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1= erittäin tyytymätön, 5= erittäin tyytyväinen.

2.1.2.2 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Liikenneopettajan luennointi ja hänen antamat esimerkit olivat vastaajien mielestä selvästi eniten käytetyt menetelmät perusvaiheen teoriaopetuksessa. Kotitehtävien tarkistamista, rooliharjoituksia, ryhmätöitä tai tehtävien tekoa tunneilla oli puolestaan selvästi vähemmän (kuva 18). Ainoa merkittävä ero verrattuna vuoteen 2012 oli että kotitehtäviä tai muuta itseopiskelua näyttää nyt olleen selvästi enemmän.



Kuva 18. Teoriaopetuksen loppuvaiheessa olevien vastaajien arviot siitä, missä määrin eri opetusmenetelmiä käytettiin perusvaiheessa, vastausten keskiarvot vuosina 2012 ja 2015. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

Tämän selvityksen yhtenä tavoitteena oli verrata nyt saatuja tuloksia niihin, joita saatiin vuotta 2012 koskevassa esiselvityksessä. Siksi muodostettiin teoriaopetuksen

menetelmistä faktorianalyysin avulla kaksi summamuuttujaa samalla tavoin kuin esiselvityksessä. Kun muuttujat pakotettiin kahteen ryhmään, muodostuivat summamuuttujat samansisältöisiksi, joskin eri korrelaatiokertoimella (suluissa muuttujan jälkeen):

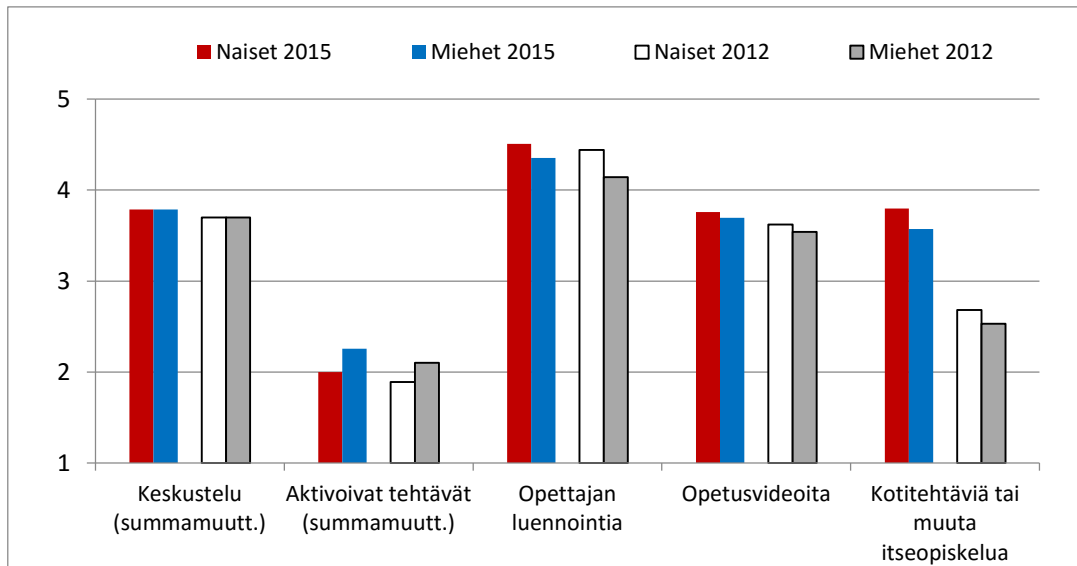
Keskustelu-summamuuttuja sisälsi menetelmät:

- Opettaja kertoi kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä (.65)
- Oppilaat kertoivat kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä (.56)
- Keskustelua opetettavasta asiasta (.44)

Aktivoivat tehtävät - summamuuttuja sisälsi menetelmät (kysymykset):

- Tehtävien tekoa tunneilla (.80)
- Rooliharjoituksia (.71)
- Ryhmätöitä (.68)
- Kotitehtävien tarkistamista tunneilla (.67)
- Itsearviointia omista valmiuksista toimia kuljettajana (.47)
- Harjoittelua mielikuvien avulla (.46)

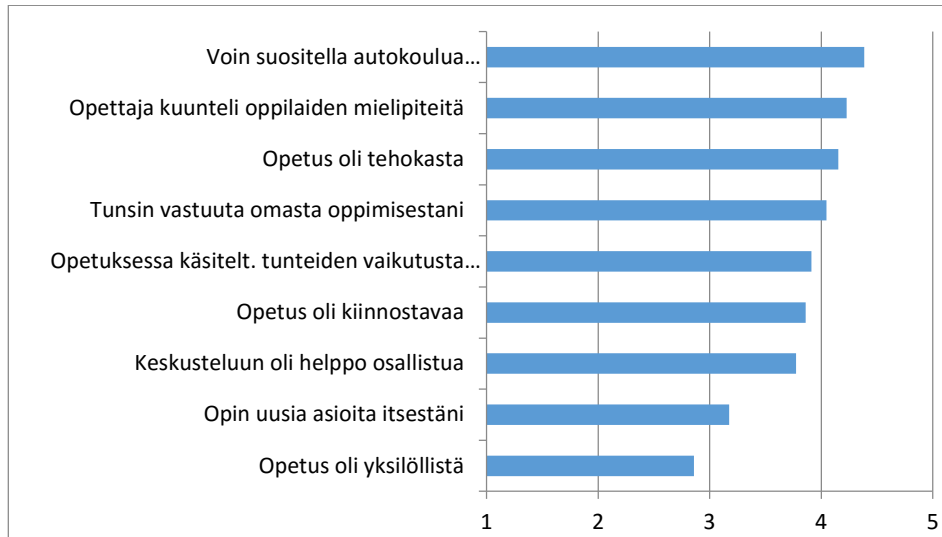
Muut menetelmät (*opettajan luennointi, opetusvideoiden käyttö sekä kotitehtävien teko tai muu itseopiskelu omalla ajalla*) latautuivat kaikkein heikoimmin (korrelaatiokertoimet .24 - .38) ja jätettiin esiselvityksen tavoin nytkin summamuuttujien ulkopuolelle. Näinkin tarkasteltuna korostui opettajan luennointi keskeisimpänä opetusmenetelmänä teoriaopetuksessa (kuva 19), ja aktivoivien menetelmien vähäinen rooli. Kotitehtävien ja itseopiskelun määrä oli selvästi lisääntynyt ja aktivoivien tehtävien käyttö lisääntynyt hieman vuodesta 2012, mikä on uudistuksen tavoitteiden suuntaista.



Kuva 19. Teoriaopetuksen loppuvaiheessa olevien nais- ja miesoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin eri opetusmenetelmiä. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.2.3 Teoriaopetuksen arviointi

Oppilaita pyydettiin arvioimaan saatua teoriaopetusta ottamalla kantaa yhdeksään opetusta kuvaavaan väittämään. Kannanotoissa korostuu tunne vastuusta omasta oppimisprosessista ja että heitä kuunneltiin. Enemmistö oppilaista koki teoriaopetuksen myös kiinnostavaksi ja tehokkaaksi, mutta ei yksilölliseksi (kuva 20).



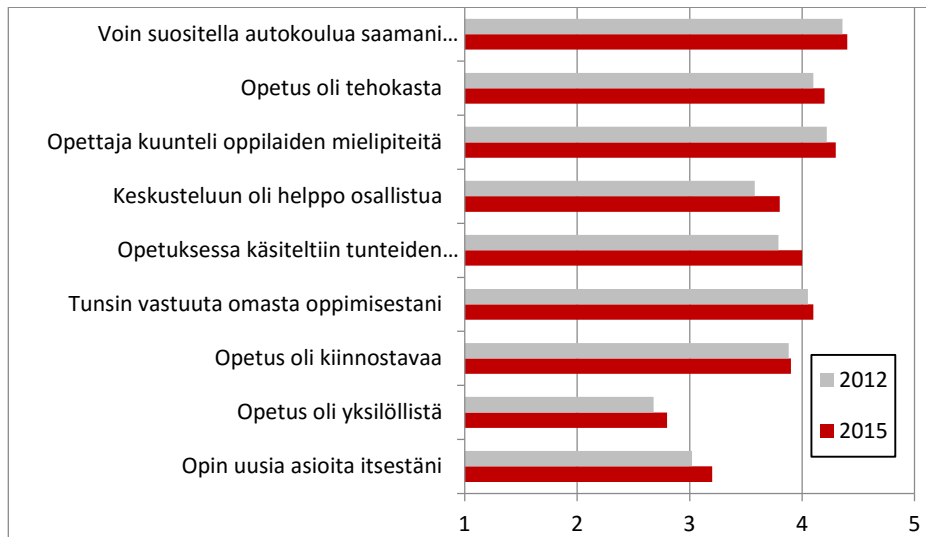
Kuva 20. Teoriaopetuksen loppuvaiheessa olevien vastaajien (n=1045) kannanotot yhdeksään teoriaopetusta koskevaan väittämään, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

Vastausten perusteella näyttää siltä, että oppilaat ovat varsin tyytyväisiä opetukseen, jonka he lisäksi kokivat tehokkaaksi. Opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä ja valtaosa suosittelee autokouluansa muillekin saamansa teoriaopetuksen perusteella. Eriikäisten, miesten ja naisten sekä eri koulutustaustoista tulevien kannanotoissa ei ollut tasoeroja, mistä voi päätellä, että opetus on ollut tasa-arvoista. Teoriaopetusta ei keskimäärin kuitenkaan koettu kovin kiinnostavaksi, siinä ei välttämättä opittu uusia asioita itsestä, eikä se ollut kovin yksilöllistä. Sukupuoli, ikä tai koulutustausta ei vaikuttanut arvioiden tasoon (taulukko 13). Lievä ero oli väittämän *Opin uusia asioita itsestäni* kohdalla: vanhemmat vastaajat kokivat useammin kuin nuoremmat oppineensa uusia asioita itsestään kuin lukiotaustaiset vastaajat.

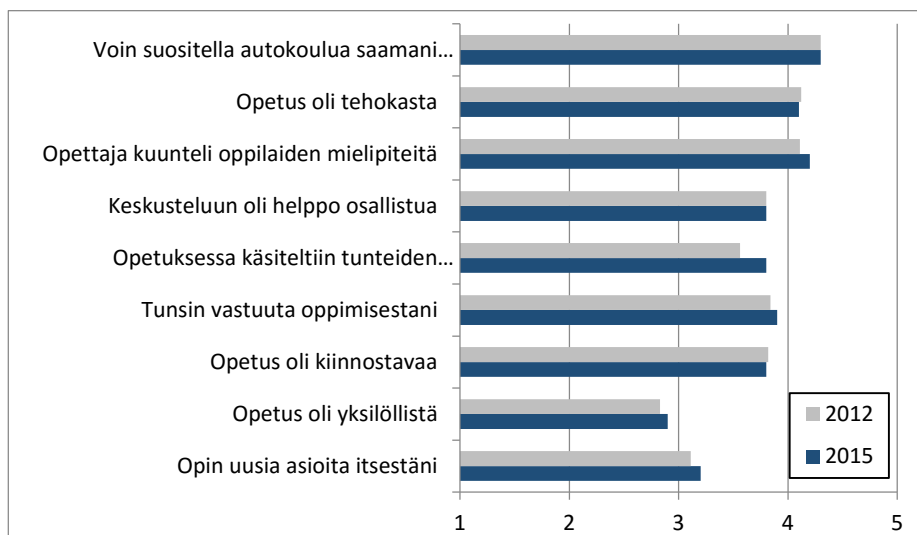
Taulukko 13. Perusvaiheen teoriaopetuksen loppuvaiheilla olevien oppilaiden arviot teoriaopetuksesta sekä väittämien keskiarvot. Asteikko: 1=ei lainkaan, 5= erittäin hyvin.

	Sukupuoli		Ikäryhmä		Koulutustausta	
	Naiset (n=649)	Miehet (n=386)	17-20 (n=817)	21+ (n=199)	Alempi (n=478)	Ylempi (n=565)
Opin uusia asioita itsestäni	3,2	3,2	3,1	3,5	3,3	3,0
Opetus oli yksilöllistä	2,8	2,9	2,8	3,0	3,0	2,8
Opetus oli kiinnostavaa	3,9	3,8	3,8	4,0	3,9	3,8
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	4,1	3,9	4,0	4,3	4,0	4,1
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta	4,0	3,8	3,9	4,0	3,9	3,9
Keskusteluun oli helppo osallistua	3,8	3,8	3,7	3,9	3,8	3,7
Opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä	4,3	4,2	4,2	4,2	4,3	4,2
Opetus oli tehokasta	4,2	4,1	4,2	4,1	4,3	4,0
Voin suositella autokoulua teoriaopetuksen perusteella	4,4	4,3	4,4	4,3	4,5	4,3

Sekä naisten että miesten arviot tässä selvityksessä olivat pääpiirteittäin samalla tasolla kuin vuonna 2012 (kuvat 21 ja 22).



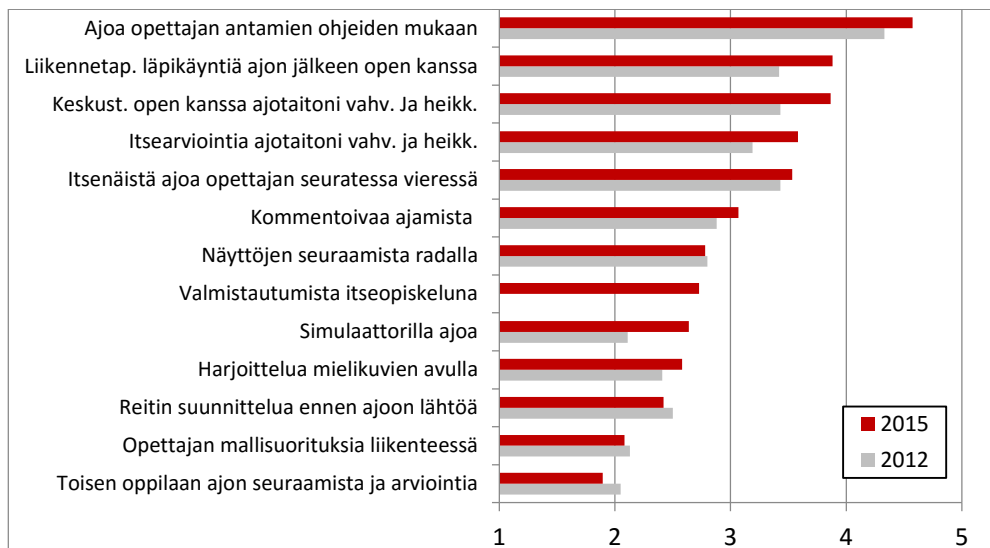
Kuva 21. Naisoppilaiden arviot teoriaopetuksesta vuosina 2012 ja 2015. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.



Kuva 22. Miesoppilaiden arviot teoriaopetuksesta vuosina 2012 ja 2015. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

2.1.2.4 Opetusmenetelmät ajo-opetuksessa

Ajamista liikenneopettajan ohjeiden mukaan oli selvästi eniten käytetty menetelmä perusvaiheen ajo-opetuksessa (kuva 23). Keskeiseen asemaan nousivat myös oppilaan ajamiseen liittyvät keskustelut oppilaan ja opettajan välillä. Vähemmän oli sen sijaan ajoreitin suunnittelua, mallisuorituksia ja toisten oppilaiden ajon seuraamista. Verrattuna vuoteen 2012 merkittävimmin oli lisääntynyt simulaattoriopetus, liikennetapahtumien läpikäynti, keskustelut opettajan kanssa sekä itsearvionti.



Kuva 23. Ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevien vastaajien (n=784) arviot siitä, missä määrin eri opetusmenetelmiä käytettiin perusvaiheessa, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon. (Valmistautumista itseopiskeluna seuraavaan ajotuntiin ei ollut vuoden 2012 kyselyssä).

Vastaajan sukupuoli, ikä tai koulutustausta eivät juuri vaikuttaneet arvioihin. Vanhemmat vastaajat (21+) raportoivat kuitenkin enemmän kommentoivaa ajamista ja valmistautumista seuraavaan ajotuntiin kuin muut ryhmät (taulukko 14).

Taulukko 14. Ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevien oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa käytettiin eri menetelmiä. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

	Sukupuoli		Ikäryhmä		Koulutustausta	
	Naiset (n=501)	Miehet (n=274)	17-20 (n=595)	21+ (n=167)	Alempi (n=366)	Ylempi (n=417)
Ajoa opettajan ohjeiden mukaan	4,6	4,4	4,6	4,5	4,5	4,6
Itsenäistä ajoa opett. seurattessa	3,6	3,4	3,5	3,7	3,6	3,5
Näyttöjen seuraamista radalla	2,7	2,9	2,8	2,8	2,9	2,7
Opett. mallisuorituks. liikenteessä	2,0	2,2	2,1	2,2	2,2	2,0
Reitin suunnittelua ennen ajoa	2,4	2,5	2,4	2,6	2,6	2,3
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	1,8	2,1	1,9	1,9	2,0	1,8
Kommentoivaa ajamista	3,1	3,0	2,9	3,6	3,2	3,0
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen opettajan kanssa	3,9	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9
Itsearviointia oman ajotaitoni vahvuuksista ja heikkouksista	3,6	3,5	3,5	3,8	3,6	3,6
Kesk. opettajan kanssa ajotaitoni vahvuuksista ja heikkouksista	3,9	3,8	3,8	4,0	3,9	3,9
Harjoittelua mielikuvien avulla	2,5	2,7	2,5	2,7	2,7	2,5
Simulaattorilla ajoa	2,7	2,6	2,6	2,7	2,7	2,6
Valmistautumista itseopiskeluna seuraavaan ajotuntiin	2,8	2,7	2,6	3,1	2,9	2,6

2.1.2.5 Simulaattoriopetus

Ajo-opetuksen keskivaiheella tai loppuvaiheessa olevista 83 % ilmoitti, että he olivat käyttäneet simulaattoria ainakin jonkin verran, ja tavallisimmin pimeään ajon harjoitteluun (taulukko 15). Vaaratilanteiden ennakointia oli harjoiteltu simulaattorilla 171

vastaajaa (17 %). Todennäköisesti kyseessä on useissa tapauksessa ollut sama käyttötilanne. Niistä, joilla ajo-opetus oli jo loppuvaiheessa, 15 % ei ollut käyttänyt simulaattoria lainkaan.

Taulukko 15. Simulaattorin käyttötarkoitus.

	Ajo-opetus keskivaiheessa (n=214)		Ajo-opetus loppuvaiheessa (n=784)	
	n	%	n	%
Pimeällä ajoa	158	73,8	665	84,4
Vaaratilanteiden ennakointia	26	12,1	145	18,5
Ajoneuvon käsittelyä	7	3,3	37	4,7
Kaupunkiliikenteessä ajoa	2	0,9	10	1,3
Simulaattoria ei käytetty	54	25,2	115	14,7

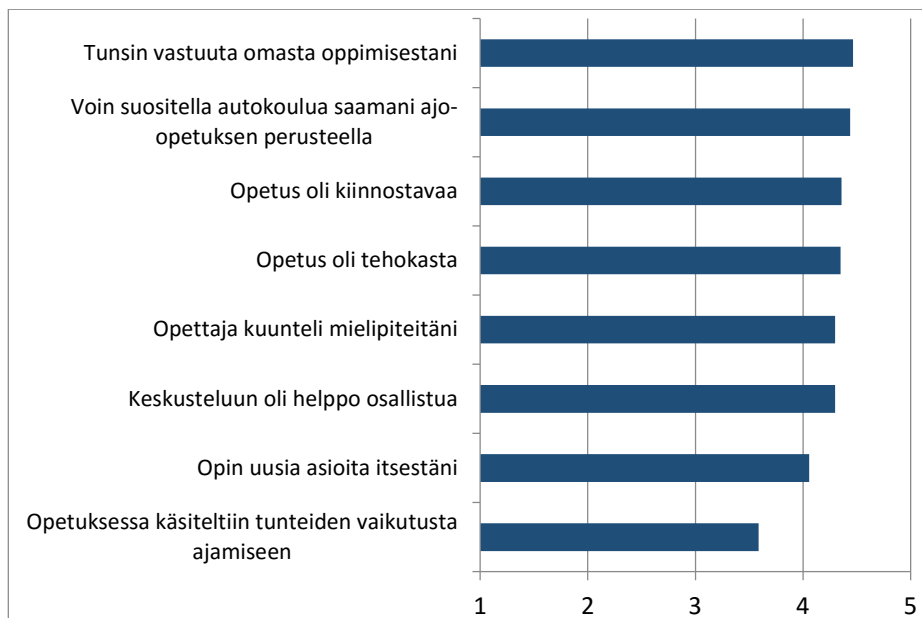
Huom. Vastaajat ovat voineet valita useamman vaihtoehdon.

Simulaattorin käyttö oli selvästi lisääntynyt vuodesta 2012. Silloisista vastaajista vain hieman yli puolet (57 %) ilmoitti käyttäneensä simulaattoria ainakin jonkin verran, ja heistä lähes kaikki (97 %) nimenomaan pimeän ajon harjoittelussa.

2.1.2.6 Ajo-opetuksen arviointi

Kokemukset ajo-opetuksesta olivat samansuuntaiset kuin teoriaopetuksen kohdalla (kappale 2.1.2.3 edellä). Väittämät olivat yhtä lukuun ottamatta (*opetus oli yksilöllistä*) samat kuin teoriaopetuksen kohdalla.

Kokonaisuutena vastaajat olivat hyvin tyytyväisiä saamaansa ajo-opetukseen, ja kaikki väittämät arvioitiin 5-portaisen vastausasteikon positiivisemmalle puolelle (kuva 24). Sukupuoli, ikä tai koulutustausta eivät juuri vaikuttaneet arvioihin. Naiset arvioivat kuitenkin kaikki kohdat hieman miehiä positiivisemmin (taulukko 16).

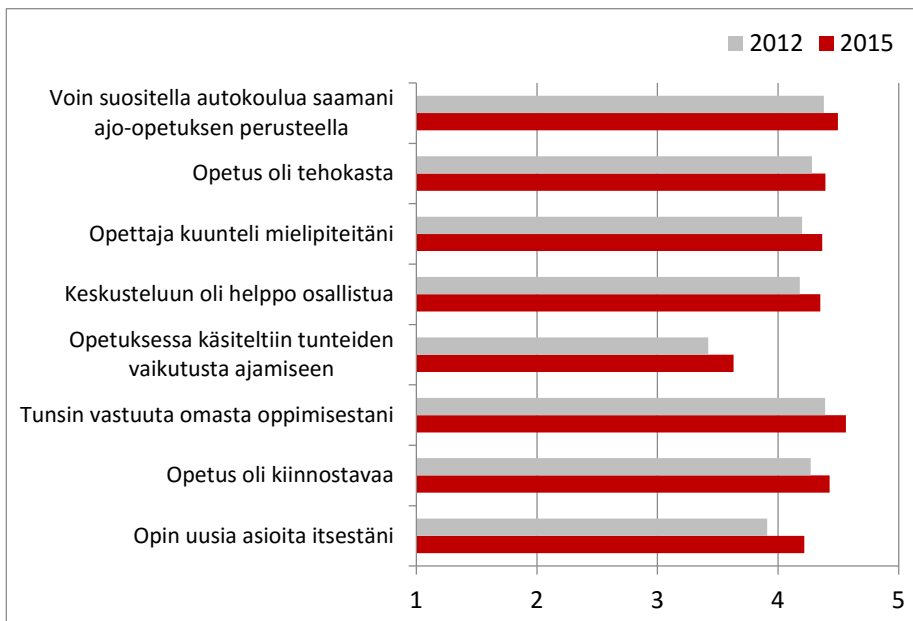


Kuva 24. Ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevien vastaajien (n=784) kannanotot kahdeksaan ajo-opetusta koskevaan väittämään, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

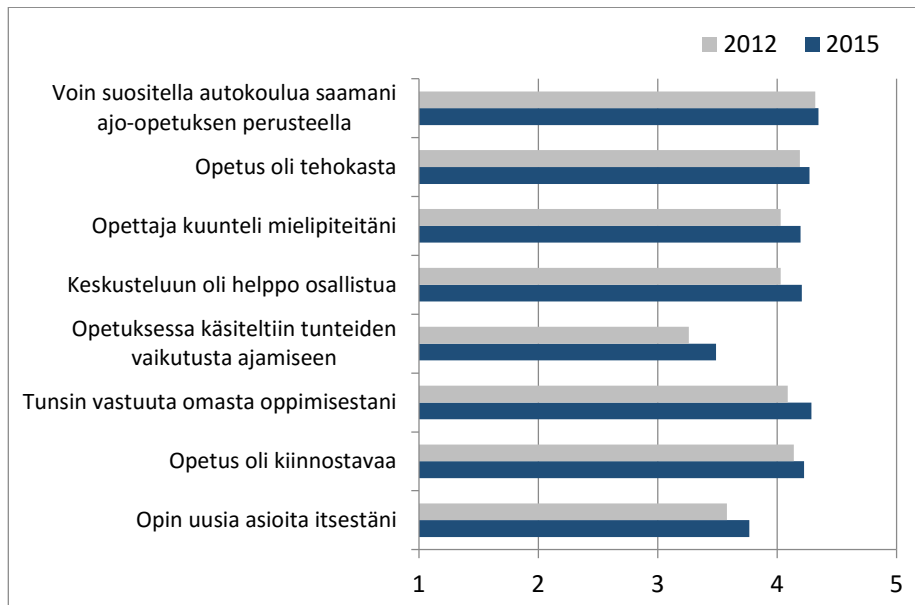
Taulukko 16. Perusvaiheen oppilaiden arviot ajo-opetuksesta sekä väittämien keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5= erittäin hyvin.

	Sukupuoli		Ikäryhmä		Koulutustausta	
	Naiset (n=501)	Miehet (n=274)	17-20 (n=595)	21+ (n=167)	Alempi (n=366)	Ylempi (n=417)
Opin uusia asioita itsestäni	4,2	3,8	4,0	4,3	4,1	4,0
Opetus oli kiinnostavaa	4,4	4,2	4,3	4,5	4,4	4,3
Tunsin vastuuta oppimisestäni	4,6	4,3	4,4	4,6	4,4	4,5
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	3,6	3,5	3,5	3,9	3,7	3,5
Keskusteluun oli helppo osall.	4,4	4,2	4,3	4,4	4,3	4,3
Opettaja kuunteli mielipiteitä	4,4	4,2	4,3	4,3	4,3	4,3
Opetus oli tehokasta	4,4	4,3	4,4	4,3	4,4	4,3
Voin suositella autokoulua ajo-opetuksen perusteella	4,5	4,3	4,4	4,5	4,5	4,4

Verrattuna vuoteen 2012 arvioivat sekä naiset että miehet kaikki ajo-opetuksen osa-alueet tässä kyselyssä hieman korkeammalle (kuvat 25 ja 26).

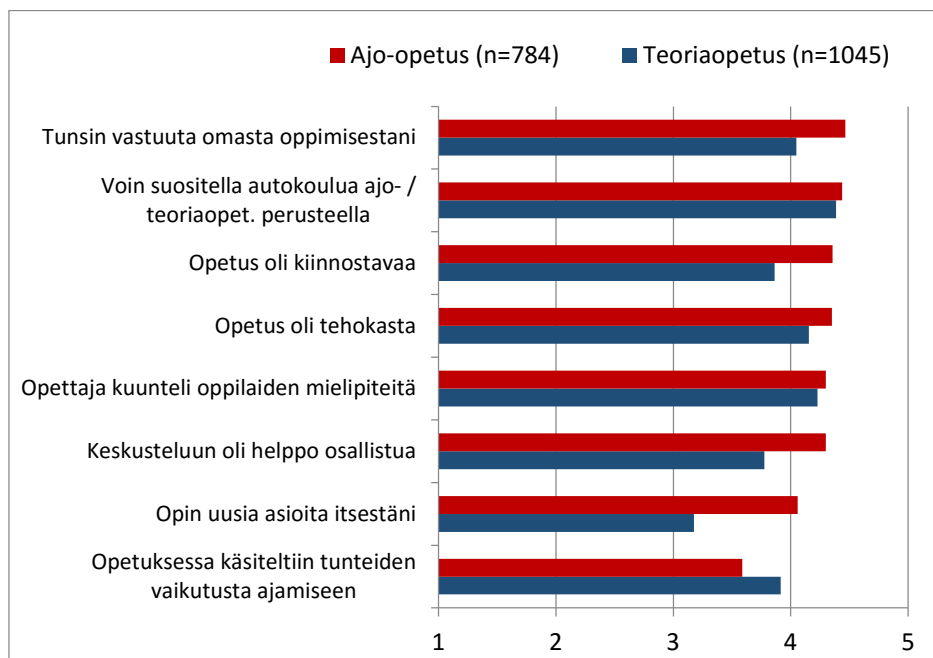


Kuva 25. Naisoppilaiden arviot ajo-opetuksesta vuosina 2012 ja 2015. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.



Kuva 26. Miesoppilaiden arviot ajo-opetuksesta 2012 ja 2015. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

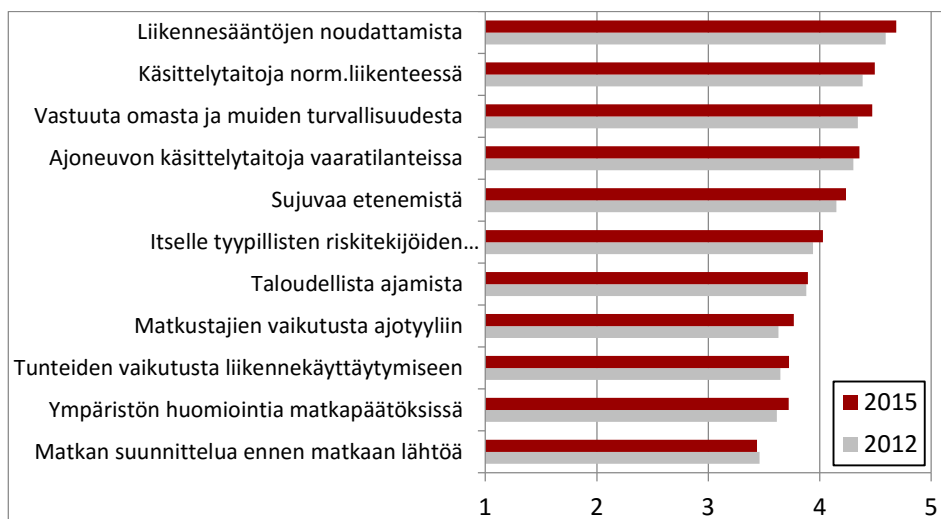
Kun vastauksia väittämiin ajo- ja teoriaopetuksesta verrataan vastauksiin yli koko aineiston ilman jakoa sukupuolen mukaan (kuva 27), huomataan, että ajo-opetus näyttäytyi teoriaopetukseen verrattuna tehokkaammaksi tai kiinnostavammaksi kaikkien esitettyjen asioiden paitsi tunteiden vaikutusten käsittelyn osalta. Tunteiden vaikutusta ajamiseen oli käsitelty useammin teoria- kuin ajotunneilla. Valtaosa vastaajista suosittelee autokoulua niin teoria- kuin ajo-opetuksen perusteella.



Kuva 27. Autokoulun perusvaiheen oppilaiden teoria- ja ajo-opetusta koskevien arvioiden vertailu. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

2.1.2.7 Opetuksen painopisteet

Perusvaiheen oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä opetuksessa oli pidetty eri opetus-sisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11, eikä teoria- ja ajo-opetusta ollut eroteltu. Vastauksista päätellen opetuksessa painotettiin ajotaidon eri puolia varsin tasapuolisesti. Tärkeiksi tai erittäin tärkeiksi aihepiireiksi nousivat liikennesääntöjen noudattaminen, ajoneuvon käsittelytaidot sekä vastuu turvallisuudesta (kuva 28). Vähimmälle huomiolle oli jäänyt matkan etukäteissuunnittelu. Selvä enemmistö vastaajista (475 vastaajaa, 61 %) katsoi kuitenkin, että aihetta on opetuksessa pidetty tärkeänä tai erittäin tärkeänä (arviointiskaalan arvot 4-5). Ero vuoteen 2012 on pieni, mutta kuitenkin positiivinen.



Kuva 28. Sekä teoria- että ajo-opetuksen loppuvaiheessa olleiden oppilaiden (n=779) arviot siitä, kuinka tärkeänä eri asioita pidettiin autokoulun opetuksessa, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeänä, 5=erittäin tärkeänä.

Sukupuoli, ikä tai koulutustausta eivät juuri vaikuttaneet arvioihin, kuitenkin jälleen kerran niin, että naiset arvioivat kaikki kohdat hieman miehiä positiivisemmin (taulukko 17).

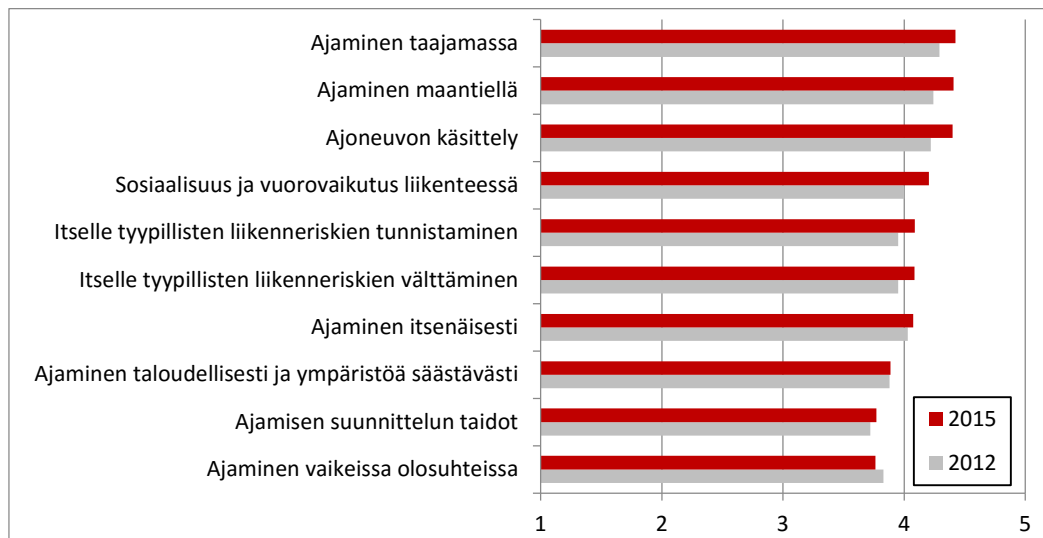
Taulukko 17. Opetuksen painopisteet. Vastausten keskiarvovertailut. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeää, 5=erittäin tärkeää.

	Sukupuoli		Ikäryhmä		Koulutustausta	
	Naiset (n=498)	Miehet (n=272)	17-20 (n=593)	21+ (n=164)	Alempi (n=365)	Ylempi (n=413)
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaali-liikenteessä	4,6	4,3	4,5	4,6	4,5	4,5
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi	4,4	4,2	4,3	4,4	4,4	4,3
Taloudellista ajamista	4,0	3,8	3,8	4,1	4,0	3,8
Matkan suunnittelua ennen matkaa	3,5	3,3	3,4	3,7	3,6	3,3
Liikennesääntöjen noudattamista	4,8	4,5	4,7	4,7	4,7	4,7
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	3,8	3,6	3,7	3,9	3,8	3,6
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	3,8	3,7	3,7	3,9	3,9	3,6
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	4,6	4,3	4,5	4,5	4,4	4,5
Sujuvaa etenemistä	4,3	4,1	4,2	4,4	4,3	4,2
Ympäristön huomiointia matkapäättöksissä	3,8	3,6	3,7	3,9	3,9	3,6
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	4,1	3,9	4,0	4,1	4,1	4,0

2.1.2.8 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista

Vastaajat arvioivat kymmenen eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia näissä asioissa. Koska teoria- ja ajo-opetuksen ajallinen edistyminen on yhteydessä valmiuksiin, tarkasteluun valittiin tässäkin vain ne 779 vastaajaa, jotka olivat jo olleet ajokokeessa tai ilmoittivat sekä teoria- että ajo-opetuksen olevan loppusuoralla.

Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antaneen ajoneuvon käsittelyyn sekä ajamiseen taajamassa tai maantiellä (kuva 29). Vastaajista 55 % katsoi saaneensa täysin riittävät valmiudet maantiellä ajoon ja 54 % taajamassa ajoon. Ajoneuvon käsittelyn taidot katsoi täysin riittäväksi 51 % vastaajista. Jonkin verran heikoimmat valmiudet oppilaat katsoivat saaneensa ajamiseen vaikeissa ajo-olosuhteissa, ajamisen suunnitteluun sekä taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon. Vastausten keskiarvot näissä heikoimmissakin osa-alueissa olivat 5-portaisella asteikolla kuitenkin lähellä 4:ää. Kaikkien arvioiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 4,1. Vaikeissa olosuhteissa ajamista lukuun ottamatta, kaikki arviot olivat keskimäärin korkeammalla tasolla kuin vuonna 2012.



Kuva 29. Teoria- ja ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevien oppilaiden käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista toimia kuljettajana, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

Miesten ja naisten välillä oli vain vähän eroa siinä, miten he kokivat saaneensa valmiuksia liikenteessä pärjäämiseen. Ikä tai koulutustausta ei erotellut vastaajia, vaan arvioiden taso oli varsin korkealla kautta linjan (taulukko 18).

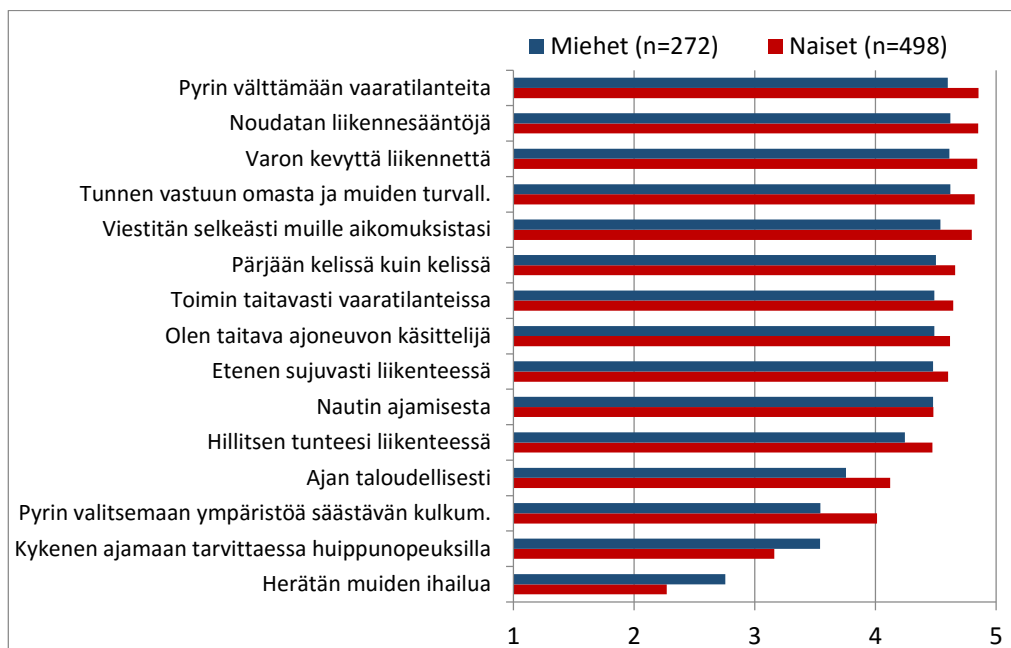
Taulukko 18. Teoria- ja ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevien oppilaiden käsitykset saamistaan valmiuksista. Vastausten keskiarvovertailut. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

	Sukupuoli		Ikäryhmä		Koulutustausta	
	Naiset (n=498)	Miehet (n=272)	17-20 (n=593)	21+ (n=164)	Alempi (n=365)	Ylempi (n=413)
Ajoneuvon käsittely	4,4	4,5	4,4	4,3	4,5	4,4
Ajaminen taajamassa	4,4	4,4	4,5	4,3	4,4	4,4
Ajaminen maantiellä	4,4	4,4	4,4	4,3	4,4	4,4
Ajaminen itsenäisesti	4,0	4,2	4,1	4,0	4,2	4,0
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	3,7	4,0	3,8	3,6	3,9	3,7
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	3,8	4,1	3,9	3,9	4,0	3,8
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	4,1	4,1	4,1	4,0	4,1	4,1
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	4,0	4,2	4,1	4,0	4,2	4,0
Sosiaalisuus ja vuorovaikutus liikenteessä	4,2	4,2	4,2	4,1	4,3	4,1
Ajamisen suunnittelun taidot	3,7	3,9	3,8	3,7	3,9	3,6

2.1.2.9 Eri kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin 15 erilaista kuljettajan ominaisuutta ja oppilaita pyydettiin arvioimaan, kuinka tärkeänä he niitä pitävät. Vastauksia katsottiin niiden oppilaiden osalta, joilla sekä teoria- että ajokoe oli loppuvaiheessa.

Vastauksissa korostuivat tärkeinä tai erittäin tärkeinä kuljettajaopetuksessa painotetut turvallisen ajamisen osa-alueet. Varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyvät ominaisuudet arvioitiin erittäin tärkeiksi. Myös ekologiseen ajamiseen liittyvät ominaisuudet koettiin tärkeiksi. Kyky ajaa tarvittaessa huippunopeuksilla oli toisaalta vähintään tärkeää lähes puolelle vastaajista (n=358, 46 %) ja muiden ihailukin joka viidennelle vastaajalle (n=157, 20 %).



Kuva 30. Teoria- ja ajo-opetuksen loppuvaiheessa olevien oppilaiden mielipiteet eri kuljettajaominaisuuksien tärkeydestä. Vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeää, 5=erittäin tärkeää.

Samalla tavalla kuin edellä teoriaopetuksen menetelmien yhteydessä muodostettiin tämän kyselyn vastausten pohjalta summamuuttujia. Faktorianalyysi tuotti täsmälleen saman muuttujaryhmittelyn, ja siten samat summamuuttujat kuin vuoden 2012 aineistossa. Luonnollisesti korrelaatiokertoimet olivat erilaiset (suluissa muuttujan jälkeen jäljempänä), mutta edelleen samaa suuruusluokkaa:

Varovainen taitaja -summamuuttuja sisälsi ominaisuudet:

- Pyrin välttämään vaaratilanteita (.77)
- Tunnen vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta (.77)
- Varon kevyttä liikennettä (.76)
- Noudatan liikennesääntöjä (.74)
- Viestitän selkeästi muille aikomuksistani (.74)
- Pärjään kelissä kuin kelissä (.61)
- Toimin taitavasti vaaratilanteissa (.61)
- Olen taitava ajoneuvon käsittelijä (.56)
- Etenen sujuvasti liikenteessä (.50)

Ekologinen kuljettaja -summamuuttuja sisälsi ominaisuudet:

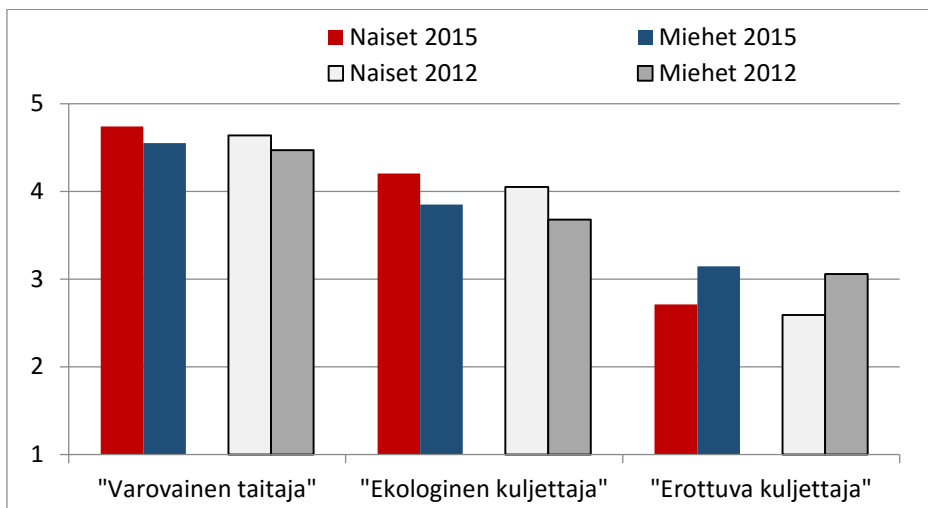
- Ajan taloudellisesti (.75)
- Valitsen mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.73)
- Hillitsen tunteesi liikenteessä (.51)

Erottuva kuljettaja -summamuuttuja sisälsi ominaisuudet:

- Kykenen ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.66)
- Herätän muiden ihailua (.64)

Ominaisuus *Nautin ajamisesta* latautui tässä aineistossa heikohkosti (.45) Erottuva kuljettaja -summamuuttujaan. Se jätettiin jatkotarkastelusta samalla tavoin kuin vuoden 2012 aineiston kohdalla.

Ryhmien välillä näkyi vastauksia summamuuttujien kautta katsottuna olevan jonkin verran eroja. Miehet ja naiset vastasivat väittämiin selkeästi eri tavoin (kuva 31), ja vastausten taso asteikolla oli sama kuin vuonna 2012. Naiset halusivat olla enemmän varovaisia taitajia ($df=375$, $t=5.39$, $p<.001$) ja ekologisista kuljettajia ($df=474$, $t=6.29$, $p<.001$), ja miehille puolestaan oli erottuvuus tärkeämpää ($df=758$, $t=5.13$, $p<.001$). Kun painotetaan vastaajien ikää, niin vanhemman ikäryhmän vastaajat korostivat ekologisuuutta nuorempia enemmän ($df=744$, $t=3.90$, $p<.001$), ja nuoremmat vastaajat puolestaan halusivat useammin olla erottuvia kuljettajia ($df=745$, $t=2.69$, $p<.01$).



Kuva 31. Perusvaiheen teoria- ja ajo-opetuksen loppuvaiheessa olleiden oppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää eri kuljettajaominaisuudet ovat (14 väittämää yhdistetty kolmeen summamuuttujaan). Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeää, 5=erittäin tärkeää.

2.1.3 Harjoitteluvaihe ja palautejakso

Harjoitteluvaihetta ja siihen liittyvää palautejaksoa koskevaan kyselyyn saatiin 199 vastausta. Vastaajista 105 (53 %) oli naisia ja 94 (47 %) miehiä.

2.1.3.1 Taustatiedot

Naisvastaajista 38 % oli 19-vuotiaita ja 20 % oli 18-vuotiaita. Iän keskiarvo oli 22,5 (vaihteluväli 18 - 59 vuotta). Miesvastaajista 48 % oli 18-vuotiaita ja 31 % oli 19-vuotiaita. Iän keskiarvo oli 20,5 vuotta (vaihteluväli 18 - 61 vuotta).

Suurin osa vastaajista oli lukiolaisia tai ammatillisen oppilaitoksen opiskelijoita (tai suorittanut lukion tai ammatillisen koulun). Selvästi useimmat olivat suorittaneet perusvaiheen autokoulussa (taulukot 19 ja 20).

Taulukko 19. Vastaajien koulutustausta.

	Naiset (n=105)		Miehet (n=94)	
	n	%	n	%
Peruskoulu	35	33,3	30	31,9
Lukio	49	46,7	45	47,9
Oppisopimus tms.	2	1,9	2	2,1
Ammatillinen oppilaitos	44	41,9	48	51,1
Ammattikorkeakoulu	11	10,5	4	4,3
Yliopisto	9	8,6	5	5,3

Huom. Vastaajat ovat voineet valita useamman vaihtoehdon.

Taulukko 20. Perusvaiheen suorituspaikka.

	Naiset (n=104)		Miehet (n=93)	
	n	%	n	%
Autokoulu	92	88,5	83	89,2
Opetusluvalla	12	11,5	9	9,7
Yhteisopetuksessa	0	0,0	1	1,1

Naisista 64 % ja miehistä 38 % oli saanut lyhytaikaisen ajokorttinsa n. vuosi ennen kyselyyn vastaamista tai aikaisemmin. Miehillä autokoulu oli siten keskimäärin "tuoreemmassa muistissa", mutta naisilla toisaalta keskimäärin pidempi ajallinen perspektiivi asioihin (taulukko 21).

Harjoitteluvaiheen palautejaksolle naiset olivat tulleet keskimäärin 6 kuukauden päästä lyhytaikaisen ajokortin saannista lukien. Lähes puolet, 47 %, naisvastaajista oli tullut palautejaksolle kahden kuukauden sisällä ajokortin saannista, ja viidennes (19 %) oli ajanut vähintään yhden vuoden ennen palautejaksoa.

Myös miesvastaajista lähes puolet, 49 %, tuli palautejaksolle kahden kuukauden sisällä lyhytaikaisen ajokortin saannista, ja 11 (13 %) oli odottanut yli vuoden. Keskimääräinen tuloaika miehillä oli 4,5 kuukautta.

Naisten ja miesten ero tuloajassa ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevä ($t=1,6(177,6)$, ns.).

Taulukko 21. Lyhytaikaisen ajokortin ja palautejakson suoritusvuosi sekä aika kuukausina lyhytaikaisesta ajokortista palautejaksoon.

	Naiset		Miehet	
	n	(%)	n	(%)
Lyhytaikaisen ajokortin saantivuosi :				
2013	9	(9,0)	---	---
2014	55	(55,0)	34	(38,2)
2015	36	(36,0)	55	(61,8)
	100		89	
Aika ajokortista palautejaksoon:				
1 kk	21	(21,9)	24	(28,6)
2 kk	24	(25,0)	17	(20,2)
3 kk	13	(13,5)	22	(26,2)
4 - 12 kk	20	(20,8)	10	(11,9)
13 - 24 kk	18	(18,8)	11	(13,1)
	96		84	

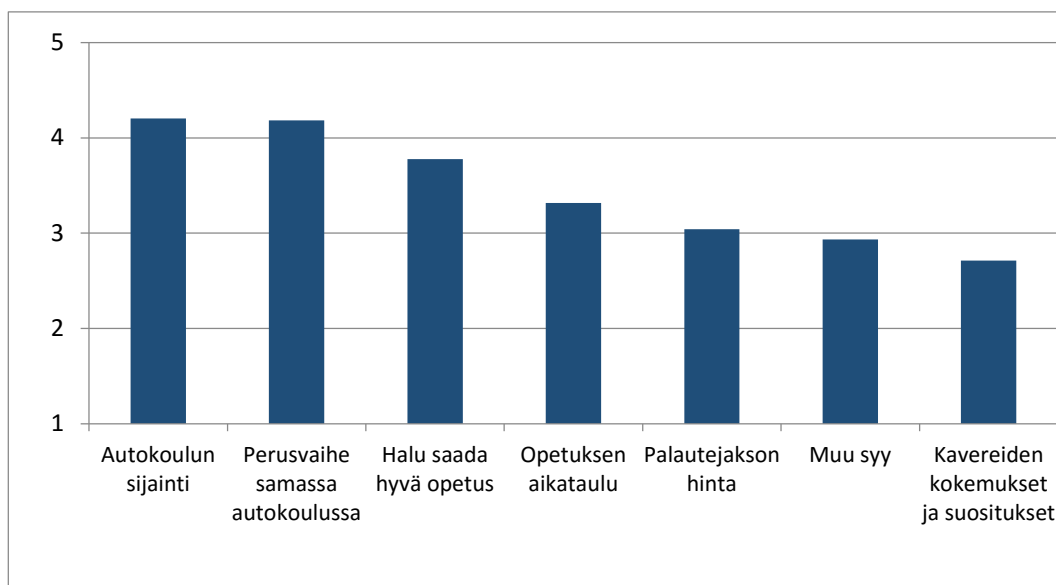
Naisista 32 % ja miehistä 22 % ilmoitti seuranneensa ajamistaan ja oppimistaan oppimispäiväkirjan avulla ajokortin saannin jälkeen harjoitteluvaiheessa. Toisaalta 25 % naisista ja 28 % miehistä oli täyttänyt oppimispäiväkirjan vasta palautejaksolla tai juuri ennen sitä.

Lähes puolet (43 %) oppilaista ilmoitti, että he eivät olleet lainkaan käyttäneet verkko-oppimateriaaleja harjoitteluvaiheen aikana, tai käyttäneet niitä vain vähän. Jonkin verran niitä oli käyttänyt 20 %, ja paljon tai erittäin paljon 36 % oppilaista.

2.1.3.2 Palautejakso

Palautejakson suorituspaikan (autokoulun) valintaan vaikutti ennen kaikkea autokoulun sijainti sekä se, että perusvaihe oli suoritettu siellä. Kavereiden kokemukset eivät olleet kovinkaan tärkeä kriteeri (kuva 32). Hinta oli paljon tai erittäin paljon (asteikossa 4-5) valintaan vaikuttava seikka 78 oppilaalle (39 %). *Muu syy* -vaihtoehdon 14 oppilasta (7 %) mainitsi paljon tai erittäin paljon vaikuttavana teki-

jänä, liittyen lähinnä opiskeluun tai muissa yhteyksissä saatuihin hyviin kokemuksiin ko. autokoulusta.



Kuva 32. Palautejakson suorituspaikan valintaan vaikuttavat seikat, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

Kaksi kolmannesta vastaajista (72 %) ilmoitti palautejaksoon sisältyneen opetussuunnitelman mukaisesti kolme osiota: ryhmäoppitunti, ryhmäajo ja yksilöajo (taulukko 22). Ryhmäajossa oli autossa tyypillisesti ollut vastaajan itsensä ohella joko 2 muuta oppilasta (98 vastaajaa, 51 %) tai ainoastaan yksi (73 vastaajaa, 38 %).

Taulukko 22. Palautejaksoon sisältyneet osiot (n=199).

	n	%
Ryhmäoppitunti + ryhmäajo + yksilöajo	144	72,4
Ryhmäoppitunti + ryhmäajo	29	14,6
Ryhmäoppitunti + yksilöajo	3	1,5
Ryhmäajo + yksilöajo	11	5,5
Ryhmäoppitunti	1	0,5
Ryhmäajo	6	3,0
Yksilöajo	5	2,5
	199	100,0

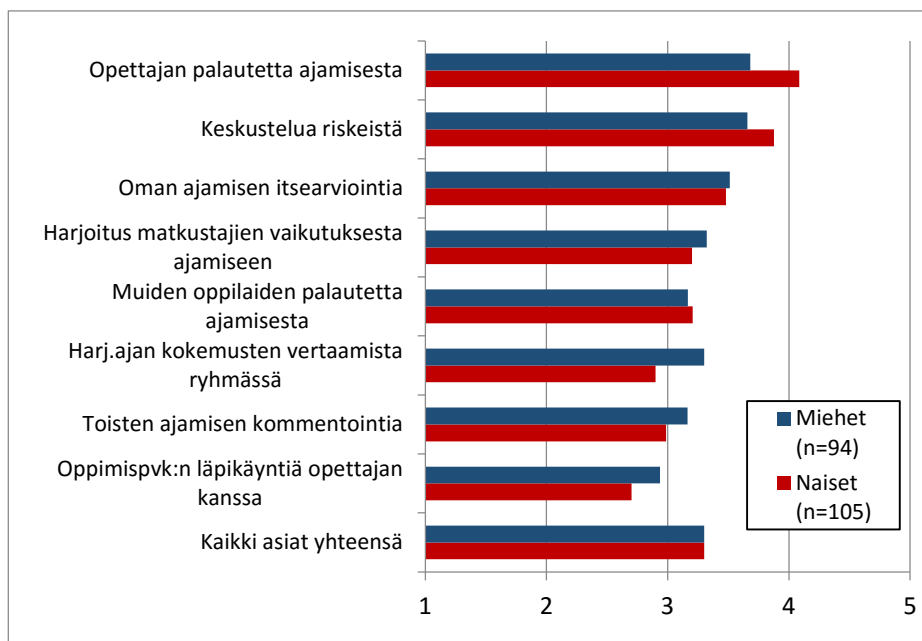
Vastausten perusteella lähes kaikkien oppilaiden palautejaksoon oli sisältynyt palautetta opettajalta, keskustelua riskeistä sekä itsearviointia (taulukko 23). Oppilaiden välistä palautteen antoa ja saantia tai harjoituksia matkustajien vaikutuksesta oli ollut joka toisella oppilaalla. Kaikkein vähiten oli ollut oppimispäiväkirjan läpikäyntiä.

Palautejakso näytti siten valtaosalla toteutuneen aika hyvin opetussuunnitelman mukaisesti, joskin oppimispäiväkirjaa ei selvästikään hyödynnetty opetussuunnitelmasa tarkoitetulla tavalla.

Taulukko 23. Palautejaksolla käsitellyt asiat (n=199).

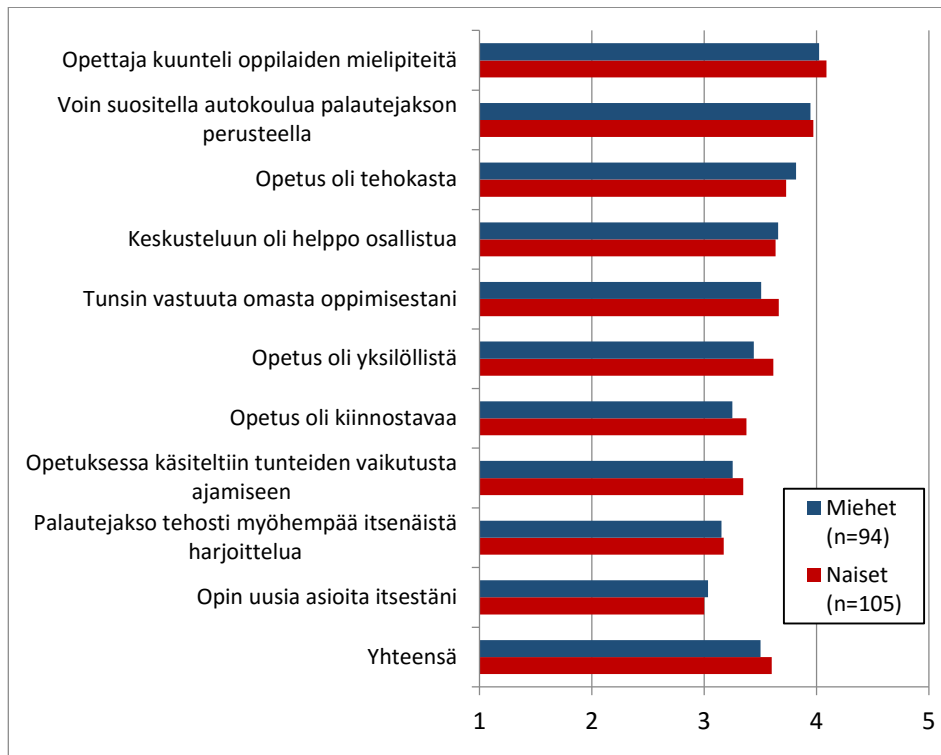
	n	%
Opettajan palautetta ajamisestani	173	86,9
Keskustelua riskeistä	160	80,4
Oman ajamisen itsearviointia	153	76,9
Harjoitteluajan ajokokemusten vertaamista ryhmässä	110	55,3
Sain palautetta muilta oppilailta omasta ajamisestani	103	51,8
Harjoitus matkustajien vaikutuksesta ajamiseen	101	50,8
Kommentoin toisten ajamista	99	49,7
Oppimispäiväkirjan läpikäyntiä opettajan kanssa	41	20,6

Mies- ja naisvastaajien arviot palautejakson eri osioiden hyödyllisyydestä erosivat jonkin verran (kuva 33). Enemmistö sekä naisista että miehistä piti palautetta ja ajamiseen liittyviä pohdintoja hyödyllisenä, joskin naiset miehiä enemmän. Miehet puolestaan pitivät harjoitteluvaiheen kokemusten vertaamista ryhmässä hieman hyödyllisempänä. Heikoin keskimääräinen arvosana annettiin oppimispäiväkirjan läpikäynnille.



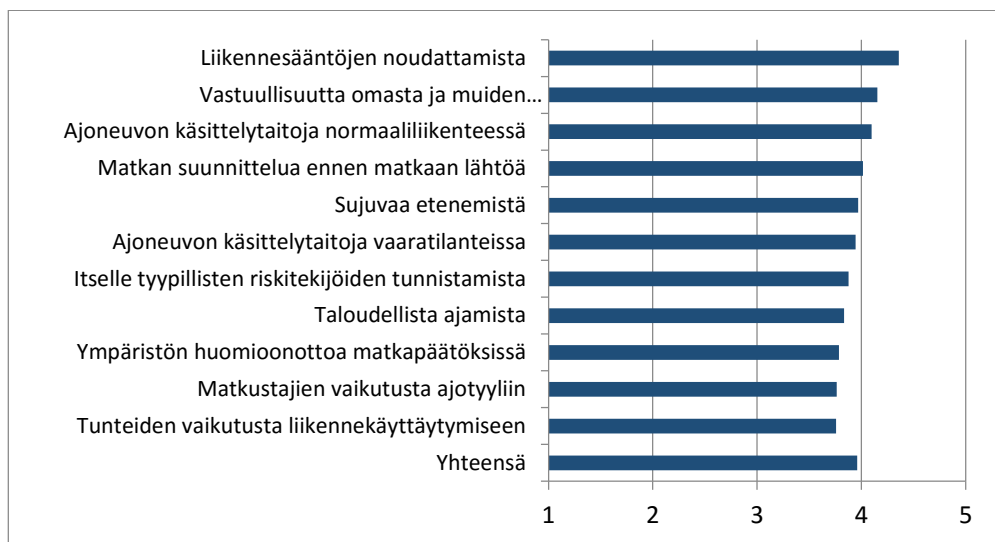
Kuva 33. Oppilaiden käsitykset palautejakson sisältöjen hyödyllisyydestä, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen.

Kysyttäessä, miten hyvin eräät väittämät kuvaavat palautejaksoa (kuva 34), enemmistö vastaajista katsoi kaikkien väittämien kuvaavan sitä hyvin. Eniten arviot jakautuivat väittämän *opin uusia asioita itsestäni* kohdalla. Reilu kolmasosa (38 %) katsoi väittämän kuvastavan palautejaksoa hyvin ja vastaavasti kolmasosa (32 %) katsoi sen kuvastavan palautejaksoa huonosti. Loput vastaukset sijoittuivat asteikon keskelle. Vastaajista 40 % katsoi, että palautejakso oli tehostanut itsenäistä harjoittelua, ja toisaalta 29 %, että harjoittelu ei ollut tehostunut.



Kuva 34. Vastaajien arviot siitä, kuinka hyvin eri väittämät kuvaavat palautejaksoa, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

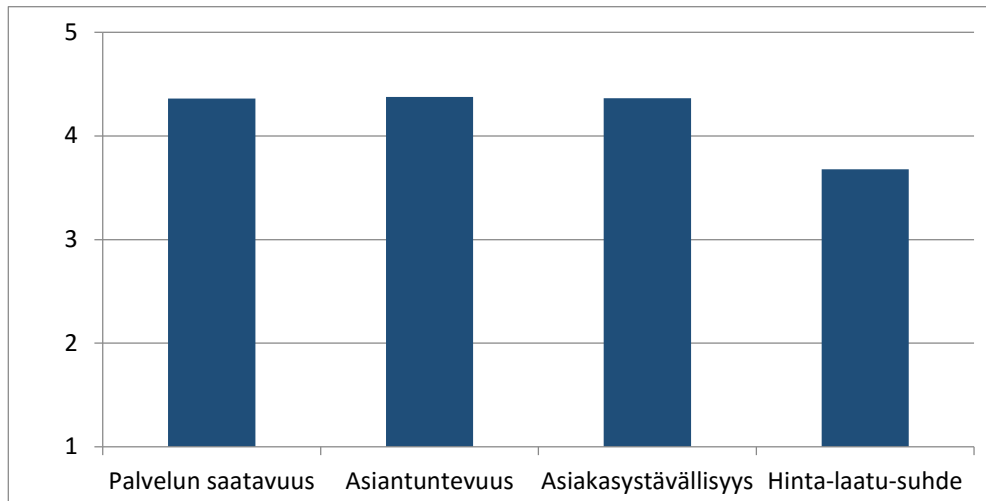
Oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä palautejakson opetuksessa eräitä asioita pidettiin (kuva 35). Enemmistö vastaajista arvioi kaikkien esitettyjen asioiden pidetyn tärkeänä ai erittäin tärkeänä (asteikon arvot 4 - 5).



Kuva 35. Vastaajien mielipide siitä, kuinka tärkeänä eri asioita pidettiin palautejaksolla, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeänä, 5=erittäin tärkeänä.

Vastaajat olivat palautejaksoon liittyen keskimäärin vähintäänkin tyytyväisiä auto-koulun asiantuntevuuteen ja palveluun (kuva 36). Vähiten tyytyväisiä vastaajat olivat hinta-laatu-suhteeseen, vaikka keskimääräiset arviot olivatkin positiivisella puolella. Enemmistö vastaajista (61 %) oli vähintään tyytyväinen palautejakson laatuun

suhteessa sen hintaan. Vastaavasti vain 36 vastaajaa (18 %) oli tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä. Hinta voi joka tapauksessa olla yksi selittäjä sille, että jotkut palautejakson osiot koettiin vähemmän hyödyllisiksi.



Kuva 36. Palautejakson oppilaiden tyytyväisyys autokoulun opetukseen ja palveluihin, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen.

2.1.3.3 Ajaminen harjoitteluvaiheessa

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, paljonko he olivat ajaneet autolla ajokortin saamisen jälkeen ja miten ajaminen jakautui eri tarkoituksiin: työ-/asiointi-/koulumatkat, vapaa-ajan matkat, ajoa työssä tai ammattikuljettajana. Vaikka kysymyksen ohjeistuksessa pyydettiin antamaan kokonaisajomäärä kilometreinä ja jakamaan se eri tarkoituksiin, useat vastaajat antoivat arvionsa joko kilometrihaarukassa, prosenttimäärinä tai sanallisesti (*vähän, paljon, puolet* jne.). Haarukassa annetut arviot muutettiin keskimääräksi (esim. 2000 - 3000 = 2 500) ja sanalliset arviot suoraan prosenteiksi mikäli mahdollista (esim. 1/4 tai *neljäsosa* = 25 %). Ajomäärät eri tarkoituksissa muutettiin prosenteiksi kokonaisajomäärästä, jolloin ajamisen jakautuminen eri tarkoituksiin on verrattavissa riippumatta ajokortin iästä. Lopulta käytettävissä oli 179 vastaajan arviot.

Yhteensä naiset olivat ajaneet keskimäärin 7 247 ja miehet 11 420 kilometriä. Naisista 14 % mutta miehistä vain 7 % ilmoitti ajaneensa alle 500 km (taulukko 24). Vastaavasti noin neljännes naisista (26 %) ja yli kolmannes miehistä (36 %) oli ajanut yli 10 000 km ($df=5$, $\chi^2=12.0$, $p<.05$). Sitä voi lisäksi suhteuttaa siihen, että naisista selvästi yli puolet (63 %) oli saanut lyhytaikaisen ajokorttinsa noin vuosi ennen kyselyyn vastaamista tai aikaisemmin, mutta miehistä vain joka kolmas (36 %). Miehet olivat siten keskimäärin ajaneet enemmän lyhyemmässä ajassa.

Ajamisen tarkoitukset eivät sen sijaan suuremmin eronneet naisilla ja miehillä, vaan jakautuivat molemmilla karkeasti suhteessa 60/40 vapaa-ajan matkoihin sekä muihin matkoihin (taulukko 25).

Taulukko 24. Ajokortin jälkeisen ajamisen jakautuminen kilometriluokkiin (n=179).

	Naiset		Miehet	
	n	%	n	%
Alle 500 km	13	14,4	6	6,7
500 - 2 000 km	23	25,6	12	13,5
2 001 - 5 000 km	19	21,1	15	16,9
5 001 - 10 000 km	12	13,3	24	27,0
10 001 - 20 000 km	15	16,7	22	24,7
Yli 20 000 km	8	8,9	10	11,2
Yhteensä:	90	100,0	89	100,0

Taulukko 25. Ajokortin jälkeisen ajamisen jakautuminen eri tarkoituksiin (n=179).

	Asiointi-, työ- tai koulumatkoja	Vapaa-ajan matkoja	Ajoa työssä tai ammattikuljettajana	Yhteensä
Naiset (n=91)	37,8 %	58,7 %	3,5 %	100,0 %
Miehet (n=88)	35,4 %	57,6 %	7,0 %	100,0 %

2.1.3.4 Liikenne-rangaistusten ja -vahinkojen määrät

Vain 15 naista ja 15 miestä ilmoitti tehneensä liikenne rikkomuksen ajokortin saamisen jälkeen. Liikennevahinkoja raportoi 31 naista ja 24 miestä. Koska vastaajien määrä oli näin pieni, tarkempia analyysejä rikkomuksista tai vahingoista ei tehty.

2.1.3.5 Vastaajan ensimmäinen liikennevahinko tai vaaratilanne

Lomakkeella pyydettiin vastaajia kuvaamaan heille auton kuljettajana sattunut ensimmäinen liikennevahinko (syyllisenä tai syyttömänä). Vaihtoehtoisesti, jos liikennevahinkoja ei ole ollut, heitä pyydettiin kuvaamaan vaaratilanne, josta olisi voinut syntyä liikennevahinko. Kuvauksen antoi yhteensä 129 vastaajaa, 66 naista (63 % kaikista naisvastaajista) ja 63 miestä (67 % kaikista miesvastaajista). Naista 24 (36 %) kuvasi liikennevahingon ja 42 (64 %) vaaratilanteen. Miehistä 25 (40 %) kuvasi liikennevahingon ja 38 (60 %) vaaratilanteen. Koska aikaisemmin ilmoitettujen liikennevahinkojen määrä oli alhainen ja ylivoimaisesti suurin osa niistä oli lieviä omaisuusvahinkoja, joista ei haettu korvausta, niitä ja vaaratilanteita ei jatkossa eritellä vaan käsitellään yhdessä.

Tyypillisin vahinko tai vaaratilanne liittyi peruuttamiseen (33 %), ja naisilla tyypillisemmin kuin miehillä. Miehet ilmoittivat sen sijaan huomattavasti enemmän eläimiin liittyviä törmäyksiä tai vaaratilanteita (taulukko 26).

Luokassa *muu törmäys* ilmoitetut vahingot tai vaaratilanteet oli tarkennettu avoimella vastauksella seuraavasti: ohitustilanne tai vastaava, jossa aiheuttajana oli toinen tienkäyttäjä (5), oma ohitustilanne (3), kiinteä este (2), auton pyörähtäminen liukkaalla (1) sekä tarkentamaton tilanne (1).

Naisista 58 ja miehistä 54 oli merkinnyt vahinko- tai vaaratilanteen päivämäärän vuoden ja kuukauden tarkkuudella, jolloin voitiin laskea, missä vaiheessa ajokortin saannin jälkeen ko. tapahtuma oli ollut. Naisten ilmoittama vahinko tai onnettomuus oli sattunut keskimäärin 6,3 kuukauden kuluttua ajokortin saannista, ja miesten 6,4

kuukauden. Mediaani oli molemmilla 4 kuukautta. Hieman yli puolet (52 %) niin naisista kuin miehistäkin oli ollut onnettomuudessa tai vahinkotilanteessa 4 kuukauden sisällä ajokortin saannista.

Taulukko 26. Naisten ja miesten ilmoittama ensimmäinen liikennevahinko tai vaaratilanne.

	Naiset		Miehet		Yhteensä:	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)
Peruutustilanne	25	(37,9)	18	(28,6)	43	(33,3)
Risteystilanne	11	(16,7)	11	(17,5)	22	(17,1)
Peräänajo	5	(7,6)	9	(14,3)	14	(10,9)
Tieltä ulosajo, suistuminen	7	(10,6)	6	(9,5)	13	(10,1)
Muu törmäys tai vaaratilanne	8	(12,1)	4	(6,3)	12	(9,3)
Eläimeen liittyvä tilanne	1	(1,5)	10	(15,9)	11	(8,5)
Kohtaamistilanne	7	(10,6)	3	(4,8)	10	(7,8)
Jalankulkijaan tai polkupyöräilijään liittyvä tilanne	2	(3,0)	2	(3,2)	4	(3,1)
Yhteensä:	66		63		129	

Naisten ilmoittamat vahingot tai vaaratilanteet tapahtuivat tyypillisesti kadulla tai parkkipaikalla, useimmiten päiväsaikaan mutta usein myös illalla. Yöllä ei tapahtunut yhtäkään. Miesten ilmoittamat vahingot tai vaaratilanteet jakautuivat tasaisesti eri vuorokauden ajoille ja ympäristöihin. Yölläkin niitä oli tapahtunut 10 vastaajalle (taulukko 27).

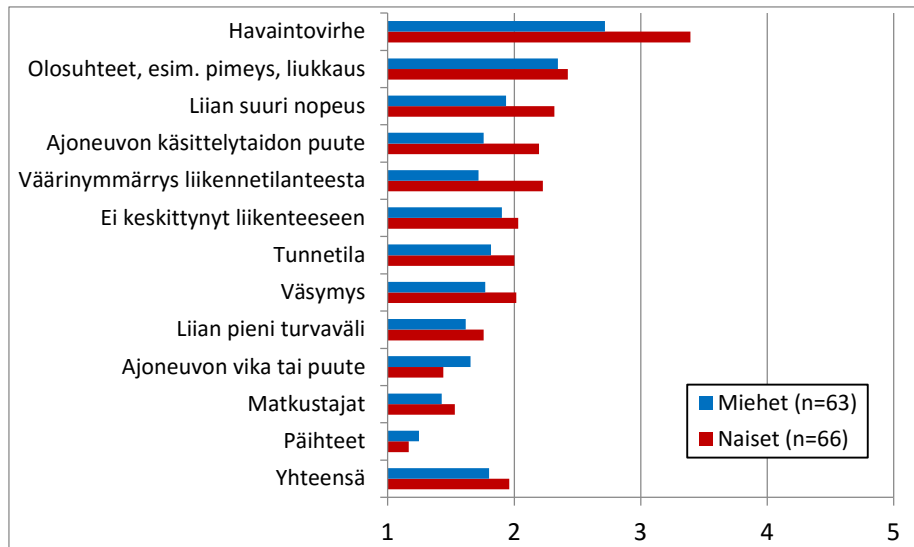
Taulukko 27. Vahinkojen ja vaaratilanteiden jakautuminen vuorokaudenajan ja tapahtumaympäristön mukaan.

NAISET					
	Aamu	Päivä	Ilta	Yö	Yhteensä
Piha, parkkipaikka	2	16	6	--	24
Katu	2	16	9	--	27
Maantie	1	6	3	--	10
Moottoritie, -ramppi	1	--	2	--	3
Yksityistie	--	--	--	--	--
Yhteensä	6	38	20	--	64
MIEHET					
	Aamu	Päivä	Ilta	Yö	Yhteensä
Piha, parkkipaikka	2	9	2	4	17
Katu	4	9	7	2	22
Maantie	1	7	6	3	17
Moottoritie, -ramppi	1	2	--	--	3
Yksityistie	--	--	2	1	3
Yhteensä	8	27	17	10	62

Yli puolet vastaajista oli ollut yksin autossa ilmoittamassaan vahinko- tai vaaratilanteessa (naisista 58 % ja miehistä 56 %). Naisista 23 %:lla ja miehistä 25 %:lla oli ollut autossa yksi matkustaja. Vähintään kaksi matkustajaa oli ollut joka viidennellä vastaajalla

Käsitys omasta syyllisyydestä (lomakkeella vaihtoehtoina syytön, osasyllinen tai syyllinen) vaihteli sen sijaan naisten ja miesten välillä hieman. Naisista joka neljäs (23 %) ja miehistä lähes puolet (43 %) piti itseään syyttömänä ilmoittamaansa vahinkoon tai vaaratilanteeseen ($df=2$, $\chi^2=7.18$, $p<.05$). Vastaavasti puolet (53 %) naisista piti itseään syyllisenä, mutta miehistä vain joka kolmas (32 %).

Lopuksi vastaajia pyydettiin arvioimaan kuljettajan omaan toimintaan, liikenneympäristöön tai ajoneuvoon liittyvien tekijöiden merkitystä liikennevahingon tai vaaratilanteen synnylle. Näistä tekijöistä havaintovirhe nousi keskeisimmäksi tekijäksi (kuva 37). Tendenssinomaista oli kuitenkin, että naiset arvioivat kaikkien tekijöiden merkityksen, paitsi *auton viat* ja *päihteet*, hieman suuremmaksi kuin miehet.



Kuva 37. Eri tekijöiden merkitys liikennevahinkoon tai vaaratilanteeseen joutumiselle, keskimääräiset arviot. Arviointiasteikko: 1=ei vaikuttanut lainkaan, 5=vaikutti erittäin paljon.

2.1.4 Syventävän vaiheen oppilaat

Syventävän vaiheen kyselyyn vastasi yhteensä 56 oppilasta, 30 naista (54 %) ja 26 miestä (46 %). Vastaajien vähäisyydestä johtuen seuraavassa kuvataan lähinnä vastausten jakautumat eikä tehdä hienojakoisempia erotteluita. Vähäinen vastaajien määrä oli ongelmana myös vuoden 2012 selvityksessä (sen aikaisen II-vaiheen oppilaat). Silloin vastaajia oli 105.

2.1.4.1 Taustatiedot

Naisvastaajat olivat iältään tyypillisesti joko 18 (37 %) tai 19 (43 %) vuotta ikähaarukassa 18 - 49 vuotta. Miesvastaajat olivat tyypillisesti 18-vuotiaita (50 %) ikähaarukassa 18 - 37 vuotta. Naisten iän keskiarvo oli 21,0 vuotta ja miesten 21,3 vuotta.

Suurin osa vastaajista oli ammatillisen oppilaitoksen opiskelijoita (taulukko 28). Miehistä suurempi osa oli ammatillisen koulun opiskelijoita ja naisista lukiolaisia.

Taulukko 28. Vastaajien koulutustausta.

	Naiset (n=30)		Miehet (n=26)	
	n	%	n	%
Peruskoulu	8	26,7	9	34,6
Lukio	11	36,7	4	15,4
Ammatillinen oppilaitos	15	50,0	19	73,1
Ammattikorkeakoulu	0	0,0	2	7,7
Yliopisto	3	10,0	1	3,8

Huom. Vastaajat ovat voineet valita useamman vaihtoehdon.

Kaikki vastaajat olivat saaneet ajo-opetuksen autokoulussa. Naisvastaajat olivat saaneet lyhytaikaisen ajokortin keskimäärin 12 kk ennen tuloaan syventävään vaiheeseen (vaihteluväli 3 - 24 kk), ja miesvastaajat keskimäärin 11 kk ennen (vaihteluväli 3 - 23 kk). Lisäksi oli kaksi miesvastaajaa, jotka ilmoittivat saaneensa ajokortin 34 ja 39 kk ennen syventävää vaihetta.

2.1.4.2 Kokemukset harjoitteluvaiheesta ja palautejaksosta

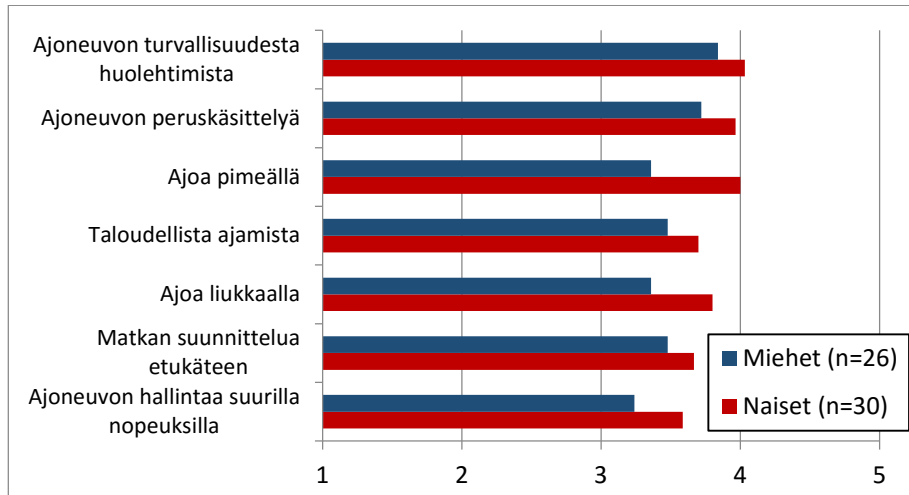
Oppilailta kysyttiin, paljonko he olivat ajaneet autolla harjoitteluvaiheen aikana. Vastausvaihtoehtoina oli 13 eri ajokilometriluokkaa. Vastaajista 18 (32 %) ilmoitti ajaneensa alle 2 000 km, ja toiset 18 vastaajaa (32 %) yli 2 000 mutta korkeintaan 5 000 km. Muiden arviot jakautuivat niin, että 15 (27 %) ilmoitti ajaneensa yli 5 000 mutta korkeintaan 20 000 km, ja loput sitä enemmän. Vuonna 2012 vastaajat olivat ajaneet keskimäärin enemmän. Tuolloin suurin osa oli ajanut yli 5 000 km.

Oppilaita pyydettiin lisäksi arvioimaan, missä määrin he tunsivat, että ajaminen harjoitteluvaiheessa oli vielä ajotaidon harjoittelua. Naisista 20 (67 %) ja miehistä 15 (58 %) mielsi ajamisen ainakin jonkin verran harjoitteluksi (taulukko 29). Osuudet olivat selvästi korkeammat kuin vuonna 2012, jolloin silloista välivaihetta ei juurikaan mielletty harjoitteluksi ja vain noin puolet vastaajista oli kokenut ajamisen ainakin jonkin verran harjoitteluksi. Vuosien välisessä vertailussa on huomioitava ero ajomäärässä, mutta siitä huolimatta tulos on tavoitteiden mukainen.

Taulukko 29. Syventävän vaiheen oppilaiden arvot siitä, missä määrin he mielsivät harjoitteluvaiheen ajamisen olevan ajotaidon harjoittelua.

	Naiset		Miehet	
	n	%	n	%
En lainkaan	1	(3,3)	5	(19,2)
Vähän	9	(30,0)	6	(23,1)
Jonkin verran	12	(40,0)	11	(42,3)
Paljon	5	(16,7)	3	(11,5)
Erittäin paljon	3	(10,0)	1	(3,8)
Yhteensä:	30	(100,0)	26	(100,0)

Lisäksi kysyttiin, minkälaisia asioita oppilaat olivat ajaessaan harjoitelleet tai pyrkineet oppimaan, tai mitä he olivat pohtineet. Kaikkia esitettyjä asioita oli harjoiteltu lähes yhtä paljon, joskin ajoneuvon turvallisuudesta huolehtimista, ajoneuvon peruskäsittelyä (esim. pysäköinti, peruutus, mäkilähdöt) tai pimeällä ajoa hieman enemmän (kuva 38). Kokonaiskuva oli samankaltainen vuonna 2012 II-vaiheen oppilaiden kyselyssä. Arviot olivat silloinkin asteikon 3 - 4 välillä, joskin eri järjestys osioiden välillä.



Kuva 38. Syventävän vaiheen oppilaiden arviot siitä, kuinka paljon he harjoittelivat eri asioita harjoitteluvaiheessa, vastausten keskiarvot. Asteikko: 1=en lainkaan, 5=erittäin usein).

Eniten oppilaat olivat harjoitteluvaiheessa miettineet omia vahvuuksiaan ja heikkouksiaan sekä erilaisia riskejä. Vähiten oli pohdittu kulkumuodon valintaa ympäristönäkökulmasta (kuva 39). Vuonna 2012 olivat nimenomaan toisten tienkäyttäjien aiheuttamat riskit olleet tärkeimpänä pohdinnan kohteena. Vähiten oli silloinkin kulkumuodon valintaa ympäristön kannalta.



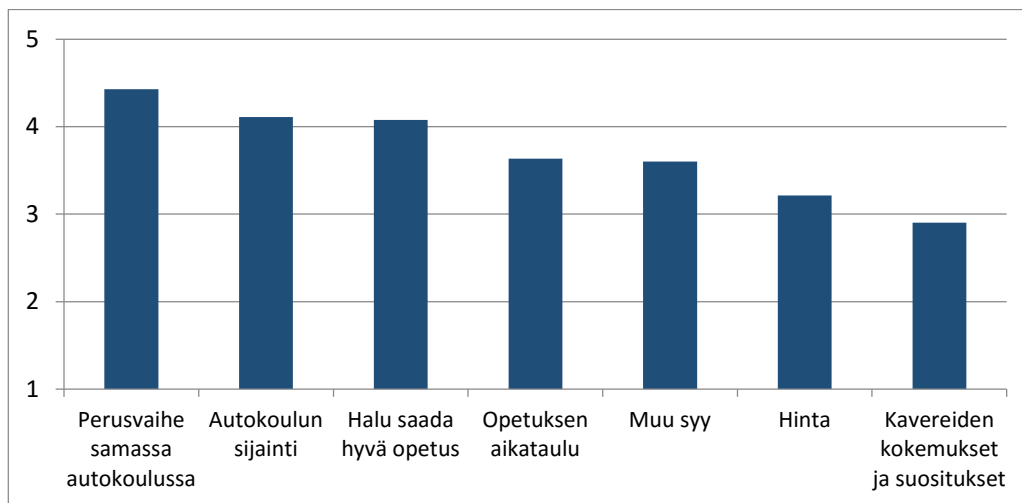
Kuva 39. Syventävän vaiheen oppilaiden arviot siitä, kuinka paljon he pohtivat eri asioita harjoitteluvaiheessa, vastausten keskiarvot. Asteikko: 1=en lainkaan, 5=erittäin usein.

Vain hieman yli puolet oppilasta (30 oppilasta, 54 %) ilmoitti käyttäneensä oppimis-päiväkirjaa ja sen tehtäviä ajamisen seuraamiseen. Heistä 18 ilmoitti lisäksi täyttäneensä sen vasta palautejaksolla tai juuri ennen sitä.

Naiset suorittivat palautejakson keskimäärin 5 kuukauden kuluttua perusvaiheen jälkeen (jakauma 1 - 23 kk) ja miehet 4 kuukauden kuluttua (jakauma 0 - 20 kk). Luvuista on poistettu edellä mainitut kaksi miesoppilasta, joiden ilmoittamat suoritusajat olivat huomattavan poikkeavia.

Siihen, missä autokoulussa vastaajat suorittivat palautejakson, vaikutti ennen kaikkea se, että he olivat suorittaneet perusvaiheen samassa autokoulussa. Kavereiden kokemukset tai hinta eivät nousseet tärkeimmiksi kriteereiksi (kuva 40). Hinta oli

paljon tai erittäin paljon valintaan vaikuttava seikka 25 oppilaalle (48 %). *Muu syy* -vaihtoehtoon vastasi 5 oppilasta, joille palautejakso hoitui oppilaitoksen kautta.



Kuva 40. Palautejakson suorituspaikan valintaan vaikuttavat seikat, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

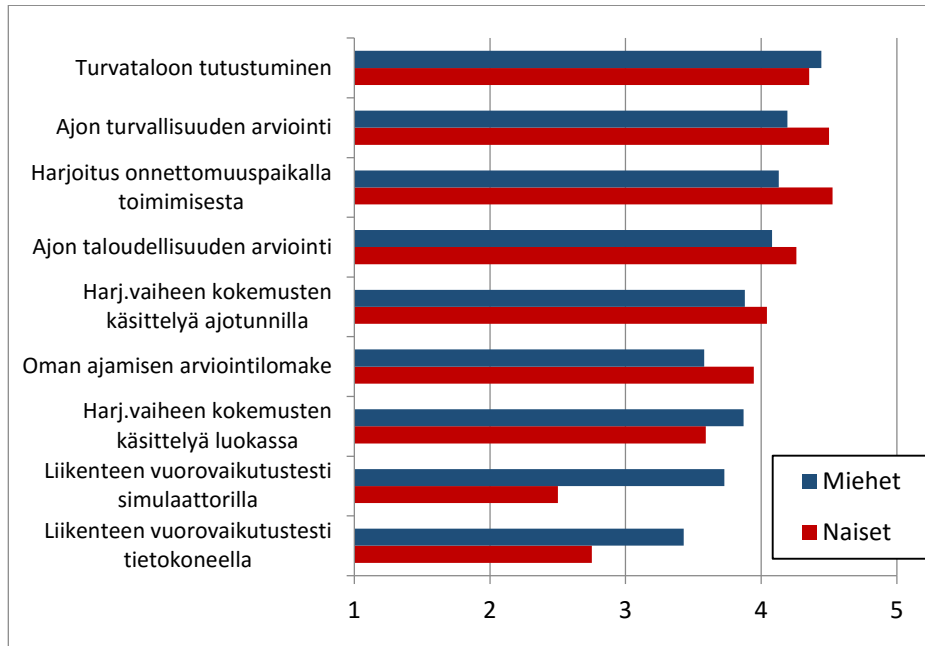
2.1.4.3 Syventävän vaiheen sisällöt

Naiset suorittivat syventävän vaiheen keskimäärin 12 kuukauden kuluttua perusvaiheen jälkeen (n=30, jakauma 3 - 24 kk) ja miehet 11 kuukauden kuluttua (n=24, jakauma 3 - 23 kk). Luvuista on poistettu edellä mainitut kaksi miesoppilasta.

Oppilailta kysyttiin, mitä osioita syventävän vaiheen opetukseen sisältyi ja kuinka hyödyllisiä sisällöt olivat oman oppimisen kannalta (taulukko 30 ja kuva 41). Syventävän vaiheen opetukseen oli lähes kaikilla vastaajilla sisältynyt ajon turvallisuuden ja taloudellisuuden arviointia sekä harjoitteluvaiheen kokemusten läpikäyntiä. Nämä sisällöt koettiin myös hyödyllisiksi. Liikenteen vuorovaikutustestiä simulaattorilla oli järjestetty kaikkein vähiten, mutta kun sitä oli ollut, ainakin miesoppilaat kokivat sen keskimäärin hyödylliseksi.

Taulukko 30. Syventävän vaiheen opetuksen sisällöt.

	Sisältyi opetukseen		Ei sisältynyt opetukseen		n
	n	%	n	%	
Ajon turvallisuuden arviointi	45	(97,8)	1	(2,2)	46
Ajon taloudellisuuden arviointi	44	(95,7)	2	(4,3)	46
Harj.vaiheen kokemuksista keskustelua luokassa	40	(87,0)	6	(13,0)	46
Harj.vaiheen kokemuksista keskustelua ajotunnilla	40	(88,9)	5	(11,1)	45
Harjoitus onnettomuuspaikalla toimimisesta	36	(78,3)	10	(21,7)	46
Turvataloon tutustuminen	30	(63,8)	17	(36,2)	47
Oman ajamisen arviointilomake	27	(61,4)	17	(38,6)	44
Liikenteen vuorovaikutustesti tietokoneella	19	(41,3)	27	(58,7)	46
Liikenteen vuorovaikutustesti simulaattorilla	5	(10,9)	41	(89,1)	46

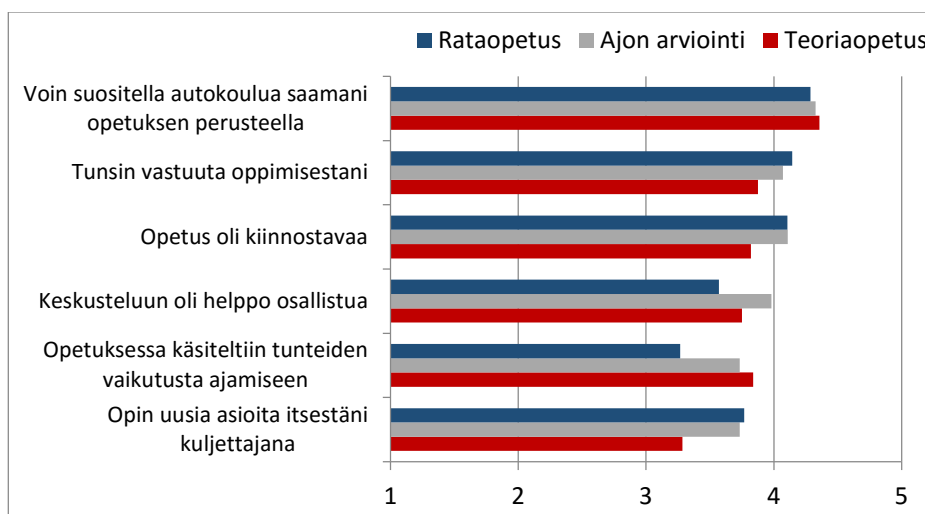


Kuva 41. Oppilaiden käsitykset syventävän vaiheen opetuksen sisältöjen hyödyllisyydestä oman oppimisen kannalta, keskimääräiset arviot. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen.

Vuonna 2012 pidettiin silloisen II-vaiheen sisällöistä kaikkein hyödyllisempinä ajon taloudellisuuden ja turvallisuuden arviointia sekä turvataloon tutustumista. Liikenteen vuorovaikutustesti simulaattorilla tai tietokoneella koettiin silloinkin vähiten hyödylliseksi osioiksi.

2.1.4.4 Luokkahuoneopetuksen, ajon arvioinnin ja rataopetuksen arviointi

Oppilaat arvioivat syventävän vaiheen luokkahuoneopetusta, ajon arviointia sekä rataopetusta muutamien väittämien kautta. Kokonaisuutena väittämien katsottiin kuvaavan opetusta hyvin (kuva 42). Opetus nähtiin kiinnostavaksi ja oppilaat tunsivat keskimäärin vastuuta oppimisestaan, erityisesti rataopetuksessa ja ajon arvioinnissa.

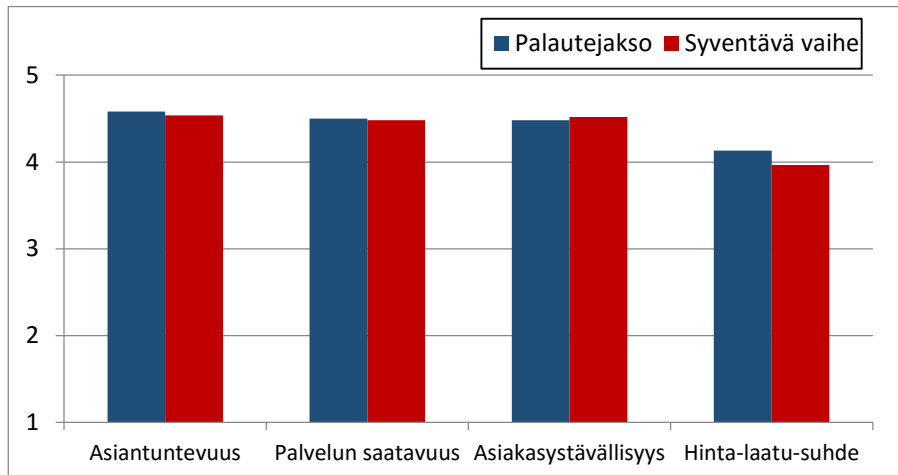


Kuva 42. Syventävän vaiheen oppilaiden arviot siitä, miten eri väittämät kuvaavat luokkahuoneopetusta, ajon arviointia sekä rataopetusta, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

Vuonna 2012 olivat arviot silloisen II-vaiheen teoriaopetuksesta, rataopetuksesta sekä ajon arvioinnista kautta linjan hieman alhaisemmalla tasolla kuin tässä. Erityisen suuri ero oli väittämässä *opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen*, missä rataopetusta ja ajon arviointia koskevat arvosanat olivat lähes yhden pykälän verran alhaisemmalla tasolla kuin nyt. Sama koski väittämää *opin uusia asioita itsestäni kuljettajana* teoriaopetuksen suhteen.

2.1.4.5 Tyytyväisyys autokoulun palveluihin

Tyytyväisyys autokoulun palveluihin palautejaksolla ja syventävässä vaiheessa oli korkealla tasolla (kuva 43).

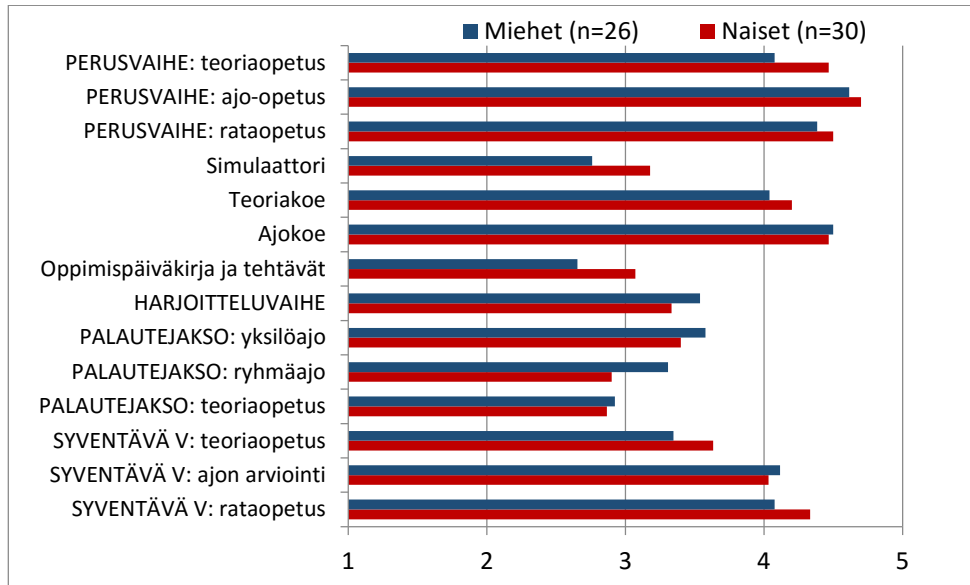


Kuva 43. Oppilaiden tyytyväisyys autokoulun palveluihin palautejaksolla ja syventävässä vaiheessa, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen.

2.1.4.6 Kuljettajaopetusjärjestelmän eri kokonaisuuksien arviointi

Syventävän vaiheen oppilaita pyydettiin myös arvioimaan, kuinka hyödyllisiä kuljettajaopetusjärjestelmän eri osiot ovat turvalliseksi kuljettajaksi oppimisen kannalta. Perusvaiheen eri osiot, teoria- ja ajokoe sekä syventävän vaiheen ajon arviointi ja rataopetus arvioitiin keskimäärin hyödyllisemmiksi kuin harjoitteluvaiheen osiot, simulaattoriopetus tai syventävän vaiheen teoriaopetus (kuva 44).

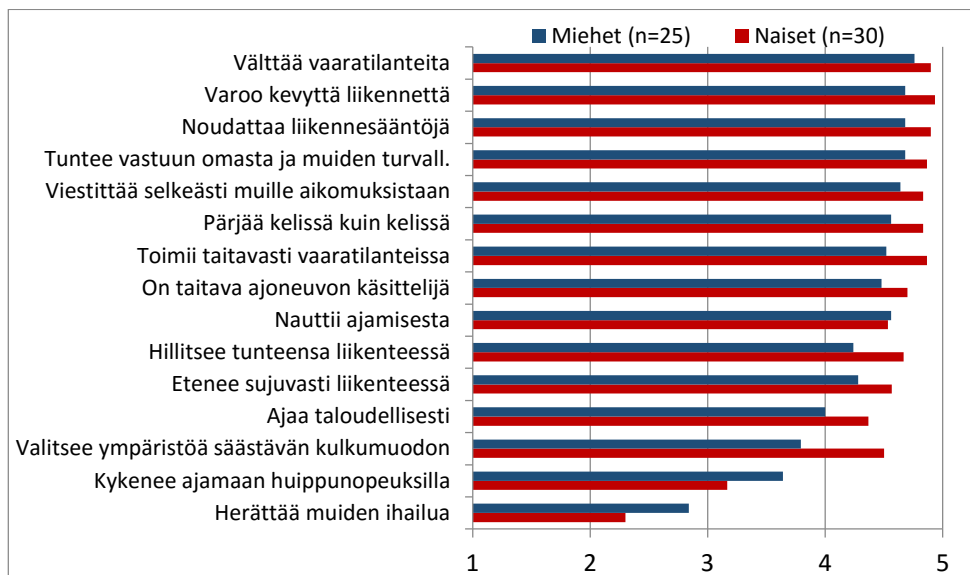
Vuonna 2012 arvioitiin kaikki silloisen II-vaiheen osiot (teoria, ajon arviointi ja rataopetus) n. puoli arvopistettä vähemmän hyödyllisiksi verrattuna tähän kyselyyn. Silloinen välivaihe arvioitiin puolestaan hieman enemmän hyödylliseksi. Muilta soveltuvilta osin olivat silloiset arviot samalla tasolla kuin nyt.



Kuva 44. Miten hyödylliseksi syventävän vaiheen oppilaat kokivat kuljettajaopetusjärjestelmän eri kokonaisuuksien, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen.

2.1.4.7 Eri kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin 15 erilaista kuljettajan ominaisuutta ja oppilaita pyydettiin arvioimaan, kuinka tärkeänä he niitä pitivät. Vastaukset olivat samansuuntaiset kuin perusvaiheen oppilailla: varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyviä ominaisuuksia arvottiin erittäin korkealle samoin kuin ekologiseen ajamiseen liittyvät ominaisuudet (kuva 45). Kyky ajaa tarvittaessa huippunopeuksilla sekä muiden ihailun herättäminen koettiin vähiten tärkeiksi ominaisuuksiksi. Näiden suhteen oli selkeä ero miesten ja naisten välillä. Miehet arvioivat molemmat ominaisuudet tärkeämmäksi kuin naiset. Naisille taas oli ympäristöä säästävän kulkumuodon valinta tärkeämpää.



Kuva 45. Syventävän vaiheen oppilaiden arviot eri kuljettajaominaisuuksien tärkeydestä, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeää, 5=erittäin tärkeää.

2.1.5 Yhteisopetusopettajat vuonna 2013

2.1.5.1 Taustatiedot

Yhteisopetusopettajista 501 vastasi kyselyyn (vastausprosentti vähintään 26 %). Vastausaktiivisuutta voi pitää hyvänä, sillä ensinnäkin sähköisen vastauslinkin kopiointi kirjelmästä oli hankalaa ja toisekseen yhteisopetuksesta oli kulunut aikaa jo yli 2 vuotta. Vastausaktiivisuus kertoo yhteisopetusopettajien kiinnostuksesta asiaan.

Vastanneista opettajista 369 oli miehiä (75 %) ja 123 naisia (25 %). Ikä vaihteli 28 ja 77 vuoden välillä, ja keski-ikä oli 50,4 vuotta (miehet 51,2 ja naiset 48,3; $df=260.38$, $t=4.92$, $p<.001$).

Yli puolella peruskoulutus oli lukio (57 %) ja lähes kahdella kolmasosalla oli vähintään opisto- tai ammattikorkeatasoinen ammatillinen koulutus.

Vastaajista 59 ilmoitti, että heidän ammattinsa liittyi liikenteeseen (12 %) ja 102 opettamiseen (21 %).

Opetettavana oli ollut 234 tapauksessa oma tytär (47 %), 204 tapauksessa oma poika (41 %) ja 59 tapauksessa joku muu (12 %). Joku muu oli kuitenkin tavallisimmin myös perheenjäsen, esim. puolison lapsi ($n=13$), lapsenlapsi ($n=12$) tai sisarus ($n=10$). Joissakin vastauksissa oli ilmoitettu, että opetettavana oli samanaikaisesti kaksi tai kolme oppilasta, mutta nämäkin olivat useimmiten oman perheen lapsia ($n=15$).

Yhteisopetus oli kestänyt 1 kuukaudesta 24 kuukauteen (yksi arvo oli 30 kk, mutta jätettiin keskiarvolaskelmasta pois). Keskimäärin opetus oli kestänyt 5,6 kk.

Uudistuksen myötä opetusluvan kesto piteni 9 kuukaudesta kahteen vuoteen. Vain 11 % vastaajista oli hyödyntänyt pidempää kestoja niin, että opetuslupaopetus oli kestänyt yli 9 kuukautta (taulukko 31). Yli vuoden opetus oli kestänyt vain kuudella vastaajalla (1 % vastanneista).

Taulukko 31. Yhteisopetuksen kesto opetuslupaopettajien mukaan.

Opetuksen kesto	YHTEISOPETUS V. 2013	
	n	%
1 < 2 kk	3	0,6
2 < 3 kk	33	6,7
3 < 4 kk	79	16,1
4 < 5 kk	70	14,3
5 < 6 kk	73	14,9
6 < 7 kk	112	22,8
7 < 8 kk	36	7,3
8 < 9 kk	30	6,1
9 < 10 kk	19	3,9
10 < 11 kk	10	2,0
11 < 12 kk	5	1,0
12 kk	15	3,1
Yli 12 kk	6	1,2
Yhteensä	491	100,0

Ensimmäistä kertaa opetuslupaopettajana toimi 42 % vastaajista ja 58 %:lla oli aikaisempaa kokemusta. 165 vastaajaa oli toiminut kerran, 68 kaksi kertaa ja 54 vähintään kolme kertaa aikaisemmin opetuslupaopettajana.

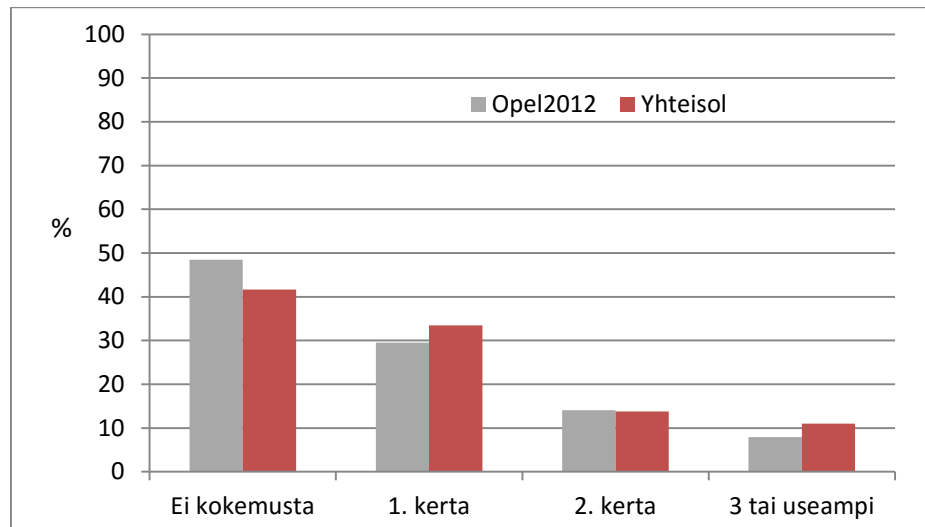
Lähes 60 % vastaajista piti opetusluvan voimassaolon kestoa (24 kk) sopivana. Liian lyhyenä sitä piti 35 % ja liian pitkänä 6 % vastaajista.

Taustatietojen vertailu vuoden 2012 opetuslupaopettajiin

Yhteisopetusopettajista hieman suurempi osuus oli naisia (25 %) kuin vuoden 2012 opetuslupaopettajista (22 %). Yhteisopetusopettajat olivat myös keskimäärin noin 2 vuotta vanhempia kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012. Opetusaikana he olivat siis olleet jokseenkin samanikäisiä, koska yhteisopetusopettajat vastasivat noin 2 vuoden päästä opetusajankohdasta. Perus- tai ammatillisen koulutuksenkaan osalta ryhmien välillä ei ollut juuri eroja. Opettajista 12 % ilmoitti ammatinsa liittyvän liikenteeseen molemmissa ryhmissä. Vuoden 2012 opetuslupaopettajista 19 % ilmoitti ammatinsa liittyvän opettamiseen. Yhteisopetusopettajissa vastaava osuus oli 21 %.

Yhteisopetus oli kestänyt keskimäärin 5,6 kuukautta. Vuoden 2012 opetusluvan maksimikesto oli 9 kuukautta. Tuolloin opetus oli kestänyt keskimäärin 4,5 kuukautta.

Yhteisopetusopettajat olivat kokeneempia opetuslupaopettajina kuin vuoden 2012 opetuslupaopettajat. Tuolloin aikaisempaa opetuskokemusta oli vajaalla 52 %:lla opettajista. Yhteisopetusopettajista 58 %:lla oli aikaisempaa kokemusta (kuva 46).



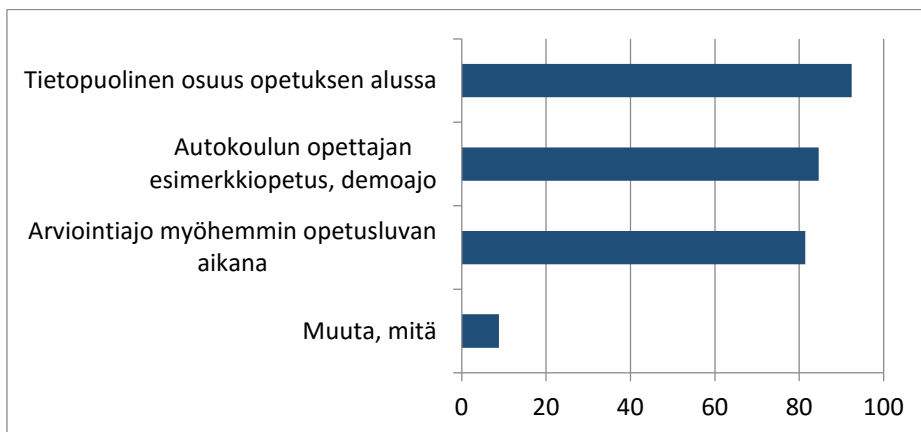
Kuva 46. Aikaisempi kokemus opetuslupaopetuksesta vuoden 2012 opetuslupaopettajilla ja vuoden 2013 yhteisopetusopettajilla.

2.1.5.2 Yhteisopetus: valmennusjakso ja pimeän ja liukkaan opetus sekä tyytyväisyys näihin

Vastaajista 94 % oli osallistunut valmennusjaksoon autokoulussa. 29 vastaajaa ilmoitti, ettei ollut osallistunut valmennusjaksolle. Syinä mainittiin muun muassa, että oli osallistunut siihen jo aikaisemmin opetettavana olleen oppilaan kanssa, ei ollut tarvetta tai että on itse liikenneopettaja.

Valmennusjaksoon oli kuulunut tyypillisesti tietopuolista opetusta, demoajo ja arviointiajo (kuva 47). Muina sisältöinä (avoin kysymys) vastaajat ilmoittivat pimeän

ajoa sekä rataopetusta. Pimeän ja liukasrataopetusta kysyttiin kuitenkin erikseen ja siihen olivat osallistuneet lähes kaikki (93 %).



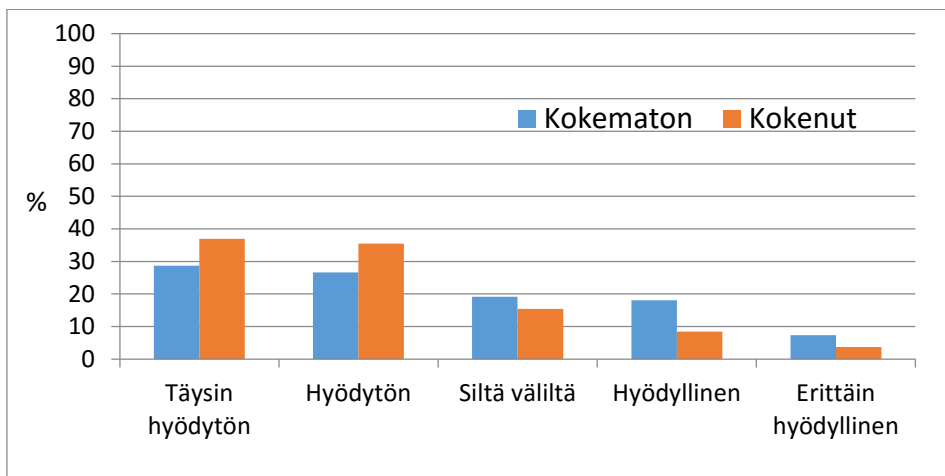
Kuva 47. Yhteisopetusopettajien vastaukset kysymykseen, mitä valmennusjaksoon oli kuulunut.

Valmennusjakson tietopuolista osuutta ja esimerkkiopetusta (demoajo) yhteisopetusopettajat pitivät keskimäärin hyödyttöminä (taulukko 32). Arviointiajoa autokoulussa myöhemmin opetuslupaopetuksen aikana opettajat arvioivat myönteisimmin. Sen keskiarvo asettui hyödyttömän ja hyödyllisen välille.

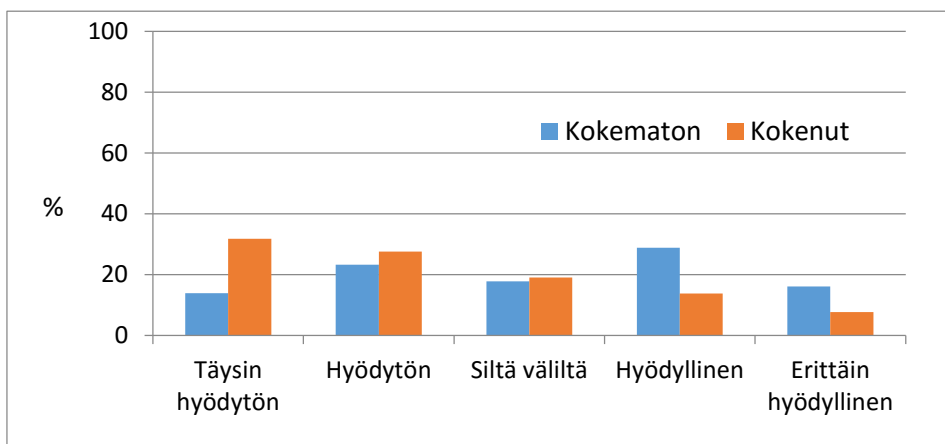
Taulukko 32. Yhteisopetusopettajien arviot valmennusjakson eri osioiden hyödyllisyydestä.

	Täysin hyödytön		.....		.....		.....		Erittäin hyödyll.		Keski arvo
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	
Tietopuolinen osuus autokoulussa opetuksen alussa	160	34,1	148	31,6	79	16,8	58	12,4	24	5,1	2,23
Autok. opettajan esim.opetus (demoajo) opetuksen alussa	111	24,7	115	25,6	83	18,5	90	20,0	50	11,1	2,67
Arviointiajo myöhemmin opetuslupa-opetuksen aikana	81	18,5	78	17,8	113	25,7	90	20,5	77	17,5	3,01

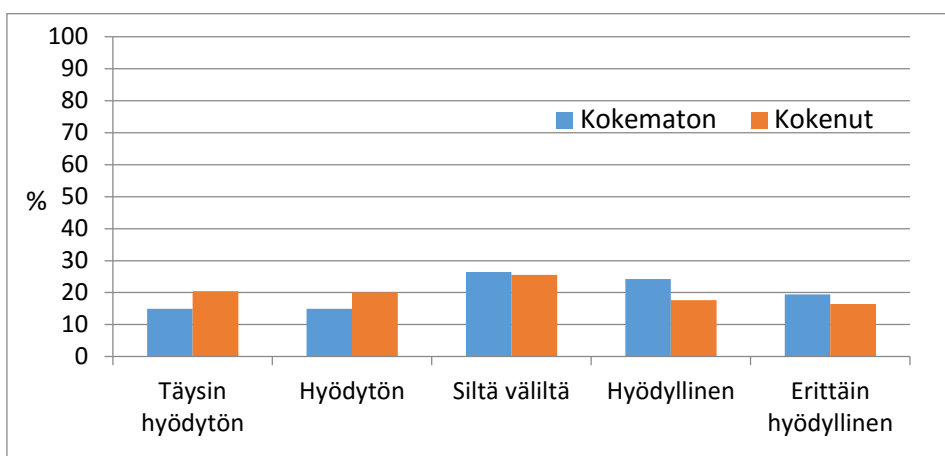
Hyödyllisyyden kokemukseen vaikutti se, oliko opettajalla aikaisempaa kokemusta opetuslupaopettajana vai ei (kuvat 48-50). Kokemattomista yhteisopettajista lähes puolet (45 %) piti autokoulun opettajan esimerkkiopetusta (demoajoa) hyödyllisenä tai erittäin hyödyllisenä. Vastaava osuus kokeneista yhteisopettajista oli vain viidenes (21 %). (df=4, $\chi^2=33.82$, $p < .001$). Samoin valmennusjakson tietopuolista osuutta kokemattomat opettajat pitivät useammin hyödyllisenä (26 %) kuin kokeneet opettajat (12 %) (df=4, $\chi^2=17.45$, $p < .01$).



Kuva 48. Yhteisopetusopettajien arvio valmennusjakson tietopuolisen opetuksen hyödyllisyydestä aikaisemman opetuslupakokemuksen mukaan. Kokeneiden ja kokemattomien opettajien vastausten jakautumien ero: $p < .01$.



Kuva 49. Yhteisopetusopettajien arvio valmennusjakson demoajan (liikenneopettajan esimerkkiopetus) hyödyllisyydestä aikaisemman opetuslupakokemuksen mukaan. Kokeneiden ja kokemattomien opettajien vastausten jakautumien ero: $p < .001$.



Kuva 50. Yhteisopetusopettajien arvio valmennusjakson arviointiajan hyödyllisyydestä aikaisemman opetuslupakokemuksen mukaan. Kokeneiden ja kokemattomien opettajien vastausten jakautumat eivät eronneet.

Opettajilta kysyttiin myös tyytyväisyyttä autokoulusta saatuun palveluun. Vastaus-
ten keskiarvon mukaan opettajat olivat olleet varsin tyytyväisiä autokoulusta saatuun
palveluun (taulukko 33). Vain hinta-laatu-suhteeseen oltiin selkeästi tyytymättömiä.

Taulukko 33. Yhteisopetusopettajien tyytyväisyys autokoulujen palveluihin.

	Erittäin tyytymätön	.....	.....	.....	Erittäin tyyty- väinen	Yhteensä	Keskiarvo
Palvelun saatavuus	17	50	89	187	131	474	3,77
Asiantuntevuus	13	45	88	195	131	472	3,82
Asiakasystävällisyys	10	23	80	184	176	473	4,04
Hinta-laatu -suhde	212	117	70	53	21	473	2,06
Yhteensä	252	235	327	619	459	1892	3,42

Yhteisopetuksen voimassa ollessa pimeän ja liukkaan opetus tuli suorittaa autokou-
lussa. Autokoulussa sen ilmoitti suorittaneensa 93 % vastaajista. Pimeän ja liukasra-
taopetukseen vastaajat olivat muutoin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä (noin 70 %),
mutta hinta-laatu -suhteeseen oltiin tyytymättömiä (53 %) (taulukko 34).

Taulukko 34. Yhteisopetusopettajien tyytyväisyys autokoulujen palveluihin pimeän ja liu-
kasrataopetuksessa.

	Erittäin tyytymä- tön	.....	.....	.....	Erittäin tyyty- väinen	Yhteensä	Keskiarvo
Palvelun saatavuus	9	32	101	207	114	463	3,83
Asiantuntevuus	9	27	121	197	108	462	3,8
Asiakasystävällisyys	6	25	108	191	130	460	3,9
Hinta-laatu -suhde	120	123	131	68	18	460	2,44
Yhteensä	144	207	461	663	370	1845	3,49

Vastaajista noin neljäsosan mukaan oppilas oli seurannut ajamistaan oppimispäivä-
kirjan avulla (26 %). Suurin osa kuitenkin vastasi, ettei oppilas täyttänyt oppimis-
päiväkirjaa ajostaan (46 %), tai opettaja ei tiennyt, oliko oppilas täyttänyt sitä vai ei
(28 %).

Opettajien mukaan niistä oppilaista, jotka päiväkirjaa olivat täyttäneet, hieman yli
puolet (51 %) oli tehnyt sen harjoitteluvaiheessa ja noin puolet palautejaksolla tai
juuri ennen sitä (49 %). Suuri osa opettajista ei kuitenkaan tiennyt, missä vaiheessa
oppilas oli täyttänyt oppimispäiväkirjaa (37 %).

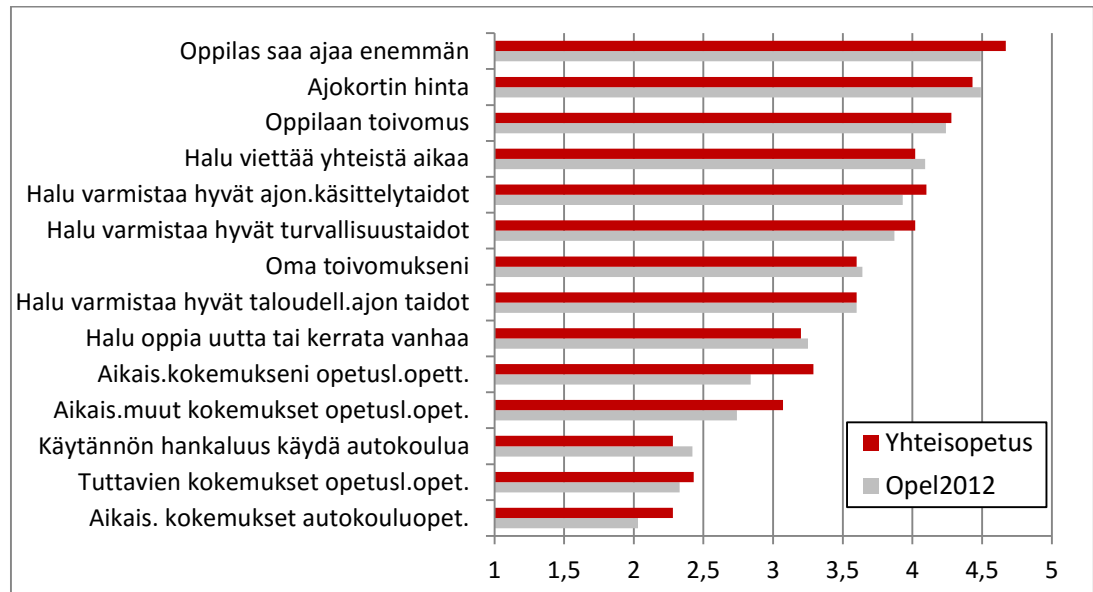
2.1.5.3 Opetuslupaopetuksen motiivit

Lomakkeella kysyttiin asteikolla 1-5, kuinka paljon eri asiat olivat vaikuttaneet sii-
hen, että oppilaalle oli päätetty hankkia B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa.
Eniten vaikuttanut tekijä oli se, että opetusluvalla oppilas sai ajaa enemmän. 94 %
vastaajista oli pitänyt sitä erittäin paljon tai paljon päätökseen vaikuttaneena tekijä-
nä. Myös ajokortin hinta ja oppilaan oma toivomus olivat vaikuttaneet paljon ope-
tuslupapäätökseen.

Motiiveista tärkeitä olivat edelleen halu varmistaa, että oppilas saa hyvät ajoneuvon
käsittelytaidot ja turvallisuustaidot sekä halu viettää yhteistä aikaa oppilaan kanssa.

Vähiten vaikuttaneet tekijät olivat käytännön hankaluus oppilaalle käydä autokoulua ja aikaisemmat kokemukset toisaalta opetusluvasta ja toisaalta autokoulusta.

Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaopettajiin yhteisopetusopettajille tärkeämpiä motiiveita olivat erityisesti opettajan aikaisempi kokemus opetuslupaopettajana toimimisesta sekä muut perheen aikaisemmat kokemukset opetuslupaopetuksesta (kuva 51). Ajomäärä, halu varmistaa hyvät ajoneuvon käsittelytaidot ja turvallisuustaidot sekä aikaisemmat kokemukset autokouluopetuksesta olivat myös yhteisopetusopettajille tärkeämpiä kuin vuoden 2012 opetuslupaopettajille. Opetuslupaopettajille ajokortin hinta sekä oppilaan käytännön hankaluus käydä autokoulua olivat vaikuttaneet enemmän opetustavan valintaan kuin yhteisopetusopettajilla.



Kuva 51. Kuinka paljon eri asiat vaikuttivat siihen, että oppilaalle oli hankittu B-ajokortti opetusluvalla. Opetuslupaopettajien (2012) ja yhteisopettajien (2013) arvioiden keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.5.4 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Eniten käytettyjä opetusmenetelmiä olivat teoriakokeen harjoittelu Internetissä, keskustelu opetettavasta asiasta ja opettajan omien liikenteestä saatujen kokemusten kertominen (taulukko 35). Opettajista 93 % kertoi, että oppilas oli harjoitellut teoriakoetta paljon tai erittäin paljon. 88 % arvioi keskustelleensa oppilaan kanssa ja 84 % ilmoitti kertovansa omia kokemuksia liikenteestä paljon tai erittäin paljon. Sen sijaan mielikuvaharjoittelua tai havainnollistamista piirtämällä ei käytetty kovinkaan yleisesti.

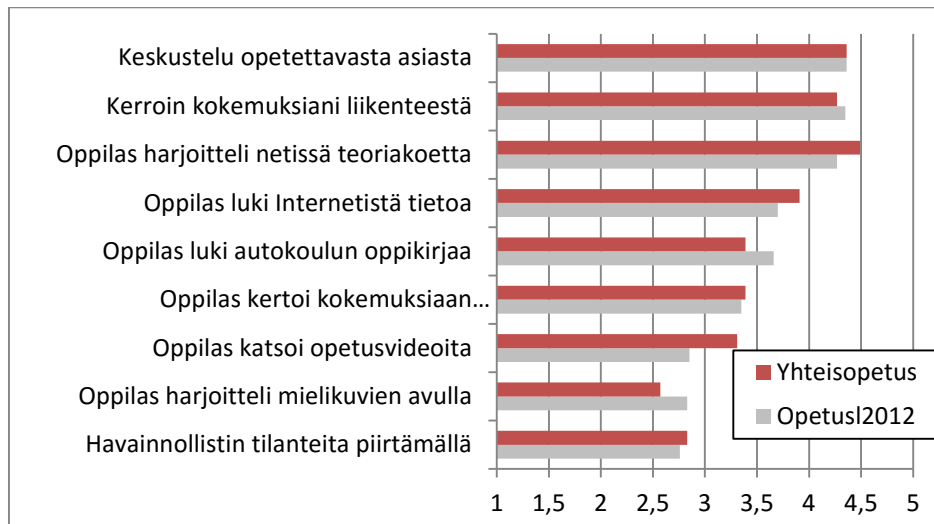
Taulukko 35. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon he olivat käyttäneet eri menetelmiä teoriaopetuksessa.

	Ei laink.	.....	.....	.....	Eritt. paljon	Yht.	Keski arvo
Oppilas luki Internetistä saatavaa tietoa	10	35	92	213	146	496	3,91
Oppilas harjoitteli Internetissä teoriakoetta	2	2	29	184	282	499	4,49
Oppilas luki autokoulun oppikirjaa	38	66	139	177	79	499	3,39
Oppilas katsoi opetusvideoita	41	73	133	185	61	493	3,31
Käytimme erityisesti opetuslupaopetukseen suunniteltuja oppaita tai muuta materiaalia	48	74	101	160	114	497	3,44
Keskustelin oppilaan kanssa opetettavasta asiasta	1	3	56	196	242	498	4,36
Havainnollistin tilanteita piirtämällä	87	121	129	109	50	496	2,83
Oppilas harjoitteli mielikuvien avulla	86	146	181	63	20	496	2,57
Kerroin kokemuks. ja esim. liikenteestä	2	7	70	193	226	498	4,27
Oppilas kertoi kokemuks ja esim liikenteestä	19	82	162	157	78	498	3,39
Yhteensä	334	609	1092	1637	1298	4970	3,59

Nais- ja miesopettajat erosivat käytettyjen teoriaopetusmenetelmien osalta niin, että naisten oppilaat olivat harjoitelleet koetta Internetissä enemmän kuin miesopettajien oppilaat ($df=242.13$, $t=2.53$, $p<.05$). Naisopettajat olivat myös keskustelleet oppilaan kanssa enemmän ($df=487$, $t=2.66$, $p<0.01$) sekä käyttäneet opetuksessa enemmän oppilaan kokemuksia ($df=487$, $t=3.09$, $p<0.01$)

Opettajan ikä oli yhteydessä myös käytettyihin menetelmiin. Alle 50-vuotiaat opetuslupaopettajat olivat keskustelleet enemmän, käyttäneet piirtämistä havainnollistamisessa sekä käyttäneet opetuksessa enemmän sekä omia että oppilaan kokemuksia liikenteestä kuin yli 50-vuotiaat. Yli 50-vuotiaat naisopettajat olivat käyttäneet opetuksessaan autokoulun oppikirjaa useammin kuin alle 50-vuotiaat naisopettajat.

Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaopettajiin yhteisopetusopettajien oppilaat olivat opettajien mukaan harjoitelleet teoriakoetta Internetissä enemmän, hankkineet tietoa Internetistä enemmän ja katsoneet opetusvideoita (kuva 52). Vuoden 2012 opetuslupaopettajien arvioiden mukaan oppilaat olivat lukeneet enemmän autokoulun oppikirjaa ja tehneet mielikuvaharjoittelua. Autokoulun oppikirjan käyttö opetuslupaopetuksessa väheni todennäköisesti siksi, että vuoden 2013 alusta tuotettiin materiaaleja erityisesti opetuslupaopetusta varten.



Kuva 52. Teoriaopetuksessa käytetyt menetelmät vuoden 2012 opetuslupaopetuksessa ja yhteisopetuksessa opettajien näkemysten mukaan. Keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

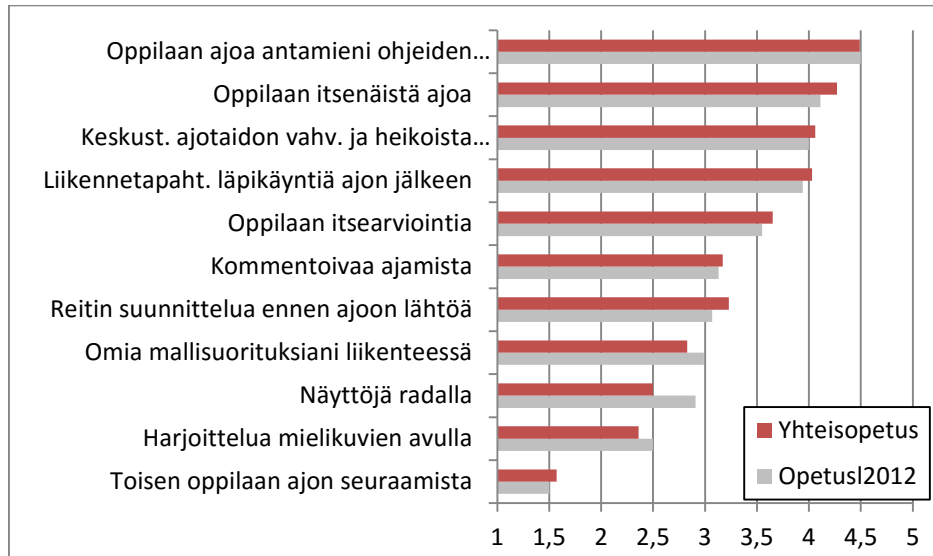
2.1.5.5 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Eniten käytetyt menetelmät ajo-opetuksessa olivat oppilaan ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan, oppilaan itsenäinen ajo, liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen sekä keskustelu oppilaan ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista (taulukko 36). Toisen oppilaan ajon seuraaminen on ymmärrettävästi harvinainen opetusmenetelmä opetuslupaopetuksessa.

Taulukko 36. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon he käyttivät eri menetelmiä ajo-opetuksessa.

	Ei lain- kaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon	Yht.	Kes- kiar- vo
Oppilaan ajoa antamieni ohjeiden mukaan	1	2	40	163	293	499	4,49
Oppilaan itsenäistä ajoa minun seurattessa- ni vieressä	1	14	62	194	226	497	4,27
Näyttöjä radalla	123	116	160	82	15	496	2,5
Omia mallisuorituksiani liikenteessä	59	142	156	108	33	498	2,83
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	30	88	165	169	47	499	3,23
Toisen oppilaan ajon seur. ja arviointia	330	94	38	22	11	495	1,57
Kommentoivaa ajamista	30	103	168	149	49	499	3,17
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oppilaan kanssa	2	21	107	201	168	499	4,03
Oppilaan itsearviointia oman ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista	5	56	141	206	91	499	3,65
Keskustelua oppilaan kanssa hänen ajotai- tonsaa vahvoista ja heikoista puolista	1	21	83	238	156	499	4,06
Harjoittelua mielikuvien avulla	102	187	144	50	12	495	2,36
Oppilaan valmistautumista seuraavaan ajotuntiin itseopiskeluna	70	133	162	100	29	494	2,77
Yhteensä	754	977	1426	1682	1130	5969	3,24

Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaopettajien vastauksiin, yhteisopetuksen ajo-opetuksessa oli ollut enemmän reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä ja oppilaan itsenäistä ajoa (kuva 53). Enenevästi oli myös liikennetapahtumien läpikäynnissä ajon jälkeen, oppilaan itsearvioinnissa ja keskustelussa oppilaan kanssa tämän ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista sekä kommentoivassa ajamisessa. Vuoden 2012 opetuslupaopetuksessa oli opettajien arvioiden perusteella ollut enemmän opettajan mallisuorituksia liikenteessä, radalla tapahtuneita näyttöjä sekä harjoittelua mielikuvien avulla.



Kuva 53. Ajo-opetuksessa käytetyt menetelmät vuoden 2012 opetuslupaopetuksessa ja yhteisopetuksessa opettajien näkemysten mukaan. Keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.5.6 Opetuksen painopisteet

Yhteisopetusopettajilta kysyttiin, kuinka tärkeinä he pitivät opetuksessaan eri sisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-5 *Ei lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä*³.

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä (taulukko 37). Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo asteikolla 1-5 oli 4,3. Tärkein sisältö vastaajien mielestä oli liikennesääntöjen noudattaminen, jota vastaajista 92 % kertoi pitäneensä erittäin tärkeänä. Hyvin tärkeinä pidettiin myös ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä sekä vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta. Vähiten tärkeinä – jotka nekin kuitenkin olivat keskiarvoltaan asteikolla yli 3 – pidettiin matkan suunnittelua ennen ajoon lähtöä ja ympäristön huomioon ottamista matkapäästösten teossa.

³ Lomakkeella ollut 5-portainen skaala koskien opetuksen painopisteitä "Ei lainkaan tärkeänä ---- Erittäin tärkeänä" on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: "Ei lainkaan tärkeänä, Vähän tärkeänä, Jonkin verran tärkeänä, Melko tärkeänä, Erittäin tärkeänä.

Taulukko 37. Yhteisopetusopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka tärkeänä he olivat opetuksessaan pitäneet seuraavia asioita.

	Ei lain- kaantär- keänä	.....	.....	.....	Erittäin tärkeänä	Yht.	Kes- kiar- vo
Ajoneuvon käs.taitoja normaaliliikenteessä	0	1	9	68	419	497	4,82
Ajoneuvon käs.taitoja vaaratil. selviäm.	0	3	36	119	339	497	4,6
Taloudellista ajamista	5	34	155	205	98	497	3,72
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	8	58	191	184	56	497	3,45
Liikennesääntöjen noudattamista	0	1	4	33	459	497	4,91
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytym.	4	15	84	195	199	497	4,15
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	13	33	95	179	177	497	3,95
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvall.	0	1	14	65	417	497	4,81
Sujuvaa etenemistä	1	4	52	243	197	497	4,27
Ympäristön huomioonottoa matkapäätöks.	12	61	178	165	79	495	3,48
Itselle tyypillisten riskitek. tunnistamista	0	28	64	203	199	494	4,16
Yhteensä	43	239	882	1659	2639	5462	4,21

Vastaajien iän ja sukupuolen yhteys opetuksen painopistealueisiin

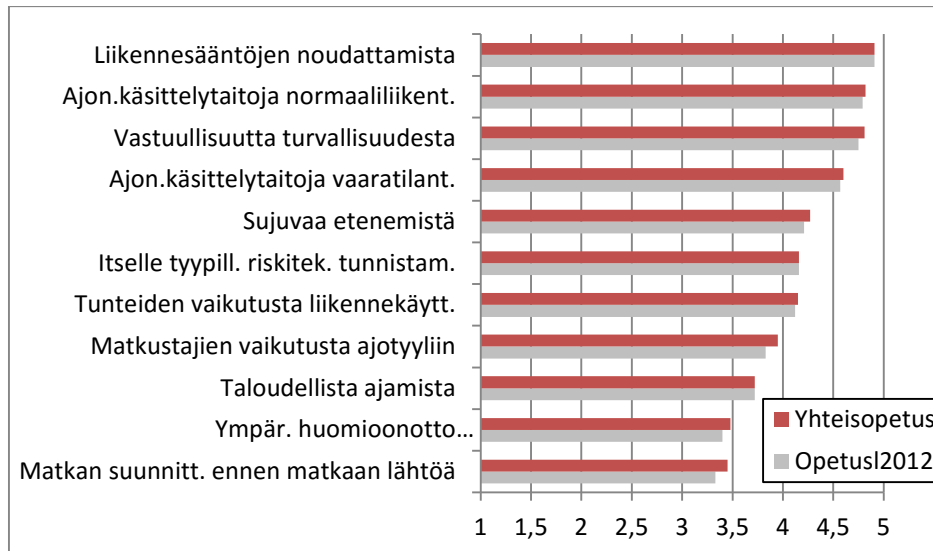
Opetussisältöjen painotuksissa mies- ja naisopettajat erosivat lähes kaikissa väittämissä (taulukko 38). Naisopettajat käyttivät arviointiasteikkoa siten, että he systemaattisesti arvioivat kaikkia opetussisältöjä tärkeämmäksi kuin miehet. Suurimmi- laan erot naisten ja miesten vastauksissa olivat opetussisällöissä *ympäristön huomi- oiminen matkapäätösten teossa, tunteiden vaikutus liikennekäyttäytymiseen, talou- dellinen ajaminen sekä matkan suunnittelu ennen ajoon lähtöä*.

Nuoremmat, korkeintaan 50-vuotiaat opettajat pitivät tunteiden vaikutusta liikenne- käyttäytymiseen tärkeämpänä kuin yli 50-vuotiaat opettajat. Tilastollisesti oireelli- sena erona nuoremmat pitivät myös matkustajien vaikutusta ajotyyliin tärkeämpänä kuin vanhemmat opettajat. Muita opettajan ikään liittyneitä eroja ei ollut opetussisäl- töjen painotuksissa.

Taulukko 38. Opetussisältöjen painotusten erot mies- ja naisyhteisopetusopettajien vastauk- sissa. Vastausten keskiarvot ja keskiarvojen erojen tilastollinen testaus. Asteikko: 1=ei lain- kaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

Opetussisältö	Nainen (n=128)	Mies (n=353)	Tilastollinen ero: sukupuoli	Eron suuruus
Ajon. käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	4.85	4.81	ns.	0.04
Ajon. käs.taitoja vaarat. selviämiseksi	4.75	4.55	P<.01	0.20
Taloudellista ajamista	3.99	3.63	P<.001	0.36
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	3.71	3.36	P<.001	0.35
Liikennesääntöjen noudattamista	4.93	4.90	ns.	0.03
Tunt. vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	4.42	4.05	P<.001	0.37
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	4.13	3.89	p<.05	0.24
Vastuull. omasta ja muiden turvallisuudesta	4.89	4.79	p<.05	0.10
Sujuvaa etenemistä	4.41	4.22	p<.10	0.19
Ympär. huom.ottoa matkapäätösten teossa	3.80	3.37	p<.001	0.43
Itselle tyypill. riskitekijöiden tunnistamista	4.30	4.11	p<.05	0.19

Vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopetusopettajien arvioissa ei ollut suuria eroja (kuva 54). Keskimäärin yhteisopetusopettajat olivat pitäneet kaikkia kysytyjä asioita hieman tärkeämpänä kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012. Kaikkien väitämien yhteenlaskettu keskiarvo vuonna 2012 oli 4,16 ja yhteisopetuksessa 4,21. Painotuksia vertailtiin vuosien 2012 ja 2013 välillä myös erikseen miesten ja naisten ryhmissä. Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä olivat yhteisopetuksessa olleet miehet ja naiset painottaneet hieman enemmän kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012. Muutoin erot olivat hyvin pieniä ja saattoivat vaihdella eri suuntiin miehillä ja naisilla.



Kuva 54. Opetuksessa tärkeänä pidetyt asiat vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopettajien näkemysten mukaan. Keskiarvot. Asteikko 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

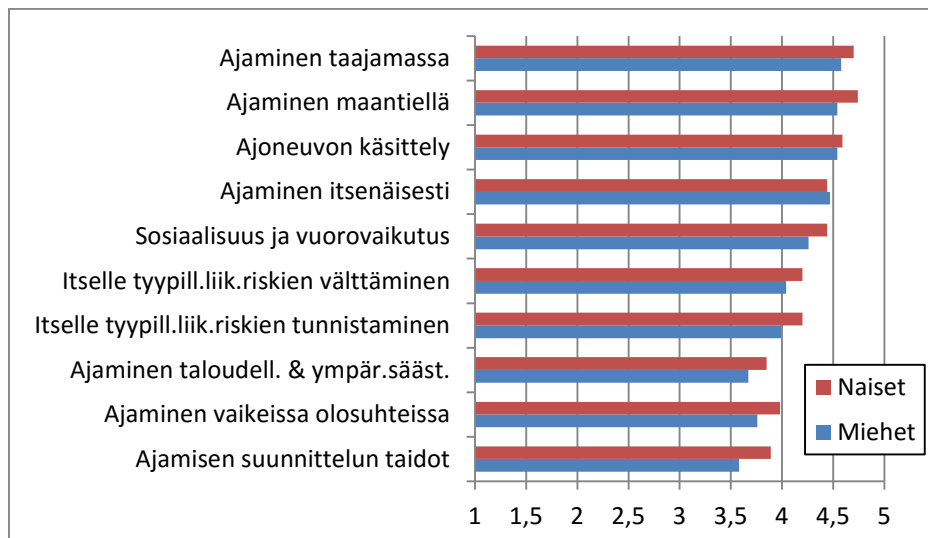
2.1.5.7 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antoi oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi*. Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen taajamassa, maantiellä, ajoneuvon käsittelyyn sekä itsenäisesti ajamiseen (taulukko 39). Opettajista yli 90 % oli sitä mieltä, että opetus oli antanut oppilaille täysin riittävät tai riittävät valmiudet yllä mainituissa asioissa. Sen sijaan ajamisen suunnittelun taitoihin, taloudellisen ajon taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa ei opettajien näkemyksen mukaan saatu yhtä hyviä valmiuksia. Kuitenkin vaikeissa olosuhteissa ajoonkin opettajista 64 % katsoi, että oppilas sai riittävät valmiudet.

Taulukko 39. Yhteisopetusopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus antoi oppilaille valmiuksia eri asioissa.

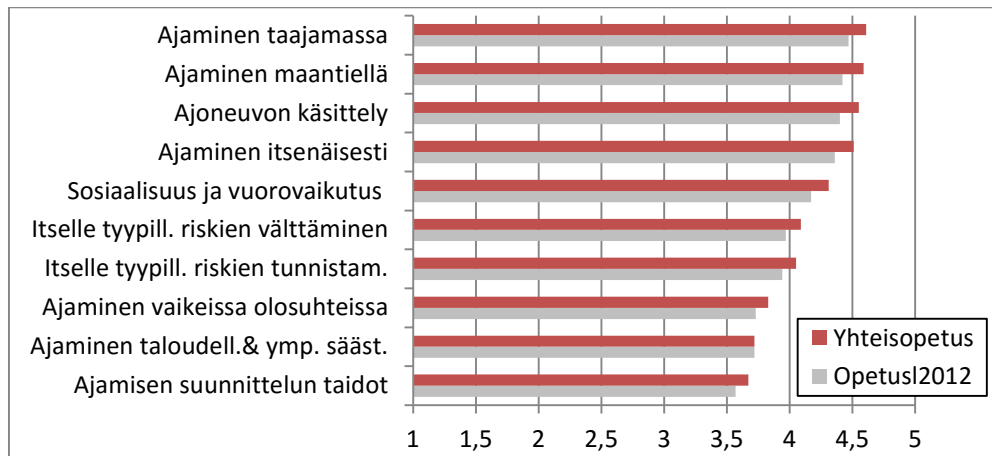
	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi	Yht.	Keskiarvo
Ajoneuvon käsittely	0	2	20	177	299	498	4,55
Ajaminen taajamassa	0	1	11	171	315	498	4,61
Ajaminen maantiellä	0	4	15	161	316	496	4,59
Ajaminen itsenäisesti	0	3	30	176	287	496	4,51
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	1	27	150	200	120	498	3,83
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	1	41	144	220	92	498	3,72
Itselle tyypillisten liikennetähtien tunnistaminen	0	17	86	249	144	496	4,05
Itselle tyypillisten liikennetähtien välttäminen	0	13	86	240	154	493	4,09
Sosiaalisuus ja vuorovaikutus liikenteessä	0	7	48	227	213	495	4,31
Ajamisen suunnittelun taidot	3	39	161	209	83	495	3,67
Yhteensä	5	154	751	2030	2023	4963	4,19

Naisopettajat arvioivat opetuksen antaneen keskimäärin paremmat valmiudet oppilaalle kuin miten miesopettajat arvioivat, erityisesti ajamisen suunnittelun taidoissa, vaikeissa olosuhteissa ajamisen taidoissa, itselle tyypillisten liikennetähtien tunnistamisessa ja ajamisessa maantiellä (kuva 55).



Kuva 55. Nais- ja miesyhteisopetusopettajien käsitykset opetuksen antamista valmiuksista oppilaille ajotaidon eri alueilla. Vastausten keskiarvot. Arviointiaasteikko:1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

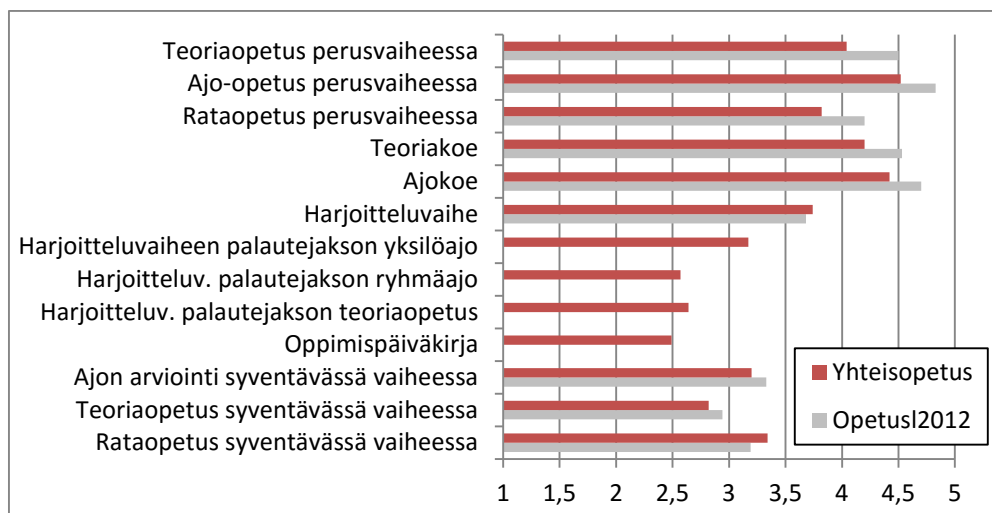
Opetuslupaopettajat vuonna 2012 ja yhteisopetusopettajat vuonna 2013 arvioivat oppilaidensa saamia valmiuksia hyvin samalla tavoin (kuva 56). Saatujen valmiuksien järjestys pysyi samana, vaikka yhteisopetusopettajat näyttivät arvioivan oppilaiden valmiuksien olevan hieman parempia kaikissa muissa osa-alueissa, paitsi ajamisessa taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi.



Kuva 56. Vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopettajien arvioiden keskiarvot, miten hyvin opetus antoi oppilaille valmiuksia eri asioissa. Asteikko 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

Yhteisopettajia pyydettiin arvioimaan kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyyttä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa. Ajo-opetusta perusvaiheessa ja ajokoetta pidettiin selvästi hyödyllisimpinä osioiden kuljettajaopetusjärjestelmässä (kuva 57). 89 % piti niitä erittäin hyödyllisenä tai hyödyllisenä. Perusvaiheen teoriaopetusta ja teoriakoe pidettiin myös hyvin tärkeinä osioiden. Harjoitteluvaiheen uusia sisältöjä ei pidetty kovin hyödyllisinä, mutta on huomattava, että monilla vastaajilla ei välttämättä ollut kokemusta näistä edes omien oppilaidensa kautta. Myöskään teoriaopetusta syventävässä vaiheessa ei pidetty kovin hyödyllisenä.

Yhteisopetusopettajat vuonna 2013 arvioivat keskimäärin eri osien olevan vähemmän hyödyllisiä kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012 ⁴(kuva 57). Erityisen selvästi olivat pudonneet arviot perusvaiheen teoria-, ajo- ja rataopetuksesta. Myös teoria- ja ajokoe koettiin vähemmän hyödyllisinä. Sen sijaan harjoitteluvaiheen arvioissa ei ollut juuri eroa. Ainoa osio, jota yhteisopetusopettajat pitivät hyödyllisempänä kuin opetuslupaopettajat oli syventävän vaiheen rataopetus.



Kuva 57. Vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopettajien arvioiden keskiarvot kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyydestä. Asteikko 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen.

⁴ Uudistuksen myötä opetusvaiheiden nimet muuttuivat. Tässä perusvaihe=I-vaihe, harjoitteluvaihe=välivaihe ja syventävä vaihe=II-vaihe.

2.1.5.8 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana

Yhteisopetuslupaopettajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista 79 % katsoi teoriakokeen ja 87 % ajokokeen mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä hyvin tai erittäin hyvin. Vain alle kolme prosenttia vastaajista arvioi, että kokeet mittaavat huonosti opetuslupaopetuksen sisältöjä. Miehet ja naiset sekä eri-ikäiset vastaajat arvioivat teoria- tai ajokokeen toimivuutta samalla tavoin.

Vuoden 2012 opetuslupaopettajista 79 % arvioi teoriakokeen ja 90 % ajokokeen mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä hyvin tai erittäin hyvin. Teoriakokeen osalta tulos on täysin sama mutta vuoden 2012 opetuslupaopettajat arvioivat ajokokeen useammin toimineen hyvin kuin yhteisopetusopettajat.

2.1.5.9 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Arvioitaessa eri kuljettajaominaisuuksien tärkeyttä asteikolla 1-5 (ei lainkaan tärkeä, erittäin tärkeä), yhteisopetusopettajat arvioivat tärkeimmiksi asioiksi kevyen liikenteen varomisen (keskiarvo 4,93), liikennesääntöjen noudattamisen (keskiarvo 4,91) sekä sen, että oppilaat tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta (keskiarvo 4,9). Taloudelliseen ja ekologiseen ajoon liittyviä ominaisuuksia ei pidetty kovin tärkeänä.

Väittämistä muodostettiin faktorianalyysin avulla kolme summamuuttujaa: varovainen kuljettaja, taitava ajoneuvon käsittelijä ja ympäristön huomioon ottava kuljettaja.

Summamuuttuja Varovainen kuljettaja (Cronbach alpha .79) koostui kuudesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- varovat kevyttä liikennettä (.54)
- tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta (.66)
- viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan (.59)
- pyrkivät välttämään vaaratilanteita (.52)
- hillitsevät tunteensa liikenteessä (.42)
- noudattavat liikennesääntöjä (.49)

Summamuuttuja Taitava kuljettaja (Cronbach alpha .73) koostui neljästä kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

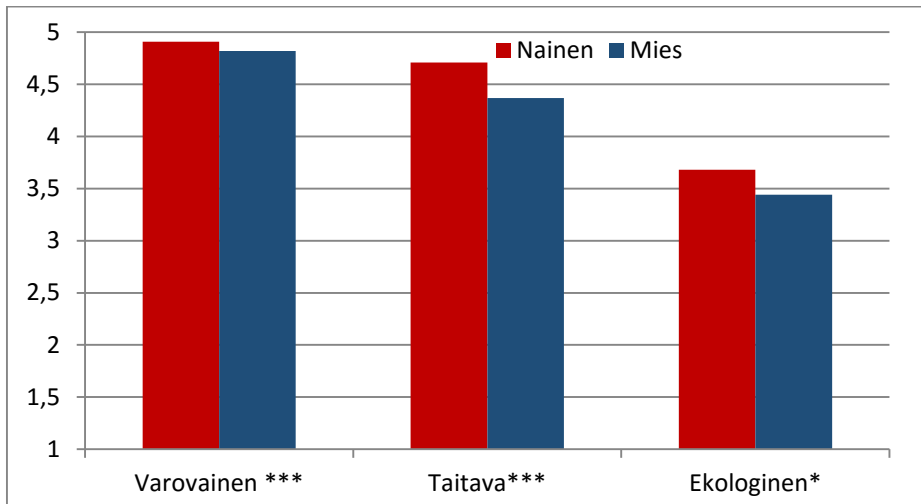
- toimivat taitavasti vaaratilanteissa (.57)
- ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä (.53)
- pärjäävät kelissä kuin kelissä (.56)
- etenevät sujuvasti liikenteessä (.41)

Summamuuttuja Ekologinen kuljettaja (Cronbach alpha .73) koostui kahdesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- ajavat taloudellisesti (.57)
- valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.57)

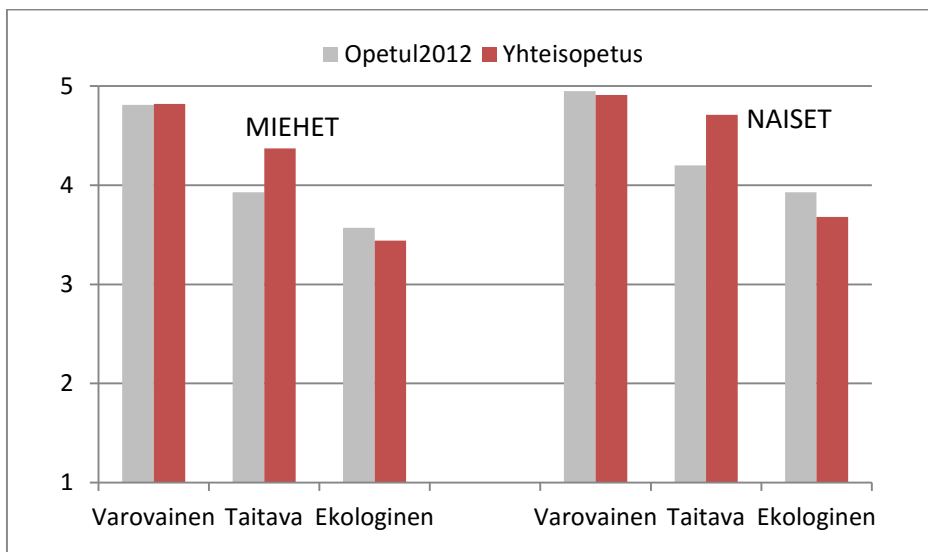
Opettajat pitivät selvästi tärkeimpänä sitä, että oppilaat ovat varovaisia kuljettajia (kuva 58). Mies- ja naisvastaajat erosivat toisistaan siten, että naiset pitivät keskimäärin tärkeämpinä kaikkia summamuuttujien ominaisuuksia. Suurimmillaan ero oli

taitavan kuljettajan ominaisuuksissa. Opettajan ikä ei erotellut väittämiin vastaamis-
ta.



Kuva 58. Nais- ja miesyhteisopetusopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että oppilaasi kuljettajana ... Summamuuttujien keskiarvojen erojen testaus: ***= $<.001$; *= $<.05$.

Verrattaessa vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopettajien vastauksia, näyttää siltä, että yhteisopettajat arvostavat enemmän taitavan kuljettajan ominaisuuksia ja vähemmän ekologisen kuljettajan ominaisuuksia kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012 (kuva 59).



Kuva 59. Vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopettajien arviot erilaisten kuljettaja-ominaisuuksien tärkeydestä. Summamuuttujien keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

2.1.5.10 Tiedon tai tuen tarve opetuslupaopetukseen

Kyselyn avoimeen kysymykseen *Mihin opetuslupaopetukseen liittyvään asiaan olisit halunnut lisätä tietoa tai tukea* monet opettajista vastasivat ottaen kantaa valmennusjaksoon (yhteensä avoimia vastauksia 145, näistä n. 30:ssä otettiin kantaa autokoulun valmennusjaksoon). Yksittäisinä asioina mainittiin usein mm. säädökset ja määräykset, tutkintoon liittyvät asiat, liukkaalla ajaminen tai opetuksen kokonaisuus. Monessa vastauksessa tuotiin esille myös se, ettei tarvinnut mitään tukea tai apua, tai

että autokouluissa ja myös viranomaisilla oli epätietoisuutta siitä, mitä opetuslupa-opettajille olisi pitänyt opettaa. Myös tiedotusta yhteisopetuksesta kritisoitiin. Alle on koottu valmennusjaksoon liittyviä esimerkkivastauksia:

- Koko prosessi osui siihen hetkeen kun ajo-opetukseen sisältyi pakollinen autokouluosio ja kukaan ei tuntunut tietävän mitä lappuja ja missä vaiheessa niitä tarvitaan eli selkeitä ohjeita ei saanut mistään.
- Autokoulut eivät olleet ajan tasalla opetuslupauudistuksen alkaessa.
- Saimme eri autokouluista ristiriitaista tietoa siitä, millä autolla ja kuka ajaa demoajon. Vaihtoehtoja olivat: opetusauto/autokoulun auto ja opettaja/oppilas/autokoulun opettaja.
- Siihen, että Trafilla (katsastuskonttori) olisi tiedetty enemmän ajolupaopetuksesta. Nyt ei tiedetty asioista juuri lainkaan (kun sisältö muuttui) ja annettiin myös virheellistä tietoa. Ajantasaista teorialamateriaalia (kirjallista koetta varten) ei osattu neuvoa/tiedetty missään. Teorian opiskelu täysin hakuammuntaa.
- Lakimuutoksesta tiedottaminen paremmin eri osapuolille. Tai kaikille ei ollut tuttua hakijavähäisyyden vuoksi. Poliisi, katsastus ja autokoulu. Käytäntöön soveltaminen ontui.
- Muutoskoukeroiden selvä ohjeistus 1/2013. Pienillä paikkakunnilla monet autokoulut eivät järjestäneet yhteisopetustuntipaketteja. Ne jotka järjestivät, hinnoittelivat sen vähäisen kilpailun mukaan.

Joissain vastauksissa otettiin kantaa toteutuksen onnistumiseen tai epäonnistumiseen:

- Mielestäni yhteistyö autokoulun kanssa tapahtui hyvin ja luontevasti. Alkuluennoilla tosin tuli tunne ettei autokoulussakaan oikein tiedetty mitä meille "opettajille" tulisi kertoa. itse sain kuitenkin kaikkiin kysymyksiin ja haasteisiin vastauksen.
- Järjestelmä oli erittäin hyvä, yhteisopetus autokoulussa, samoin demo-ajo ja arviointiajo ennen koetta.
- Autokouluissa ei ollut halukkuutta antaa opetusta opetuslupaoppilaalle. Jouduimme menemään naapurikaupunkiin, jossa oli hyvä palvelu ja opetus.
- Sain hyvin tukea niissä asioissa joissa sitä tarvitsin, Trafilla voisi olla vieläkin selkeämmät ohjeet opetuslupaopetukseen.
- Teorian yhteisopetus olisi voinut olla vuorovaikutteisempi. Pidetyssä opetuksessa kysymykset aseteltiin siten, että ajo-oppilaat eivät halunneet vastata niihin. Opetuksen eteneminen oli täysin opetuslupaopettajien varassa. Autokoulun valmistautuminen, tai ainakin tunnin pitäminen ajo-opettajan valmistautuminen, opetusluvan yhteisen teorian opetukseen oli heikko. Yhteenvetona: ajatus yhteisestä opetuksesta oli hyvä, mutta toteutus heikko.
- Yhteisopetus antoi mahdollisuuden yhteistyöhön joka toimi hyvin joskin hintataso ei ollut järkevä. Opetin tämä vuonna toisen lapseni ja silti otin autokoulusta räätälöidyn paketin jossa oli nettiauto päiväkirja / videot / teoriakoe aineisto + koulutusohjelma teorian pitämiseen opetusohjelman mukaisesti. Ja lisäksi vielä yksi ajokerta ennen varsinaista ajokoetta. Tämän paketin hinta oli vain 200 e.

Vastauksissa esitettiin myös kehittämisideoita valmennusjakson sisällöksi:

- Uudessa oli turhaan autokoulun osiot pimeä- ja rata-ajolle ja teoriaajorinoille. Asenne on vaikein opettettava! Sen opettamiseen pitäisi keskittyä. Apuja tähän kaivataan.
- Jatkuvat muutokset lainsäädännössä peräkkäisinä vuosina, autokoulun ensimmäisessä yhteisopetusjaksossa olisi voinut käydä läpi koko setin ja mitä kaikkea se pitää sisällään.
- Autokoulun roolin jakoa selkeämmäksi eikä toisteta jo opittuja asioita.
- Teoriaopetusta saisi olla enemmän autokoulun toimesta, tai sitten olisi erilaisia teorialasteja eri vaiheissa opetusta.
- Selkeitä ohjeita mitä pitää missäkin vaiheessa tehdä - koko prosessi.
- Kun kerran oli pakko osallistua autokouluopetukseen, niin olisi opettaja voinut neuvoa/kertoa tyypillisimmät virheet opetuslupalaisilla. Nyt ei montaa kommenttia tullut, kuin että hyvin menee.

2.1.5.11 Kannanotot opetusuudistukseen ja yhteisopetukseen

Kyselyn lopussa vastaajilla oli mahdollista kertoa mielipiteensä 19.1.2013 voimaan tulleesta kuljettajaopetusuudistuksesta, yhteisopetuksesta ja sen poistosta tms. Kan-

nanottoja tuli 381 vastaajalta (78 % kyselyyn vastanneista), ja heistä suurin osa otti kantaa yhteisopetukseen ja/tai sen poistoon.

78 % kaikista vastaajista otti kantaa (381vastausta). Suurin osa otti kantaa yhteisopetukseen ja/tai sen poistoon. Selkeästi yhteisopetusta koskevia kannanottoja oli 283. Näistä kielteisiä yhteisopetukselle (ja myönteisiä sen poistolle) oli 70 %. Myönteisiä yhteisopetukselle oli 13 % vastauksista ja 17 %:ssa vastauksista oli mainittu sekä myönteistä että kielteistä puolia yhteisopetuksesta.

Kielteisissä kannanotoissa tuotiin tavallisimmin esille yhteisopetuksen kalleus, ”rahastuksen kokemus” ja hyödyttömyys. Erityisesti kokeneet opetuslupaopettajat katsoivat yhteisopetuksen tarpeettomaksi. Monessa vastauksessa kerrottiin, että autokoulut olivat epätietoisia, mitä opetuslupaopettajille ja oppilaille olisi pitänyt opettaa. Vastauksissa syytöksiä saivat paitsi autokoulut niin myös päättäjät ministereistä lähtien. Valmistelutyötä ei ollut tehty tarpeeksi. Osa kannanotoista oli katkeria siitä, että he sattuiivat hakemaan opetuslupaa juuri sinä vajaan vuoden ajanjaksolla, jolloin yhteisopetus oli pakollinen. Alla yksi kuvaava vastaus:

Alkuvaihe oli aivan turha, koska autokoulun väkikään ei ollut oikein perillä siitä, mitä ohjelmaan kuului. Taisimme olla autokoulun ensimmäinen ryhmä, joka osallistui heidän opetukseensa. Itselläni opetettava oli jo neljäs ja siksi koinkin tämän alkuvaiheen turhana rahankeruuna. Harmittaa vietävästi, että jouduimme maksamaan huomattavan summan touhusta, joka sitten hylättiin vajaan vuoden kokeilun jälkeen. Todella epäreilua!

Myönteisissä kannanotoissa todettiin, että yhteisopetuksen idea on kannatettava. Opetuslupaopettaja saa tukea työllensä ja yhteistyöllä on mahdollisuus yhtenäistää maallikko-opettajien opetusta. Myönteisenä yhteisopetus nähtiin erityisesti ensikertalaisille opetusopettajille. Myönteisiinkin kannanottoihin saattoi sisältyä maininta palvelun kalleudesta. Esimerkkivastaus:

Yhteisopetus oli mielestäni hyvä kuvio, kun se saatiin toimimaan, sillä se antoi opettajalle (varsinkin ensikertalaiselle) turvallista taustatukea ongelmatilanteissa, jos ei esim. hoksannut, miten jonkun asian voisi parhaiten opettaa liikenteessä. Riippuu tietenkin autokoulun henkilökunnasta, kuinka auliita he ovat tukemaan opetusluvalla opettavaa vanhempaa, mutta meidän kohdalla yhteistyö sujui kivasti. Autokoulujen rahastus vaan tuntuu aika hurjalta...

Osassa vastauksia tuotiin esille yhteisopetuksesta sekä myönteisiä että kielteisiä puolia. Alun teoriatunnit olivat usein kritisoituja, mutta ajon arviointia myöhemmin opetuksen aikana saatettiin kiittää. Samoin vastauksissa voitiin olla kriittisiä koko valmennusjaksolle, mutta liukkaan kelin opetusta autokouluille pidettiin hyvänä asiana. Esimerkkivastaus:

Autokoulussa käydyt teoria alussa ja autokoulunopettajan ajotunti olivat kyllä ihan turhia. Hyvää pimeäajo, ajoradalla ajo ja erittäin hyvä oli oppilaan ajo autokoulunopettajan kanssa ja siitä saatu palaute.

Yleisenä huomiona kuljettajaopetusuudistuksesta mainittiin mm., että 17-vuotiaana aloittaminen ja pidennetty opetus aika olivat hyviä. Opetussuunnitelman sisältöjä sekä kiitettiin (selkeys) että kritisoitiin (teoreettisuus), ja 3-vaiheisuutta pidettiin raskeana. Osassa vastauksista tuotiin esille yhteisopetuksesta sekä myönteisiä että kielteisiä puolia. Alun teoriatunnit olivat usein kritisoituja, mutta ajon arviointia myöhemmin opetuksen aikana saatettiin kiittää. Samoin vastauksissa voitiin olla kriittisiä koko valmennusjaksolle, mutta liukkaan kelin opetusta autokoulussa pidettiin hyvänä asiana.

2.1.6 Yhteisopetusoppilaat v. 2013

2.1.6.1 Taustatiedot

Vastanneita oppilaita oli 230, mikä oli määränä vajaa puolet vastanneista yhteisopetusopettajista. Oppilaista 131 oli naisia (57 %) ja miehiä 98 (43 %). Vastaajien ikä vaihteli 19 vuoden ja 39 vuoden välillä painottuen 20-vuotiaisiin, joita oli 78 % kaikista vastaajista. Vastaajien iän keskiarvo oli naisilla 20,6 vuotta ja miehillä 20 vuotta ($df=184,21$, $t=2,03$, $p<.05$). Yhteisopetus oli saatu noin kaksi vuotta ennen kyselyyn vastaamista, eli tuolloin vastaajat olivat olleet siis tavallisimmin 18-vuotiaita.

Vastaajista noin puolet oli ammattikorkeakoulun tai yliopiston opiskelijoita, mikä on huomattavasti korkeampi osuus kuin autokoulun oppilailla tai vuoden 2015 opetuslupaoppilailla (taulukko 40). Tämä johtuu todennäköisesti suurimmaksi osaksi siitä, että yhteisopetusoppilaat olivat keskimäärin 2 vuotta vanhempia kuin muut oppilasryhmät kyselyyn vastaamishetkellä.

Taulukko 40. Opetusluvalla (v. 2012) ja yhteisopetusluvalla (v. 2013) harjoitelleiden koulustausta.

	VUOSI 2012 Nainen (n=147)		VUOSI 2012 Mies (n=126)		YHTEISOPETUS Nainen (n=131)		YHTEISOPETUS Mies (n=98)	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Peruskoulu	67	45,6	58	46,0	44	33,6	32	32,7
Lukio	109	74,1	75	59,5	62	47,3	42	42,9
Ammatillinen koulu	38	25,9	53	42,1	50	38,2	31	31,6
Ammattikorkea tai yliopisto	7	4,8	4	3,2	66	50,4	48	49,0

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. Muu koulutus, oppisopimus: v. 2012 miesten ryhmässä 1, v. 2013 naisten ryhmässä 1 ja miesten ryhmässä 2.

Jokin aikaisempi ajokortti oli 71 %:lla naisista ja 84 %:lla miehistä (taulukko 41). Tavallisimmin se oli mopokortti. Mopo- tai mopoautokortti oli noin 72 %:lla naisista ja 80 %:lla miehistä. Mopokortillisten (M+MT) osuus oli huomattavasti suurempi yhteisopetetuilla kuin vuoden 2012 opetuslupalaisilla. T-kortti näytti olevan myös hieman useammalla yhteisopetetuilla kuin vuoden 2012 opetuslupalaisilla. A1-kortteja yhteisopetetuilla miehillä oli kuitenkin harvemmin.

Taulukko 41. Opetus- ja yhteisopetuslupaoppilaiden aiemmat ajokortit vuonna 2012 ja 2013.

	VUOSI 2012 Nainen (n=147)		VUOSI 2012 Mies (n=126)		YHTEISOPETUS Nainen (n=131)		YHTEISOPETUS Mies (n=98)	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Ei ajokorttia	53	36,1	27	21,4	38	29,0	16	16,3
M	92	62,6	87	69,0	78	59,5	70	71,4
MT	-	-	-	-	16	12,2	8	8,2
T	12	8,2	31	24,6	18	13,7	33	33,7
A1	3	2,0	34	27,0	6	4,6	18	18,4
A tai jokin muu	1	0,7	4	3,2	-	-	2	2,0

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

Oppilaista 69 % oli ollut oman isän ja 20 % oman äidin opetuksessa. Puoliso tai joku muu oli ollut opettajana 11 %:lla. Tyypillisesti ”joku muu” oli kuitenkin ollut perheenjäsen tai sukulainen, esim. sisar, isovanhempi tai äiti- tai isäpuoli. Vain 6 vastaajaa oli maininnut opettajakseen tuttavän tai ystävän.

Miehet olivat tyypillisimmin aloittaneet opiskelun B-ajokorttia varten 17–17,5-vuotiaana ja naiset 17,5–18-vuotiaana (taulukko 42). Verrattuna vuoteen 2012, opetus oli yhteisopetusluvan aikana aloitettu useammin jo ennen 17,5 vuoden ikää. Yhteisopetuslupaoppilaista naisista 38 % ja miehistä 57 % oli aloittanut opiskelun 17–17,5 vuoden iässä, kun vastaavat osuudet vuoden 2012 opetuslupaoppilailla olivat viidennes ja neljännes.

Taulukko 42. Opetuslupaoppilaiden ikä opetuslupaopetuksen alkaessa.

Ikä B-ajokortti-opetuksen alussa	VUOSI 2012 Nainen		VUOSI 2012 Mies		YHTEISOPETUS Nainen		YHTEISOPETUS Mies	
	n	%	n	%	n	%	n	%
17-17,5	29	20,4	32	25,8	44	37,9	52	57,1
17,51-18,0	90	63,4	83	66,9	60	51,7	33	36,3
18,01-18,5	16	11,3	6	4,8	3	2,6	4	4,4
18,51-	7	4,9	3	2,4	9	7,8	2	2,2
Yht.	114	100,0	124	100,0	116	100,0	91	100,0

Puuttavia tietoja koulutuksen aloitusiässä v. 2012 naisten ryhmässä 5 ja miesten ryhmässä 2, v. 2013 naisten ryhmässä 15 ja miesten ryhmässä 7.

Kaikki kyselyn saaneet olivat olleet jo ajokokeessa ja saaneet B-luokan ajokortin. Tältä osin poimintakriteeri oli hieman erilainen vuoden 2012 kyselyyn verrattuna. Tuolloin B-luokan ajokortti oli vain 92 %:lla vastaajista.

Naisvastaajat ilmoittivat opetuksen kestäneen 1 kuukaudesta 12 kuukauteen. Tyypillisin vastaus oli 6 kuukautta. Keskiarvoksi muodostui 5,6 kuukautta. Miesvastaajien vastaukset vaihtelivat 1 ja 20 kuukauden välillä. Tyypillisin aika oli 6 kuukautta. Keskiarvo oli 5,9 kk. Ero miesten ja naisten opetuksen keston välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

Sen sijaan verrattuna vuoden 2012 vastauksiin, yhteisopetus kesti kauemmin. Tuolloin naisilla keskiarvo oli 4,7 kk ja miehillä 4,3 kk. Keston pidentyminen on loogista, koska nyt opetus aloitettiin aikaisemmin, mutta ajokortin saanti-ikä ei kuitenkaan muuttunut.

Opetusluvan voimassaolon kesto (24 kk) vastaajista 67 % piti sopivana, 27 % liian lyhyenä ja 6 % liian pitkänä. Tyytyväisyys opetusluvan pituuteen oli vähentynyt verrattuna vuoteen 2012. Tuolloin 80 % oli ollut tyytyväisiä, 16 % oli pitänyt aikaa liian lyhyenä. Nyt yli viidesosa piti aikaa liian lyhyenä, vaikka opetusluvan pituus oli kasvanut 9 kuukaudesta 24 kuukauteen (pituus mainittiin kysymyksen yhteydessä molemmilla kerroilla).

2.1.6.2 Yhteisopetus: valmennusjakso ja pimeän ja liukkaan opetus sekä tyytyväisyys näihin

Vastaajista 91 % oli osallistunut valmennusjaksoon autokoulussa. 20 vastaajaa ilmoitti, ettei ollut osallistunut valmennusjaksolle. Lomakkeella kysyttiin syytä, jos ei ollut osallistunut valmennusjaksoon. Suurin osa ilmoitti, että opettajana oli toiminnut liikenneopettaja ja tämän vuoksi heidän ei tarvinnut osallistua autokoulun kursseille. Osa ei muistanut.

Valmennusjaksoon oli kuulunut tyypillisesti tietopuolinen opetus, demoajo ja arviointiajo. 84 % ilmoitti valmennusjaksoon kuuluneen teoriaopetusta, 76 % esimerkkiopetusta (demoajo) ja 80 % arviointiajon. Kysymykseen, *Muuta, mitä* saattoi kirjoittaa avoimen vastauksen. Lähes kaikki tähän kohtaan vastanneet olivat ilmoitta-

neet, että kyseessä oli Pimeän ajo. Pimeän ja liukasrataopetusta kysyttiin kuitenkin erikseen ja siihen olivat osallistuneet jokseenkin kaikki (kts. alla).

Oppilaat pitivät valmennusjakson tietopuolista osuutta ja esimerkkiopetusta (demo-ajo) keskimäärin hyödyttöminä (taulukko 43). Noin puolet arvioi teoriaopetuksen hyödyttömäksi ja 23 % piti sitä hyödyllisenä. Sen sijaan arviointiajoa autokoulussa myöhemmin opetuslupaopetuksen aikana oppilaat arvioivat myönteisemmin. Sitä piti hyödyllisenä yli puolet oppilaista (54 %).

Taulukko 43. Yhteisopetusoppilaiden vastausten jakaantumat kysymykseen, kuinka hyödyllisiä valmennusjakson eri osiot olivat.

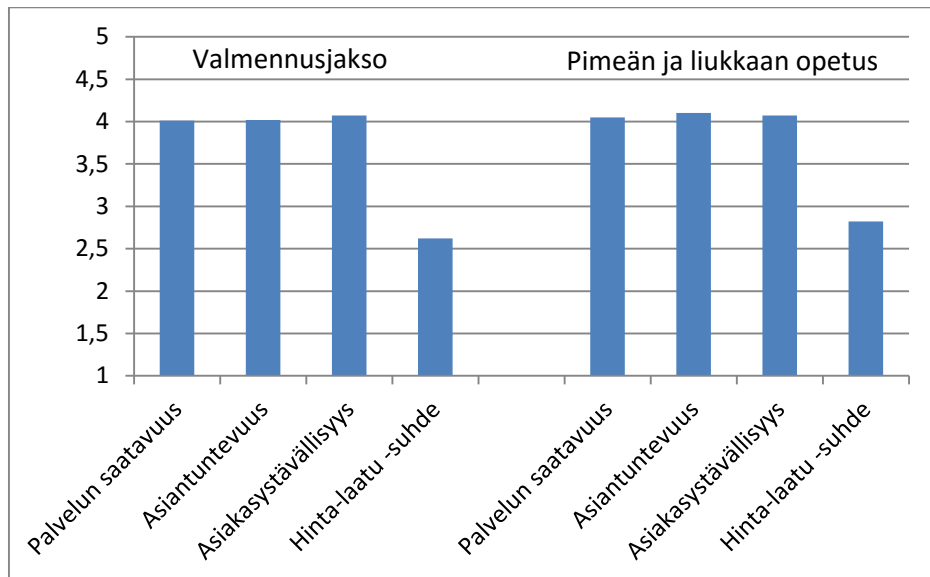
	Täysin hyödytön	.....	.....	.....	Erittäin hyödyll.	Yht.	Kes- kiar- vo
Tietopuolinen osuus autokoulussa aivan opetuksen alussa	44	61	53	42	6	206	2,54
Autokoulun opettajan esimerkkiopetus (demoajo) aivan opetuksen alussa	50	44	37	51	14	196	2,67
Arviointiajo autokoulussa myöhemmin opetuslupaopetuksen aikana	28	23	40	64	41	196	3,34
Muu, mikä	2	1	4	3	1	11	3
Yhteensä	124	129	134	160	62	609	2,89

Autokoulun palveluihin valmennusjaksolla oltiin tyypillisimmin melko tai erittäin tyytyväisiä. Ainoastaan hinta-laatu-suhteeseen oltiin tyytymättömiä (kuva 60).

Pimeän ja liukasrataopetuksen olivat lähes kaikki osallistuneet autokoulussa (98 % vastanneista). Vain 4 vastaajaa ilmoitti, ettei ollut osallistunut (tyhjiä vastauksia oli 8).

Pimeän ja liukasrataopetukseen vastaajat olivat muutoin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä, mutta hinta-laatu -suhteeseen oltiin tyytymättömiä (Kuva 60). Asiantuntevuus sai korkeimman keskiarvon. Tyytyväisten osuus oli 79 % sekä asiantuntevuuden että palvelun saatavuuden osalta. 81 % oli tyytyväisiä asiakasystävällisyyteen. Vastaajista 42 % oli tyytymättömiä hinta-laatusuhteeseen, ja 31 % tyytyväisiä.

Miesten ja naisten arviot eivät eronneet muutoin, mutta naiset olivat tyytyväisempiä sekä valmennusjakson että pimeä- ja liukasopetuksen hinta-laatu-suhteeseen kuin miehet.



Kuva 60. Yhteisopetusoppilaiden tyytyväisyys autokoulujen palveluihin valmennusjaksolla ja pimeä- ja liukasopetuksessa. Vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=erittäin tyytymättömät, 5=erittäin tyytyväinen.

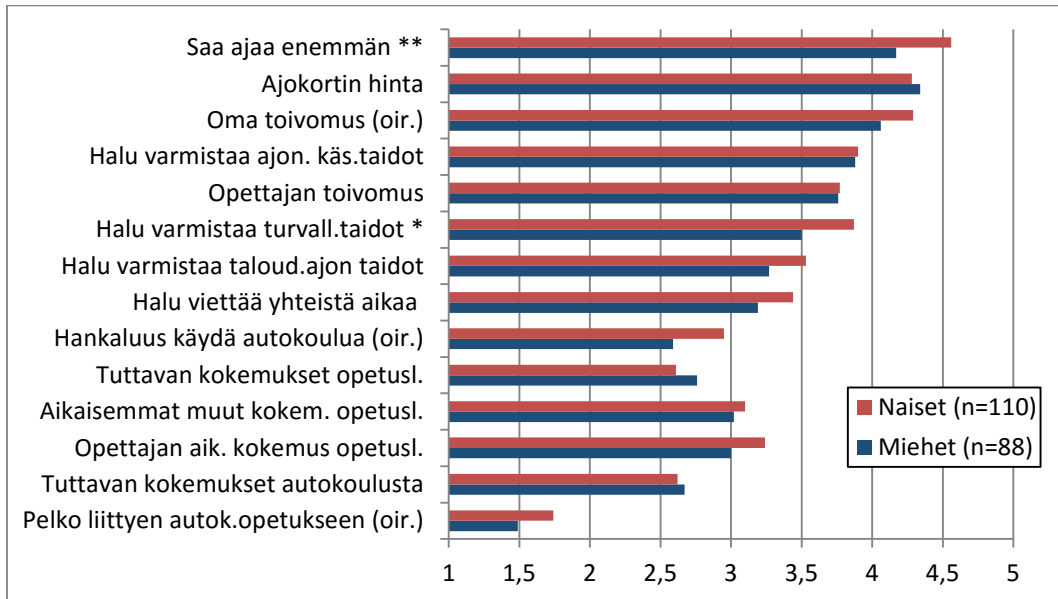
Lähes kaikki vastaajat olivat suorittaneet harjoitteluvaiheen palautejakson (93 %) ja myös syventävän vaiheen (96 %). Ajamistaan oppimispäiväkirjalla oli seurannut ajokortin saannin jälkeen vain 8 % vastaajista. Viidennes vastaajista ilmoitti kuitenkin täyttäneensä oppimispäiväkirjaa, mutta heistä yli puolet kertoi tehneensä sen palautejaksolla tai juuri ennen sitä.

2.1.6.3 Opetuslupaopetuksen motiivit

Lomakkeella kysyttiin 5-portaisella arviointiasteikolla, kuinka paljon eri asiat olivat vaikuttaneet siihen, että perheessä oli päätetty hankkia B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa. Eniten vaikuttaneet tekijät olivat ajomäärä ja hinta. Myös oma toivomus oli ollut tärkeässä roolissa päätöstä tehtäessä. Vastaajista 87 % oli pitänyt erittäin tärkeänä tai tärkeänä sitä, että opetusluvalla sai ajaa enemmän. 83 % piti hintaa ja 79 % omaa toivettaan erittäin tärkeänä tai tärkeänä tekijänä opetustavan valinnassa. Nämä tekijät olivat tärkeimmät syyt myös vuoden 2012 vastauksissa. Tuolloin kuitenkin hinta oli tärkein tekijä 88 %:n pitäessä sitä erittäin tärkeänä tai tärkeänä tekijänä. (kuva 61)

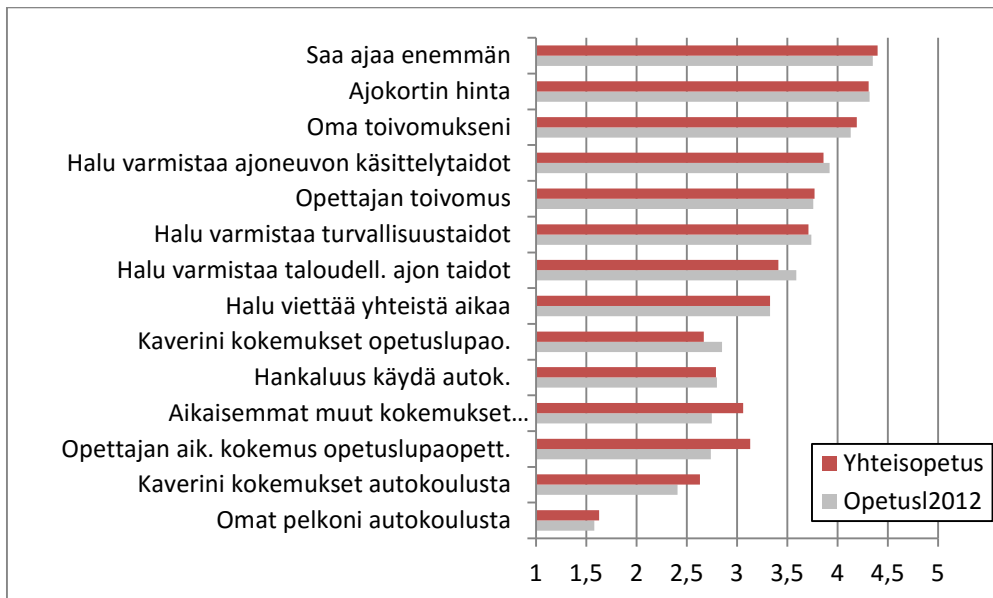
Huonot kokemukset autokoulusta tai omat pelot liittyen autokouluopetukseen eivät olleet juurikaan vaikuttamassa päätökseen. Ennen vuoden 2013 opetusuudistusta opetusluvalla sai aloittaa opetuksen aikaisemmin kuin autokoulussa, mutta uudistuksen myötä ero poistui. Tämän vuoksi myös kysymys opetuksen aikaisemmasta aloituksesta on poistettu vuoden 2015 kyselystä.

Naiset painottivat vastauksissaan miehiä enemmän sitä, että opetusluvalla sai ajaa enemmän ja haluansa varmistaa hyvät turvallisuustaidot. Vuoden 2012 vastauksissa ei ollut vastaavaa eroa. Tuolloin naisten ja miesten vastaukset erosivat ainoastaan yhden tekijän osalta: naisilla oma pelko liittyen autokouluopetukseen vaikutti enemmän kuin miehillä.



Kuva 61. Nais- ja miesyhteisopetusoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen: ”Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa.” Keskiarvojen erojen testaus: **=<.01; *=<.05, oir=<.10.

Opetuslupaopetuksen motiivit olivat säilyneet hyvin samanlaisina kuin vuonna 2012. Vuoden 2012 opetuslupaoppilaat olivat kuitenkin arvioineet, että halu varmistaa taloudellisen ajon taidot ja kaverien kokemukset opetuslupaopetuksesta olivat vaikuttaneet enemmän opetustavan valintaan kuin yhteisopetusoppilailla vuonna 2013. Yhteisopetusoppilailla taas opettajan aikaisempi kokemus toimimisesta opetuslupaopettajana sekä perheen muut kokemukset opetuslupaopetuksesta olivat vaikuttaneet enemmän. (kuva 62)



Kuva 62. Opetustavan valintaan vaikuttaneet tekijät opetuslupaoppilailla v. 2012 ja yhteisopetusoppilailla, vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

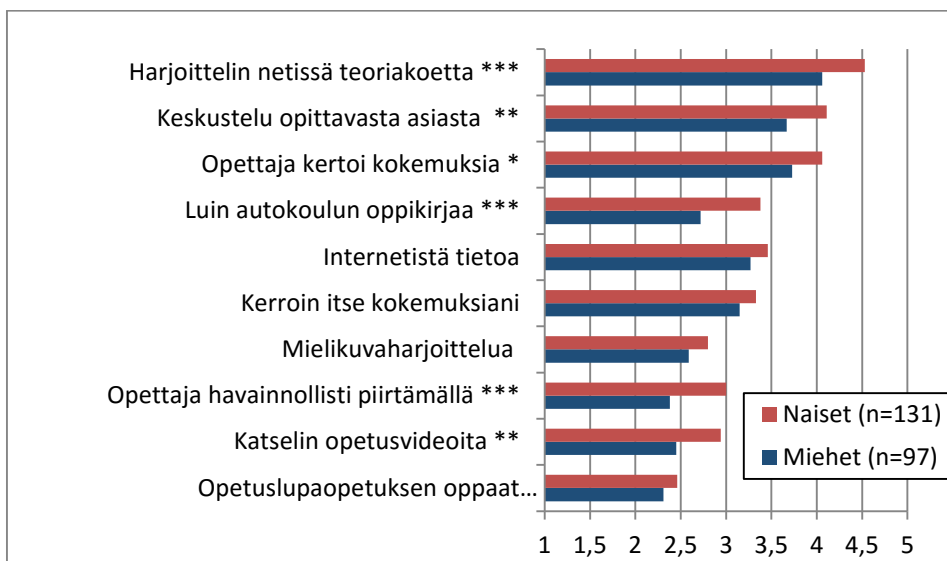
2.1.6.4 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Teoriakokeen harjoittelu Internetissä, keskustelu opetettavasta asiasta sekä opettajan kertomat kokemukset ja esimerkit liikenteestä olivat yleisimmin käytetyt menetel-

mät teoriaopetuksessa (kuva 63). Teoriakoetta oli harjoitellut paljon tai erittäin paljon⁵ 87 % vastaajista. Kukaan ei ilmoittanut, ettei ollut harjoitellut koetta lainkaan.

Uutena kysymyksenä kysyttiin erityisesti opetuslupaopetukseen suunniteltujen oppaiden tai muiden materiaalien käyttöä, koska vuoden 2013 uudistuksen yhteydessä mm. Trafi tuotti tällaista materiaalia. Oppilaiden vastausten perusteella näitä materiaaleja ei kuitenkaan ollut kovin paljon käytetty. Samoin oli opetusvideoita, opettavien asioiden havainnollistamista tai mielikuvaharjoittelua käytetty vain vähän.

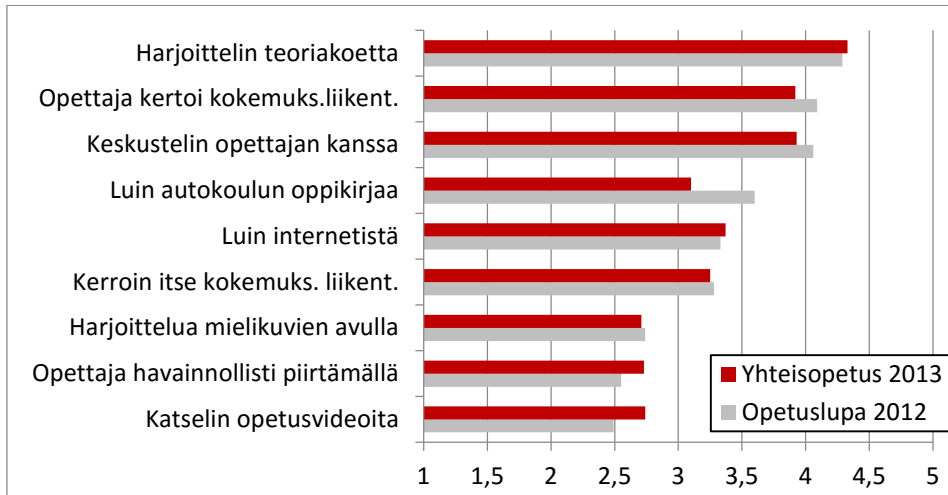
Naiset ja miehet arvioivat käytettyjen opetusmenetelmien määrää hieman eri tavoin. Yleisesti naiset arvioivat käyttäneensä kaikkia eri menetelmiä enemmän kuin miehet. Kyseessä voi olla todellinen ero tai vastaamistapaan liittyvä ero. Erot sukupuolten välillä muodostuivat tilastollisesti merkitseviksi kaikissa muissa paitsi neljässä menetelmässä.



Kuva 63. Nais- ja miesyhteisopetusoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa oli käytetty eri menetelmiä Keskiarvojen erojen testaus: ***= $\leq .001$, **= $\leq .01$; *= $\leq .05$.

Teoriaopetusmenetelmissä oli oppilaiden raportoimina joitakin muutoksia verrattuna vuoteen 2012. Suurin muutos oli autokoulun oppikirjan vähäisempi käyttö vuoden 2013 yhteisopetuksessa (kuva 64). Oppilaat eivät olleet kovinkaan yleisesti käyttäneet erityisesti opetuslupaopetukseen suunniteltuja oppaita tai muuta materiaalia (kuvassa *Opetuslupaopetuksen oppaat yms. materiaalit*), mutta muun oppimateriaalin saatavuus saattoi silti selittää autokoulun oppikirjan vähäisempää käyttöä. Opetusvideot ja havainnollistaminen piirtämällä olivat olleet yleisemmin käytössä yhteisopetuksessa kuin vuoden 2012 opetuslupaopetuksessa.

⁵ Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko koskien opetusmenetelmiä ja sisältöjä teoria- ja ajoopetuksessa "Ei lainkaan - - - Erittäin paljon" on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: "Ei lainkaan, Vähän, Jonkin verran, Paljon, Erittäin paljon."

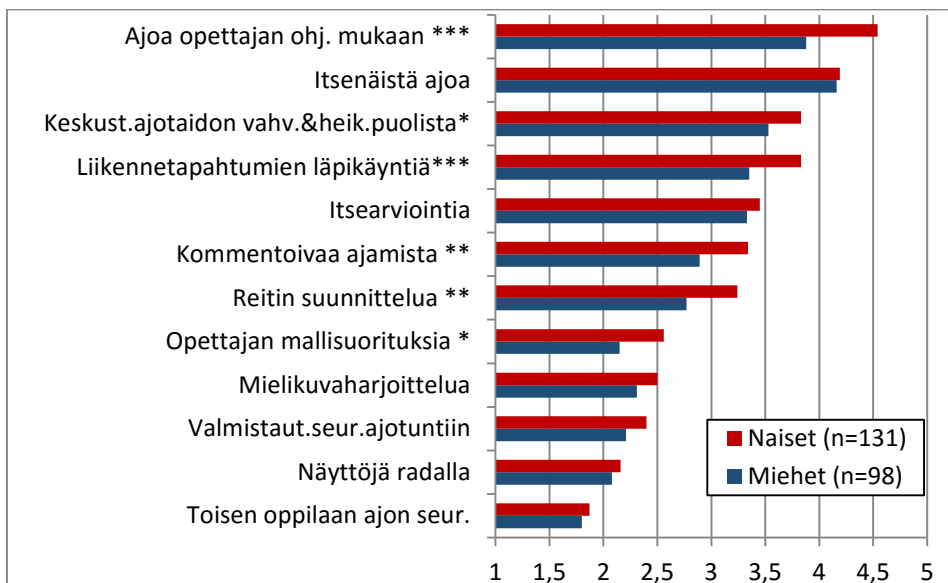


Kuva 64. Opetuslupa- ja yhteisopetusoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Asteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.6.5 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Yleisimmin käytetyt menetelmät oppilaiden mukaan olivat ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan sekä itsenäinen ajo (kuva 65). Vastaajista 83 %:n mukaan niistä molempia oli käytetty paljon tai erittäin paljon⁶. Myös keskustelua ajotaidon heikoista ja vahvoista puolista sekä liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oli paljon.

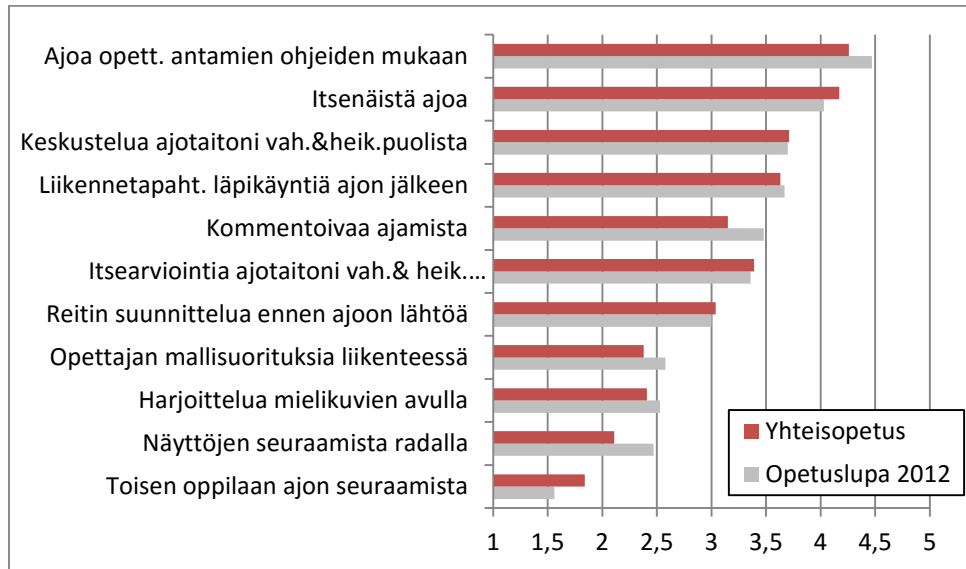
Naisvastaajien mielestä ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan, keskustelua ajotaidon heikoista ja vahvoista puolista, liikennetapahtumien läpikäyntiä, kommentoivaa ajamista, reitin suunnittelua sekä opettajan mallisuorituksia oli ollut enemmän kuin miesten mielestä.



Kuva 65. Nais- ja miesyhteisopetusoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Keskiarvojen erojen testaus: ***=<.001, **=<.01; *=<.05.

⁶ kts. alaviite 5.

Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaoppilaiden vastauksiin yhteisopetusoppilailta näytti olleen enemmän itsenäistä ajoa ja toisen oppilaan seuraamista. Toisen oppilaan seuraaminen voi liittyä siihen, että yhteisopetusopettajalla saattoi olla useampia oppilaita opetettavana samanaikaisesti, mitä he myös avoimissa vastauksissaan toivat esiin. Yhteisopetusoppilaat raportoivat vähemmän kommentoivaa ajamista, näyttöjen seuraamista radalla ja ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan kuin opetuslupaoppilaat vuonna 2012. (Kuva 66)



Kuva 66. Opetuslupa- ja yhteisopetusoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Asteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

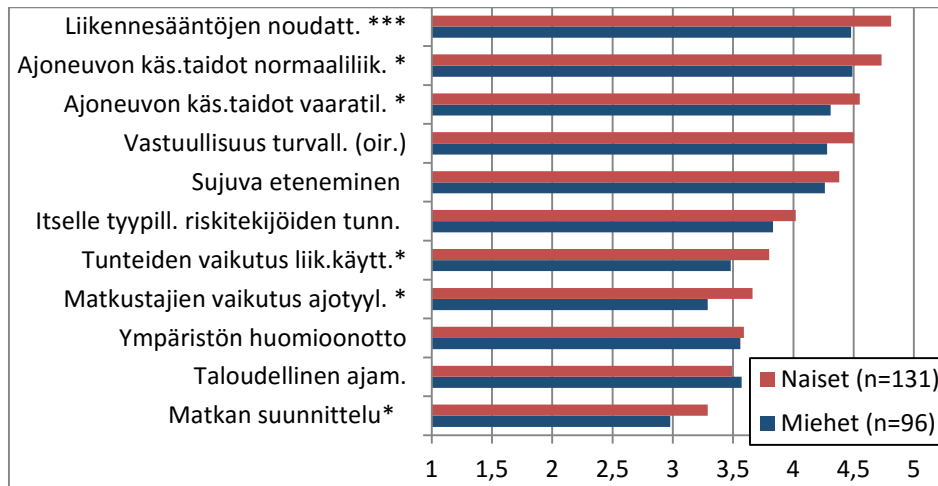
2.1.6.6 Opetuksen painopisteet

Oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä opetuksessa oli pidetty eri opetussisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla *ei lainkaan tärkeä – erittäin tärkeä*.

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä. Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella asteikolla oli 4,0. Kaikista tärkeimmät sisällöt vastaajien mielestä olivat kuitenkin liikennesääntöjen noudattaminen ja ajoneuvon käsittelytaidot normaaliliikenteessä (keskiarvot yli 4,5). Vähiten tärkein opetussisältö oli oppilaiden mukaan ollut matkan suunnittelu ennen matkaan lähtöä – jota sitäkin pidettiin tärkeänä (keskiarvo yli 3).

Naiset arvioivat monia asioita pidetyn tärkeämpänä kuin miehet (kuva 67).

Vuoden 2012 opetuslupaoppilaiden ja yhteisopetusoppilaiden arvioissa opetuksen painopisteistä ei ollut juurikaan eroja. Miesten ryhmässä yhteisopetuksessa olleet arvioivat sujuvan etenemisen ja toisaalta ympäristön huomioonottamisen olleen hieman tärkeämpää kuin opetuslupaopetuksessa vuonna 2012 olleet. Naisten ryhmässä oli vain yksi ero: yhteisopetuksessa olleet arvioivat opetuksessa pidetyn vähemmän tärkeänä ympäristön huomioonottamista kuin opetuslupaopetuksessa vuonna 2012 olleet.



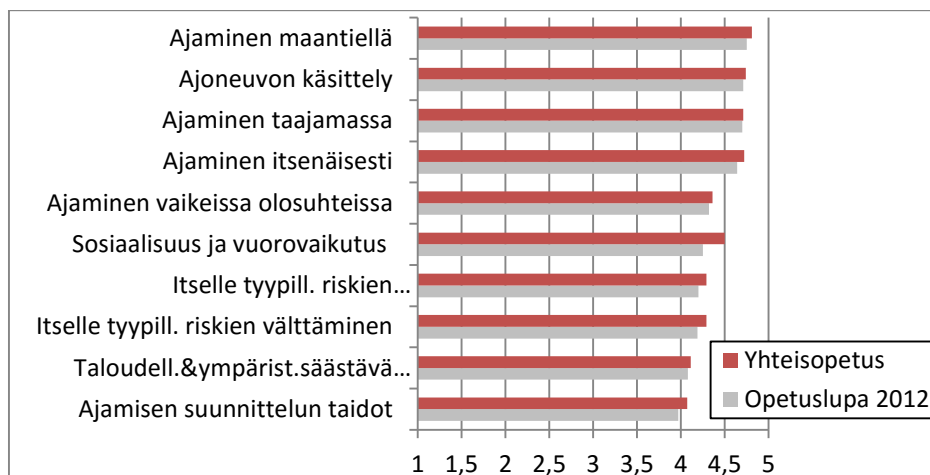
Kuva 67. Yhteisopetuksessa olleiden naisten ja miesten vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Keskiarvojen erojen testaus: ***= $\leq 0,001$, **= $\leq 0,01$; *= $\leq 0,05$, oir= $\leq 0,10$.

2.1.6.7 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi*.

Kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä oppilaisista 85 %:n mielestä. 80 % vastaajista arvioi, että oli saanut täysin riittävät valmiudet ajoneuvon käsittelyyn, 79 % itsenäiseen ajoon ja 77 % ajamiseen taajamassa. Kaikkien muidenkin kysytyjen osa-alueiden valmiudet arvioitiin riittäviksi (keskiarvo vähintään 4)⁷. Miehet ja naiset eivät eronneet arvioissaan.

Yhteisopetuksessa olleiden vastaukset erosivat vuonna 2012 opetusluvalla opetettujen vastauksista ainoastaan yhdeltä osin: yhteisopetuksessa olleet katsoivat saaneensa paremmat valmiudet sosiaalisuuteen ja vuorovaikutukseen liikenteessä (kuva 68).



Kuva 68. Opetuslupa- ja yhteisopetusoppilaiden arviot opetuksen antamista valmiuksista. Vastausten keskiarvot. Asteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

⁷ Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko opetuksen antamista valmiuksista ”Ei lainkaan riittävästi - - Täysin riittävästi” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Ei lainkaan riittävästi, Ei ehkä riittävästi, Siltä väliltä, Jokseenkin riittävästi, Täysin riittävästi.

2.1.6.8 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Oppilaita pyydettiin arvioimaan, kuinka tärkeää heille on olla tietynlainen kuljettaja. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan tärkeä - erittäin tärkeä*.

Arvioituista 15 kuljettajaominaisuudesta osa liittyi tekniseen taitavuuteen (taitava ajoneuvon käsittelijä), osa varovaisuuteen (varot kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (noudatat liikennesääntöjä), osa ns. ylimääräisiin motiiveihin (herättät muiden ihailua) ja osa ekologiseen ajamiseen (valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Väittämistä ei muodostunut kuitenkaan neljää faktoria, vaan kolme, joista ensimmäiseen tulivat varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyneet väittämät. Summamuuuttujalle annettiin nimi *varovainen taitaja*.

Varovainen taitaja (Cronbach alpha .90) koostui 9 ominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuuttujaan):

- noudatat liikennesääntöjä (.66)
- viestität selkeästi muille aikomuksistasi (.63)
- varot kevyttä liikennettä (.73)
- tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta (.79)
- pyrit välttämään vaaratilanteita (.74)
- olet taitava ajoneuvon käsittelijä (.64)
- etenet sujuvasti liikenteessä (.56)
- pärjääät kelissä kuin kelissä (.65)
- toimit taitavasti vaaratilanteissa (.70)

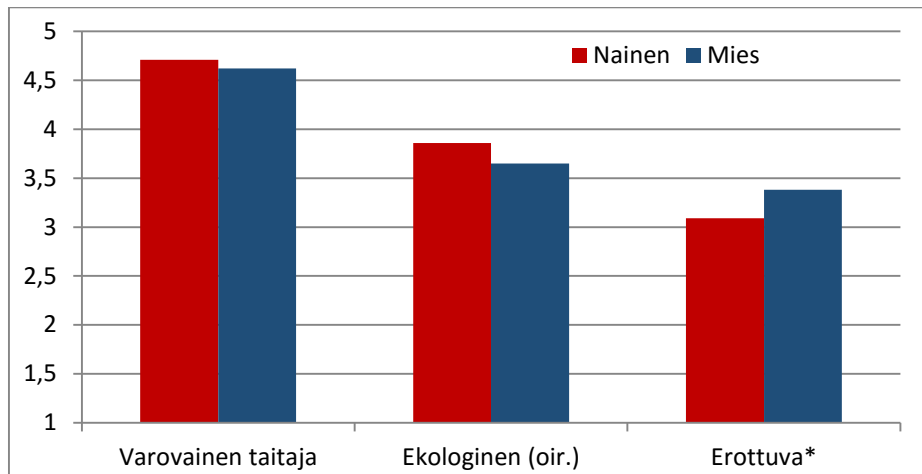
Summamuuuttujaan ekologinen kuljettaja (Cronbach alpha .66) tuli kolme ominaisuutta:

- ajat taloudellisesti (.51)
- hillitset tunteesi liikenteessä (.43)
- valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.47)

Summamuuuttujaan erottuva kuljettaja (Cronbach alpha .57) jäi kolme ominaisuutta:

- kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.35) ja
- herättät muiden ihailua (.31)
- nautit ajamisesta (.56)

Kaikki vastaajat arvottivat erittäin korkealle varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyviä ominaisuuksia (kuva 69). Myös ekologiseen ajamiseen liittyvät ominaisuudet koettiin tärkeiksi. Sen sijaan erottuvuutta ei pidetty niin tärkeänä ominaisuutena, miehet kuitenkin tärkeämpänä kuin naiset. Ekologisuus oli naisille tärkeämpää kuin miehille. Sen sijaan varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyvät kuljettajaominaisuudet koettiin yhtä tärkeiksi.



Kuva 69. Yhteisopetusoppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää heille on, että he kuljettajana ... Väittämistä muodostetut kolme summamuuttujaa ja naisten ja miesten väliset erot summamuuttujien keskiarvoissa:*=<.05, oir.=<.10.

Verrattaessa yhteisopetuksessa olleiden vastauksia vuonna 2012 opetuslupaopetuksessa olleiden vastauksiin, eroja oli hyvin vähän. Koska väittämät eivät latautuneet samalla tavoin näihin ryhmiin, vastauksia ei voitu tarkastella sumamuuttujina. Vuoden 2012 opetuslupaoppilaiden vastaukset latautuivat neljään ryhmään ja yhteisopetusoppilaiden kolmeen ryhmään. Tämän vuoksi vastauksia tarkasteltiin yksittäisinä väittäminä. Miesten ryhmässä ainoana erona oli yhteisopetusoppilaiden tärkeämmäksi arvottama *kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla* kuin opetuslupaoppilaat vuonna 2012. Naisten ryhmässä yhteisopetusoppilaat arvostivat vähemmän ympäristöä säästävän kulkumuodon valintaa kuin opetuslupaoppilaat vuonna 2012. Muutokset eivät ole opetusuudistuksen tavoitteiden suuntaisia.

2.1.7 Opetuslupaopettajat vuonna 2015

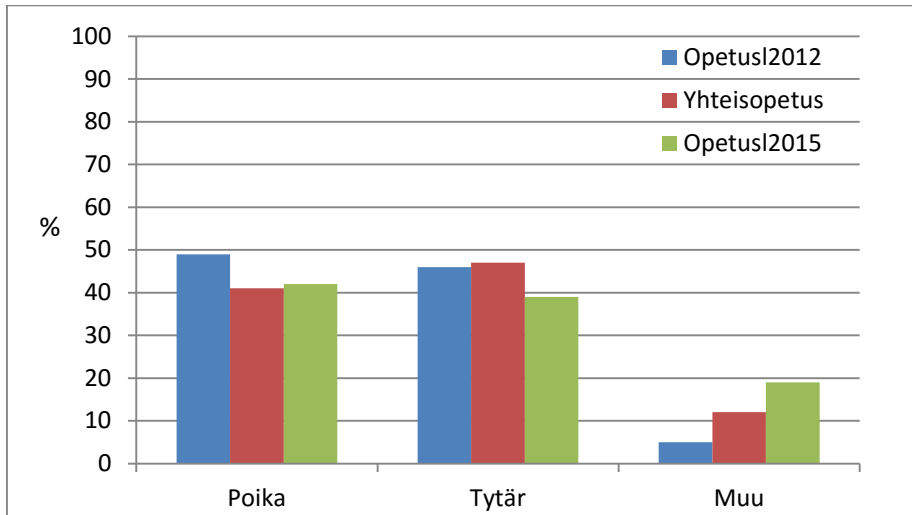
Yhteisopetus poistettiin vuoden 2014 alussa. Perusvaiheen opetuslupaopetuksessa vuonna 2015 ei siis ollut enää pakollisia autokoulussa suoritettavia osioita. Pimeän ja liukkaana opetusta koskivat kuitenkin samat säännökset kuin ennen yhteisopetusta.

2.1.7.1 Taustatiedot

Vastanneita opetuslupaopettajia oli 490. Heistä 353 oli miehiä (73 %) ja 128 naisia (27 %) (9 ei ilmoittanut sukupuoltaan). Opettajien ikä vaihteli 25 vuodesta 74 vuoteen, keskiarvo oli 48,9 vuotta.

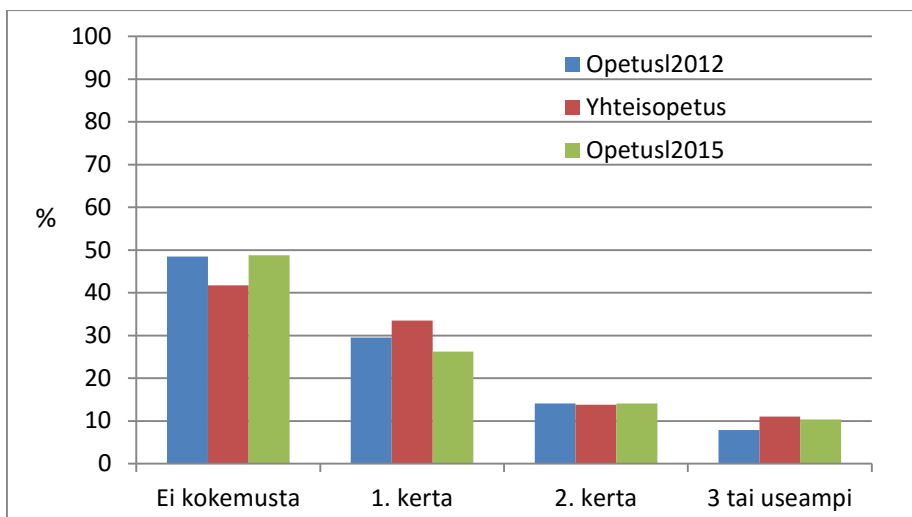
Yli puolella peruskoulutus oli lukio (54 %). Ammatillisena koulutuksena 69 %:lla oli vähintään opisto- tai ammattikorkeatasoinen koulutus. Vastaajilta kysyttiin, liittyykö heidän ammattinsa liikenteeseen tai opettamiseen. Vastaajista 51 (11 %) ilmoitti ammattinsa liittyvän liikenteeseen ja 75 opettamiseen (16 %).

Opetettavana oli ollut 204 tapauksessa oma poika (42 %), 190 tapauksessa oma tytär (39 %) ja 93 tapauksessa joku muu (19 %). Verrattuna aikaisempiin vuosiin opetettavana oli ollut useammin joku muu kuin perheen oma tytär tai poika. Avoimien vastausten perusteella tämä joku muu oli kuitenkin usein ollut joku sukulainen tai läheinen. Kuva 70.



Kuva 70. Opetuslupaopettajien vastaukset eri vuosina kysymykseen, kuinka usein opetettava oli ollut oma poika, tytär tai joku muu.

Vajaa puolet vastaajista (49 %) toimi ensimmäistä kertaa opetuslupaopettajana (kuva 71). Osuus on sama kuin vuoden 2012 opetuslupaopettajilla. Kaksi kertaa tai useammin opetuslupaopettajana aikaisemmin toimineita oli neljännes. Osuus on hieman suurempi kuin vuoden 2012 opetuslupaopettajissa, jolloin osuus oli noin viidennes.



Kuva 71. Opetuslupaopettajien vastaukset eri vuosina kysymykseen, kuinka usein he olivat toimineet aikaisemmin opetuslupaopettajana.

Opetuslupaopetus oli kestänyt 1 kuukaudesta 20 kuukauteen. Keskimäärin opetus oli kestänyt 6,1 kk. Opetuksen kesto ei eronnut mies- tai naisopettajilla.

Uudistuksen myötä opetusluvan kesto piteni 9 kuukaudesta kahteen vuoteen. Neljäsosa vuoden 2015 opetuslupaopettajista oli hyödyntänyt pidempää kestoja niin, että opetuslupaopetus oli kestänyt yli 9 kuukautta (taulukko 44). Yli vuoden opetus oli kuitenkin kestänyt vain 14 vastaajalla (3 % vastanneista).

Taulukko 44. Opetuslupaopetuksen kesto opetuslupaopettajien vastausten mukaan.

Opetuksen kesto	VUOSI 2012		VUOSI 2015	
	n	%	n	%
1 < 2 kk	11	2,5	10	2,1
2 < 3 kk	50	11,4	51	10,7
3 < 4 kk	82	18,7	77	16,2
4 < 5 kk	87	19,8	63	13,3
5 < 6 kk	86	19,6	48	10,1
6 < 7 kk	94	21,4	45	9,5
7 < 8 kk	20	4,6	24	5,1
8 < 9 kk	9	2,0	35	7,4
9<10 kk	-	-	21	4,4
10<11 kk	-	-	31	6,5
11<12 kk	-	-	19	4,0
12 kk	-	-	37	7,8
Yli 12 kk	-	-	14	2,9
Yhteensä	439	100,0	475	100,0

Vastaajista 65 % piti opetusluvan voimassaolon kestoja (24 kk) sopivana. Liian lyhyenä sitä piti 29 % ja liian pitkänä 6 % vastaajista.

Verrattuna vuoden 2013 yhteisopettajiin, opetusluvalla opetus oli kestänyt nyt kauemmin. Keskiarvo oli tuolloin 5,6 kuukautta. Yhteisopetuksessa vain 11 %:lla opetus oli kestänyt yli 9 kuukautta, kun nyt vastaava osuus oli neljännes.

2.1.7.2 Autokoulusta hankittu opetus ja tyytyväisyys siihen

Hieman vajaa viidennes (18 %) kertoi hankkineensa jotain opetusta autokoulusta perusvaiheen opetukseen. Lähes kaikki heistä kertoivat opetuksen olleen pimeän ja/tai liukkaana kelin harjoittelua. Yksittäisiä ajotunteja oli hankkinut 11 vastaajaa, teoriatunteja 4 ja jotakin muuta opetusta 7 vastaajaa.

Vastausten keskiarvon mukaan opettajat olivat olleet varsin tyytyväisiä autokoulusta saatuun palveluun (taulukko 45). Vain hinta-laatu-suhteeseen ei oltu selkeästi tyytyväisiä mutta ei tyytymättömiäkään (keskiarvo *siltä väliltä*).

Taulukko 45. Opetuslupaopettajien vastausten jakaantumat kysymykseen, kuinka tyytyväinen olet saamaanne palveluun autokoulussa.

	Erittäin tyytymätön	.....	.....	.....	Erittäin tyytyväinen	Yht.	Keskiarvo
Palvelun saatavuus	7	6	14	30	54	111	4,06
Asiantuntevuus	6	5	15	30	53	109	4,09
Asiakasystävällisyys	6	7	17	26	53	109	4,04
Hinta-laatu -suhde	16	22	27	22	21	108	3,09
Yhteensä	35	40	73	108	181	437	3,82

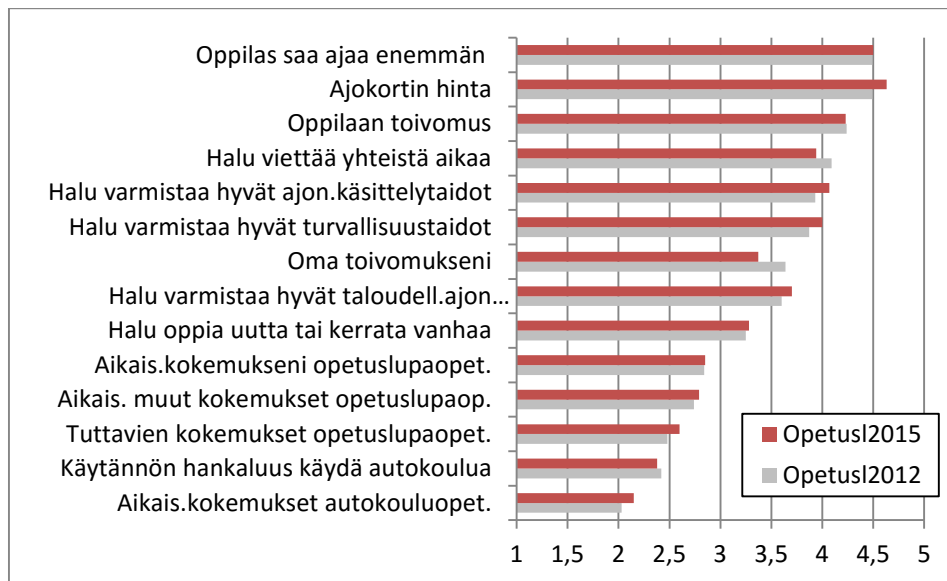
Opetuslupaopettajilta kysyttiin, olisiko heidän mielestään ollut hyvä saada valmennusta tai perehdytystä autokoulussa ennen opetuslupaopetuksen alkamista joko itsel-

le tai oppilaalle. Suurin osa vastasi, ettei valmennus autokoulussa ole lainkaan tarpeellista, ei itselle eikä oppilaalle (63 %). Melko tai erittäin tarpeellisenä valmennuksen itselleen näki vain 7 % vastaajista (5-portaisen skaalan *ei lainkaan tarpeellista – erittäin tarpeellista* kaksi ylintä arviota). Oppilaille sen katsoi olevan tarpeellista 4 % vastaajista.

2.1.7.3 Opetuslupaopetuksen motiivit

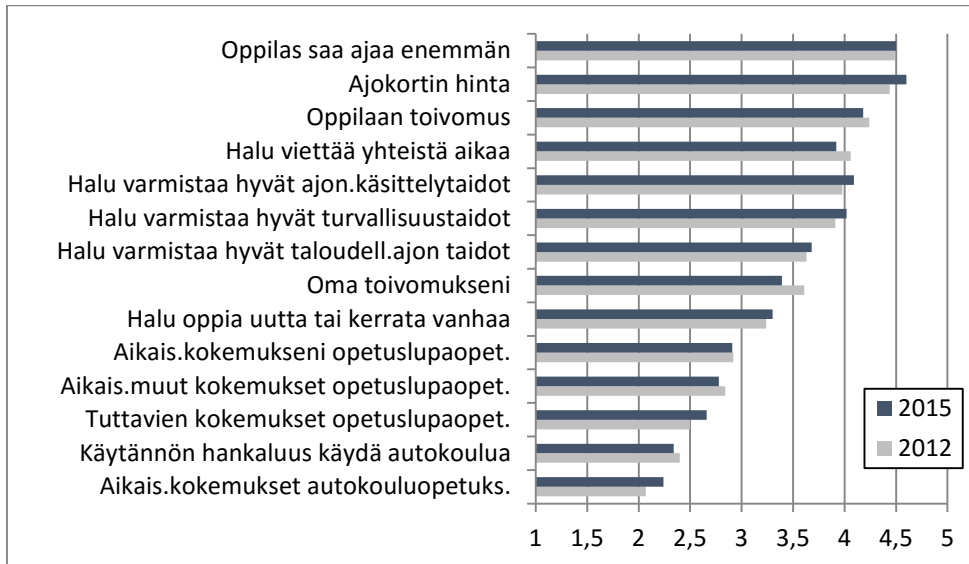
Lomakkeella kysyttiin 5-portaisella arviointiasteikolla, kuinka paljon eri asiat olivat vaikuttaneet siihen, että oppilaalle oli päätetty hankkia B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa. Eniten vaikuttaneet tekijät olivat hinta ja se, että opetusluvalla oppilas sai ajaa enemmän (Taulukko). Nämä molemmat olivat olleet vaikuttamassa paljon tai erittäin paljon opetusluvan valintaan n. 90 %:lla vastaajista. Myös oppilaan toivomus, halu varmistaa, että oppilas saa hyvät ajoneuvon käsittelytaidot ja halu varmistaa, että oppilas saa hyvät turvallisuustaidot olivat olleet tärkeässä roolissa päätöstä tehtäessä.

Opetuslupaopetuksen valintaan vaikuttaneet tekijät eivät olleet muuttuneet vuodesta 2012 vuoteen 2015 (kuva 72). Ainoastaan *opettajan oma toivomus* sai suuremman painoarvon vuoden 2012 opetuslupaopettajien arvioissa valintaan vaikuttaneena tekijänä kuin vuoden 2015 opetuslupaopettajien arvioissa. Muutoin erot ryhmien välillä olivat pieniä.



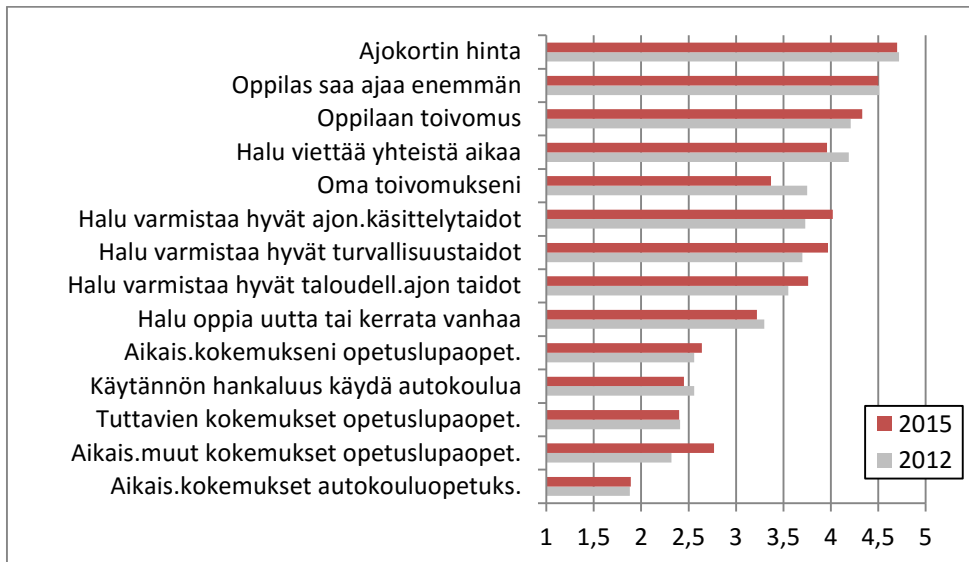
Kuva 72. Opetuslupaopettajien motiivit opetustavan valintaan vuonna 2012 ja 2015. Opettajien vastausten keskiarvot, arviointiasteikko 1=ei vaikuttanut lainkaan, 5=vaikutti erittäin paljon.

Miesopetuslupaopettajien vastauksissa ei ollut suuria eroja vuoden 2012 ja 2015 välillä (kuva 73). Selkein ero oli oman toivomuksen pienempi merkitys vuonna 2015 kuin vuonna 2012. Myös halulla viettää yhteistä aikaa oppilaan kanssa oli hieman pienempi merkitys. Sen sijaan ajokortin hinnalla oli ollut hieman suurempi merkitys nyt kuin vuonna 2012.



Kuva 73. Opetuslupaopettajien motiivit opetustavan valintaan vuonna 2012 ja 2015. Mies-opettajien vastausten keskiarvot, arviointiasteikko 1=ei vaikuttanut lainkaan, 5=vaikuttanut erittäin paljon.

Naisten vastauksissa oli suurempia eroja vuosien 2012 ja 2015 välillä (kuva 74). Perheessä olleet aikaisemmat kokemukset opetuslupaopetuksesta olivat vaikuttaneet nyt enemmän kuin vuonna 2012. Samoin halu varmistaa oppilaalle hyvät ajoneuvon käsittelytaidot, turvallisuustaidot ja taloudellisen ajon taidot. Oma toivomus ja halu viettää yhteistä aikaa olivat vaikuttaneet vähemmän.



Kuva 74. Opetuslupaopettajien motiivit opetustavan valintaan vuonna 2012 ja 2015. Nais-opettajien vastausten keskiarvot, arviointiasteikko 1=ei vaikuttanut lainkaan, 5=vaikuttanut erittäin paljon.

2.1.7.4 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Eniten käytettyjä opetusmenetelmiä olivat teoriakokeen harjoittelu Internetissä, keskustelu opetettavasta asiasta ja opettajan omien liikenteestä saatujen kokemusten

kertominen (taulukko 46). Keskustelua opetettavasta asiasta ja omien kokemusten kertomista oli ollut kaikilla opettajilla vähintään jonkin verran.

Opettajista 94 % kertoi, että oppilas oli harjoitellut teoriakoetta paljon tai erittäin paljon. 91 % arvioi keskustelleensa oppilaan kanssa ja 90 % ilmoitti kertovansa omia kokemuksia liikenteestä paljon tai erittäin. Sen sijaan mielikuvaharjoittelua tai havainnollistamista piirtämällä ei käytetty kovinkaan yleisesti.

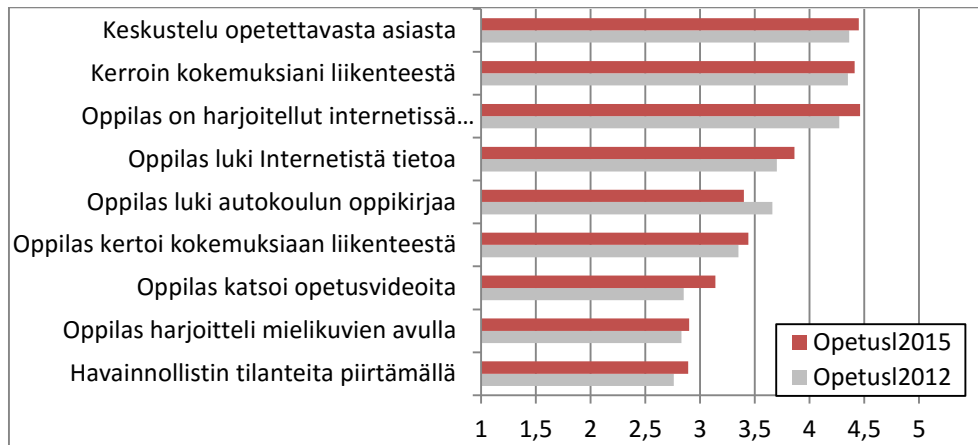
Nais- ja miesopettajat erosivat käytettyjen teoriaopetusmenetelmien osalta niin, että naiset olivat käyttäneet oppilaan kokemuksia opetuksessa keskimäärin enemmän kuin miehet. Naisista 59 % ja miehistä 47 % oli käyttänyt opetuksessa oppilaan kokemuksia paljon tai erittäin paljon ($Df=4$, $\chi^2=14,33$, $p<.01$).

Opettajan ikä oli yhteydessä myös käytettyihin menetelmiin, erityisesti miesopettajilla. Yli 50-vuotiaiden miesopettajien oppilaat olivat (opettajan mukaan) lukeneet Internetistä saatavaa tietoa vähemmän ja harjoitelleet koetta vähemmän kuin nuorempien miesopettajien oppilaat. Myös omia kokemuksiaan liikenteestä nuoremmat miesopettajat olivat kertoneet enemmän kuin vanhemmat.

Taulukko 46. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon he olivat käyttäneet eri menetelmiä teoriaopetuksessa.

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon	Yht.	Keskiarvo
Oppilas on lukenut Internetistä saatavaa tietoa	11	33	96	222	125	487	3,86
Oppilas on harjoitellut Internetissä teoriakoetta	1	6	21	203	259	490	4,46
Oppilas on lukenut autokoulun oppikirjaa	72	46	89	176	105	488	3,4
Oppilas on katsonut opetusvideoita	59	91	127	141	68	486	3,14
Käytimme erityisesti opetuslupaopetukseen suunniteltuja oppaita tai muuta materiaalia	42	53	86	147	159	487	3,67
Olen keskustellut oppilaan kanssa opetettavasta asiasta	0	2	41	180	266	489	4,45
Olen havainnollistanut tilanteita piirtämällä	79	125	110	122	54	490	2,89
Oppilas on harjoitellut mielikuvien avulla	45	137	151	119	31	483	2,9
Olen kertonut kokemuksiani ja esimerkkejä liikenteestä	0	8	41	180	257	486	4,41
Oppilas on kertonut kokemuksiaan ja esimerkkejä liikenteestä	16	69	160	171	73	489	3,44
Yhteensä	325	570	922	1661	1397	4875	3,66

Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaopettajiin teoriaopetuksessa käytettiin vähemmän autokoulun oppikirjaa (kuva 75). Toisaalta opetusvideoiden käyttö teoriaopetuksessa oli lisääntynyt. Internetissä teoriakokeen harjoittelu oli lisääntynyt samoin kuin muukin tiedon haku.



Kuva 75. Vuoden 2012 ja 2015 opetuslupaopettajien vastausten keskiarvot eri menetelmien käytöstä teoriaopetuksessa. Vastausasteikko 1=en lainkaan, 5=erittäin paljon.

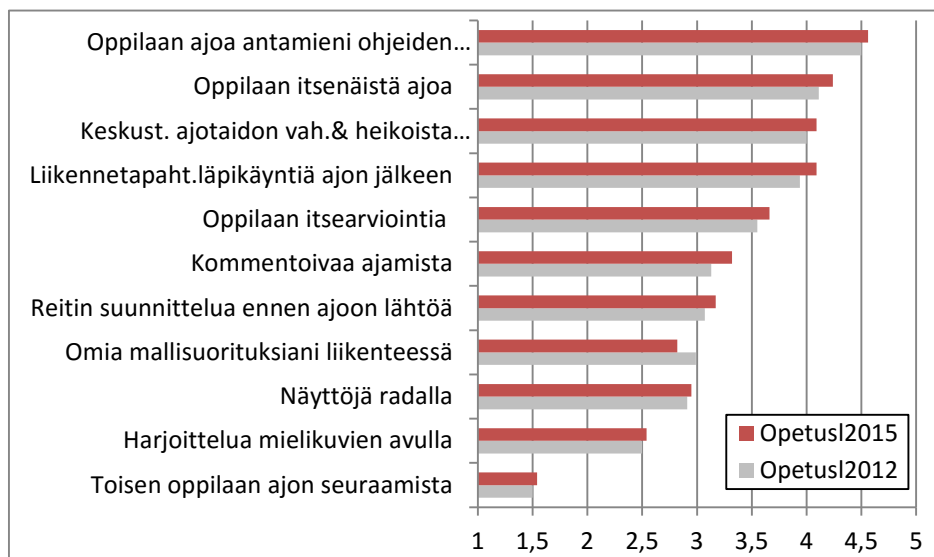
2.1.7.5 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Eniten käytetyt menetelmät ajo-opetuksessa olivat opettajien vastausten mukaan oppilaan ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan, oppilaan itsenäinen ajo, liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen sekä keskustelu oppilaan ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista (taulukko 47). Toisen oppilaan ajon seuraaminen on ymmärrettävästi harvinainen opetusmenetelmä opetuslupaopetuksessa.

Käytettyihin ajo-opetusmenetelmiin ei ollut tullut suuria muutoksia verrattuna vuoden 2012 (kuva 76). Kommentoivan ajamisen määrä näyttää lisääntyneen ja opettajan liikenteessä tekemien mallisuoritusten käyttö vähentyneen.

Taulukko 47. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon he käyttivät eri menetelmiä ajo-opetuksessa.

	Ei lain- kaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon	Yht.	Keski- arvo
Oppilaan ajoa antamieni ohjeiden mukaan	0	4	24	155	307	490	4,56
Oppilaan itsenäistä ajoa minun seurattessani vieressä	1	9	64	212	203	489	4,24
Näyttöjä radalla	29	134	182	112	28	485	2,95
Omia mallisuorituksiani liikent.	52	141	161	110	24	488	2,82
Reitin suunnitt. ennen ajoa	20	102	174	157	34	487	3,17
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	320	102	40	22	4	488	1,54
Kommentoivaa ajamista	28	90	134	173	65	490	3,32
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oppilaan kanssa	2	10	88	231	158	489	4,09
Oppilaan itsearviointia ajotaidon vahv. ja heik. puolista	4	40	155	211	79	489	3,66
Keskust. oppil. kanssa ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista	1	16	83	227	163	490	4,09
Harjoittelua mielikuvien avulla	75	174	152	71	14	486	2,54
Oppilaan valmistautum. seuraavaan ajotuntiin itse-opiskeluna	56	142	154	107	30	489	2,82
Yhteensä	588	964	1411	1788	1109	5860	3,32



Kuva 76. Vuoden 2012 ja 2015 opetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon he käyttivät eri menetelmiä ajo-opetuksessa. Vastausasteikko 1=en lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.7.6 Opetuksen painopisteet

Opetuslupaopettajilta kysyttiin, kuinka tärkeinä he pitivät opetuksessaan eri sisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla *ei lainkaan tärkeä – erittäin tärkeä*⁸.

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä (taulukko 48). Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella skaalalla oli 4,3. Kaikista tärkein sisältö vastaajien mielestä oli liikennesääntöjen noudattaminen, jota vastaajista 94 % kertoi pitäneensä erittäin tärkeänä. Hyvin tärkeinä pidettiin myös ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä sekä vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta. Vähiten tärkeä – joka sekin kuitenkin oli keskiarvoltaan yli 3 – oli matkan suunnittelu ennen matkaan lähtöä.

⁸ Lomakkeella ollut 5-portainen skaala koskien opetuksen painopisteitä ”Ei lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Ei lainkaan tärkeänä, Vähän tärkeänä, Jonkin verran tärkeänä, Melko tärkeänä, Erittäin tärkeänä.

Taulukko 48. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka tärkeänä he olivat opetuksessaan pitäneet seuraavia asioita.

	Ei laink tärkeänä	.....	.....	.....	Erittäin tärkeänä	Yht.	Keski- arvo
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaali liikenteessä	0	0	3	76	411	490	4,83
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi	0	5	39	107	339	490	4,59
Taloudellista ajamista	2	33	155	203	97	490	3,73
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	11	66	188	174	51	490	3,38
Liikennesäänt.noudattamista	0	0	2	27	461	490	4,94
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	1	9	55	175	250	490	4,36
Matkust. vaikutusta ajotyyliin	11	24	79	178	198	490	4,08
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	0	1	8	68	413	490	4,82
Sujuvaa etenemistä	0	6	57	228	199	490	4,27
Ympäristön huomioonottoa matkapäästösten teossa	12	52	154	173	98	489	3,6
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	0	8	49	185	245	487	4,37
Yhteensä	37	204	789	1594	2762	5386	4,27

Vastaajien iän ja sukupuolen yhteys opetuksen painopistealueisiin

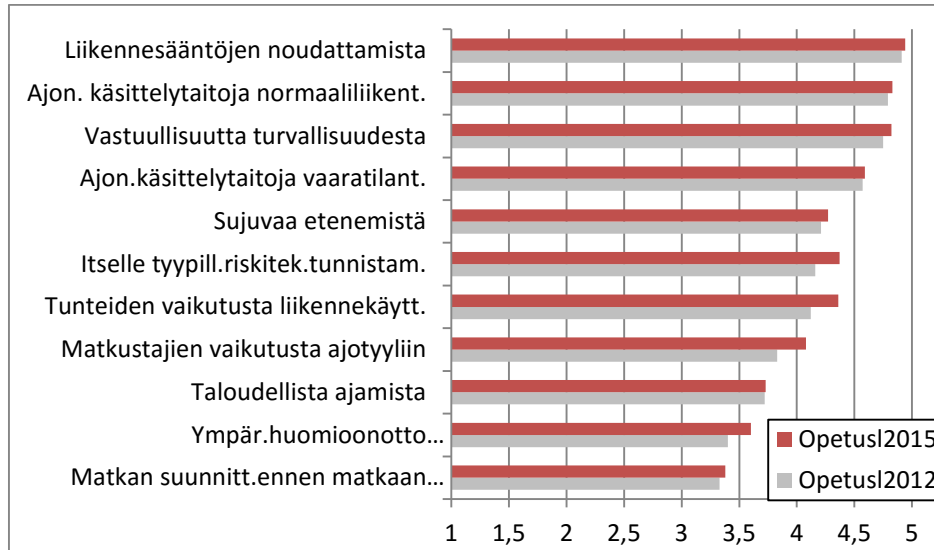
Opetussisältöjen painotuksissa mies- ja naisopettajat erosivat kaikissa väittämissä (taulukko 49). Naisopettajat arvioivat systemaattisesti kaikki opetussisällöt tärkeämmäksi kuin miehet. Suurimmillaan erot naisten ja miesten vastauksissa olivat opetussisällöissä *tunteiden vaikutus liikennekäyttäytymiseen, taloudellinen ajaminen, matkan suunnittelu ennen ajoon lähtöä ja matkustajien vaikutus ajotyyliin*.

Opettajan ikä (alle 50 v. tai vähintään 50 v.) ei ollut yhteydessä yhteenkään väittämään vastaamiseen miesopettajilla. Alle 50-vuotiaat naisopettajat sen sijaan painottivat enemmän taloudellista ajamista ja oppilaalle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista kuin yli 50-vuotiaat naisopettajat.

Taulukko 49. Opetussisältöjen painotusten erot mies- ja naisopetuslupaopettajien vastauksissa. Vastausten keskiarvot ja keskiarvojen erojen tilastollinen testaus. Asteikko: 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

Opetussisältö	Nainen n=128	Mies n=353	Tilastollinen ero: sukupuoli	Eron suuruus
Ajon. käsittelytaitoja normaali liikenteessä	4.89	4.81	p<.05	0.08
Ajon. käs.taitoja vaarat. selviämiseksi	4.73	4.54	P<.01	0.19
Taloudellista ajamista	4.00	3.64	P<.001	0.36
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	3.64	3.29	P<.001	0.35
Liikennesääntöjen noudattamista	4.97	4.92	P<.05	0.05
Tunt. vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	4.60	4.26	P<.001	0.34
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	4.38	3.96	p<.001	0.41
Vastuull. omasta ja muiden turvallisuudesta	4.91	4.79	p<.01	0.12
Sujuvaa etenemistä	4.38	4.22	p<.05	0.16
Ympär. huom.ottoa matkapäästösten teossa	3.80	3.52	p<.01	0.27
Itselle tyypill. riskitekijöiden tunnistamista	4.54	4.31	p<.001	0.24

Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaopettajien vastauksiin, opetuslupaopettajat vuonna 2015 olivat painottaneet opetuksessaan enemmän matkustajien vaikutusta ajotyyliin, tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen, itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista sekä ympäristön ottamista huomioon matkapäätösten teossa (kuva 77).



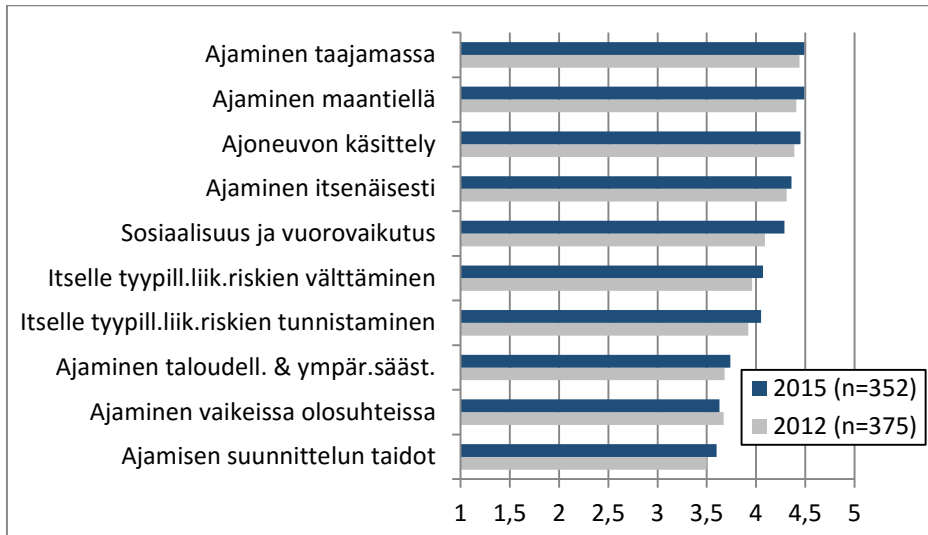
Kuva 77. Vuoden 2012 ja 2015 opetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeänä he olivat opetuksessaan pitäneet eri asioita. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeänä, 5=erittäin tärkeänä.

Muutokset vuodesta 2012 vuoteen 2015 olivat samansuuntaisia miesten ja naisten ryhmissä.

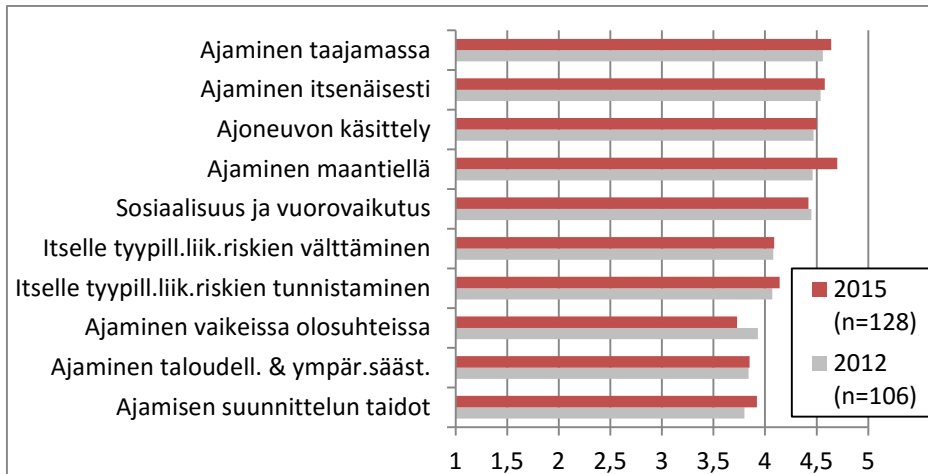
2.1.7.7 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi*. Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen maantiellä, taajamassa sekä ajoneuvon käsittelyyn (taulukko). Opettajista 59 % oli sitä mieltä, että opetuslupaopetus oli antanut oppilaille täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä. Vastaava osuus taajama-ajoon 57 % ja ajoneuvon käsittelyyn 53 %. Sen sijaan ajamisen suunnittelun taitoihin, taloudellisen ajon taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa ei opettajien näkemyksen mukaan saatu yhtä hyviä valmiuksia. Kuitenkin vaikeissa olosuhteissa ajoonkin opettajista 60 % katsoi, että oppilas sai riittävät valmiudet.

Verrattaessa vastauksia vuoden 2012 opetuslupaopettajien vastauksiin, muutokset ovat pieniä (kuvat 78 ja 79). Jokseenkin kaikissa kysytyissä valmiuksissa muutos oli hienoisesti parempaan suuntaan. Ainoastaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen arvioitiin, erityisesti naisten vastauksissa heikommiksi kuin vuonna 2012. Valmiudet sosiaalisuudessa ja vuorovaikutuksessa olivat miesten vastausten perusteella paremmat nyt kuin vuonna 2012. Myös valmiudet ajamiseen maantiellä näyttivät erityisesti naisten arvioiden mukaan parantuneen.



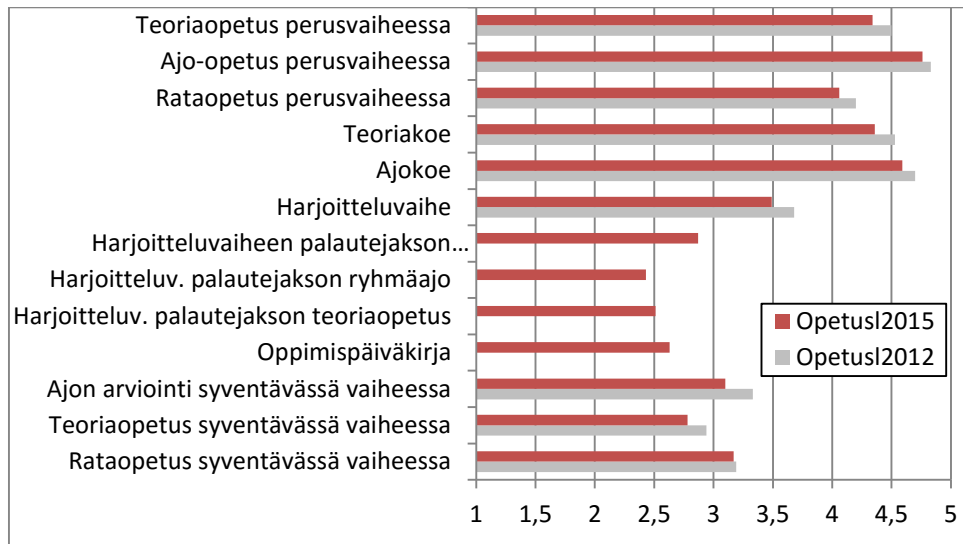
Kuva 78. Vuoden 2012 ja 2015 miesopetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus antoi oppilaalle valmiuksia eri asioissa. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.



Kuva 79. Vuoden 2012 ja 2015 naisopetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus antoi oppilaalle valmiuksia eri asioissa. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

Ajo-opetusta perusvaiheessa pidettiin selvästi hyödyllisimpänä osiona kuljettajaopetusjärjestelmässä. Vastaajista 81 % piti sitä erittäin hyödyllisenä. Perusvaiheen teoriaopetusta ja teoriakoetta pidettiin myös hyvin tärkeinä osioina. Harjoitteluvaiheen uusia sisältöjä ei pidetty kovin hyödyllisinä, mutta on huomattava, että monilla vastaajilla ei välttämättä ollut kokemusta näistä edes omien oppilaidensa kautta. Myöskään teoriaopetusta syventävässä vaiheessa ei pidetty kovin hyödyllisenä.

Verrattaessa vuoden 2012 ja vuoden 2015 opetuslupaopettajien näkemyksiä, näyttää siltä, että kokemus kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä on vähentynyt hieman jokseenkin kaikkien osien kohdalla (vähenevä suunta, kuva 80). Ainoastaan rataopetusta syventävässä vaiheessa pidettiin nyt yhtä tärkeänä kuin vuonna 2012.



Kuva 80. Opetuslupaopettajien arvioiden keskiarvot vuonna 2012 ja 2015 kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen.

2.1.7.8 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana

Opetuslupaopettajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista 80 % katsoi teoriakokeen ja 87 % ajokokeen mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä hyvin tai erittäin hyvin. Vain kolme prosenttia vastaajista arvioi, että kokeet mittaavat huonosti opetuslupaopetuksen sisältöjä. Miehet ja naiset sekä eri-ikäiset vastaajat arvioivat teoria- tai ajokokeen toimivuutta samalla tavoin.

Verrattuna vuoteen 2012 arviot ovat pysyneet jokseenkin samoina. Vuoden 2012 opetuslupaopettajista 79 % katsoi teoriakokeen ja 89 % ajokokeen mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä hyvin tai erittäin hyvin. Teoriakokeeseen tyytymättömien osuus oli 4 % ja ajokokeeseen tyytymättömien osuus oli 3 %.

2.1.7.9 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin opettajia arvioimaan, kuinka tärkeää heille on, että heidän oppilaansa on tietynlainen kuljettaja. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan tärkeä – erittäin tärkeä*.

Opetuslupaopettajat pitivät tärkeimpinä ominaisuuksina sitä, että oppilaat tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta, varovat kevyttä liikennettä sekä noudattavat liikennesääntöjä. Taloudelliseen ja ekologiseen ajoon liittyviä ominaisuuksia ei pidetty kovin tärkeinä.

Väittämistä muodostettiin faktorianalyysin avulla kolme summamuuttujaa:

Summamuuttuja Varovainen kuljettaja (Cronbach alpha .73) koostui kuudesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttuutaan):

- varovat kevyttä liikennettä (.58)
- tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta (.53)
- viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan (.51)
- pyrkivät välttämään vaaratilanteita (.41)
- hillitsevät tunteensa liikenteessä (.39)

- noudattavat liikennesääntöjä (.39)

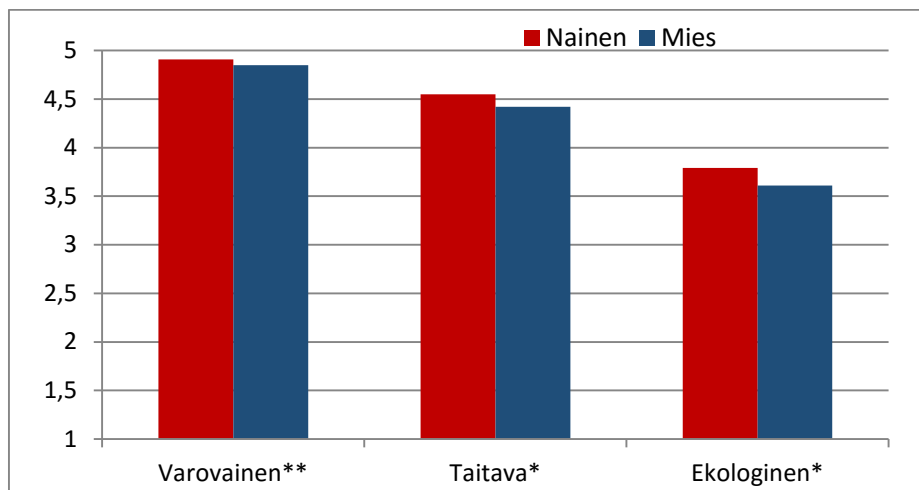
Summamuuttuja *Taitava kuljettaja* (Cronbach alpha .72) koostui neljästä kuljettaja-ominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- toimivat taitavasti vaaratilanteissa (.56)
- ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä (.51)
- pärjäävät kelissä kuin kelissä (.56)
- etenevät sujuvasti liikenteessä (.42)

Summamuuttuja *Ekologinen kuljettaja* (Cronbach alpha .67) koostui kahdesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

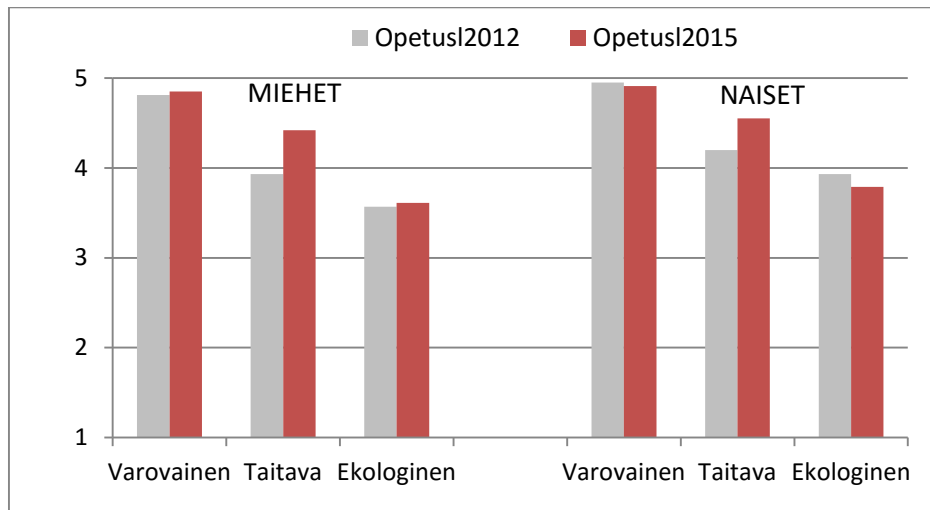
- ajavat taloudellisesti (.50)
- valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.50)

Opettajat pitivät selvästi tärkeimpänä sitä, että oppilaat ovat varovaisia kuljettajia (kuva 81). Mies- ja naisvastaajat erosivat toisistaan siten, että naiset pitivät keskimäärin tärkeämpinä kaikkia summamuuttujien ominaisuuksia. Erot olivat pieniä, mutta kuitenkin tilastollisesti merkitseviä. Suurimmillaan ero oli ekologisen kuljettajan ominaisuuksissa. Opettajan ikä ei erotellut väittämiin vastaamista.



Kuva 81. Opetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen: ”Kuinka tärkeää sinulle on, että oppilaasi kuljettajana ...”. Nais- ja miesopettajien vastausten keskiarvojen erot väittämistä muodostetuissa summamuuttujissa. Erojen testaus $*=p<.05$, $**=p<.01$.

Verrattaessa vuoden 2012 ja 2015 opetuslupaopettajien vastauksia, näyttää siltä, että nyt sekä miehet että naiset arvostavat enemmän taitavan kuljettajan ominaisuuksia kuin vuonna 2012. Miehillä arvostukset olivat pysyneet muutoin samanlaisina. naisilla sen sijaan ekologisen kuljettajan ominaisuuksien arvostus oli vähentynyt verrattuna vuoteen 2012. (Kuva 82)



Kuva 82. Vuoden 2012 ja 2015 opetuslupaopettajien arviot erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeydestä. Summamuuttujien keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

2.1.7.10 Opetuslupaopettajien kannanotot opetusuudistukseen

Opetuslupaopettajille esitettiin sama avoin kysymys kuin muillekin ryhmille: ”Mitä mieltä olet 19.1.2013 voimaan tulleesta kuljettajaopetusuudistuksesta?” Palautetta pyydettiin esimerkiksi opetussuunnitelman sisällöistä ja menetelmistä, yhteisopetuksesta ja sen poistosta sekä kuljettajaopetusuudistuksen toteutuksesta. Kysymyksen asettelu ei ollut täysin toimiva vuoden 2015 opetuslupaopettajille, sillä monet heistä eivät tieneet, mitä yhteisopetuksella tarkoitetaan, eivätkä tunteneet, mitä vuoden 2013 uudistus piti sisällään. Yhteisopetus saatettiin sekoittaa esimerkiksi kolmivaiheisuuteen ja todettiin, että hyvä, kun kolmivaiheisuus poistui. Opetuslupaopettajat ottivatkin harvoin kantaa suoraan yhteisopetukseen, koska se ei ollut enää heitä koskenut. Vastaukset koskivat yleisemmin opetussuunnitelmaa ja sen rakennetta. Osassa vastauksia yhteisopetuksen poisto sisältyi yleiseen tyytyväisyyteen nykyiseen systeemiin.

Avoimia vastauksia tuli yhteensä 246 eli noin puolet kyselyyn vastanneista vastasi myös avoimeen kysymykseen. Uudistukseen yleisellä tasolla tai johonkin sen osaluueeseen oli ottanut kantaa 171 vastaajaa ja lisäksi 36 vastaajaa otti selkeästi kantaa yhteisopetukseen ja sen poistoon. Muut vastaukset koskivat esimerkiksi teoria- tai ajokoetta tai niissä kerrottiin henkilökohtaisia kokemuksia opetuslupaopetuksesta ottamatta kantaa uudistukseen. Osassa vastauksia todettiin, että tietoa ei ole riittävästi, jotta voisi ottaa kantaa.

Opetusuudistukseen kantaa ottaneista vastauksista myönteisiä oli 74 (43 %), kielteisiä 40 % ja neutraaleja tai sekä kielteisiä että myönteisiä kantoja sisältäneitä vastauksia oli 28 (16 %). Tyytyväisyys kohdistui yleisesti opetussuunnitelmaan, sen selkeyteen ja sisältöihin sekä yhteisopetuksen poistoon. Jos yhteisopetusta oli kommentoitu suoraan, sitä pidettiin huonona asiana ja sen poistoa hyvänä asiana. Opetuslupaopettajalle saatettiin kuitenkin ehdottaa jotain lisäopetusta, testiä tai ajokoetta. Opetuslupaopettajan lähisukulaisuusvaatimuksen poisto sai sekä kannatusta että kritiikkiä. Opetuksen pidemmälle kestolle annettiin pelkästään myönteistä palautetta.

Kielteiset kannanotot liittyivät useimmiten opetuksen vaihteistamiseen ja pakollisiin autokoulussa suoritettaviin osioihin. Myös jatkuvia muutoksia kritisoitiin. Osioista kritisoitiin useimmiten harjoitteluvaiheen palautejaksoa tai harjoitteluvaihetta yleisesti, ei niinkään syventävää vaihetta. Rataopetusta ja ammattilaisen osuutta rataopetuksessa pidettiin useammin myönteisenä kuin kielteisenä asiana.

2.1.8 Opetuslupaoppilaat v. 2015

2.1.8.1 Taustatiedot

Vastanneita oppilaita oli 200, mikä oli määränä reilusti alle puolet vastanneista opetuslupaopettajista. Oppilaista 110 oli naisia (56 %) ja miehiä 88 (44 %). Ikä vaihteli 18 vuoden ja 35 vuoden välillä painottuen 18-vuotiaisiin, joita oli 87 % vastanneista. naisten ikä vs. miesten ikä. Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaoppilaisiin, ryhmä on hyvin samanlainen.

Lukio oli tyypillisin koulu sekä naisilla että miehillä (66 % kaikista). Naiset olivat kuitenkin useammin käyneet lukion tai opiskelemassa lukiossa (72 %) kuin miehet (60 %). Verrattuna vuoden 2012 opetuslupaoppilaiden koulutustaustaan, peruskoulun osuus on pienempi, mutta muissa ryhmissä ei ole suuria muutoksia (taulukko 50). Vertailtavuutta heikentää se, että vastaajat saattoivat vastata useampaan vaihtoehtoon samanaikaisesti.

Taulukko 50. Vastaajien koulutustausta vuosina 2012 ja 2015.

	VUOSI 2012 Nainen (n=147) n		VUOSI 2012 Mies (n=126) n		VUOSI 2015 Nainen (n=110)		VUOSI 2015 Mies (n=87)	
Peruskoulu	67	45,6	58	46,0	44	40,0	31	35,6
Lukio	109	74,1	75	59,5	79	71,8	53	60,9
Ammatillinen koulu	38	25,9	53	42,1	35	31,8	34	39,1
Ammattikorkea tai yliopisto	7	4,8	4	3,2	3	2,7	3	3,4

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon. Miesten ryhmässä yhden henkilön koulutustausta oli muu.

Naisista noin puolella ei ollut aikaisempaa ajokorttia, miehistä vastaava osuus oli vain neljännes (taulukko 51). Mopo- tai mopoautokortti oli noin puolella naisista ja lähes 70 %:lla miehistä. Mopokortillisten naisten määrä oli nyt pienempi (52 %) kuin vuonna 2012 (63 %). T-kortti näytti olevan hieman useammalla kuin vuonna 2012. Toisaalta miehillä oli harvemmin nyt A1-kortteja (16 %) kuin v. 2012 (27 %).

Taulukko 51. Opetuslupaoppilaiden aiemmat ajokortit vuonna 2012 ja 2015.

	VUOSI 2012 Nainen (n=147) n %		VUOSI 2012 Mies (n=126) n %		VUOSI 2015 Nainen (n=110) n %		VUOSI 2015 Mies (n=88) n %	
Ei ajokorttia	53	36,1	27	21,4	56	50,9	22	25,0
M	92	62,6	87	69,0	42	38,2	51	58,0
MT	-	-	-	-	13	11,8	10	11,4
T	12	8,2	31	24,6	11	10,0	24	27,3
A1	3	2,0	34	27,0	1	-	15	17,0
A tai jokin muu	1	0,7	4	3,2	-	-		

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

Tyypillisimmin opetus oli aloitettu, kun oppilas oli 17,5–18-vuotias. Verrattuna vuoteen 2012, opetus oli nyt kuitenkin useammin aloitettu jo ennen 17,5 vuoden ikää (taulukko 52). Vuonna 2012 naisoppilaista viidennes oli aloittanut B-ajokorttiopiskelun 17–17,5 vuoden iässä, kun vastaava osuus vuonna 2015 oli kolmannes. Miehistä 26 % vuonna 2012 ja 45 % vuonna 2015 aloitti opiskelun 17–17,5 vuoden iässä.

Taulukko 52. Opetuslupaoppilaiden ikä opetuslupaopetuksen alkaessa.

Ikä B-ajokorttikoulutuksen alkaessa	VUOSI 2012 Nainen		VUOSI 2012 Mies		VUOSI 2015 Nainen		VUOSI 2015 Mies	
	n	%	n	%	n	%	n	%
17-17,5	29	20,4	32	25,8	35	33,6	37	44,6
17,51-18,0	90	63,4	83	66,9	47	45,2	39	47,0
18,01-18,5	16	11,3	6	4,8	11	10,6	3	3,6
18,51-	7	4,9	3	2,4	11	10,6	4	4,8
Yht.	114	100,0	124	100,0	104	100,0	83	100,0

Puuttavia tietoja koulutuksen aloitusiässä v. 2012 naisten ryhmässä 5 ja miesten ryhmässä 2, v. 2015 naisten ryhmässä 6 ja miesten ryhmässä 5.

Oppilaista 66 %:a oli opettanut isä ja 26 %:a äiti. Joku muu oli ollut opettajana 8 %:lla oppilaista. Isien osuus oli vähentynyt, äitien ja muiden kasvanut verrattuna vuoteen 2012. Tuolloin 73 % opettajista oli ollut isiä, 22 % äitejä ja 5 %:ssa opettajana oli ollut joku muu.

Kaikki kyselyn saaneet olivat olleet jo ajokokeessa ja saaneet B-luokan ajokortin. Tältä osin poimintakriteeri oli hieman erilainen vuoden 2012 kyselyyn verrattuna. Tuolloin B-luokan ajokortti oli vain 92 %:lla vastaajista.

Naisvastaajat ilmoittivat opetuksen kestäneen 1 kuukaudesta 21 kuukauteen. Tyypillisin vastaus oli 3 kuukautta. Keskiarvoksi muodostui 6,6 kuukautta. Miesvastaajien vastaukset vaihtelivat 1 ja 14 kuukauden välillä. Tyypillisin aika oli 7 kuukautta. Keskiarvo oli 6,3 kk. Ero miesten ja naisten opetuksen keston välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

Sen sijaan verrattuna vuoden 2012 vastauksiin, havaitaan, että opetuslupaopetus on nyt kestänyt keskimäärin kauemmin. Tuolloin naisilla keskiarvo oli 4,7 kk ja miehillä 4,3 kk. Keston pidentyminen on loogista, koska nyt opetus aloitettiin aikaisemmin, mutta ajokortin saanti-ikä ei kuitenkaan muuttunut.

Opetusluvan voimassaolon kesto (24 kk) vastaajista 74 % piti sopivana, 21 % liian lyhyenä ja 5 % liian pitkänä. Tyytyväisyys opetusluvan pituuteen oli vähentynyt verrattuna vuoteen 2012. Tuolloin 80 % oli ollut tyytyväisiä, 16 % oli pitänyt aikaa liian lyhyenä. Nyt yli viidesosa piti aikaa liian lyhyenä, vaikka opetusluvan pituus oli kasvanut 9 kuukaudesta 24 kuukauteen (pituus mainittiin kysymyksen yhteydessä molemmilla kerroilla).

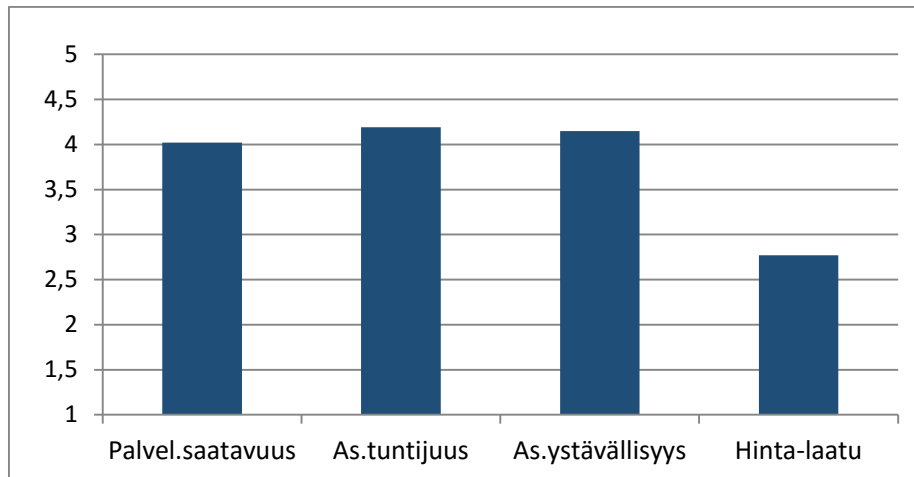
2.1.8.2 Autokoulusta hankitut opetuspalvelut ja tyytyväisyys niihin

Lomakkeella kysyttiin, oliko oppilas suorittanut teoriaopetuksen erillisenä kurssina joko koulussa tai autokoulussa. Vuoden 2012 kyselyssä 2 % oli suorittanut teoriaopetuksen erillisenä kurssina koulussa ja 3 % autokoulussa. Nyt vain kaksi oppi-

lasta ilmoitti suorittaneensa teoriaopetuksen koulussa ja yksi autokoulussa (n. 1 % kaikista).

Ajo-opetukseen oli sen sijaan osallistuttu huomattavasti enemmän. Vuoden 2015 lomakkeella kysyttiin, osallistuiko oppilas perusvaiheessa (ennen lyhytaikaisen ajokortin saantia) autokoulun antamaan ajo-opetukseen. Vuonna 2012 vastaavaa kysymystä ei ollut. Pimeän ja liukkaan opetukseen autokoulussa oli osallistunut 27 % oppilaista ja yksittäisiä ajotunteja autokoulusta oli ottanut 4 % vastaajista.

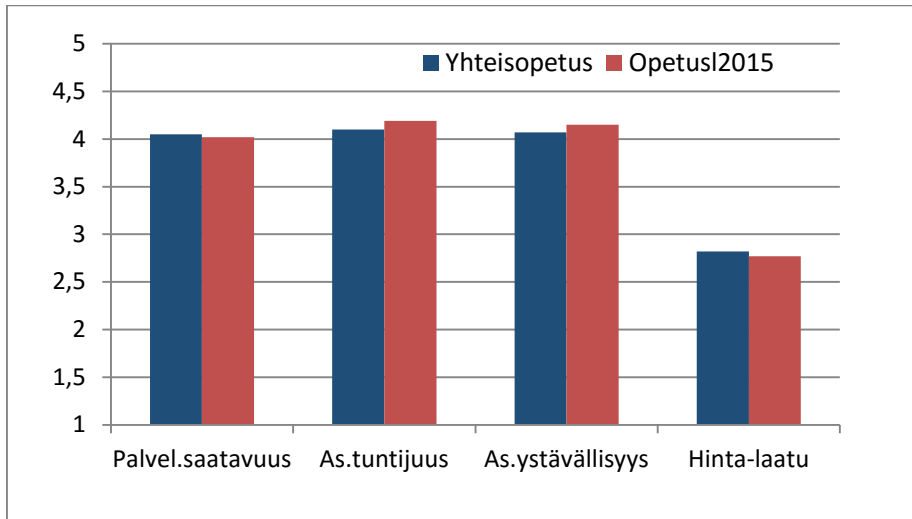
Niiltä, jotka olivat osallistuneet johonkin autokoulun tarjoamaan opetukseen (n=48), kysyttiin, kuinka tyytyväisiä he olivat saamaansa palveluun. Palvelun saatavuuteen oli tyytyväinen tai erittäin tyytyväinen 71 % vastaajista⁹. Autokoulujen asiantuntevuuteen oli 83 % vastaajista tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä. Asiakasystävällisyyteen oli 85 % vastaajista tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä. Vain yksi vastaaja ilmoitti kunkin edellä mainitun asian osalta olleensa erittäin tyytymätön autokoulusta saamaansa palveluun. Sen sijaan palvelun hinta-laatu -suhteeseen oli useampi vastaaja tyytymätön. Tyytymättömien osuus oli 40 % ja tyytyväisten 30 % vastanneista. Tulos näkyy myös arvioiden keskiarvoissa (kuva 83).



Kuva 83. Opetuslupaoppilaiden tyytyväisyys autokoulusta saatuihin palveluihin. Keskiarvot, arviointiasteikko: 1=erittäin tyytymätön, 5= erittäin tyytyväinen.

Verrattuna vuoden 2013 yhteisopetusoppilaiden arvioihin, opetuslupaoppilaiden arvioissa vuodelta 2015 ei ollut juuri eroa (kuva 84).

⁹ Kyselylomakkeella ollut 5-portainen skaala ”Erittäin tyytymätön - - - Erittäin tyytyväinen” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Erittäin tyytymätön, tyytymätön, siltä väliltä, tyytyväinen, erittäin tyytyväinen”



Kuva 84. Yhteisopetusoppilaiden ja opetuslupaoppilaiden tyytyväisyys autokouluista saatuihin palveluihin. Vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=erittäin tyytymätön, 5= erittäin tyytyväinen.

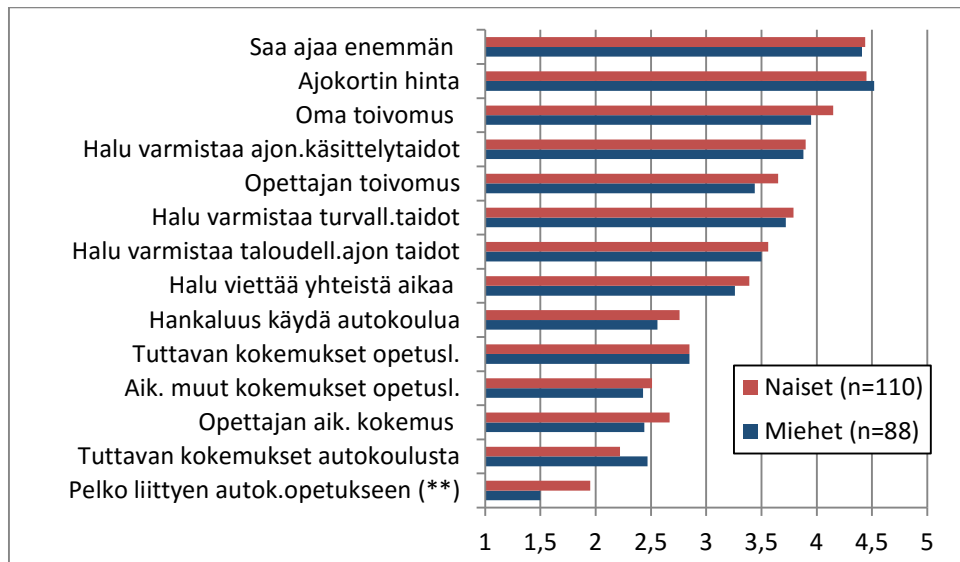
Oppilailta kysyttiin myös, olisiko heidän mielestään ollut hyvä saada valmennusta tai perehdytystä autokoulussa ennen opetuslupaopetuksen alkamista joko itselle tai opettajalle. Suurin osa vastasi, ettei valmennus autokoulussa ole lainkaan tarpeellista, ei itselle (83 %) eikä opettajalle (77 %). Vain noin 3 % katsoi valmennuksen melko tarpeellisenä, eikä kukaan katsonut sitä erittäin tarpeelliseksi.

2.1.8.3 Opetuslupaopetuksen motiivit

Lomakkeella kysyttiin 5-portaisella arviointiasteikolla, kuinka paljon eri asiat olivat vaikuttaneet siihen, että perheessä oli päätetty hankkia B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa. Eniten vaikuttaneet tekijät olivat hinta ja se, että opetusluvalla sai ajaa enemmän (kuva 85). Myös oma toivomus oli ollut tärkeässä roolissa päätöstä tehtäessä. 88 % vastaajista piti hintaa, 86 % ajomäärää ja 74 % omaa toivetta tärkeänä tai erittäin tärkeänä tekijänä. Nämä tekijät olivat tärkeimmät syyt myös vuoden 2012 vastauksissa.

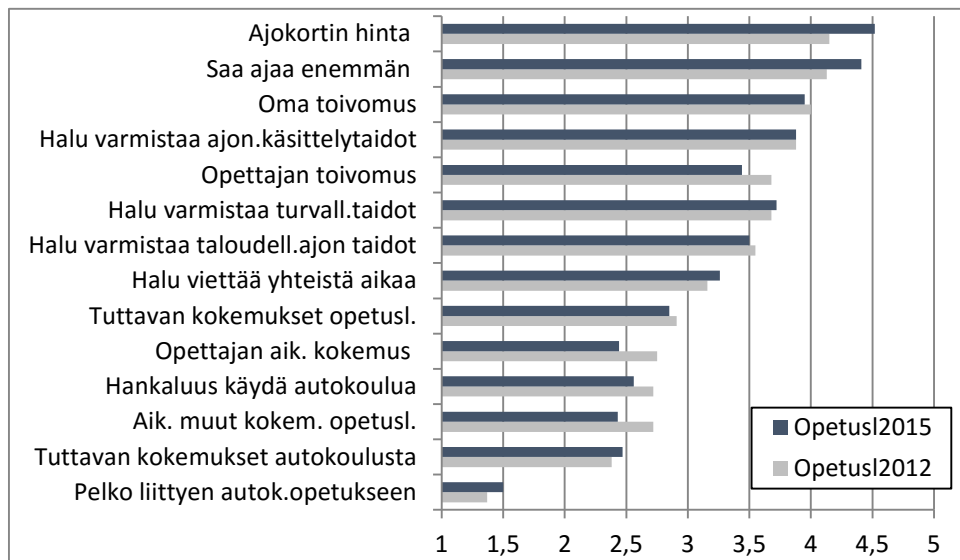
Ennen vuoden 2013 opetusuudistusta opetusluvalla sai aloittaa opetuksen aikaisemmin kuin autokoulussa, mutta uudistuksen myötä ero poistui. Tämän vuoksi myös kysymys opetuksen aikaisemmasta aloituksesta on poistettu vuoden 2015 kyselystä.

Opetuslupaopetuksen valinnan taustatekijät painottuivat hieman eri tavoin naisten ja miesten vastauksissa. Tilastollisesti merkitsevä ero oli vain peloissa liittyen autokouluun.



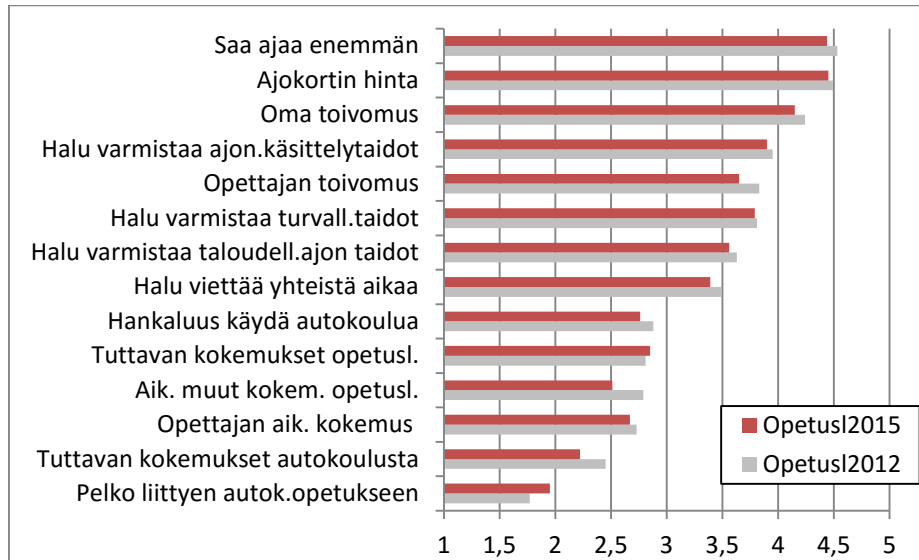
Kuva 85. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen: ”Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

Vuosien 2012 ja 2015 vertailu tehtiin erikseen miehille (kuva 86) ja naisille (kuva 87). Miesten motiivit opetuslupaopetukseen olivat muuttuneet enemmän kuin naisten. Miehet vuonna 2015 arvioivat, että ajokortin hinta ja se, että sai ajaa enemmän kuin autokoulussa, vaikuttivat päätökseen enemmän kuin miehet vuonna 2012. Vähemmän vaikuttaneita asioita vuonna 2015 olivat opettajan aikaisempi kokemus ja muut aikaisemmat kokemukset opetuslupaopetuksesta sekä opettajan toivomus.



Kuva 86. Vuoden 2012 ja 2015 miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen: ”Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

Naiset vuonna 2015 arvioivat, että aikaisemmat kokemukset opetuslupaopetuksesta ja tuttavien kokemukset autokouluopetuksesta merkitsivät vähemmän opetustavan valinnassa kuin naiset vuonna 2012. Muut muutokset olivat pieniä.



Kuva 87. Vuoden 2012 ja 2015 naisopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen: ”Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

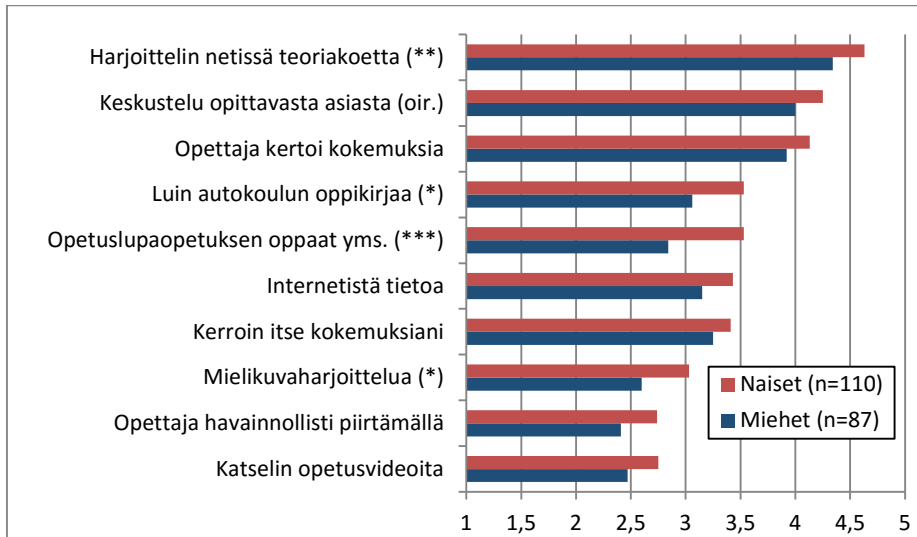
2.1.8.4 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Teoriakokeen harjoittelu Internetissä, keskustelu opetettavasta asiasta sekä opettajan kertomat kokemukset ja esimerkit liikenteestä olivat yleisimmin käytetyt menetelmät teoriaopetuksessa (kuva 88). Ainoastaan kaksi vastaajaa ilmoitti, ettei opetusmenetelmänä ollut käytetty lainkaan keskustelua opetettavasta asiasta. Teoriakoetta oli harjoitellut paljon tai erittäin paljon¹⁰ 92 % vastaajista. Kukaan ei ilmoittanut, ettei ollut harjoitellut koetta lainkaan.

Sen sijaan opetusvideoita, opettavien asioiden havainnollistamista tai mielikuva-harjoittelua ei yleisesti käytetty paljon.

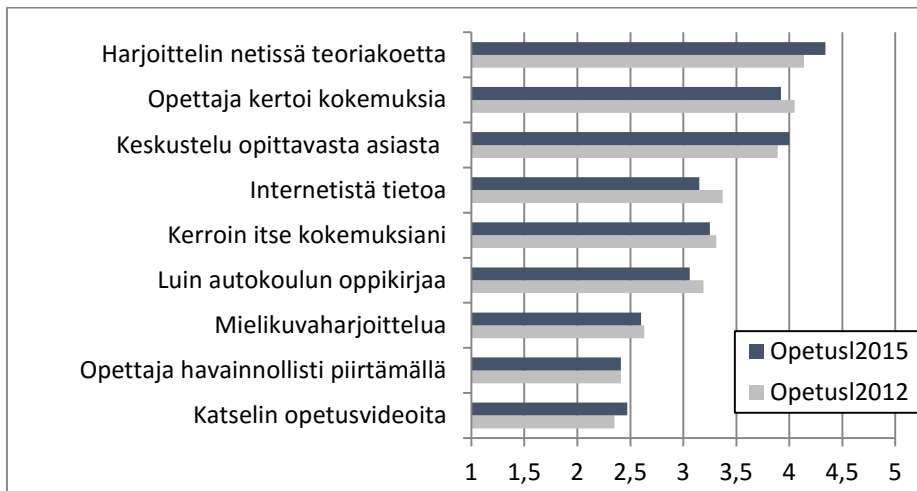
Naiset ja miehet arvioivat käytettyjen opetusmenetelmien määrää hieman eri tavoin. Naiset olivat harjoitelleet koetta internetissä miehiä enemmän, lukeneet myös oppikirjaa ja käyttäneet opetuslupaopetukseen suunniteltuja oppaita tai muuta materiaalia sekä tehneet mielikuvaharjoittelua enemmän kuin miehet. Muutoin sukupuolten välillä ei ollut tilastollisia eroja vastaamisessa. Naiset raportoivat systemaattisesti käyttäneensä eri teoriaopetusmenetelmiä enemmän kuin miehet. Kyseessä voi olla todellinen ero tai vastaamistapaan liittyvä ero.

¹⁰ Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko koskien opetusmenetelmiä ja sisältöjä teoria- ja ajo-opetuksessa ”Ei lainkaan --- Erittäin paljon” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Ei lainkaan, Vähän, Jonkin verran, Paljon, Erittäin paljon.

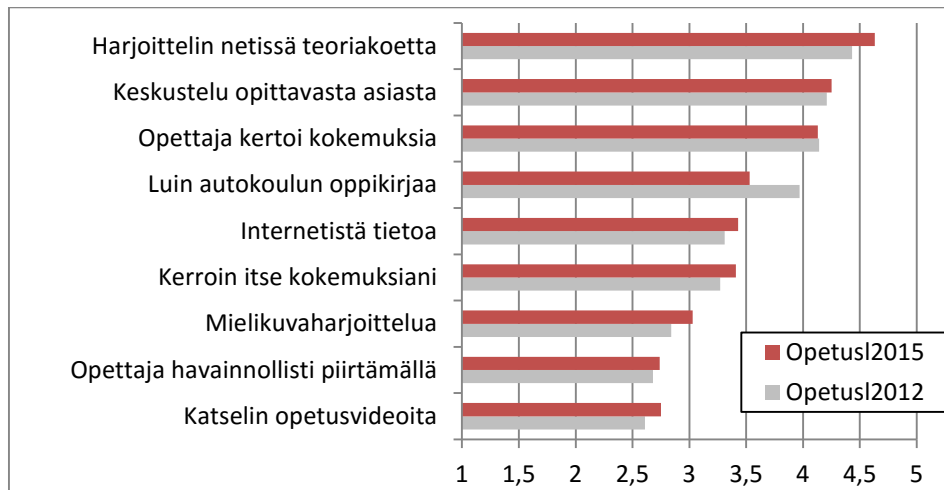


Kuva 88. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

Vuosien 2012 ja 2015 vertailu tehtiin erikseen miehille (kuva 89) ja naisille (kuva 90). Sekä miehet että naiset olivat vuonna 2015 harjoitelleet enemmän teoriakoetta netissä kuin vuonna 2012. Muuta tietoa netistä miehet olivat hakeneet vähemmän vuonna 2015 kuin vuonna 2012. Naisilla autokoulun oppikirjan lukeminen oli vähentynyt vuodesta 2012. Uutena teoriaopetuksen keinona vuoden 2015 opetuslupaoppilaille olivat tulleet opetuslupaopetukseen tarkoitetut oppaat ja materiaalit. Niiden käyttö on voinut vähentää tarvetta muun materiaalin käyttöön.



Kuva 89. Vuosien 2012 ja 2015 miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

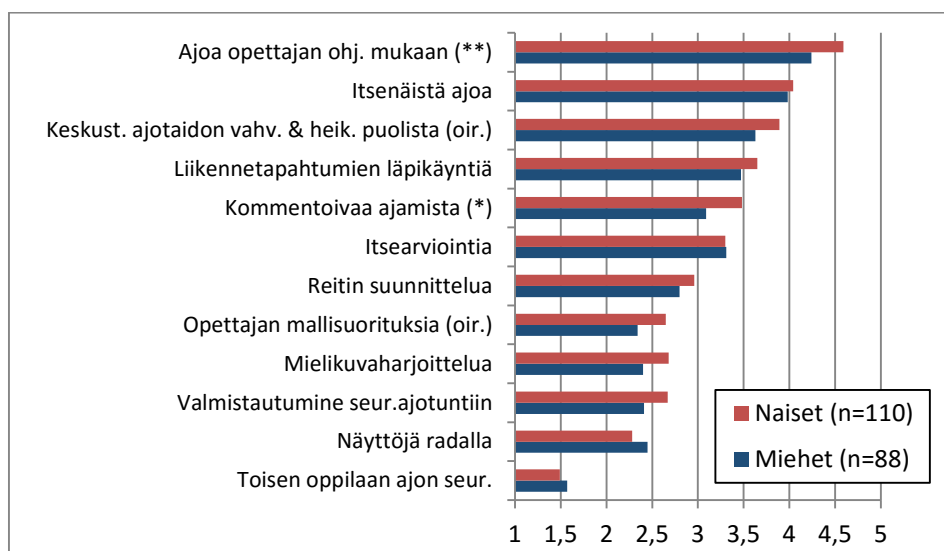


Kuva 90. Vuosien 2012 ja 2015 naisopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon.

2.1.8.5 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Vastaajista 88 %:n mukaan ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan oli paljon tai erittäin paljon¹¹. Itsenäinen ajo opettajan seurattessa vieressä oli myös yleistä. Kolme neljäsosaa oppilaista vastasi, että itsenäistä ajoa oli ollut paljon tai erittäin paljon. Edelleen opetuksessa oli vastaajien mukaan ollut paljon keskustelua ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista ja liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen.

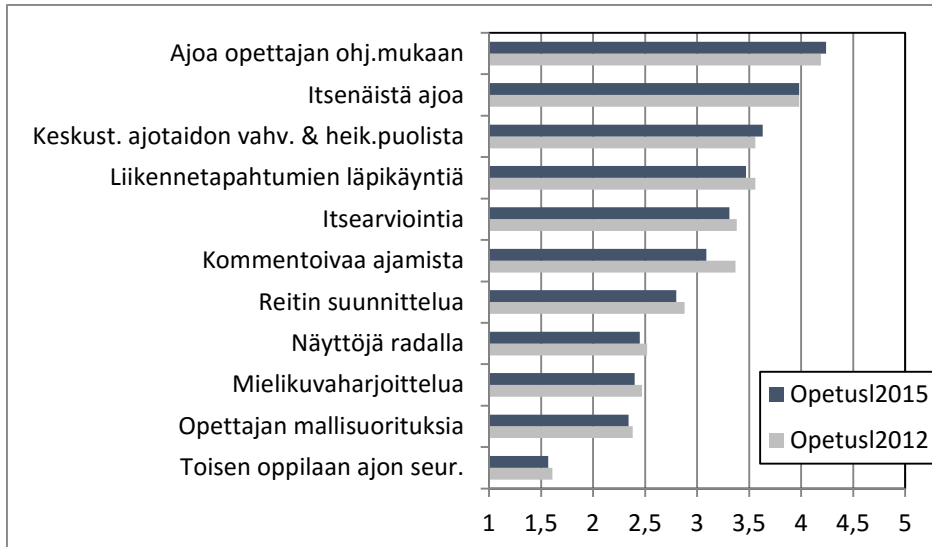
Naisvastaajien arvioissa ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan ja kommentoivaa ajamista oli ollut enemmän kuin miesvastaajien arvioissa (kuva 91). Tilastollisesti oireellisena erona naiset raportoivat enemmän keskustelua ajotaidon heikoista ja vahvoista puolista sekä opettajan mallisuorituksia. Muutoin naisten ja miesten vastaukset eivät eronneet tilastollisesti toisistaan.



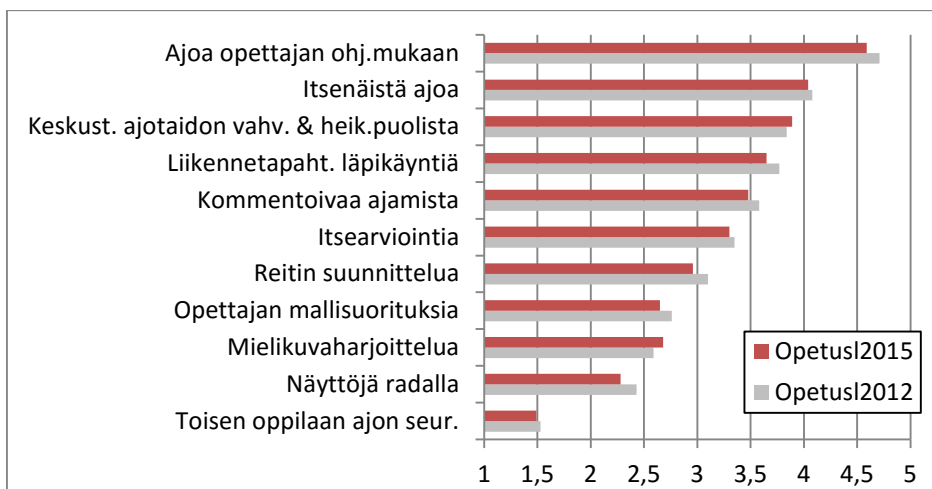
Kuva 91. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Keskiarvojen erojen testaus: **=<.01; *=<.05, oir=<.10.

¹¹ kts. alaviite 5.

Vuosien 2012 ja 2015 ajo-opetusmenetelmien vertailu tehtiin erikseen miehille (kuva 92) ja naisille (kuva 93). Kommentoivan ajamista oli ollut vuoden 2015 miesopetuslupaoppilaiden mielestä vähemmän kuin vuoden 2012 miesopetuslupaoppilaiden. Muut muutokset eivät olleet selkeitä. Naisilla ei ollut selkeitä eroja ajo-opetusmenetelmien käytössä vuosien 2012 ja 2015 välillä.



Kuva 92. Vuosien 2012 ja 2015 miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa oli käytetty eri menetelmiä.



Kuva 93. Vuosien 2012 ja 2015 naisopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa oli käytetty eri menetelmiä.

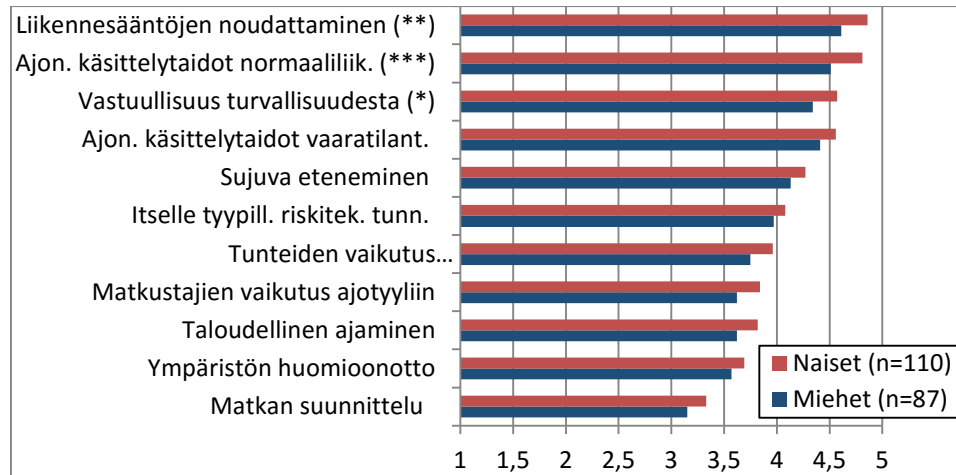
2.1.8.6 Opetuksen painopisteet

Oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä opetuksessa oli pidetty eri opetussisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla *ei lainkaan tärkeä – erittäin tärkeä*.

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä. Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo asteikolla 1-5 oli 4,1. Kaikista tärkeimmät sisällöt vastaajien mielestä olivat kuitenkin liikennesääntöjen noudattaminen, ajoneuvon käsittelytaidot normaali-liikenteessä ja vaaratilanteista selviämiseksi sekä vastuullisuus turvallisuudesta. Vähiten tärkeitä opetussisältöjä olivat oppilaiden mukaan olleet matkan suunnittelu en-

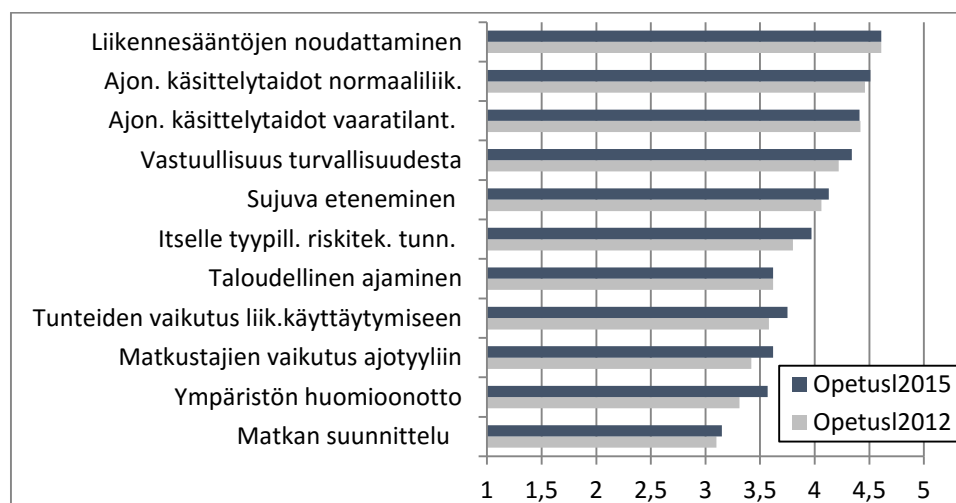
nen matkaan lähtöä ja ympäristön huomioon ottaminen matkapäätösten teossa – jotka kuitenkin nekin saivat keskiarvokseen yli 3 (kuva 94).

Naiset arvioivat systemaattisesti, että opetuksessa oli painotettu kysyttyjä asioita enemmän kuin miehet. Tilastollisesti merkitsevä ero naisten ja miesten vastaamisessa oli kuitenkin vain kolmessa kysytyssä opetussisällössä: liikennesääntöjen noudattaminen, ajoneuvon käsittelytaidot normaaliliikenteessä ja vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta.

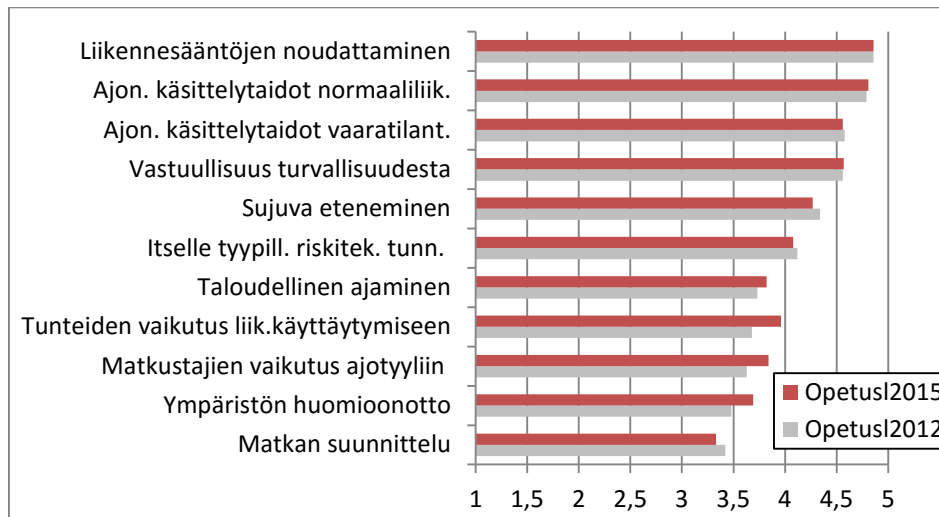


Kuva 94. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Keskiarvojen erojen testaus: ***=<.001, **=<.01; *=<.05.

Vuosien 2012 ja 2015 ajo-opetusmenetelmien vertailu tehtiin erikseen miehille (kuva 95) ja naisille (kuva 96). Sekä miehet että naiset vuonna 2015 arvioivat opetuksessa painotetun enemmän ympäristön huomioonottamista ja matkustajien vaikutusta ajokäyttäytymiseen kuin vuonna 2012. Lisäksi naiset katsoivat opetuksessa painotetun enemmän myös tunteiden vaikutusta ajokäyttäytymiseen. Myös miehillä oli samansuuntainen muutos, mutta pienempi.



Kuva 95. Vuoden 2012 ja 2015 miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeänä, 5=erittäin tärkeänä.



Kuva 96. Vuoden 2012 ja 2015 naisopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeänä, 5=erittäin tärkeänä.

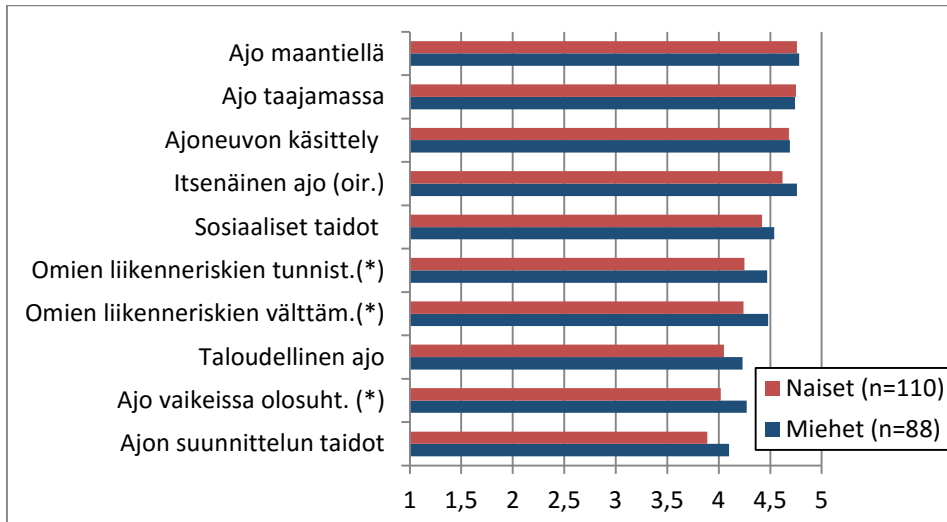
2.1.8.7 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan riittävästi* – *täysin riittävästi*.

Kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä oppilaisista 79 %:n mielestä. 76 % katsoi, että kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen taajamassa, itsenäiseen ajoon 74 %:n mielestä ja ajoneuvon käsittelyyn 72 %:n mielestä. Heikommat valmiudet he olivat mielestään saaneet ajamisen suunnitteluun sekä taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa, mutta näissäkin arviointien keskiarvot ovat noin 4 eli valmiudet ovat jokseenkin riittävät¹².

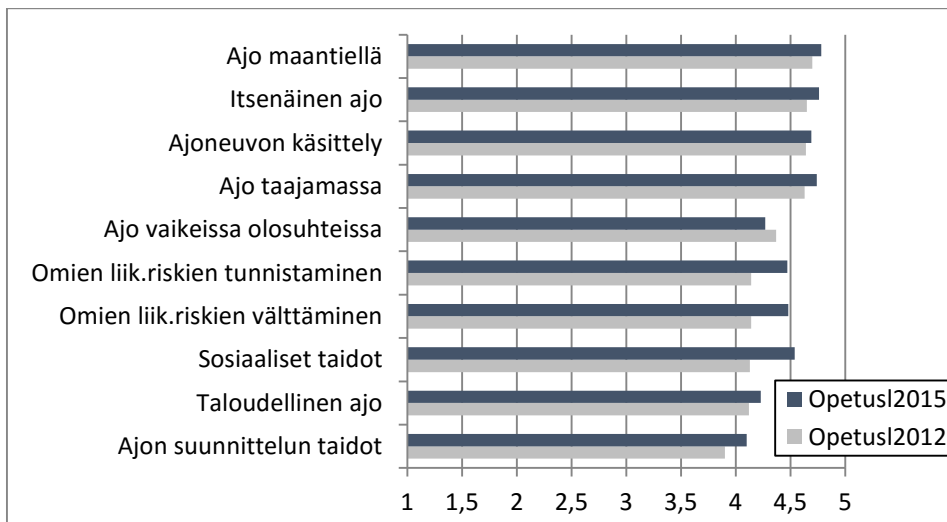
Miehet arvioivat saaneensa enemmän valmiuksia ajamiseen vaikeissa olosuhteissa, omien liikennetietojen tunnistamiseen sekä omien liikennetietojen välttämiseen kuin naiset arvioivat (kuva 97). Lisäksi tilastollisesti oireellisenä erona miehet arvioivat saaneensa enemmän valmiuksia itsenäiseen ajoon.

¹² Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko opetuksen antamista valmiuksista ”Ei lainkaan riittävästi--- Täysin riittävästi” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Ei lainkaan riittävästi, Ei ehkä riittävästi, Siltä väliltä, Jokseenkin riittävästi, Täysin riittävästi.

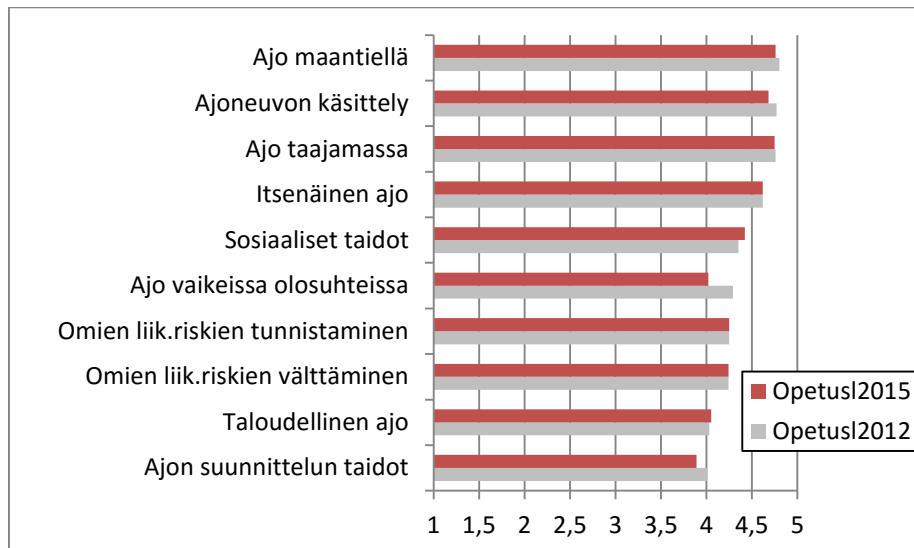


Kuva 97. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden arviot opetuslupaopetuksen antamista valmiuksista. Keskiarvojen erojen testaus: $\ast = < .05$; oir. $= < .10$. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

Vuosien 2012 ja 2015 ajo-opetusmenetelmien vertailu tehtiin erikseen miehille (kuva 98) ja naisille (kuva 99). Miehet arvioivat omat valmiutensa nyt tehdyssä kyselyssä paremmiksi sosiaalisissa taidoissa, liikennetietojen välttämisessä ja tunnistamisessa sekä ajon suunnittelussa kuin vuoden 2012 kyselyssä. Naisten ryhmässä ei ollut tapahtunut muita muutoksia, kuin että nyt tehdyssä kyselyssä naiset arvioivat vaikeissa olosuhteissa ajamisen taitonsa heikommaksi kuin vuonna 2012.



Kuva 98. Vuoden 2012 ja 2015 miesoppilaiden arviot opetuslupaopetuksen antamista valmiuksista. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.



Kuva 99. Vuoden 2012 ja 2015 naisoppilaiden arviot opetuslupaopetuksen antamista valmiuksista. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

2.1.8.8 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin oppilaita arvioimaan, kuinka tärkeää heille on olla tietynlainen kuljettaja. Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan tärkeä – erittäin tärkeä*.

Lomakkeella olleista 15 eri kuljettajaominaisuudesta osa liittyi tekniseen taitavuuteen (taitava ajoneuvon käsittelijä), osa varovaisuuteen (varot kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (noudatat liikennesääntöjä), osa ns. ylimääräisiin motiiveihin (herätät muiden ihailua) ja osa ekologiseen ajamiseen (valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Väittämistä muodostettiin 4 summamuuttujaa vastaavasti kuin vuoden 2012 tulosten tarkastelussa.

Varovainen kuljettaja (Cronbach alpha .78) koostui 5 ominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- noudatat liikennesääntöjä (.64)
- viestität selkeästi muille aikomuksistasi (.51)
- varot kevyttä liikennettä (.56)
- tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta (.52)
- pyrit välttämään vaaratilanteita (.58)

Taitava ajoneuvon käsittelijä (Cronbach alpha .72) koostui neljästä ominaisuudesta:

- toimit taitavasti vaaratilanteissa (.52)
- olet taitava ajoneuvon käsittelijä (.43)
- etenet sujuvasti liikenteessä (.48)
- pärjääät kelissä kuin kelissä (.58)

Summamuuttujaan ekologinen kuljettaja (Cronbach alpha .72) tuli kolme ominaisuutta:

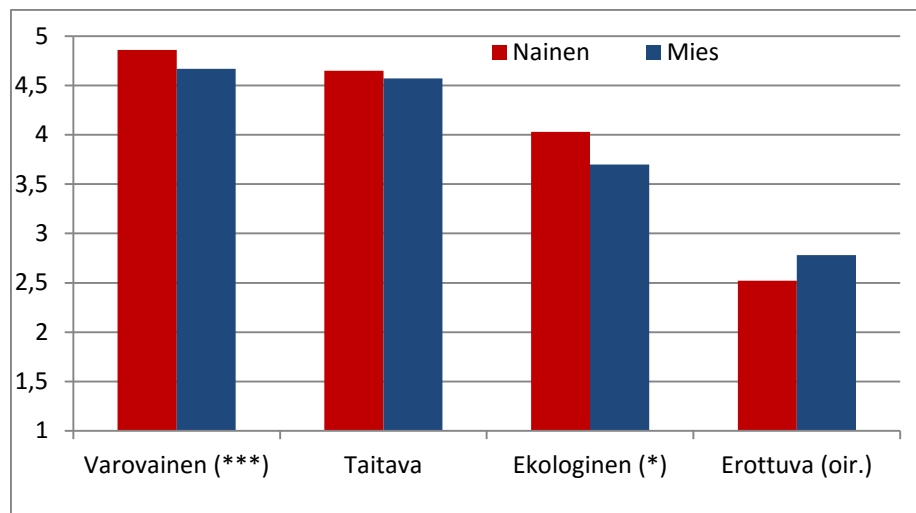
- ajat taloudellisesti (.59)
- hillitset tunteesi liikenteessä (.43)

- valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.59)

Neljänteen summamuuttujan, *erottuva kuljettaja* (Cronbach alpha .60) jäi kaksi selvästi koko mittarista erottuvaa ominaisuutta:

- kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.43) ja
- herätät muiden ihailua (.43)

Kaikki vastaajat arvottivat erittäin korkealle varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyviä ominaisuuksia (kuva). Myös ekologiseen ajamiseen liittyvät ominaisuudet koettiin tärkeiksi. Sen sijaan erottuvuutta ei pidetty tärkeänä ominaisuutena. Miehet ja naiset vastasivat väittämiin eri tavoin (kuva 100). Naiset halusivat olla enemmän varovaisia ja ekologisempia kuljettajia kuin miehet. miehille taas erottuvuus oli tärkeämpää kuin naisille (oireellinen ero).



Kuva 100. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää heille on, että he kuljettajana ... Väittämistä muodostettu neljä summamuuttujaa. Naisten ja miesvastaajien keskiarvojen eron tilastollinen testaus: ***= $<.001$, *= $<.05$, oir.= $<.10$.

2.1.9 Tutkinnon vastaanottajat

2.1.9.1 Taustatiedot

Kyselyyn vastasi yhteensä 111 tutkinnon vastaanottajaa, 93 (84 %) miestä ja 18 (16 %) naista. Miesvastaajien keskimääräinen ikä oli 54,9 vuotta (ikäjakauma 34–73 vuotta) ja naisvastaajien 46,9 vuotta (ikäjakauma 33–62 vuotta).

Vastaajien peruskoulutus (yksi vastaaja ei ilmoittanut) jakautui lähes tasan kansa- tai peruskoulun (29 %), keskikoulun (36 %) ja lukion (35 %) välillä. Naisista puolet (10 vastaajaa, 56 %) oli suorittanut lukion, ja miehistä joka kolmas (28 vastaajaa, 30 %). Ammatilliselta koulutukseltaan 67 (50 miestä ja 17 naista, yhteensä 60 %) oli liikenneopettajia, ja 37 (kaikki miehiä, 33 %) autoteknikoita tai -insinöörejä. Lisäksi 7 vastaajalla (6 miestä ja 1 nainen, yhteensä 6 %) oli molemmat koulutukset.

Tutkinnon vastaanottajina vastaajat olivat toimineet keskimäärin 14,6 vuotta (vaihteluväli 1–47 vuotta). Miehet olivat työskennelleet tutkinnon vastaanottajina keski-

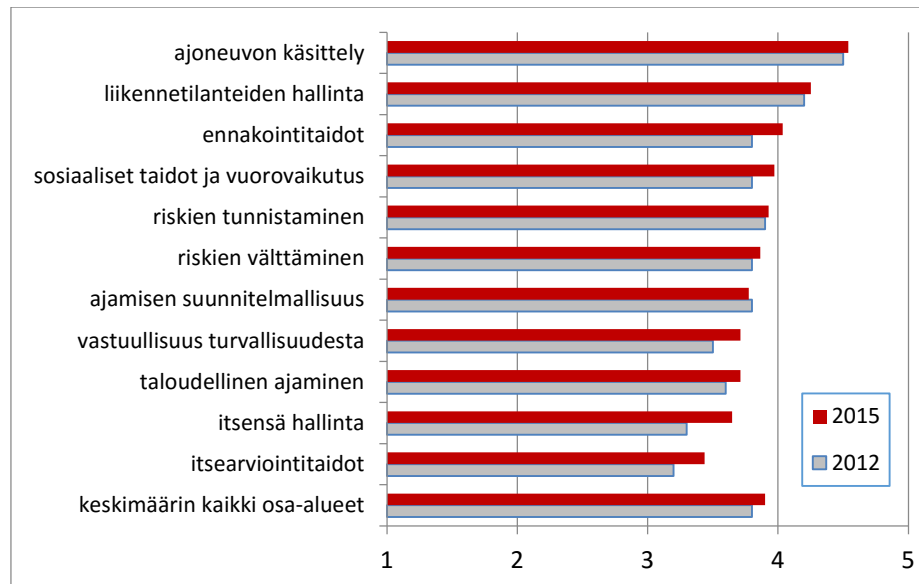
määrin kauemmin kuin naiset ($t=-6.58$, $df=70.3$, $p<.001$). Miehillä työkokemusta ammatissa oli kuitenkin keskimäärin 15,8 vuotta, mutta naisilla ainoastaan keskimäärin 6,0 vuotta.

Vastaajista 75 (68 %) ilmoitti toimivansa kokoaikaisena tutkinnon vastaanottajana ja 35 (32 %) osa-aikaisena ($n=110$). liikenneopettajataustaisista vastaajista selvä enemmistö (60 vastaajaa, 90 %) toimi kokoaikaisesti, kun autoteknikko- tai autoteknisiööri-taustaisista niin teki vain joka kolmas (11 vastaajaa, 30 %). Molempien koulutuksien omaavista 4 vastaajaa (57 %) ilmoitti toimivansa kokopäiväisenä. Kokoaikaisena toimivat olivat keskimäärin 52-vuotiaita ja osa-aikaiset keskimäärin 58-vuotiaita ($df=105$, $t=-3,515$, $p<.01$). Kokoaikaisena toimivat olivat myös olleet alalla selvästi lyhyemmän aikaa (keskimäärin 10,6 vuotta) kuin osa-aikaiset (keskimäärin 21,4 vuotta) Tämänkin ero oli merkitsevä ($df=108$, $t=-5,66$, $p<.001$).

2.1.9.2 Mahdollisuudet ajotaidon eri osa-alueiden arviointiin ajokokeessa

Tutkinnon vastaanottajia pyydettiin arvioimaan omia mahdollisuuksiaan ajokokeessa arvioida kokelaisten ajotaidon eri osa-alueita (5-portainen asteikko: erittäin huonot mahdollisuudet – erittäin hyvät mahdollisuudet). Tyypillisimmin vastaajat arvioivat itsellään olevan hyvät mahdollisuudet arvioida esitettyjä asioita. Parhaimmat mahdollisuudet olivat arvioida ajoneuvon käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa, mutta myös kokelaan taitoja ennakoita tilanteita sekä hänen sosiaalisia taitoja ja vuorovaikutusta liikenteessä (kuva 101). Vuonna 2012 annetut arviot olivat samansuuntaiset, joskin kautta linjan hieman alhaisemmalla tasolla.

Heikoimmat mahdollisuudet tutkinnon vastaanottajat kokivat olevan oppilaan itsensä hallinnan tai itsearviointitaitojen arvioinnissa. Arviointimahdollisuudet koettiin kuitenkin jonkin verran paremmiksi kuin vuonna 2012.



Kuva 101. Tutkinnon vastaanottajien keskimääräiset arviot mahdollisuuksista arvioida ajotaidon eri osa-alueita. Asteikko: 1=erittäin huonot, 5=erittäin hyvät.

Arvioitavia ajamisen osa-alueita oli 11, mistä seuraa, että numeerisesti arvioituna asteikolla 1–5, matalin kokonaisarvio omista mahdollisuuksista oli 11 (mahdollisuudet ovat erittäin huonot kaikilla osa-alueilla) ja korkein 55 (mahdollisuudet ovat erittäin hyvät kaikilla osa-alueilla). Näin tarkasteltuna ilmeni, että vain yksi vastaaja arvioi omat mahdollisuutensa erittäin (1) tai melko (2) huonoiksi kaikilla esitetyillä osa-alueilla. Vastaavasti arvioi 51 vastaajaa (47 %) mahdollisuutensa melko (4) tai erittäin (5) hyväksi kaikilla osa-alueilla.

Toisessa kysymyksessä tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin, missä omaan työhön liittyvässä asiassa he kaipaisivat tukea tai mistä he kaipaisivat lisää tietoa. Vastauksissa korostui erityisesti arviointimääräykset, muu ohjeistus sekä ajankäyttö. Erityisenä ongelmana nostettiin esiin vuorovaikutus kokelaan kanssa.

Esimerkkejä vastauksista:

Koska muutokset tuntuvat tällä hetkellä olevan enemmän sääntö kuin poikkeus, niin näiden muutosten ennakkotiedot pitäisi olla meillä tiedossa huomattavasti nykyistä aiemmin. Tällä hetkellä tieto pitää "kaivaa" ja resurssit tähän toimintaan ovat työajan puitteissa erittäin rajalliset.

Osassa ajotutkintotapauksia "tutvo" arvioi, että valmiudet itsenäisesti kuljettajana toimimiseen eivät ole riittävät. Ajokokeen arvioinnin määräyksissä ei ole välttämättä "oikeuskäsittelyä" kestävä kriteeriä hylkäykseen. Mitä tekisin näissä tapauksissa?

Aikaisemman opetuksen (esim. ulkomailla saadun opetuksen) hyväksi lukemiseen lisää ohjeita. Selkeys tiedotteisiin. Tulokkaiden varat minimiin, jotta tasapuolisuus varmistetaan.

Aikaa enemmän / oppilas, päätöksen tekoon ehkä lisää huomiota koulutuksissa.

Aikaa kokeisiin, varsinkin palautteen antamiseen opetuslupaoppilaille/-opettajille.

Vuorovaikutukseen asiakkaiden kanssa....

Sosiaaliseen ristiriitaan oppilas/tutvo.

Olisi tärkeää keskustella ja käydä esim. tilanteita läpi kollegoiden kanssa. Myös ajankäyttö pitäisi olla riittävä ajokoetta otettaessa. Palautteen antaminen / muu sosiaalinen työ. Maahanmuuttajat ja vanhemmat henkilöt (pol. määr.) vievät aikaa ja hyvän palvelun antaminen vie enemmän kuin ajokoe määräyksen mukainen....

2.1.9.3 Käsitykset kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-alueita sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen (ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi). Kaikkien arvioiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 2,9. Kuljettajaopetuksen katsottiin siten antavan oppilaille vain keskinkertaiset, kenties jopa riittämättömät valmiudet useimmilla liikenteen osa-alueilla (kuva 102). Ainoa osa-alue, joka arvioitiin selvästi yli keskiarvon, oli ajaminen taajamassa, missä 9 % vastaajista katsoi, että oppilaat saavat *täysin riittävät* valmiudet.

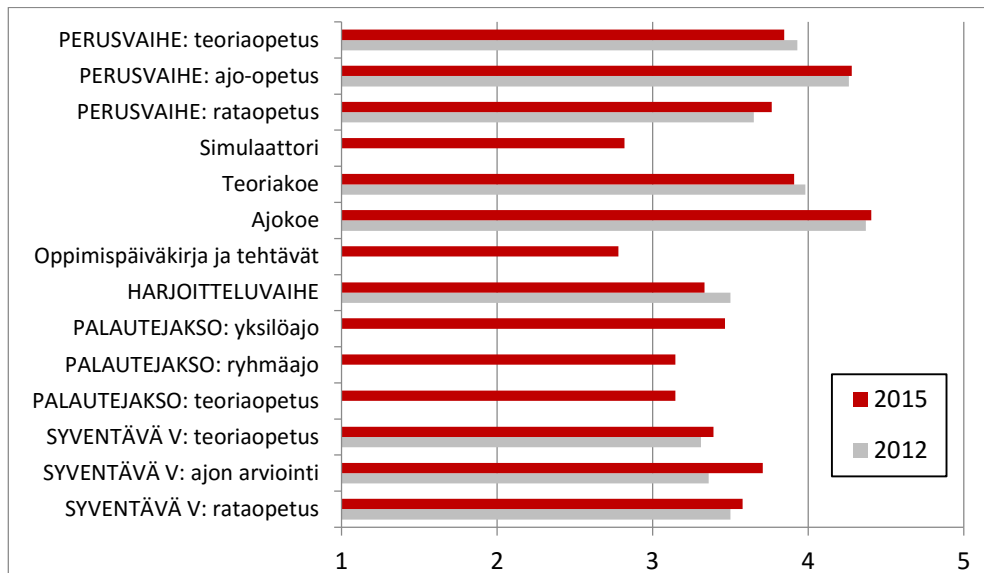
Arviot ajamisen eri osa-alueiden suhteen olivat lähes täysin samat kuin vuonna 2012. Kaikkien arvioiden keskiarvo oli silloinkin 2,9.



Kuva 102. Tutkinnon vastaanottajien keskimääräiset arviot siitä, missä määrin kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi.

Arviot siitä, kuinka hyödyllisiä kuljettajaopetusjärjestelmän eri osiot ovat turvallisesti kuljettajaksi oppimisen kannalta, asettuivat niin ikään 5-portaisen arviointiasteikon keskivaiheille. Perusvaihe, erityisesti ajo-opetus, nousi tutkinnon vastaanottajia itseään koskevien osioiden eli teoriakokeen ja ajokokeen rinnalla järjestelmäkonaisuuden hyödyllisimmiksi osioiksi (kuva 103).

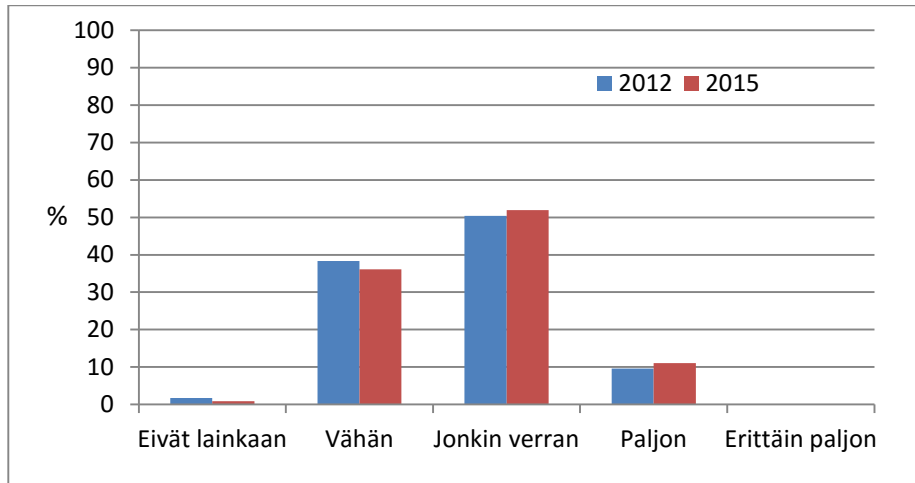
Erot vuoteen 2012 eivät olleet suuria. Vuoden 2012 välivaihe nähtiin jonkin verran hyödyllisempänä kuin vuoden 2015 harjoitteluvaihe, ja vastaavasti vuoden 2015 syventävän vaiheen ajon arviointi hyödyllisempänä kuin vuoden 2012 II-vaiheen ajon arviointi.



Kuva 103. Tutkinnon vastaanottajien arvioiden keskiarvot vuonna 2012 ja 2015 kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen.

2.1.9.4 Oppilaiden tunne siitä, että ovat vielä harjoittelijoita

Selvä enemmistö (89 %) tutkinnon vastaajista katsoi että oppilaat tuntevat korkeintaan jonkin verran olevansa vielä harjoittelijoita väliaikaisen ajo-oikeuden saatuaan harjoitteluvaiheessa (kuva 104). Niiden osuus, jotka katsoivat, että oppilaat tuntevat itsensä jonkin verran tai paljon harjoittelijoiksi oli 63 %, kun vuonna 2012 se oli 60 %.

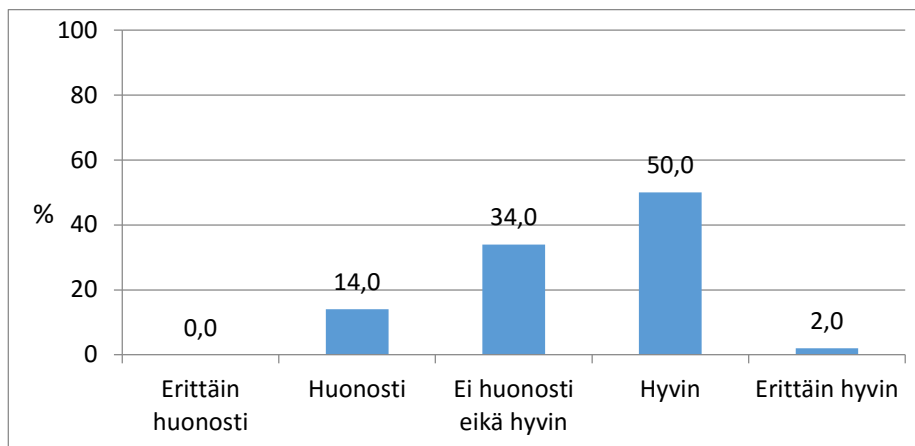


Kuva 104. Tutkinnon vastaanottajien arviot siitä, missä määrin oppilaat tunsivat itsensä harjoittelijoiksi harjoitteluvaiheessa, vuodet 2012 (n=115) ja 2015 (n=108).

2.1.9.5 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittarina

Tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe vastaavat (mittaavat) kuljettajaopetuksen sisältöjä. Teoriakokeen osalta vastaajien (n=111) lievä enemmistö (57 vastaajaa, 52 %) arvioi teoriakokeen vastaavan sisältöihin hyvin tai erittäin hyvin, ja 16 (14 %) puolestaan katsoi teoriakokeen vastaavan sisältöihin huonosti (kuva 105).

Vuonna 2012 hieman useampi vastaaja (57 %) katsoi teoriakokeen mittaavan hyvin tai erittäin hyvin kuljettajaopetuksen sisältöjä. Huonona mittarina sitä piti 15 % vastaajista vuonna 2012.

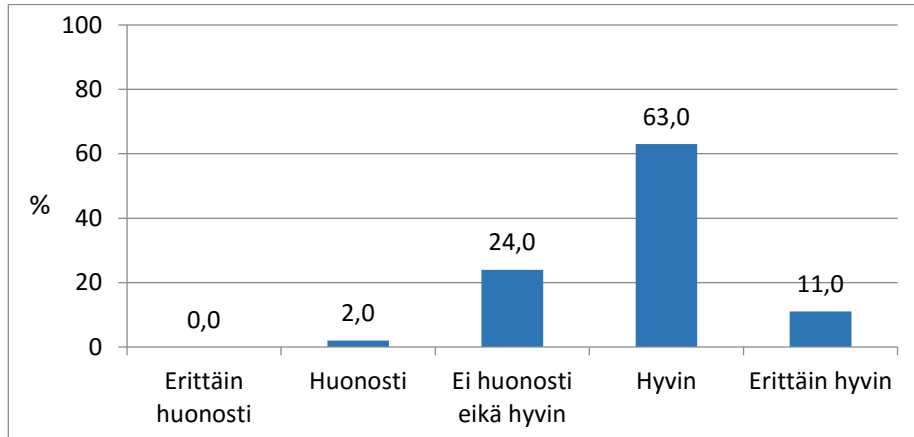


Kuva 105. Arvio siitä, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoriakoe vastaa kuljettajaopetuksen sisältöjä (n=111).

Ajokokeen katsottiin mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä selkeästi paremmin kuin teoriakokeen. Kolme vastaajaa (n=110) neljästä (82 vastaajaa, 74 %) katsoi, et-

tä ajokoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä vähintäänkin hyvin. Vain 2 vastaajaa (2 %) katsoi ajokokeen olevan huono mittari (kuva 106).

Vuonna 2012 katsoi hieman useampi eli 84 % vastaajista, että ajokoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä hyvin tai erittäin hyvin. Myös silloin oli 2 % vastaajista sitä mieltä, että ajokoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä huonosti.



Kuva 106. Arvio siitä, miten hyvin kuljettajantutkinnon ajokoe vastaa kuljettajaopetuksen sisältöjä (n=110).

2.1.9.6 Eri kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin arvioimaan niiden tärkeysastetta 5-portaisella asteikolla (*ei lainkaan tärkeä — erittäin tärkeä*). Kaikkia väittämiä pidettiin keskimäärin tärkeänä ja väittämien yhteenlaskettu keskiarvo olikin 4,1 (kuva 107). Kevyen liikenteen varominen, vastuun tunteminen omasta ja muiden turvallisuudesta, liikennesääntöjen noudattaminen, vaaratilanteiden välttäminen, selkeä viestintä sekä tunteiden hillintä erottuivat selvästi muista ominaisuuksista tärkeämmiksi. Kyky ajaa taloudellisesti arvioitiin puolestaan vähiten tärkeäksi ominaisuudeksi. Kuvassa on vertailun vuoksi myös vuoden 2012 arviot, jotka olivat lähes identtiset.

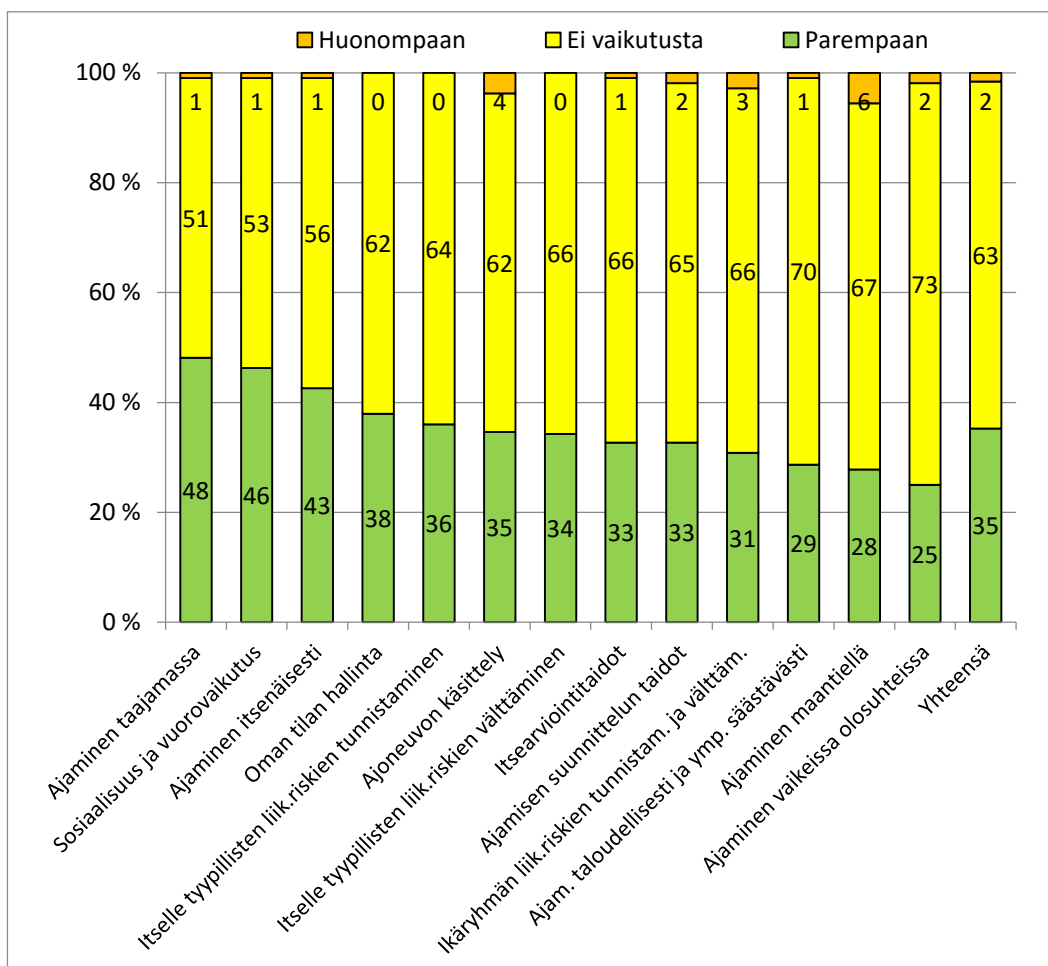


Kuva 107. Keskimääräiset arviot eri kuljettajaominaisuuksien tärkeydestä. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

2.1.9.7 Vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistuksen vaikutukset oppilaiden valmiuksiin

Tutkinnon vastaanottajat arvioivat, onko 19.1.2013 voimaan astuneen kuljettajaopetusuudistuksen vaikutukset oppilaiden valmiuksiin toimia kuljettajana olleet huonompaan vai parempaan suuntaan, vai onko uudistus jäänyt ilman vaikutusta.

Yli puolet vastaajista katsoi kaikkien esitettyjen osa-alueiden kohdalla, ettei uudistuksella ollut vaikutusta. Hieman yli kolmannes vastaajista (keskimäärin 35 %) arvioi kuitenkin uudistuksen olleen parempaan suuntaan, ja keskimäärin alle 2 % huonompaan (kuva 108).



Kuva 108. Tutkinnon vastaanottajien arviot vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistuksen vaikutuksista oppilaiden valmiuksiin toimia kuljettajana.

2.1.9.8 Yhteisopetusmallin vaikutus opetuslupaoppilaiden valmiuksiin ja toimintaan

Tutkinnon vastaanottajista 78 (74 %) arvio, että opetuslupaopetukseen 19.1.2013 liitettyllä yhteisopetusmallilla oli vaikutusta opetuslupaoppilaiden valmiuksiin. Vastaa- vasti 28 vastaajaa (26 %) katsoi, että sillä ei ollut vaikutusta.

Kysymykseen myöntävästi vastanneista 69 selvensi vielä avoimella vastauksella, minkälainen tämä vaikutus on heidän mielestään ollut. Vastauksista useat olivat hyvin seikkaperäisiä, ja osa alla olevista esimerkeistä on sen takia lyhennetty.

Yhteisopetuksen vaikutus näkyi erityisesti opetusjäljessä, joka nähtiin aikaisempaa ammattimaisempana. Esimerkiksi ajamisen perusteet olivat entistä paremmin hallinnassa. Opetuksen katsottiin olleen yhteisopetuksen ansiosta tavoitteellisempaa ja fokusoineen paremmin "oikeisiin" asioihin:

Yhteisopetusmallissa opetuslupaopettajat saivat hyviä autokoulusta mihin asioihin kannattaa opetuksessa kiinnittää erityistä huomiota ja millä alueilla on hyvä harjoitella mitäkin opetuksen osa-alueita.

Opetuksella oli selvemmat tavoitteet (ei pelkkää ajelua mummolaan tai kauppaan) Parempi tuntemus liikennesäännöistä.

Selkeät puutteet tiedoissa ja taidoissa vähenivät.

Ajamisen perusteiden ymmärrys parani ja todella heikot suoritukset vähenivät.

Kaikki [edellä mainitut] parempaan suuntaan vaikuttaneet valmiudet koskevat eritoten opetuslupaopetusta.

Opetuslupaoppilaat olivat selkeästi valmiimpia kuljettajia ensimmäiseen tutkintoon tullessaan.

Oppilaat vaikuttivat myös aikaisempaa valmiimmilta tullessaan kuljettajantutkintoon. Sen katsottiin myös kaventaneen oppilaiden välistä hajontaa tiedoissa ja taidoissa. Samalla todettiin, että yhteisopetuksen poiston jälkeen on taso alkanut jälleen laskea:

Kaikkein heikoimmat oppilaat "hävisivät". Eli yhteisopetuksessa oppilaat ja heidän opettajat saivat paljon tietoa liikenteestä ja koemenestys parani paljon. Kun systeemi romutettiin, niin tosi heikkoja suorituksia on tullut lisää....

Kavensi tutkintoon tulevien hajontaa. Pärjättiin paremmin.

Olivat valmiimpia ajokokeeseen. Jäi "turhat" hylkäykset pois. Yhteisopetuksen poistuttua nousi ensimmäisen ajokokeen hylkäykset todella paljon!.

Kuljettajantutkinnoissa opetuslupaoppilaiden hylkäykset ensimmäisessä ajokokeessa vähenivät yli puolella, yhteisopetuksen ohjaava vaikutus oli välitön ja selvästi havaittava....

Opetuslupaoppilaiden osaamisen taso parantui merkittävästi yhteisopetuksen jälkeen ajokokeessa! Sen poistuttua, taso on palautunut takaisin todella vaihtelevaksi ellei jopa huonommaksi!

Yhteisopetusmallin mukaisen opetuksen saaneet oppilaat olivat selvästi valmiimpia itsenäiseen ajamiseen kuin aikaisemmin opetuslupamallilla opetuksen saaneet. He olivat jopa parempia kuin perinteinen autokoulujen oppilas, eli molempien opetustapojen hyvät puolet tulivat oppilaissa esiin....

Erityisenä seikkana vastauksissa korostui yhteisopetuksessa olleiden oppilaiden parantunut havainnointi sekä riskitietoisuus:

Karkeasti voi sanoa, että kaikki valmiudet paranivat. Tämä näkyi tilannenopeuksissa, taloudellisessa ajossa, ennakkoinnissa, sääntöjen tuntemisessa (mm. kaista-ajo).

Turvalliseen ajamiseen liittyvät asiat oli ajo-oikeudenhakijoille selvempiä (esim. kevyen liikenteen huomiointi).

Havainnointi sekä riskien tunnistaminen saivat tuulta siipiensä alle, mutta yhteisopetusmallin peruuttaminen/purkaminen palauttivat opetuslupalaiset takaisin puutteelliselle tasolle....harmittaa.

Oppilaat olivat omaksuneet paremmin esimerkiksi suhteen kevyeen liikenteeseen ja tilannenopeudet olivat paremmin kohdallaan.

Paransi tietoutta oikeista havainnointitavoista. Varmistukset!! Kevyt liikenne, kaistanvaihdot.

Havaintojen teko parani mm. kevyenliikenteen sekä kaistanvaihtojen osalta. Kytkin alhaalla ajaminen väheni jonkin verran joka osaltaan vaikutti lähestymisnopeuksiin ja sen myötä ennakoitavuuteen sekä ennakkointiin.

2.1.9.9 Yhteisopetusmallin vaikutus opetuslupaopettajien toimintaan

Enemmistö tutkinnon vastaanottajista (82 vastaajaa, 77 %, n=107) arvioi yhteisopetusmallilla olleen vaikutusta myös opetuslupaopettajien toimintaan. Vastaavasti 25 vastaajaa (24 %) katsoi, että sillä ei ollut vaikutusta.

Kysymykseen myöntävästi vastanneista 71 selvensi avoimella vastauksella, minkälainen tämä vaikutus oli. Vastauksissa korostuivat paljolti samat asiat kuin edellä oppilaiden kohdalla, mutta hieman eri näkökulmasta. Kuten opetuslupaoppilaiden, myös heidän opettajiensa valmiuksien katsottiin parantuneen yhteisopetuksen myötä, samoin vastuullisuuden:

He olivat valmiimpia opettamaan oppilasta, asenne vaikutti opettamiseen positiivisesti. Epätietoisuus opetettavasta väheni.
Selkeät puutteet tiedoissa ja taidoissa vähenivät.
Opettajilla oli selkeästi paremmat valmiudet opetukseen ja esimerkiksi ennakkointia opetettiin huomattavasti paremmin....
Opetuslupaopettajat innostuivat opettamisesta, opetus ei ollut vain pelkästään ajelua ympäriinsä.
Paransi valmiuksia. Eivät lähteneet soitellen "sotaan".
Tiedostivat paremmin mihin ovat ryhtymässä kuin aloittavat opetuslupaopettajina.
Opettajilla oli selkeästi parempi kokonaisnäkemys siitä, mitä asioita opetuksessa tulisi käydä läpi.

Vastauksissa korostui myös yhteisopetuksen vaikutus opetuksen sisältöihin, ja samalla korostettiin opetuslupaopettajan oman motivaation merkitystä:

Huomasivat korjata vääriä totuttuja tapoja....
Opettajan ja oppilaan saama yhteisopetus oli turvallinen tapa aloittaa ajo-opetus. Taitava ja kokenut liikenneopettaja pystyi heti alussa osoittamaan tyypillisiä rutiinin ja kokemuksen tuomia "harmaita alueita", joiden välittyminen oppilaalle saatiin vältettyä.
Asenteet opettaa turvallisuutta ja vastuullisuutta lisäänty. Kyselin useilta opettajilta asiasta ja kaikki olivat sitä mieltä, että se "sivistä" heitä paljon ja tavallaan avasi heille ihan uuden näkökuvan turvalliseen liikkumiseen. Tämä näkyi selkeästi koemenestyksessä.
Opettajallekin tuli ahaa-elämystä kuinka opettaa.
Oikealla asenteella tulevat opetuslupaopettajat saivat vinkkejä opetuksen toteuttamiseen.
Osa opettajista oli kokenut asian myönteisesti ja opettajavalmiudet olivat selkeästi paremmat.
Osa taas purnasi "rahastuksesta" kuten tapana on.
Kaikki halukkaat eivät viitsineet ryhtyä opettajaksi kun vaatimuksia lisättiin.

2.1.9.10 Yleisiä arvioita 19.1.2013 voimaan tulleesta kuljettajaopetusuudistuksesta

Tutkimuksen vastaanottajien kyselyn viimeisessä kysymyksessä pyydettiin mielipiteitä kuljettajaopetusuudistuksesta kokonaisuutena. Erityisesti pyydettiin palautetta sisällöistä ja menetelmistä, yhteisopetuksesta sekä uudistuksen toteutuksesta.

Kysymykseen tuli yhteensä 59 vastausta. Vaikka asiasta oli oma kysymyksensä, tässäkin 47 vastaajaa käsitteli tavalla tai toisella yhteisopetusmallia. Näissä kolmessa yhteisopetusmallin poistoa pidettiin hyvänä asiana, mutta mielipidettä ei perusteltu. Muiden vastaajien kannanotoissa yhteisopetus nähtiin pääosin toimivana mallina, ja erityisesti harmiteltiin, että siitä luovuttiin vain lyhyen ajan jälkeen ilman että sen vaikutuksia olisi arvioitu:

- Yhteisopetuksen poisto oli harkitsematon ja hätiköity virhe.
-yhteisopetus hyvä ja olisi pitänyt kehittää, miksei tätä kysytty ennen poistoa, joka oli paluu huonompaan suuntaan Tieto ja taito on ammattilaisilla eivät vanhemmat opeta peruskoulun oppilaitakaan. Ajokokeessa hylkäykseen johtavat virheet ovat olleet opetuksessa alusta asti. Ei korjaus sisäistyy parissa tunnissa hylkäyksen jälkeen.
- Kuljettajaopetuksessa olisi ollut hyvä säilyttää yhteisopetusmalli pidempää, että olisi oikeasti nähty sen vaikutus pitkällä tähtäimellä. Usein tutkimuksen jälkeen joutuu opettamaan opetuslupaopettajaakin, jotta seuraavalla kerralla asiat sujuvat niin kuin pitääkin.

-yhteisopetuksen poistoa ei olisi tullut toteuttaa, ensiksi olisi pitänyt kerätä kokemuksia ja faktaa sen eduista / haitoista ennen kuin päätöksiä tehdään. Nyt poistoa perusteltiin pelkästään taloudellisilla seikoilla. Liikenneturvallisuus ei saisi koskaan olla politiikkaa taloudellisin perustein.
- Olii pitänyt paljon pidempään jatkua ja vasta sitten vertailla tuloksia ja tehdä johtopäätökset todellisten tuloksien perusteella.....[ministeri]keräsi vaan ylimääräisiä pisteitä. Myös autokouluyrittäjien toiminnan pitkäjänteisyys ja suunnitelmallisuus kärsi kovasti. Jotkut olivat tehneet kymmenien tuhansien eurojen investointeja, jotka menivät ihan hukkaan.
- Poistettiin liian hätäisesti. Turhan lyhytjänteistä toimintaa. Ei puolla liikenneturvallisuutta.
- Oppilaat ja opettaja ohjattiin oikeille raiteille. Homma loppui liian äkkiä Trafín poukkolun ja heihin kohdistuneen paineen takia. Kokemukset jopa oppilaiden ja opettajien taholta olivat myönteisiä. Pitkäaikaisia vaikutuksia ei ennätetty nähdä.

Yhteisopetuksen poisto nähtiin paluuna entiseen, mikä voidaan samalla tulkita epäsuoraksi kannanotoksi siihen, että nimenomaan se oli uudistuksen vaikuttavin osa. Eräät vastaajat ehdottivat myös keinoja, joilla mallia olisi voitu kehittää:

- Yhteisopetusmalli oli parasta, mitä oman urani aikana on näissä puitteissa tapahtunut. Ikävää, että koväänäisin joukko onnistui torpedoimaan hankkeen. Tästä eteenpäin mennään opl-opetuksessa jälleen reippaasti kehityksessä taaksepäin turvallisuuden ja muiden liikenteessä tärkeiden asioiden suhteen. Päätäjiltä olisi lupa vaatia selkärankaa tärkeitten asioiden toteuttamisessa.
- Se että yhteisopetus poistettiin oli paluu vanhaan ja hiton huonoon, taas sai opetuslupaopettaja itse "keksiä pyörää uudestaan ja uudestaan"
- Systeemi toimi hyvin. Oli aivan järjetön temppu kun se poistettiin. Sain hyvin monelta opetuslupaopettajalta palautetta, että maksoivat mielellään opetuksesta. Jopa sellaisetkin opetuslupaopettajat, jotka olivat ennen 19.1.-13 opettaneet lapsiaan.
- Yhteisopetuksen poistaminen oli selkeä huononnus ja antoi valtavasti "voimia" nykyisille opetuslupaopettajille suuntaan: "kyllä minä tiedän ja osaan, olenhan lomamatkoillani ajanut jopa ulkomailla..." On kaksi aivan eri asiaa ajaa lomamatkalla ulkomailla tai opettaa liikennetaitoja nuorelle !!!!
- Yhteisopetuksen poisto heikensi hakijoiden valmiuksia selviytyä ajokokeesta ja opettajilta puuttui selvästi näkemystä mitä tulisi hallita ajokokeeseen tullessaan.
- Yhteisopetuksen poisto oli suuri virhe. Yleisesti ajatellaan, että opetuslupaopetuksessa saadaan hyvä ajotaito suuren harjoitteluajan ansiosta. Usein asia on päinvastoin, kun ehditään sisäistää väärät toimintamallit. Opetuslupaopettajien tiedot ovat usein hyvin puutteellisia ja tämä näkyy opetuslupaoppilaiden kyvystä toimia turvallisesti liikenteessä.
- Pitäisi toteuttaa uudelleen, joskin jollain tavalla kustannuksia säästään. Esim. suuremmille ryhmille ja uusia opetusmalleja käyttäen.
- Yhteisopetus 1. kertaa opettavalle entiselleen, jatkossa ajo-opetuksen perusteet (1 tunti) autokoulussa.
- Ajokokeeseen tuli itsenäisempiä kokeilaita, ajomäärän nosto oli hyvä juttu. Yhteisopetus oli hyvä, sitä olisi voinut vähän muokata, mutta ei poistaa. Harmi kun raha ratkaisee enemmän kuin liikenneturvallisuus.
- Opetussuunnitelma, sisältö, menetelmät ovat ihan hyvät, laadukkaasti ja asianmukaisesti annettu kuljettajaopetus luo hyvän pohjan uudelle kuljettajalle. Yhteisopetuksen poisto kokonaan oli huonoa kehitystä, liian nopeasti toteutettu takaisin veto vanhaan systeemiin vei uskottavuutta koko opetuksesta....yhteisopetuksen peruminen ei parantanut liikenneturvallisuutta vaan jopa heikensi opl opetuksen tasoa. (juuri puolen vuoden aikana oli opl opetus taso noussut selkeästi).

Muilta osin uudistus nähtiin pääosin positiivisena, ja vain kaksi vastaajaa katsoi, ettei sillä kokonaisuudessaan ollut juurikaan merkitystä. Kritiikki kohdistui lähinnä järjestelmän yksityiskohtiin, erityisesti ajotuntimääriin ja ajokokeeseen:

- Opetussuunnitelmassa liikaa ns. "lillukan varsia", pitäisi yksinkertaistaa - yhteisopetus hyvä asia.
- Ajotunteja tuli lisää; se ei näy missään....

- Liikaa vaihteita. Yleisopetus kaikille pakolliseksi. Pienillä paikkakunnilla ei ole tarjolla tarpeeksi monipuolisia liikennetilanteita joten niitä tulisi käydä ainakin teoriassa läpi....
- Liian vähän lisää ajotunteja, käsittely on entistä vaativampaa monelle nuorelle.
- Lisääntyneet ajo-opetusmäärät eivät näy autokoulu puolen oppilaissa. Hyviltä opettajilta tulee vain valmiimpia kokelaita!
- Kun ei ole kontrollia niin opetus kuitataan annetuksi vaikka todellisuudessa sitä ei ole annettu. Tulee monesti ilmi opettajan tietämättömyydessä.

2.1.10 Harjoitteluvaiheen ajotavat ja liikenteessä selviäminen

2.1.10.1 Taustatiedot ja vertailu vuoden 2012 vastaajiin

Harjoitteluvaiheen ajokokemuksia kartoitettiin kyselylomakkeella, johon oli osittain yhdistetty kysymyksiä Trafin vuosittain tekemästä indeksikyselystä. Vastauksia kerätyi 32 vapaaehtoisesta autokoulusta noin neljän kuukauden ajalta yhteensä 1635. Vastauksia kerättiin samoista kouluista kuin esiselvityksessä, mutta kaikki tuolloin tutkimukseen osallistuneet eivät olleet enää tässä tutkimuksessa mukana. Kyselyvastauksien keräämisaika oli nyt noin 2 kuukautta lyhyempi kuin vuonna 2012, mistä syystä tavoite (noin 2000 vastausta) jäi saavuttamatta.

Vastaajista 3 oli alle 18-vuotiaita. Nämä vastaajat jätettiin tarkastelun ulkopuolelle. Vastaajien lopullinen määrä oli 1632. Heistä 707 (43,5 %) oli naisia ja 920 (56,5 %) miehiä (5 vastaajaa ei ilmoittanut sukupuoltaan). Vastaajien ikä vaihteli 18 ja 62 vuoden välillä.

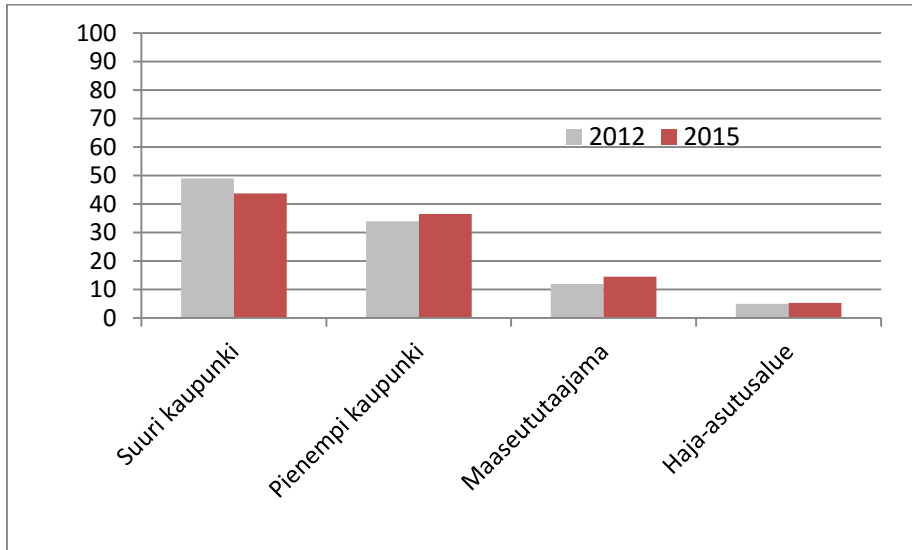
Iän keskiarvo oli 20,3 vuotta ja tyypillisin ikä oli 19 vuotta (52 % kaikista vastaajista). Naisvastaajat olivat keskimäärin hieman vanhempia kuin miesvastaajat ($Df=1216,2$, $t=2.54$, $p<.05$). Naisten iän keskiarvo oli 20,7 vuotta ja miesten 20,1 vuotta. Vastaajat – sekä miehet että naiset – olivat nyt nuorempia kuin vastaajat vuonna 2012, jolloin vastaajien keski-ikä oli 21 vuotta.

Suurin osa vuoden 2012 vastaajista ja naisvastaajista vuonna 2015 oli lukiolaisia tai suorittanut lukion (taulukko 53). Vuoden 2015 miesvastaajat sen sijaan olivat useimmiten ammatillisen koulun oppilaita tai suorittaneet ammatillisen koulun (tähän luokkaan kuuluivat myös kaksoistutkintoa suorittavat tai suorittaneet eli sekä lukio että ammatillinen koulu). Naisten ja miesten koulutustaustat erosivat sekä vuonna 2012 että vuonna 2015 siten, että miehet olivat useammin ammatillisessa koulutuksessa tai suorittaneet ammatillisen tutkinnon, kun taas naisilla taustalla oli useammin lukio, ammattikorkea tai yliopisto.

Taulukko 53. Vastaajien koulutustausta vuonna 2012 ja 2015.

	Naiset				Miehet			
	2012		2015		2012		2015	
Peruskoulu	75	8,2	51	7,3	109	10,0	72	7,9
Lukio	424	46,1	348	49,8	480	44,2	377	41,5
Ammatillinen koulu	288	31,4	199	28,5	441	40,5	412	45,3
Ammattikorkeakoulu	61	6,6	45	6,4	19	1,8	19	2,1
Yliopisto	71	7,7	56	8,0	38	3,5	29	3,2
Yhteensä	919	100,0	699	100,0	1087	100,0	909	100,0

Taustatietona kysyttiin vastaajien asuinpaikkakuntaa, oliko se suuri kaupunkitaajama (yli 100 000 asukasta), pienempi kaupunkitaajama (alle 100 000 asukasta), maaseututaajama vai haja-asutusalue. Suuressa kaupunkitaajamassa asui lähes puolet vastaajista (49 %). Naisvastaajat asuivat useammin suurissa kaupungeissa (48 %) kuin miesvastaajat (40 %) ($df=3$, $\chi^2=12.18$, $p<.01$). Vuoden 2012 vastaajat asuivat hieman useammin suuressa kaupungissa (49 %) kuin vuoden 2015 vastaajat (44 %). Vuoden 2015 vastaajat asuivat useammin pienemmässä kaupungissa tai maaseututaajamassa. (Kuva 109)



Kuva 109. Syventävässä vaiheessa vastanneiden oppilaiden asuinpaikka vuonna 2012 ja 2015.

Vastanneista 87 % oli suorittanut B-ajokortin perusvaiheen autokoulussa ja 13 % opetusluvalla. Vuonna 2012 osuudet olivat jokseenkin samat (86 % ja 14 %). Perusvaiheen opetustavassa ei ollut eroa miesten ja naisten välillä toisin kuin vuonna 2012, jolloin miehet olivat useammin suorittaneet perusvaiheen opetusluvalla kuin naiset (16 % vs. 12 %).

Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla oli useammin lukiotausta (56 %) kuin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla (44 %), jotka taas olivat useammin ammatillisessa koulutuksessa tai suorittaneet ammatillisen tutkinnon ($df=4$, $\chi^2=12.08$, $p<.05$). Tulos on samanlainen kuin vuonna 2012.

Asuinpaikka (suuri kaupunki, pieni kaupunki, maaseututaajama, haja-asutusalue) ei ollut yhteydessä ajokortin hankintatapaan, kuten se ei ollut myöskään vuonna 2012.

2.1.10.2 Ajokortin ikä syventävään vaiheeseen tultaessa

Ajokortin ikä (ensimmäinen vähintään B-luokan ajokortti) laskettiin ilmoitetun lomakkeeseen vastaamispäivämäärän ja ajokortin saantipäivämäärän erotuksena. Lomakkeen vastaamispäivämäärä täydennettiin, jos henkilö ei ollut sitä itse ilmoittanut, sillä lomakkeet palautuivat kurseittain ja niistä oli usein mahdollista päätellä kurssin päivämäärä. Lopulliseen aineistoon jäi kuitenkin 21 henkilöä, joille vastaamispäivämäärää ei voitu päätellä ja siten päivämäärä jäi puuttuvaksi. Myös ajokortin saantipäivämäärän ilmoittamisessa oli puutteita ja myös ilmeisiä virheitä. Osa vastaajista oli ilmoittanut vain esimerkiksi saantivuoden, mutta ei tarkempaa päivämäärää. Mikäli henkilö oli ilmoittanut vuoden ja kuukauden, mutta ei päivää, niin päiväksi merkittiin aina kuukauden 15. päivä. Lisäksi 96 (6 %) vastaajaa ei ollut ilmoittanut

ajokortin saantiajankohtaa lainkaan tai vain vuoden, jolloin sitä ei voitu ottaa huomioon.

Ajokortin saantipäivämäärissä oli virheellisyyksiä siten, että 15 ajokortin saantipäivämäärää olivat ajankohdaltaan myöhäisempiä, kuin oli lomakkeeseen vastaamispäivämäärä eli lyhytaikainen ajokortti olisi saatu vasta syventävän vaiheen jälkeen. Koska harjoitteluvaiheen pituus on minimissään 3 kuukautta (90 päivää), niin myös tätä lyhyempi B-ajokortin ikä katsottiin virheelliseksi. Koska kuukauden päivämääräksi täydennettiin aina 15. päivä, mikäli se oli puutteellinen, saattoi tästä tulla virheellisyyttä ajokortin pituuteen maksimissaan 15 päivää. Tämän mukaan virheelliseksi katsottiin alle 75 päivän ikäiset B-ajokortit ja ne (n=28) poistettiin taulukon x tarkastelusta.

Ajokortin ikä vaihteli huomattavasti. Maksimissaan se oli noin 5 vuotta ja minimissään 87 päivää (kun alle 75 päivän ikäiset oli poistettu tarkastelusta). Kun tarkasteltiin vain niitä, jotka olivat tulleet syventävään vaiheeseen n. 2 vuoden määräajassa (enintään 750 päivää), niin keskiarvo oli 528 päivää. Muutosta vuoteen 2012 ei ollut juuri tapahtunut, sillä tuolloin se oli 532 päivää.

Miehet olivat tulleet keskimäärin lähes kahta kuukautta aiemmin syventävään vaiheeseen ajokortin saannin jälkeen kuin naiset (df=1408, t=5.81, p<.001). Samansuuntainen ero naisten ja miesten välillä oli myös vuonna 2012. Naisista yli 60 % tuli syventävään vaiheeseen (II vaiheeseen) vasta 1,5 vuoden kuluttua ajokortin saannista. Miehillä vastaava osuus oli alle puolet (taulukko 54).

Opetusluvalla koulutetut tulivat aiemmin syventävään vaiheeseen kuin autokoulussa perusvaiheensa suorittaneet (df=1367, t=3,72, p<.001). Opetuslupaoppilailta ajokortin ikä oli syventävään vaiheeseen tullessa keskimäärin 1 vuosi 4 kk (482 päivää), kun autokoululaisilla se oli lähes 1 vuosi 6 kuukautta (535 päivää).

Kaikista vastaajista (jotka olivat ajokortin ikänsä ilmoittaneet) noin 95 % tuli syventävään vaiheeseen kahden vuoden (750 päivän) sisällä. Osuus on sama kuin vuonna 2012.

Taulukko 54. B-ajokortin ikä syventävään vaiheeseen (II-vaiheeseen) tultaessa. Tarkastelussa mukana vain ne vastaajat, jotka olivat tulleet syventävään vaiheeseen noin 2 vuoden sisällä ajokortin saannista.

Ajokortin ikä	Nainen				Mies			
	2012		2015		2012		2015	
Alle 0,5 vuotta	20	2,4	42	6,6	34	3,6	44	5,7
Noin 0,5-1 vuosi	159	19,0	78	12,2	220	23,8	152	19,7
Noin 1-1,5 vuotta	138	16,4	107	16,8	220	23,8	213	27,6
Noin 1,5-2 ¹ vuotta	522	62,2	410	64,4	452	48,8	362	47,0
Yhteensä	839	100,0	637	100,0	926	100,0	771	100,0

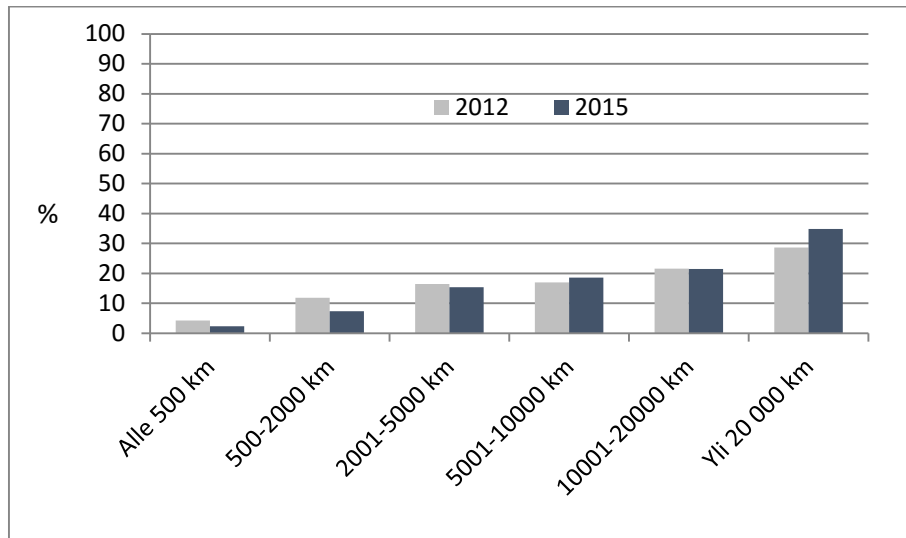
¹ takarajana 750 päivää, mikä on 20 päivää yli 2 vuotta. Tätä marginaalia käytettiin, koska esim. ajokortin saantipäivämäärissä puuttuva kuukauden päivä merkittiin aina kuukauden 15. päiväksi.

2.1.10.3 Harjoitteluvaiheen ajomäärä ja ajamisen laatu

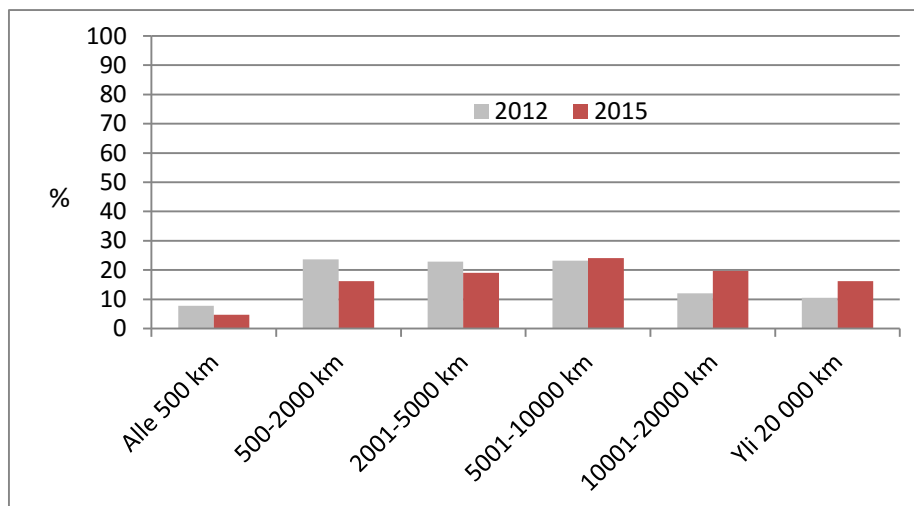
Ajamisen määrää kysyttiin sekä luokiteltuna että ajon laadun osalta myös avoimena numeerisena lukuna.

Ajomäärä oli luokiteltu kuuteen luokkaan (kuvat 110 ja 111). Miesten vastaukset painottuivat enemmän ylimpiin ja naisten alempiin ajomääräluokkiin. Tulos on samansuuntainen kuin vuonna 2012. Vuonna 2015 ylemmät ajomääräluokat näyttävät

painottuvan kuitenkin enemmän kuin vuonna 2012 erityisesti naisten ryhmässä eli naisten ajomäärä näyttäisi lisääntyneen.



Kuva 110. Miesvastaajien osuudet eri ajokokemusluokissa vuonna 2012 ja 2015. Jakautumien eron testaus: $df=5$, $\chi^2= 23.21$, $p < .001$.



Kuva 111. Naisvastaajien osuudet eri ajokokemusluokissa vuonna 2012 ja 2015. Jakautumien eron testaus: $df=5$, $\chi^2= 44.45$, $p < .001$.

Maaseututaajamissa tai haja-asutusalueilla asuneet ajoivat enemmän kuin kaupungeissa asuneet ($df=15$, $\chi^2=64.48$, $p < .001$). Ajomääräluokat näyttivät painottuvan enemmän ylimpiin luokkiin myös B-ajokortin opetusluvalla saaneilla kuin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla (tilastollisesti oireellinen ero, $df=5$, $\chi^2=10.95$, $p < .10$).

Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan, miten heidän ilmoittamansa luokiteltu ajomäärä jakaantuu kilometreinä eri ajon tarkoituksiin. Ajon tarkoitus oli luokiteltu kolmeen: 1. matkat työhön, asiointiin tai kouluun, 2. vapaa-ajan ajelu sekä 3. ajo työssä tai ammattikuljettajana. Laskemalla yhteen kilometrit eri ajon tarkoituksissa saatiin arvio kuljettajan kokonaisajokilometrimäärästä. Ajokilometrien arvioiminen eri ajon tarkoituksiin oli kuitenkin vaikeaa ja monilta kyseinen kohta jäi vastaamatta tai vastaus oli vaillinainen. Tällä tavoin tarkasteltuna miesten keskimääräiseksi ajo-

kilometrimääräksi saatiin noin 18 000 km (vaihteluväli 38 – 225 000 km) ja naisten 10 600 km (vaihteluväli 200 – 150 000 km). Vastaavat luvut vuonna 2012 olivat miehille noin 16 600 ja naisille 7 300. Vaikka vain osa vastaajista oli ilmoittanut ajokilometrimäärät kaikkiin ajon tarkoituksiin (edellytys, että kokonaisajomäärä voitiin laskea), niin luvut antavat tukea ajomääräluokittaiselle tarkastelulle, jonka mukaan erityisesti naisten ajomäärät näyttävät kasvaneen.

Taulukkoon 55 on koottu vastaajien ilmoittamat keskimääräiset ajokilometrimäärät eri ajokokemusluokissa vuonna 2012 ja 2015. Lähes kaikki vastaajat olivat valinneet ajomääräluokan, mutta eivät välttämättä olleet arvioineet ajokilometrimääräänsä kaikissa eri tarkoituksissa. Tämän vuoksi vastaajien määrät ovat pieniä erityisesti vuoden 2015 vastaajajoukossa. Taulukosta nähdään kuitenkin, että ajokilometrien keskiarvot eivät juuri eronneet vuosien 2012 ja 2015 välillä ajomääräluokkien sisällä.

Taulukko 55. Nais- ja miesvastaajien määrät ja ajokilometrien keskiarvot eri ajomääräluokissa vuosina 2012 ja 2015.

Ajomääräluokka	Naiset				Miehet			
	2012		2015		2012		2015	
	n	km	n	km	n	km	n	km
Alle 500	62	652	12	372	42	279	13	305
500-2000 km	180	1 218	40	1 322	112	1 252	30	1 551
2001-5000 km	165	3 677	44	3 512	159	3 294	67	3 256
5001-10000 km	167	7 459	71	7 358	164	7 164	87	6 951
10001-20000 km	84	13 724	60	14 886	216	14 424	96	14 077
Yli 20 000 km	81	25 991	37	31 354	264	41 341	159	37 112
Yhteensä	739		264		957		452	

Ajon tarkoitusten jakaantumisissa on nähtävissä ajon työssä tai ammattikuljettajana osuuksien kasvua ja työ-, asiointi- ja koulumatkojen osuuksien vähenemistä sekä miesten että naisten ryhmissä (taulukko 56). Miehillä kasvoi myös vapaa-ajan ajelun osuus.

Taulukko 56. Naisten ja miesten ajomäärien keskiarvo eri ajon tarkoituksissa vuosina 2012 ja 2015.

Ajamisen määrä eri tarkoituksiin (keskiarvo)	Naiset				Miehet			
	2012	%	2015	%	2012	%	2015	%
Työ, asiointi, koulumatkat	3571	49	4705	44	7443	44	7250	36
Vapaa-ajan ajelu	3503	48	5266	49	7442	44	10065	50
Ajo työssä/ammattikuljettaj.	233	3	800	7	1855	11	2920	14
Yhteensä	7 307	100	10771	100	16 740	100	20235	100

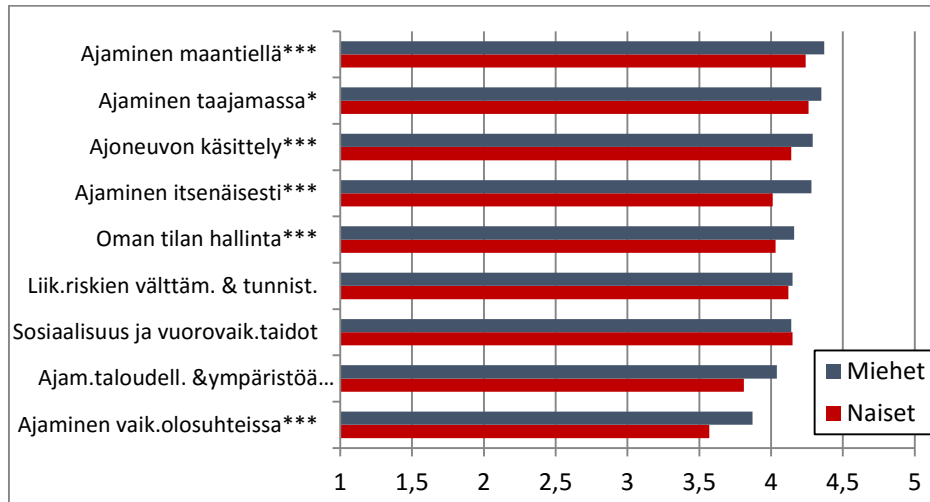
2.1.10.4 Kuljettajaopetuksen antamat valmiudet

Kuljettajilta kysyttiin, miten heidän saamansa kuljettajaopetus oli antanut valmiuksia eri asioissa. Kysytyt asiat olivat samoja kuin Trafin käyttämässä kuljettajaindeksitutkimuksessa. Miehet katsoivat saaneensa kaikkiin muihin kysyttyihin asioihin paremmat valmiudet kuin naiset, paitsi *oman ikäryhmän liikenne-riskien tunnistaminen ja välttäminen* sekä *sosiaalisuus ja vuorovaikutustaidot* (kuva 112).

Perusvaiheen koulutustapa oli yhteydessä myös siihen, miten saatuja valmiuksia arvioitiin. Autokoulussa perusvaiheen suorittaneet arvioivat valmiutensa paremmiksi *oman ikäryhmän liikenne-riskien tunnistamisessa ja välttämässä* sekä *ajamisessa*

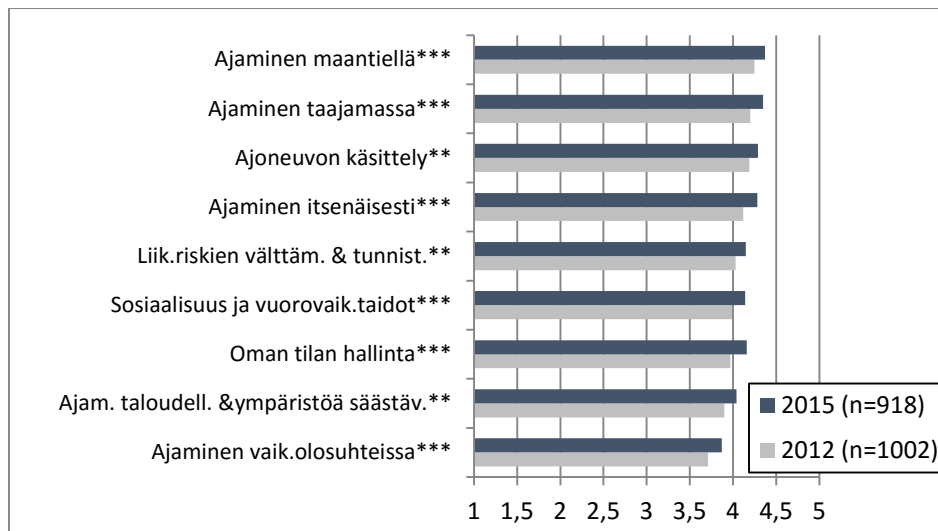
taloudellisesti ja ympäristöä säästävasti kuin opetusluvalla opetetut. Opetusluvalla opetetut sen sijaan arvioivat valmiutensa ajaa vaikeissa olosuhteissa ja ajoneuvon käsittelytaidoissa paremmiksi kuin autokoulussa perusvaiheen suorittaneet.

Myös ajomäärä oli yhteydessä arvioituihin valmiuksiin pääsääntöisesti siten, että harjoitteluvaiheessa paljon ajaneet arvioivat saaneensa paremmat valmiudet perusopetuksessa kuin vähän ajaneet. Miesten ryhmässä poikkeuksena oli kuitenkin *ajaminen maantiellä*, johon saatuihin valmiuksiin ajomäärä ei ollut yhteydessä. Naisten ryhmässä ajomäärä ei ollut yhteydessä valmiuksiin *sosiaalisuudessa ja vuorovaikutustaidoissa* eikä *oman ikäryhmän liikennetunneistamisessa ja välttämässä*.

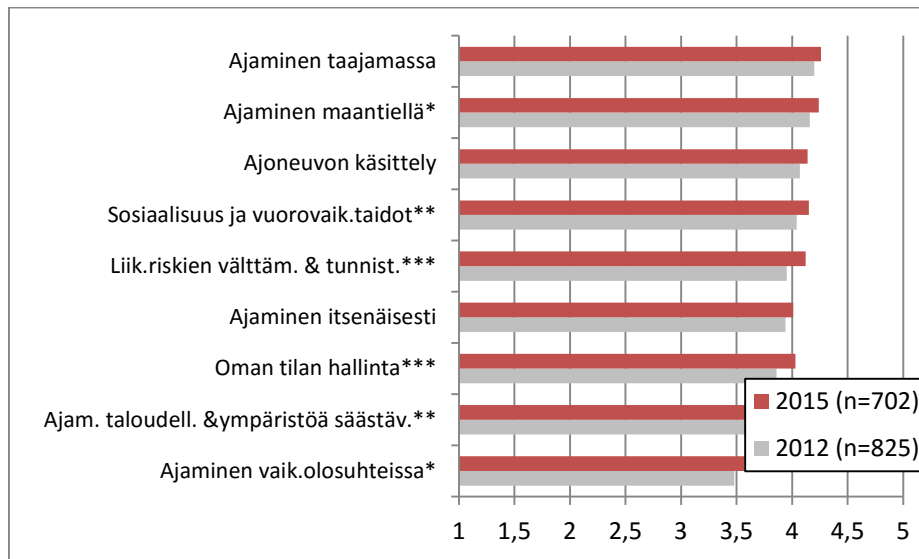


Kuva 112. Naisten ja miesten vastausten keskiarvot kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia eri asioissa. Vastausasteikko 1= ei lainkaan riittävästi, 5= täysin riittävästi.

Verrattaessa vuosia 2012 ja 2015, miehet arvioivat saamansa valmiudet paremmiksi v. 2015 kuin vuonna 2012 (kuva 113). Myös naisten ryhmässä monissa ajamisen osa-alueissa valmiudet olivat oppilaiden arvioiden mukaan paremmat vuonna 2015 kuin 2012 (kuva 114). Muutosta ei ollut kuitenkaan tapahtunut valmiuksissa ajaa taajamassa, ajoneuvon käsittelyssä eikä itsenäisesti ajamisessa.



Kuva 113. Miesten arviot kuljettajaopetuksesta saaduissa valmiuksissa vuonna 2012 ja 2015. Vastausasteikko: 1= ei lainkaan riittävästi, 5= täysin riittävästi.



Kuva 114. Naisten arviot kuljettajaopetuksesta saaduissa valmiuksissa vuonna 2012 ja 2015. Vuosien välisen tilastollisen eron testaus: *= $p<.05$, **= $p<.01$, ***= $p<.001$. Vastausasteikko: 1= ei lainkaan riittävästi, 5= täysin riittävästi.

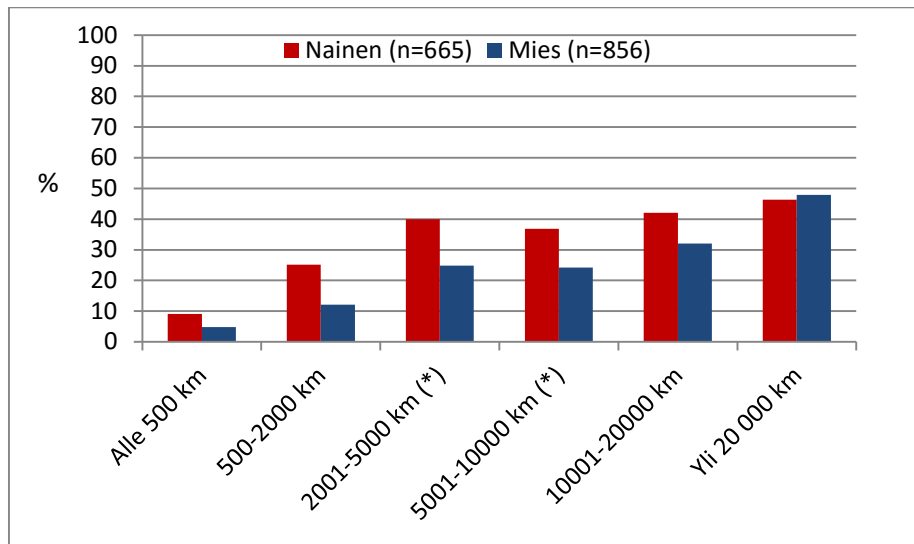
2.1.10.5 Liikennevahingot

Liikennevahinkojen määrää kysyttiin kolmessa eri vakavuusluokassa: pienet vahingot, joista ei ollut haettu korvauksia, vakuutusyhtiölle ilmoitetut omaisuusvahingot ja lääkärinhoitoa vaatineet henkilövahingot.

Vastaajista 34 % ilmoitti joutuneensa johonkin liikennevahinkoon (naisista 37 % ja miehistä 33 %). Tyypillisesti ne olivat olleet pieniä kolhuja, joista ei ollut ilmoitettu vakuutusyhtiöön. Tällaisia vahinkoja oli tapahtunut neljännekselle vastaajista. Vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja oli tapahtunut 18 %:lle. Liikennevahinkoja, joiden seurauksena aiheutui lääkärinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja, tapahtui erittäin vähän. Naisista ja miehistä vain noin yksi prosentti raportoi tällaisia liikennevahinkoja. Verrattuna vuoteen 2012 liikennevahinkoon joutuneiden määrä oli hieman alentunut. Tuolloin 36 % vastaajista raportoi joutuneensa johonkin liikennevahinkoon.

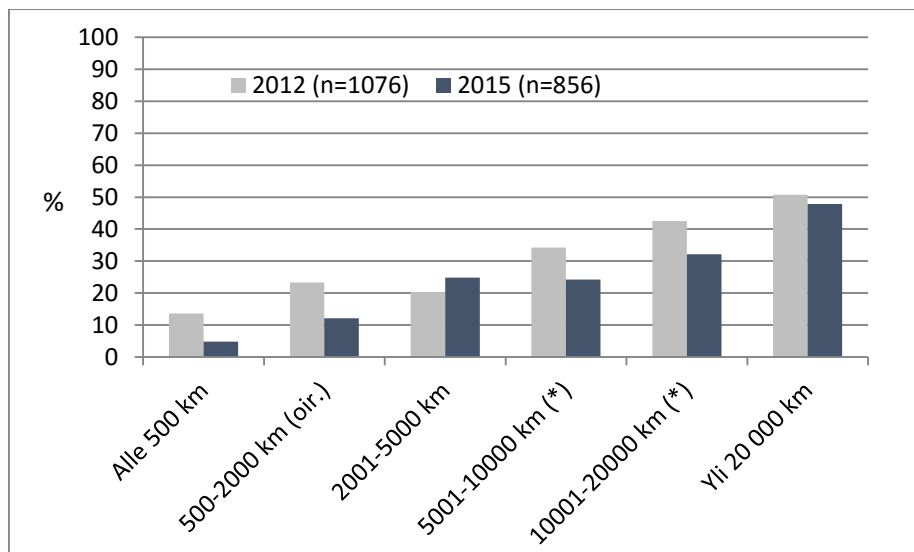
Liikennevahinkojen määrään (kaikki vahingot) yhteydessä olevia taustatekijöitä tarkasteltiin monimuuttujamenetelmällä (glm), jossa selittäviä tekijöitä olivat vastaajan ikä, sukupuoli, koulutus, kuljettajaopetustapa (autokoulu tai opetuslupa), asuinpaikka (suuri kaupunki, pieni kaupunki, maaseututaajama, haja-asutusalue) sekä ajomäärä. Näillä tekijöillä voitiin selittää yhteensä noin 7 % liikennevahinkojen varianssista. Ajosuorite oli kaikkein selvimmän yhteydessä liikennevahinkojen määrään. Muista selittävästä tekijöistä myös kuljettajan sukupuoli, ikä ja koulutus olivat yhteydessä vahinkojen määrään.

Liikennevahinkojen määrät kasvoivat ajomäärän mukaan sekä naisilla että miehillä (Kuva). Naiset olivat raportoineet useammin liikennevahinkoja kuin miehet ajosuoriteluokissa 2001-5000 km ($df=2$, $\chi^2=7.15$, $p<.05$) ja 5001-10 000 km ($df=2$, $\chi^2=7.67$, $p<.05$). Muissa ajosuoriteluokissa naisten ja miesten väliset erot eivät olleet tilastollisesti merkitseviä. (Kuva 115).

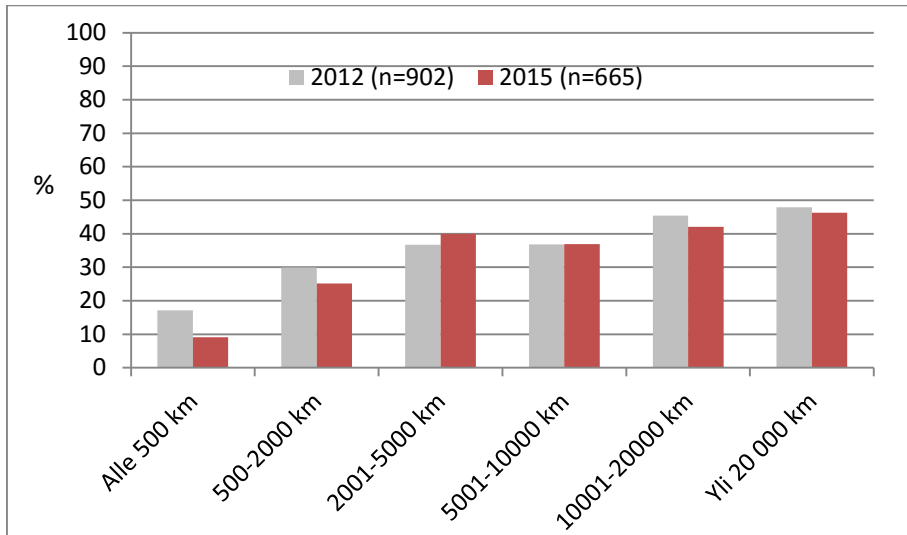


Kuva 115. Vähintään yhteen liikennevahinkoon joutuneiden naisten ja miesten osuudet ajosuoriteluokittain. Naisten ja miesten osuuksien välisen tilastollisen eron testaus: *= $p < .05$.

Liikennevahinkoon joutuneiden osuudet ovat pienempiä vuonna 2015 kuin vuonna 2012, erityisesti miesten ryhmässä. (Kuvat 116 ja 117).

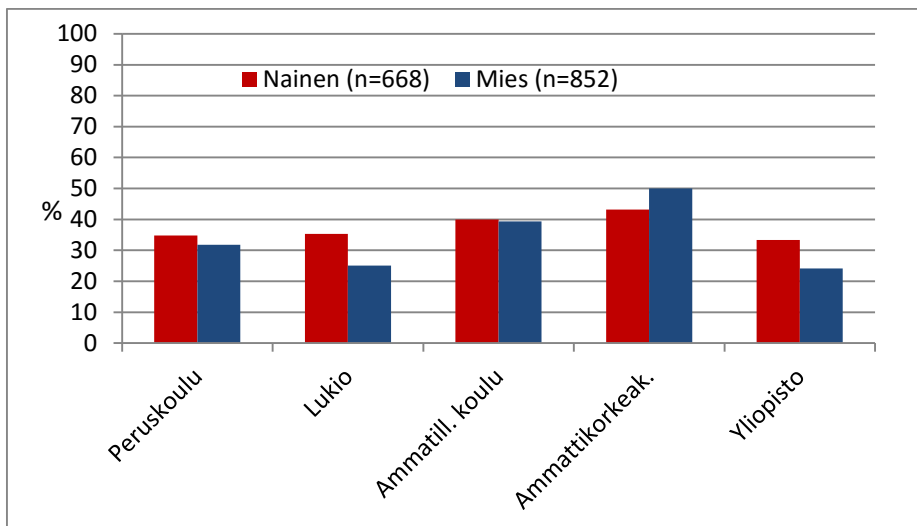


Kuva 116. Vähintään yhteen liikennevahinkoon joutuneiden miesten osuudet vuonna 2012 ja 2015 ajosuoriteluokittain. Vuosien 2012 ja 2015 välisen eron testaus: oir= $p < .10$, *= $p < .05$.



Kuva 117. Vähintään yhteen liikennevahinkoon joutuneiden naisten osuudet vuonna 2012 ja 2015 ajosuoriteluokittain.

Koulutustausta ja liikennevahinkoon joutumista tarkasteltaessa näyttää siltä, että koulutuksena ammatillinen koulu ja ammattikorkeakoulu olivat yhteydessä siihen, että kuljettaja oli joutunut useammin liikennevahinkoon (kuva 118). Ammattikorkeakoulun osalta tulosta voi pitää vain viitteellisenä, sillä vastaajien määrä oli hyvin pieni erityisesti miesten ryhmässä (44 naista ja 18 miestä). Tulos on samansuuntainen nyt kuin vuonna 2012. Koulutustaustalla näyttää olevan selkeämpi yhteys liikennevahinkoihin miehillä kuin naisilla.



Kuva 118. Liikennevahinkoon joutuneiden naisten ja miesten osuudet koulutusryhmittäin.

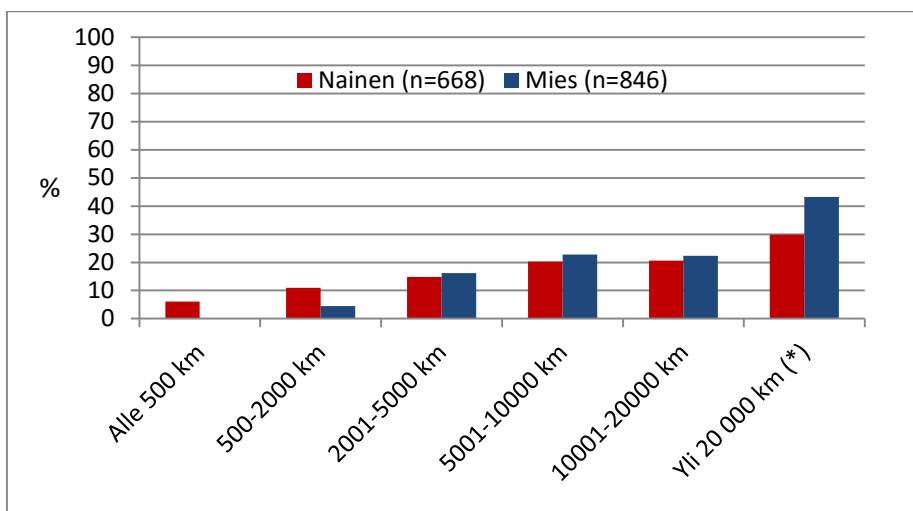
2.1.10.6 Liikenne-rangaistukset

Lomakkeella kysyttiin, kuinka monta rikesakkoa, sakkoa, ajokieltoa tai vankeustuomiota kuljettaja oli saanut ajokortin saamisen jälkeen. Rikesakot ja sakot olivat miehillä yleisempiä kuin naisilla. Rikesakon (vähintään yhden) oli saanut 14 % naiskuljettajista ja 21 % mieskuljettajista ($Df=7$, $\chi^2=16.50$, $p<.05$). Sakon oli saanut 11 % naiskuljettajista ja 19 % mieskuljettajista ($Df=11$, $\chi^2=23.34$, $p<.05$). Ajokielto oli saanut 2 % naisista ja 9 % miehistä ($Df=5$, $\chi^2=37.22$, $p<.001$). Ajokieltojen määriä ei ollut kysytty vuoden 2012 kyselyssä, joten niiden määriä tai osuuksia ei voida ver-

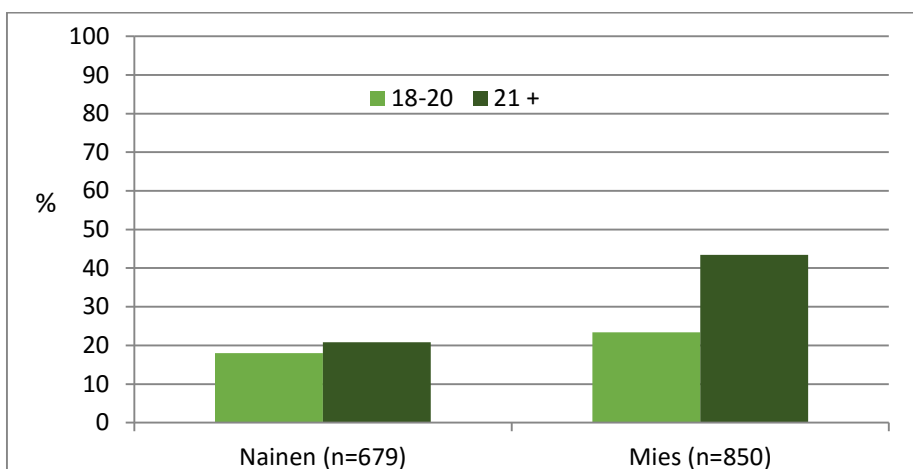
tailla vuosien 2012 ja 2015 välillä. Vankeustuomiot olivat hyvin harvinaisia, alle puoli prosenttia vastaajista raportoi sellaisesta.

Monimuuttujamenetelmällä tarkasteltiin, mitkä tekijät olivat yhteydessä sakkojen määriin (rikesakot ja sakot yhteensä). Selittävinä tekijöinä olivat vastaajan ikä, sukupuoli, koulutus, kuljettajaopetustapa (autokoulu tai opetuslupa), asuinpaikka (suuri kaupunki, pieni kaupunki, maaseututaajama, haja-asutusalue) sekä ajomäärä. Näillä tekijöillä voitiin selittää yhteensä noin 21 % sakkojen varianssista. Ajomäärä oli kaikkein selvimmän yhteydessä sakkojen määrään (kuva 119), mutta myös vastaajan ikä, sukupuoli ja koulutus olivat yhteydessä rangaistuksiin. Ikä oli miehillä ja naisilla eri tavoin yhteydessä rikkomusten määriin kun tarkasteltiin alle ja yli 20-vuotiaita (kuva 120). Naisilla ikä ei ollut yhteydessä sakkojen määrään, mutta yli 20-vuotiailla miehillä oli useammin ollut sakkoja kuin alle 20-vuotiailla miehillä.

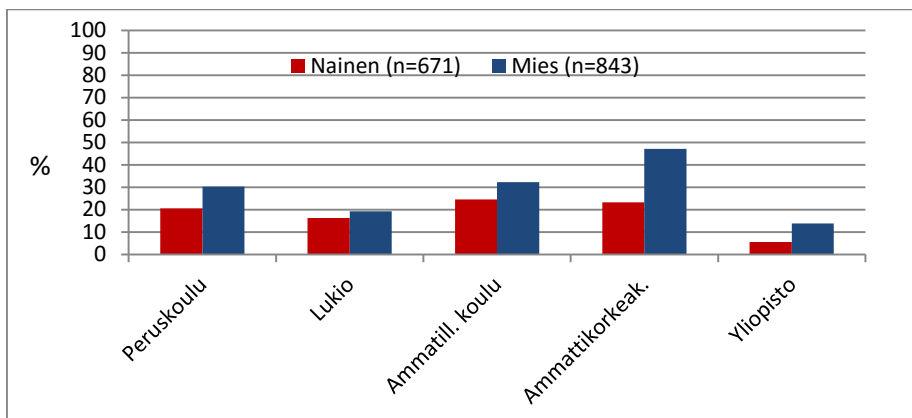
Koulutustausta oli sekä miehillä ($Df=4$, $\chi^2=22.50$, $p<.001$) että naisilla ($Df=4$, $\chi^2=12.64$, $p<.05$) yhteydessä sakkojen raportointiin. Lukio- ja yliopistotaustaisilla vastaajilla oli harvemmin ollut sakkoja kuin muilla vastaajilla (kuva 121).



Kuva 119. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden nais- ja mieskuljettajien osuudet ajomääräluokittain.

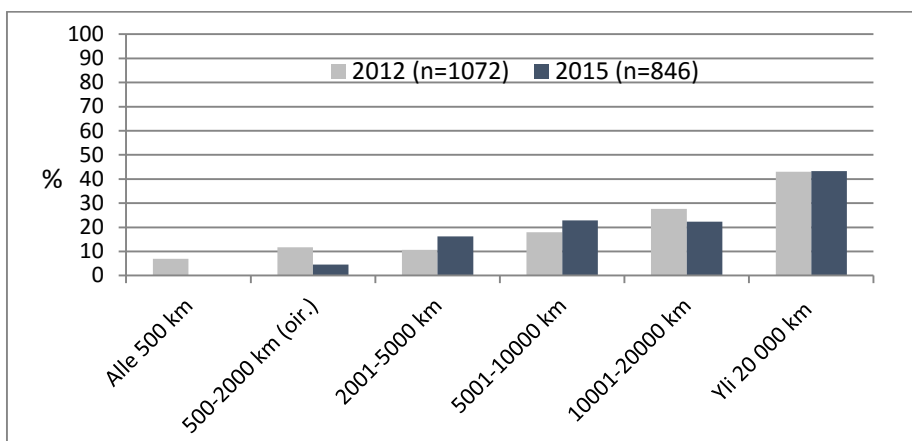


Kuva 120. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden nais- ja mieskuljettajien osuudet ikäryhmittäin.

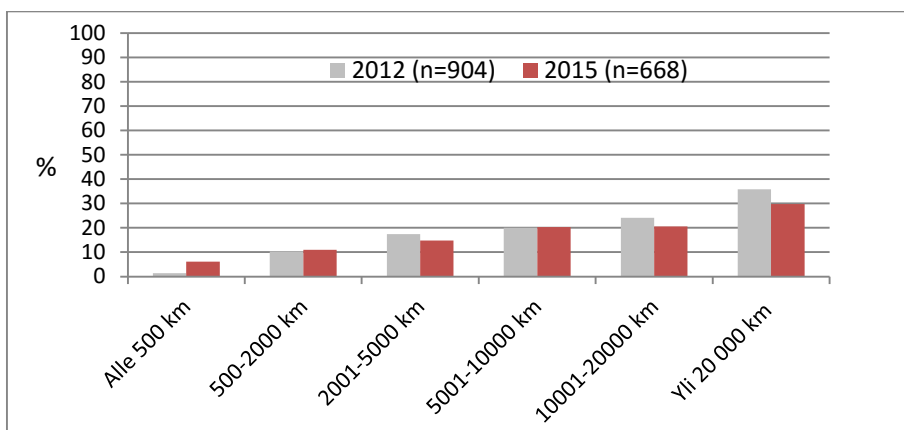


Kuva 121. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden nais- ja mieskuljettajien osuudet koulutustaustoittain.

Vuosien 2012 ja 2015 välillä ei ollut selkeitä eroja sakkorangaistusten saajien osuuksissa. Ainoastaan ajokilometriluokassa 500-2000 km miesvastaajista harvempi vuonna 2015 (4 %) kuin vuonna 2012 (12 %) oli saanut sakkorangaistuksen (vähintään yksi rikesakko tai sakko) (kuva 122). Naisten ryhmissä vuosien 2012 ja 2015 välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä (tai oireellisia) eroja (kuva 123).



Kuva 122. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden mieskuljettajien osuudet ajokilometriluokittain vuonna 2012 ja 2015. Osuuksien välisen eron tilastollinen testaus: oir.= $p < .10$.



Kuva 123. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden naiskuljettajien osuudet ajokilometriluokittain vuonna 2012 ja 2015.

2.1.10.7 Vahinko- ja vaaratilanteet

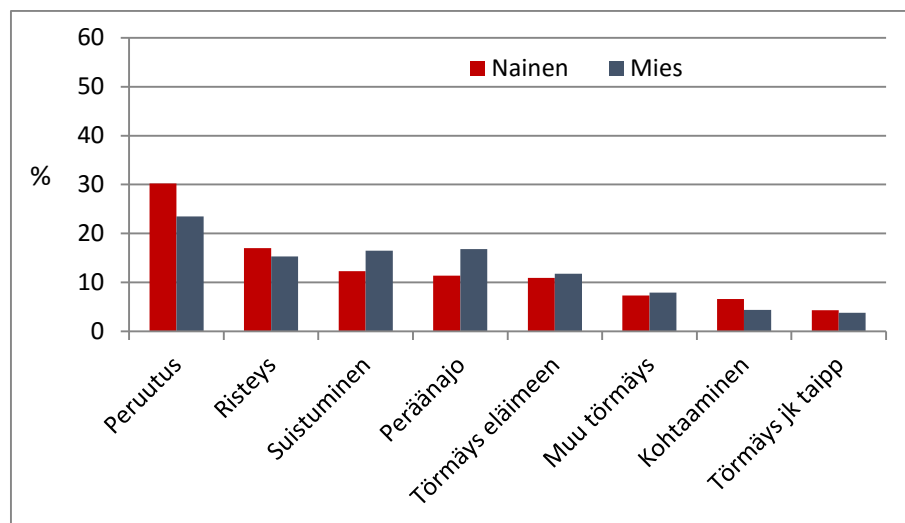
Lomakkeella pyydettiin vastaajia kuvaamaan heille välivaiheen aikana sattunut ensimmäinen liikennevahinko. Jos heillä ei ollut liikennevahinkoja, niin sitten pyydettiin kuvaamaan jokin vaaratilanne, josta olisi voinut syntyä liikennevahinko. Vastaajista 78 % (n=1273) vastasi vahinko- ja vaaratilannekysymyksiin. Osuus on täsmälleen sama kuin esiselvityksessä. Kysymykseen vastanneissa naisten osuus oli 44,8 % eli naiset olivat vastanneet hieman paremmin kysymyksiin kuin oli heidän osuutensa kaikista kyselyyn vastanneista (43,5 %). Naisista 45 % oli kuvannut liikennevahingon ja 55 % vaaratilanteen. Miehillä osuudet olivat 44 % ja 56 %.

Vahinko- ja vaaratilannetyyppi

Vastaajan taustatekijät olivat monella tavoin yhteydessä siihen, millaisiin liikennevahinkoihin tai vaaratilanteisiin kuljettaja oli joutunut. Esimerkiksi naiskuljettajilla oli suhteellisesti enemmän peruutus- ja risteystilanteita kuin miehillä. Miehillä taas suistumiset ja peräänajot tai niiden vaaratilanteet olivat tyypillisempiä ($df=7$, $\chi^2=19.84$, $P<.01$), (kuva 124). Vahinko- tai vaaratilanteista suistumiset olivat tyypillisempiä haja-asutusalueilla asuvilla kuin kaupungeissa asuvilla ($df=21$, $\chi^2=38.89$, $p<.01$). Vastaavasti peruutustilanteet ja törmäämiset kevyen liikenteen osallisiin (tai niiden vaaratilanteet) olivat kaupungeissa asuvilla tyypillisempiä. Edelleen eläinvahingot olivat tyypillisempiä muualla kuin suurissa kaupungeissa asuvilla.

Naisten ryhmässä kuljettajan ikä ei ollut yhteydessä vahinko- tai vaaratilannetyypiin. Miesten ryhmässä sen sijaan yli 20-vuotiailla näytti olevan tieltä suistumisia suhteellisesti enemmän (25 %) kuin nuoremmilla (15 %). Vastaavasti nuoremmilla näytti olevan peruutustilanteita suhteellisesti useammin (24 %) kuin yli 20-vuotiailla (20 %). (erot tilastollisesti oireellisia).

Ajomäärä oli yhteydessä vahinko ja vaaratilannetyypiin sekä naisten että miesten ryhmissä. Molemmilla vahinko- ja vaaratilanteet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa sekä risteyksissä olivat suhteellisesti sitä vähäisempiä, mitä enemmän kuljettaja oli ajanut.



Kuva 124. Onnettomuus- ja vaaratilannetyypien osuudet miehillä ja naisilla.

Ajokortin ikä vahinko- ja vaaratilanteen tapahtuma-aikana

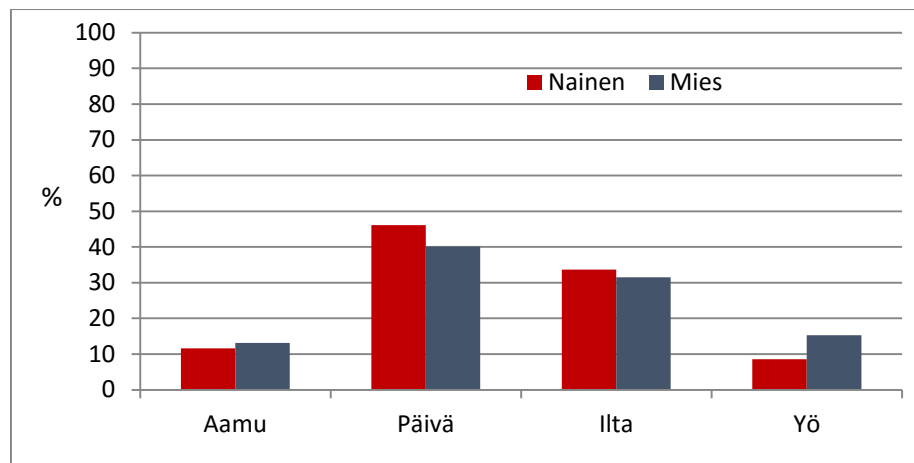
Vastaajista 1001 oli merkinnyt ajokortin saantipäivämäärän sekä vahinko- tai vaaratilanteen päivämäärän vuoden ja kuukauden tarkkuudella. Näistä voitiin laskea, mikä oli ollut ajokortin ikä, kun ensimmäinen liikennevahinko- tai vaaratilanne oli tapahtunut (vahinko- tai vaaratilanteen pvm vähennettynä ajokortin saantipvm). Vastauksista laskettuna 62 tuotti negatiivisen luvun, eli kuvattu liikennevahinko tai vaaratilanne oli tapahtunut jo ennen ajokortin saantia. Koska nyt oltiin kiinnostuneita vain ajokortin olemassaolon aikana tapahtuneista vahingoista, nämä 62 vastausta jätettiin tarkastelun ulkopuolelle.

Keskimäärin kuvattu vahinko- tai vaaratilanne oli tapahtunut 9,5 kuukauden kuluttua ajokortin saannista. Joukossa oli kuitenkin myös vahinko- ja vaaratilanteita, jotka olivat sattuneet vasta vuosien päästä ajokortin saannista. Pisin ilmoitettu aika oli yli 5 vuotta. Seuraavassa tarkastellaan vain niitä, joilla ensimmäinen vahinko- tai vaaratilanne oli sattunut ensimmäisten kahden vuoden aikana eli aikana ajokortin saannista, jolloin kuljettajalla on vielä uuden kuljettajan status (tässä rajausta: alle 750 päivää).

Kuvattu liikennevahinko tai vaaratilanne oli tapahtunut miehillä keskimäärin hieman aiemmin (8,5 kk) kuin naisilla (9,3 kk). Nuoremmille uusille kuljettajille (alle 20 v.) ensimmäinen kuvattu liikennevahinko tai vaaratilanne oli tapahtunut keskimäärin hieman aiemmin (8,6kk) kuin vanhemmille uusille kuljettajille (10,3 kk). Tulos oli samansuuntainen miehillä ja naisilla. Perusvaiheen suoritustavalla ei ollut yhteyttä vahinko- tai vaaratilanteen tapahtuma-aikaan.

Vuorokaudenaika vahingon tai vaaratilanteen tapahtumahetkellä

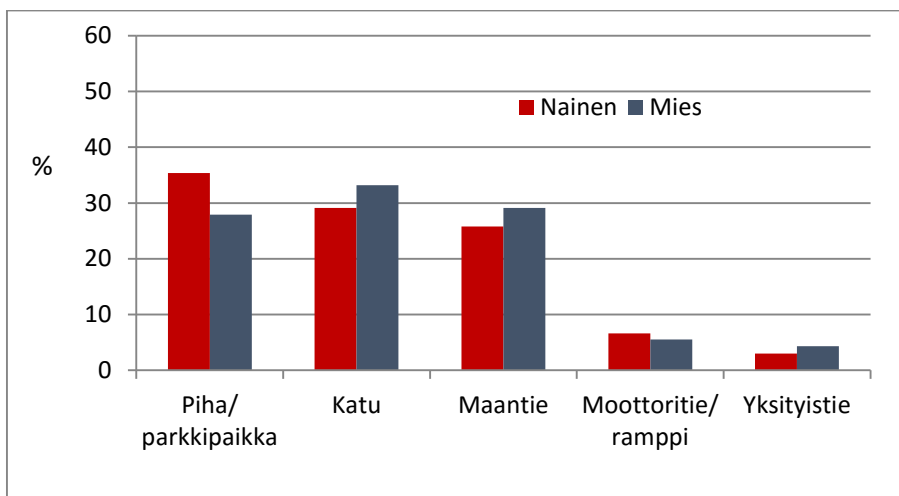
Päivä- ja ilta-aika olivat tyypillisimmät vahinko- ja vaaratilanteiden tapahtuma-ajankohdat. Jakautumat erosivat kuitenkin miesten ja naisten välillä ($Df=3$, $\chi^2=14.96$, $p<.01$). Naisten kuvaamat vahinko- ja vaaratilanteet olivat tapahtuneet suhteellisesti useammin päivisin kuin miesten, joilla oli suhteellisesti enemmän yö-aikaan tapahtuneita vahinko- ja vaaratilanteita (kuva 125). Ikä (alle 20 v tai vähintään 20 v.) tai ajokortin suorittamistapa eivät olleet yhteydessä tapahtuma-aikaan.



Kuva 125. Onnettomuus- ja vaaratilanteiden tapahtuma-aika.

Tapahtumapaikka

Naisten onnettomuudet ja vaaratilanteet tapahtuivat useimmiten pihalla tai parkkipaikalla, miesten kadulla ($Df=4$, $\chi^2=10.79$, $p<.05$). Kuva 126.



Kuva 126. Onnettomuus- ja vaaratilanteiden tapahtumapaikka.

Matkustajien mukanaolo

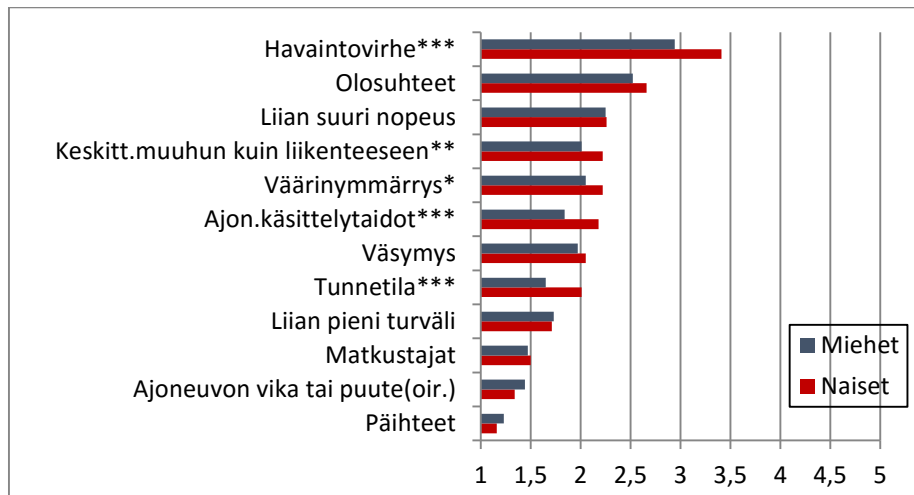
Reilussa puolessa tilanteista sekä nais- että mieskuljettajat olivat olleet yksin. Kun matkustajia oli mukana, miehillä oli useammin ollut enemmän kuin yksi matkustaja kuin naisilla. ($Df=3$, $\chi^2=9.91$, $p<.05$).

Käsitys omasta syyllisyydestä

Kuljettajilta kysyttiin heidän käsitystään omasta syyllisyydestä kuvaamassaan vahinko- tai vaaratilanteessa. Naiset ilmoittivat useammin olleensa syyllisiä tilanteissa (51 %) kuin miehet (45 %). Osasyylinen katsoi olleensa reilu viidennes sekä miehistä että naisista. Miehet ilmoittivat olleensa useammin syyttämiä tilanteeseen (32 %) kuin naiset (26 %). Sekä miesten että naisten ryhmissä nuoremmat uudet kuljettajat (alle 20 v.) ilmoittivat useammin olleensa syyttömiä (31 %) kuin vanhemmat uudet kuljettajat (21 %).

2.1.10.8 Eri tekijöiden merkitys liikennevahinkoon tai vaaratilanteeseen joutumiselle

Vastaajia pyydettiin arvioimaan eri tekijöiden merkitystä omassa toiminnassaan, liikenneympäristössä tai ajoneuvossa liikennevahingon tai vaaratilanteen synnylle. Havaintovirhettä pidettiin yleisesti tärkeimpänä tekijänä (kuva 127). Naiset arvioivat havaintovirheen, ajoneuvon käsittelytaitojen, tunnetilan, väärinymmärryksen liikennetilanteesta sekä keskittymisen muuhun kuin liikennetilanteeseen merkityksellisemmiksi kuin miehet. Tilastollisesti oireellisena erona miehet arvioivat ajoneuvon vian tai puutteen merkityksellisemmäksi kuin naiset.

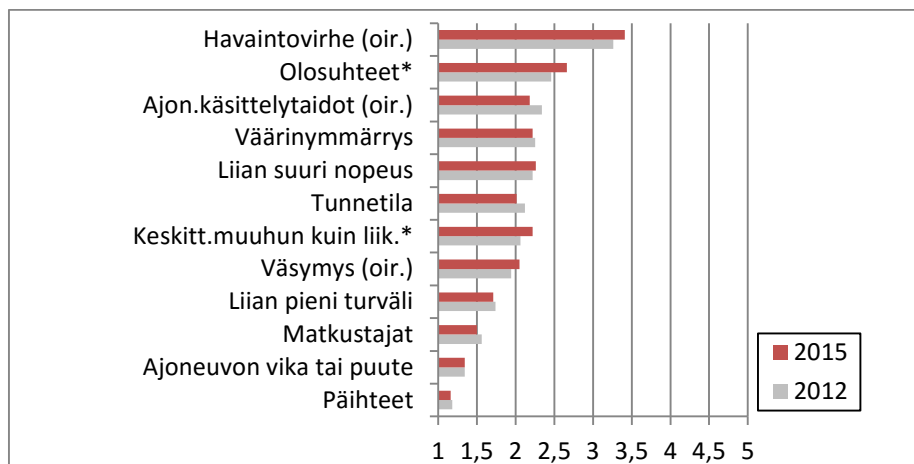


Kuva 127. Eri tekijöiden merkitys liikennevahinkoon tai vaaratilanteeseen joutumiselle, naisten ja miesten vastausten keskiarvot. Arviointiasteikko 1=ei vaikuttanut lainkaan, 5=vaikutti erittäin paljon. Tilastollisen eron testaus: oir= $p < .01$, *= $p < .05$, **= $p < .001$ ja ***= $p < .001$.

Se, oliko henkilö ajanut paljon (yli 5000 km) vai vähän (≤ 5000 km) vaikutti eri tekijöiden merkityksen arviointiin. Miesten ryhmässä vähän ajaneet katsoivat ajoneuvon käsittelytaitojen, väärinymmärryksen tai havaintovirheen vaikuttaneen enemmän kuin paljon ajaneet. Naisten ryhmässä ainoastaan tilanteen väärinymmärrys oli vaikuttanut enemmän vähän ajaneilla kuin paljon ajaneilla.

Opetustavalla ei ollut juurikaan yhteyttä siihen, miten oppilaat arvioivat omien liikennevahinkojen tai vaaratilanteiden syitä. Oireellisena erona näytti siltä, että autokoulun oppilaat arvioivat liian suuren nopeuden vaikuttaneen enemmän kuin opetuslupaoppilaat. Opetusluvalla peruskoulutuksen saaneet taas arvioivat olosuhteiden vaikuttaneen enemmän.

Miesten arvioissa vuonna 2012 ja 2015 ei ollut eroja vaaratilanteeseen tai vahinkoon vaikuttaneista tekijöistä. Naiset vuonna 2015 olivat arvioineet olosuhteiden tai keskittymisen johonkin muuhun kuin liikenteeseen vaikuttaneen enemmän kuin naiset vuonna 2012 (kuva 128).



Kuva 128. Eri tekijöiden merkitys liikennevahinkoon tai vaaratilanteeseen joutumiselle, naisten vastausten keskiarvot vuonna 2012 ja 2015. Arviointiasteikko 1=ei vaikuttanut lainkaan, 5=vaikutti erittäin paljon. Tilastollisen eron testaus: oir= $p < .01$ ja *= $p < .05$.

2.2 B-kuljettajaopetusuudistuksen vaikutukset

2.2.1 Vaikutukset uusien kuljettajien valmiuksiin

2.2.1.1 Oppilaiden itsearvioidut valmiudet

Tässä vertaillaan oppilaiden kuljettajaopetuksesta saamia valmiuksia vuoden 2012 (ennen uudistusta) ja vuoden 2015 (uudistuksen jälkeen) kyselyvastausten perusteella. Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia näissä asioissa (taulukko 57). Arviointiasteikko oli 5-portainen *ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi*.

Taulukko 57. Arvioidut ajamisen osa-alueet.

Ajoneuvon käsittely
Ajaminen taajamassa
Ajaminen maantiellä
Ajaminen itsenäisesti
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen
Sosiaalisuus ja vuorovaikutus liikenteessä
Ajamisen suunnittelun taidot

Perusvaiheen oppilaista 55 % arvioi, että kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä, ja 54 % taajamassa. Ajoneuvon käsittelytaitonsa arvioi täysin riittäviksi 51 % oppilaista. Myös muiden osa-alueiden valmiudet arvioitiin riittäviksi, ja kaikkien osa-alueiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 4,1. Miesten ja naisten välillä ei ollut merkittäviä eroja, mutta kaikki arviot olivat, vaikeissa olosuhteissa ajamista lukuun ottamatta, keskimäärin korkeammalla tasolla kuin vuonna 2012.

Yhteisopetusoppilaista 85 % arvioi, että kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä. 80 % heistä arvioi, että oli saanut täysin riittävät valmiudet ajoneuvon käsittelyyn, 79 % itsenäiseen ajoon ja 77 % ajamiseen taajamassa. Kaikkien muidenkin kysytyjen osa-alueiden valmiudet arvioitiin riittäviksi (kaikkien arvioiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 4,5). Miehet ja naiset eivät eronneet arvioissaan.

Yhteisopetusoppilaat vuonna 2013 arvioivat saamansa valmiudet sosiaalisuudessa ja vuorovaikutuksessa paremmiksi kuin vuoden 2012 opetuslupaoppilaat. Muita eroja ei ollut vuosien 2012 opetuslupaoppilaiden ja vuoden 2013 yhteisopetusoppilaiden arvioiden välillä.

Opetuslupaoppilaista 79 % arvioi vuonna 2015, että opetus oli antanut heille täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä. 76 % katsoi, että opetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen taajamassa, itsenäiseen ajoon 74 %:n mielestä ja ajoneuvon käsittelyyn 72 %:n mielestä. Heikommat valmiudet he olivat mielestään saaneet ajamisen suunnitteluun sekä taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa, mutta näissäkin arviointien keskiarvot ovat noin 4. Kaikkien arvioitujen osa-alueiden keskiarvo oli 4,4.

Miehet ja naiset eivät juuri eronneet arvioissaan, mutta miehet katsoivat saaneensa enemmän valmiuksia ajamiseen vaikeissa olosuhteissa, omien liikenne-riskien tunnistamiseen sekä omien liikenne-riskien välttämiseen.

Koska miesten ja naisten arviot saaduista valmiuksista poikkesivat, niin vertailu ennen–jälkeen asetelmassa tehtiin erikseen miehille ja naisille. Miesten itsearvioimat valmiudet olivat paremmat vuonna 2015 sosiaalisissa taidoissa, liikenne-riskien välttämässä ja tunnistamisessa sekä ajon suunnittelussa verrattuna miesten arvioihin vuonna 2012. Naisten ryhmässä ei ollut tapahtunut muita muutoksia, kuin että vuoden 2015 opetuslupaoppilaat arvioivat vaikeissa olosuhteissa ajamisen taitonsa heikommmaksi kuin oppilaat vuonna 2012.

Syventävän vaiheen sähköinen kysely tuotti niin vähän vastauksia, että vastauksia ei voi verrata vuoteen 2012. Sen sijaan **syventävän vaiheen lomakekyselyn** vastauksia verrattiin vuoden 2012 lomakekyselyn vastauksiin. Kuljettajilta kysyttiin, miten heidän saamansa kuljettajaopetus oli antanut valmiuksia eri asioissa. Kysytyt ajamisen osa-alueet olivat samoja kuin Trafin käyttämässä kuljettajaindeksitutkimuksessa (Mikkonen, 2012), mutta poikkesivat hieman tämän tutkimuksen sähköisissä kyselyissä käytetyistä osa-alueista. Kysytyjä osa-alueita oli vain 9. Ajamisen suunnittelun taidot puuttuivat arvioista ja liikenne-riskien tunnistaminen ja välttäminen oli yhdistetty samaan väittämään. Lisäksi kysyttiin *oman tilan hallintaa*. Miehet arvioivat saamansa valmiudet paremmiksi v. 2015 kuin vuonna 2012. Ero valmiuksissa vuosien välillä oli tilastollisesti merkitsevä kaikissa kysytyissä osa-alueissa. Selvimmät erot olivat *oman tilan hallinnassa, ajamisessa itsenäisesti, ajamisessa vaikeissa olosuhteissa, sosiaalisuudessa ja vuorovaikutuksessa sekä taajama-ajossa*. Myös naisten ryhmässä monissa ajamisen osa-alueissa valmiudet olivat oppilaiden arvioiden mukaan paremmat vuonna 2015 kuin 2012. Muutosta ei ollut kuitenkaan tapahtunut valmiuksissa ajaa taajamassa, ajoneuvon käsittelyssä eikä itsenäisesti ajamisessa.

2.2.1.2 Liikenneopettajien arvioimat oppilaiden valmiudet

Liikenneopettajat arvioivat oppilaiden saavan kuljettajaopetuksesta parhaimmat valmiudet ajamiseen taajamassa sekä ajoneuvon käsittelyyn. Näissä osa-alueissa vastausten keskiarvo saavutti tason 4 eli *riittävästi*. Opettajien näkemyksen mukaan heikoimmat valmiudet oppilaat saavat ajamisen suunnittelun taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa.

Verrattuna vuoteen 2012 liikenneopettajat antoivat nyt parempia arvioita oppilaiden valmiuksista. Vuonna 2012 kaikkien osa-alueiden yhteenlaskettu keskiarvo oli 3,3. Nyt se oli 3,7. Osa-alueiden järjestys oli pysynyt jokseenkin samana. Liikenneopettajien vastausten perusteella suurin parannus oppilaiden valmiuksissa oli tapahtunut maantieajossa. Myös sosiaalisuus ja vuorovaikutus liikenteessä sekä itsenäinen ajaminen olivat parantuneet selvästi yli keskiarvon.

Yhtenä koulutuksen tavoitteena oli parantaa oppilaiden valmiutta ajotaitonsa kehittämiseen. Heidän tulisi tiedostaa, että he ovat perusvaiheen jälkeen harjoittelijoita ja että heillä on opittavaa ja kehittämistä ajotaidossaan. Liikenneopettajilta kysyttiin 5-portaisella asteikolla (*ei lainkaan–erittäin paljon*), miten hyvin oppilaat tuntevat olevansa harjoittelijoita välivaiheen/harjoitteluvaiheen aikana. Suurin osa opettajien arvioista sijoittui asteikon keskelle (jonkin verran) sekä vuonna 2012 että vuonna 2015. Vuonna 2015 kuitenkin suurempi osa opettajista arvioi oppilaiden tunteneen enemmän olevansa harjoittelijoita kuin vuonna 2012. Vuoden 2015 liikenneopettajista 29 % arvioi oppilaiden tuntevan itsensä harjoittelijoiksi paljon tai erittäin paljon, kun vastaava osuus vuonna 2012 oli 22 %. Vastaavasti *ei lainkaan* tai vain vä-

hän vastasi reilu kolmannes (36 %) vuonna 2012, mutta vain neljännes vuonna 2015.

2.2.1.3 Yhteisopetusopettajien arvioimat oppilaiden valmiudet

Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen taajamassa, maantiellä, ajoneuvon käsittelyyn sekä itsenäisesti ajamiseen. Opettajista yli 90 % oli sitä mieltä, että opetus oli antanut oppilaille täysin riittävät tai riittävät valmiudet yllä mainituissa asioissa. Sen sijaan ajamisen suunnittelun taitoihin, taloudellisen ajon taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa ei opettajien näkemyksen mukaan saatu yhtä hyviä valmiuksia. Kuitenkin vaikeissa olosuhteissa ajoonkin opettajista 64 % katsoi, että oppilas sai riittävät valmiudet. Keskimäärin yhteisopetusopettajat katsoivat, että oppilaat saavat kaikista osa-alueista riittävät valmiudet, arviointien yhteenlaskettu keskiarvo oli 4,2.

Yhteisopetusopettajat arvioivat oppilaiden saamia valmiuksia hyvin samalla tavoin kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012. Saatujen valmiuksien järjestys pysyi samana, mutta yhteisopetusopettajat näyttivät arvioivan oppilaiden valmiuksien olevan hieman parempia kaikissa muissa osa-alueissa, paitsi ajamisessa taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi. Kaikkien osa-alueiden yhteenlaskettu keskiarvo oli vuoden 2012 opetuslupaopettajilla 4,08 ja yhteisopetusopettajilla 4,19.

Erikseen nais- ja miesopettajien vastauksia tarkasteltaessa ainoana selvänä erona vuosien välillä oli se, että naisyhteisopetusopettajat arvioivat oppilaiden saaneen paremmat valmiudet maantiellä ajoon kuin mitä naisopetuslupaopettajat olivat arvioineet vuonna 2012.

2.2.1.4 Opetuslupaopettajien arvioimat oppilaiden valmiudet

Vuoden 2015 opetuslupaopettajien arviot oppilaiden valmiuksista olivat jokseenkin kaikilla osa-alueilla hienoisesti parempaan suuntaan kuin opetuslupaopettajien arviot vuonna 2012. Ainoastaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen arvioitiin, erityisesti naisten vastauksissa heikommiksi kuin vuonna 2012. Tämä voi olla yhteydessä uudistuneisiin ja helpommin saatavilla olleisiin opetuslupaopettajien opetusmateriaaleihin ja opetussuunnitelmaan, missä todetaan, ettei opetuksen tarkoituksena ole opettaa vaaratilanteissa toimimista. Sosiaaliset valmiudet ja vuorovaikutustaidot liikenteessä olivat miesten vastausten perusteella paremmat kuin vuonna 2012. Myös valmiudet ajamiseen maantiellä näyttivät erityisesti naisten arvioiden mukaan parantuneen.

2.2.1.5 Tutkinnon vastaanottajien arvioimat oppilaiden valmiudet

Arviot oppilaiden valmiuksista ajamisen eri osa-alueiden suhteen olivat lähes täysin samat kuin vuonna 2012. Tutkinnon vastaanottajat eivät katsoneet kuljettajanopetuksen antavan riittäviä valmiuksia oppilaille, ja kaikkien arviointien yhteenlaskettu keskiarvo oli 2,9 eli 5-portaisen asteikon heikommalla puolella, samalla tasolla kuin vuonna 2012.

Ainoa osa-alue, joka sekä 2012 että nyt ylitti keskiarvon, oli ajaminen taajamassa. Se näytti tutkinnon vastaanottajien arvioiden mukaan myös hieman parantuneen vuodesta 2012 vuoteen 2015. Vuonna 2012 tutkinnon vastaanottajista 56 % arvioi, että oppilaat olivat saaneet *riittävät* tai *täysin riittävät* valmiudet ajamiseen taajamassa. Vuoden 2015 kyselyssä vastaava osuus oli 63 %.

Suurimman vaikutuksen tutkinnon vastaanottajat näkivät olleen yhteisopetuksella. Vastaajista 74 % arvioi sen vaikuttaneen positiivisesti oppilaiden valmiuksiin, erityisesti ajamisen perusteiden hallintaan.

Yhtenä koulutuksen tavoitteena oli parantaa oppilaiden valmiutta ajotaitonsa kehittämiseen ja siten heidän tulisi tiedostaa olevansa harjoittelijoita vielä kuljettajantutkinnon läpäistyään. Tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin 5-portaisella asteikolla (ei lainkaan – erittäin paljon), miten hyvin oppilaat tuntevat olevansa harjoittelijoita välivaiheen/harjoitteluvaiheen aikana. Suurin osa arvioista sijoittui asteikon keskelle (jonkin verran) sekä vuonna 2012 että vuonna 2015. Vuonna 2015 hieman suurempi osuus tutkinnon vastaanottajista (63 %) arvioi, että oppilaat tuntevat olevansa perusvaiheen jälkeen harjoittelijoita *jonkin verran* tai *paljon* kuin vuonna 2012 (60 %).

Tutkinnon vastaanottajia pyydettiin erikseen arvioimaan, oliko 19.1.2013 voimaan tullut kuljettajaopetusuudistus vaikuttanut oppilaiden valmiuksiin toimia kuljettajana huonontavasti, parantavasti vai oliko uudistus jäänyt ilman vaikutusta. Yli puolet tutkinnon vastaanottajista katsoi, ettei uudistuksella ollut vaikutusta oppilaiden valmiuksiin toimia kuljettajana.

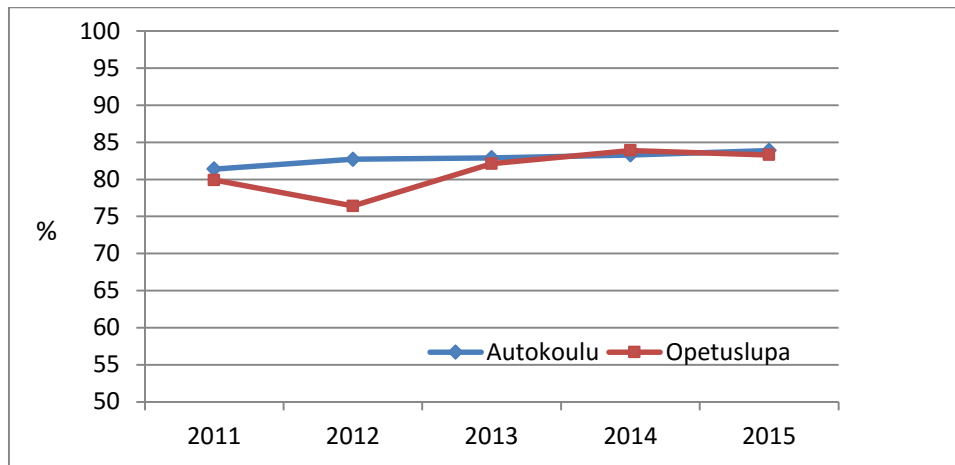
Uudistuksen vaikutuksen katsottiin kuitenkin kaikilla osa-alueilla olleen selvästi myönteisempi kuin kielteinen. Hieman yli kolmannes vastaajista (35 %) arvioi uudistuksen olleen parempaan suuntaan, ja alle 2 % huonompaan. Erityisesti oppilaiden valmiudet taajamassa ajoon, sosiaalisuudessa ja vuorovaikutustaidoissa sekä itsenäisessä ajamisessa olivat tutkinnon vastaanottajien mukaan muuttuneet parempaan suuntaan. Keskimääräistä useamman tutkinnon vastaanottajan mielestä myös oppilaiden oman tilan hallinta sekä itselle tyypillisten riskien tunnistaminen olivat muuttuneet parempaan suuntaan. Hyvin harva oli sitä mieltä, että oppilaiden valmiudet ovat muuttuneet huonompaan suuntaan. Keskimääräistä useammin näin oli todettu ajamisen maantiellä ja ajoneuvon käsittelyn osalta.

2.2.1.6 Kuljettajantutkintomenestys

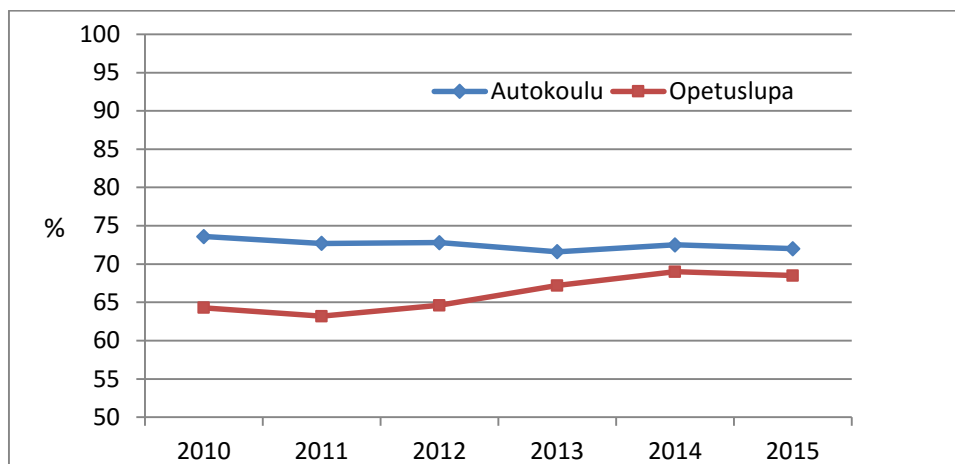
Uusien kuljettajien B-tutkintomenestystä seurattiin Trafin tiedostoista vuosilta 2011–2015. Opetusluvalla opetettujen teoria- ja ajokokeen läpäisyprosentit ensimmäisellä yrityskerralla paranivat verrattaessa tilanteeseen ennen uudistusta (kuvat 129 ja 130). Autokoulun oppilaiden tutkinnon läpäisyprosentteissa ei ennen tai jälkeen uudistuksen tapahtunut selkeitä muutoksia. Vuoden 2013 ajokokeissa näkyi hienoinen läpäisyprosentin heikkeneminen. Tämä saattaa olla yhteydessä siihen, että oppilaat kiirehtivät ajokokeeseen ”puolivalmiina” juuri ennen uudistusta.

Opetusluvalla opetetut menestyivät autokoulujen oppilaita heikommin teoriakokeessa ennen uudistusta. Vuonna 2012 opetuslupaoppilaiden teoriakoemenestys oli poikkeuksellisen heikko (kuva 129), mikä näkyi samalla tavoin miehillä ja naisilla. Ikäryhmittäin oli eroja niin, että teoriakoemenestys heikkeni erityisesti 19-vuotiailla. Vuodesta 2011 vuoteen 2012 teoriakokeen läpäisy ensimmäisellä yrityksellä heikkeni 18-vuotiailla keskimäärin kolme prosenttiyksikköä, 19-vuotiailla kahdeksan prosenttiyksikköä ja 20-vuotiailla ja sitä vanhemmilla neljä prosenttiyksikköä. Vuodesta 2013 alkaen opetusluvalla opetetut ovat päässeet teoriakokeesta läpi ensimmäisellä yrityskerralla yhtä usein kuin autokoulun oppilaat.

Opetusluvalla opetettujen ajokokeen hyväksymisprosentti alkoi lievästi nousta jo vuonna 2012 ja nousu jatkui vuoteen 2014 saakka. Voimakkain nousu oli vuonna 2013. Autokoulussa opetetut kuitenkin läpäisevät ajokokeen ensimmäisellä yrittämällä edelleen useammin kuin opetusluvalla opetetut.



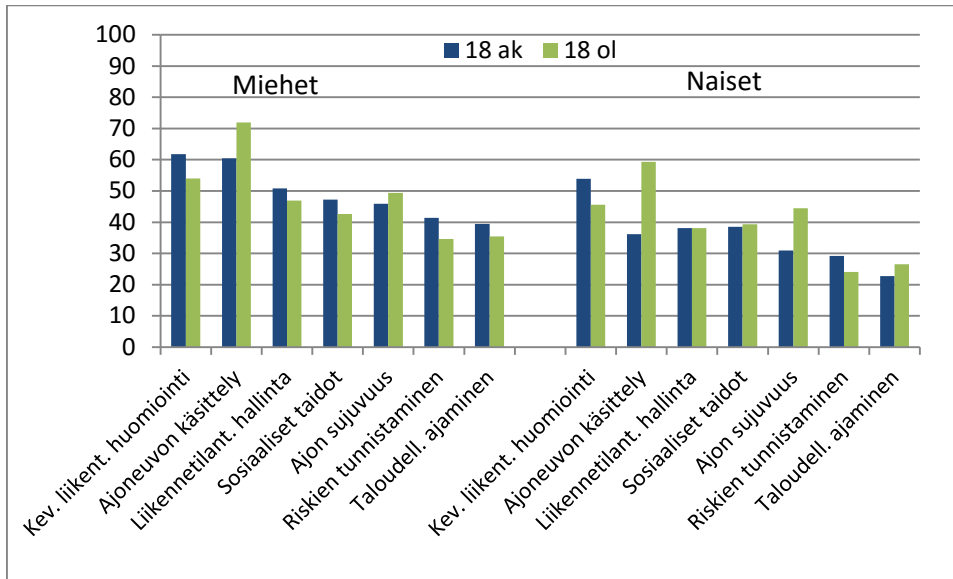
Kuva 129. Autokoulussa ja opetusluvalla opetettujen henkilöiden B-ajokorttitutkintojen teoriakokeen hyväksymisprosentti ensimmäisellä yrityksellä.



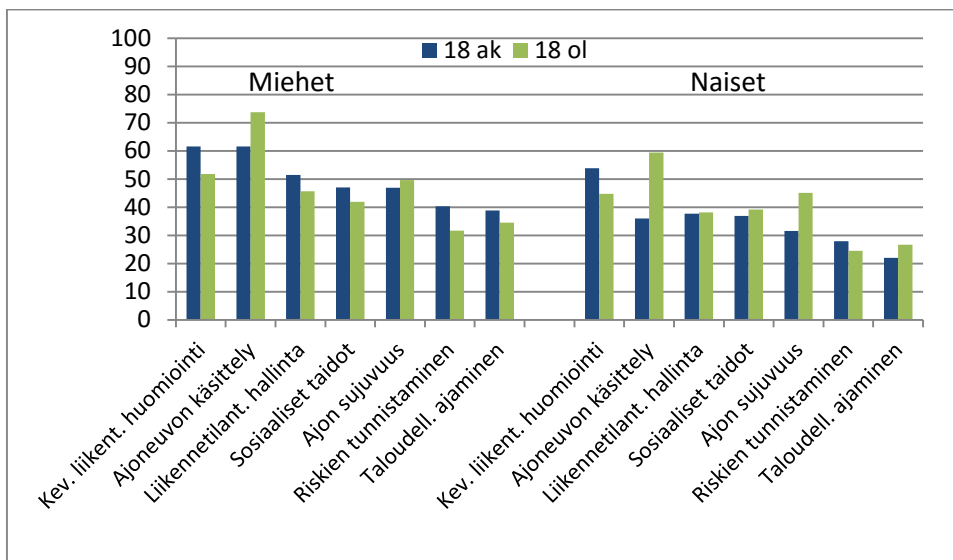
Kuva 130. Autokoulussa ja opetusluvalla opetettujen henkilöiden B-ajokorttitutkintojen ajokokeen hyväksymisprosentti ensimmäisellä yrityksellä.

2.2.1.7 Ajokokeiden kokonaisarvosanat

Ennen vuotta 2013 tutkinnon vastaanottajat antoivat oppilaille ajokokeen kokonaisarvosanat seitsemästä osa-alueesta 5-portaisella asteikolla (1=heikko, 5=kiitettävä). Arvioidut osa-alueet olivat ajoneuvon käsittely, liikennetilanteiden hallinta, kevyen liikenteen huomiointi, sujuvuus, riskien tunnistaminen, sosiaaliset taidot ja taloudellinen ajaminen. Uudistuksen yhteydessä arvioitavat osa-alueet muuttuivat ja niitä oli vain viisi: ajoneuvon hallinta, kevyen liikenteen huomiointi, muun liikenteen huomiointi, ennakointi ja oman tilan hallinta. Arviointi tapahtui edelleen samalla 5-portaisella asteikolla. Kuvissa 131–134 on tarkasteltu 18-vuotiaiden oppilaiden saamia ajokokeiden kokonaisarvosanoja vuosina 2011–2014. Autokoulun oppilaat saivat useimmiten hyviä tai kiitettäviä arvosanoja kevyen liikenteen huomioimisesta ja opetuslupaoppilaat ajoneuvon käsittelystä. Miesten arvosanat olivat kaikissa arvioiduissa osa-alueissa parempia kuin naisten.



Kuva 131. Niiden 18-vuotiaiden oppilaiden osuudet vuonna 2011, joiden ajokokeen kokonaisarvosana osa-alueittain oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).



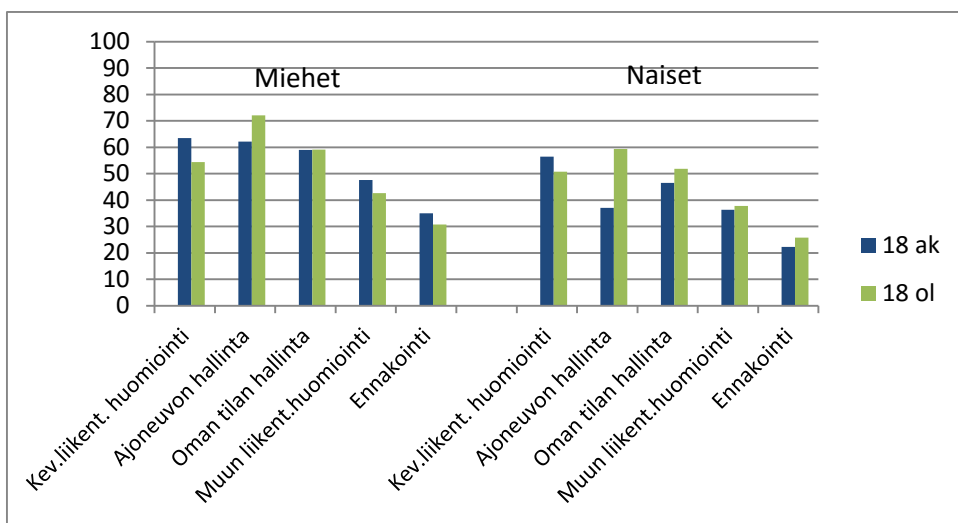
Kuva 132. Niiden 18-vuotiaiden oppilaiden osuudet vuonna 2012, joiden ajokokeen kokonaisarvosana osa-alueittain oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).

Ennen uudistusta vuosina 2011 ja 2012 miehistä autokoulun oppilaat saivat useammin hyviä tai kiitettäviä kokonaisarvosanoja kuin opetuslupaoppilaat kaikissa muissa osa-alueissa, paitsi ajoneuvon käsittelyssä ja ajon sujuvuudessa. Naisista opetuslupaoppilaat saivat parempia arvosanoja ajoneuvon käsittelyn ja ajon sujuvuuden lisäksi sosiaalisissa taidoissa ja taloudellisessa ajamisessa.

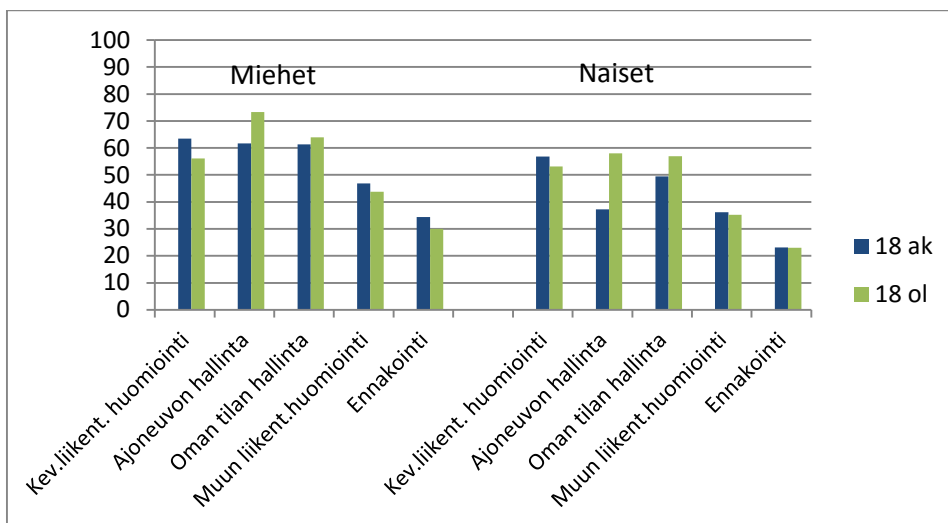
Vuosien 2011 ja 2012 välillä ei ollut suuria eroja hyviä tai kiitettäviä arvosanoja saaneiden oppilaiden osuuksissa (kuva 135). Autokoulun miesoppilaista sekä vuonna 2011 että vuonna 2012 keskimäärin puolet sai hyviä tai kiitettäviä arvosanoja tarkasteltaessa kaikkia osa-alueita yhdessä. Naisoppilailla vastaavat osuudet olivat 36 % vuonna 2011 ja 35 % vuonna 2012. Opetusluvalla opetetuista miehistä keskimäärin 48 % sai hyviä tai kiitettäviä arvosanoja vuonna 2011 ja vuonna 2012 osuus oli 47 %. Naisilla vastaava osuus oli 40 % sekä vuonna 2011 että vuonna 2012.

Uudistuksen jälkeen vuosina 2013 ja 2014 oppilaat saivat keskimäärin useammin hyviä tai kiitettäviä arvosanoja kuin aikaisemmin (kuva 135). 18-vuotiaiden miesten osalta autokoulu- ja opetuslupaoppilaiden erot näyttävät tasaantuneen, mutta naisilla erot säilyivät. Osa-alueita erikseen tarkasteltaessa erityisesti *oman tilan hallinta* näytti parantuneen kaikilla ryhmillä vuodesta 2013 vuoteen 2014.

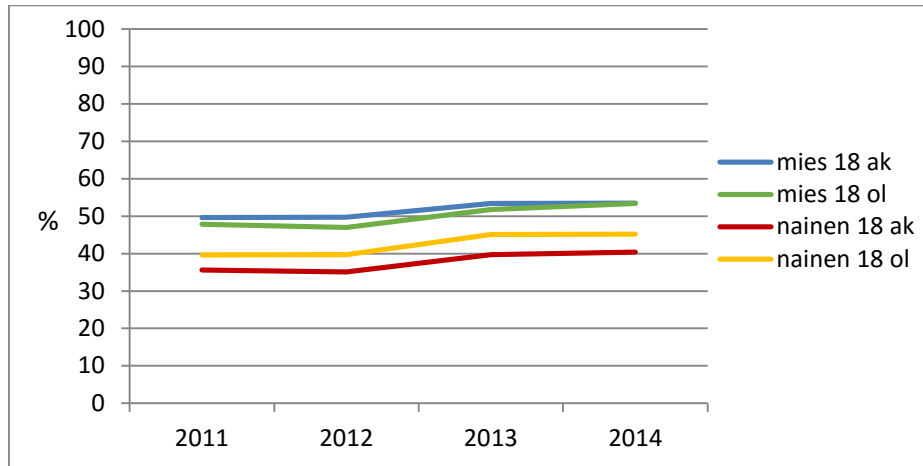
Kuten aiemmin, niin myös vuosina 2013 ja 2014 autokoulun oppilaat saivat opetuslupaoppilaita useammin hyviä arvosanoja *kevyen liikenteen huomioimisessa* (kuvat 133 ja 134). Miehistä autokoulun oppilaat saivat parempia arvioita myös *muun liikenteen huomioimisessa* ja *ennakoinnissa*. Naisista sen sijaan opetusluvalla opetetut saivat parempia kokonaisarvosanoja kaikissa muissa osa-alueissa, paitsi kevyen liikenteen huomioimisessa vuonna 2013. Vuonna 2014 tilanne oli muuttunut naisilla siten, että opetuslupaoppilaat saivat autokoululaisia parempia arvosanoja enää vain ajoneuvon hallinnassa ja oman tilan hallinnassa.



Kuva 133. Niiden 18-vuotiaiden oppilaiden osuudet vuonna 2013, joiden ajokokeen kokonaisarvosana osa-alueittain oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).

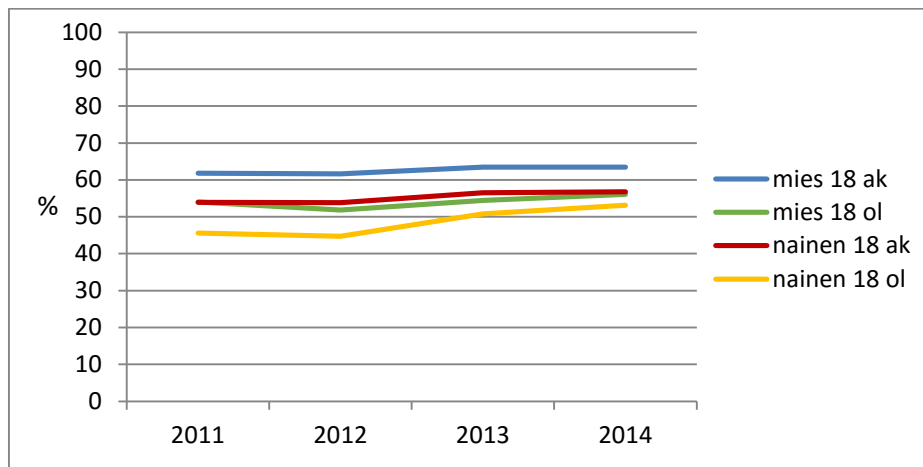


Kuva 134. Niiden 18-vuotiaiden oppilaiden osuudet vuonna 2014, joiden ajokokeen kokonaisarvosana osa-alueittain oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).



Kuva 135. Ajokokeen eri osa-alueiden arvioista keskimäärin vähintään arvosanan 4 saaneiden 18-vuotiaiden oppilaiden osuudet vuosina 2011–2014.

Yksittäisistä arvioitavista osa-alueista ennen–jälkeen vertailun saattoi tehdä vain *kevyen liikenteen huomioinnille* ja *ajoneuvon hallinnalle* (*ajoneuvon käsittely*), koska näiden arviointien nimet ja sisällöt olivat pysyneet uudistuksen yhteydessä jokseenkin samoina. Kevyen liikenteen huomiointi näyttää parantuneen kaikilla ryhmillä, mutta erityisen selvä parannus näyttää tapahtuneen opetusluvalla opiskelevien naisten arvosanoissa vuonna 2013 (kuva 136). *Ajoneuvon hallinnan* taidoissa ei ollut tapahtunut merkittäviä muutoksia millään ryhmällä.

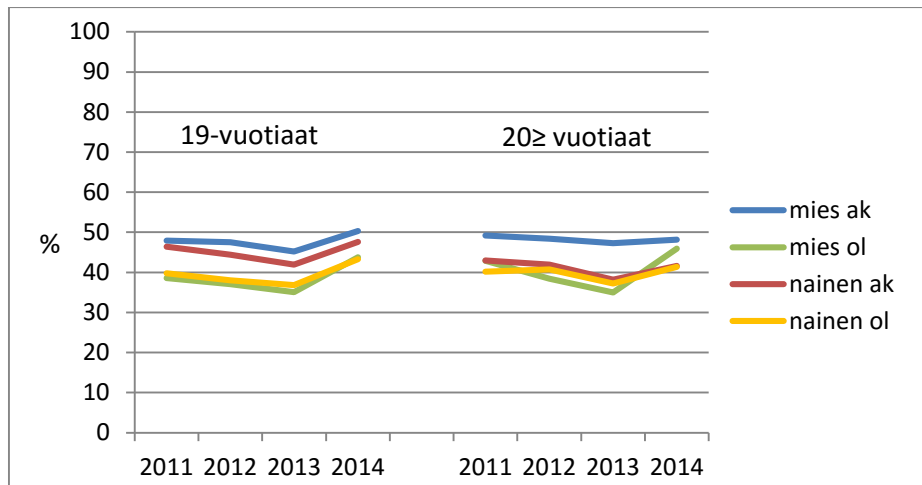


Kuva 136. Osuus 18-vuotiaista ajokokeen suorittaneista, joiden kokonaisarvosana kevyen liikenteen huomioimisessa oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).

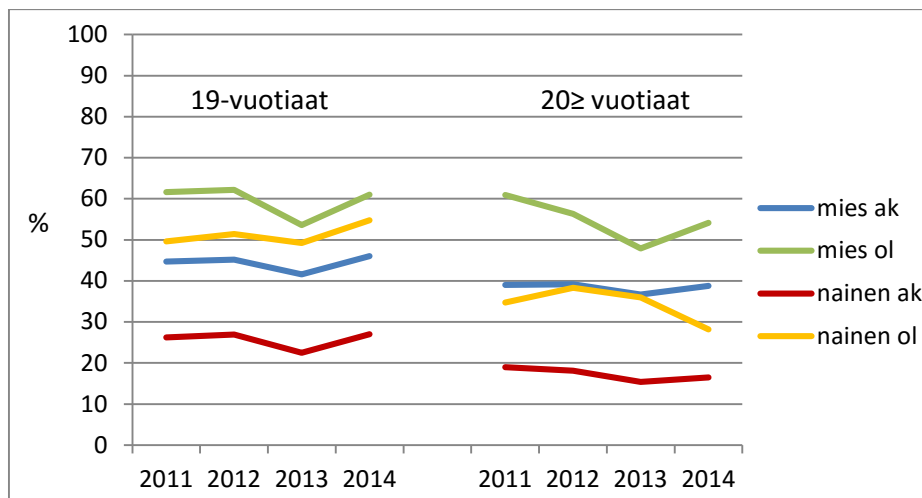
Ajokokeen kokonaisarviointeja tarkasteltiin erikseen myös ikäryhmissä 19-vuotiaat sekä 20-vuotiaat ja sitä vanhemmat kuljettajat. Tyypillisesti arvioitavista osa-alueista kuljettaja sai keskimäärin sitä harvemmin hyviä tai kiitettäviä arvosanoja, mitä vanhempi hän oli. Esimerkiksi vuonna 2011 autokoulun 18-vuotiaista naisoppilaista 36 % sai hyvän tai kiitettävän arvosanan ajoneuvon käsittelystä. 19-vuotiailla vastaava osuus oli reilu neljännes ja 20-vuotiailla tai sitä vanhemmilla vajaa viidennes. Myös miehillä ja opetusluvalla opetetuilla näkyi samansuuntainen tulos.

Kevyen liikenteen huomioimisessa 19-vuotiaat sekä 20-vuotiaat ja sitä vanhemmat saivat useammin hyviä tai kiitettäviä arvosanoja vuonna 2014 kuin aikaisempina vuosina (kuva 137). Vuonna 2013 näillä ryhmillä oli notkahdus alaspäin arvosanoissa, kun samaan aikaan 18-vuotiailla oli arvosanoissa parannusta (kuva 136). Myös

ajoneuvon hallinnan arvosanoissa tapahtui 19-vuotiailla notkahdus vuonna 2013 ja sen jälkeen paluu entiselle tasolle (kuva 138). 20-vuotiaiden ja sitä vanhempien arvosanat näyttivät heikentyneen seurantajaksolla. Heidän arvosanoistaan pienempi osuus oli hyviä tai kiitettäviä seurantajakson lopussa kuin alussa.



Kuva 137. Osuus 19-vuotiaista ja 20+ vuotiaista ajokokeen suorittaneista, joiden kokonais-arvosana kevyen liikenteen huomioimisessa oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).



Kuva 138. Osuus 19-vuotiaista ja 20+ vuotiaista ajokokeen suorittaneista, joiden kokonais-arvosana ajoneuvon hallinnassa (ajoneuvon käsittelyssä) oli vähintään 4 (asteikko 1=heikko, 5=kiitettävä).

2.2.2 Vaikutukset uusien kuljettajien liikennekäyttämiseen

2.2.2.1 Itseraportoitu liikennekäyttäytyminen harjoitteluvaiheessa

Syventävän vaiheen lomakekyselyllä kartoitettiin uusien kuljettajien harjoitteluajan liikennekäyttämistä. Tässä tarkasteltiin muun muassa uusien kuljettajien ajomääriä, ajamisen laatua, tapahtuneita liikennevahinkoja ja vaaratilanteita sekä liikenne-rikkomuksia.

Harjoitteluvaiheen pituus

Oppilaat olivat tulleet vuonna 2015 syventävään vaiheeseen keskimäärin 528 päivän (n. 17,5 kk) kuluttua B-ajokortin saannista, kun tarkasteltiin vain niitä kuljettajia, jotka olivat tulleet syventävään vaiheeseen 2 vuoden sisällä. Vuonna 2012 aika oli ollut 532 päivää eli harjoitteluvaiheen pituus oli pysynyt keskimäärin jokseenkin samana. 95 % kaikista vastanneista oli tullut syventävään vaiheeseen 2 vuoden määrajassa ja myös tämä osuus oli pysynyt samana. Miehet tulivat syventävään vaiheeseen aikaisemmin kuin naiset. Ensimmäisen vuoden aikana syventävään vaiheeseen tuli vajaa viidennes naisista ja neljännes miehistä. Viimeisen puolen vuoden aikana ennen 2 vuoden takarajaa syventävään vaiheeseen tuli 62 % naisista ja 49 % miehistä vuonna 2012. Vuonna 2015 osuus oli kasvanut naisilla 64 %:iin ja pienentynyt miehillä 47 %:iin.

Ajamisen määrä ja laatu

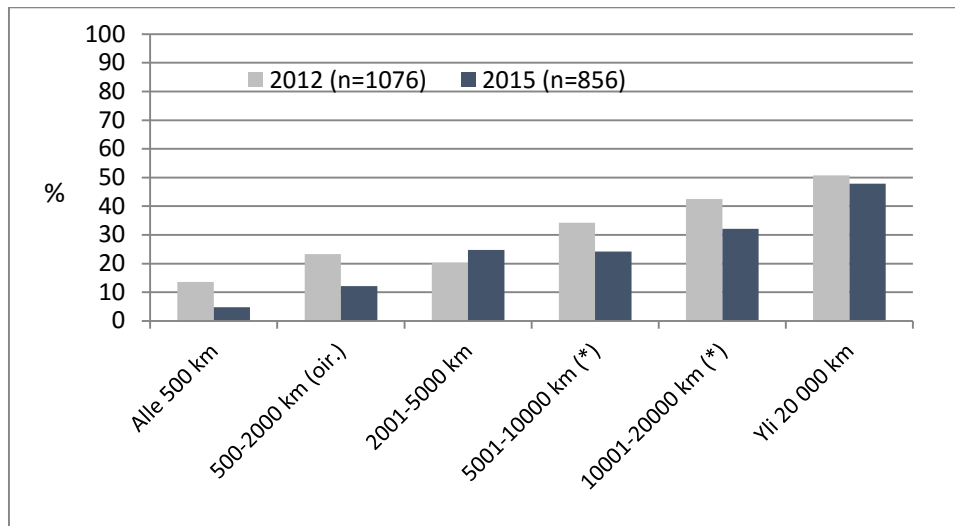
Miehet olivat ajaneet harjoitteluvaiheessa keskimäärin noin 18 000 km ja naiset 10 600 km. Ajomäärät olivat kasvaneet erityisesti naisten ryhmässä verrattuna vuoteen 2012. Tuolloin naiset olivat ajaneet keskimäärin 7 000 km ja miehet 16 600 km. Kokonaisajokilometrimäärä on laskettu vastaajien ilmoittamista ajomääristä eri tarkoituksissa ja puuttuvien tietojen määrä oli suuri, joten kokonaisajokilometrimäärät ovat vain suuntaa-antavia. Vastaajien jakaantumissa ajomääräluokkiin näkyi sekä miehillä että naisilla samansuuntainen muutos niin, että vähän ajavia oli vähemmän ja paljon ajavia enemmän.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, miten heidän ilmoittamansa luokiteltu ajomäärä jakaantuu kilometreinä eri ajon tarkoituksiin. Ajon tarkoitus oli luokiteltu kolmeen: 1. matkat työhön, asiointiin tai kouluun, 2. vapaa-ajan ajelu sekä 3. ajo työssä tai ammattikuljettajana. Vuonna 2012 työ-, asiointi- ja koulumatkojen sekä vapaa-ajan ajelun osuudet olivat jokseenkin yhtä suuret (lähes puolet molempia), mutta vuonna 2015 vapaa-ajan ajelun osuus oli kasvanut miesten ryhmässä. Molemmilla sukupuolilla työssä ajon tai ajon ammattikuljettajana osuus kaikesta ajosta näytti kasvaneen.

Liikennevahingot

Miesten ryhmässä liikennevahinkoon joutuneiden osuudet olivat pienempiä vuonna 2015 kuin vuonna 2012. Tarkastelu tehtiin erikseen eri ajomääräluokissa, jotta ajamisen määrän muutokset eivät vaikuta tuloksiin (kuva 139). Ajomääriä vertailtiin vuosien välillä myös ajomääräluokkien sisällä. Miesten ryhmässä ajomääräluokassa 2001 – 5000 km vuoden 2015 vastaajat olivat ajaneet enemmän ja ajomääräluokassa Yli 20 000 km vähemmän kuin vastaajat vuonna 2012. Näissä kahdessa ajomääräluokassa liikennevahinkojen muutos vuosien välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää.

Naisten ryhmässä liikennevahingoissa oli osittain nähtävissä samansuuntaista vähenemää muutosta kuin miehillä, mutta ei tilastollisesti merkitsevää missään ajomääräluokassa.



Kuva 139. Vähintään yhteen liikennevahinkoon joutuneiden miesten osuudet vuonna 2012 ja 2015 ajosuoriteluokittain. Vuosien 2012 ja 2015 välisen eron tilastollinen testaus: oir= $p < .10$, *= $p < .05$.

Liikenneerikkomukset

Lomakkeella kysyttiin, kuinka monta rikesakkoa, sakkoa, ajokieltoa tai vankeustuomiota kuljettaja oli saanut ajokortin saamisen jälkeen. Rikesakkoja ja sakkoja tarkasteltiin yhdessä. Ajokieltojen määriä ei ollut kysytty vuoden 2012 kyselyssä, joten niiden määriä tai osuuksia ei voida vertailla vuosien 2012 ja 2015 välillä. Ajokiellon oli saanut 2 % vuoden 2015 naisvastaajista ja 9 % miesvastaajista. Vankeustuomiot olivat hyvin harvinaisia, alle puoli prosenttia vastaajista raportoi sellaisesta.

Vuosien 2012 ja 2015 välillä ei ollut selkeitä eroja sakkorangaistusten saajien osuuksissa. Ainoastaan ajokilometriluokassa 500–2000 km miesvastaajista harvempi vuonna 2015 (4 %) kuin vuonna 2012 (12 %) oli saanut sakkorangaistuksen (vähintään yksi rikesakko tai sakko). Naisten ryhmissä vuosien 2012 ja 2015 välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä (tai oireellisia) eroja.

2.2.2.2 Liikennevahinkotilastot

Nuorten kuljettajien onnettomuudet suhteessa muun ikäisiin kuljettajiin

Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkotilastoista tarkasteltiin uusien kuljettajien liikennevahinkojen määrää suhteessa kokeneiden kuljettajien liikennevahinkoihin vuosina 2010–2014 (LVK, 2010a–2014a). Suhdelukua tarkastelemalla voidaan kontrolloida mahdollisten yleisessä liikenneonnettomuustilanteessa tapahtuneiden muutosten vaikutus tulokseen. Tilastosta ei saa tietoa kuljettajien B-ajokortin saantijankohdasta, mutta tässä 18–19-vuotiaita pidetään uusina kuljettajina. Vuosi 2014 on ensimmäinen vuosi, jolloin B-ajokortillisista 18–19-vuotiaista suurin osa on suorittanut uuden mallisen kuljettajakoulutuksen ainakin perusvaiheen osalta. Vuoden 2015 tilasto ei ollut valmistunut tämän raportin kirjoittamishetkellä.

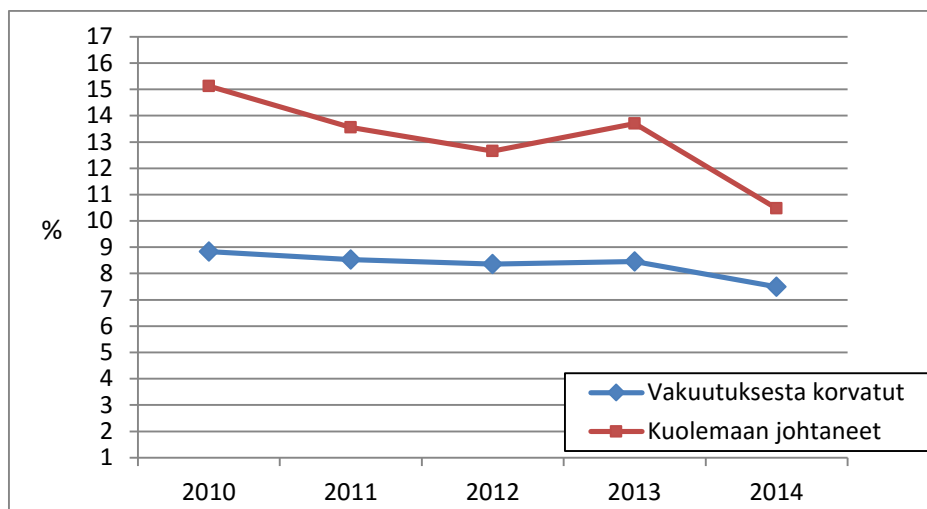
Liikennevahinkotilastoissa vuosilta 2010–2014 on aiheuttajakuljettajan ikä luokiteltu 11 luokkaan: alle 16-vuotiaat, 16–17, 18–19, 20–21, 22–25, 26–30, 31–40, 41–50, 51–60, 61–70 ja yli 70 vuotta. Tässä tarkasteluun otettiin 18–19-vuotiaiden aiheuttamat liikennevahingot ja laskettiin niiden osuus kaikista 20–70-vuotiaiden liikennevahinkojen määrästä (taulukko 58 ja kuva 140). Kuvassa 140 (liikennevakuutuksesta

korvatut) nähdään laskeva trendi nuorten liikennevahinkojen suhteellisessa osuudessa koko tarkastelujaksolla. Tarkastelujakson aikana nuorten onnettomuudet olivat vähentyneet 39 % kun vanhempien kuljettajien onnettomuudet olivat vähentyneet 28 %. Nuorilla suurin vuosittainen vähennys oli tapahtunut vuodesta 2013 vuoteen 2014 (22 %) heti uudistuksen jälkeen.

Samantyyppinen laskeva trendi näkyy myös moottoriajoneuvojen kuolonkolareissa (taulukko 58, kuva 140). Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilastoissa vuosilta 2010–2014 aiheuttajakuljettajan ikä on luokiteltu 9 luokkaan: 15–17, 18–20, 21–24, 25–34, 35–44, 45–54, 55–64, 65–74 sekä 75 ja sitä vanhemmat (LVK, 2010b–2014b). Kuvassa on laskettu 18–20-vuotiaiden nuorten aiheuttamien kuolonkolareiden % -osuus kaikista 21–74-vuotiaiden aiheuttamien kuolonkolareiden määrästä vuosittain. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien aineiston luvut ovat pieniä ja satunnaisvaihtelun merkitys on suuri, joten luotettavien johtopäätösten teko ei ole mahdollista.

Taulukko 58. Eri-ikäisten kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien määrä vuosina 2010–2014. Lähteet: LVK, 2010–2014 a ja b.

Vuosi	Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot, aiheuttajan ikä		Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet, aiheuttajan ikä	
	18-19 vuotta	20-70 vuotta	18-20 vuotta	21-74 vuotta
2010	3 890	44 066	23	152
2011	3 544	41 550	24	177
2012	3 460	41 377	20	158
2013	3 057	36 184	20	146
2014	2 384	31 820	13	124



Kuva 140. Nuorten aiheuttamien moottoriajoneuvo-onnettomuuksien suhde vanhempien aiheuttamiin moottoriajoneuvo-onnettomuuksiin. Liikennevakuutuksesta korvatuissa onnettomuuksissa verrattut ikäryhmät: 18–19-vuotiaat ja 20–70-vuotiaat. Kuolonkolareissa verrattut ikäryhmät: 18–20-vuotiaat ja 21–74-vuotiaat. Lähteet: LVK, 2010–2014 a ja b.

Nuorten kuljettajien onnettomuudet suhteessa ajokortteihin

Ajamisen määrä (suorite) on vahvasti yhteydessä liikennevahinkojen määrään. Ajamisen määrästä on kuitenkin vaikea saada tietoa. Tämän tutkimuksen kyselyvastaus-

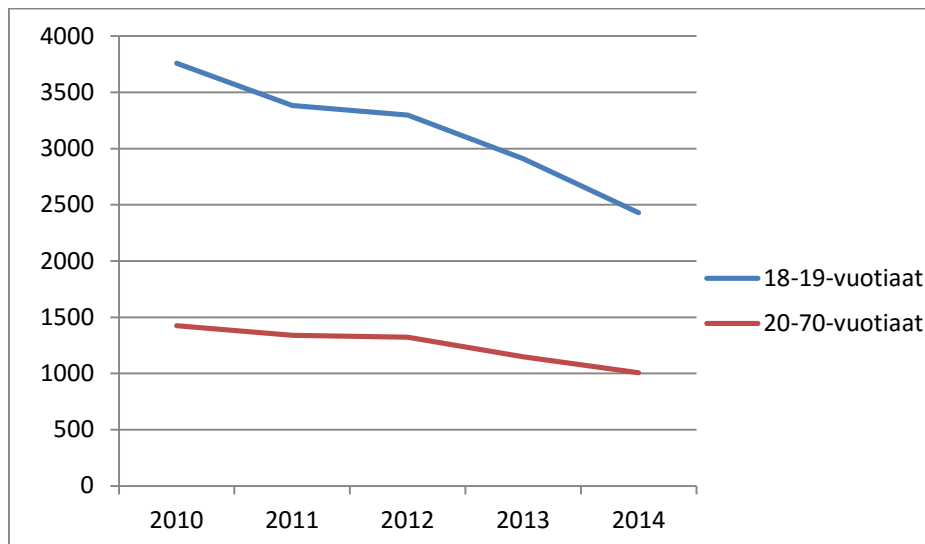
ten perusteella uusien kuljettajien ajamisen määrä oli kasvanut vuodesta 2012 vuoteen 2015 molemmilla sukupuolilla, naisilla enemmän kuin miehillä. Väestötasolla ajokorttien määrää voidaan käyttää karkeana ajosuoritteen mittarina. Nuorten kuljettajien ajokorttien määrä on vähentynyt vuodesta 2013 vuoteen 2015 (Trafín tilasto, ajokorttien määrä).

Edellä tarkasteltuja liikennevakuutuksesta korvattuja liikennevahinkoja ikäryhmittäin voidaan tarkastella suhteessa ko. ikäryhmän ajokorttien määrään (taulukko 59, kuva 141). Kuvan 141 mukaan molemmissa ikäryhmissä on tapahtunut liikennevahinkojen määrän vähenemistä suhteessa ajokorttien määrään. Nuorilla liikennevahinkojen vähennys vuodesta 2012 vuoteen 2014 on ollut 26 %. Ikäryhmässä 20–70-vuotiaat vähennys on ollut 24 %. Nuorilla vähennys oli kiivaampaa jälkimmäisenä vuotena eli vuodesta 2013 vuoteen 2014 ollen tuolloin 17 %. Muun ikäisten ryhmässä vähennys oli molempina vuosina 12–13 %.

Taulukko 59. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot, ajokorttien määrä ja liikennevahingot suhteutettuna 100 000 ajokorttiin ikäluokissa 18-19-vuotiaat ja 20-70-vuotiaat.

Vuosi	18-19-vuotiaat				20-70-vuotiaat *			
	Liikennevahingot	Ajokortit	Vah/100 000 ajok.	Muutos edell. vuoteen	Liikennevahingot	Ajokortit	Vah/100 000 ajok.	Muutos edell. vuoteen
2010	3 890	103 443	3760,5		44 066	3 090 636	1425,8	
2011	3 544	104 777	3382,4	-10,1	41 550	3 101 135	1339,8	-6,0
2012	3 460	104 931	3297,4	-2,5	41 377	3 126 581	1323,4	-1,3
2013	3 057	105 064	2909,7	-11,8	36 184	3 153 687	1147,4	-13,3
2014	2 384	98 158	2428,7	-16,5	31 820	3 164 097	1005,7	-12,3

* ajokorttien määrä on laskettu ikäryhmään 20-69-vuotiaat



Kuva 141. Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrä suhteutettuna 100 000 ajokorttiin ikäluokissa 18–19-vuotiaat ja 20–70-vuotiaat. (Huom. 20–70-vuotiaiden liikennevahingot on suhteutettu 20–69-vuotiaiden ajokorttien määrään)

2.2.2.3 Liikenne-rikkomustiedot Trafín rekisteristä

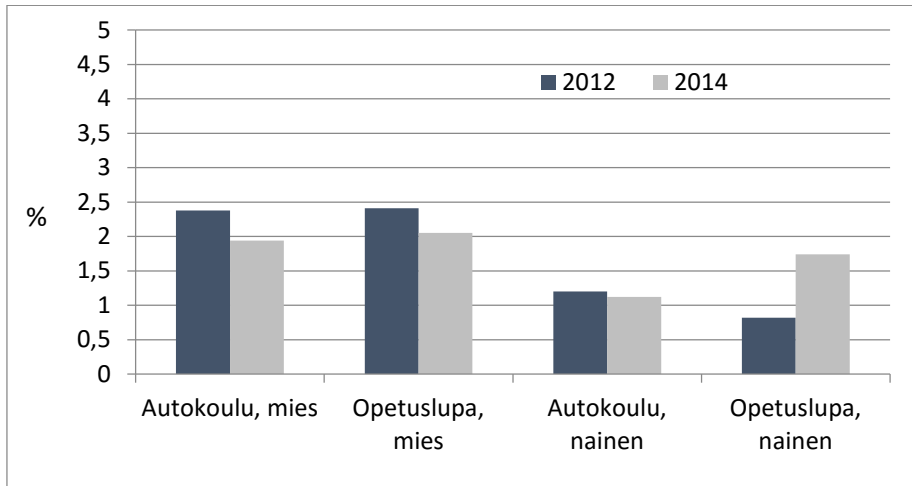
Trafi toteutti erillispoiminnan liikenteen tietojärjestelmästä uusien kuljettajien liikenne-rikkomusten määristä vuosilta 2012 ja 2014. Vertailtavina ryhminä olivat vuonna 2012 ensimmäisen B-luokan ajokortin saaneet kuljettajat (vanha koulutus) ja vuonna 2014 ensimmäisen B-luokan ajokortin saaneet kuljettajat (uusi koulutus). Molempien ryhmien rikkomustietoja seurattiin ajokortin saantivuodelta. Tarkastelu tehtiin erikseen eri-ikäisille uusille mies- ja naiskuljettajille sekä opetusmuodon mukaan (perusvaihe autokoulussa tai opetusluvalla). (taulukko 60 ja kuvat 142–148).

Taulukko 60. Uusien kuljettajien ajokorttien, rikesakkojen (rs), rangaistusmääräysten (rm) ja ajokieltorikosten (ak) määrät vuosina 2012 ja 2014.

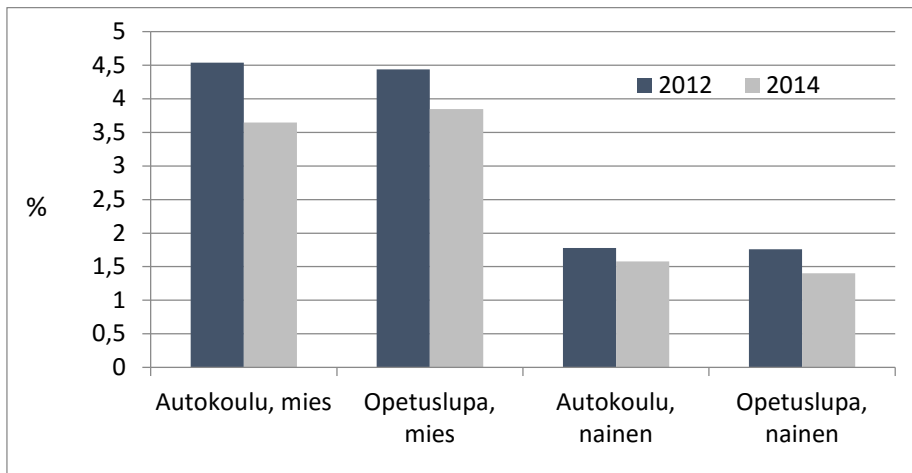
	Vuosi 2012				Vuosi 2014			
	Ajo-kortit	rs	rm	ak	Ajo-kortit	rs	rm	ak
Autokoulu, mies, ajokortti 18 v.	16 270	387	739	138	17 464	338	637	70
Opetuslupa, mies, ajokortti 18 v.	4 237	102	188	18	2 779	57	107	9
Autokoulu, mies, ajokortti 19 v.	3 660	82	151	38	3 370	70	120	18
Opetuslupa, mies, ajokortti 19 v.	649	21	29	4	305	10	8	4
Autokoulu, mies, ajokortti 20+ v.	4 657	60	99	23	3 580	72	65	13
Opetuslupa, mies, ajokortti 20+ v.	195	1	2	1	121	1	1	0
Autokoulu, nainen, ajokortti 18 v.	16 369	196	291	26	14 828	166	234	14
Opetuslupa, nainen, ajokortti 18 v.	3 295	27	58	1	2 073	36	29	3
Autokoulu, nainen, ajokortti 19 v.	3 872	58	70	11	3 310	48	61	11
Opetuslupa, nainen, ajokortti 19 v.	772	14	12	1	389	9	5	0
Autokoulu, nainen, ajokortti 20+ v.	7 077	53	79	8	4 544	42	34	4
Opetuslupa, nainen, ajokortti 20+ v.	392	2	1	0	164	1	1	0

Kuvissa 142–144 on esitetty 18-vuotiaana ajokorttinsa saaneiden kuljettajien rikesakkojen, rangaistusmääräysten ja ajokieltorikosten määrät suhteessa ajokorttillisten määriin vuosina 2012 ja 2014. Sekä autokoulussa että opetusluvalla opetetuilla miehillä oli vuonna 2014 vähemmän rikkomuksia kuin vuonna 2012. Tulos on selkeämpi autokouluissa opetetuilla kuin opetusluvalla opetetuilla. Kun lasketaan kaikki rikkomukset yhteen ja suhteutetaan se ajokorttien määrään, autokoulussa opetetuilla vähennys vuodesta 2012 vuoteen 2014 oli keskimäärin 23 % ja opetusluvalla opetetuilla vähennys oli keskimäärin 14 %. Naisilla rikkomusmäärät vähenivät autokoulussa opetettujen ryhmässä 11 %. Opetusluvalla opetettujen rikkomukset sen sijaan lisääntyivät 26 %.

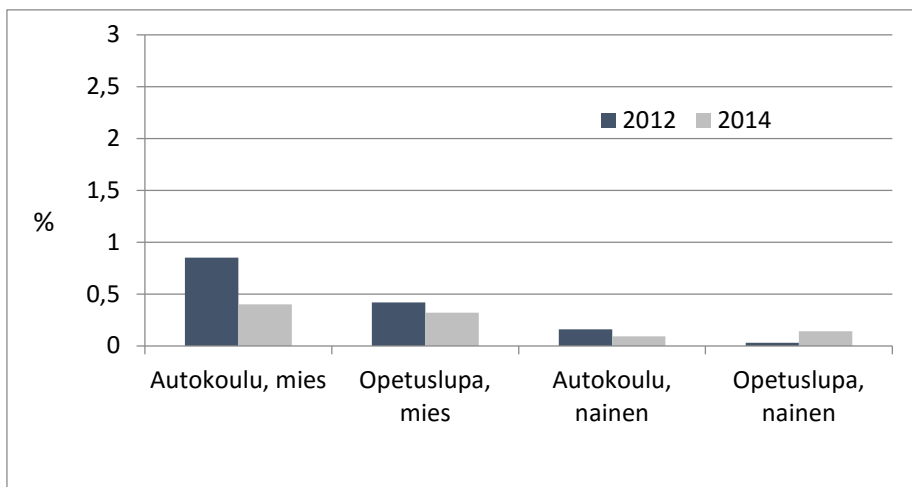
18-vuotiaana B-ajokortin autokoulussa suorittaneilla oli vuonna 2012 enemmän liikenne-rikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään kuin opetusluvalla opetetuilla. Vuonna 2014 tilanne oli päinvastainen niin, että opetusluvalla opetetuilla oli enemmän liikenne-rikkomuksia kuin autokoulussa opetetuilla. Tulos koski sekä miehiä että naisia.



Kuva 142. 18-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien rikesakot ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.



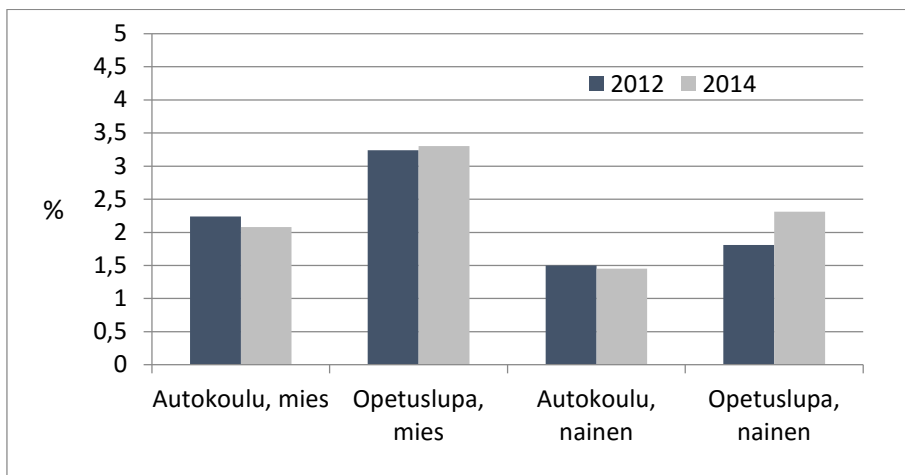
Kuva 143. 18-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien rangaistusmääräykset ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.



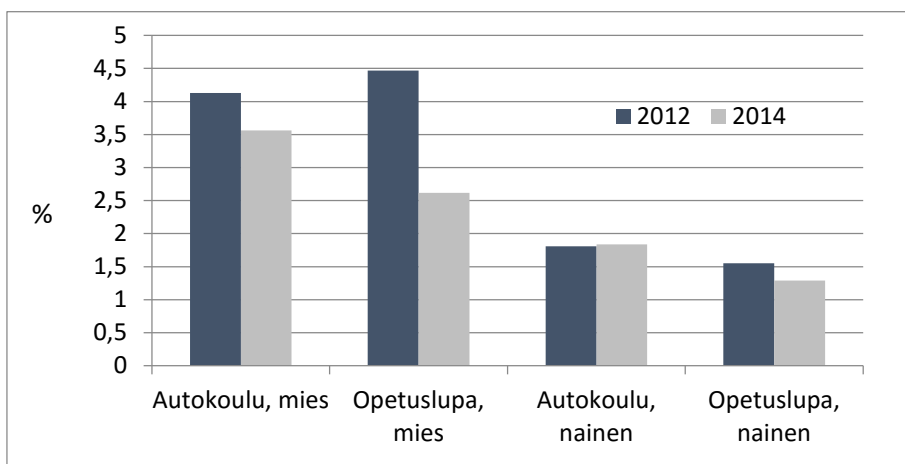
Kuva 144. 18-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien ajokieltorikokset ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.

Kuvissa 137–139 on esitetty 19-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien rikessakkojen, rangaistusmääräysten ja ajokieltorikosten määrät suhteessa ajokortillisten määrään vuosina 2012 ja 2014. Autokoulussa opetetuilla miehillä oli vuonna 2014 vähemmän rikkomuksia suhteessa ajokortteihin kuin vuonna 2012. Selvimmin olivat vähentyneet rangaistusmääräykset ja ajokieltorikkomukset. Opetusluvalla opetetuilla rangaistusmääräykset olivat vähentyneet selvästi, mutta ajokieltorikoksissa näkyi kasvua. Autokoulussa opettujen naisten rikkomusmäärissä ei ole selkeitä eroja vuodesta 2012 vuoteen 2014. Opetusluvalla opetetuilla naisilla näyttäisi olevan rikessakoissa kasvua ja rangaistusmääräyksissä vähennystä.

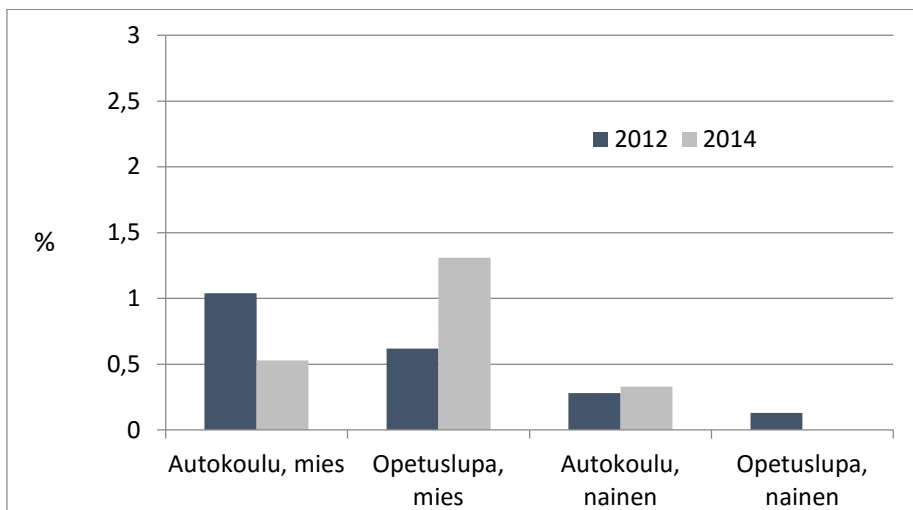
Jos kaikki rikkomukset lasketaan yhteen ja suhteutetaan määrä ajokorttien määrään, oli autokoulussa opetetuilla miehillä keskimäärin 17 % vähemmän rikkomuksia vuonna 2014 kuin vuonna 2012, ja opetusluvalla opetetuilla vähennys oli keskimäärin 13 %. Naisten rikkomusten määrissä ei tapahtunut muutoksia. Opetusluvalla B-ajokortin suorittaneilla miehillä oli hieman enemmän liikenne rikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään kuin autokoulussa ajokortin suorittaneilla. Naisilla opetustapa ei ollut yhteydessä rikkomusten määriin.



Kuva 145. 19-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien rikessakot ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.

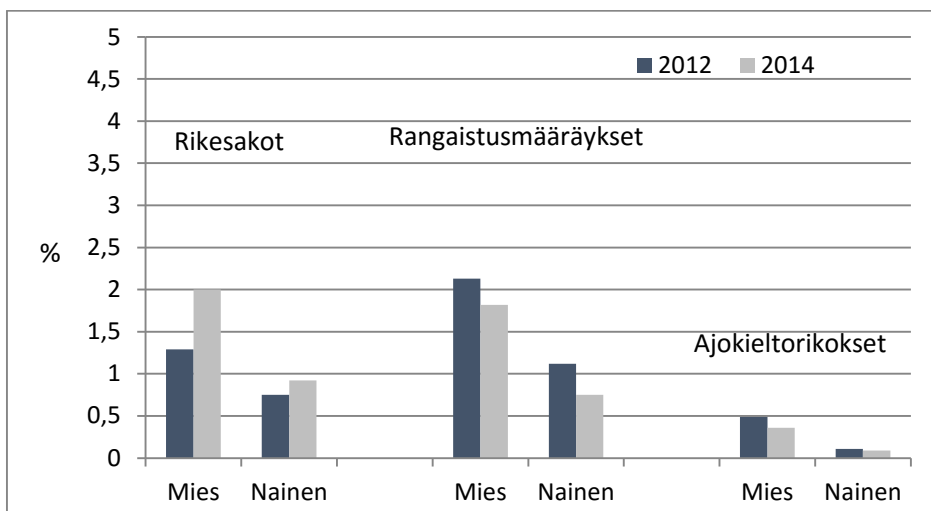


Kuva 146. 19-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien rangaistusmääräykset ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.



Kuva 147. 19-vuotiaana B-ajokortin saaneiden kuljettajien ajokieltorikokset ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.

20-vuotiaana tai sitä vanhempana B-ajokortin saaneiden rikkomuksia tarkasteltiin vain autokoulussa opetuksensa saaneiden osalta, koska opetusluvalla opettettujen määrä oli pieni (taulukko 60, kuva 148). Sekä miesten että naisten ryhmässä rikesakoissa oli kasvua vuodesta 2012 vuoteen 2014, mutta rangaistusmääräyksissä vähenemistä. Myös ajokieltorikokset näyttävät vähentyneen.



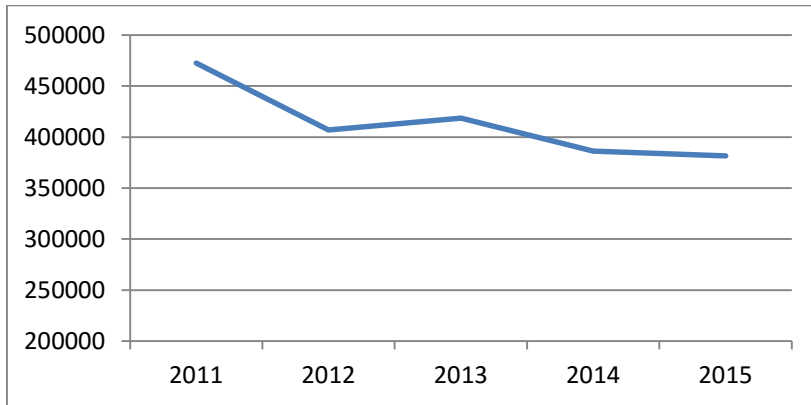
Kuva 148. 20-vuotiaana tai sitä vanhempana B-ajokortin saaneiden kuljettajien rikesakot, rangaistusmääräykset ja ajokieltorikokset ajokortin saantivuonna suhteessa ajokortillisten määrään ko. vuonna.

Yleinen liikenne rikkomusten ja -rikosten määrän kehitys vuosina 2011–2015

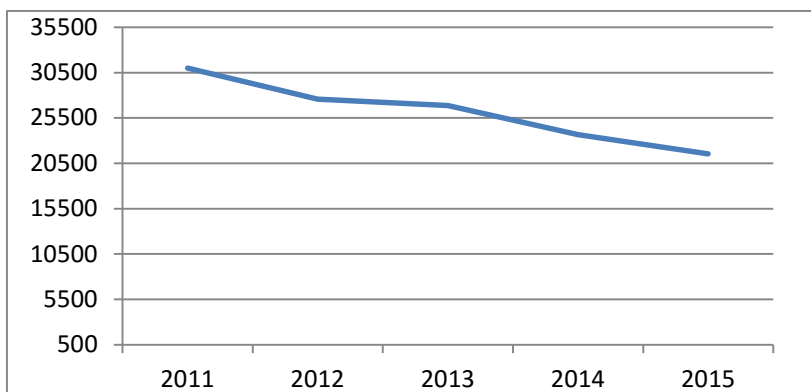
Kontrollitietona uusien kuljettajien liikenne rikkomusten määrän muutoksille tarkasteltiin liikenne rikkomusten ja -rikosten määrän kehitystä poliisin tilastosta. Siinä näkyy yleinen liikenne rikkomusten ja -rikosten aleneva suuntaus vuodesta 2011 vuoteen 2015 (kuva 141). Sama laskeva suunta näkyy myös 18–20-vuotiaiden liikenne rikkomuksissa (kuva 142). Liikenne rikkomusten määrän muutoksiin voivat vaikuttaa monet eri tekijät, esimerkiksi muutokset valvonnan määrässä ja laadussa,

rangaistuksissa tapahtuneet muutokset sekä muutokset kuljettajakäyttäytymisessä ja ajomäärissä.

Vuonna 2014 oli ilmoitettuja liikenne rikoksia ja -rikkomuksia noin 5 % vähemmän kuin vuonna 2012 (kuva 149). Nuorten ryhmässä rikkomusmäärien vähenemä oli suurempi. Pelkästään 18–20-vuotiaiden rikoksia ja rikkomuksia tarkasteltaessa vähennys oli noin 14 % (kuva 150).



Kuva 149. Ilmoitetut epäillyt liikenne rikkomukset ja -rikkokset yhteensä. Lähde: poliisi.



Kuva 150. Ilmoitetut epäillyt liikenne rikkomukset ja -rikkokset, 18–20-vuotiaat. Lähde: poliisi.

2.2.3 Miten hyödylliseksi eri osapuolet kokivat muutoksen

Tässä tarkastellaan kyselyvastauksista ensinnäkin kysymystä, jossa vastaajia pyydettiin arvioimaan eri kuljettajaopetusjärjestelmän osioiden hyödyllisyyttä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa. Arvioitavia osioita vuonna 2012 oli 9 ja vuonna 2015 osioita oli 14 (taulukko 61). Vastausasteikko oli 5-portainen *täysin hyödytön – erittäin hyödyllinen*.

Kysymys esitettiin liikenneopettajille, opetuslupaopettajille ja tutkinnon vastaanottajille eli ryhmille, joilla voitiin olettaa olevan kokemusta tai näkemystä kaikkien eri osien hyödyllisyydestä. Opetuslupaopettajilla ei välttämättä ollut kokemusta perusvaiheen jälkeisistä osioista. Osa heistä kuitenkin oli kokeneita opettajina ja oli voinut seurata oppilaansa koko oppimisprosessia perusvaiheesta syventävän vaiheen loppuun. Tutkinnon vastaanottajat toimivat autokoulutoiminnan käytännön valvojina, joten heillä tulisi olla näkemys eri osioiden hyödyllisyydestä, vaikka heilläkään ei välttämättä ole käytännön kokemuksia kaikista osioista.

Taulukko 61. Lomakkeella kysytty kuljettajaopetusjärjestelmän osiot ja niiden hyödyllisyys.

Teoriaopetus perusvaiheessa / I-vaiheessa
Ajo-opetus perusvaiheessa / I-vaiheessa
Radalla tapahtuva opetus perusvaiheessa / I-vaiheessa
Harjoittelu simulaattorilla (vain v. 2015)
Teoriakoe
Ajokoe
Harjoitteluvaihe / välivaihe
Harjoitteluvaiheen palautejakson yksilöajo (vain v. 2015)
Harjoitteluvaiheen palautejakson ryhmäajo (vain v. 2015)
Harjoitteluvaiheen palautejakson teoriaopetus (vain v. 2015)
Oppimispäiväkirja (vain v. 2015)
Teoriaopetus syventävässä vaiheessa / II-vaiheessa
Ajon arviointi syventävässä vaiheessa / II-vaiheessa
Radalla tapahtuva opetus syventävässä vaiheessa / II-vaiheessa

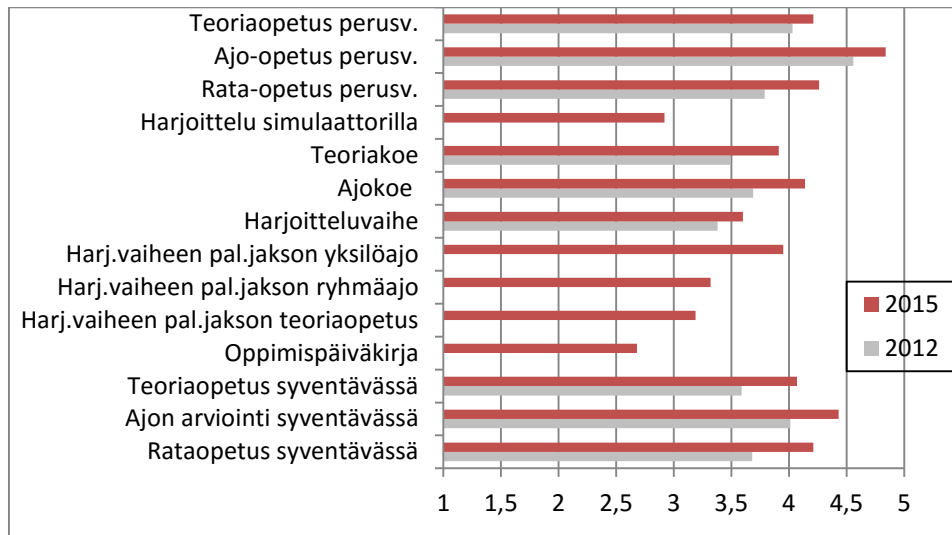
2.2.3.1 Liikenneopettajien arviot

Ajo-opetusta perusvaiheessa pidettiin selvästi hyödyllisimpänä osana kuljettajaopetusjärjestelmää (kuva 151). Toiseksi hyödyllisin osa oli ajon arviointi syventävässä vaiheessa ja kolmantena radalla tapahtuva opetus perusvaiheessa. Uusista sisällöistä harjoitteluvaiheen palautejakson yksilöajoa pidettiin selvästi hyödyllisimpänä osiona. Sen sijaan oppimispäiväkirjaa ei pidetty kovin hyödyllisenä. Vastaajista 46 % piti oppimispäiväkirjaa hyödyttömänä ja 25 % hyödyllisenä (lopun vastaukset sijoittuivat sille välille). Myöskään simulaattorilla tapahtuvaa harjoittelua ei pidetty kovin hyödyllisenä. Vastaajista 36 % piti simulaattorilla tehtävää harjoittelua hyödyttömänä ja 31 % piti sitä hyödyllisenä (lopun vastaukset sijoittuivat sille välille).

Vuonna 2015 liikenneopettajat arvioivat kuljettajaopetusjärjestelmän osiot keskimäärin hyödyllisemmiksi kuin vuonna 2012. Erityisesti rataopetus sekä perusvaiheessa että syventävässä vaiheessa ja teoriaopetus syventävässä vaiheessa sai paremmat arviot nyt kuin vuonna 2012. Myös arviot teoria- ja ajokokeen hyödyllisyydestä olivat nyt huomattavasti parempia kuin vuonna 2012.

Avoimissa vastauksissa tuotiin esille, että palautejakson hyödyllisyyttä heikentää se, että oppilaat tulevat sinne liian myöhään. 90 % liikenneopettajista oli sitä mieltä, että toimivin ajankohta palautejaksolle olisi 3 kuukauden sisällä ajokortin saannista. Oppilaiden vastauksien perusteella palautejaksolle tullaan keskimäärin myöhemmin, naiset 5 kuukauden kuluttua ja miehet 4 kuukauden kuluttua ajokortin saannista. Lähes viidennes naisvastaajista oli tullut palautejaksolle yli vuoden päästä ajokortin saannista. Oppilaita on vaikea motivoida palautejakson sisältöihin, jos he ovat ajaneet jo lähes kaksi vuotta ja ovat tulossa jo syventävään vaiheeseen. Lisäksi opettajat kokivat hankalana asiana erityisesti ryhmäajossa sen, että oppilailla on hyvin erilainen ajokokemus taustalla.

Oppimispäiväkirjan hyödyllisyyttä heikensi opettajien mukaan se, että vain pieni osa oppilaista täytti oppimispäiväkirjaa itsenäisesti harjoitteluvaiheen aikana. Suurin osa täytti sen vasta palautejaksolla tai juuri ennen sitä.



Kuva 151. Liikenneopettajien arviot vuonna 2012 ja 2015 kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä. Keskiarvot. Arviointiasteikko: 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen

2.2.3.2 Yhteisopetusopettajien arviot

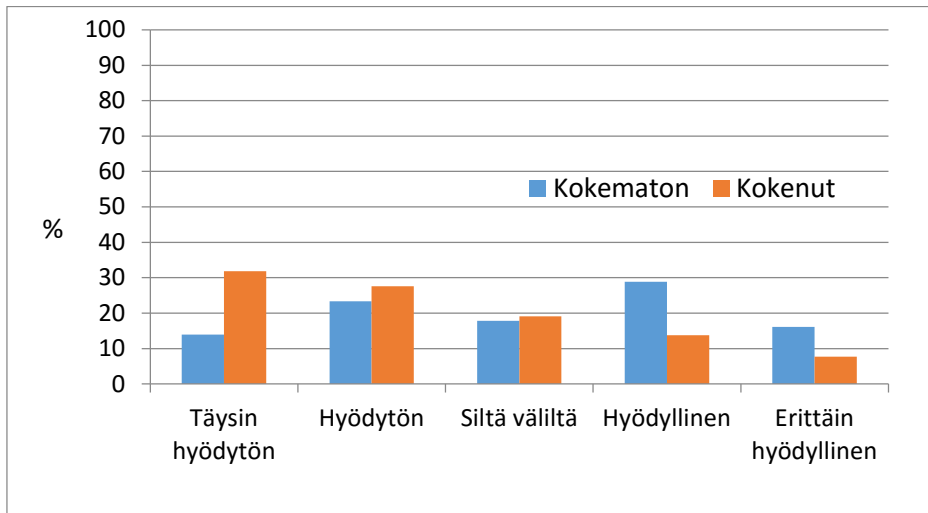
Yhteisopetuksen opettajilta kysyttiin sekä tyytyväisyyttä valmennusjaksoon sekä pimeään ja liukkaan opetukseen autokoulussa että kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyyttä. Vastaajista 94 % oli osallistunut valmennusjaksoon autokoulussa. Valmennusjaksoon oli kuulunut tyypillisesti tietopuolinen opetus, demoajo ja arviointiajo. Pimeään ja liukasrataopetukseen oli osallistunut 93 % vastaajista.

Valmennusjakson osioista tietopuolista osuutta pidettiin hyödyttömimpänä. Sen saama arviointien keskiarvo oli 2,2 viisiportaisella arviointiasteikolla. Autokoulun opettajan esimerkkiopetusta (demoajo) ja arviointiajoa myöhemmin palautejaksolla pidettiin hyödyllisempänä.

Hyödyllisyyden kokemukseen vaikutti se, oliko opettajalla aikaisempaa kokemusta opetuslupaopettajana vai ei. Kokemattomista yhteisopettajista lähes puolet (45 %) piti autokoulun opettajan esimerkkiopetusta (demoajoa) hyödyllisenä tai erittäin hyödyllisenä (kuva 152). Vastaava osuus kokeneista yhteisopettajista oli vain viidennes (21 %). Samoin valmennusjakson tietopuolista osuutta kokemattomat opettajat pitivät useammin hyödyllisenä (26 %) kuin kokeneet opettajat (12 %).

Avoimissa vastauksissa tuotiin esille tyytymättömyys siihen, että autokouluissa ja myös viranomaisilla oli epätietoisuutta, mitä opetuslupaopettajille olisi pitänyt valmennusjaksolla opettaa. Myös tiedotusta yhteisopetuksesta kritisoitiin.

Yhteisopetusopettajilta kysyttiin erikseen tyytyväisyyttä autokoulusta saatuun palveluun sekä valmennusjaksolla että pimeään ja liukkaan opetuksessa. Kysyttyinä asioina olivat: palvelun saatavuus, asiantuntevuus, asiakasystävällisyys sekä hinta-laatusuhde. Sekä valmennusjakson että pimeään ja liukkaan opetukseen vastaajat olivat muutoin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä (noin 70 % vastauksista), mutta hinta-laatusuhteeseen oltiin tyytymättömiä. Lähes 70 % vastaajista oli tyytymätön valmennusjakson hinta-laatusuhteeseen. Pimeään ja liukkaan opetuksen hinta-laatusuhteeseen tyytymättömien osuus oli 53 %.

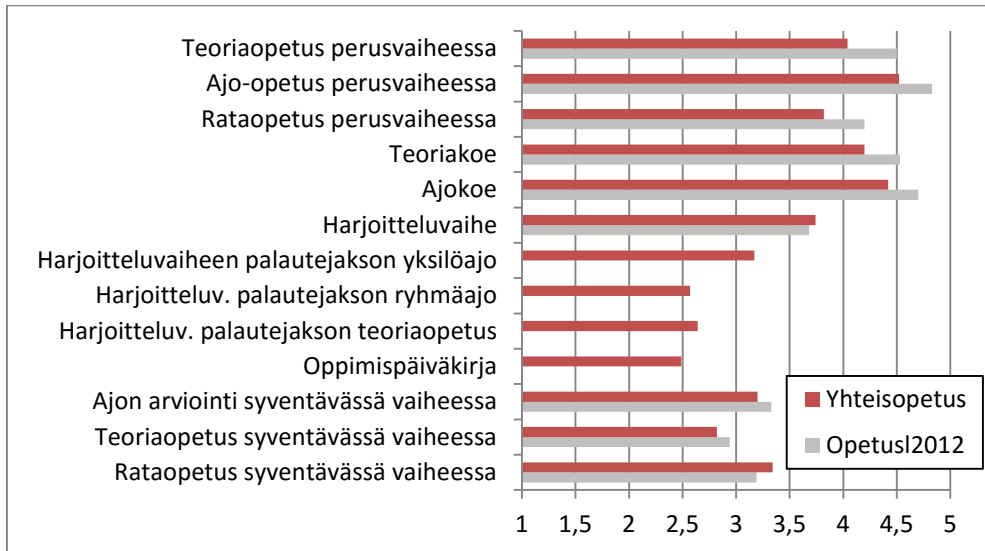


Kuva 152. Yhteisopetusopettajien arvio valmennusjakson demoajon (liikenneopettajan esimerkkiopetus) hyödyllisyydestä yhteisopettajan aikaisemman opetuslupaokemuksen mukaan.

Yhteisopetusopettajat olivat keskimäärin kriittisempiä kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyyteen kuin vuoden 2012 opetuslupaopettajat (kuva 153). Osioiden tärkeysjärjestys pysyi kuitenkin lähes samanlaisena. Hyödyllisimpinä osioiden pidettiin ajo-opetusta perusvaiheessa ja ajokoetta. Arviot niiden hyödyllisyydestä olivat heikentyneet verrattaessa vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja vuoden 2013 yhteisopetusopettajien vastauksia. Selvimmin arviot hyödyllisyydestä olivat laskeutuneet perusvaiheen teoriaopetuksesta.

Muita harjoitteluvaiheen uusia sisältöjä kuin palautejakson yksilöajoa yhteisopetusopettajat eivät pitäneet kovin hyödyllisinä.

Syventävän vaiheen osioiden hyödyllisyyden arvioissa ei ollut selviä eroja vuosien 2012 ja 2015 välillä. Yhteisopetusopettajat pitivät syventävän vaiheen rataopetusta jopa hyödyllisempänä kuin opetuslupaopettajat vuonna 2012. Toinen poikkeus yhteisopetusopettajien muutoin kriittisempään linjaan oli arvio harjoitteluvaiheesta kokonaisuudessaan. Sitäkin yhteisopetusopettajat pitivät lievästi hyödyllisempänä – tai ainakaan sen hyödyllisyyden ei koettu vähentyneen – verrattuna opetuslupaopettajiin.



Kuva 153. Vuoden 2012 opetuslupaopettajien ja yhteisopettajien arviot kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyydestä. Keskiarvot. Asteikko 1=täysin hyödytön – 5=erittäin hyödyllinen.

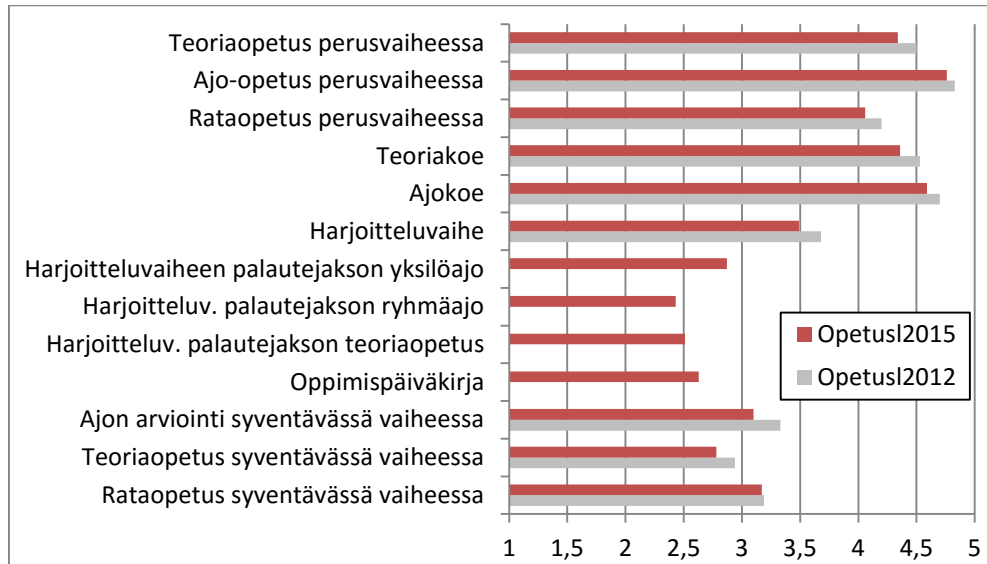
2.2.3.3 Opetuslupaopettajien arviot

Opetuslupaopettajilta kysyttiin tyytyväisyyttä autokoulusta hankittuihin palveluihin sekä arvioita kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyydestä. Vajaa viidennes (18 %) kertoi hankkineensa jotain opetusta autokoulusta. Lähes kaikki heistä kertoivat opetuksen olleen pimeään ja/tai liukkaaseen kelin harjoittelua. Lisäksi muutamia opettajia mainitsivat ostaneensa yksittäisiä ajotunteja, teoriatunteja tai jotakin muuta opetusta autokoulusta.

Opetuslupaopettajat olivat olleet varsin tyytyväisiä autokoulusta saatuun palveluun. Keskimäärin 75 % oli ollut tyytyväinen tai erittäin tyytyväinen autokoulun palvelujen saatavuuteen, niiden asiantuntemukseen ja asiakasystävällisyyteen. Tyytymättömien osuus oli alle 12 %. Vain hinta-laatu -suhteesta ei oltu selkeästi tyytyväisiä, mutta ei myöskään tyytymättömiä. Vastaajista 40 % oli hinta-laatu -suhteeseen tyytyväisiä, 35 % tyytymättömiä ja 25 % ei ottanut selkeää kantaa (vastaus ”siltä väliltä”).

Kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioista ajo-opetusta perusvaiheessa pidettiin selvästi hyödyllisimpänä. 81 % vastaajista piti sitä erittäin hyödyllisenä. Perusvaiheen teoriaopetusta ja teoriakoea pidettiin myös hyvin tärkeinä osioina. Harjoitteluvaiheen uusia sisältöjä ei pidetty hyödyllisinä, mutta on huomattava, että monilla vastaajilla ei välttämättä ollut kokemusta näistä edes omien oppilaidensa kautta. Myöskään teoriaopetusta syventävässä vaiheessa ei pidetty hyödyllisenä.

Opetuslupaopettajien vastausten vertailu vuodelta 2012 ja 2015 näyttää siltä, että kokemus kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä on vähentynyt hieman jokseenkin kaikkien osien kohdalla (vähenevä suunta, kuva 154). Ainoastaan rataopetusta syventävässä vaiheessa pidettiin nyt yhtä tärkeänä kuin vuonna 2012.

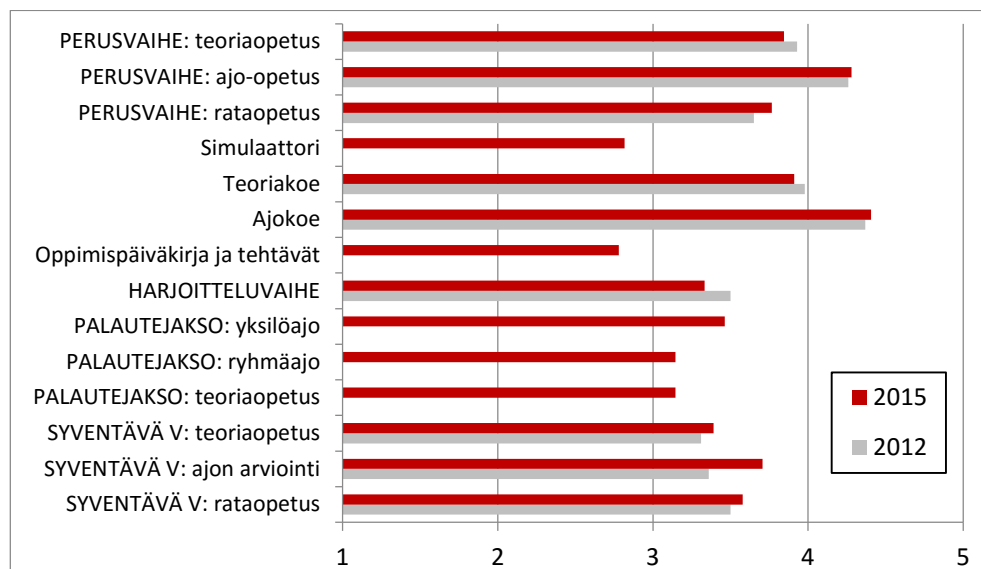


Kuva 154. Vuosien 2012 ja 2015 opetuslupaopettajien arviot kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyydestä. Keskiarvot. Asteikko 1=täysin hyödytön – 5=erittäin hyödyllinen.

2.2.3.4 Tutkinnon vastaanottajien arviot

Tutkinnon vastaanottajien arviot kuljettajaopetusjärjestelmän eri kokonaisuuksien hyödyllisyydestä olivat tässä kyselyssä pääosin samalla tasolla kuin vastaavat arviot vuonna 2012 (kuva 155). Yksittäisistä osioista vain vuoden 2012 välivaihe nähtiin jonkin verran hyödyllisempänä kuin nykyinen harjoitteluvaihe, ja vastaavasti nykyinen syventävän vaiheen ajon arviointi hyödyllisempänä kuin ajon arviointi II-vaiheessa vuonna 2012.

Perusvaiheen ajo-opetus, teoriakoe ja ajokoe nähtiin järjestelmäkokonaisuuden hyödyllisimmiksi osioiksi.



Kuva 155. Vuosien 2012 ja 2015 tutkinnon vastaanottajien arviot kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyydestä. Keskiarvot. Asteikko 1=täysin hyödytön – 5=erittäin hyödyllinen.

2.2.3.1 Oppilaiden arviot

Oppilailta kysyttiin perusvaiheessa, harjoitteluvaiheen palautejaksolla sekä syventävässä vaiheessa arvioita teoriaopetuksesta ja ajo-opetuksesta (syventävässä vaiheessa rataopetuksesta ja ajon arvioinnista) väittämien muodossa (taulukko 62). Heitä pyydettiin arvioimaan, miten hyvin väittämät kuvaavat saatua opetusta 5-portaisella asteikolla *ei lainkaan – erittäin hyvin* (taulukko 62). Lisäksi autokoulun oppilailta ja opetuslupaoppilailta kysyttiin tyytyväisyyttä saatuihin palveluihin autokoulussa.

Taulukko 62. Perusvaiheen oppilaille esitetyt väittämät perusvaiheen teoriaopetuksesta ja ajo-opetuksesta.

Opin uusia asioita itsestäni
Opetus oli yksilöllistä (kysyttiin vain teoriaopetuksesta)
Opetus oli kiinnostavaa
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen
Keskusteluun oli helppo osallistua
Opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä
Opetus oli tehokasta
Voin suositella autokoulua saamani teoriaopetuksen perusteella

Perusvaihe

Perusvaiheen oppilailta ei pyydetty arviota opetusuudistuksen vaikutuksista. Niitä voidaan kuitenkin epäsuoraan arvioida sen kautta, miten oppilaat kuvaavat teoria- ja ajo-opetusta. Näin tarkastellen voidaan arvioida, että muutokset ovat olleet vähäisiä.

Sekä naisten että miesten arviot teoriaopetuksesta olivat samalla tasolla vuonna 2015 kuin vuonna 2012. Kuten vuonna 2012, nytkin perusvaiheen oppilaat olivat varsin tyytyväisiä teoriaopetukseen. Enemmistö oppilaista koki sen kiinnostavaksi ja tehokkaaksi, joskaan ei yksilölliseksi. Liikenneopettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä ja valtaosa suosittelisi autokouluansa muillekin saamansa teoriaopetuksen perusteella. Sukupuoli, ikä tai koulutustausta ei vaikuttanut arvioiden tasoon.

Myös ajo-opetukseen oltiin tässä kyselyssä kokonaisuutena katsoen hyvin tyytyväisiä. Kaikki väittämät arvioitiin 5-portaisen vastausasteikon positiivisemmalle puolelle, eivätkä sukupuoli, ikä tai koulutustausta juurikaan vaikuttaneet arvioihin. Naiset arvioivat kuitenkin kaikki kohdat hieman miehiä positiivisemmin.

Kuten teoriaopetusta, myös ajo-opetusta koskevat arviot noudattivat samaa yleiskuvaa kuin vuonna 2012 sillä erotuksella, että kaikki osa-alueet arvioitiin nyt hieman korkeammalle. Tulos koski niin naisia kuin miehiäkin.

Harjoitteluvaihe

Nykyvuotoisen harjoitteluvaiheen pääsisältö on nimenvaihdoksesta huolimatta sama kuin I- ja II-vaiheen välisellä jaksolla ennen uudistusta eli itsenäistä harjoittelua. Uutena asiana tuli palautejakso ja siihen liitetty oppimispäiväkirja.

Keskimäärin oppilaat kokivat palautejakson tehokkaaksi, yksilölliseksi ja kiinnostavaksi, ja lähes kaikkien oppilaiden palautejaksoon oli sisältynyt palautetta opettajalta, keskustelua riskeistä sekä itsearviointia. Enemmistö sekä naisista että miehistä pi-

ti erityisesti opettajan antamaa palautetta ajamisesta sekä ajamiseen liittyviä yleisiä pohdintoja hyödyllisenä.

Autokoulun asiantuntevuuteen ja palveluihin palautejaksolla oltiin tyytyväisiä. Palautejakson hinta-laatu-suhteeseen vastaajat olivat vähiten tyytyväisiä, mutta arviot olivat keskimäärin kuitenkin vastausasteikon positiivisella puolella.

Hieman yli puolet oppilaista ilmoitti käyttäneensä oppimispäiväkirjaa ja sen tehtäviä ajamisen seuraamiseen. Useimmat olivat tehneet sen tehtävät vasta palautejaksolla tai juuri ennen sitä, eikä sitä useinkaan hyödynnetty palautejaksolla. Oppimispäiväkirjan läpikäynnille annettiin heikoin keskimääräinen arvosana kysyttäessä käsitteitä palautejakson eri sisältöjen hyödyllisyydestä.

Syventävä vaihe

Ainoastaan 56 henkilöä vastasi syventävää vaihetta käsittelevään sähköiseen kyselyyn.

Syventävän vaiheen opetukseen oli lähes kaikilla vastaajilla sisältynyt ajon turvallisuuden ja taloudellisuuden arviointia sekä harjoitteluvaiheen kokemusten läpikäyntiä. Nämä sisällöt koettiin myös hyödyllisiksi. Liikenteen vuorovaikutustestiä simulaattorilla oli järjestetty vähiten, mutta kun sitä oli ollut, ainakin miesoppilaat kokivat sen keskimäärin hyödylliseksi.

Vuonna 2012 pidettiin silloisen II-vaiheen sisällöistä hyödyllisempinä ajon taloudellisuuden ja turvallisuuden arviointia sekä turvataloon tutustumista. Liikenteen vuorovaikutustesti simulaattorilla tai tietokoneella koettiin silloinkin vähiten hyödylliseksi osioiksi.

Vastaajat pitivät syventävän vaiheen opetusta kiinnostavana, minkä lisäksi he tunsivat keskimäärin vastuuta omasta oppimisestaan, erityisesti rataopetuksessa ja ajon arvioinnissa. Vuonna 2012 annetut arvosanat silloisen II-vaiheen teoriaopetuksesta, rataopetuksesta sekä ajon arvioinnista olivat kautta linjan hieman matalammalla tasolla kuin nyt. Erityisen suuri ero oli siinä, missä määrin tunteiden vaikutusta ajamiseen käsiteltiin rataopetuksessa ja ajon arvioinnissa. Vastaajat kokivat myös oppineensa enemmän itsestään kuljettajana nykymuotoisessa syventävän vaiheen teoriaopetuksessa.

Koska syventävän vaiheen oppilaat olivat opetuksen loppuvaiheessa, heiltä pyydettiin opettajien ja tutkinnon vastaanottajien tavoin arviota kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyydestä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisen kannalta. Tulokset olivat linjassa opettajien arvioiden kanssa: simulaattoria lukuun ottamatta, perusvaihe samoin kuin teoria- ja ajokoe arvioitiin keskimäärin jonkin verran hyödyllisemmiksi kuin syventävä vaihe ja harjoitteluvaihe palautejaksoineen. Vähiten katsottiin hyötyä olleen simulaattoriharjoituksista, palautejakson teoriaopetuksesta, ryhmäajosta sekä oppimispäiväkirjasta Vuoden 2012 kyselyssä arvioitiin silloinen välivaihe hieman hyödyllisemmäksi kuin harjoitteluvaihe tässä kyselyssä, mutta muilta soveltuvilta osin olivat silloiset arviot samalla tasolla kuin nyt.

Yhteisopetusoppilaat

Vastaajista 91 % oli osallistunut valmennusjaksoon autokoulussa. Valmennusjaksoon oli kuulunut tyypillisesti tietopuolinen opetus, demoajo ja arviointiajo.

Oppilaat pitivät valmennusjakson tietopuolista osuutta ja esimerkkiopetusta (demo-ajo) keskimäärin hyödyttöminä (keskiarvo 5-portaisella asteikolla 2,89). Noin puolet arvioi teoriaopetuksen hyödyttömäksi, 23 % piti sitä hyödyllisenä ja loput vastaukset sijoittuivat ”siltä väliltä” -luokkaan. Sen sijaan arviointiajoa autokoulussa myöhemmin pidettiin hyödyllisenä (54 %).

Autokoulusta saatuun palveluun valmennusjaksolla oltiin tyyppillisimmin melko tai erittäin tyytyväisiä. Ainoastaan hinta-laatu -suhteeseen oltiin tyytymättömiä.

Myös pimeän ja liukasrataopetukseen vastaajat olivat muutoin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä, mutta hinta-laatu -suhteeseen oltiin tyytymättömiä. Asiantuntevuus sai korkeimman keskiarvon. Tyytyväisten osuus oli 79 % sekä asiantuntevuuden että palvelun saatavuuden osalta. Asiakasystävällisyyteen oli tyytyväinen 81 % vastaajista. Hinta-laatu-suhteeseen sen sijaan 42 % vastaajista oli tyytymättömiä ja 31 % oli tyytyväisiä (27 % ei ottanut kantaa).

Miesten ja naisten arviot eivät eronneet muutoin, mutta naiset olivat tyytyväisempiä sekä valmennusjakson että pimeä- ja liukasopetuksen hinta-laatu -suhteeseen kuin miehet.

Opetuslupaoppilaat

Pimeän ja liukkaan opetukseen autokoulussa oli osallistunut 27 % ja yksittäisiä ajotunteja autokoulusta oli ottanut 4 % vastaajista. Niiltä, jotka olivat osallistuneet johonkin autokoulun tarjoamaan opetukseen, kysyttiin tyytyväisyyttä palveluun. Autokoulujen asiakasystävällisyyteen oli 85 %, asiantuntevuuteen 83 % ja palvelun saatavuuteen 71 % vastaajista tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä. Palvelun hinta-laatu -suhteeseen tyytyväisten osuus oli 30 % ja tyytymättömien osuus 40 %.

2.2.4 Mitä vaikutuksia yhteisopetuksella ja sen poistolla oli

Yhteisopetus oli virallisesti käytössä vain vajaan vuoden (19.1.2013–31.12.2013). Käytännössä ajanjakso oli lyhyempi, sillä opetusta ei heti vuoden alusta ollut tarjolla kaikissa autokouluissa. Lisäksi vaatimukset ja huhut sen muuttamisesta tai poistosta alkoivat jo keväällä 2013. Yhteisopetuksen vaikutusten selvittäminen on siten jaksenkin mahdotonta. Tässä mahdollisia vaikutuksia on pyritty kartoittamaan vertaamalla muutoksia opetuslupaopettajien vastauksissa vuonna 2012 (ennen uudistusta), vuonna 2013 (yhteisopetuksen aikana) ja vuonna 2015 (yhteisopetuksen poiston jälkeen). Lisäksi kappaleen lopussa on esitetty avointen vastausten perusteella yhteisopettajien, liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemyksiä yhteisopetuksen ja sen poiston vaikutuksista. Yhtenä keskeisenä yhteisopetuksen vaikutuksena voidaan pitää edellä esitettyä opetuslupaoppilaiden tutkintomenestyksen paranemista.

Vastaajat

Vastaajien taustatekijöitä vertailtiin, koska yhteisopetus saattoi vaikuttaa opetuslupaopettajaksi valikoitumiseen. Myös kyselyn lähettämisen ajankohta oli heille erilainen kuin opetuslupaopettajille 2012 ja 2015. Yhteisopetusopettajille ja oppilaille kysely lähetettiin syksyllä 2015, jolloin yhteisopetuksen aloittamisesta oli kulunut aikaa jo noin 2,5 vuotta.

Taulukko 63. Opetuslupaopettajat vuonna 2012, 2013 (yhteisopetus) ja 2015.

	Opetuslupa 2012	Yhteisopetus 2013	Opetuslupa 2015
Vastaajien määrä ja vastaus%	407 (26 %)	501 (26 %)	490 (23 %)
Miesten / naisten osuus (%)	78 / 22	75 / 25	73 / 27
Keski-ikä (vuotta)	48,4	50,4 *	48,9
Peruskoulutus: lukio (%)	56	57	54
Ammatti liittyy liikenteeseen (%)	12	12	11
opettamiseen (%)	19	21	16
Aikaisempaa kokemusta opetus- lupaopettajana (kyllä, %)	52	58	51
Opetettavana poika (%)	49	41	42
tytär (%)	46	47	39
joku muu (%)	5	12	19

* Kysely lähetetty n. 2,5 vuotta yhteisopetuksen alkamisen jälkeen.

Taustatekijöissä oli jonkin verran eroja, joista osa saattaa liittyä kuljettajaopetusuudistukseen, osa yleiseen kehitykseen (taulukko 63).

Yhteisopetusopettajat olivat aktiivisempia vastaamaan verrattuna vuoden 2015 opetuslupaopettajiin. Yhteisopetusopettajien vastausprosentti oli parempi kuin vuoden 2015 ryhmässä, vaikka aikaa yhteisopetuksesta oli kulunut jo noin 2 vuotta. He vastasivat myös aktiivisemmin kyselyn lopussa olleeseen avoimeen kysymykseen, jossa saattoi ottaa kantaa uudistukseen. Yhteisopettajista 76 % kirjoitti avoimen vastauksen, vuoden 2015 opetuslupaopettajista vain puolet.

Opetuslupaopettajista naisten osuus on kasvanut vuodesta 2012, mutta tämä ei todennäköisesti liity kuljettajaopetusuudistukseen, vaan yleisemmin naisten aktiivisempaan rooliin liikenteessä (ajokorttien ja ajamisen määrän kasvu). Opettajien keski-ikä oli jokseenkin sama kaikissa ryhmissä ottaen huomioon yhteisopetusopettajien kyselyn myöhäisemmän lähettämisaajan. Yhteisopetusopettajissa oli selvästi useammin kokeneita opetuslupaopettajia kuin muissa ryhmissä. Joukossa oli todennäköisesti paljon myös liikenneopettajia, koska avoimissa vastauksissa tuli esiin se, ettei valmennusjaksoon tarvinnut osallistua, koska opettaja oli liikenneopettaja.

Opetettavina yleistyi ryhmä *joku muu* kuin oma tytär tai poika. Avoimissa vastauksissa näkyi, että tämä *joku muu* oli kuitenkin usein perheenjäsen tai lähisukulainen. Usein mainittuja olivat puolison lapset ja lapsenlapset. Kuljettajaopetusuudistus mahdollisti myös täysin ulkopuolisen opettamisen ja tämäkin näkyi vastauksissa (naapuri, lapsen kaveri, tuttavien lapsi jne.). Lisäksi usein oli maininta useammasta kuin yhdestä opetettavasta samalla luvalla.

Opetuksen kesto

Uudistuksen yhteydessä opetusluvan kesto piteni 9 kuukaudesta 2 vuoteen. Vastauksen perusteella opetus kesti uudistuksen jälkeen keskimäärin kauemmin kuin ennen, mutta harvat olivat kuitenkaan hyödyntäneet pitkää kestoaikaa yhden oppilaan opetuksessa (taulukko 64). Vaikka yhteisopettajilla oli erillisiä autokoulussa suoritettavia osioita, heillä opetus kesti kuitenkin vähemmän aikaa kuin opetuslupaopettajilla vuonna 2015. Tähän on saattanut vaikuttaa monta tekijää. Uudistus oli vasta juuri tullut voimaan, eivätkä kaikki välttämättä tienneet pidennetystä kestoista. Yhteisope-

tusopettajien opetus saattoi olla tehokasta johtuen autokoulujen valmennusjaksosta tai yhteisopetusopettajien aikaisemmasta kokemuksesta johtuen.

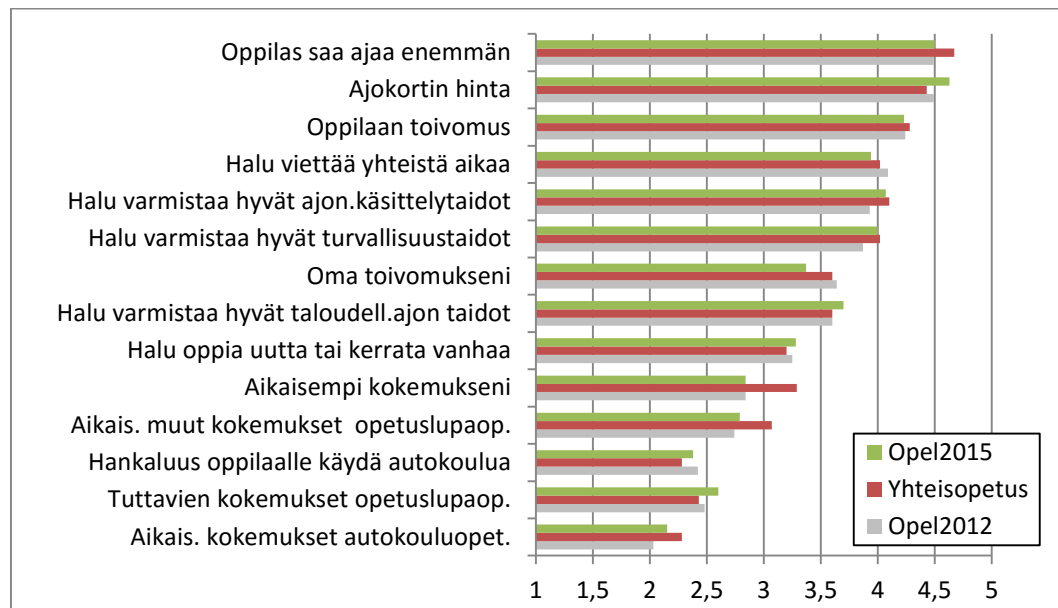
Taulukko 64. Opetuksen kesto opetuslupaopetuksessa vuonna 2012, 2013 ja 2015.

	Opetuslupa 2012	Yhteisopetus 2013	Opetuslupa 2015
Opetuksen kesto, keskimäärin	4,5 kk	5,6 kk	6,1 kk
Yli 9 kk (%)	-	11	25
Yli vuoden (%)	-	1	3

Opetuslupaopetuksen motiivit

Yleisimmät motiivit opetuslupaopetukseen olivat hinta ja se, että oppilas saa ajaa enemmän (kuva 156). Myös oppilaan toivomus oli tärkeä. Nämä olivat tärkeimpiä motiiveja opetuslupaopetukselle kaikissa ryhmissä. Yhteisopetusopettajilla korostui kuitenkin suhteessa enemmän se, että oppilas sai ajaa paljon. Hinnan merkitys taas näytti olevan tärkeämpää vuoden 2015 opetuslupaopettajilla.

Yhteisopetusopettajilla korostui muita ryhmiä enemmän motiivina aikaisempi oma kokemus toimimisesta opetuslupaopettajana ja myös muut perheen kokemukset opetuslupaopetuksesta. Omalla toivomuksella tai halulla viettää yhteistä aikaa oppilaan kanssa ei ollut yhtä suurta merkitystä vuoden 2015 opetuslupaopettajilla kuin muilla. Tämä saattaa olla yhteydessä siihen, että opetettavana vuonna 2015 oli useammin joku muu kuin oma tytär tai poika.



Kuva 156. Motiivit opetuslupaopetukselle. Opetuslupaopettajien arvioiden keskiarvot vuosina 2012, 2013 ja 2015.

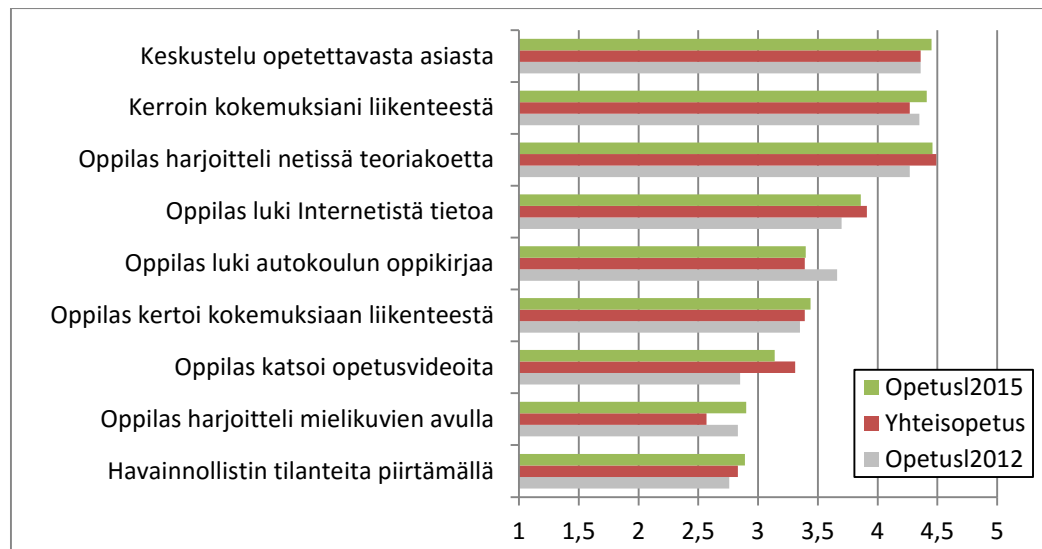
Opetusmenetelmät ja opetuksen painotukset

Teoriaopetuksessa yleisimmin käytetyt menetelmät olivat teoriakokeen harjoittelu Internetissä, keskustelu opetettavasta asiasta ja opettajan kertomat kokemukset ja

esimerkit liikenteestä. Nämä kolme olivat yleisimmin käytetyt menetelmät kaikilla ryhmillä.

Menetelmissä tapahtui joitakin selkeitä muutoksia verrattuna vuoteen 2012 (kuva 157). Opettajien vastausten perusteella näytti siltä, että yhteisopetuksessa ja vuonna 2015 opetuslupaopetuksessa olleet oppilaat olivat harjoitelleet teoriakoetta Internetissä, hankkineet tietoa Internetistä ja katsoneet opetusvideoita enemmän kuin vuoden 2012 opetuslupaoppilaat. Autokoulun oppikirjaa oli käytetty vähemmän. Oppilaiden vastaukset olivat osin samansuuntaisia. Lisäksi yhteisopetusoppilaiden mukaan opettaja oli havainnollistanut liikennetilanteita piirtämällä useammin.

Koska uudistuksen yhteydessä tuotettiin uusia opetusmateriaaleja ja tietoa opetuslupaopettajille (mm. opetussuunnitelma Trafín sivuilla), oli kyselylomakkeilla niiden käyttöä koskeva kysymys. Opettajien ja oppilaiden vastausten mukaan näitä materiaaleja ei ollut kovin yleisesti käytetty, mutta muun oppimateriaalin saatavuus saattoi silti selittää autokoulun oppikirjan vähäisempää käyttöä. Edelleen yleisempikin muutos teoriaopetuksen siirtymisestä yhä enemmän verkkoon voi selittää muutoksia. Yhteisopetusoppilailla oli todennäköisesti myös helpompi pääsy harjoittelemaan teoriakoetta verkossa ja seuraamaan opetusvideoita.



Kuva 157. Eri menetelmien käyttö teoriaopetuksessa. Opetuslupaopettajien arvioiden keskiarvot v. 2012, 2013 ja 2015.

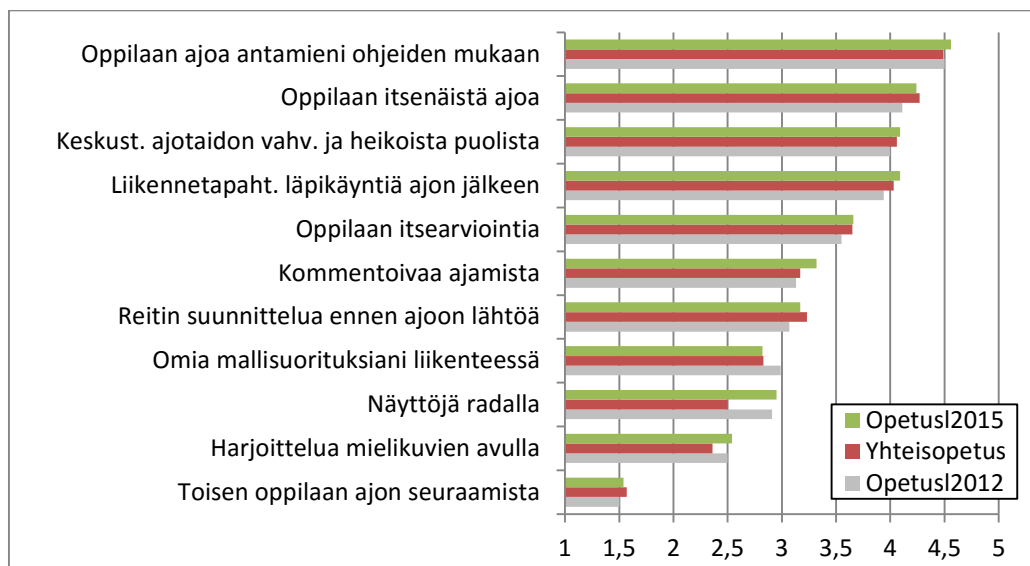
Ajo-opetusmenetelmistä käytetyimpiä olivat oppilaan ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan, oppilaan itsenäinen ajo, liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen sekä keskustelu oppilaan ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista (kuva 158).

Vuoden 2012 opetuslupaopettajat olivat käyttäneet omia mallisuorituksia enemmän kuin muut ryhmät. Muut ryhmät (yhteisopetus ja vuoden 2015 opetuslupaopetus) olivat käyttäneet enemmän oppilaan itsenäistä ajoa, liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen, oppilaan itsearviointeja ja reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä enemmän. Kommentoivan ajamisen käyttö korostui vuoden 2015 opetuslupaopettajien vastauksissa.

Yhteisopetus erosi opettajien vastausten perusteella kahdesta muusta opetuslupaopettajien ryhmästä lähinnä siinä, että näyttöjä radalla ja mielikuvaharjoittelua oli käytetty

vähemmän ja reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä sekä oppilaan itsenäistä ajoa oli käytetty enemmän. Oppilaiden vastaukset tukevat osittain opettajien näkemyksiä. Oppilaiden vastauksissa näkyi myös itsenäisen ajon lisääntyminen. Lisäksi toisen oppilaan ajon seuraamista oli ollut oppilaiden vastausten perusteella enemmän. Vähemmän oli ollut paitsi mielikuvaharjoittelua, näyttöjä radalla ja opettajan mallisuorituksia, niin myös kommentoivaa ajamista.

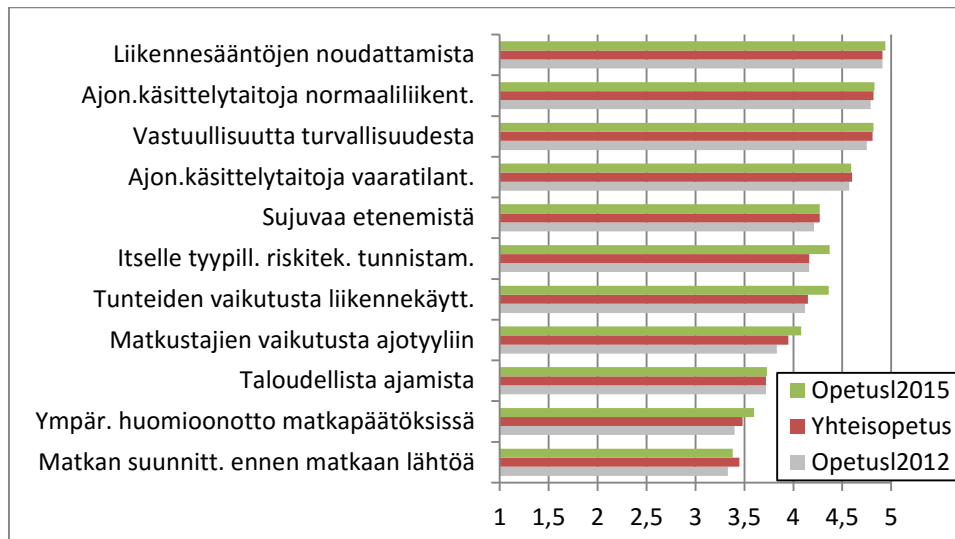
Ajo-opetusmenetelmien muutokset voidaan tulkita opetussuunnitelman mukaisiksi niin, että oppilaan aktiivisuutta korostavat menetelmät ovat lisääntyneet vuodesta 2012 vuoteen 2015 opetuslupaopetuksessa (reitin suunnittelu etukäteen, itsenäinen ajo, kommentoiva ajaminen ja liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen). Yhteisopetus ei kuitenkaan selkeästi eronnut tässä suhteessa vuodesta 2012.



Kuva 158. Ajo-opetuksessa käytetyt menetelmät vuoden 2012, 2013 ja 2015 opetuslupaopetuksessa. Opettajien arvioiden keskiarvot. Asteikko 1=ei lainkaan – 5=erittäin paljon.

Opetuksen painopisteissä tapahtui vuodesta 2012 vuoteen 2015 muutamia muutoksia, joilla on todennäköisesti yhteys uudistuneeseen opetussuunnitelmaan: Opetuslupaopetuksessa on alettu painottaa enemmän itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista, tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen, matkustajien vaikutusta ajo-tyyliin sekä ympäristön huomioon ottoa matkapäätösten teossa (kuva 159). Vuoden 2015 opetuslupaoppilaiden vastaukset tukevat päätelmää matkustajien vaikutuksen, ympäristön huomioonottamisen ja tunteiden vaikutuksen osalta.

Yhteisopetus ei selkeästi eronnut vuoden 2012 opetuslupaopetuksesta muutoin, paitsi että matkan suunnittelua oli painotettu enemmän.



Kuva 159. Opetuksessa tärkeänä pidetyt asiat vuoden 2012, 2013(yhteisopetus) ja 2015 opetuslupaopettajien näkemysten mukaan. Keskiarvot. Asteikko 1=ei lainkaan tärkeä – 5=erittäin tärkeä.

2.2.4.1 Miten yhteisopetusta ja sen poistoa arvioitiin

Liikenneopettajien, opetuslupaopettajien ja tutkinnon vastaanottajien kyselylomakkeen lopussa oli mahdollisuus kertoa oma näkemys 19.1.2013 voimaan tulleesta kuljettajaopetusuudistuksesta. Palautetta pyydettiin erityisesti opetussuunnitelman sisällöistä ja menetelmistä, yhteisopetuksesta ja sen poistosta sekä kuljettajaopetusuudistuksen toteutuksesta.

Liikenneopettajien näkemykset

Liikenneopettajista 34 % otti kantaa yhteisopetukseen ja/tai sen poistoon.

Yhteisopetukseen suhtauduttiin pääosin myönteisesti ja sen poistoon oltiin pettyneitä (95 % vastauksista). Vastaajat kertoivat hyvistä kokemuksistaan ja saamastaan myönteisestä palautteesta yhteisopetuksen asiakkailta. Parhaimmillaan se oli yhteistyötä nuorten liikenneturvallisuuden hyväksi. Osassa autokouluista oli panostettu valmennusjaksoon, opetusta ja materiaaleja oli kehitetty ja pyritty palvelemaan asiakkaita mahdollisimman hyvin. Toisaalta vastauksista välittyi myös kritiikki omaa alaa kohtaan yhteisopetuksen järjestämisessä ja hinnoittelussa: kaikki eivät toimineet parhaalla mahdollisella tavalla.

Liikenneopettajat kritisoivat sitä, että yhteisopetus poistettiin hätiköidysti. Vastaajien mukaan päättäjät kuuntelivat liikaa äänekkästä kritiikkiä, mikä kohdistui vain hintaan. Yhteisopetuksesta olisi pitänyt kerätä kokemuksia ja kehittää sitä tarvittavilta osin. Sitä olisi voinut esimerkiksi keventää tilanteissa, joissa opetuslupaopettajalla oli ennestään kokemusta opetuslupaopettamisesta.

Vain viisi liikenneopettajaa esitti kielteisen kannan yhteisopetukselle todeten, että se oli turha ja sen poisto oli perusteltua.

Yhteisopetuslupaopettajien näkemykset

Yhteisopetusopettajista 283 (56 %) otti kantaa yhteisopetukseen ja/tai sen poistoon. Näistä kielteisiä yhteisopetukselle (ja myönteisiä sen poistolle) oli 70 %. Myönteisiä

yhteisopetukselle oli 13 % vastauksista ja 17 %:ssa vastauksista oli mainittu sekä myönteistä että kielteistä puolia yhteisopetuksesta.

Kielteisissä kannanotoissa tuotiin esille yhteisopetuksen kalleus ja hyödyttömyys. Erityisesti kokeneet opetuslupaopettajat katsoivat yhteisopetuksen tarpeettomaksi. Monessa vastauksessa kerrottiin, että autokoulut olivat epätietoisia, mitä opetuslupaopettajille ja oppilaille olisi pitänyt opettaa. Vastauksissa syytöksiä saivat paitsi autokoulut niin myös päättäjät. Valmistelutyötä ei ollut tehty tarpeeksi. Osa vastaajista oli katkeria siitä, että he sautuivat hakemaan opetuslupaa juuri sinä vajaan vuoden ajanjaksolla, jolloin yhteisopetus oli pakollinen.

Myönteisissä kannanotoissa todettiin, että yhteisopetuksen idea on kannatettava. Opetuslupaopettaja saa tukea työllensä ja yhteistyöllä on mahdollisuus yhtenäistää maallikko-opettajien opetusta. Yhteisopetuksen katsottiin olevan hyödyksi erityisesti niille, jotka opettavat ensimmäistä kertaa. Myönteisiin kannanottoihin saattoi sisältyä maininta palvelun kalleudesta.

Osassa vastauksia esitettiin yhteisopetuksesta sekä myönteisiä että kielteisiä puolia. Alun teorianunnit olivat usein kritisoituja, mutta ajon arviointia myöhemmin opetuksen aikana saatettiin kiittää. Samoin vastauksissa voitiin olla kriittisiä koko valmennusjaksoon, mutta liukkaan kelin opetusta autokoulussa pidettiin hyvänä asiana.

Tutkinnon vastaanottajien näkemykset

Tutkinnon vastaanottajista 74 % arvioi yhteisopetuksen vaikuttaneen positiivisesti oppilaiden ja 77 % opetuslupaopettajien valmiuksiin. Kielteisiä arvioita oli vain vähän, ja pääosin yhteisopetusta pidettiin toimivana mallina, jonka vaikutuksia olisi pitänyt arvioida ennen sen poistoa. Yhteisopetuksen poisto nähtiin paluuna entiseen, mikä voitaneen tulkita niin, että nimenomaan se oli uudistuksen vaikuttavin osa.

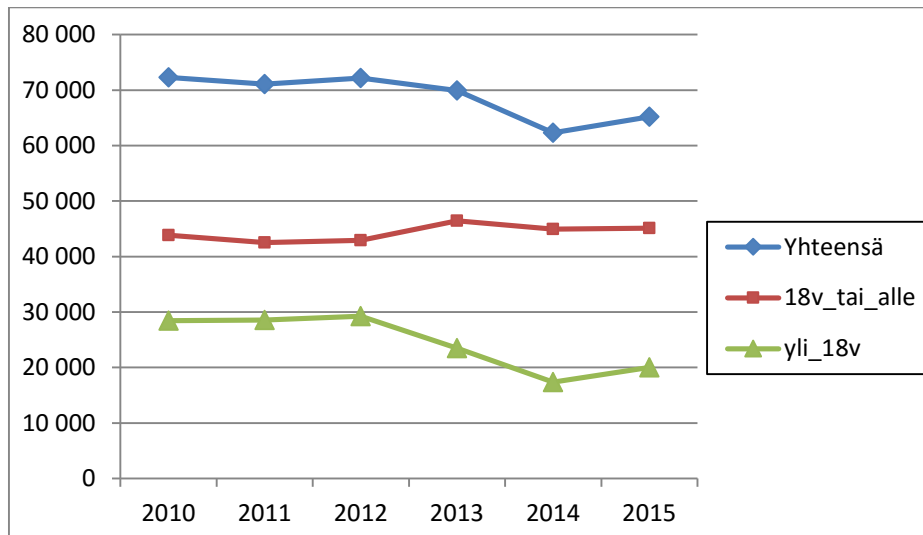
Yhteisopetuksen vaikutukset näkyivät tutkinnon vastaanottajien mielestä erityisesti opetusjäljessä. Se arvioitiin aikaisempaa ammattimaisemmaksi ja tavoitteellisemmaksi. Erityisenä seikkana vastauksissa korostui yhteisopetuksessa olleiden oppilaiden parantunut havainnointi sekä riskitietoisuus.

Näin ollen yhteisopetusoppilaat olivat myös aikaisempaa valmiimpia tullessaan kuljettajantutkintoon. Samalla kaventuivat myös oppilaiden väliset tiedolliset ja taidolliset erot. Samalla todettiin, että yhteisopetuksen poiston jälkeen taso alkoi jälleen laskea.

2.2.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajokorttien määrä ja opetustavan valinta

Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrä laski selvästi vuodesta 2013 vuoteen 2014 (kuva 160). Tämän jälkeen määrä on noussut, mutta ei ole palautunut vuoden 2013 tasolle. Suoritettujen ajokorttien määrän lasku koski erityisesti yli 18-vuotiaita. 18-vuotiaana hyväksytyn B-ajokokeen suorittaneiden määrä nousi vuodesta 2012 vuoteen 2013.



Kuva 160. Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrä yhteensä vuosina 2010–2015. Luvut sisältävät autokoulussa ja opetusluvalla opetetut ja muut.

Uudistuksen voimaantulo 19.1.2013 todennäköisesti lisäsi ajokokeiden suorittamisen määrää juuri ennen uudistusta syksyllä 2012 ja vuoden 2013 alussa sekä autokouluissa että opetusluvalla. Autokoulun oppilaiden tammikuun 2013 alun ajokokeiden määrä oli 8 % koko vuoden ajokokeista, mikä vastasi noin yhden kuukauden normaalia ajokokeiden määrää. Vuoden 2013 jälkeen määrä on laskenut. Opetusluvalla koulutettujen ajokokeiden määrässä näkyi selvä lasku vuosina 2013 ja 2014, mutta yhteisopetuksen poiston jälkeen (1.1.2014) opetusluvalla opetettujen B-ajokokeiden määrä on palautunut lähes uudistusta edeltäneelle tasolle.

Taulukko 65. Autokoulussa tai opetusluvalla koulutuksen saaneiden hyväksytyt B-ajokokeet vuosina 2010–2015.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autokoulussa	54523	52083	52445	56163*	48362	47698
Opetusluvalla	8222	9021	9335	6652**	5827	8470
Yhteensä	62745	61104	61780	62815	54189	56158

*luku sisältää 4488 ajokoetta, jotka on suoritettu ennen kuljettajaopetusuudistuksen voimaantuloa

** luku sisältää 701 ajokoetta, jotka on suoritettu ennen kuljettajaopetusuudistuksen voimaantuloa

Opetusluvalla opetettujen osuus kasvoi vuodesta 2009 aina vuoden 2013 uudistukseen saakka ollen tuolloin noin 15 % (kuva 161). Osuus putosi lähes kolmanneksella ja oli reilut 10 % vuosina 2013 ja 2014. Tämän jälkeen osuus on noussut ja näyttää jatkavan kasvuaan. Vuoden 2016 maaliskuun loppuun mennessä hyväksytyistä 11 585 B-ajokokeesta 2225 oli opetusluvalla ajaneiden suorittamia. Osuus on 19 % kaikista autokoulussa ja opetusluvalla opetuksen saaneiden hyväksytyistä ajokokeista (Trafi, ajokoetilastot).



Kuva 161. Opetuslupalaisten osuus hyväksytyistä B-luokan ajokokeista. Lähde: Trafi.

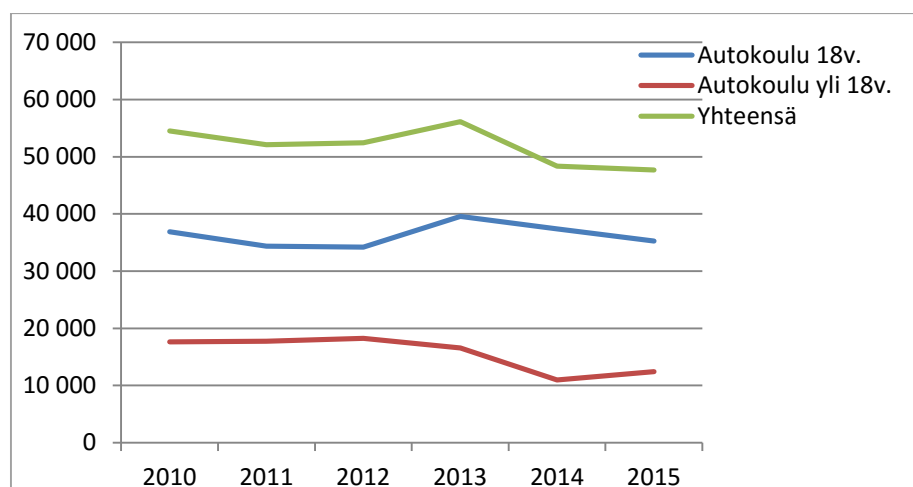
B-ajokortin suorittaminen autokoulussa

Autokoulujen B-ajokorttioppilaiden määrät ovat olleet laskussa 2010-luvulla (taulukko 66, kuva 162). Vuonna 2013 oppilasmäärät lisääntyivät selvästi, minkä jälkeen ne laskivat voimakkaasti. Vähennys koski erityisesti yli 18-vuotiaana B-ajokortin suorittaneiden määrää, mikä väheni kolmanneksella.

Taulukko 66. Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrät, autokoulussa opetetut 18-vuotiaat tai alle sekä yli 18-vuotiaat vuosina 2010–2015. Lähde: Trafín tilastot suoritetuista B-ajokokeista.

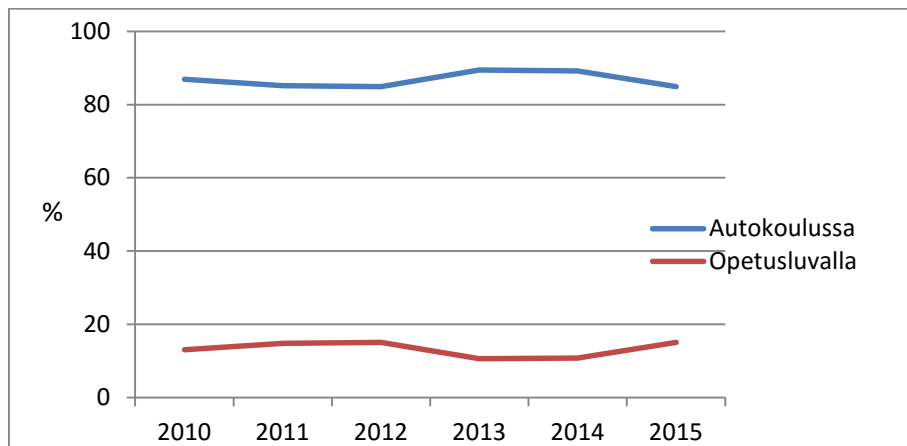
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autokoulu 18v.	36 887	34 339	34 177	39 599	37 412	35 259
Autokoulu yli 18v.	17 636	17 744	18 268	16 564	10 950	12 439
Yhteensä	54 523	52 083	52 445	56 163*	48 362	47 698

*luku sisältää 4488 ajokoetta, jotka on suoritettu ennen kuljettajaopetusuudistuksen voimaantuloa



Kuva 162. Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrät, autokoulussa opetetut 18-vuotiaat tai alle, yli 18-vuotiaat sekä yhteensä vuosina 2010–2015.

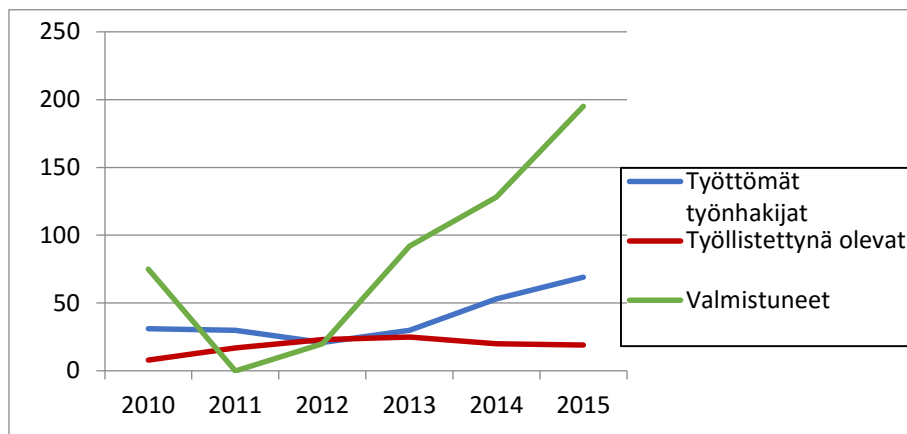
Muutokset opetusluvan suosiossa näkyvät autokoulujen oppilasmäärissä (kuva 163).



Kuva 163. Autokoulussa ja opetusluvalla koulutuksensa saaneiden osuudet hyväksytyistä B-luokan ajokokeista vuosina 2010–2015. Lähde: Trafin tilastot, hyväksytyt ajokokeet.

Liikenneopettajien työllisyystilanne

Työ- ja elinkeinoministeriön tilaston mukaan työttömänä työnhakijana olleiden liikenneopettajien määrä on kasvanut vuoden 2012 jälkeen (kuva 164). Taustalla keskeisesti vaikuttavana tekijänä on liikenneopettajien koulutusmäärien voimakas kasvu. Tilastosta ei voida nähdä kuljettajaopetusuudistuksen vaikutusta liikenneopettajien työllisyyteen.



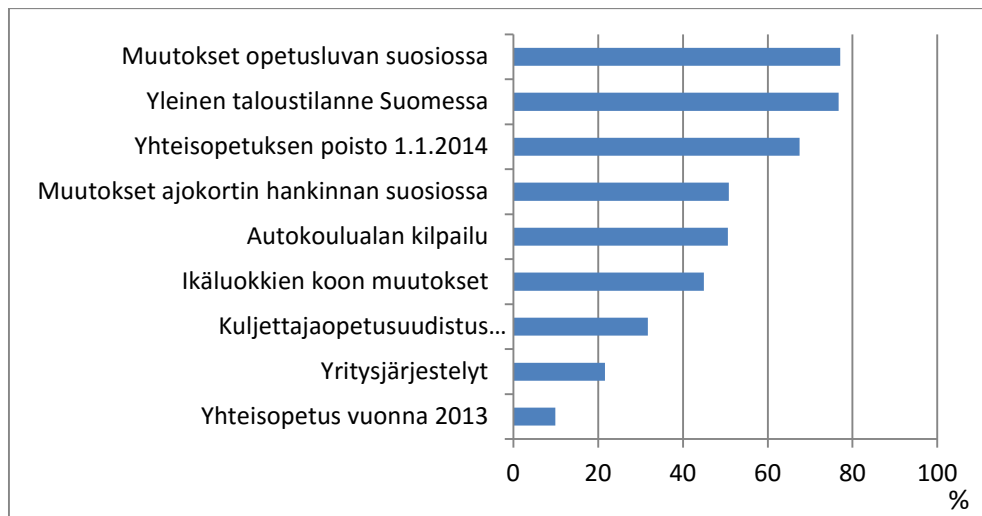
Kuva 164. Työttöminä työnhakijoina tai työllistettyinä olleiden liikenneopettajien määrä sekä ammattiin valmistuneet liikenneopettajat vuosina 2010–2015. Lähde: Työ- ja elinkeinoministeriö, työväkilytilasto sekä Liikenneopettajatutkintotoimikunnan tilastot.

Liikenneopettajia ja autokouluyrittäjiä pyydettiin arvioimaan, miten eri tekijät ovat vaikuttaneet liikenneopettajien työllisyystilanteeseen viimeisten vuosien aikana. Heidän vastaustensa mukaan suurimpina työllisyyttä heikentävinä tekijöinä ovat olleet muutokset opetusluvan suosiossa ja yleinen taloustilanne (kuva 165). Vastaajista noin kaksi kolmasosaa katsoi niiden heikentäneen työllisyystilannetta selvästi tai jonkin verran¹³. Vuoden 2013 yhteisopetus oli vastaajien mukaan parantanut työllisyyttä

¹³ Kyselylomakkeella ollut 5-portainen vastausasteikko ”Heikentänyt työllisyyttä selvästi - parantanut työllisyyttä selvästi” on muutettu tekstissä sanalliseksi ”heikentänyt työllisyyttä selvästi – jonkin verran – ei vaikutusta – parantanut työllisyyttä jonkin verran – parantanut työllisyyttä selvästi.

syyttä, mutta sen poisto jälleen heikentänyt. Kuljettajaopetusuudistus kokonaisuudessaan oli vastausten mukaan melko neutraali työllisyysvaikutuksiltaan. Vastaajista 32 % arvioi, että se oli heikentänyt työllisyyttä, mutta samaan aikaan 27 % arvioi, että se oli parantanut työllisyyttä.

Lisäksi liikenneopettajien ja yrittäjien vastauksissa tuotiin esille, että autokoulualan saama kielteinen julkisuus yhteisopetusuutisoinnissa on heikentänyt autokoulujen kannattavuutta. Opetuslupaopetus ja sen ympärille kehittyvä yritystoiminta kasvattaa suosiotaan ja syö autokoulujen kannattavuutta. Lisäksi sen epäiltiin lisäävän harmaata taloutta. Lainsäädännön poukkoilevaisuus ja epätietoisuus tulevasta on vaikuttanut siihen, että yrittäjät eivät uskalla investoida opetukseen ja työntekijöihin. Myös muita työllisyyttä heikentäviä tekijöitä mainittiin, esimerkiksi arvonlisävero ja lukioiden häviäminen syrjäseuduilta.



Kuva 165. Osuus liikenneopettajista, joiden mukaan arvioidut tekijät heikensivät liikenneopettajien työllisyyttä selvästi tai jonkin verran.

Ajokortin suorittamisen kustannukset

Ajokortin hankinnan kustannustason selvittäminen osoittautui hankalaksi, erityisesti mitä tulee tietoon ajalta ennen opetussuunnitelmauudistusta. Suomessa ei mikään virallinen taho säännönmukaisesti seuraa autokoulujen hintakehitystä. Taulukossa 67 on koottuna eri lähteistä saatuja autokoulujen B-kurssin hintatietoja vuosilta 2013 – 2016. Hinnoissa ei pääsääntöisesti ole huomioitu autokoulu-, viranomais- ja ratamaksuja eikä myöskään erilaisia erikoistarjouksia ym. satunnaisia vaihteluja.

Lisäyksenä taulukkoon mainittakoon, että Kotimaa-päivälehden 24.7.2012 julkaisemassa hintavertailussa todettiin koko maan keskihinnan opetuksen I-vaiheelle olleen 1 337 €, halvimmillaan Rovaniemellä hieman alle 1 000 € ja kalleimmillaan Kuopiossa yli 1 700 €. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi arvioi puolestaan ajokorttilain muutostyön yhteydessä tekemässään selvityksessä (HE 173/2013 vp) vuonna 2013 autokouluopetuksen kokonaiskustannusten ilman viranomais- ja tutkintomaksuja olleen hieman ennen 19.1.2013 voimaan astunutta uudistusta keskimäärin 2 176 € (vaihteluväli 1 810 – 2 260 €), ja vuonna 2013 keskimäärin 2 559 € (vaihteluväli 1 700 – 3 124 €).

Taulukosta näkyy suuri hintavaihtelu autokoulujen hinnoissa. Esimerkiksi Autokoululiiton selvityksessä tammikuulta 2016 maksoi perusvaihe halvimmillaan 950 € ja kalleimmillaan 2 000 €. Mediaaniluku oli 1 580, eli puolessa Autokoululiittoon kuuluvista autokouluista perusvaiheen hinta oli tätä edullisempi.

Taulukko 67. Autokouluopetuksen kustannuskehitys 2013–2016 eri selvitysten mukaan.

Pvm ja tietolähde	I-vaihe / perusvaihe (min - max)	Pimeäajo / simulaattori (min - max)	Harjoitteluvaihe (min - max)	II-vaihe / syventävä v. (min - max)	Huom.
5.2.2013 Lähde 3	1 740 € 1589–2200	101 € 80 - 122	192 € 160 - 234	363 € 310 - 456	Pääkaupunkiseutu
10.7.2013 Lähde 5	1 927 € 1 620-2 227		195 € 131 - 300	440 € * 320 – 510	35 autokoulua ruotsinkielisillä paikkakunnilla * sis. liukasharjoittelun
31.10.2013 Lähde 6			180 - 250 €	210 - 460 €	Koko maan keskihinta vuonna 2013
29.10.2014 Lähde 7	1 688 € 1042-2030				Koko maa
4.6.2015 Lähde 4	1 719 € 1450-1760				Jyväskylä
4.9.2015 Lähde 1	1 625 € 1025–2 110	96 € 50-141	198 € 150 - 495	350 € 220 - 490	Koko maa
28.1.2016 Lähde 1	1 543 € 950 - 2 000	95 € 50 - 141	193 € 100 – 320	346 € 220 – 485	Koko maa
6.5.2016 Lähde 2	1 464 € 890 - 1 990* 1100 - 1710**		196 € 150 - 210**	340 € 250 - 427**	* Koko maa ** Pääkaupunkiseutu

Lähteet:

- 1 Autokoululiitto
- 2 www.autokouluhinnat.fi (huomioitu vuoden 2016 aikana päivitetty hintatiedot)
- 3 Helsingin Sanomat
- 4 Keskisuomalainen
- 5 YLE-nyheter
- 6 Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamiseksi 173/2013
- 7 Autokoululiiton keräämät hintatiedot, referoitu: Savikko, S (2015)

Mainittakoon lisäksi vertailun vuoksi, että Ruotsissa autokoulujen välinen hintavaihtelu on yhtä suurta kuin Suomessa. Keskimäärin ajokortin suorittaminen maksaa Transportstyrelsenin 6.5.2016 hintatietojen mukaan (Körkortsportalen, 2016) tyypillisillä ajo- ja teorialuntien määrillä 15 000 Skr (n. 1 700 €). Jos oppilas ei ota lainkaan autokouluopetusta, muodostavat eri pakolliset maksut (luvat, tutkinnot jne.) n. 4 000 Skr menoeran (n. 450 €). Tähän tulee tietysti lisäksi itsenäisen harjoittelun polttoaine- yms. kustannukset, mutta on periaatteessa ajokortin "alin hinta" Ruotsissa edellyttäen, että kokelas läpäisee tutkinnot ensi yrittämällä.

Opetuslupaopetuksen kustannuksista seurataan kenties vielä heikommin kuin autokoulun, ja näin jälkikäteen on ollut hankalaa löytää tarkkaa tietoa kustannustasosta.

Trafin mukaan opetuslupaopetuksessa ajokortin kustannukset hyppäsivät vuoden 2013 opetusuudistuksen jälkeen 785–1 610 euroon, kun ennen sitä opetuslupa maksoi 270–520 euroa. Lakiesitystä vuonna 2010 valmisteltaessa opetuslupaopetuksen koulutusvaatimusten arvioitiin nostavan perusvaiheen ajokorttikustannuksia keskimäärin noin 350–400 eurolla.

Helsingin Sanomat vertaili puolestaan helmikuun alussa 2013 opetusluvalla suoritetun ajo-oikeuden kustannuksia pääkaupunkiseudulla ja päätyi taulukon 68 mukaiseen laskelmaan.

Taulukko 68. Opetuslupaopetuksen kustannukset helmikuussa 2013 pääkaupunkiseudulla.

Perusvaihe	600 - 761 €
Harjoitteluvaihe (palautejakso)	165 - 219 €
Syventävä vaihe	310 - 398 €
Viranomais- ja koemaksut	199 €
Yhteensä ratamaksuineen	1 369 € - 1 649 €

Lähde: Helsingin Sanomat, P. Huotari 5.2.2013

Opetuslupaopetuksen kustannustasoa nosti erityisesti vaatimus yhteisopetuksesta. Maan silloinen hallitus antoi syksyllä 2013 eduskunnalle esityksen (HE 173/2013) muutoksista ajokorttilakiin, mm. yhteisopetuksesta luopumista. Esityksessä arvioitiin, että näin opetuskustannukset B-luokan perusvaiheen opetuslupaopetuksessa laskisivat keskimäärin 650 €. Esityksessä viitataan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin selvitykseen, jonka mukaan opetuslupaopetuksessa ajokortin kustannukset olivat ennen uudistusta 270–520 euron luokkaa, ja 19.1.2013 jälkeen 785–1 610 euron luokkaa. Uusien opetuskokonaisuuksien kohdalla hinnat vaihtelivat keskimäärin 395–900 euron välillä.

3 Yhteenveto ja pohdinta

3.1 Uudistuksen vaikutukset opetukseen

B-kuljettajaopetuksen uudistukselle nähtiin 2010-luvun alussa monta syytä. Uusien kuljettajien onnettomuusriski oli korkea välittömästi lyhytaikaisen ajokortin saannin jälkeen. I-vaiheen ja II-vaiheen välissä oli 0,5 – 2 vuoden pituinen ns. välivaihe. Välivaiheessa ei ollut mitään opetuksellisia elementtejä, jotka olisivat tukeneet uutta kuljettajaa turvalliseen itsenäiseen harjoitteluun. Toinen huomiota herättänyt seikka oli se, että Trafin seurannoissa oli havaittu uusien kuljettajien ajoneuvon käsittelytaitojen heikentyminen 2000-luvulla (Mynttinen, 2010). Kolmantena uudistuksen taustalla olevana tekijänä oli tarve uudistaa kuljettajaopetuksen menetelmiä niin, että ne entistä paremmin edistäisivät uuden oppimista (oppijan oman aktiivisuuden kannustaminen; EU-projekti HERMES). Neljäntenä taustatekijänä voidaan nähdä tarve opetuksen sisältöjen uudenaikaiseen painotukseen, esimerkiksi nykyisessä liikenteessä sosiaaliset taidot, tunteiden ja kuljettajan itsensä hallinta ja ympäristön huomioiminen ovat yhä tärkeämpiä asioita (Hatakka ja muut, 2002; Keskinen ja muut, 2004).

Kuljettajaopetusuudistuksella 19.1.2013 pyrittiin vastaamaan edellä esitettyihin kehittämistarpeisiin rakenteellisin, sisällöllisin ja menetelmällisin uudistuksin. Kolmi-vaiheisuudella pyrittiin muuttamaan entinen välivaihe aktiivisemmän harjoittelun ja oppimisen ajaksi. Harjoitteluvaiheen palautejaksolla ja oppimispäiväkirjalla pyrittiin tukemaan uutta kuljettajaa riskialttiissa ajouran alkuvaiheessa ja tehostamaan itseohjautuvaa oppimista harjoitteluvaiheessa. Keskeisinä muutoksina olivat ajamisen motiivien, sosiaalisten taitojen ja tunteiden hallinnan merkityksen sekä oppilaan itsenäisen työn ja myös ympäristövastuun nostaminen entistä korostuneempaan asemaan.

Näihin pyrittiin mm. opetuksen uudentamisella, aktiivisilla opetusmenetelmillä sekä ajo-opetuksen määrän ja palauteellisuuden lisäämisellä. Autokoulu-opetuksen elementtejä tuotiin osaksi opetuslupa-opetusta (yhteisopetus). Siinä tavoitteena oli tukea opetuslupaopettajaa opetustyössä ja yhdenmukaistaa opetuksen tavoitteita.

Opetuksen sisällölliset ja menetelmälliset painotukset näyttivät niin oppilaiden kuin opettajien ja tutkinnon vastaanottajien vastausten perusteella toteutuneen toivotun suuntaisesti. Erityisesti liikenteen sosiaalisten taitojen ja vuorovaikutustaitojen painotus oli lisääntynyt. Opettajien arvion mukaan keskustelu, oppilaiden itseopiskelu ja aktivoivat tehtävät olivat lisääntyneet. Luennointia oli opettajien mukaan käytetty vähemmän. Myös oppilaiden mukaan itseopiskelu ja aktivoivat tehtävät olivat lisääntyneet.

Kolmivaiheisuuden toteutus näytti vastausten perusteella onnistuneen vain osittain. Harjoitteluvaiheen palautejakson ajankohta oli alkuperäisen esityksen mukaan (Keskinen ja muut, 2010) tarkoitettu suoritettavaksi jo yhden kuukauden sisällä ajokortin saannista. Toteutetussa mallissa palautejakson suorittamista suositeltiin ensimmäisen kolmen kuukauden aikana, joskin se oli mahdollista suorittaa milloin vain 24 kuukauden sisällä ajokortin saannista. Vaikka useissa autokouluissa pyrittiin sopimaan oppilaiden kanssa palautejakson ajankohta jo perusvaiheen päättyessä, niin huomattava osa oppilaista näyttää suorittavan sen vasta takarajan eli syventävän vaiheen lähestyessä. Tällöin palautejakso ei enää vastaa tarkoitustaan. Myöskään oppimispäiväkirjaa ei kyetty hyödyntämään toivotulla tavalla kuin vain osassa autokouluja. Liikenneopettajien näkemyksen mukaan uudistuksella voitiin kuitenkin lisätä oppilaiden kokemusta harjoitteluvaiheesta aikana, jona tapahtuu vielä oppimista.

Harjoitteluvaiheen pituus ei muuttunut, vaan määräajassa kahden vuoden sisällä syventävään vaiheeseen tulleet oppilaat tulivat sinne keskimäärin 1,5 vuoden kuluttua ajokortin saannista samoin kuin vuonna 2012. Miehet ja opetusluvalla opetetut olivat tulleet keskimäärin aikaisemmin kuin naiset ja autokoulussa opetetut. Viisi prosenttia syventävän vaiheen oppilaista oli tullut sinne myöhemmin kuin kahden vuoden kuluttua ajokortin saannista. Myös tämä osuus oli pysynyt samana.

Huomattavaa on, että esiselvitys (Laapotti, 2016) toteutettiin juuri ennen uudistuksen voimaantuloa (syksyllä ja vuodenvaihteessa 2012–2013). Liikenneopettajista suurin osa (92 %) oli jo osallistunut koulutukseen, joka liittyi kuljettajaopetusuudistukseen. Edelleen kolme neljästä vastaajasta kertoi jo tuolloin soveltaneensa työssään uudistukseen sisältyviä opetussisältöjä tai -menetelmiä ainakin joltain osin. Tapahtuneet muutokset voidaankin nähdä jo ennen uudistuksen voimaantuloa alkaneena jatkumona toivottuun suuntaan, eikä niinkään puhtaina ennen–jälkeen -tuloksina. Ennen–jälkeen -vertailun erot olisivat todennäköisesti olleet suuremmat toivottuun suuntaan, mikäli esiselvitys olisi tehty edes muutamaa kuukautta aikaisemmin.

3.2 Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien valmiuksiin

Kyselyvastausten perusteella uusien kuljettajien valmiudet olivat parantuneet erityisesti sosiaalisuuden ja vuorovaikutuksen taidoissa. Tämä ajotaidon osa-alue oli jokseenkin kaikkien vastaajaryhmien arvioissa parempi uudistuksen jälkeen kuin ennen sitä. Parempia valmiuksia uudet kuljettajat olivat saaneet vastausten perusteella myös maantieajoon (liikenneopettajat, yhteisopettajat), itsenäiseen ajoon (liikenneopettajat, miesoppilaat) ja taajama-ajoon (tutkinnon vastaanottajat).

Tutkinnon vastaanottajat ovat aitiopaikalla näkemässä uusien kuljettajien valmiuksien tason. Yleisesti he olivat arvioissaan melko kriittisiä todeten kuljettajaopetuksen antavan oppilaille vain keskinkertaiset, joltain osin jopa riittämättömät valmiudet. Verrattaessa tutkinnon vastaanottajien arvioita ennen ja jälkeen uudistuksen oppilaiden valmiuksista eri ajamisen osa-alueissa, ei havaittu suuria eroja. Ainoastaan taajamassa ajon valmiudet oli arvioitu paremmaksi uudistuksen jälkeen. Sen sijaan erikseen kysyttäessä, miten uudistus oli vaikuttanut oppilaiden valmiuksiin, keskimäärin 35 % arvioi sen vaikuttaneen myönteisesti, 2 % kielteisesti ja 63 % katsoi, ettei uudistuksella ollut vaikutusta oppilaiden valmiuksiin. Osa-alueista erityisesti oppilaiden valmiudet taajamassa ajoon, sosiaalisuudessa ja vuorovaikutustaidoissa sekä itsenäisessä ajamisessa olivat parantuneet. Tutkinnon vastaanottajien mukaan yhteisopetus oli parantanut selvästi opetuslupaoppilaiden valmiuksia. Valmiudet olivat parantuneet erityisesti havainnoinnissa ja riskitietoisuudessa. Riskien tunnistaminen on ajokoetilastojen perusteella ollut opetuslupaoppilailla selvästi heikompi ajamisen osa-alue kuin autokoulun oppilailla (Löytty, 2014).

Oppilaiden valmiudet näyttivät siis eri arvioiden ja arvioijien mukaan joko parantuneen tai niissä ei ollut tapahtunut muutosta. Ainoa uudistuksen jälkeen heikentynyt osa-alue oli naisopetuslupaopettajien ja naisopetuslupaoppilaiden arvioissa valmius *vaikeissa olosuhteissa ajamiseen*. Ennen uudistusta opetuslupaopettajista viidennes oli arvioinut, että oppilaalla on täysin riittävät valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajoon (naisista 20 %, miehistä 19 %). Arvio täysin riittävästä valmiuksista kyseisessä ajamisen osa-alueessa oli poikkeuksellisen korkea. Liikenneopettajista vain 5 % ja tutkinnon vastaanottajista ei yksikään arvioinut oppilailla olevan täysin riittäviä valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamiseen.

Yhteisopetuksen tarkoitus oli yhtenäistää kuljettajaopetuksen tavoitteita. Opetus uudistuksen yhteydessä opetuslupaopetusta varten tuotettiin materiaaleja, ja esimerkiksi Trafin Internet-sivuilla on B-opetussuunnitelma ja ohjeet opetuksen toteuttamiseen opetuslupaopetusta varten. Niissä korostetaan, että liukkaalla ja pimeällä ajamisen opetuksessa painottuvat näytöt harjoituksia enemmän ja että opetuksen jälkeen oppilaat tietävät näissä olosuhteissa ajamisen yleisimmät vaaratilanteet, osaavat välttää niitä sekä tutustuvat selviytymiskeinoihin. Perusvaiheen jälkeen oppilaalla ei voi olla täysin riittäviä valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajoon, vaikka siitä voidaan saada runsaastikin kokemusta opetuslupaopetuksessa. Tässä mielessä naisopetuslupaopettajien arvioissa tapahtunutta oppilaiden valmiuksien heikentymistä vaikeissa olosuhteissa ajamisessa voidaan pitää uudistuksen positiivisena vaikutuksena.

Tutkintotietojen perusteella autokoulun oppilaiden tutkintomenestyksessä ei tapahtunut selkeitä muutoksia. He läpäisivät ennen uudistusta vuonna 2012 sekä teoriakokeen että ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla selkeästi useammin kuin opetuslupaoppilaat. Uudistus näytti parantaneen sen sijaan opetuslupaoppilaiden teoriakokeen ja ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosenttia, ja siten uudistus vähensi ryhmien välisiä eroja. Muutos tapahtui vuodesta 2012 vuoteen 2013, jolloin yhteisopetus oli voimassa. Opetuslupaoppilaiden tutkintomenestys säilyi parantuneella tasolla vielä vuonna 2014, jolloin yhteisopetus poistettiin, mutta moni tutkintoon osallistunut oli aloittanut B-ajokorttiopetuksen edellisenä vuonna eli yhteisopetuksen ollessa voimassa. Vuonna 2015 opetuslupaoppilaiden ensimmäisellä yrityksellä hyväksytyissä ajokokeissa tapahtui pieni notkahdus alaspäin.

Yhteisopetus todennäköisesti selittää osaltaan opetuslupaoppilaiden parempaa ajokoemenestystä. Tutkinnon vastaanottajat näkivät yhteisopetuksen koko uudistuksen vaikuttavimpana elementtinä. Heidän näkemyksensä mukaan oppilaat olivat val-

miimpia tullessaan ajokokeeseen. Yhteisopetuksessa voitiin yhtenäistää opetuslu-paopetuksen tavoitteita niin, että ne vastasivat paremmin ajokokeessa mitattuja taito-ja. Toisena selittävänä tekijänä opetuslupaoppilaiden parantuneelle tutkintomenes-tykselle voivat olla uudet opetusmateriaalit opetuslupaopettajille.

Ajokokeessa opetuslupaoppilaiden menestys on edelleen heikompaa – vaikkakin pa-rantunutta verrattuna aikaisempaan – kuin autokoulun oppilaiden menestys. Teo-riakokeessa sen sijaan molemmat ryhmät pärjäävät uudistuksen jälkeen yhtä hyvin. Ennen uudistusta vuonna 2012 opetuslupaoppilaiden teoriakokeen hyväksynnässä ensimmäisellä yrityskerralla tapahtui voimakas pudotus. Pudotusta on osaltaan voi-nut selittää ryntäys opetuslupaopetukseen ja pyrkimys suorittaa B-ajokorttitutkinto ennen uudistusta, mikä on voinut johtaa huonoon valmistautumiseen. Tätä näke-mystä tukee se, että teoriakoemenestys heikkeni erityisesti 19-vuotiailla ja sitä van-hemmilla opetuslupaoppilailla, joilla oli mahdollisuus aikaistaa ajokortin hankintaa paremmin kuin nuoremmilla, joilla 18 vuoden iän täyttyminen saattoi keskeisesti sa-nella ajokortin hankinta-ajankohtaa. Toisaalta ajokoetuloksissa ei näy vastaavaa ta-son heikentymistä vuonna 2012, vaan ennemminkin lievää parannusta.

Ajokokeen kokonaisarvosanoja voitiin vertailla vain osittain ennen ja jälkeen ope-tusuudistuksen, koska arvioitujen ajotaidon osa-alueet muuttuivat vuoden 2013 uudis-tuksen yhteydessä. Aikaisemmin arvioitavia sisältöjä oli ollut seitsemän ja uudistuk-sen jälkeen viisi. Vain ajoneuvon hallinnan taidot (aikaisemmin ajoneuvon käsittely) ja kevyen liikenteen huomioiminen säilyivät jokseenkin samoina. Keskimäärin oppi-laat saivat useammin hyviä tai kiitettäviä arvosanoja uudistuksen jälkeisinä vuosina 2013 ja 2014 kuin aikaisempina vuosina.

Kevyen liikenteen huomioimisessa oppilaat saivat useammin hyviä tai kiitettäviä ar-vosanoja vuodesta 2013 alkaen kuin ennen tätä. Positiivinen muutos koski sekä au-tokoulussa että opetusluvalla opetettuja 18-vuotiaana tutkintoon tulleita oppilaita. Muutos vuodesta 2012 vuoteen 2013 oli voimakkain opetusluvalla opetetuilla, eri-tyisesti naisilla, mikä oli todennäköisesti yhteydessä yhteisopetukseen. 19-vuotiailla ja sitä vanhemmilla oppilailla oli arvosanoissa notkahdus alaspäin vuonna 2013, mutta tämän jälkeen myös heidän arvosanansa paranivat. Tämä saattaa olla yhtey-dessä edellä mainittuun kiirehtimiseen kuljettajantutkintoon juuri ennen uudistusta.

Ajoneuvon hallinnan taidoissa hyvien tai kiitettävien arvosanojen osuus ei muuttu-nut 18-vuotiailla oppilailla. 19-vuotiailla tapahtui ajoneuvon hallinnan arvosanoissa samanlainen notkahdus alaspäin vuonna 2013 kuin kevyen liikenteen huomioinnis-sa. Tämän jälkeen heidän arvosanansa paranivat. 20-vuotiaiden ja sitä vanhempien oppilaiden ajoneuvon hallintataidot näyttivät kokonaisarvosanojen perusteella hei-kentyneen vuodesta 2011 vuoteen 2014, erityisesti naisilla.

3.3 Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien liikennekäyt-täytymiseen

Liikenneturvallisuus

Opetusuudistuksen tavoitteena oli parantaa uusien kuljettajien liikenneturvallisuutta välittömästi ajokortin saannin jälkeen. Oppilaiden itsensä raportoimien vahinkomää-rien perusteella näyttää sitä, että tavoite on saavutettu ainakin miesoppilaiden ryh-mässä. Heistä harvempi oli joutunut liikennevahinkoon harjoitteluvaiheen aikana nyt kuin ennen uudistusta. Tarkastelu tehtiin kuudessa eri ajokokemusryhmässä. Naisilla

muutos itseraportoiduissa liikennevahingoissa oli samansuuntainen, mutta ei kuitenkaan tilastollisesti merkitsevä.

Itseraportoidussa liikenne rikkomuksiin syylistymisessä ei ollut eroja ennen–jälkeen vertailussa.

Monet taustatekijät ovat yhteydessä liikennevahinkojen ja -rikkomusten määriin, esim. ajomäärä, kuljettajan ikä ja koulutus. Lisäksi kyselytutkimusten vastaamisaktiivisuus voi vaikuttaa tuloksiin. Tässä tutkimuksessa näitä tekijöitä pyrittiin kontrolloimaan. Ensinnäkin vastaamisaktiivisuus ei vaihdellut vastaajista johtuvista tekijöistä, sillä kyselyyn vastaaminen toteutettiin osana syventävän vaiheen opetusta, jolloin kaikki osallistujat vastasivat kyselyyn. Toisekseen liikennevahinkoja ja -rikkomuksia tarkasteltiin vakioimalla ajomäärät. Vastaajat olivat keskimäärin hiekkanuorempia nyt kuin vuonna 2012, mikä antaisi aiheen olettaa liikennevahinkojen ja -rikkomusten määrän kasvaneen. Näin ei kuitenkaan tapahtunut. Miesten koulutustausta oli lisäksi alhaisempi (pienempi osuus lukiolaisia), mikä aikaisemman tutkimustiedon valossa antaisi aiheen olettaa liikennevahinkojen ja -rikkomusten kasvaneen. Voidaan todeta, että vastaajien iässä ja koulutustasossa tapahtuneet muutokset vahvistavat tutkimuksen tulosta ja päätelmää mieskuljettajien parantuneesta turvallisuudesta.

Henkilön koulutustaustan on todettu olevan yhteydessä liikenteessä menestymiseen (esim. Whitlock et al., 2003; Tseng, 2013). Yhteys liikennemenestykseen on todennäköisesti kaksisuuntainen siten, että nuoret erilaisine arvoineen, asenteineen ja sosiaalisine ympäristöineen valitsevat itselleen erilaisia koulutuspolkuja mutta myös koulutus ja sen sosiaalinen ympäristö muokkaavat nuoren käyttäytymistä. Koulutustaustan yhteys liikenteessä menestymiseen näkyi myös tämän tutkimuksen tuloksissa. Lukio- ja yliopistokoulutus oli yhteydessä erityisesti rikkomusten vähäisyyteen naisilla ja miehillä ja miehillä myös liikennevahinkojen vähäisyyteen verrattuna muihin koulutustaustoihin.

Yleinen trendi lukiokoulutuksen vähenemisestä (Tilastokeskus, 2015) näkyi myös tämän tutkimuksen aineistossa miesten ryhmässä. Vuoden 2012 miesvastaajista 44 % oli lukiolaisia, kun vuoden 2015 miesvastaajista enää 42 % oli lukiolaisia. Naisten ryhmässä lukiolaisten osuus oli edelleen kasvanut ja lukiolaisten osuuksien ero kasvoi miesten ja naisten välillä 2 %:sta 8 %:iin. Näistä muutoksista huolimatta tämän tutkimuksen miesvastaajilla oli vähemmän itseraportoituja liikennevahinkoja kuin vuoden 2012 miesvastaajilla. Myöskään heidän rikkomusmääränsä eivät olleet kasvaneet, vaikka koulutustaustan muutos antaisi odottaa kasvua. Naisilla liikenne rikkomuksia tai -vahinkoja raportoineiden määrä ei ollut pienentynyt, vaikka lukiolaisten osuus vastaajissa oli kasvanut. Lukiokoulutuksen väheneminen 2000-luvulla saattaa olla yhteydessä laajempaan koulutusrakenteen ja työllisyystilanteen muutokseen yhteiskunnassa eikä se välttämättä ole enää yhtä voimakkaasti sidoksissa nuoren sosiaaliseen taustaan, asenteisiin ja arvoihin kuin aiemmin.

Tilastollisessa tarkastelussa uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksista voitiin nähdä aleneva trendi jo pidemmältä ajalta, eikä uudistuksen vaikutusta voitu selkeästi osoittaa. Jotta koko kolmivaiheisen kuljettajakoulutuksen vaikutuksia voitaisiin arvioida liikennevahinkojen ja -rikkomusten määrissä, seurantajakson olisi tullut olla pidempi. Esimerkiksi Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkotiedot vuodelta 2015 eivät olleet vielä käytettävissä. Tässä tarkasteltiin liikennevahinkojen määrää lähinnä vuonna 2014, koska se oli ensimmäinen vuosi, jolloin suurin osa 18–19-

vuotiaista oli suorittanut uuden mallisen kuljettajaopetuksen ainakin perusvaiheen osalta.

Ajokortteihin suhteutettuna 18–19-vuotiaiden liikennevakuutuksesta korvatut vahingot vähenivät 17 % vuodesta 2013 vuoteen 2014. Edellisenä vuonna vähennys oli ollut 12 %. Muun ikäisillä (20–70-vuotiailla) ajokortteihin suhteutettu liikennevahinkojen vähenemä oli 12 % vuodesta 2013 vuoteen 2014. Edellisenä vuonna vähenemä oli ollut 13 %. Voidaan todeta, että kuljettajaopetusuudistus on mahdollisesti voimistanut uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksien vähenemää.

Nuorten liikenneturvallisuutta voidaan tarkastella myös absoluuttisten liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrien kautta. 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien liikennekuolemien määrissä ei ole tapahtunut selkeää muutosta ajanjaksolla 2010–2015 (Tilastokeskus, tieliikenneonnettomuudet). Vuosittaiset luvut vaihtelevat 9 ja 17 välillä. Loukkaantuneiden määrissä on ollut lievää vähenemää koko tarkastelujaksolla, mutta vuodesta 2014 vuoteen 2015 vähenemä oli suurin (12 %).

Tilastollisessa tarkastelussa liikenne rikkomuksista todettiin, että uusilla kuljettajilla oli vuonna 2014 vähemmän rikesakkoja, rangaistusmääräyksiä ja ajokieltorikoksia suhteessa ajokorttien määrään kuin uusilla kuljettajilla vuonna 2012. Tulos oli selkein mieskuljettajilla, jotka olivat suorittaneet B-ajokortin 18-vuotiaana autokoulussa. Vaikka poliisin valvontamäärien erot ovat voineet vaikuttaa tulokseen, tulos puoltaa näkemystä kuljettajaopetusuudistuksen positiivisesta vaikutuksesta erityisesti nuoriin mieskuljettajiin.

Ennen uudistusta B-ajokortin 18-vuotiaana autokoulussa suorittaneilla oli rikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään enemmän kuin opetusluvalla opetetuilla. Uudistuksen jälkeen tilanne oli päinvastoin niin, että opetusluvalla opetetuilla oli enemmän rikkomuksia kuin autokoulussa opetetuilla. Myös tämä puoltaa näkemystä, että kuljettajaopetusuudistuksella oli myönteinen vaikutus erityisesti autokoulun oppilaiden liikennekäyttäytymiseen.

Uusien kuljettajien rikkomustarkastelun rinnalla tarkasteltiin tilastoa kaikista poliisille ilmoitetuista liikenne rikkomuksista ja -rikoksista. Tilaston mukaan liikenne rikkomusten kokonaismäärä on alentunut vuodesta 2011 vuoteen 2015. Tämän mukaan valvonnan määrä on voinut olla vähäisempää vuonna 2014 kuin vuonna 2012, mikä voisi osaltaan selittää havaittua alenemaa uusien kuljettajien liikenne rikkomuksissa. On kuitenkin epätodennäköistä, että valvonnan muutos olisi kohdistunut eri tavoin miehiin ja naisiin tai autokoulussa opetettuihin ja opetusluvalla opetettuihin. Havaittuja ryhmien välisten erojen muutoksia ei siis voida selittää valvonnassa tapahtuneilla muutoksilla.

Tässä tehty vertailu liikenne rikkomuksista ei ota huomioon ajomäärissä mahdollisesti tapahtuneita muutoksia. Kyselytutkimus antoi viitettä siitä, että uusien kuljettajien ajomäärät ovat kasvaneet vuodesta 2012, erityisesti naisten ryhmässä. Rikkomusmäärien väheneminen ajomäärän kasvusta huolimatta vahvistaa käsitystä positiivisesta muutoksesta uusien kuljettajien liikennekäyttäytymisessä.

Ajamisen määrä ja laatu

Uudistuksen tavoitteena oli parempi ympäristön huomioonottaminen matkapäätöksissä. Tämä tarkoittaisi vähempää ajamista vain ajamisen vuoksi. Uusien kuljettajien ajamisen määrä ajoluokittain ja ajokilometreittäin tarkasteltuina olivat kasvaneet erityisesti naisilla. Ajon tarkoituksista ajo työssä tai ammattikuljettajana oli kasvanut.

Tavoitteiden suuntaisena voidaan pitää kuitenkin sitä, että suurempi osuus ajamises-
ta liittyi työssä ajamiseen tai ammattiin kuin aikaisemmin. Toisaalta kasvua oli myös
miesten vapaa-ajan ajelun osuudessa, mitä ei voida pitää tavoitteiden suuntaisena tu-
loksena, jos ajatellaan vapaa-ajan ajelun sisältävän ympäristön kannalta ”turhaa”
kuormittavaa ajoa. Tutkimuksessa käytetty kolmiluokkainen ajon tarkoitusten luo-
kittelu on kuitenkin liian karkea päätelmän tekoon. Luokkaan vapaa-ajan ajelu saat-
toi sisältyä harrastus-, kyläily- ym. päämäärällistä vapaa-ajan ajoa yhtä hyvin kuin
pelkkää ajelua. Vapaa-ajan ajelun kasvua voi selittää se, että vuoden 2015 vastaajat
olivat keskimäärin nuorempia kuin vuoden 2012 vastaajat.

3.4 Uudistuksen koettu hyödyllisyys

Liikenneopettajien, opetuslupaopettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemykset
kuljettajaopetusuudistuksen sisällöistä ja menetelmistä olivat pääosin myönteisiä tai
neutraaleita (paitsi yhteisopetus, jota tarkastellaan erikseen alla). Kehittämiskohtia
tuotiin kuitenkin esille.

Opettajien näkemysten mukaan uusista opetuselementeistä heikoimmin toimiva oli
oppimispäiväkirja. Vaikka suurin osa oppilaista täyttää oppimispäiväkirjan viimeis-
tään palautejaksolla tai juuri ennen sitä, kyseessä ei ole sellainen aktiivinen oman
ajon seuranta, miksi oppimispäiväkirja oli tarkoitettu. Liikenneopettajien näkemyk-
sen mukaan vain joka viides oppilaista oli täyttänyt oppimispäiväkirjaa itsenäisesti
harjoitteluvaiheen aikana. Oppilaiden vastaukset olivat samansuuntaisia. Opetuslu-
paoppilaat olivat seuranneet ajamistaan harvemmin kuin autokoulun oppilaat.

Vastausten perusteella näytti siltä, että oppimispäiväkirjojen hyödyntäminen oli kak-
sijakoista: osa opettajista hyödynsi niitä paljon ja osa ei lainkaan. Esimerkiksi har-
joitteluvaiheen palautejaksolla yli kolmannes opettajista kertoi hyödyntävänsä op-
pimispäiväkirjoja paljon tai erittäin paljon. Samaan aikaan kolmannes opettajista il-
moitti, että ei hyödynnä niitä lainkaan tai vain vähän. Tältä osin voi todeta, että uu-
distusta ei viety kovin hyvin käytäntöön. Kyse voi olla siitä, että osa opettajista ja
oppilaista koki oppimispäiväkirjan vieraana menetelmänä. Ehkä sen käyttöä ei
myöskään ohjeistettu riittävästi. Opetuslupaopettajille ja oppilaille tieto oppimispäi-
väkirjan käytöstä saattoi jäädä täysin huomaamatta, vaikka se opetussuunnitelmassa
esitelläänkin. Myönteinen tulos oli kuitenkin se, että oppilaiden harjoitteluajan ko-
kemuksia oli joka tapauksessa hyödynnetty opetuksessa hieman aiempaa enemmän.
Tältä osin voidaan todeta, että oppimispäiväkirjalla tavoiteltu asia toteutui.

Sisällöistä oman tilan hallinnan opetus sai sekä kiitosta että kielteistä palautetta. Osa
katsoi sisältöjen olevan tähän päivään sopivaa ja turvallisuutta palvelevaa, kun taas
osa katsoi ne liian teoreettisiksi ja vieraiksi käytännölle. Tulos kuvastaa sitä, että osa
liikenneopettajista näkee edelleen ajotaidon oppimisen enemmän teknisenä suorituk-
sena kuin GDE-mallin mukaisena laajempaa kokonaisuutena. Opetusuudistuksen
sisällölliset painotukset vaativat liikenneopettajilta uudenlaista ajattelua ja haluk-
kuutta myös oman ammattitaitonsa kehittämiseen.

Kolmivaiheisuus sai sekä kiittäviä että kriittisiä kannanottoja. Kriittiset pitivät kol-
mivaiheisuutta nykymuodossaan melko raskaana ja harjoitteluvaiheen osioita oltiin
valmiita yhdistämään joko perusvaiheeseen tai syventävään vaiheeseen. Harjoittelu-
vaiheen palautejaksoa pidettiin myös ongelmallisena, koska oppilaat tulevat sinne
hyvin eripituisella ajokokemuksella. Lähes kaikki liikenneopettajista oli sitä mieltä,
että toimivin ajankohta palautejaksolle olisi 3 kuukauden sisällä ajokortin saannista.
Oppilaiden vastauksien perusteella palautejaksolle tullaan keskimäärin myöhemmin,

naiset 5 kuukauden kuluttua ja miehet 4 kuukauden kuluttua ajokortin saannista. Oppilaita on vaikea motivoida palautejakson sisältöihin, jos he ovat ajaneet jo kauan ja mahdollisesti tulossa jo syventävään vaiheeseen. Lisäksi opettajat kokivat hankalana asiana erityisesti ryhmäajossa sen, että oppilailla on hyvin erilainen ajokokemus taustalla.

Oppilaat olivat kuitenkin kokeneet palautejakson tehokkaaksi, yksilölliseksi ja kiinnostavaksi. Lähes kaikkien oppilaiden palautejaksoon oli sisällynyt palautetta opettajalta, keskustelua riskeistä sekä itsearviointia. Enemmistö sekä naisista että miehistä piti erityisesti opettajan antamaa palautetta ajamisesta sekä ajamiseen liittyviä yleisiä pohdintoja hyödyllisenä.

Erikseen kysyttäessä tyytyväisyyttä autokoulusta saatuun palveluun perusvaiheessa, palautejaksolla ja syventävässä vaiheessa, oppilaat olivat pääsääntöisesti tyytyväisiä. Palvelun saatavuuteen, asiantuntemukseen sekä asiakasystävällisyyteen oltiin jopa erittäin tyytyväisiä (keskiarvot noin 4,5 asteikolla 1-5). Tyytyväisimpiä oltiin perusvaiheeseen, mutta erot palautejaksoon tai syventävään vaiheeseen eivät olleet suuria. Opetuslupa/yhteisopetusopettajat ja -oppilaat olivat hieman kriittisempiä, mutta myös he olivat keskimäärin tyytyväisiä autokoulusta saamaansa palveluun. Ainoastaan hinta-laatu suhteeseen he olivat tyytymättömiä (keskiarvo alle 3 asteikolla 1-5). Yhteisopetusopettajat olivat arvioissaan kaikkein kriittisimpiä.

Yksittäisenä seikkana liikenneopettajat kritisoivat uudistuksen mukanaan tuomaa opetuslupaopettajan lähisukulaisuusvaatimuksen poistoa. Liikenneopettajien mukaan lähisukulaisuuden vaatimuksen poisto lisää mahdollisuuksia järjestelmän väärinkäytöksiin ja harmaaseen talouteen. Kun yhteisopetus poistui, olisi liikenneopettajien mukaan pitänyt palauttaa vaatimus lähisukulaisuudesta.

Vuoden 2015 opetuslupaopettajat olivat melko tyytyväisiä nykyiseen järjestelmään, kun perusvaiheen yhteisopetusta ei enää ole. Opetuksen monivaiheisuutta ja sääntelyä koettiin olevan kuitenkin olevan edelleen liikaa. Myös pimeän ajon simulaattoriopetusta kritisoitiin, eikä simulaattoriopetus saanut hyviä arvioita muiltakaan ryhmiltä. Kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden tarkastelussa simulaattoriopetus arvioitiin vähiten hyödyllisten osioiden joukkoon.

3.4.1 Yhteisopetus

Yhteisopetuksen tarkoituksena oli lisätä maallikko-opettajien ja autokoulujen vuoropuhelua ja yhtenäistää sitä kautta uusien kuljettajien saamaa liikenneopetusta. Taustalla oli kuljettajantutkintotilastoista ja tutkimuksen vastaanottajilta saatu tieto maallikko-opettajien vaihtelevasta opetustaidosta ja oppilaiden keskimääräisestä huonommasta tutkintomenestyksestä.

Yhteisopetus tuli voimaan 19.1.2013, josta alkaen kaikkien opetuslupaopettajien ja -oppilaiden tuli osallistua autokoulussa valmennusjaksoon ja myöhemmin opetuksen aikana arvioivaan ajoon. Lisäksi pimeän ja liukkaan opetus oli suoritettava autokoulussa. Pian uudistuksen tultua voimaan julkisuudessa alkoi voimakas kritiikki, mikä kohdistui erityisesti yhteisopetuksen hintaan. Erityisesti Autoliitto oli näkyvä toimija yhteisopetuksen kritisoijana. Muutaman kuukauden kuluttua ilmoitettiin, että yhteisopetuksesta luovutaan, ja sen seurauksena syksyllä 2013 opetuslupahakemusten määrä romahti. Kahtena edellisenä vuonna B-ajokorttitutkintoja oli suorittanut yli 9000 opetuslupaoppilasta, kun vuonna 2013 luku oli vain 6 600 ja vuonna 2014 enää vajaa 6000 (viive opetuslupan hausta suoritettuun tutkintoon on useita kuukausia).

Vuonna 2015 määrä oli palautunut lähes aikaisempien vuosien tasolle ja alkuvuoden 2016 luvut näyttävät opetuslupan suosion kasvun jatkuneen (Trafin, 2016).

Opetuslupaopettajista erityisesti yhteisopettajat ottivat kantaa yhteisopetukseen ja sen poistoon. Sen sijaan vuoden 2015 opetuslupaopettajat eivät vastanneet yhtä innokkaasti, koska he – varsinkaan ensikertalaiset – eivät välttämättä tunteneet yhteisopetusjärjestelmää. Yhteisopetusopettajat suhtautuivat tämän tutkimuksen avointen vastausten perusteella hyvin kriittisesti yhteisopetukseen ja olivat kiitollisia sen poistosta. Kriitikki kohdistui erityisesti hintaan, mikä koettiin kohtuuttomaksi. Koska yhteisopetus oli voimassa käytännössä vain vajaan vuoden, yhteisopettajat kokivat jälkeensä epäoikeudenmukaiseksi sen, että pakollisen opetuksen osto autokoulusta koski vain heitä. Epäoikeudenmukaisuuden kokemus lisäsi luonnollisesti kriittisyyttä. Yhteisopetusopettajissa oli muita opetusluparyhmiä enemmän kokeneita opetuslupaopettajia. Lähes 60 % heistä oli toiminut opetuslupaopettajana aikaisemmin. Tämän tutkimuksen mukaan erityisesti juuri kokeneet yhteisopettajat suhtautuivat kriittisesti yhteisopetukseen. On ymmärrettävää, että henkilö, joka oli opettanut jo mahdollisesti useita oppilaita aikaisemmin, turhautui joutuessaan teoriatunneille, missä opastettiin opetuslupaopettajia opetuksen alkuun.

Yhteisopetus sai vastaajista kuitenkin lähes kolmasosalta myös myönteisiä kannanottoja. Erityisesti ensimmäistä kertaa opetuslupaopettajana toimivat kokivat saaneensa autokoulusta tietoa ja tukea opetustehtävään. Osuutta voidaan pitää suurena ottaen huomioon yhteisopetuksen lyhyen historian, huonon valmistelun autokoulujen taholta, julkisen tyrmäyksen sekä yllämainitun kokeneiden opetuslupaopettajien suuren osuuden vastaajien joukossa.

Liikenneopettajat kokivat yhteisopetuksen hyödyllisenä. Sillä nähtiin monta positiivista vaikutusta: ammattimaisen opetuksen vahvistaminen, opetuslupaoppilaiden oppimisen seuraaminen ja siihen vaikuttaminen pitkäjänteisesti, opetuksen yhdenmukaistaminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen.

Tutkinnon vastaanottajat arvioivat yhteisopetuksen olleen uudistuksen vaikuttavin osa. He katsoivat jo yhteisopetuksen lyhyen voimassaolon aikana opetuslupaopettajien ja heidän oppilaidensa valmiuksien parantuneen.

Yhteisopetuksen pakollisuutta kaikille opetuslupaopettajille, opetuksen laajuutta ja sisältöjä olisi tullut harkita tarkemmin etukäteen. Opetuslupaopettajilla on selkeästi tiedon ja tuen tarvetta, mutta yhteisopetus ei kyennyt vastaamaan siihen parhaalla mahdollisella tavalla. Sitä olisi voitu keventää erityisesti niiden osalta, jotka olivat kokeneita opetuslupaopettajia. Sisältöjä olisi voitu myös kehittää yhteisopettajilta saadun palautteen perusteella. Esimerkiksi liikenteessä tapahtuva ajon arviointi koettiin hyödyllisimmäksi osioksi ja siksi painopistettä olisi voitu muuttaa siihen suuntaan. Teoriaopetus saattoi olla tarpeen ensikertalaiselle, mutta tuskin samassa määrin kokeneelle opetuslupaopettajalle.

Enemmistö liikenneopettajista ja tutkinnon vastaanottajista piti päätöstä yhteisopetuksesta luopumisesta hätiköitynä. Myös osa opetuslupaopettajista katsoi, että yhteisopetuksen idea oli ollut hyvä, mutta sen toteutus ja hinnoittelu epäonnistuivat. On mahdollista, että osassa autokouluja ei kyetty tai ei oltu halukkaita järjestämään yhteisopetusta ja siksi se ylihinnoiteltiin. Vaihtelu opetuslupaopetukseen tarjottujen uusien opetusjaksojen hinnoissa autokoulujen välillä oli varsin suurta. Yhteisopetus oli voimassa lyhyen ajan, eikä hintakilpailu ehtinyt asettaa hintoja yleisesti kohtuulliselle tasolle.

Avoimissa vastauksissa tuli esiin kaikkien ryhmien tyytymättömyys päätöksentekoon erityisesti yhteisopetuksen osalta. Suuri osa yhteisopettajista oli katkeria vain heille osuneesta pakollisesta autokouluopetuksesta. Osa liikenneopettajista ja yrittäjistä oli katkeria, koska he olivat panostaneet yhteisopetuksen suunnitteluun ja materiaaleihin, ja juuri kun olivat päässeet työssään alkuun, yhteisopetus poistettiin. Lisäksi autokoulualalla koettiin epäoikeudenmukaisena koko autokoulutoiminnan leimaamista ”rahastukseksi”. Tutkinnon vastaanottajat pitivät yhteisopetuksen poistoa virheratkaisuna.

Tämän tutkimuksen vastaajat arvioivat hyvin monipuolisesti tapahtunutta ja liikenneopettajien vastauksissa myönnettiin, että virheitä tehtiin myös autokoulualalla. Mutta se, ettei kaikki sujunut heti ensimmäisten kuukausien aikana täydellisesti, ei olisi välttämättä edellyttänyt koko järjestelmän purkua. Nyt tyytymättömien määrä oli suuri.

3.5 Uudistuksen muut vaikutukset

Ajokorttien määrä ja opetustavan valinta

Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrä laski selvästi vuodesta 2013 vuoteen 2014. Tämän jälkeen määrä on noussut, mutta ei ole palautunut vuoden 2013 tasolle. Suoritettujen ajokorttien määrän lasku koski erityisesti yli 18-vuotiaita. 18-vuotiaana hyväksytyn B-ajokokeen suorittaneiden määrä nousi vuodesta 2012 vuoteen 2013.

Uudistuksen voimaantulo 19.1.2013 todennäköisesti lisäsi ajokokeiden suorittamisen määrää juuri ennen uudistusta syksyllä 2012 ja tammikuun alussa 2013 sekä autokouluissa että opetusluvalla.

Yhteisopetus vähensi opetusluvalla opetettujen määrää vuonna 2013 ja tutkintojen osalta tämä näkyi vielä vuoden 2014 tilastossa, vaikka yhteisopetus poistettiin vuoden 2014 alussa. Todennäköisesti opetuslupien määrän kasvu alkoi heti yhteisopetuksen poistuttua, mutta tutkinnoissa kasvu näkyy vasta muutaman kuukauden viiveellä. Vuonna 2015 opetuslupien määrä jatkoi kasvuaan palautuen lähes uudistusta edeltäneiden vuosien tasolle.

Opetuslupaoppilaiden osuus hyväksytyjen B-ajokokeiden suorittajista kasvoi vuodesta 2008 vuoteen 2012, jolloin se oli noin 15 %. Osuus putosi lähes kolmanneksella ja oli reilut 10 % vuosina 2013 ja 2014. Vuoden 2016 maaliskuun loppuun mennessä hyväksytyistä B-ajokokeista 19 % oli opetusluvalla ajaneiden suorittamia. (Trafi, ajokoetilastot). Muutokset opetusluvan suosiossa näkyivät suoraan autokoulujen oppilasmäärissä.

Liikenneopettajien työllisyystilanne

Autokoulujen B-ajokorttioppilaiden määrät ovat olleet laskussa 2010-luvulla (Trafi, ajokoetilastot).

Uudistus lisäsi oppilasmääriä vuonna 2013. Autokoulussa opetettujen oppilaiden hyväksytyjen B-ajokokeiden määrät kasvoivat edellisestä vuodesta noin 7 %. Osaltaan tätä selitti ryntäys autokouluihin juuri ennen uudistusta niin, että tutkintoon ehti ennen 19.1.2013 voimaan tullutta uudistusta. Toisekseen kasvua selitti opetusluvan suosion lasku.

Yhteisopetuksen poiston jälkeen vuonna 2014 autokoulujen B-ajokorttioppilaiden määrä väheni huomattavasti. Hyväksytyjen tutkintojen määrää tarkastelemalla vähennys oli 14 % vuodesta 2013 vuoteen 2014. Liikenneopettajien ja yrittäjien vastausten perusteella vähennyksen aiheutti paitsi yhteisopetuksen poisto niin myös autokoulujen saama negatiivinen julkisuus liittyen keskusteluun yhteisopetuksesta. Julkisuudessa keskusteltiin lähinnä ajokortin hinnasta ja unohdettiin autokouluissa tehtävä työ. Uudistuksen sisällöstä ei juuri keskusteltu.

Muun muassa oppilasmäärien väheneminen on vaikuttanut autokoulujen kannattavuuteen. Kuljettajaopetusuudistuksen myötä autokouluille tuli lisää työtä mutta myös kustannuksia, esimerkiksi henkilöstön koulutusta, uusien sähköisten järjestelmien ja materiaalien hankintaa. Autokouluyrittäjille tehdyn kyselyn mukaan noin puolella liikevaihto oli laskenut ja vain 13 %:lla se oli noussut vuoden 2013 lakimuutoksen jälkeen (Savikko, 2015). Suurimmalla osalla (53 %) työntekijämäärä oli kuitenkin pysynyt ennallaan, mutta lähes kolmasosa ilmoitti, että myös työntekijämäärä oli vähentynyt. Autokoulualalla pelätään opetuslupaopetuksen ympärille kehittyvän yritystoiminnan kasvattavan suosiotaan ja vähentävän autokoulujen oppilasmääriä entisestään. Liikenneopettajien ja autokouluyrittäjien vastausten perusteella epätietoisuus tulevasta on vaikuttanut siihen, että yrittäjät eivät uskalla investoida opetukseen ja työntekijöihin. Myös muita työllisyyttä heikentäviä tekijöitä mainittiin, esimerkiksi arvonlisävero ja lukiodien häviäminen syrjäseuduilta.

Ajokortin suorittamisen kustannukset

Yhteisopetusta lukuun ottamatta kuljettajaopetusuudistus ei näyttänyt nostaneen B-ajokortin suorittamisen kustannuksia oppilaille merkittävästi. Autokoulujen välinen hintahaarukka sen sijaan saattoi kasvaa entisestään. Savikon (2015) kyselyyn vastanneista autokouluyrittäjistä yli puolet ilmoitti B-ajo-opetuksen hinnan nousseen vuoden 2013 lakiuudistuksen jälkeen, neljäsosan mukaan hinta oli pysynyt ennallaan ja viidesosan mukaan hinta oli laskenut. Noin puolet kyselyyn vastanneista ilmoitti autokoulunsa liikevaihdon laskeneen ja 38 %:n mukaan se oli pysynyt ennallaan.

4 Uudistuksen vaikutukset tiivistetysti

4.1 Vaikutukset opetukseen

- Opetuksessa tapahtui uudistetun opetussuunnitelman mukaisia sisällöllisiä ja menetelmällisiä muutoksia. Muutokset olivat suhteellisen pieniä, mutta lähes systemaattisesti toivottuun suuntaan.
- Erityisesti liikenteen sosiaalisten taitojen ja vuorovaikutustaitojen painotus lisääntyi. Tunteiden vaikutusta ajamiseen käsiteltiin aiempaa enemmän.
- Matkojen suunnittelussa ja ympäristön huomioonottamisessa matkapäätöksiä tehtäessä ei tapahtunut selkeitä muutoksia.
- Itseopiskelua ja aktiivisia opetusmenetelmiä lisättiin.
- Kolmivaiheisuus toteutui vain osittain. Keskimäärin palautejaksolle oli tultu 4-5 kuukauden kuluttua ajokortin saannista. Naisista kuitenkin viidennes oli tullut palautejaksolle yli vuoden kuluttua ajokortin saannista.

- Suurin osa oppilaista ei täyttänyt oppimispäiväkirjaa itsenäisesti harjoitteluvaiheen aikana. Opetuksessa oppimispäiväkirjaa hyödynnettiin vaihtelevasti.
- Harjoitteluvaiheen kokemuksia käsiteltiin opetuksessa aiempaa enemmän.
- Harjoitteluvaiheen pituudessa ei tapahtunut muutoksia.

4.2 Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien valmiuksiin

- Kyselyvastausten mukaan uusien kuljettajien valmiudet olivat parantuneet sosiaalisuuden ja vuorovaikutuksen taidoissa. Se oli lähes kaikkien vastaajaryhmien arvioissa parempi uudistuksen jälkeen kuin ennen uudistusta.
- Parempia valmiuksia uudet kuljettajat olivat saaneet vastausten perusteella myös maantieajoon, itsenäiseen ajoon ja taajama-ajoon.
- Oppilaiden valmiudet olivat eri arvioissa joko parantuneet tai niissä ei ollut tapahtunut muutosta.
- Ainoa ajamisen osa-alue, jossa uusien kuljettajien valmiuksia pidettiin heikompana uudistuksen jälkeen, oli vaikeissa olosuhteissa ajaminen (opetusluopaopettajat ja -oppilaat, naiset). Muutosta voidaan pitää opetussuunnitelman mukaisena, koska ennen uudistusta huomattavan suuri osa opetusluopaopettajista oli pitänyt oppilaiden valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa epärealistisesti täysin riittävinä.
- Autokoulun oppilaiden tutkintomenestyksessä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia. Ajokokeen hyväksymisprosentti ensimmäisellä yrityskerralla heikkeni hieman v. 2013, mutta palautui entiselle tasolle v. 2014.
- Opetusluopaoppilaiden teoriakokeen ja ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosentti parani. Uudistus vähensi autokouluoppilaiden ja opetusluopaoppilaiden eroja tutkintomenestyksessä.
- Ajokokeessa opetusluopaoppilaiden menestys on edelleen heikompaa – vaikkakin parantunutta verrattuna aikaisempaan – kuin autokoulun oppilaiden menestys. Teoriakokeessa molemmat ryhmät pärjäävät yhtä hyvin.
- Ajokokeen kokonaisarvosanat muuttuivat uudistuksen yhteydessä. Vertailu ennen–jälkeen voitiin tehdä ainoastaan kevyen liikenteen huomioimisen ja ajoneuvon hallinnan osalta.
- Kaikki oppilaat saivat useammin hyviä tai kiitettäviä arvosanoja kevyen liikenteen huomioimisessa uudistuksen jälkeen. Selkein parannus tapahtui opetusluvalla opetetuilla naisilla.
- Ajoneuvon hallinnan taidoissa hyvien tai kiitettävien arvosanojen osuus ei muuttunut 18-vuotiailla oppilailla.
- Keskimäärin oppilaat saivat useammin hyviä tai kiitettäviä arvioita ajamisen eri osa-alueista uudistuksen jälkeen kuin ennen sitä.

4.3 Uudistuksen vaikutukset uusien kuljettajien liikennekäyt- tämiseen

Ajamisen määrä ja laatu

- Uusien kuljettajien ajomäärät kasvoivat, erityisesti naisilla.
- Ajon tarkoituksista ajo työssä tai ammattikuljettajana -osuus kasvoi. Miehillä kasvua oli myös vapaa-ajan ajon osuudessa.

Liikenneonnettomuudet

- Miesten itseraportoidut liikennevahingot suhteessa ajomääriin vähenivät: entistä harvempi oli joutunut liikennevahinkoon harjoitteluvaiheen aikana.
- Liikenneonnettomuustilastoissa uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksissa oli aleneva trendi jo pidemmältä ajalta, eikä uudistuksen vaikutusta voitu selkeästi osoittaa. Kuljettajaopetusuudistus on voinut vauhdittaa uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksien vähenemää.
- Ajokortteihin suhteutettuna 18–19-vuotiaiden liikennevakuutuksesta korvatut vahingot vähenivät 17 % vuodesta 2013 vuoteen 2014. Edeltävänä vuonna vähennys oli ollut 12 %. Muun ikäisillä (20–70-vuotiailla) ajokortteihin suhteutettu liikennevahinkojen vähenemä oli 12 % vuodesta 2013 vuoteen 2014. Edeltävänä vuonna vähenemä oli ollut 13 %.
- 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien liikennekuolemien määrissä ei tapahtunut selkeää muutosta ajanjaksolla 2010–2015. Loukkaantuneiden määrissä on ollut lievää vähenemää koko tarkastelujaksolla, mutta vuodesta 2014 vuoteen 2015 vähenemä oli suurin (12 %).

Liikenne rikkomukset

- Itseraportoidussa liikenne rikkomuksiin syylistymisessä suhteessa ajomääriin ei ollut eroja ennen–jälkeen -vertailussa.
- Tilastotarkastelun mukaan ensimmäistä vuottaan ajavat kuljettajat syylistyivät liikenne rikkomuksiin suhteutettuna ajokortillisten määrään harvemmin vuonna 2014 kuin vuonna 2012. Tulos oli selkein mieskuljettajilla, jotka olivat suorittaneet B-ajokortin 18-vuotiaana autokoulussa.
- Autokoulussa opetettujen 18-vuotiaiden mieskuljettajien rikkomuksiin syylistyminen suhteutettuna ajokortillisten määrään väheni vuodesta 2012 vuoteen 2014 keskimäärin 23 %, opetusluvalla opetetuilla vastaava vähennys oli 14 %.
- Autokoulussa opetettujen 18-vuotiaiden naiskuljettajien rikkomuksiin syylistyminen suhteutettuna ajokortillisten määrään väheni vuodesta 2012 vuoteen 2014 keskimäärin 11 %. Opetusluvalla opetettujen naiskuljettajien rikkomuksiin syylistyminen kasvoi 26 %.
- Ennen uudistusta B-ajokortin 18-vuotiaana autokoulussa suorittaneilla oli rikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään enemmän kuin opetusluvalla opetetuilla. Uudistuksen jälkeen tilanne oli päinvastoin niin, että opetusluvalla opetetuilla oli enemmän rikkomuksia kuin autokoulussa opetetuilla.

4.4 Uudistuksen koettu hyödyllisyys

- Liikenneopettajien, opetuslupaopettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemykset kuljettajaopetusuudistuksen sisällöistä ja menetelmistä olivat pääosin myönteisiä tai neutraaleita. Poikkeuksena oli yhteisopetus, mikä sai voimakasta kritiikkiä opetuslupaopettajilta.
- Oppimispäiväkirjan koettiin toimineen heikosti. Suurin osa oppilaista täytti sen juuri ennen palautejaksoa tai palautejaksolla, eikä itsenäisesti harjoitteluvaiheen aikana.
- Oppimispäiväkirjojen hyödyntäminen oli kaksijakoista: yli kolmannes opettajista kertoi hyödyntävänsä niitä paljon tai erittäin paljon, mutta samaan aikaan kolmannes ilmoitti, että ei hyödynnä niitä lainkaan tai vain vähän.
- Opetuksessa harjoitteluajan kokemuksia oli hyödynnetty enemmän kuin aikaisemmin.
- Opetussisällöistä GDE-mallin mukaiset kuljettajan oman tilan hallintaan liittyneet sisällöt saivat sekä kiitosta että kielteistä palautetta.
- Myös kolmivaiheisuus jakoi mielipiteitä. Kriittiset pitivät sitä nykymuodossaan raskaana ja harjoitteluvaiheen osioita oltiin valmiita yhdistämään joko perusvaiheeseen tai syventävään vaiheeseen.
- Uusista sisällöistä palautejakson yksilöajoa pidettiin hyödyllisimpänä osiona.
- Oppilaat olivat kokeneet palautejakson tehokkaaksi, yksilölliseksi ja kiinnostavaksi. Opettajan antamaa palautetta ajamisesta sekä ajamiseen liittyviä pohdintoja pidettiin hyödyllisinä.
- Oppilaat olivat erittäin tyytyväisiä autokoulusta saatavien palvelujen saatavuuteen, asiantuntemukseen sekä asiakasystävällisyyteen (keskiarvo noin 4,5 asteikolla 1-5).
- Tyytyväisimpiä oltiin perusvaiheeseen, mutta erot palautejaksoon tai syventävään vaiheeseen eivät olleet oppilaiden vastauksissa suuria. Opetuslupaopettajat ja -oppilaat olivat kriittisempiä, mutta myös he olivat keskimäärin tyytyväisiä autokoulusta saamaansa palveluun. Hinta-laatu suhteeseen oltiin tyytymättömiä (keskiarvo alle 3 asteikolla 1-5).
- Yhteisopetusopettajat olivat arvioissaan kriittisimpiä.
- Simulaattoriopetusta ei pidetty hyödyllisenä osiona kuljettajaopetusjärjestelmässä. Liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien arvioissa se jäi oppimispäiväkirjan ohella vähiten hyödyllisten osioiden joukkoon.

4.4.1 Yhteisopetuksen vaikutukset ja koettu hyödyllisyys

- Yhteisopetus oli virallisesti voimassa vajaan vuoden (19.1.2013 – 30.12.2013). Käytännössä se oli voimassa lyhyemmän ajan, koska huhut sen poistosta alkoivat viimeistään kesällä 2013. Loppusyksystä 2013 opetuslupia ei enää juuri haettu.

- Opetuslupien määrä romahti vuonna 2013, mikä näkyi suoritettujen B-tutkintojen vähäisempänä määränä vielä vuonna 2014. Vuonna 2015 opetuslupien määrä oli palautunut aikaisempien vuosien tasolle ja näyttää alkuvuodesta 2016 kasvaneen.
- Opetuslupaoppilaiden tutkintomenestys sekä teoria- että ajokokeessa parani yhteisopetuksen tultua voimaan.
- Tutkinnon vastaanottajien mukaan yhteisopetus paransi opetuslupaoppilaiden valmiuksia erityisesti havainnoinnissa ja riskitietoisuudessa. Ajokokeen kokonaisarvioinneissa näkyi parannus kevyen liikenteen huomioimisessa, erityisesti opetusluvalla opetetuilla naisilla.
- Yhteisopetusopettajat kokivat epäoikeudenmukaiseksi sen, että pakollisen opetuksen osto autokoulusta koski vain heitä. Kritiikki kohdistui erityisesti hintaan.
- Yhteisopetusopettajissa oli muita opetuslupaopettajia enemmän kokeneita opettajia. Lähes 60 % heistä oli toiminut opetuslupaopettajana aikaisemmin.
- Yhteisopetuksen hyödyllisyyden kokemukseen vaikutti opetuslupaopettajan aikaisempi kokemus toimimisesta opetuslupaopettajana. Ensimmäistä kertaa opettajana toimineista 45 % piti autokoulun opettajan esimerkkiopetusta (demoajo) hyödyllisenä tai erittäin hyödyllisenä. Vastaava osuus kokeneille opetuslupaopettajille oli viidennes.
- Liikenneopettajat ja tutkinnon vastaanottajat pitivät yhteisopetusta hyödyllisenä.
- Tutkinnon vastaanottajat arvioivat yhteisopetuksen olleen uudistuksen vaikuttavin osa. He katsoivat opetuslupaopettajien ja heidän oppilaidensa valmiuksien parantuneen yhteisopetuksen ansiosta.
- Päätöksenteko liittyen yhteisopetukseen ja yhteisopetuksen toteutus sai laajasti kritiikkiä. Sen pakollisuutta kaikille opetuslupaopettajille, opetuksen laajuutta ja sisältöjä, voimassaoloa sekä hinnoittelua olisi vastaajien mukaan tullut harkita tarkemmin.
- Liikenneopettajat ja tutkinnon vastaanottajat pitivät yhteisopetuksen poistoa hätiköitynä päätöksenä. Opetuslupaopettajat kiittivät siitä.

4.5 Uudistuksen muut vaikutukset

Ajokorttien määrä ja opetustavan valinta

- Hyväksyttyjen B-ajokokeiden määrä laski vuodesta 2013 vuoteen 2014. Tämän jälkeen määrä on noussut, mutta ei palautunut vuoden 2013 tasolle.
- Suoritettujen B-ajokorttien määrän lasku koski erityisesti yli 18-vuotiaita.
- Uudistuksen voimaantulo 19.1.2013 lisäsi B-ajokokeiden suorittamisen määrää ennen uudistusta syksyllä 2012 ja tammikuun alussa 2013 sekä autokouluissa että opetusluvalla.

- Autokoulujen B-ajokorttioppilaiden määrät ovat olleet laskussa ja opetusluvalla opetettujen määrät kasvussa 2010-luvulla.
- Uudistus lisäsi autokoulujen oppilasmääriä vuonna 2013. Autokoulussa opetettujen oppilaiden hyväksytyjen B-ajokokeiden määrät kasvoivat edellisestä vuodesta noin 7 %. Osaltaan tätä selitti ryntäys autokouluihin juuri ennen uudistusta ja toisekseen opetusluvan suosion lasku.
- Vuonna 2014 autokoulujen B-ajokorttioppilaiden määrä väheni huomattavasti. Hyväksytyjen tutkintojen määrää tarkastelemalla vähennys oli 14 % vuodesta 2013 vuoteen 2014.
- Opetusluvan suosio laski vuonna 2013, mutta on kasvanut tämän jälkeen.
- Opetuslupaopettaja opetti ennen uudistusta lähinnä omia lapsiaan (95 %). Uudistuksen jälkeen muiden kuin omien lasten opettaminen opetusluvalla on lisääntynyt (lähes viidennes vuonna 2015).

Ajokortin suorittamisen kustannukset

- Yhteisopetusta lukuun ottamatta kuljettajaopetusuudistus ei merkittävästi nostanut B-ajokortin suorittamisen kustannuksia oppilaille.
- Autokoulujen välinen hintahaarukka näytti kasvaneen entisestään.

Huomioitavaa tutkimuksesta

Kyselyvastausten osalta on huomioitava se, että vuoden 2015 vastauksia verrattiin esiselvityksessä tehtyihin kyselyihin. Esiselvitys toteutettiin juuri ennen uudistuksen voimaantuloa (syksyllä ja vuodenvaihteessa 2012–2013), jolloin liikenneopettajista suurin osa (92 %) oli osallistunut uudistukseen liittyneeseen koulutukseen. Kolme neljästä vastaajasta kertoi tuolloin jo soveltaneensa työssään uudistukseen sisältyviä opetussisältöjä tai -menetelmiä. Opetuksessa tapahtuneet muutokset voidaankin nähdä osittain jo ennen uudistuksen voimaantuloa alkaneena jatkumona toivottuun suuntaan, eikä niinkään puhtaina ennen–jälkeen -muutoksina. Mikäli esiselvitys olisi tehty aikaisemmin, havaitut muutokset opetuksessa olisivat todennäköisesti olleet suurempia.

5 Lähteet

Autokouluhinnat. www.autokouluhinnat.fi (luettu 6.5.2016)

Autokoululiitto, autokoulujen (jäsenyritysten) hinnastot 4.9.2015 ja 28.1.2016

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 201-215.

HE 173/2013 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 173/2013. <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2013/20130173.pdf>

Helsingin Sanomat, Artikkel: Kuinka paljon B-kortti autokoulussa maksaa pääkaupunkiseudulla? P. Huotari 5.2.2013

HERMES, EU Coaching Project (2010). High impact approach for Enhancing Road safety through More Effective communication Skills.

Keskinen, E., Peräaho, M., Laapotti, S., Katila, A. & Hernetkoski, K. (2010). Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetukseksi B-luokan ajo-oikeutta varften. *Trafin julkaisuja* 7/2010. Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki. ISBN 978-952-5893-07-6, ISSN 1799-0157.

Keskisuomalainen, Artikkel: Näin paljon autokoulun hinta on noussut – Hinnat jopa tuplaantuneet, A. Kotiharju 7.6.2015

Körkortsportalen, 2016. Luettu 6.5.2016 osoitteessa <http://www.korkortsportalen.se/>

Laapotti, S. (2016). B-kuljettajaopetusuudistuksen seuranta. Mittarit ja perustason kartoitus. *Trafin tutkimuksia* 10/2016. Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki. ISBN 978-952-311-155-4, ISSN 2342-0294. Esiselvitys, toteutettu vuosina 2012-14.

Liikenneopettajatutkintotoimikunnan tilastot valmistuneiden liikenneopettajien määrästä vuosina 2010-2015. Jorma Perälän (koulutuspäällikkö, Jyväskylän liikenneopettajaopisto) sähköpostiviesti Mika Hatakalle 9.5.2016.

Liikennevakuutuskeskus.Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2010. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. ISBN 978-952-5834-18-5 (nid.), ISBN 978-952-5834-19-2 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus.Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2011. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. ISBN 978-952-5834-24-6 (nid.), ISBN 978-952-5834-25-3 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus.Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2012. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. ISBN 978-952-5834-30-7 (nid.), ISBN 978-952-5834-31-4 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus.Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2013. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. ISBN 978-952-5834-36-9 (nid.), ISBN 978-952-5834-37-6 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2014. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. ISBN 978-952-5834-42-0 (nid.), ISBN 978-952-5834-43-7 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus. VALT-vuosiraportti 2010. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. ISBN 978-952-5834-16-1 (nid.), ISBN 978-952-5834-17-8 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus. VALT-vuosiraportti 2011. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. ISBN 978-952-5834-22-2 (nid.), ISBN 978-952-5834-23-9 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus. VALT-vuosiraportti 2012. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. ISBN 978-952-5834-28-4 (nid.), ISBN 978-952-5834-29-1 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus. VALT-vuosiraportti 2013. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. ISBN 978-952-5834-34-5 (nid.), ISBN 978-952-5834-35-2 (verkkojulkaisu .pdf)

Liikennevakuutuskeskus. VALT-vuosiraportti 2014. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. ISBN 978-952-5834-46-8 (nid.), ISBN 978-952-5834-47-5 (verkkojulkaisu .pdf)

Löytty, M. (2014). 18–20-vuotiaat nuoret henkilöauton kuljettajana. Trafin julkaisu ja 3/2014. Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki. ISBN 978-952-589-395-3, ISSN 1799-0157 (verkkojulkaisu).

Mikkonen, V. (2012). Uusien kuljettajien seuranta – Trafin indeksit vuodelta 2011. Trafin julkaisu ja 14/2012. Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki. ISBN 978-952-5893-49-6, ISSN 1799-0157 (verkko).

Mikkonen, V (2011). Uusien kuljettajien seuranta, Trafin indeksit vuodelta 2010. Trafin julkaisu ja 11/2011. Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki. ISBN 978-952-5893-26-7, ISSN 1799-0157.

Savikko, S. (2015).), Lainsäädännön muutosten vaikutus autokoulutoimintaan yrittäjän näkökulmasta, Seinäjoen ammattikorkeakoulu, opinnäytetyö, kevät 2015.

Tilastokeskus (2015). Lukiokoulutus (verkkojulkaisu). ISSN 1799-1633.2014. Helsinki: Tilastokeskus, päivitys 10.5.2015. Luettu 6.4.2016 osoitteessa: http://www.stat.fi/til/lop/2014/lop_2014_2015-06-10_tie_001_fi.html

Tilastokeskus. Tieliikenneonnettomuudet. http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet_fi.html

Trafi (2015). Ajokokeet 1.1.2015 – 30.10.2015. <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajantutkinnot/ajokokeet/2015>, luettu 27.11.2015

Trafi. Ajokorttitilasto. Voimassa olevat ajokortit.
http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot/voimassaolevat_ajokortit

Trafi (2016). B- luokan opetuslupaopetus. Opetussuunnitelma ja opetuksen toteuttaminen. http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/opetuslupa, luettu 7.4.2016.

Tseng, C-M (2013). Speeding violations related to a driver's social-economic demographics and the most frequent driving purpose in Taiwan's male population. *Safety Science* 57, 236-242.

Työ- ja elinkeinoministeriö, työnvälitystilasto. Työttömänä työnhakijana olleet liikenneopettajat sekä TE-toimiston välityksellä liikenneopettajan ammattiin työllistetyinä olevat kuukauden lopussa 2010-2015,

Whitlock, G., Norton, R., Clark, T., Pledger, M. Jackson, R. (2003). Motor vehicle driver injury and socioeconomic status: A cohort study with prospective and retrospective driver injuries. *Journal of Epidemiology and Community Health* 57.7, 512-516.

Yle-nyheter/inrikes, P. Sjöholm & A-S. Pesola 9.9.2013
(<http://svenska.yle.fi/artikel/2013/07/10/ratt-bilskola-sparar-hundralappar>, haettu 4.5.2016)