

B-ajokorttiluokan ajo-opetuksen antamat valmiudet liikenteessä ajamiseen

Lottastiina Paalavuo
3/2023

TIIVISTELMÄ

Lottastiina Paalavuo: B-ajokorttiluokan ajo-opetuksen antamat valmiudet liikenteessä ajamiseen

Opinnäytetyön muoto: *tutkimuksellinen*

Julkisuusaste: julkinen

Ohjaaja: Petri Tuominen & Matti Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö käsittelee B-ajokorttiluokan antamia valmiuksia liikenteessä ajamiseen. B-luokan teoriakokeen ja ajokokeen läpäisystä on paljon tilastoja ja tutkimuksia. Tilastoja löytyy myös siitä, miten 2018 vuoden kuljettajantutkinnon uudistus vaikutti teoria- ja ajokokeessa menestymiseen. Kuitenkin aika vähän on aikaisempaa tietoa siitä, onko opetustavalla merkitystä siinä, miten ajokortin saanut selviytyy liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen. Opinnäytetyön teoriaosuudessa perehdytään suomalaiseen autokouluun, eri ajo-opetustapoihin ja vuoden 2018 kuljettajantutkinnon uudistukseen. Siinä perehdytään myös autolla ajamisen oppimiseen psykologian näkökulmasta.

Opinnäytetyönä toteutetun kyselytutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, millaiset valmiudet B-ajokorttiluokan ajo-opetus antaa liikenteessä ajamiseen ja vaikuttaako opetustapa teoriakokeessa ja ajokokeessa menestymiseen sekä myöhemmin liikenteessä menestymiseen. Opinnäytetyössä vertaillaan pääasiassa autokoululaisia ja opetuslupalaisia. Opinnäytetyössä tehtiin kvantitatiivinen kyselytutkimus, joka oli suunnattu 19-28-vuotiaille B-luokan ajokortin omistaville henkilöille. Kysely lähetettiin Tampereen yliopiston opiskelijoille, joista 241 vastasi kyselyyn. Kyselyn tuloksia vertailtiin aikaisemmin aiheesta tehtyyn tutkimukseen ja tilastoihin.

Opinnäytetyön keskeisimpien tulosten mukaan kuljettajantutkinnon uudistuksen jälkeen vuonna 2018, opetuslupien ja ikäpoikkeuslupien määrä on kasvanut. Ennen kuljettajantutkinnon uudistusta autokoululaiset ja opetuslupalaiset olivat pärjänneet yhtä hyvin teoriakokeessa. Uudistuksen jälkeen opetuslupalaiset pärjäsivät siinä autokoululaisia paremmin. Ennen kuljettajantutkinnon uudistusta autokoululaiset olivat pärjänneet ajokokeessa opetuslupalaisia paremmin. Uudistuksen jälkeen tilanne kääntyi toisin päin. Autokoululaisilla ja opetuslupalaisilla ei ollut suuria eroavaisuuksia liikenneonnettomuuksien määrässä ajokortin saamisen jälkeen, mutta siinä, millaisia onnettomuudet olivat, oli eroavaisuuksia. Kyselytutkimuksen mukaan opetuslupalaiset saivat autokoululaisia todennäköisemmin liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon ja joutuivat myös autokoululaisia todennäköisemmin ajokieltoon.

Sivumäärä: 42

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 3/2023

Avainsanat: Autokoulu, Kuljettajantutkinto, Kyselytutkimus, Oppiminen

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	4
2 TYÖN TARKOITUS JA TAVOITTEET.....	5
2.1 Tutkimuskysymykset.....	5
2.2 Tietoperustan esittely ja teoreettinen tausta	6
3 AUTOKOULU JA KULJETTAJAOPETUS SUOMESSA.....	7
3.1 Suomalaisen ajokortin historiaa	7
3.2 Opetuslupa	8
4 KULJETTAJAOPETUKSEN JA KULJETTAJANTUTKINNON UUDISTUS B- AJOKORTTILUOKASSA	9
4.1 Ajokortillisten määrä.....	9
4.2 B-luokan kuljettajaopetuksen uudistus	10
4.3 Opetusluvan lupakäytäntöä helpotettiin.....	10
4.4 Teoriakokeen uudistus B-luokassa.....	10
4.5 B-luokan ajokokeen uudistus	11
4.6 Kuljettajantutkinnon uudistuksen seuraukset.....	13
4.7 Kuljettajantutkinnon uudistuksen ongelmia.....	14
5 Autolla ajamisen oppiminen	16
5.1 Temperamentti.....	16
5.2 Persoonallisuus.....	17
5.3 Palaute ja sen merkitys	17
5.4 Sisäiset mallit.....	19
6 NUORTEN LIIKENNEONNETTOMUUDET.....	20
6.1 Nuorten onnettomuuksien riskitekijät.....	20
6.2 Ajaminen hierarkkisena prosessina	20
7 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	22
7.1 Kvantitatiivinen tutkimus.....	22
7.2 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus	22
7.3 Aineiston kerääminen ja analysointi	23

7.4 Kyselylomake ja ennakko-oletukset	24
8 TUTKIMUSTULOKSET	25
8.1 Ajo-opetuksen järjestäminen	26
8.2 Liikenneonnettomuudet ajo-opetuksen aikana	26
8.3 Teoria- ja ajokokeen läpäiseminen	27
8.4 Liikennesääntöjen oppiminen	28
8.5 Liikenneonnettomuudet ajokortin saamisen jälkeen	28
8.6 Vastaajien kokemukset omasta valmiudestaan	29
8.7 Pysäköintivirhemaksut	31
8.8 Poliisin kohtaaminen liikenteessä	32
9 JOHTOPÄÄTÖKSET	34
9.1 Ajo-opetuksen järjestäminen ja ajokortin saamisen ikä	34
9.2 Liikenneonnettomuudet ajo-opetuksen aikana	35
9.3 Teoriakokeen ja ajokokeen läpäisy	36
9.4 Nuorten liikennesääntöjen oppiminen ja kokemukset omista valmiuksistaan.....	37
9.5 Liikenneonnettomuudet ajokortin saamisen jälkeen	38
9.6 Rikheet ja rikokset liikenteessä	38
10 POHDINTA	39
LÄHTEET	40
LIITE 1	42

1 JOHDANTO

Ajokortin saaminen edellyttää aina teorian tiedon ja käytännön hallintaa. Ennen ajokortin saamista tulee suorittaa hyväksytysti sekä teoriakoe että ajokoe. Silti nuoret B-luokan ajokortin hankkineet joutuvat usein liikenneonnettomuuksiin. Tämä johtuu suurelta osin nuorten riskikäyttäytymisestä liikenteessä, mutta kuinka paljon onnettomuuksista johtuu vain huonosta liikennesääntöjen tuntemisesta ja ajokokemuksen puutteesta.

Poliisiammattikorkeakoulussa on tehty aikaisemmin opinnäytetöitä, jotka käsittelevät muun muassa nuorten riskialttiutta liikenteessä ja ikäpoikkeuslupaa ja sen vaikutuksia. Aikaisemmin ei ole kuitenkaan tehty tutkimusta siitä, millaiset valmiudet B-ajokorttiluokan ajo-opetus antaa liikenteessä ajamiseen ja miten juuri ajo-opetuksella voidaan vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen oppimisen osalta. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetöissä ei ole aikaisemmin tutkittu ja vertailtu autokoulun ja opetusluvan antamia valmiuksia liikenteessä ajamiseen.

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan, millaiset valmiudet B-luokan ajokortin kuljettajantutkinto antaa liikenteessä ajamiseen. Opinnäytetyössä vertaillaan autokoulussa ajokortin saaneiden nuorten valmiuksia opetusluvalla ajokortin saaneiden nuorten valmiuksiin toimia liikenteessä. Työssä selvitetään, kumpi opetustavoista on toimivampi oppimisen ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tässä opinnäytetyössä tehtiin kvantitatiivinen kyselytutkimus 19-28-vuotiaille B-luokan ajokortin omistaville henkilöille. Kyselyssä kysyttiin kysymyksiä liittyen autokouluun, oppimiseen, liikenneonnettomuuksiin ja erilaisiin sanktioihin liikenteessä. Opinnäytetyön teoriaosuudessa perehdytään autokouluun ja ajokortin saamiseen sekä oppimiseen psykologian näkökulmasta.

Uusin ajokorttilaki tuli voimaan vuonna 2018 ja se toi mukanaan paljon muutoksia ajokortin saamiseen. Kuljettajantutkinnon uudistuksessa opetusluvan lupakäytäntöä ja ikäpoikkeusluvan saamista helpotettiin. Tämän myötä opetuslupalaisten ja ikäpoikkeuslupalaisten määrät kasvoivat hurjasti. Uudistuksessa B-luokan teoriakoetta ja ajokoetta muutettiin. Uudistuksen jälkeen opetuslupalaiset ovat pärjänneet teoriakokeessa ja ajokokeessa autokoululaisia paremmin.

On tärkeää saada tietoa siitä, miten nuoret oppivat parhaiten ajamaan autoa liikenteessä turvallisesti. Tällöin opetustapoja voidaan kehittää oikeaan suuntaan. On myös mielenkiintoista saada selville, miten eri opetustavat vaikuttavat nuorten valmiuksiin liikenteessä ajamiseen ja vaikuttaako opetustapa siihen, joutuuko ajokortin saanut nuori liikenneonnettomuuksiin ajokortin saamisen jälkeen.

2 TYÖN TARKOITUS JA TAVOITTEET

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten paljon ajo-opetustavalla voidaan vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen ja millä tavalla nuoret parhaiten oppivat ajamaan liikenteessä turvallisesti. Työssä keskitytään autokoulun ja opetusluvan merkitykseen nuorten ajamisessa. Opinnäytetyön tutkimuksessa selvitetään, millaiset valmiudet liikenteessä ajamiseen nuori saa silloin, kun hän saa ajokortin autokoulussa tai kun hän saa ajokortin opetusluvalla. Aihe on ajankohtainen, koska on tärkeä saada tietää, millaisilla opetustavoilla nuori parhaiten oppii ja millaiset opetustavat parhaiten edistävät liikenneturvallisuuksia.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa perehdytään nuorten oppimiseen psykologian näkökulmasta. Lisäksi opinnäytetyössä tehdään nuorille kvantitatiivinen kyselytutkimus, jossa nuoret pääsevät itse vastaamaan ajo-opetukseen ja oppimiseen liittyviin kysymyksiin. Näin saadaan tietoa heiltä, joilla on omaa kokemusta aiheesta. Aiheesta olisi mahdollista tehdä myös kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Kuitenkin kvalitatiivisia tutkimuksia nuorten liikennekäyttäytymisestä on tehty jo aikaisemmin, joten tässä opinnäytetyössä tehdään kvantitatiivinen kyselytutkimus.

2.1 Tutkimuskysymykset

Tässä opinnäytetyössä selvitetään, poikkeako autokoulussa ajokortin saaneiden nuorten valmiudet liikenteessä ajamiseen opetusluvalla ajokortin saaneiden nuorten kanssa. Opinnäytetyössäni tehdään kyselytutkimus 19-28-vuotiaille B-luokan ajokortin omistaville nuorille. Opinnäytetyön tutkimuksessa selvitetään, vaikuttaako ajo-opetustapa nuorten oppimiseen, teoria- ja ajokokeessa menestymiseen ja mahdollisiin liikenneonnettomuuksiin ajo-opetuksen aikana ja sen jälkeen.

Opinnäytetyössä tarkastellaan seuraavia seikkoja:

- Eroaako autokoulussa ajokortin saaneiden nuorten valmiudet liikenteessä ajamiseen opetusluvalla ajokortin saaneiden nuorten kanssa?
- Miten eri ajo-opetustavat vaikuttavat nuoren oppimiseen ajaa autoa liikenteessä?
- Vaikuttaako ajo-opetustapa teoriakokeessa ja ajokokeessa menestymiseen?
- Vaikuttaako ajo-opetustapa nuorten liikenneonnettomuuksiin kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta?
- Vaikuttaako ajo-opetustapa nuorten saamiin sanktioihin liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen?
- Millaiseksi nuoret itse kokivat ajotaitonsa ajokortin saamisen jälkeen?

2.2 Tietoperustan esittely ja teoreettinen tausta

Opinnäytetyön teoreettinen tausta tarkoittaa keskeisten teorioiden ja tutkimusten tarkkaa esittelyä lähdekirjallisuuden avulla (Kniivilä ym. 2017, 87). Tässä opinnäytetyön teoriaosuudessa käsitellään autokouluun, liikenteeseen, ajamiseen ja oppimiseen liittyvää teoriaa.

Opinnäytetyössä teoriapohjana käytetään liikenteeseen ja ajokortin saamiseen liittyviä kirjoja. Lisäksi käytetään psykologiaan liittyviä kirjoja, jotka käsittelevät nuorten ihmisten oppimista. Psykologiassa oppimista on tutkittu paljon. Tässä opinnäytetyössä tutkitaan nuorten valmiuksia liikenteessä ajamiseen ja miten ajo-opetuksella voidaan vaikuttaa niihin. Nuorilla itsellään on oma kokemus siitä, miten he ovat kokeneet ajo-opetuksen ja miten se on vaikuttanut heidän oppimiseensa, liikennekäyttäytymiseen ja liikenneonnettomuuksiin. Tässä opinnäytetyössä tehdään kvantitatiivinen kyselytutkimus autokoulusta B-luokan ajokortin omistaville nuorille.

3 AUTOKOULU JA KULJETTAJAOPETUS SUOMESSA

Kuljettajantutkinto on keskeinen osa kuljettajaopetuksen kokonaisuutta. Kuljettajantutkinto ohjaa opetuksen tavoitteita ja sisältöjä. Kuljettajanopetus ja kuljettajantutkinto parhaimmillaan korostavat samoja asioita ja tukevat toisiaan. Varhaisina vuosina kun Suomi autoistui, kuljettajalta edellytettiin sekä teknistä osaamista että luotettavuutta ihmisenä. Myöhemmin ajoneuvon käsittelyn ja erityisesti liikennetilanteiden hallitsemisen merkitys on korostunut. Viime vuosina on jälleen nähty tärkeäksi myös kuljettajan vastuullisuus ja luotettavuus. (Laapotti 2012, 155.)

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on, että oppilaista tulisi vastuullisia kuljettajia. Kuljettajaopetuksen tavoitteena on antaa oppilaille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti. Tarkoituksena on, että oppilaat tuntevat vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta ja soveltavat ajotapansa sen mukaisesti. (Tolvanen 2018, 28.)

Ajokorttilain (AKL 2011/386) 34 §:n mukaan ajo-opetukseen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen liikenteessä ajokorttia varten, vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa, opetuslupa. Autokoulun pitämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa, autokoululupa (AKL 34 §). B-luokan ajokorttia suorittavan ajo-opetus ja ajoharjoittelu saadaan aloittaa aikaisintaan kaksi vuotta ennen vaadittavan vähimmäisiän täyttymistä (AKL 38 §).

3.1 Suomalaisen ajokortin historiaa

1900-luvun alussa Suomessa ajoluvan saamiseksi kuljettajalta edellytettiin vähintään 18-vuoden ikää. Lisäksi kuljettajan piti olla raitis, säännöllinen ja luotettava ja riittävän perehtynyt auton rakenteeseen, hoitoon ja ohjaamiseen. Siihen aikaan katsastusmies myönsi ajoluvan, joka vahvistettiin poliisin leimalla. Ajolupa koski vain tiettyä autoa, jonka numero oli merkitty ajolupaan. (Laapotti 2012, 157.)

Vuonna 1915 auton kuljettajan kurssi tuli pakolliseksi edellytykseksi kuljettajantodistuksen saamiseksi. Tämä määräys koski lähinnä Helsinkiä. Harjoittelua auton ohjaamisesta tuli olla vähintään 20 tuntia. Ajokorttihakemukseen tuli liittää erilaisia todistuksia ja kuljettajalta vaadittiin tietty peruskoulutus, kuten kansakoulu. Kuljettajantodistus laajeni koskemaan yleisimmin autolla ajoa, ei vain tiettyä autoa. Ajolupa oli voimassa viisi vuotta. Vuonna 1926 vaatimus kuljettajan koulutuksesta laajeni koskemaan koko maata, ei enää vain Helsinkiä. (Laapotti 2012, 157.)

Vuonna 1957 ensimmäinen tieliikennelaki astui voimaan. Ajokortin hakijan asuinpaikan poliisiviranomaisesta tuli taho, joka myönsi ja uudisti ajokortin. Autorekisterikeskuksesta tuli vuonna 1972 ajokorttirekisterin pitäjä. Vuoden 1972 jälkeen ajokortti myönnettiin siihen asti, kunnes henkilö täytti 70

vuotta. Ajokortin voimassaoloajan pidentämiseen liitettiin lääkärintodistuksen esittämisvelvollisuus ajokorttiviranomaiselle viiden vuoden välein ikävuodesta 45 alkaen. (Laapotti 2012, 157.)

Ajoneuvohallintakeskus perustettiin vuonna 1996 ja sen tehtäväksi tuli muun muassa ajokorttirekisterin ylläpito sekä kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkintojen kehittäminen ja valvonta. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi alkoi vastata vuoden 2010 alusta ajoneuvoliikennerekisterin ja ajokorttitietojen ylläpidosta ja kehittämisestä sekä erilaisten ajokortteihin liittyvien lomakkeiden tuottamisesta. (Laapotti 2012, 158.)

3.2 Opetuslupa

Autokoulussa annettavan koulutuksen sijaan opetusta voidaan antaa myös opetusluvalla (Epicautokoulu.fi, luettu 8.12.2022.) Opetusluvan voi saada henkilöauton, mopon, mopoauton tai moottoripyörän ajo-opetuksen antamiseen, jos hakija on vähintään 25-vuotias ja hakijalla on ollut vastaavat luokan ajokortti vähintään viisi vuotta. Lupaa myönnettäessä opettajaksi haluavan rikostausta ja opetettavan ikä tarkistetaan, koska lupa voidaan myöntää luokasta riippuen tietyn ikäisen opettamiseen. (Traficom, luettu 8.12.2022.)

Opetuslupaa ei myönnetä, jos hakija on ollut luvan myöntämistä edeltäneen viiden vuoden aikana ajokiellossa rattijuopumuksen, törkeän rattijuopumuksen, törkeän liikenteen vaarantamisen tai sellaisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen takia, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Lupaa ei myöskään myönnetä, jos hakija on ollut viimeisen vuoden aikana ajokiellossa muihin liikennerekisteriin syyllistymisen takia. Lupaa ei myönnetä, jos hakija on ollut rikos- tai sakkorekisteriin sisältyvien tietojen perusteella toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton opetustehtäviin. (Traficom, luettu 8.12.2022.)

Opetuslupa on henkilökohtainen ja se koskee vain luvalla merkittyjä henkilöitä. Muita kuin opetuslupaan merkittyä henkilöä ei voi opettaa ilman, että hakee uutta, erillistä opetuslupaa. Oppilaskohtaisesti opetuslupien määrää ei ole rajoitettu. Muun kuin lähisukulaisen opettamiseksi opetuslupia voidaan myöntää korkeintaan kolme vuoden aikana. Opetuslupien määrää ei ole rajoitettu, jos opettaja on oppilaan vanhempi, virallinen huoltaja, isovanhempi, sisarus tai lapsenlapsi. (Traficom, luettu 8.12.2022.)

Ajo-opetuksen saa aloittaa, kun opetuslupa on myönnetty. Opetettavan pitää käydä ennen ajo-opetuksen aloittamista EAS-koulutus eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus, ellei hänellä jo ole jonkun muun moottoriajoneuvon korttia entuudestaan. EAS-koulutusta tarjoavat autokoulut ja muut Traficomien hyväksymät liikenneturvallisuusalan toimijat. Opetusajossa on pidettävä mukana opetuslupa ja todistus EAS-koulutuksesta. (Traficom, luettu 8.12.2022.)

4 KULJETTAJAOPETUKSEN JA KULJETTAJANTUTKINNON UUDISTUS B-AJOKORTTILUOKASSA

Ajokorttilain uudistus tuli voimaan 1.7.2018. Uudistuksessa tavoitteena oli selkeyttää ja keventää ajokorttisääntelyä liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioiden. Ajokortin suoritusjärjestelmää haluttiin uudistaa lisäämällä vaihtoehtoisuutta ja keventämällä kansallista lisäsääntelyä. Kansallinen lisäsääntely oli ollut aikaisemmin paikoin tiukempaa kuin EU:n sääntely. Uudistuksen tavoitteena oli myös edistää digitalisaation käyttöä ajokorttimenettelyssä sekä poistaa esteitä menettelyjen sähköistämiseltä. Ajokorttiopetuksen ja sen toteutuksen vaatimuksia kevennettiin ja opetuksen valinnaisuutta lisättiin. Pakollista opetusta oli uudistuksen myötä vähemmän ja tutkinnon merkitys kasvoi. Uudistuksessa ajokokeen pituutta kasvatettiin B-luokassa. B-luokan ajokortin suorittamisen monivaiheisuudesta myös luovuttiin. Uudistuksessa lisänä tuli uusien kuljettajien rikosseurannan tehostaminen koulutusvaatimuksella. B-luokan ajokortin vähimmäisikä pysyi samana kuin aikaisemmin, mutta ikäpoikkeusluvan saantia helpotettiin. Opetuslupaopetuksessa opettajalta ei enää vaadita teoriakokeen suorittamista, eikä opetusautoa tarvitse enää muutokatsastaa. (Traficom, luettu 10.12.2022.)

4.1 Ajokortillisten määrä

Nuorten kiinnostus ajokortin hankkimiseen on laskenut. Vuosina 2015-2017 B-luokan ajo-oikeus oli 75 prosentilla 19-vuotiaista ja 61 prosentilla 18-vuotiaista. Elokuussa 2020 noin 70 prosentilla 19-vuotiaista ja 54 prosentilla 18-vuotiaista oli enää B-luokan ajo-oikeus. Lakiuudistuksen jälkeen vuonna 2018 ikäpoikkeusluvan saantia helpotettiin, mikä näkyy 17-vuotiaiden B-ajokortillisten määrässä. Vuoden 2020 alussa B-ajokortillisia 17-vuotiaita oli noin 6600 henkilöä ja elokuussa niitä oli jo 9700 henkilöä, mikä tarkoittaa 17 prosenttia 17-vuotiaista. Lakiuudistuksen jälkeen myös 16-vuotiaista aiempaa hieman harvemmalla on jonkin ajoneuvoluokan ajo-oikeus. Vuoden 2018 alussa 16-vuotiaita ajokortillisia oli 46 % ja kesällä 2020 vastaava osuus oli 39 %. Erityisesti mopokortteja oli aiempaa harvemmalla, mutta myös moottoripyöräkortin omaavien osuus pieneni. (Uusitalo 2021, 9, luettu 20.1.2023.)

Vuonna 2022 B-luokan kuljettajantutkinnon suoritti 49 509 17-29-vuotiaista nuorta. Näistä opetuslupalaisia oli 20 580 ja opetuslupalaisista oli miehiä 11 277 ja naisia 9 303. Autokoululaisia oli 28 929. Näistä miehiä oli 15 669 ja naisia 13 260. Autokoulussa B-luokan ajokortin suorittaneista ajokortti saatiin yleensä 18-vuotiaana. Opetuslupalaiset taas saivat ajokortin yleensä 17-vuotiaana. 17-vuotiaita B-luokan ajokortin saaneita oli 18 384. Näistä 57 % oli opetusluvalla ajokortin saaneita. 18-vuotiaita B-luokan ajokortin saaneita oli yhteensä 21 191. Näistä 38 % oli opetusluvalla ajokortin saaneita. Kaikista B-luokan ajokortin saaneista 17-29-vuotiaista vuonna 2022 oli naisia 22 563 ja miehiä 26 946. (Traficom, luettu 18.2.2023.)

4.2 B-luokan kuljettajaopetuksen uudistus

Kuljettajaopetus uudistui ajokorttilain uudistuksessa. B-luokan ajokorttiopetuksessa luovuttiin kolmi-vaiheisesta opetuksesta, jotka olivat olleet perus-, harjoittelu- ja syventävät vaiheet. Uudistuksen myötä siirryttiin yksivaiheiseen opetukseen. Uudistuksessa tavoitteena oli, että uusi kuljettaja saisi kaiken tarvittavan tiedon ja taidon heti kuljettajanuran alussa. Tavoitteena oli, että ajokortin saaneella olisi kaikki tarvittavat valmiudet toimia turvallisena ja vastuullisena kuljettajana. Yksivaiheiseen kuljettajaopetukseen kuuluu EAS-koulutus, mikäli henkilöllä ei ole aiempaa ajo-oikeutta. EAS-koulutus on neljän tunnin teoriaopetus liikenteen perusteista. Kuljettajaopetukseen kuuluu myös riskientunnistamiskoulutus, joka sisältää neljä tuntia teoriaopetusta ja neljä tuntia ajo-opetusta. Pakollista ajo-opetusta on näiden lisäksi kymmenen tuntia. (Uusitalo 2021,11, luettu 20.1.2023.)

4.3 Opetusluvan lupakäytäntöä helpotettiin

Ajokorttilain muutoksessa luovuttiin opetuslupaopettajan teoriakokeesta ja opetusauton muutostarkastusveloitteesta. Opetuslupaopettajan vähimmäisiäksi tuli kaikkien opetettavien luokkien osalta 25 vuotta ja opetettavan luokan ajokokemusaikaa nostettiin viiteen vuoteen. Opetuslupaopettajalla on oikeus antaa ainoastaan varsinainen ajo-opetus oppilaalle. EAS-koulutuksen eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen, Riskien tunnistamiskoulutuksen sekä ajokieltokoulutuksen voi antaa ainoastaan autokoulu tai Traficomien hyväksymä muu liikenneturvallisuusalan toimija. (Uusitalo 2021,12, luettu 20.1.2023.)

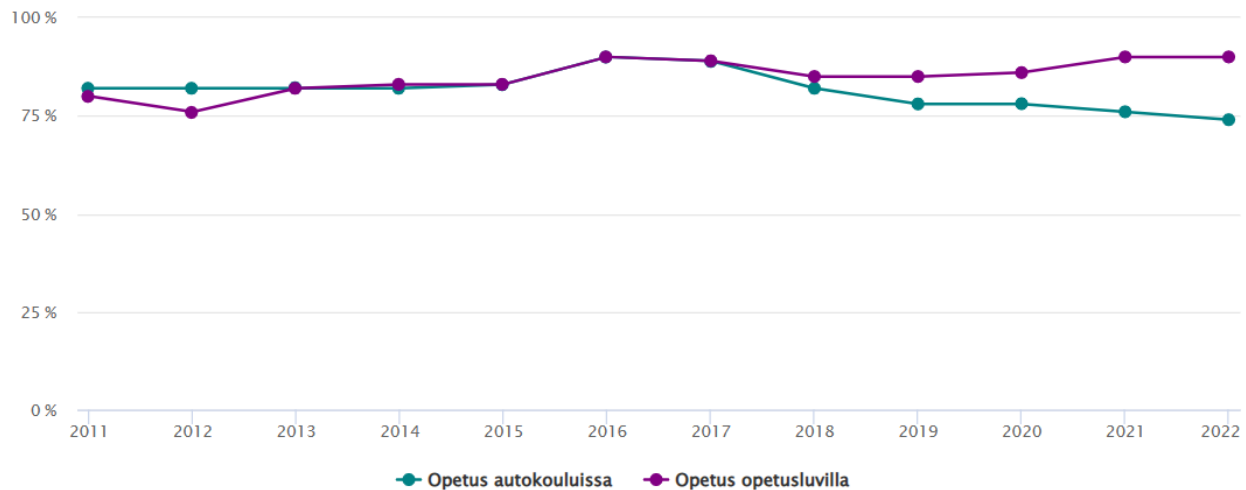
Heinäkuussa vuonna 2018 voimaan tullut kuljettajantutkintouudistus lisäsi opetuslupaopetuksen hyödyntämistä ajokorttia suorittavien parissa. Nyt tutkinnossa vaaditaan aiempaa kokonaisvaltaisempaa ajotaidon hallintaa ja tämä näkyy ensimmäisellä kerralla läpipäässeiden osuuksissa. Opetusluvan lupakäytäntö on helpottunut ja näin myös opetuslupien määrä on kasvanut. Vuonna 2017 opetuslupia myönnettiin 16 000, mutta vuonna 2018 niitä myönnettiin jo 27 500. (Traficom, luettu 25.2.2023.)

4.4 Teoriakokeen uudistus B-luokassa

B-luokan teoriakokeeseen tuli myös muutoksia. Teoriakokeen kysymysmäärää kasvatettiin kymmenellä kysymyksellä ja hyväksymisraja tuli ylittää kolmessa eri kysymysluokassa. Uutena kysymystyyppinä tuli liikenteen riskien arviointia mittaavat kysymykset. Ne kysymykset mittaavat pääasiassa ajokorttia suorittavan asennoitumista liikenteeseen ja vastuullista toimintatapaa. Teoriakoe sisältää 50 kuvallista tehtävää, joista vähintään 43 on mentävä oikein. Koe sisältää myös 15 sanallista tehtävää, joista 11 on saatava vähintään oikein. Lisäksi kokeessa on 5 liikenteen riskien arviointia käsittelevää tehtävää, joista vähintään 4 on saatava oikein. Teoriakokeessa käytettävissä oleva aika rajattiin puoleen tuntiin. Tämän tarkoituksena oli, että koetilanne vastaisi paremmin liikenteessä vaadittavaa nopeaa päätöksentekoa. (Uusitalo 2021, 45, luettu 20.1.2023.)

Kuvassa 3 näkyy, kuinka teoriakokeen muutokset ovat vaikuttaneet kokeen läpikäisyprosentteihin. Teoriakokeen suoritti heinä-joulukuussa 2018 hyväksytysti 77 %, kun aikaisemmin kokeen suoritti hyväksytysti lähes 90 %. Opetuslupalaisilla läpikäisyprosentti oli 78 % ja autokoululaisilla 76 %. Vuoden 2018 jälkeen opetuslupalaisten läpikäisyprosentti teoriakokeessa on ollut koko ajan suurempi kuin autokoululaisilla. Vuonna 2022 autokoululaisten läpikäisyprosentti ensimmäisellä yrityskerralla oli 74 % ja opetuslupalaisilla vastaava luku oli 90 %. (Traficom, luettu 23.2.2023.)

B-luokan teoriakokeen 1. kerralla läpäisseet 2011–2022



Kuva 1. B-luokan teoriakokeen 1. kerralla läpäisseet 2011-2022. Lähde: Traficom. 15.1.2023

Teoriakokeen kehittämisen tarkoituksena oli testata liikennetilanteiden ymmärtämistä ja suoritettavan ajokorttiluokan riskien hahmottamista aikaisempaa tarkemmin. Perusliikennesääntöjen lisäksi kokeessa kysytään myös luokkakohtaisesti tyypillisiä erityistilanteita. (Traficom, luettu 23.2.2023.)

Teoriakokeen tarkoituksena on varmistaa, että ajokorttia suorittavalla on riittävät tiedot ja osaaminen vastuullisena kuljettajana toimimiseen. Teoriakoe suoritetaan tablet-tietokoneella kuljettajantutkintoja vastaanottavassa palvelupisteessä. Hyväksytty teoriakoe on voimassa yhden vuoden. Teoriakokeeseen voi osallistua kuukautta ennen säädetyn ikävaatimuksen täyttymistä, mikäli kuljettajantutkinnon suorittamiseksi vaaditaan myös ajokoe tai teoriakoetta ei suoriteta ikäpoikkeusluvalla. (Traficom, luettu 23.2.2023.)

4.5 B-luokan ajokokeen uudistus

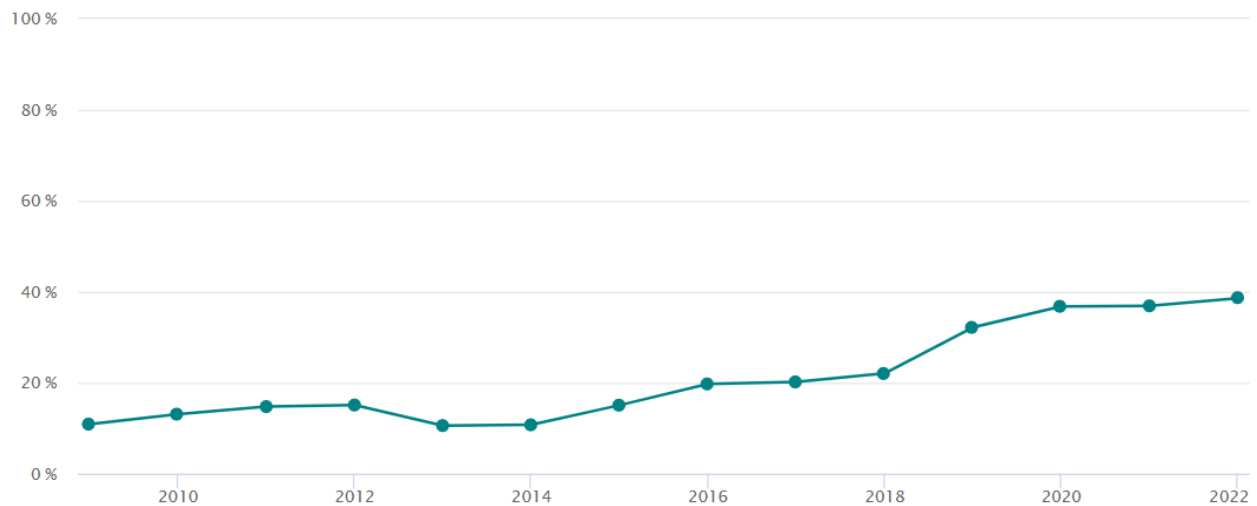
B-luokan ajokokeen aika piteni 45 minuutista 60 minuuttiin. Uudistuksessa mahdollistettiin joustavampi ajankäyttö ajokokeissa. Aiemmin ajankäyttö oli määritelty tarkasti. Aiemmin alkukeskustelun, liikenteessä ajamisen ja palautekeskustelun vähimmäiskesto oli annettu. Uudistuksessa vähimmäisaika annettiin ainoastaan liikenteessä ajamiseen, mikä oli 45 minuuttia. Uudistuksessa määriteltiin entistä tarkemmin, mitä liikenteessä ajamisen aikana tuli mitata. Ajokokeessa nopeusalueiden käyt-

töön tuli ensimmäistä kertaa suora vaatimus. Jokaisessa ajokokeessa tuli, mikäli ajoneuvon rakenteellinen nopeus sen sallii, ajaa kolmasosa ajasta tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 60 km/h ja lisäksi tuli ajaa myös tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. (Uusitalo 2021,11, luettu 20.1.2023.)

Liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet määritettiin myös tarkemmalla tasolla. Nämä toimenpiteet tuli tehdä ajoretin varrella, kuten pysäköinti osana itsenäistä ajotehtävää. Uudistuksessa uutena toimenpiteenä tuli säätötoimenpiteen suorittaminen ajamisen aikana. Siinä on tarkoituksena mitata ajokorttia suorittavan vastuullista toimintatapaa liikenteessä eli miten hyvin hän tunnistaa riskejä ja pystyy ennakoimaan muiden toimintaa liikenteessä ja toimimaan liikenneturvallisuutta edistävästi. Virhepohjaisesta arvioinnista luovuttiin ajokokeen arvioinnissa ja arviointi muutettiin kompetenssipohjaiseksi arvioinniksi, jossa on neljä osa-aluetta. Osa-alueisiin kuului ajoneuvon käsittely ja hallinta, muiden tienkäyttäjien huomiointi, liikennetilanteiden ennakointi ja hallinta sekä oman toiminnan hallinta. (Uusitalo 2021,11, luettu 20.1.2023.)

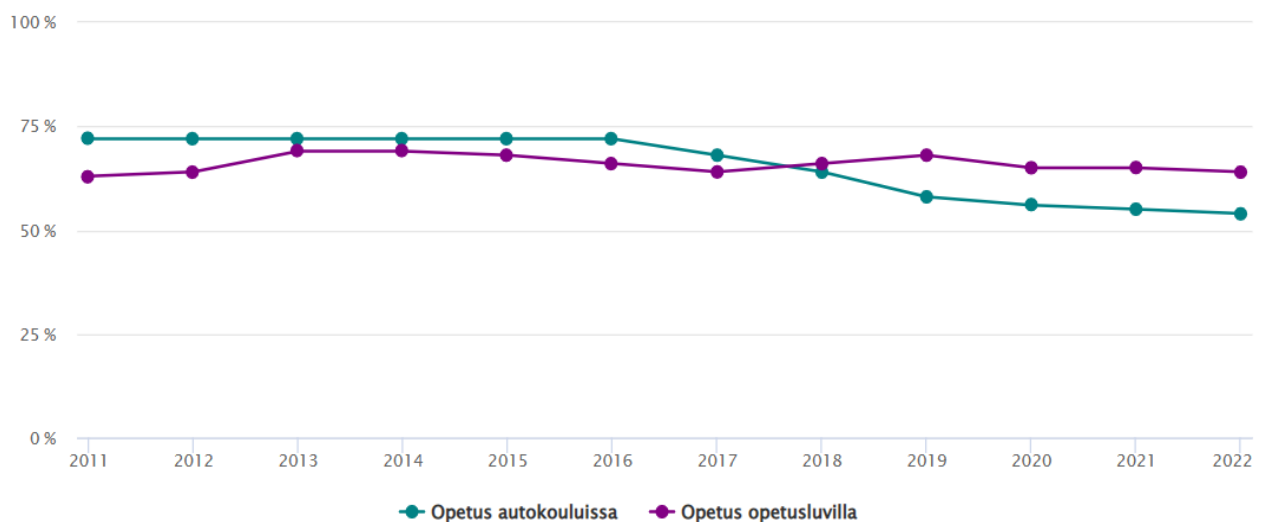
Vuonna 2018 opetuslupalaisten osuus hyväksytyistä henkilöauton eli B-luokan ajokokeista oli 22 % (Kuva 2). Opetusluvalla henkilöauton ajokortin suorittaneita oli yhteensä 11 800, mikä oli 5 % enemmän kuin vuonna 2017. Henkilöauton ajokokeen läpäisi ensimmäisellä yrityskerralla hyväksytysti 64 % kokeen suorittaneista vuonna 2018. Edeltävinä vuosina autokoulussa opetuksen saaneet läpäisivät ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla opetusluvalla opetuksen saaneita useammin. Lakimuutoksen jälkeen tilanne muuttui ja heinä-joulukuussa 2018 autokoulussa opetuksen saaneista 61 % läpäisi ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla, kun opetuslupalaisilla vastaava luku oli 70 %. (Traficom, luettu 18.2.2023.) Opetuslupalaisten prosenttiosuus hyväksytyistä henkilöauton eli B-luokan ajokokeista on vuonna 2022 ollut jo lähes 40 %. Vuoden 2018 jälkeen ensimmäisellä yrityskerralla ajokokeen läpipääsyprosentti on ollut opetuslupalaisilla suurempi kuin autokoululaisilla. (Traficom, luettu 18.2.2023.)

Opetuslupalaisten %-osuus hyväksytyistä henkilöauton ajokokeista (B-luokka) 2009–2022



Kuva 2. Opetuslupalaisten prosenttiosuus hyväksytyistä henkilöauton ajokokeista (B-luokka) 2009–2022. Lähde: Traficom. 15.1.2023

B-luokan ajokokeen 1. kerralla läpäisseet 2011–2022



Kuva 3. B-luokan ajokokeen 1. kerralla läpäisseet 2011–2022. Lähde: Traficom. 15.1.2023

4.6 Kuljettajantutkimuksen uudistuksen seuraukset

Uusien kuljettajien seurantatutkimusta on tehty nykyisessä muodossa jo vuodesta 2001 alkaen. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen, arvioida opetuksen antamia valmiuksia itsenäiseen ajamiseen ja seurata uusien kuljettajien liikennemenestystä ensimmäisen ajovuoden aikana liikenteessä. Huhtikuussa 2020 valmistui tutkimusraportti, jossa oli ensimmäisiä varsinaisia alustavia tutkimustuloksia ajokorttilain uudistuksen vaikutuksista B-ajokorttiluokan uusien kuljettajien osaamiseen ja liikenteessä menestymiseen. Tämä

tutkimus oli seurantatutkimus. Viimeisellä tutkimuskierroksella tässä tutkimuksessa tutkimuksen kohteena olivat ne uudet kuljettajat, jotka olivat saaneet ensimmäisen B-luokan ajokorttinsa syys-marraskuussa 2018. Otoksen koko oli 4000 henkilöä. Vuoden 2019 tutkimuksessa perusjoukkona olivat vuonna 2018 ajokortin saaneet kuljettajat. Keväällä 2019 suoritetun ensimmäisen tutkimuskierroksen otoshenkilöinä olivat vielä vanhanmallisen kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon suorittaneet kuljettajat, mutta syksyn 2019 tutkimukseen saatiin mukaan jo vuoden 2018 kesällä voimaantulleen uuden tutkintorakenteen läpikäyneet kuljettajat. (Uusitalo 2021, 49, luettu 20.1.2023.)

Koko vuoden kattavaan aineistoon saatiin yhteensä 2058 vastausta. Vastaajista reilu viidennes oli suorittanut tutkintonsa ensisijaisesti opetusluvalla. Vastaajat olivat arvioineet yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen ajamiseen, niin kuin edellisinäkin vuosina. Kuljettajaopetukselle yleisarvosana oli ollut 4,3 asteikolla 1-5, mikä oli kahta edellistä vuotta hieman alhaisempi, mutta pidemmällä aikavälillä mitattuna keskiarvon yläpuolella. Uuden tutkintorakenteen käyneet kuljettajat antoivat valmiuksille hieman muuta joukkoa matalammat arviot. Uuden tutkintorakenteen käyneet kuljettajat olivat muuta joukkoa hieman tyytymättömämpiä, kun arvioitiin valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Kun arvioitiin yleisesti kuljettajaopetuksen sisältöä, arviot olivat samansuuntaisia, vaikka senkin osalta molemmissa vastaajajoukoissa yleisarvosana nousi yli neljään. Kaikista osa-alueista tyytymättömimpiä oltiin pimeällä ajon harjoituksiin. Erityisesti uuden tutkintorakenteen käyneet ja simulaattoriopetuksena pimeällä ajon suorittaneet vastaajat antoivat kaikkein heikoimmat arviot. (Uusitalo 2021, 49, luettu 20.1.2023.)

Vastaajista 62 % oli selviytynyt ensimmäisestä ajovuodestaan kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli hieman korkeampi kuin kahtena edellisenä tutkimusvuonna, mutta se oli kuitenkin pitkän ajan keskiarvon tuntumassa. Vahinkojen määrällä mitattuna uuden tutkintorakenteen käyneet kuljettajat olivat selvinneet hieman paremmin kuin vanhan tutkintorakenteen kuljettajat. Koko tutkimusjoukon liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli laskenut hieman vuodesta 2018 sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin sidottuna. Tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 oli puolestaan noussut hieman edellisistä vuosista. Koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 oli aikaisempien vuosien kanssa lähes identtinen. (Uusitalo 2021, 49, luettu 20.1.2023.)

4.7 Kuljettajantutkinnon uudistuksen ongelmia

Ajovarman aluevastaavilta kysyttiin vuoden 2018 ja vuoden 2019 lopussa sekä lokakuussa 2020 heidän kokemuksistaan kuljettajantutkinnon uudistuksen näkyvistä vaikutuksista. Keskustelua herätti varsinkin opetuslupapolkimien katsastamattomuus. Opetuspoljinta koskevia asiakaspalautteita tuli paljon sekä Ajovarmaan että Traficomille. Kuljettajantutkinnossa havaittiin paljon puutteita polkimien asennuksissa ja useita ajokokeita peruttiin, koska asennus ei ollut turvallinen tai polkimien asennus petti jo sen toimintaa testattaessa. Tästä syystä ajokokeiden vastaanottajat kokivat turvattomuutta ja

asiakkaat puolestaan pettyivät, kun ajokoe peruttiin, vaikka aika oli siihen varattu. (Uusitalo 2021, 50, luettu 20.1.2023.)

Ongelmien takia Traficom laati asiasta ohjeistuksen, jota jaettiin asiakkaille opetuslupaa hakiessa sekä teoriakokeeseen tullessa. Ongelmaan reagointi auttoi tilanteeseen selvästi. Kuitenkin edelleen polkimien asennuksen kanssa on havaittu ongelmia. On tullut ilmi tapauksia, joissa ajoneuvo on ollut ennen ajokoetta vuositarkastuksessa, jossa asiakkaan mukaan on todettu opetuslupapolkimien asennuksen ja toiminnan olleen kunnossa. Kuljettajatutkinnossa kuitenkin ajokokeeseen lähtö on peruttu, koska on todettu, että poljin on ollut kiinnitettynä vain irralliseen levyyn ajoneuvossa tai polkimen jarruteho on ollut heikko. (Uusitalo 2021, 50, luettu 20.1.2023.)

Simulaattoriopetuksen lisääminen on vaikuttanut ajokorttia suorittavan osaamiseen. Ajokokeessa tämä on näkynyt muun muassa siinä, että ajokorttia suorittavan käsittelytaidot ovat olleet heikot ja ajoneuvon ulottuvuudet eivät ole olleet hallinnassa. Tämän takia ajokokeissa on tullut läheltä piti tilanteita ja pieniä kosketuksia esimerkiksi ohitettavan tai pysäköidyn ajoneuvon peileihin, reunakiveykseen tai muihin objekteihin. Simulaattoriopetus on vaikuttanut myös liukkaalla ajamiseen. Simulaattorilla liukkaalla ajon suorittaneille on ollut erityisen vaikeaa valita tilannenopeus ajokokeessa silloin, kun on arvioitu liukkaalla ajamisen valmiuksia. (Uusitalo 2021, 50, luettu 20.1.2023.)

Kuljettajatutkinnon uudistuksen jälkeen ajokokeenvastaanottajien näkemyksen mukaan ajokorttia suorittavien liikennesääntöosaaminen on heikentynyt ja usein ajokokeeseen tullaan minimiopetuksella. Jotkut yrittävät ajokoetta heti samana päivänä uudestaan, jos on saanut ajokokeesta hylätyn. Ajokokeenvastaanottajien näkemyksen mukaan yleinen osaamisen taso on heikentynyt. (Uusitalo 2021, 50, luettu 20.1.2023.)

B-ajokorttiluokan ajokoeajan pidentymisellä nähdään olleen positiivinen vaikutus. Lisääntynyt ajoaika antaa paremman pohjan arvioida kuljettajan osaamista erilaisissa liikennetilanteissa. Osassa autokouluissa opetus hoidetaan hyvin tiukassa aikataulussa ja useimmiten minimiopetusmäärillä. Toisilla kouluilla on pyrkimys saada asiakas riittävän valmiiksi tutkintoon keskittyen olennaisiin asioihin ajotunneilla. Pienillä paikkakunnilla opetusta saatetaan ottaa usein enemmän kuin minimimäärä. Kokonaisuutena ajokokeen vastaanottajien näkemyksen mukaan erityisesti B-luokan osalta ajoneuvon käsittelytaidot ovat laskeneet ja liikennesääntöjen tuntemus on heikkoa. Tämä näkyy liikennetilanteiden hallinnassa ja sen vuoksi liikennetilanteisiin liittyvissä havainnoinneissa ja arvioinneissa on ongelmia. Tutkintoon tulleiden osalta opetuslupalaiset ovat säilyttäneet paremmin aikaisemman tason. Tämä johtuu yleensä siitä, että heillä on pidempi ajoharjoittelu kuin autokoululaisilla. (Uusitalo 2021, 50, luettu 20.1.2023.)

5 AUTOLLA AJAMISEN OPPIMINEN

Oppiminen on tiedon rakentamista. Rakentaminen ja siihen tarvittava prosessointi tarvitsevat aikaa ja materiaalia. (Keskinen ym. 1998, 32.) Ihmisen toiminta ja oppiminen vaihtelevat eri ikävaiheissa. Aikuiset oppivat helpommin ja ovat kiinnostuneita oppimaan asioita, joilla he näkevät olevan käyttöä myöhemmin elämässään. Motivaation merkitys oppimisessa korostuu lapsen kasvaessa nuoreksi aikuiseksi. (Laapotti 2012, 62-63.)

Aikuisena uuden oppimista voi edistää aikaisemmat tiedot ja taidot. Ne voivat kuitenkin myös heikentää oppimista. Jos opittava asia muistuttaa suuresti aikaisemmin opittua asiaa ja aikaisemmat toimenpiteet on opittu ja automaattisiksi asti, uuden oppiminen voi olla hankalaa. Kun manuaalivaihteisella autolla tottunut kuljettaja ajaa ensimmäisiä kertoja automaattivaihteisella autolla, ajaminen voi sujua hyvin, kunhan yllättäviä, jarrutusta vaativia liikennetilanteita ei synny. Jos tällainen tilanne syntyy, kuljettaja saattaa painaa vahingossa jarrua täysillä niin kuin se olisi kytkin. Muun muassa tähän perustuu EU-direktiivin määräys, että ajoneuvon vaihteistotyyppi tutkinnossa määrää vaihteistotyypin myöhemminkin. Määräys on kuitenkin toispuoleinen. Manuaalivaihteisella autolla tutkinnossa ajanut saa ajaa automaattivaihteista autoa myöhemmin, mutta automaattivaihteisella autolla tutkinnossa ajanut ei saa ajaa manuaalivaihteista autoa. (Laapotti 2012, 64.)

5.1 Temperamentti

Temperamentti on synnynnäisten valmiuksien tai taipumusten kokoelma, joka määrää ihmiselle yksilöllisen ja hänelle ominaisen reagoimis- tai käyttäytymistyylin. Temperamentti ei tarkoita voimakasta luonnetta tai värikästä tapaa reagoida, vaan hitaus, rauhallisuus ja värittömyys ovat yhtä lailla temperamenttia, ei temperamentin puutetta. Temperamentti on joukko synnynnäisiä valmiuksia tai taipumuksia, joidenka takia ihmiset tulkitsevat sekä ulkomaailmaa että heissä itsessään herääviä emotionaalisia ja fysiologisia tiloja eri tavoin ja reagoivat niihin eri tavoin. Temperamentti selittää sen, miksi sama asia on toiselle jännittävä haaste ja toiselle pelon ja ahdistuksen lähde. Temperamentti ei kuitenkaan selitä sitä, miten ihmiset loppujen lopuksi toimivat kyseisissä tilanteissa. Temperamentti selittää, miksi joku tekee asiat nopeasti ja äänekkäästi ja voimaa käyttäen ja miksi toinen tekee asiat hitaasti ja hiljaisesti. Temperamentti selittää myös sen, miksi ihminen tulee helposti kärsimättömäksi ja toisen sietokyky on loputon. (Keltikangas-Järvinen 2006, Temperamentti on pysyvä taipumus, luettu 7.12.2022.)

Temperamentti ei ole yhteydessä kognitiivisiin taitoihin eli älykkyyteen, muistiin ja oppimiseen, vaikka temperamentti on reaktio- ja toimintamalli. Temperamentti on riippumaton älykkyydestä ja varsinaisista kyvyistä, mutta se vaikuttaa kuitenkin koulumenestykseen ja opiskelutyyliin. (Keltikangas-Järvinen 2006, Temperamentti, persoonallisuus ja kognitiiviset kyvyt, luettu 7.12.2022.)

Temperamentti selittää, miksi ihmiset oppivat eri tavoin, eikä ole mitään yhtä yleisesti parasta oppimistapaa. Jotkut oppivat katselemalla ja toiset tekemällä. (Keltikangas-Järvinen 2006, Temperamentti muodostaa oppimisen perustan, luettu 7.12.2022.)

5.2 Persoonallisuus

Persoonallisuus kehittyy temperamentin ja ympäristön vuorovaikutuksen tuloksena. Persoonallisuuteen kuuluvat minäkuva, minuus, arvot, itsetunto, motiivit, eettiset tavoitteet, sosiaaliset taidot ja toimintamallit. (Keltikangas-Järvinen 2006, Temperamentti, persoonallisuus ja kognitiiviset kyvyt, luettu 7.12.2022.)

Lapsuuden ja nuoruuden kautta aikuisuuteen tapahtuu suuri muutos oppijan persoonallisuudessa. Itsesäätelyn, itsetunnon ja itsemääräämisoikeuden kysymykset korostuvat nuoruudessa. Itsemääräämisoikeus ja itsetuntokysymykset koskettavat myös oppimista. Nuoruusiässä melkein kaikkea annettua, erityisesti vanhempien ja auktoriteettien antamaa aletaan epäillä ja karsastaa. Kuljettajakoulutuksen aikana oppimisen tavoitteet voidaan välittää helposti osalle nuorista, mutta osalle niihin sopeutuminen saattaa tuottaa ongelmia. Kuljettajakoulutuksella on kuitenkin tarjottavana nuorelle arvostettu ja tavoiteltu päämäärä eli ajokortti. Se helpottaa opettajan ja oppilaan välistä vuorovaikutusta. (Laapotti 2012, 65.)

Myös itsetunto vaikuttaa oppimiseen. Oppimishistoriaan ja itsetuntoon liittyen toinen oppilas voi tulkita oman onnistuneen suorituksen sattumaksi ja epäonnistumisensa omaksi viakseen, kun taas toinen nuori voi tehdä päinvastaisen tulkinnan. Opettaja voi ohjata palautteellaan nuoren tulkintaa oppimisestaan realistisempaan suuntaan. (Laapotti 2012, 65.)

5.3 Palaute ja sen merkitys

Minkä tahansa oppimisen yhteydessä palaute on merkityksellistä. Lapsilla, erityisesti ulkoa oppimisen tyyppisessä oppimisessä palaute kerätään sellaisenaan ilman käsittelyä. Aikuiselle on taas tyyppisempää pohtia ja jäsenellä palautetta ja koittaa ymmärtää, miksi on saanut sellaista palautetta kuin on saanut. Aikuisilla on paremmat mahdollisuudet tällaiseen palautteen pohtimiseen aikaisemmin oppimiensa asioiden sekä kehittyneempien metakognitiivisten taitojensa kautta. Metakognitiolla tarkoitetaan oppijan tietoa omista tiedoistaan ja taidoistaan. Kun metakognitiiviset taidot kehittyvät, oppija pystyy tarkastella omaa toimintaansa ja pohtia, mitä ollaan tekemässä ja miten. (Laapotti 2012, 64.)

Metakognitiiviset taidot alkavat kehittyä lapsen koulun aloittamisen aikoihin, kuitenkin hyvin yksilöllisesti. Metakognitiiviset taidot eivät kuitenkaan kaikilla kehity kovin korkeatasoiseksi. Tästä seuraa

luonnollisesti ongelmia koko elämänhallinnassa. On esitetty ajatuksia, joiden mukaan tiettyjen toimintaa säätelevien aivoalueiden kehitys olisi nuoruudessa vielä kesken, erityisesti miehillä, ja että tämä olisi altistavana tekijänä riskinottoon ja vastuuttomuuteen. (Laapotti 2012, 64.)

Lapsuudesta nuoruusikään siirryttäessä, vertaisoppiminen korostuu entisestään. Nuoruudessa on suuremmat mahdollisuudet valita vertaisryhmä kuin lapsuudessa. Kun nuori samaistuu johonkin ryhmään, hän pyrkii toimimaan ryhmän normien ja arvostusten mukaan ja saa näin arvostusta ryhmän jäsenenä. Nuoren arvot ja normit vaikuttavat siihen, millaiseen ryhmään hän samaistuu. Jos viiteryhmä on kiinnostunut moottoripyöräilystä, on todennäköistä, että nuorikin hankkii moottoripyöräkortin. Jos viiteryhmässä muutkin ajavat sääntöjen mukaan ja arvostaa turvallisuutta, todennäköisemmin nuorikin ajaa sääntöjen mukaan. Nuorille tarjoutuu runsaasti mahdollisuuksia vertaisoppimiseen liikenteessä, koska joukolla ajaminen ja autossa ajan viettäminen ovat yleisiä tapoja viettää aikaa. Myös ajo-opetuksessa kannattaa käyttää tätä vertaisoppimista. On havaittu, että pelkkä toisten läsnäolo tehostaa oppimista ja erityisesti, kun malli on läsnä. Toisilta ajoneuvossa olevilta oppilaita saadaan palautetta erilaisina kommentteina tai niiden puutteena. Kun liikenneopettaja opettaa kuljettajaa, myös matkustajina olevilla on mahdollisuus oppia ja olemassaolollaan he tehostavat kuljettajan oppimista. (Laapotti 2012, 64.)

Selkeät tavoitteet ovat tärkeitä tehokkaalle oppimiselle, koska ne tekevät tehokkaan palautteen mahdolliseksi. Ilman tavoitteita on vaikea antaa palautetta toimintaa ohjaavassa mielessä. Kaikki palaute ei ole tehokasta, vaan palautteen laadulla on merkitystä. On olemassa tehtävän itsensä antamaa palautetta, jota oppija saa, kun hän harjoittelee opittavaa asiaa ilman opettajaa. Kun autoista kiinnostunut nuori alkaa harjoitella suljetulla alueella itsenäisesti autolla ajamista, niin kaikki palaute, jota hän saa, syntyy ajamisen normaaleista tapahtumista. Oppija saa siis palautteen suoraan tehtävästä. (Nieminen & Keskinen 2012, 143.)

Avustettu palaute tarkoittaa taas jonkun muun henkilön antamaa palautetta. Tavallisesti opettaja on tuon palautteen antaja, mutta opetuslupaopetuksessa se on opetusluvan haltija. (Nieminen & Keskinen 2012, 143.)

Yksilön sisäinen palaute tarkoittaa, että oppija voi saada palautetta myös sisäisesti omasta kehostaan tai ulkoisesti kaukoasteilla. Kun oppilas kääntää ohjauspyörää tai painaa jarrua, hän tuntee, miten liike tehdään, kuinka paljon voimaa siihen tarvitaan, kuinka laajoja liikkeitä ovat ja niin edelleen. Sisäisellä palautteella on suuri merkitys taitojen automatisoitumisen kannalta. (Nieminen & Keskinen 2012, 144.)

Ulkoista palautetta oppija kerää kaukoasteillaan, näkemällä ja kuulemalla. Oppilas saa ulkoista palautetta näkemällä, miten muut liikenteessä reagoivat häneen esimerkiksi risteystilanteessa. Opettaja

voi antaa ulkoista palautetta, mutta sitä voi saada myös myöhemmin muilta matkustajilta. (Nieminen & Keskinen 2012, 144.)

5.4 Sisäiset mallit

Sisäiset mallit ja motivaatio ohjaavat jokaisen ihmisen päätöksiä (Peräaho & Keskinen 2012, 39). Sisäiset mallit tarkoittavat muistissa olevia tietosisältöjä, jotka edustavat ulkoista todellisuutta. Sisäiset mallit sisältävät tietoja, joiden avulla ohjataan toimintaa. (Keskinen ym. 1998, 5.) Kognitiivisen psykologian mukaan todellisuus ei tallennu muistiimme täsmällisenä kopiona, vaan yksilöllisenä muunnelmana eli sisäisenä mallina. Uusien sisäisten mallien syntymisellä ja vanhojen muokkaantumisella voi olla sekä myönteisiä että kielteisiä seurauksia. Myönteinen seuraus voisi olla esimerkiksi kuljettajan oivallus, että on parempi pyrkiä välttämään vaarallisia tilanteita kuin pyrkiä käyttämään esimerkiksi käsittelyn taitojaan selviytyäkseen tilanteesta, johon on ajautunut. Kielteisiä seurauksia voi taas syntyä esimerkiksi väistöliikkeisiin painottuvasta liukkaan kelin koulutuksesta, joka vahvistaa kuljettajan itseluottamusta ja uskoa siihen, että hyvät ajoneuvon käsittelyn taidot ovat avain liikenteessä selviämiseen. (Peräaho & Keskinen 2012, 39-40.)

Kuljettajan täytyy oppia valikoimaan ympäristöstä ajotehtävän kannalta keskeisimmät piirteet kaikissa tavanomaisimmissa ajotilanteissa ja ajo-olosuhteissa. Kuljettajan täytyy muodostaa ajotilanteissa ja –olosuhteissa toimivat tarkoituksenmukaiset toimintaohjelmat eli sisäiset mallit. Sisäisten mallien avulla kuljettaja tulkitsee ja kontrolloi ajoneuvoa, liikennetilanteita ja koko ajosuoritetta. Sisäiset mallit voidaan jakaa kolmeen tasoon hierarkkisesti. Alimpaan tasoon kuuluvat ajoneuvon käsittelyyn liittyvät käsittelymallit, kuten vaihteiden käyttö sekä suunnan ja nopeuden säätely. Toiseen tasoon kuuluu näkemämallit eli yksittäiseen liikennetilanteen hallitsemiseen liittyvät sisäiset mallit, eli mikä on tilanne ja miten siinä on toimittava. Kolmanteen tasoon kuuluvat reittimallit. Tähän ajon suunnittelun tasoon liittyvät esimerkiksi taito valita turvallinen tai sujuva reitti sekä valmiudet arvioida ajon vaatima aika. (Keskinen ym. 1998, 5.)

Kun aloittaa autolla ajamisen harjoittelun, on kuljettajan luonnollista lähteä liikkeelle riittävien käsittelymallien opettelusta. Liikennetilanteiden harjoitteluun voidaan edetä vasta, kun esimerkiksi vaihteiden vaihtaminen ja auton liikeratojen tarkkailu alkavat sujua tarpeeksi automaattisesti. (Keskinen ym. 1998, 6.) Kokeneen kuljettajan ei tarvitse ajatella automatisoituneita operaatioita, jolloin mentaalista kapasiteettia vapautuu vaativampiin tehtäviin, kuten ympäristön havainnointiin ja havaintojen tulkitseen. Inhimillinen tiedonkäsittelykapasiteetti on rajallinen, jolloin automatisoitumisesta tulee turvallisuustekijä. (Peräaho & Keskinen 2012, 40.) Jos siirrytään liian aikaisesti liikennetilanteiden harjoitteluun, se aiheuttaa oppilaassa tarpeetonta stressiä, joka vaikeuttaa liikennetilanteiden seuraamista. Harjoittelun myötä myös liikennetilanteiden hallinta alkaa automatisoitua. (Keskinen ym. 1998, 6.)

6 NUORTEN LIIKENNEONNETTOMUUDET

Liikenneonnettomuuksissa 15-24-vuotiaat nuoret ovat yliedustettuina. Vaikka nuoria on väestöstä vain noin 11 prosenttia, niin silti joka neljäs tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. Usein nuorten liikenneonnettomuudet liittyvät vapaa-ajan liikkumiseen. (Liikenneturva, luettu 26.2.2023.)

6.1 Nuorten onnettomuuksien riskitekijät

Nuorten kuljettajien onnettomuuksien taustalla vaikuttaa useita syitä. Yhtenä syynä on uuden kuljettajan nuoreen ikään liittyvät taustatekijät: biologiset tekijät, miesten ja naisten väliset erot, persoonallisuus, sosiaaliset normit sekä ajaminen ja auton käyttö välineenä saavuttaa tärkeitä asioita elämässä, kuten arvostusta, aikuisuutta ja itsenäisyyttä. Yksilön kehitykseen ja persoonallisuuteen sekä sosiaaliin ympäristöön ja yksilön motiiveihin elämässä yleensä ja liikenteessä erityisesti liittyy monia nuoren riskiä lisääviä tekijöitä. Nämä tekijät eivät liity ajamisen tekniseen taitoon vaan enemmänkin oman itsen hallinnan taitoihin. (Peräaho & Keskinen, 2012, 144.)

Toisena syynä nuorten kuljettajien onnettomuuksiin ovat heikko ajokunto ja päihtyneisyys ajotilanteessa. Usein vaikuttavina ovat alkoholi, huumeet, väsymys, ajotapahtumaa häiritsevät tekijät autossa ja sen ulkopuolella sekä voimakkaat tunteet. Onnettomuuksien taustalla vaikuttaa myös ajotaito ja sen oppiminen. Ajotaidon oppimiseen vaikuttavat yleiset oppimiseen vaikuttavat tekijät, taidon oppimiseen liittyvä psyykinen kuormittuneisuus, visuaalisen haun strategiat ja vaarojen havaitsemisen taidot. Teknisen ajotaidon puutteesta johtuvat vakavat onnettomuudet ovat harvinaisia. Vakavien onnettomuuksien taustalla on usein joku muu syy. Ajoteknisiä ongelmia ilmenee usein silloin, kun ajokunto on heikko tai, kun ajonopeus on liian suuri. (Peräaho & Keskinen, 2012, 33.)

Nuorten kuljettajien onnettomuuksien taustalla on myös haluttomuutta ajaa turvallisesti ja heikot itsearviointitaidot. Nuoret usein luottavat liikaa omaan ajotaitoihinsa ja he uskovat selviävänsä vaikeista tilanteista. Turvallisuuteen liittyvät tekijät ovat usein toissijaisia ja muut nuorille tärkeitä tavoitteet motivoivat enemmän. Nuorten onnettomuuksien riskiin vaikuttaa myös ajoympäristö, vuorokaudenaika, ajoseura ja ajoneuvon ominaisuudet. (Peräaho & Keskinen, 2012, 34.)

6.2 Ajaminen hierarkkisena prosessina

Liikenneonnettomuuksissa pääasiallinen selittäjä löytyy kuljettajan tahtotilasta, ja mitä nuorempi kuljettaja kyseessä on, sitä voimakkaampi on hänen oman käyttäytymisensä vaikutus onnettomuuden syntyyn (Peräaho & Keskinen 2012, 25). Kuljettajakäyttäytymistä koskevat teoriat, joihin kuuluvat oppimiskäsitys ja liikennekäyttäytymisen kannalta merkitykselliset tekijät, ovat kehittyneet voimakkaasti. Ajaminen nähdään hierarkkisena prosessina, jossa ylimmällä tasolla ovat kuljettajan tavoitteet elä-

mässä ja hänen itsehallintataitonsa ja alimmalla tasolla ovat operaatiot ajoneuvon suunnan ja nopeuden säätämiseksi. (Keskinen ym. 1998,1.) Tämän päivän suuntaukset liikennepsykologiassa korostavat kuljettajan oman päätöksenteon ja motiivien merkitystä turvallisuudelle. Taidoilla katsotaan olevan vähäisempi merkitys kuin sillä, kuinka taitoja käytetään. Ympäristö ja olosuhteet voivat asettaa reunaehdoja ja rajoituksia, mutta kuljettaja itse päättää, kuinka hän vastaa niihin ja miten hän antaa niiden vaikuttaa. (Peräaho & Keskinen 2012, 35.)

7 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

7.1 Kvantitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen avulla selvitetään lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä. Kvantitatiivinen tutkimus edellyttää riittävän suurta ja edustavaa otosta. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla saadaan yleensä kartoitettua olemassa oleva tilanne, mutta asioiden syitä ei pystytä selvittämään riittävästi. (Heikkilä 2014, 15.)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tarvittavat tiedot voidaan hankkia muiden keräämistä tilastoista, rekistereistä tai tietokannoista tai tiedot voidaan kerätä itse. Kun itse kerää tietoa, on päätettävä tiedonkeruumenetelmä, joka soveltuu parhaiten tilanteeseen. Netin kautta tehdyt kyselyt ovat yleistyneet. Niissä on selvitettävä, miten tutkittaville saadaan tieto tutkimuksesta ja miten estetään se, ettei otokseen kuulumattomat henkilöt vastaa kyselyyn. (Heikkilä 2014, 17.) Kvantitatiivisessa tutkimuksessa on keskeistä valita oikeat tutkittavat henkilöt. Tutkimuksessa määritellään perusjoukko, johon tulosten tulee päteä ja perusjoukosta otetaan otos. (Hirsjärvi ym. 2008, 136.)

Yksi perinteisimmistä tavoista kerätä tutkimusaineistoa on kyselylomakkeet, joita käytettiin tässäkin opinnäytetyössä. Kysymysten muotoilemisessa on oltava tarkkana, koska kysymykset luovat perustan tutkimuksen onnistumiselle. Tutkimuksen tulokset voivat vääristyä, jos kyselyyn vastaaja ymmärtää kysymyksen eri tavalla kuin kyselyn laatija. Kyselylomakkeen alussa on usein taustakysymyksiä, joissa tiedustellaan esimerkiksi vastaajan ikää tai sukupuolta. Nämä taustakysymykset ovat yleensä selittäviä muuttujia, eli tutkittavaa asiaa tarkastellaan niiden suhteen. Kyselylomakkeen pituutta kannattaa miettiä huolellisesti. Jos lomake on liian pitkä, vastaaja ei välttämättä jaksaa vastata enää loppuihin kysymyksiin. Lisäksi jos vastaajan mielestä lomake on liian pitkä, hän ei välttämättä jaksaa keskittyä viimeisiin kysymyksiin, jolloin kyselyn luotettavuus heikkenee. (Valli 2018, luku Aineiston keruu kyselylomakkeella, luettu 13.2.2023.)

7.2 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Joskus opinnäytetyön aineiston keräämiseen tarvitaan tutkimuslupa. Kyselylomake haluttiin lähettää Tampereen yliopiston opiskelijoille ja Tampereen yliopistolta haettiin tutkimuslupaa. Tutkimuslupaa hakiessa piti laatia tutkimussuunnitelma, täyttää tutkimuslupalomake, tehdä tieteellisen tutkimuksen tietosuojailmoitus sekä kirjoittaa saatekirje kyselyyn vastaajille. Yliopistolta tuli tutkimuslupa tälle opinnäytetyön tutkimukselle.

Tutkimusluvan saamisen jälkeen kyselylomake laitettiin liitteineen Tampereen yliopiston Intraan, jossa oppilaat pääsivät vastaamaan kyselyyn linkin kautta. Liitteenä kyselyssä oli saatekirje vastaa-

jille, jossa kerrottiin tutkimuksen tarkoituksesta, toteutuksesta, tietojen keräämisestä, aineiston analysoinnista ja tietojen hävittämisestä. Liitteenä oli lisäksi tietosuojailmoitus, jossa kerrottiin kyselyn henkilötietojen käytöstä. Kyselyssä ei kysytty mitään tavallisia henkilötietoja kuten nimi- tai osoitetietoja. Kyselyssä kysyttiin kuitenkin vastaajan liikenne rikkomuksista ja –rikoksista, joten tietosuojailmoitus piti tehdä.

Kyselyn alussa kysyttiin, salliiko vastaaja henkilötietojensa käytön tietosuojailoituksessa mainitulla tavalla. Kyselyä ei voinut jatkaa, jos ei ollut vastannut tähän kysymykseen myöntävästi. Kyselyyn vastaaminen oli täysin vapaaehtoista ja vastaajilla oli siis tieto, mihin kyselyn vastauksia tullaan käyttämään, kuinka aineisto hankitaan ja kuinka se hävitetään. Kyselyyn vastaajalla oli mahdollisuus missä tahansa vaiheessa lopettaa kyselyyn vastaaminen niin, ettei hänen vastauksensa tallennu.

Jokainen vastaaja pysyi koko tutkimuksen ajan anonyyminä, koska aineistossa ei kysytty mitään tavallisia henkilötietoja. Aineistoa säilytettiin koko tutkimuksen ajan käyttäjätunnuksen ja salasanan takana, jossa aineisto pysyi turvassa. Aineiston analysoinnin jälkeen aineisto hävitettiin.

Virheiden syntymistä pyritään välttämään tutkimuksessa. Silti kuitenkin tulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. Kaikissa tutkimuksissa pyritään arvioimaan sen luotettavuutta. Tutkimuksen reliiäbelius tarkoittaa tutkimustulosten toistettavuutta. Reliäbelius tarkoittaa siis tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. (Hirsjärvi ym. 2008, 226.) Jotta tutkimus on reliäbeli, eri tutkijoiden pitäisi saada sama lopputulos, kun toistetaan tutkimus samoille henkilöille (Vilkkä 2021, luku Määrällisen tutkimuksen arviointi, luettu 23.2.2023). Tämän opinnäytetyön tulokset voivat vaihdella, jos tutkimus toteutettaisiin uudestaan. Kyselylomake oli lähetetty vain Tampereen yliopistolle ja vastausmäärä oli 241. Jotta tutkimuksen tulokset voitaisiin yleistää, tulisi vastausjoukon olla suurempi ja monipuolisempi.

Tutkimuksen validius tarkoittaa sitä, että tutkimus mittaa juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata. Monesti esimerkiksi kyselytutkimuksissa vastaajat voivat käsittää kysymykset eri tavalla kuin mitä tutkija on ajatellut. Tällöin tutkimuksen tulokset voivat olla virheellisiä. (Hirsjärvi ym. 2008, 226.) Tässä tutkimuksessa kyselylomakkeen kysymykset muotoiltiin niin, että ne olisivat mahdollisimman ymmärrettäviä. Kuitenkin on todennäköistä, että jonkun kysymyksen kohdalla joku vastaajista on ymmärtänyt kysymyksen eri tavalla kuin tutkija.

7.3 Aineiston kerääminen ja analysointi

Tämän opinnäytetyön tutkimus on tehty hyödyntäen Webropol-työkalua. Webropolia käyttääkseen tuli suorittaa vapaavalintainen Kvantitatiivisten menetelmien jatkokurssi, jossa opiskeltiin muun muassa hyvän kyselyn rakentamista ja Webropol-ohjelman käyttöä. Webropol-ohjelmalla pystyy luomaan

helppolukuisia ja -käyttöisiä kyselyitä. Ohjelman avulla kyselyn vastaukset on myös helppo analysoida. Webropol-ohjelma antaa suoraan tilastot kaikista vastauksista. Tämä ehkäisee tutkijan tekemiä virheitä.

Tampereen yliopistossa opiskelee 20 000 henkilöä. Kyselyyn vastaajien ikä oli rajattu 19-28-vuotiaisiin. Kysely oli tarkoitettu vain B-luokan ajokortin omaaville henkilöille, koska kysely koski juuri B-luokan ajokorttia ja sen kuljettajantutkintoa. Kyselyyn olisi siis voinut tulla paljonkin vastauksia, jos vastausprosentti olisi ollut korkea. Vastauksia kyselyyn lopulta tuli 241.

7.4 Kyselylomake ja ennako-oletukset

Kyselylomakkeen tarkoituksena oli selvittää, onko opetuslupalaisten ja autokoululaisten valmiuksissa ajaa liikenteessä eroja. Tarkoituksena oli selvittää, onko opetuslupalaisten ja autokoululaisten välillä eroavaisuuksia teoriakokeessa ja ajokokeessa menestymisessä, onko heidän välillään eroja liikenneonnettomuuksissa ja oman ajamisen ja oppimisen kokemuksissa.

Kaikki lomakkeen kysymykset olivat monivalintakysymyksiä. Kyselylomakkeessa alussa kysyttiin peruskysymyksiä eli vastaajan ikää ja sukupuolta. Seuraavaksi kyselyssä kysyttiin, minkä ikäisenä vastaaja sai B-luokan ajokortin. Kyselyssä kysyttiin ajo-opetuksen järjestämisestä eli suorittiko vastaaja B-luokan kuljettajantutkinnon autokoulussa vai opetusluvalla, ja kuka häntä opetti kuljettajaopetuksen aikana. Kyselylomakkeessa kysyttiin myös, oliko vastaaja kuljettajaopetuksen aikana osallisena yhdessä tai useammassa liikenneonnettomuudessa. Onnettomuuden ja onnettomuuksien syitä myös kysyttiin.

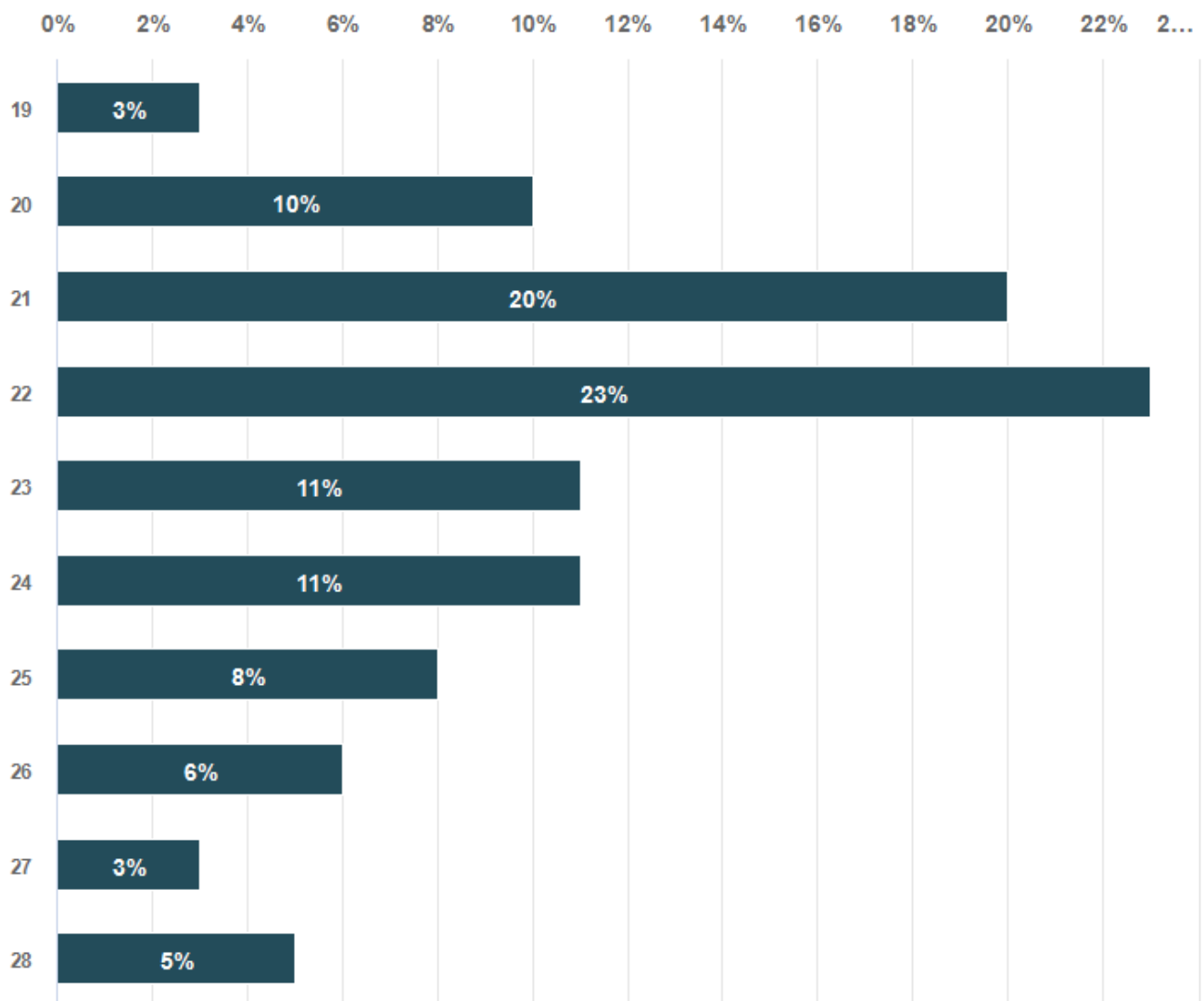
Lomakkeessa kysyttiin, kuinka monennella yrityskerralla vastaaja pääsi teoriakokeesta ja ajokokeesta läpi ja millä tavalla vastaaja itse koki oppivansa parhaiten liikennesäännöt. Kyselyssä kysyttiin, millaiseksi hän itse koki ajotaitonsa ja liikennesääntöjen tuntemisen ajokortin saamisen jälkeen. Lomakkeen lopussa kysyttiin, oliko vastaaja osallisena jossakin liikenneonnettomuudessa kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta ja millainen mahdollinen onnettomuus oli tai onnettomuudet olivat. Lomakkeen lopussa kysyttiin myös mahdollisia poliisin kanssa kohtaamisia liikenteessä ensimmäisten kahden vuoden aikana ajokortin saamisesta ja mahdollisista liikenteeseen liittyvistä rikkeistä ja rikoksista.

Ennako-oletuksena oli aikaisempien tutkimusten pohjalta, että opetuslupalaiset pärjäisivät autokoululaisia paremmin sekä teoriakokeessa että ajokokeessa. Aikaisemman tiedon pohjalta opetuslupalaiset yleensä harjoittelevat autolla ajamista enemmän ennen ajokoetta kuin autokoululaiset. Tämä voi selittää eroja ajokokeen läpäisyssä. Ennako-oletuksia opetuslupalaisten ja autokoululaisten välillä liikenneonnettomuuksissa, liikennesäntörikköissä ja liikennesäntörikköksissä ei ollut ennen kyselyn laatimista.

8 TUTKIMUSTULOKSET

Tampereen yliopistossa opiskelee 20 000 opiskelijaa. Kyselyyn vastasi 241 opiskelijaa. Kyselyyn sai vastata 19-28-vuotiaat opiskelijat, joilla on ollut B-luokan ajokortti vähintään kaksi vuotta. Kyselyyn vastaajista 67 % oli naisia ja 30 % miehiä. Loput 3 % ei halunnut kertoa sukupuoltaan tai kokivat olevansa muunsukupuolisia. Vastaajat olivat 19-28-vuotiaita, mutta 21-vuotiaat ja 22-vuotiaat olivat edustetuimpia (Taulukko 1).

Kysymys: Minkä ikäinen olet?



Taulukko 1. Tutkimukseen osallistujien ikäjakauma

Kyselyssä kysyttiin, minkä ikäisenä vastaaja sai B-luokan ajokortin. Vastaajista 82 % oli saanut B-luokan ajokortin 18-vuotiaana. Vastaajista 6 % oli saanut B-luokan ajokortin 17-vuotiaana, 7 % 19-vuotiaana, 3 % 20-vuotiaana, 1 % 21-vuotiaana ja 1 % 24-vuotiaana. Opetuslupalaisista vastaajista jopa 9 % oli saanut ajokortin jo 17-vuotiaana.

8.1 Ajo-opetuksen järjestäminen

Vastaajista 40 % oli suorittanut B-luokan ajokortin kokonaan autokoulussa. 60 % vastaajista oli suorittanut B-luokan ajokortin opetusluvalla. Opetuslupalaisista 25 % oli omistanut ennen B-luokan ajokorttia jonkun toisen moottorikäyttöisen ajoneuvon kortin. Opetuslupalaisilla ajo-opettajana oli toiminut oma isä 66 % tapauksista, oma äiti 14 % tapauksista, muu sukulainen 3 % tapauksista ja useampi eri henkilö 16 % tapauksista. Yleensä siis oma isä oli toiminut ajo-opettajana opetuslupalaisilla.

8.2 Liikenneonnettomuudet ajo-opetuksen aikana

Kyselyssä kysyttiin mahdollisista liikenneonnettomuuksista, jotka oli tapahtuneet ajo-opetuksen aikana. Vain 5 henkilöä kaikista 241 vastaajasta oli ollut liikenneonnettomuudessa ajo-opetuksen aikana. Opetuslupalaisilla onnettomuusprosentti oli 3 ja autokoululaisilla 1. Näiden välillä ei siis ollut suurta eroa ajo-opetuksen aikana tapahtuneissa onnettomuuksissa. Kukaan vastaajista ei ollut ollut useammassa kuin yhdessä onnettomuudessa ajo-opetuksen aikana. Kaikilla neljällä opetuslupalaisella, jotka olivat olleet osallisena liikenneonnettomuudessa, onnettomuus oli tieltä suistuminen. Autokoululaisista vain yksi oli ollut osallisena liikenneonnettomuudessa ajo-opetuksen aikana ja onnettomuus oli törmäys eläimen kanssa.

Kyselyssä kysyttiin ajo-opetuksen aikana tapahtuneiden onnettomuuksien syitä. Vastausvaihtoehdot olivat: oppilas itse, ajo-opettaja, toinen tienkäyttäjä, jokin eläin, huono keli tai jokin muu. Opetuslupalaisista kolme neljästä onnettomuudessa olleesta vastasi onnettomuuteen syynä itsensä, kaksi neljästä vastasi onnettomuuden syyksi ajo-opettajan. Yksi neljästä opetuslupalaisista vastasi onnettomuuden syyksi toisen tienkäyttäjän ja kaksi neljästä huonon kelin. Kyselyyn pystyi valita kyseisen kysymyksen kohdalle useita vaihtoehtoja, joista suurin osa vastaajista oli valinnutkin useamman. Yhdessä tieltä suistumisessa poliisi oli tullut paikalle. Muissa onnettomuuksissa poliisi ei ollut tullut paikalle. Tietoa ei ole, onko poliisille edes ilmoitettu onnettomuuksista.

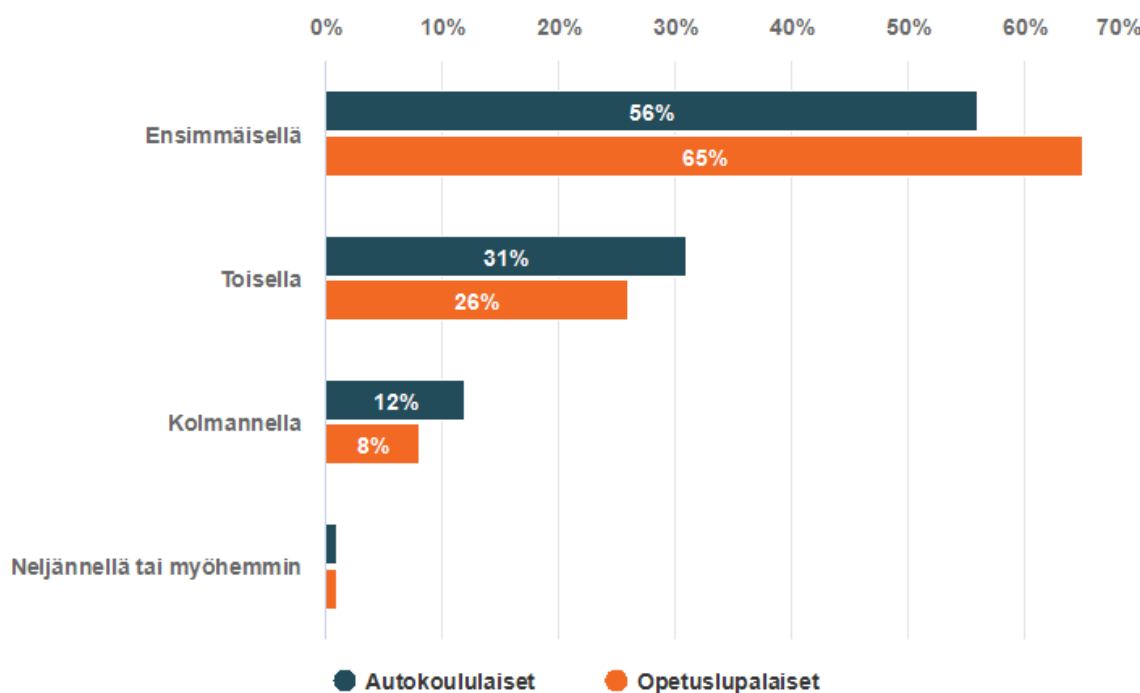
Opetuslupalaisten onnettomuuksissa kolmessa ajo-opettajana oli ollut oppilaan isä ja yhdessä onnettomuudessa ajo-opettajana oli ollut oppilaan äiti. Ajo-opettajana opetuslupalaisilla oli kuitenkin yleensä ollut oma isä, joten todennäköisestikin suurimmassa osassa opetuslupalaisten onnettomuuksissa ajo-opettaja on ollut oma isä. Näiden muutaman onnettomuuden takia ei pystytä vetämään mitään johtopäätöksiä siitä, vaikuttaako ajo-opettaja sukupuoli onnettomuuksien todennäköisyyteen ajo-opetuksen aikana.

8.3 Teoria- ja ajokokeen läpäiseminen

Kyselyssä kysyttiin, monennellako kerralla vastaaja pääsi läpi teoriakokeesta ja ajokokeesta. 97 % autokoululaisista ja 91 % opetuslupalaisista oli läpäissyt teoriakokeen ensimmäisellä yritys-kerralla. Loput 3 % autokoululaisista oli päässyt teoriakokeen toisella yritys-kerralla. Opetuslupalaisista 8 % oli läpäissyt teoriakokeen toisella yritys-kerralla ja 1 % kolmannella yritys-kerralla. Vertailtaessa poikien ja tyttöjen suoriutumista teoriakokeesta, kyselyn vastausten perusteella eroja ei ole. Sekä tytöistä, että pojista 93 % oli läpäissyt teoriakokeen ensimmäisellä yritys-kerralla. Toisella yritys-kerralla läpäisseitä oli 6 % sekä tytöistä että pojista. Loput 1 % molemmista ryhmistä oli läpäissyt kokeen kolmannella yritys-kerralla. Tässä vertailussa ei huomioitu niitä kahdeksaa henkilöä, jotka olivat vastanneet sukupuolekseen muu tai eivät halunneet kertoa sukupuoltaan.

Autokoululaisista 56 % vastaajista oli päässyt ajokokeen ensimmäisellä yritys-kerralla läpi. Opetuslupalaisista 65 % oli päässyt ajokokeen ensimmäisellä kerralla läpi. Toisella yritys-kerralla ajokokeen läpäisi 31 % autokoululaisista ja 26 % opetuslupalaisista. Kolmannella yritys-kerralla ajokokeen läpäisi 12 % autokoululaisista ja 8 % opetuslupalaisista. Noin 1 % autokoululaisista ja 1 % opetuslupalaisista oli läpäissyt ajokokeen vasta neljännellä tai vielä myöhäisemmällä yritys-kerralla. Tytöistä 66 % ja pojista 55 % läpäisi ajokokeen ensimmäisellä yritys-kerralla. Toisella yritys-kerralla läpäisi 26 % tytöistä ja 32 % pojista. Kolmannella yritys-kerralla läpäisi 7 % tytöistä ja 11 % pojista. Loput 1 % tytöistä ja 2 % pojista läpäisi ajokokeen vasta neljännellä kerralla tai myöhemmin. (Taulukko 2.) Tämän kyselyn tulosten mukaan tytöt läpäisivät ajokokeen ensimmäisellä yritys-kerralla poikia todennäköisemmin.

Kysymys: Monennellako kerralla pääsit ajokokeesta läpi?



Taulukko 2. Autokoululaisten ja opetuslupalaisten ajokokeessa menestyminen

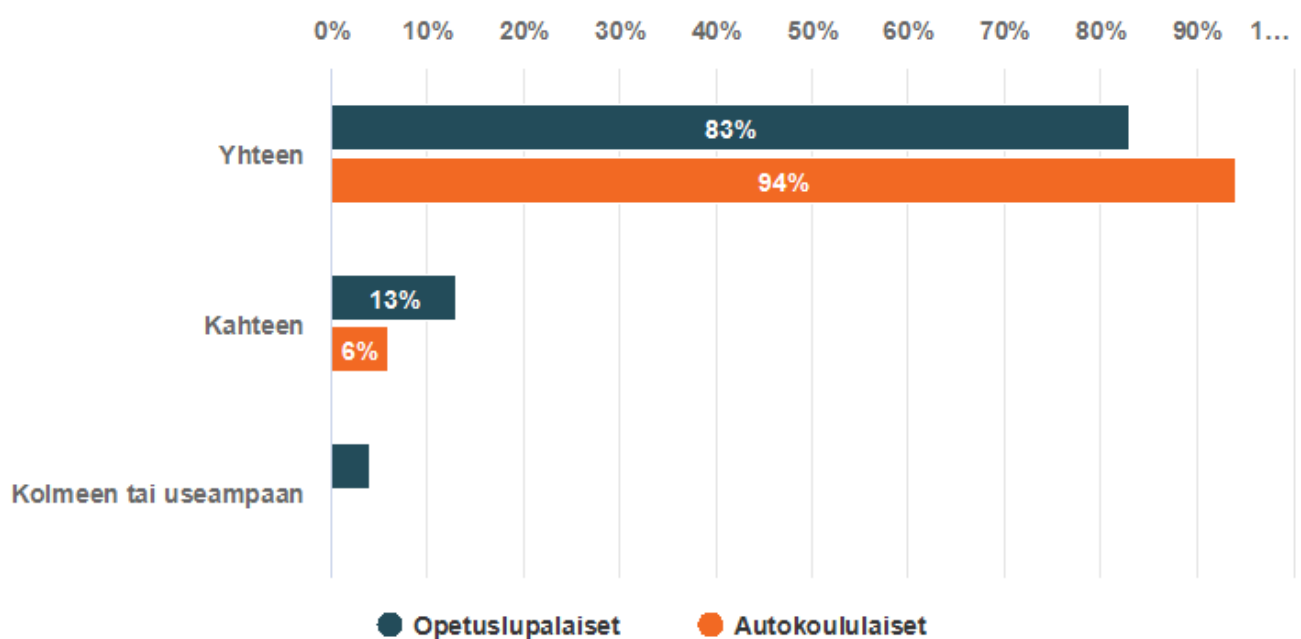
8.4 Liikennesääntöjen oppiminen

Kyselyssä kysyttiin, millä tavalla vastaaja parhaiten oppii liikennesäännöt. Vastausvaihtoehtoina oli: lukemalla, ajamalla autoa liikenteessä, pelaamalla liikennepelejä ja muulla tavalla. Kysymykseen sai valita yhden tai useamman vaihtoehdon. Eniten vastauksia oli tullut kohtaan “ajamalla autoa liikenteessä”. Sen oli valinnut 202 vastaajaa kaikista 241 vastaajasta. 75 vastaajaa oli valinnut kohdan “lukemalla” ja 94 oli vastannut kohdan “pelaamalla liikennepelejä”. 15 vastaajaa oli vastannut “muulla tavalla”.

8.5 Liikenneonnettomuudet ajokortin saamisen jälkeen

Kyselyssä kysyttiin, joutuiko vastaaja liikenneonnettomuuteen kahden ensimmäisen vuoden aikana B-luokan ajokortin saamista. Sekä autokoululaisista että opetuslupalaisista vastaajista 16 % oli joutunut liikenneonnettomuuteen kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Loput 84 % molemmista ryhmistä ei ollut joutunut liikenneonnettomuuteen. Yhteensä 38 kaikista 241 vastaajasta oli joutunut liikenneonnettomuuteen kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamista. Taulukosta 3 näkyy prosenttilukuina, kuinka moneen onnettomuuteen sellaiset vastaajat olivat joutuneet, ketkä olivat vastanneet joutuneensa johonkin onnettomuuteen. Autokoululaisista vastaajista 15 henkilöä oli joutunut yhteen onnettomuuteen ja 1 kahteen onnettomuuteen. Opetuslupalaisista vastaajista 19 oli joutunut yhteen onnettomuuteen, kolme vastaajista kahteen onnettomuuteen ja yksi vastaajista kolmeen tai useampaan onnettomuuteen.

Kysymys: Kuinka moneen onnettomuuteen jouduit?



Taulukko 3. Liikenneonnettomuuteen joutuneiden opetuslupalaisten ja autokoululaisten liikenneonnettomuuksien määrät ajokortin saamisen jälkeen prosenttilukuina

Yhteen onnettomuuteen joutuneilta vastaajilta kysyttiin, millainen onnettomuus oli. Autokoululaisten vastaajien onnettomuus oli ollut 40 % peräänajokolari, 6,7 % risteyskolari, 20 % tieltä suistuminen ja 33,3 % jokin muu onnettomuus. Opetuslupalasten vastaajien onnettomuus oli ollut 15,8 % peräänajokolari, 21,1 % risteyskolari, 47,4 % tieltä suistuminen ja 15,8 % jokin muu onnettomuus. (Taulukko 4.) Autokoululaisista onnettomuuteen joutuneista yksi oli joutunut useampaan kuin yhteen onnettomuuteen. Nämä onnettomuudet olivat peräänajokolari ja tieltä suistuminen. Opetuslupalaisista neljä oli joutunut useampaan kuin yhteen onnettomuuteen. Nämä onnettomuudet olivat olleet pääasiassa risteyskolareita ja tieltä suistumisia.

Kysymys: Millainen onnettomuus oli?

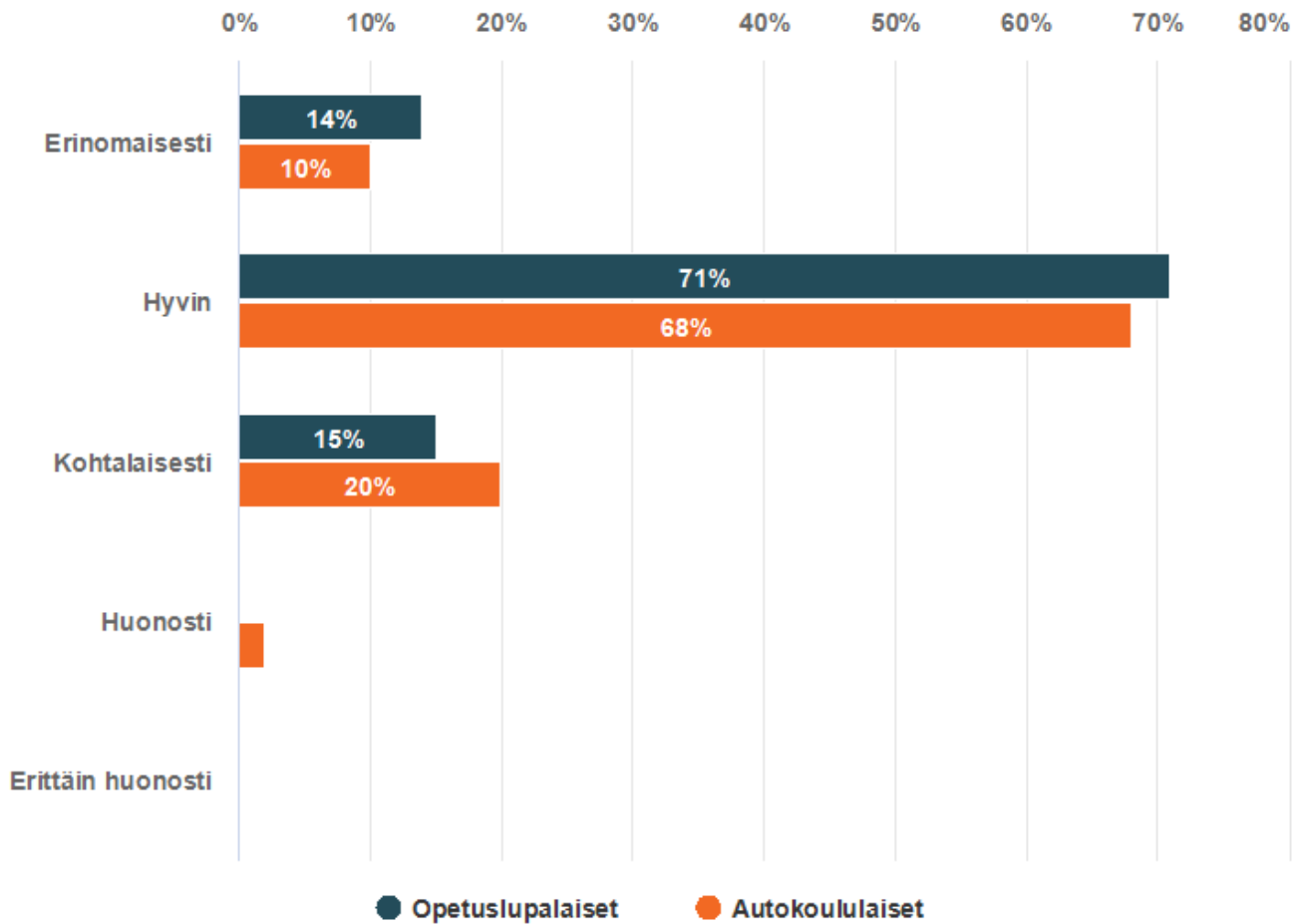
	autokoululaiset		opetuslupalaiset		Yhteensä
	n	Prosentti	n	Prosentti	
Peräänajokolari	6	40,0%	3	15,8%	9
Risteyskolari	1	6,7%	4	21,1%	5
Tieltä suistuminen	3	20,0%	9	47,4%	12
Nokkakolari	0	0,0%	0	0,0%	0
Törmäys eläimen kanssa	0	0,0%	0	0,0%	0
Törmäys pyöräilijään	0	0,0%	0	0,0%	0
Törmäys jalankulkijaan	0	0,0%	0	0,0%	0
Jokin muu	5	33,3%	3	15,8%	8
Yhteensä	15		19		34

Taulukko 4. Yhteen onnettomuuteen joutuneiden vastaajien onnettomuudet

8.6 Vastaajien kokemukset omasta valmiudestaan

Kyselyssä kysyttiin, kuinka hyvin vastaaja koki osaavansa liikennesäännöt ajokortin saamisen jälkeen. Vastausvaihtoehdot olivat: erinomaisesti, hyvin, kohtalaisesti, huonosti ja erittäin huonosti. Autokoululaisten ja opetuslupalaisten välillä ei näy suurta eroa vastauksissa. Suurin osa sekä autokoululaisista että opetuslupalaisista koki osaavansa hyvin liikennesäännöt ajokortin saamisen jälkeen. Nämä prosenttiluvut olivat autokoululaisilla 68 % ja opetuslupalaisilla 71 %. Erinomaisesti liikennesääntöjen osaamisen koki 10 % autokoululaisista ja 14 % opetuslupalaisista. Kohtalaisesti liikennesääntöjen osaamisen koki 20 % autokoululaisista ja 15 % opetuslupalaisista. 2 % autokoululaisista koki osaavansa liikennesäännöt huonosti. (Taulukko 5.)

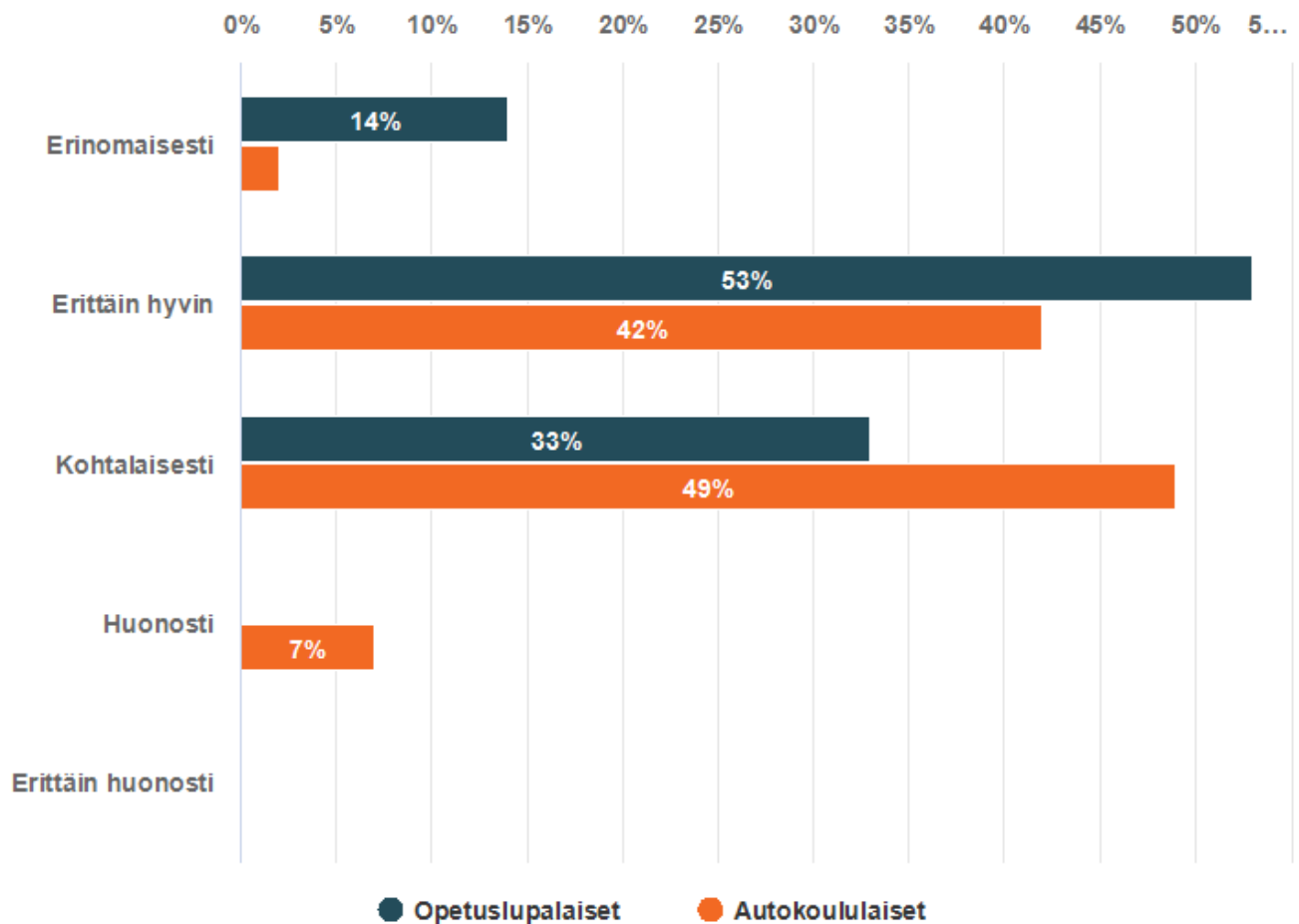
Kysymys: Kuinka hyvin koit ajokortin saamisen jälkeen osaavasi liikennesäännöt?



Taulukko 5. Opetuslupalaisten ja autokoululaisten omat kokemukset liikennesääntöjen osaamisestaan

Kyselyssä oli myös toinen kysymys vastaajien valmiuksista ajaa autoa. Kyselyssä kysyttiin, kuinka hyvin vastaaja koki hallitsevansa autolla ajon liikenteessä turvallisesti ajokortin saamisen jälkeen. Erinomaisesti koki osaavansa ajaa 2 % autokoululaisista ja 14 % opetuslupalaisista. Tässä on melko suuri ero näiden kahden välillä. Erittäin hyvin koki osaavansa ajaa 42 % autokoululaisista ja 53 % opetuslupalaisista. Kohtalaisesti koki osaavansa ajaa 49 % autokoululaisista ja 33 % opetuslupalaisista. Autokoululaisista loput 7 % koki osaavansa ajaa huonosti. (Taulukko 6.)

Kysymys: Kuinka hyvin koit ajokortin saamisen jälkeen hallitsevasi autolla ajamisen liikenteessä turvallisesti?



Taulukko 6. Opetuslupalaisten ja autokoululaisten omat kokemukset omista autolla ajamisen taidoistaan ajokortin saamisen jälkeen

Kyselyn vastausten perusteella autokoululaisten ja opetuslupalaisten omien kokemusten mukaan liikennesääntöjen osaamisessa ajokortin saamisen jälkeen ei ole ryhmien välillä suurta eroa. Autolla ajamisessa liikenteessä turvallisesti oli kuitenkin eroavaisuuksia. Opetuslupalaiset kokivat omat ajotaitonsa paremmaksi kuin autokoululaiset.

8.7 Pysäköintivirhemaksut

Kyselyssä kysyttiin, kuinka monta pysäköintivirhemaksua vastaaja sai kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Autokoululaisista 75 % ja opetuslupalaisista 66 % eivät olleet saaneet yhtään pysäköintivirhemaksua. Autokoululaisista 14 % ja opetuslupalaisista 19 % oli saanut yhden pysäköintivirhemaksun. Kaksi pysäköintivirhemaksua oli saanut 5 % autokoululaisista ja 9 % opetuslupalaisista. Kolme pysäköintivirhemaksua oli saanut 4 % sekä autokoululaisista että opetuslupalaisista. Loput 2 % molemmista ryhmistä oli saanut neljä tai enemmän pysäköintivirhemaksuja. Auto-

koululaisten ja opetuslupalaisten välillä ei ole suurta eroa pysäköintivirhemaksujen määrässä. Kuitenkin opetuslupalaiset olivat todennäköisemmin saaneet pysäköintivirhemaksun kuin autokoululaiset. Mitään suuria johtopäätöksiä ei voida tehdä lukujen perusteella, koska vastausmäärä oli kuitenkin vain 241 henkilöä.

8.8 Poliisin kohtaaminen liikenteessä

Kyselyssä kysyttiin kohtaamisista poliisin kanssa. Kyselyssä kysyttiin, joutuiko vastaaja poliisin kanssa tekemisiin kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Autokoululaisista 83 % ja opetuslupalaisista 74 % ei ollut ollut tekemisissä poliisin kanssa kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Kerran poliisin kanssa tekemisissä oli ollut 12 % autokoululaisista ja 21 % opetuslupalaisista. Autokoululaisista 5 % ollut kaksi kertaa poliisin kanssa tekemisissä. Opetuslupalaisilla tämä oli 3 %. Opetuslupalaisista 2 % oli ollut tekemisissä poliisin kanssa enemmän kuin kolme kertaa. Autokoululaisista siis 17 % ja opetuslupalaisista 26 % oli ollut poliisin kanssa tekemisissä kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta.

Kyselyssä oli kysymys heille, jotka olivat olleet poliisin kanssa tekemisissä kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Kysymyksessä kysyttiin, mitä poliisin kanssa kohtaamisessa tapahtui. Opetuslupalaisista vastaajista 47 % oli saanut liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon ylinopeudesta. Vastaava luku autokoululaisilla oli 31 %. Opetuslupalaisista vastaajista 13 % oli saanut liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon jostakin muusta kuin ylinopeudesta. Opetuslupalaisista vastaajista 13 % ja autokoululaisista 31 % oli saanut poliisilta suullisen tai kirjallisen huomautuksen. Opetuslupalaisista vastaajista 11 % ja autokoululaisista 6 % oli joutunut ajokieltoon. Poliisi oli puhalluttanut 53 % opetuslupalaisista vastaajista ja 63 % autokoululaisista vastaajista.

Koko kyselyyn oli siis vastannut 96 autokoululaista ja 145 opetuslupalaista. Kaikista autokoululaisista vastaajista 5 oli saanut poliisilta ylinopeuden takia liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon. Prosenttilukuna tämä on 5,2 %. Kaikista opetuslupalaisista vastaajista 18 oli saanut poliisilta ylinopeuden takia liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon. Prosenttilukuna tämä on 12,4 %. Kuukaan autokoululaisista vastaajista ei ollut saanut poliisilta sakkoa muun kuin ylinopeuden vuoksi. Opetuslupalaisista 5 oli saanut sakon, rikesakon tai liikennevirhemaksun muun kuin ylinopeuden vuoksi. Prosenttilukuna tämä on 3,4 %. Vastausten perusteella opetuslupalaiset olivat saaneet todennäköisemmin poliisilta liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon kuin autokoululaiset.

Autokoululaisista vastaajista 5 ja opetuslupalaisista vastaajista 5 oli saanut poliisilta suullisen tai kirjallisen huomautuksen. Prosentteissa tämä on autokoululaisilla 5,2 % ja opetuslupalaisilla 3,4 %. Au-

tokoululaiset pääsivät siis hieman useammin sakon sijasta pelkällä huomautuksella kuin autokoululaiset. Ero ei ryhmien välillä ole kuitenkaan kovin suuri ja vastausmäärä ei ole ollut suuri, joten suuria johtopäätöksiä ei voida tehdä tämän kyselyn vastausten perusteella.

Kaikista 241 vastaajasta ajokieltoon poliisin määräyksestä oli joutunut yhteensä viisi. Näistä yksi oli autokoululainen ja 4 opetuslupalaista. Prosenttilukuna tämä on autokoululaisilla 1,0 % ja opetuslupalaisilla 2,8 %. Tämän kyselyn perusteella opetuslupalaiset joutuvat siis autokoululaisia todennäköisemmin ajokieltoon. Lisäksi kaksi viidestä oli sellaisia, jotka olivat 17-vuotiaina saaneet ajokortin. Vastaajia kyselyssä tulisi olla kuitenkin enemmän, jotta tämä voitaisiin yleistää.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä kappaleessa vedetään yhteen kyselytutkimuksen tuloksia ja vertaillaan niitä aiemmin esitettyyn teoreettiseen perustaan. Tässä luvussa pyritään vastaamaan myös tutkimuskysymyksiin, jotka olivat: Eroaako autokoulussa ajokortin saaneiden nuorten valmiudet liikenteessä ajamiseen opetusluvalla ajokortin saaneiden nuorten kanssa? Miten eri ajo-opetustavat vaikuttavat nuoren oppimiseen ajaa autoa liikenteessä? Vaikuttaako ajo-opetustapa teoriakokeessa ja ajokokeessa menestymiseen? Vaikuttaako ajo-opetustapa nuorten liikenneonnettomuuksiin kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta? Millaiseksi nuoret itse kokivat ajotaitonsa ajokortin saamisen jälkeen? Vaikuttaako ajo-opetustapa nuorten saamiin sanktioihin liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen?

Tutkimuksessa löydettiin vastauksia edellä mainittuihin tutkimuskysymyksiin. Johtopäätöksiä tehdessä on kuitenkin huomioitava, että tutkimuksen kyselyssä eriteltiin ainoastaan autokoulussa ajokortin saaneet nuoret ja opetusluvalla ajokortin saaneet nuoret. Kyselyyn oli vastannut sekä vanhan että uuden kuljettajantutkinnon läpikäyneitä henkilöitä. Kyselyssä ei kuitenkaan kysytty, oliko vastaaja suorittanut kuljettajantutkinnon ennen kuljettajantutkinnon uudistusta vai sen jälkeen. Tämän takia kuljettajantutkinnon uudistuksen vaikutuksia opetuslupa- ja autokouluun on vaikea päätellä kyselyn tulosten perusteella. Kyselyn tuloksia pystyy kuitenkin vertailemaan aiemmin esitettyyn teoreettiseen perustaan.

Kyselyn johtopäätöksiä tehdessä on huomioitava myös se, että kyselyyn vastasi ainoastaan Tampereen yliopiston opiskelijoita. Vastaajista naisia oli yli kaksi kertaa enemmän kuin miehiä. Kyselyn vastaajista 40 % oli hankkinut ajokortin autokoulussa ja 60 % opetusluvalla. Opetuslupalaisia vastaajia oli siis paljon enemmän kuin autokoululaisia. Yhteensä kyselyyn vastaajia oli 241. Nämä kaikki vaikuttavat siihen, miten luotettavana tutkimuksen tuloksia voidaan pitää. Jos tutkimukseen olisi osallistunut kaikki autokoulun käyneet nuoret tai ainakin erilaisista elämäntilanteista, kyselyn tulokset voisivat erota näiden kyselyn tulosten kanssa. Jos vastaajamäärä olisi suurempi, kyselyn luotettavuus myös kasvaisi. Myös se, että naisvastaajia on ollut paljon enemmän kuin miesvastaajia, kyselytutkimuksen tulokset eivät välttämättä ole täysin luotettavia.

9.1 Ajo-opetuksen järjestäminen ja ajokortin saamisen ikä

Ensimmäisenä haluttiin selvittää, minkä ikäisenä kyselyyn vastaaja sai B-luokan ajokortin. Vastaajista 82 % oli saanut B-luokan ajokortin 18-vuotiaana. Vastaajista 6 % oli saanut B-luokan ajokortin 17-vuotiaana, 7 % 19-vuotiaana, 3 % 20-vuotiaana, 1 % 21-vuotiaana ja 1 % 24-vuotiaana. Opetuslupalaisista vastaajista jopa 9 % oli saanut ajokortin jo 17-vuotiaana.

Teoriaosuudessa kerrottiin, että nuorten kiinnostus ajokortin saamiseen on laskenut. B-luokan ajo-oikeuksien määrät 19-vuotiailla väheni vuosista 2015-2017 vuoden 2020 elokuuhun 75 prosentista 70 prosenttiin. Samalla aikavälillä 18-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuksien määrät väheni 61 prosentista 54 prosenttiin. Vuonna 2022 B-luokan kuljettajantutkinnon suoritti 49 509 17-29-vuotiasta nuorta. Autokoululaisia näistä oli 28 929. Näistä miehiä oli 15 669 ja naisia 13 260. Autokoulussa B-luokan ajokortin suorittaneista ajokortti saatiin yleensä 18-vuotiaana. Vuonna 2022 18-vuotiaita B-luokan ajokortin saaneita oli yhteensä 21 191. Näistä 38 % oli opetusluvalla ajokortin saaneita. Kaikista 17-29-vuotiaista B-luokan ajokortin saaneista vuonna 2022 oli naisia 22 563 ja miehiä 26 946.

Vuoden 2018 lakiuudistuksessa ikäpoikkeusluvan saantia helpotettiin, mikä näkyy 17-vuotiaiden B-ajokortillisten määrässä. Vuoden 2020 alusta elokuuhun mennessä 17-vuotiaiden B-ajokortillisten määrä kasvoi 6600 henkilöstä 9700 henkilöön. Elokuussa heitä oli jo 17 % kaikista 17-vuotiaista. Vuonna 2022 17-vuotiaita B-luokan ajokortin saaneita oli 18 384.

Kyselytutkimuksessa haluttiin selvittää, millä tavalla vastaaja hankki B-luokan ajo-oikeuden. Vastajista 40 % oli suorittanut B-luokan ajokortin kokonaan autokoulussa. Opetuslupalaisia vastaajia oli 60 % eli huomattavasti enemmän kuin autokoululaisia. Opetuslupalaisilla vastaajilla oli ollut ajo-opettajana yleensä oma isä.

Teoriaosuudessa kerrottiin, että lakiuudistuksessa myös opetusluvan lupakäytäntöä helpotettiin ja tämän takia opetuslupien määrä myös kasvoi. Opetuslupia myönnettiin 16 000 vuonna 2017 ja jopa 27 500 vuonna 2018. Vuonna 2022 opetusluvalla ajokortin suorittaneita 17-29-vuotiaita oli 20 580. Näistä miehiä oli 11 277 ja naisia 9 303. Vuonna 2022 opetusluvalla ajokortin saaneista 51 % oli 17-vuotiaita.

9.2 Liikenneonnettomuudet ajo-opetuksen aikana

Tutkimuksessa haluttiin selvittää, joutuivatko vastaajat johonkin liikenneonnettomuuteen ajo-opetuksen aikana. Tutkimuksessa selvitettiin, onko mahdollisilla liikenneonnettomuuksilla yhteyttä ajo-opetustapaan eli oliko onnettomuuteen joutunut autokoululainen vai opetuslupalainen. Kaikista 241 kyselyyn vastaajista vain 5 oli ollut liikenneonnettomuudessa ajo-opetuksen aikana. Opetuslupalaisten ja autokoululaisten välillä ei ollut suurta eroa ajo-opetuksen aikana tapahtuneissa onnettomuuksissa. Kaikilla opetuslupalaisilla, jotka olivat olleet osallisena liikenneonnettomuudessa ajo-opetuksen aikana, onnettomuus oli tieltä suistuminen. Tämä voi olla sattumaa, koska vastaajia oli niin vähän ja suuria johtopäätöksiä siitä ei voida tehdä. Kuitenkin yhtenä syynä juuri tieltä suistumisille voi olla, että opetusluvalla opettajana toimii usein oppilaan vanhempi ja tieltä suistumisen syynä on usein liian suuri tilannenopeus. Virallinen autokoulun opettaja saattaisi olla tarkempi nopeusrajoitusten noudatta-

misessa ja siinä, että autolla ajetaan sen verran hitaasti, että uusi kuljettaja pysyy tiellä. Autokoululaisista vain yksi oli ollut osallisena liikenneonnettomuudessa ja onnettomuus oli törmäys eläimen kanssa.

Tutkimuksen perusteella opetuslupa-ajossa ajo-opettajan sukupuolella ei ole merkitystä onnettomuuksissa. Jotta pystytään päättelemään ajo-opetuksen aikana tapahtuneista onnettomuuksista ja niiden syistä enemmän, tarvittaisiin enemmän tapauksia, joita voitaisiin vertailla. Tässä kyselytutkimuksessa onnettomuuteen joutuneita oli vain viisi, joten niistä ei voi päätellä paljoo.

9.3 Teoriakokeen ja ajokokeen läpäisy

Tutkimuksessa selvitettiin, onko opetuslupalaisilla ja autokoululaisilla eroavaisuuksia teoriakokeen ja ajokokeen läpäisyssä. Tutkimuksessa selvitettiin myös, läpäiseekö tytöt vai pojat teoria- ja ajokokeet todennäköisemmin ensimmäisellä yrityskerralla. Tutkimuksessa selvisi, että autokoululaisista 97 % ja opetuslupalaisista 91 % oli läpäissyt teoriakokeen ensimmäisellä yrityskerralla. Kyselyn tulosten perusteella tytöillä ja pojilla ei ollut läpäisyprosentteissa eroavaisuuksia. Vertailussa ei huomioitu heitä, jotka olivat ilmoittaneet sukupuolensa muuksi kuin tytöksi tai pojaksi.

Teoriaosuudessa kerrottiin, että kuljettajantutkinnon uudistuksessa 2018 teoriakokeeseen tuli muutoksia. Teoriakokeesta tuli vaikeampi kuin aikaisemmin ja niin moni ei päässyt teoriakokeesta enää läpi ensimmäisellä yrityskerralla. Ennen teoriakokeen uudistusta opetuslupalaiset ja autokoululaiset olivat pärjänneet yhtä hyvin teoriakokeessa. Uudistuksen jälkeen heinä-joulukuussa 2018 opetuslupalaisten läpäisyprosentti oli 78 % ja autokoululaisten 76 %. Vuoden 2018 jälkeen opetuslupalaiset ovat pärjänneet teoriakokeessa paremmin kuin autokoululaiset. Vuonna 2022 autokoululaisten läpäisyprosentti oli 74 % ja opetuslupalaisilla vastaava luku oli 90 %.

Tässä opinnäytetyön kyselytutkimuksessa ei kysytty vastaajilta, olivatko he suorittaneet kuljettajantutkinnon ennen sen uudistusta vai sen jälkeen, joten tulosten vertailu on vaikeaa. Kyselyyn vastaajissa oli sekä vanhan että uuden kuljettajantutkinnon läpikäyneitä henkilöitä ja kyselyn tulokset koskevat siksi sekä aikaa ennen uudistusta että sen jälkeen.

Tutkimuksessa selvitettiin, oliko opetuslupalaisilla ja autokoululaisilla eroavaisuuksia ajokokeen läpäisyssä. Tutkimuksessa selvitettiin myös, oliko tytöillä ja pojilla eroavaisuuksia läpäisyssä. Autokoululaisista vastaajista 56 % oli päässyt ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla läpi. Opetuslupalaisilla vastaava luku oli 65 %. Kyselyn tulosten perusteella opetuslupalaiset läpäisivät ajokokeen todennäköisemmin ensimmäisellä yrityskerralla kuin autokoululaiset. Tytöistä 66 % ja pojista 55 % oli läpäissyt ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla. Tämän kyselyn tulosten mukaan tytöt siis läpäisivät ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla poikia todennäköisemmin.

Teoriaosuudessa kerrottiin, että myös ajokokeeseen tuli muutoksia kuljettajantutkinnon uudistuksessa. Ennen uudistusta vuonna 2018, autokoulussa opetuksen saaneet läpäisivät ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla opetusluvalla opetuksen saaneita useammin. Lakimuutoksen jälkeen heinä-joulukuussa 2018 autokoulussa opetuksen saaneista 61 % läpäisi ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla, kun opetuslupalaisilla vastaava luku oli 70 %. Vuonna 2022 opetuslupalaisten ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpikäisyprosentti oli 64 %. Autokoululaisilla vastaava luku oli 54 %. Vuodesta 2019 vuoteen 2022 läpikäisyprosentteissa ei ole tullut suuria muutoksia.

Kyselytutkimuksessa läpikäisyprosentti molemmilla ryhmillä on alhaisempi, jos vertaa 2018 vuoden Traficomien tilastoihin. Kyselytutkimuksen antaa kuitenkin samalaiset tulokset, kuin vuoden 2022 Traficomien tilasto. Kyselytutkimukseen vastanneista reilu puolet oli käynyt kuljettajantutkinnon sen uudistuksen jälkeen.

9.4 Nuorten liikennesääntöjen oppiminen ja kokemukset omista valmiuksistaan

Tutkimuksessa selvitettiin, miten nuoret kokivat oppivansa parhaiten liikennesäännöt. Suurin osa vastaajista koki oppivansa parhaiten liikennesääntöjä ajamalla autoa liikenteessä. Nuoret kokivat oppivansa myös pelaamalla liikennepelejä, ja osa koki oppivansa parhaiten lukemalla.

Tutkimuksessa selvitettiin, millaiseksi nuoret kokivat ajamisen valmiutensa ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimuksessa selvitettiin, oliko ajamisen valmiuksien kokemuksissa eroavaisuuksia autokoululaisilla ja opetuslupalaisilla. Suurin osa sekä opetuslupalaisista ja autokoululaisista koki osaavansa hyvin liikennesäännöt ajokortin saamisen jälkeen. Erinomaisesti liikennesääntöjen osaamisen koki 10 % autokoululaisista ja 14 % opetuslupalaisista. Kohtalaiseksi liikennesääntöjen osaamisen koki 20 % autokoululaisista ja 14 % opetuslupalaisista. Loput 2 % autokoululaisista koki osaavansa liikennesäännöt huonosti. Ryhmien välillä ei ole suuria eroavaisuuksia liikennesääntöjen osaamisen kokemuksissa. Kuitenkin opetuslupalaiset kokivat liikennesääntöjen osaamisensa hieman paremmaksi kuin autokoululaiset. Tutkimuksessa selvitettiin myös, kuinka hyvin vastaajat kokivat hallitsevansa autolla ajon liikenteessä turvallisesti ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimuksen tulosten mukaan opetuslupalaiset kokivat hallitsevansa autolla ajamisen liikenteessä paremmin kuin autokoululaiset.

Opetuslupalaiset selvisivät autokoululaisia paremmin ajokokeesta. Tämä voi olla yhtenä selittävä tekijänä, miksi opetuslupalaiset kokivat ajotaitonsa paremmaksi. Yhtenä syynä näille molemmille voi olla myös se, että monesti opetuslupalaiset harjoittelevat ennen ajokoetta autolla ajamista enemmän kuin autokoululaiset. Tällöin myös osaamisen taso nousee ja myös kokemukset omista taidoistaan ovat paremmat.

9.5 Liikenneonnettomuudet ajokortin saamisen jälkeen

Tutkimuksessa selvitettiin, millaisiin liikenneonnettomuuksiin kyselyyn vastaajat joutuivat kahden ensimmäisen vuoden aikana B-luokan ajokortin saamisesta. Tutkimuksessa selvitettiin, oliko autokoululaisten ja opetuslupalaisten onnettomuuksissa eroja.

Sekä autokoululaisista että opetuslupalaisista vastaajista 16 % oli joutunut liikenneonnettomuuteen kahden ensimmäisen vuoden aikana B-luokan ajokortin saamisesta. Yhteen onnettomuuteen joutuneiden autokoululaisten onnettomuuksista 40 % oli ollut peräänajokolareita ja 20 % tieltä suistumisia. Yhteen onnettomuuteen joutuneiden opetuslupalaisten onnettomuuksista 47 % oli ollut tieltä suistumisia ja 21 % risteyskolareita.

Tutkimusten tulosten perusteella autokoululaisten ja opetuslupalaisten liikenneonnettomuuksien määrässä ei ole suuria eroja. Kuitenkin Autokoululaisten onnettomuudet olivat pääasiassa peräänajokolareita ja opetuslupalaisilla tieltä suistumisia. Kyselyn vastausmäärä oli kuitenkin vain 241 ja onnettomuuksiin joutuneita oli 38. Vastaajajoukon tulisi olla suurempi, jotta onnettomuuksista voitaisiin päätellä enemmän.

9.6 Rikkeet ja rikokset liikenteessä

Tutkimuksessa selvitettiin, olivatko kyselyyn vastaajat poliisin kanssa tekemisissä kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Tutkimuksessa selvitettiin, oliko autokoululaisilla ja opetuslupalaisilla eroavaisuuksia näissä kohtaamisissa. Autokoululaisista 83 % ja opetuslupalaisista 74 % ei ollut ollut tekemisissä poliisin kanssa kahden ensimmäisen vuoden aikana B-luokan ajokortin saamisesta. Autokoululaisista siis 17 % ja opetuslupalaisista 26 % oli ollut poliisin kanssa tekemisissä kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Osa näistä oli ollut useamminkin poliisin kanssa tekemisissä. Poliisin kohdanneista opetuslupalaisista 47 % oli saanut ylinopeuden takia liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon. Vastaava luku autokoululaisilla oli 31 %. Poliisin kohdanneista opetuslupalaisista 13 % oli saanut liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon jostakin muusta kuin ylinopeudesta. Opetuslupalaisista poliisin kohdanneista 13 % oli saanut poliisilta suullisen tai kirjallisen huomautuksen. Autokoululaisilla vastaava luku oli 31 %.

Kyselyn vastausten perusteella poliisin kohtaamisissa opetuslupalaiset saivat autokoululaisia todennäköisemmin liikennevirhemaksun, rikesakon tai muun sakon. Kaikista autokoululaisista koko kyselyyn vastaajista 1 % oli joutunut ajokieltoon kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta. Opetuslupalaisilla vastaava prosentti on 3 %. Tämän kyselyn perusteella opetuslupalaiset joutuvat siis autokoululaisia todennäköisemmin ajokieltoon. Kyselyyn tarvittaisiin kuitenkin enemmän vastaajia, jotta tämä voitaisiin yleistää.

10 POHDINTA

Aloitin opinnäytetyön aiheen miettimisen keväällä 2022. Aiheen keksiminen oli helppoa, mutta oli vaikeuksia päättää, miten kysely autokoulusta voitaisiin toteuttaa. Päädyin tekemään kvantitatiivisen kyselytutkimuksen B-luokan ajokortin omistaville nuorille. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää nuorten kokemuksia oppimisestaan ja taidoistaan liittyen autolla ajamiseen. Kyselyn tarkoituksena oli myös selvittää, onko opetustavalla merkitystä siinä, miten nuori pärjää kuljettajantutkinnossa.

Pohdin opinnäytetyötä tehdessä, miten saisin mahdollisimman paljon vastauksia kyselyyni. Olisin halunnut lähettää kyselyn kaikille Suomen ammattikorkeakouluille ja yliopistoille. Olisin kuitenkin tarvinnut tutkimusluvan erikseen kaikilta kouluilta, jotta olisin voinut lähettää kyselyn heille. Päädyin hakemaan tutkimuslupaa Tampereen ammattikorkeakoululta ja Tampereen yliopistolta. Sain tutkimusluvan yliopistolta ja lähetin kyselytutkimuksen heille. Vastauksia kyselyyni tuli 241. Olin ajatellut, että tarvitsen ainakin 200 vastausta kyselyyn, jotta edes jonkinlaisia päätelmiä vastauksista voitaisiin tehdä. Vastaaajamäärä ei ole mitenkään suuri. Lisäksi jos tutkimukseen olisi saanut vastaajia mahdollisimman monenlaisista ympäristöistä, olisi tutkimuksen tulokset voineet olla erilaiset.

Tutkimuksen johtopäätöksiä tehdessä tajusin, että olisin voinut tehdä kyselystä hieman erilaisen. Kyselyssä olisi voitu kysyä, oliko vastaaja suorittanut B-luokan kuljettajantutkinnon ennen kuljettajantutkinnon uudistusta vuonna 2018 vai sen jälkeen. Teoriaosuudessa vertailtiin paljon autokoulun ja opetusluvan eroavaisuuksia juuri kuljettajantutkinnon uudistuksen suhteen. Jos kyselyssä olisi otettu tämä huomioon, olisi autokoulun ja opetusluvan vertailuja pystynyt tehdä paremmin.

Opinnäytetyön tekemisessä meni yhteensä melkein vuosi. Koko vuosi ei kuitenkaan ollut opinnäytetyön tekemistä vaan välillä oli pitkiäkin taukoja opinnäytetyön tekemisestä. Kaikki opinnäytetyön tekemisessä ei ollut helppoa. Tutkimuslupien saaminen ei ollutkaan niin helppoa, mitä olin alun perin ajatellut. Onneksi sain tutkimusluvan lopulta edes Tampereen yliopistolta. Olisin voinut kerätä kyselyyn vastauksia muutakin kautta, esimerkiksi sosiaalisen median avulla. Silloin ongelmana olisi voinut olla se, etten olisi pystynyt hallitsemaan niin hyvin, ketä kyselyyn olisi vastannut.

Olisi mielenkiintoista saada selville jonkun suuremman tutkimuksen avulla, mistä opetuslupalaisten ja autokoululaisten erot teoriakokeissa ja ajokokeissa pärjäämisissä johtuvat. Lisäksi olisi mielenkiintoista saada selville, onko opetuslupalaisilla ja autokoululaisilla eroavaisuuksia liikenneonnettomuuksien määrässä ja siinä, millaisia onnettomuudet ovat. Tässä opinnäytetyön tutkimuksessa näihin tuli vastaukset, mutta vastaajamäärä oli kuitenkin niin pieni, ettei niiden perusteella onnettomuuksista voi tehdä päätelmiä. Opinnäytetyötä tehdessäni selvisi myös, että 17-vuotiailla ajokokeen läpäisyprosentti on kaikista suurin. Haluaisin tietää, mistä tämä johtuu. Onkohan 17-vuotiailla niin paljon parempi motivaatio saada B-luokan ajo-oikeus kuin 18-vuotiailla ja sitä vanhemmilla?

LÄHTEET

Aarnos, Eila & Eskola, Jari & Hakala, Juha T. & Heikkinen, Hannu L. T. & Kiviniemi, Kari & Lätti, Johanna & Niikko, Anneli & Perkkilä, Päivi & Ropo, Eero & Saarela, Maria & Saloviita, Timo & Syrjälä, Leena & Valli, Raine & Wallin, Anna & Vastamäki, Jaana & Viikka, Hanna & Virtanen, Satu & Åhlberg, Mauri 2018: Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1, Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. Jyväskylä, Ps-kustannus. Luettavissa: <https://www.ellibslibrary.com/reader/9789524515160>. Luettu 13.2.2023.

Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. 9. painos, Porvoo, Edita Publishing Oy.

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

Keltikangas-Järvinen, Liisa 2006: Temperamentti ja koulumenestys. Helsinki, wsoy. Luettavissa: <https://delivery-33.elib.se/LibraryReader/read/47b9e15a-6d42-489d-a146-743347c0f27a/1029172/en/#/locations/4>. Luettu 7.12.2022.

Keskinen, Esko & Laapotti, Sirkku & Lammi, Antero & Nieminen, Ari-Pekka & Peräaho, Matti 2012: Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Keuruu, Otavan kirjapaino Oy.

Keskinen, E. Hatakka & M. Katila & A. Laapotti & S. Peräaho & M. 1998: Psykologia kuljettajankoulutuksessa, Kokemuksia ja näkemyksiä. Turku, Painosalama Oy.

Kniivilä, Sonja & Lindblom-Ylänne, Sari & Mäntynen, Anne 2017: Tiede ja teksti, Tehoa ja taitoa tutkielman kirjoittamiseen. Kolmas painos, Gaudeamus Oy.

Liikenneturva.fi: Nuoret liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/nuoret-liikenteessa/#1da26e13>. Luettu 20.2.2023.

Tieto Traficom: Ajo- ja teoriakoetilastot. Luettavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajo-ja-teoriakoetilastot>. Luettu 20.2.2023.

Traficom: Ajokorttimuutoksen muutos näkyy tilastoissa – Opetuslupaopetusta kannattaa hyödyntää autokoulun rinnalla. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/ajokorttikoulutuksen-muutos-nakyy-tilastoissa-opetuslupaopetusta-kannattaa-hyodyntaa>. Luettu 26.2.2023.

Traficom: Opetusluvan hakeminen onnistuu nyt sähköisesti. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/opetusluvan-hakeminen-onnistuu-nyt-sahkoisesti>. Luettu 15.2.2023.

Traficom: Hae opetuslupaa. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-opetuslupaa>.
Luettu 15.1.2023.

Traficom: Ajokortti uudistuksen seuranta tutkimuksen ensimmäinen osa valmistunut. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/ajokorttilakiuudistuksen-seuranta-tutkimuksen-ensimmainen-osa-valmistunut?toggle=Kuljettajaopetuksen%20ja%20E2%80%93tutkinnon%20uudistus%20vuonna%202018%20-%20katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin>. Luettu 20.1.2023.

Uusitalo, Elina 2021: kuljettajaopetuksen ja –tutkinnon uudistus vuonna 2018. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinnon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf>. Luettu 25.2.2023.

Traficom tilastotietokanta: Suoritetut ajokoeet Ajovarman toimipisteittäin 2016-2023. Luettavissa: https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Kuljettajantutkinnot/060_tutk_tau_106.px/. Luettu 10.2.2023.

Vilka, Hanna 2021: Tutki ja kehitä. 5. painos. Jyväskylä, Ps-kustannus. Luettavissa: <https://www.elibslibrary.com/reader/9789523701731>. Luettu 23.2.2023

LIITE 1

Kyselylomakkeen kysymykset:

1. *Minkä ikäinen olet?*
2. *Mikä on sukupuolesi?*
3. *Minkä ikäisenä sait B-luokan ajokortin?*
4. *Miten ajo-opetus järjestettiin?*
5. *Kuka toimi ajo-opettajanasi?*
6. *Olitko osallisena liikenneonnettomuudessa ajo-opetuksen aikana? Jos olit niin monessako? Millainen onnettomuus oli? / Millaisia onnettomuudet olivat? / Kenen syytä onnettomuus oli? / Kenen syytä onnettomuudet olivat? / Tuliko poliisi onnettomuuspaikalle/onnettomuuspaikoille?*
7. *Monennellako kerralla pääsit teoriakokeesta läpi?*
8. *Monennellako kerralla pääsit ajokokeesta läpi?*
9. *Millä tavalla/ tavoilla opit parhaiten liikennesäännöt?*
10. *Jouduitko liikenneonnettomuuteen kahden ensimmäisen vuoden aikana B-luokan ajokortin saamisesta? / Kuinka moneen onnettomuuteen? / Millainen onnettomuus oli? / Millaisia onnettomuudet olivat?*
11. *Kuinka hyvin koit ajokortin saamisen jälkeen osaavasi liikennesäännöt?*
12. *Kuinka hyvin koit ajokortin saamisen jälkeen hallitsevasi autolla ajamisen liikenteessä turvallisesti?*
13. *Kuinka monta pysäköintivirhemaksua sait kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta?*
14. *Jouduitko poliisin kanssa tekemisiin kahden ensimmäisen vuoden aikana ajokortin saamisesta? / Mitä poliisin kanssa kohtaamisessa tapahtui?*