

Ajokokeen arviointien kehittäminen

Valde Mikkonen

Ajokokeen arviointien kehittäminen

Valde Mikkonen, Valmixa Oy

ALKUSANAT

Ajokokeiden arvioinneilla on tärkeä merkitys kuljettajantutkintojen laadulle ja yleensä liikenneturvallisuudelle. Koulutusta ohjaavina tekijöinä ne vaikuttavat oppilaiden liikennevalmiuksien kehittymiseen. Arvioinnit myös parhaimmillaan evästävät oppilasta turvalliseen ajamiseen hänen kuljettajauransa riskipitoisimpana ajanjaksona, ensimmäisinä kuukausina ajokortin saamisesta. Siksi arviointien toimivuutta on perusteltua seurata ja kehittää.

Tutkimuksen tilaajana on ollut Ajoneuvohallintokeskus. Tutkimuksen on toteuttanut Valmixa Oy. Tutkimuksen ohjausryhmään ovat kuuluneet AKEsta johtava asiantuntija Sami Mynttinen (pj), ylitarkastaja Marita Koivukoski (siht) sekä Valmixa Oy:stä professori Valde Mikkonen.

Helsingissä, 10. heinäkuuta 2009

Sami Mynttinen

johtava asiantuntija
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Bedömningarna av körproven har stor betydelse för kvaliteten på förarexamen och för trafiksäkerheten i allmänhet. Eftersom bedömningarna utgör en styrande faktor under undervisningen påverkar de utvecklingen av elevernas trafikfärdigheter. Bedömningarna, när de är som bäst, ger även eleven vägledning för säker körning under den mest riskabla perioden i förarkarriären, dvs. under de första månaderna efter att eleven fått körkortet. Därför är det motiverat att följa upp och utveckla bedömningarnas funktion.

Undersökningen beställdes av Fordonsförvaltningscentralen. Undersökningen utfördes av Valmixa Oy. Undersökningens styrgrupp bestod av ledande expert Sami Mynttinen (ordf.) och överinspektör Marita Koivukoski (sekr.) från AKE samt professor Valde Mikkonen från Valmixa Oy.

Helsingfors, den 10 juli 2009

Sami Mynttinen

ledande specialist
Fordonsförvaltningscentralen AKE

FOREWORD

The evaluation of driving tests is a key element in the quality of driving examinations and, consequently, general traffic safety. As factors that steer driving instruction, the evaluations also influence the development of young drivers' traffic skills. At best, the evaluations can steer the candidate towards safe driving during the riskiest period of their driving career: the first months after getting a driving licence. All this makes for a justified cause to monitor and develop these evaluations.

The study was commissioned by the Finnish Vehicle Administration AKE and implemented by Valmixa Oy. The study steering group comprised expert Sami Mynttinen (chair) and Senior Officer Marita Koivukoski (secretary) from AKE and Professor Valde Mikkonen from Valmixa Oy.

Helsinki, 10 July 2009

Sami Mynttinen

Leading Specialist
Vehicle Administration AKE

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Johdanto	1
2	Hankkeen tavoite ja tehtävät	2
3	Kysely tutkinnon vastaanottajille	3
3.1	Kyselyn järjestelyt ja vastaajat	3
3.2	Kyselyn tulokset	3
3.2.1	Toimiiko ajokoe näyttötilaisuutena?	3
3.2.2	Ajosuorituksen osa-alueiden arvioitavuus.....	4
3.2.3	Ajosuorituksen osa-alueiden tärkeys.....	5
3.2.4	Kokelaan ja tutvon arviointien yhteneväisyys	5
3.2.5	Arviointikohteiden edustavin määrä	6
3.2.6	Millainen vastausasteikko ja ohjeistus?	6
3.2.7	Vapaiden kommenttien sisältöä	7
4	Vaihtoehdot uudeksi arviointijärjestelmäksi	9
4.1	Arviointien asema ajokokeessa	9
4.2	Arvioitavat osa-alueet	10
5	Pilottikokeilu	13
5.1	Arvioitavien osa-alueiden määrittelyjen tarkennus.....	13
5.2	Arviointikohteiden tuntomerkkejä ajosuorituksessa	14
5.3	Arviointiasteikko ja järjestelyt.....	15
5.3.1	Tutvon tekemät arvioinnit	15
5.3.2	Kokelaan itsearvioinnit	16
5.3.3	Pilottikokeilun osanottajat.....	17
5.4	Kokeilun tulokset	17
5.4.1	Numeerinen aineisto.....	17
5.4.2	Haastattelutulokset	19
6	Päätelmät ja suositukset	21
7	Kirjallisuus	23

Liite 1. Kysely ajokokeen yhteydessä tehtävistä arvioinneista.

TIIVISTELMÄ

Kuljettajantutkinnon ajokokeessa arvioidaan suoritusta moniulotteisesti. Kokelas itse antaa arviot ennen ajosuoritusta, tutkinnon vastaanottaja sen jälkeen. Tavoitteena on tuottaa suorituksesta palaute, joka osoittaa kokelaan vahvuuksia ja heikkouksia sekä suuntaa hänen itsearviointiaan. Arviot tuottavat samalla palautteen kouluttajalle opetuksen kehittämistä varten.

Nykyisin arvioitavia osa-alueita on seitsemän ja lisäksi arvioidaan kokelaan ja tutkinnon vastaanottajan arviointien yhtenevyyttä. Aikaisempi tutkimus kertyneestä aineistosta osoitti, että moniulotteisuus arvioissa jää osin nimelliseksi, koska kaikkia arvioita suuntaa vain kaksi suorituksen piirrettä, ajoneuvon käsittely ja liikennetilanteiden hallinta. Lisäksi ilmeni, ettei arvioilla ole merkitsevää yhteyttä uuden kuljettajan selviytymiseen liikenteessä ensimmäisenä ajovuonna. Myös arviointiasteikon käytössä on suurta vaihtelua käyttäjien välillä, kun asteikkoa ei ole ankkuroitu mihinkään normisuoritukseen.

Tämä raportti kuvaa kehittämishankkeen, jossa arviointijärjestelmää koetetaan parantaa. Uudistusta pohjustettiin kyselyllä tutkinnon vastaanottajille. Kyselyn tulokset esitellään yksityiskohdittain. Tottuneisuus nykyiseen arviointijärjestelmään ilmenee tuloksista, mutta myös ehdotuksia kehittämistoimiksi esitetään. Arvioitavia osa-alueita voisi olla vähemmän ja kaikkien tulisi olla sisällöltään selkeitä.

Kyselyn tulos otettiin sitten arvioitavaksi asiantuntijaseminaarissa, jossa tutkijoiden lisäksi oli sekä asianomaisten viranomaistahojen, kuljettajakoulutuksen että tutkinnon vastaanottajien edustajia. Seminaari päättyi viiden osa-alueen valintaan kokeiltavaksi siten, että niiden arvioitavuutta edelleen parannetaan tarkentamalla määrittelyjä ja osoittamalla ajosuorituksen tuntomerkkejä kunkin osa-alueen arviointiin. Arviointiasteikon käyttö ankkuroitiin yhtenäiseksi siten, että tutkinnon vastaanottajan kokemusten mukaista keskimääräistä tasoa vastaa arviointiasteikon keskimäinen luokka ja muut asteikon luokat kuvataan eroina keskitasosta.

Seminaarin näkemysten suuntaisesti muokattu järjestelmä otettiin seuraavaksi pilottikokeiluun, jossa kolme kokemustaustaltaan erilaista tutkinnon vastaanottajaa kolmella eri paikkakunnalla kokeilivat uutta järjestelmää neljän kokelaan arviointiin kukin. Kokeiluun osallistui näin ollen yhteensä 12 kokelasta, kuusi naista ja kuusi miestä. Kokeilun jälkeen tutkinnon vastaanottajia haastateltiin arviointimenetelmän toimivuudesta ja käyttökelpoisuudesta monipuolisesti.

Pilottikokeilun suppea numeerinen aineisto antoi positiivisen kuvan menetelmästä ja osoitti oireita mielenkiintoisista eroista nais- ja mieskokelaiden välillä sekä itsearviointien ja tutkinnon vastaanottajain arvioiden eroista ajokokeessa hyväksytyjen ja hylättyjen kokelaiden välillä. Haastattelutulokset vahvistivat ja selvensivät numeerisen aineiston antamaa tulosta. Arviointiasteikon käyttöä tulee järjestelmän opastuksessa suunnata siten, että myös alinta ja ylintä asteikon luokkaa rohjetaan käyttää.

Pilottikokeilun tulosten jälkeen uusi järjestelmä oli toisen asiantuntijaseminaarin käsitellyssä. Järjestelmä todettiin toimivaksi siten sovellettuna, että kuvatut kokonaisarviot tehdään ajokokeen hyväksymisestä tai hylkäämisestä riippumattomasti. Arviointiasteikon koko skaalan käyttö on tällöin luontevaa. Tärkeää on, että samoja osa-alueita korostetaan ja itsearviointeja harjoitellaan myös opetuksen aikana. Tätä ajatellen ajokokeen kehittämishankkeen rinnalla tehdäänkin samanaikaisesti uuden opetussuunnitelman ja pedagogisten ohjeiden kehittämistä toisena hankkeena professori Esko Keskinen johdolla Turun yliopistossa.

Kokeillut ajo-kokeen arvioiden osa-alueet määritelmiseen ovat seuraavat:

1. Ajoneuvon käsittely. Oman ajoneuvon hallinta siten, että hallintalaitteiden käyttö on hioutunutta, ajoneuvon liike sulavaa ja taloudellista ja että ajoneuvon liikesuunta ja nopeus ovat koko ajan kuljettajan hallinnassa.
2. Moottoriliikenteen huomioon ottaminen. Vuorovaikutuksen hallinta muun moottoriajoneuvoliikenteen kanssa siten, että kokelas noudattaa liikenteen ohjausta, pitää riittävät etäisyydet sekä toimii joustavasti ja huomaavaisesti muuta moottoriliikennettä kohtaan.
3. Kevyen liikenteen huomioon ottaminen. Vuorovaikutuksen hallinta kevyen liikenteen kanssa siten, että kokelas noudattaa liikenteen ohjausta sekä osoittaa tarkkaavuutta ja huomaavaisuutta jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja muita kevyen liikenteen osallisia kohtaan.
4. Ennakoivuus. Liikennetapahtumien havaitseminen ja vaaratilanteiden tunnistaminen sekä tilanteisiin reagoiminen ajoissa siten, ettei yllätyksiä ja hätäisten toimenpiteiden tarvetta tule muiden toiminnasta itselle eikä omasta toiminnasta muille, jolloin ajo myös tuntuu turvalliselta.
5. Oman tilan hallinta. Kokelas keskittyy ajotehtävään siten, että toiminta on harkitsevaa, itsenäistä ja rauhallisen päättäväistä lähdössä ja ajon aikana vaativimmissakin liikennetilanteissa ja ajotehtävissä.

Määrittelyt kuvaavat kunkin arviointikohteen ihannetta. Tämän ihanteen tasoinen osaaminen ja toiminta sopisivat malliksi kenelle tahansa autoilijalle. Kokelaan suoritus voi jäädä tästä ihanteesta merkittävästikin, mutta olla silti hyväksyttävissä. Arviointias-teikko on määritelty seuraavasti:

- 5 = Kiitettävä, malliksi sopiva arvioitavan osa-alueen toiminta
- 4 = Hyvä, keskitasoa parempi arvioitavan osa-alueen toiminta
- 3 = Tyydyttävä, kestitasoinen arvioitavan osa-alueen toiminta
- 2 = Välttävä, keskitasoa hieman heikompi osa-alueen toiminta
- 1 = Heikko, selvästi puutteellinen osa-alueen toiminta

Kokelaita ohjeistetaan seuraavilla lyhennetyillä määrittelyillä ja ankkuroimattomalla asteikolla:

"Pyri arvioimaan omaa osaamistasi siten, että vahvuutesi ja mahdolliset heikkoutesi erottuvat arvioissa. Ajokokeen vastaanottaja arvioi samojen osa-alueiden osaamistasi kokeen jälkeen ja molempien arvioita käytetään pohdittaessa ajotaitosi kehittämistarpeita. Arvioi ajotaitosi osa-alueita kutakin erikseen lomakkeella annetulla asteikolla seuraavasti: 1 = heikko, 2 = välttävä, 3 = tyydyttävä, 4 = hyvä, 5 = kiitettävä

Arvioitavat osa-alueet ovat:

Ajoneuvon käsittely.

Kuinka hioutunutta, taloudellista ja tarkkaa on auton hallintalaitteiden käyttö erilaisissa liikennetilanteissa ja käsittelytehtävissä?

Moottoriliikenteen huomioon ottaminen.

Kuinka hyvin hallitset liikennetilanteet muiden ajoneuvojen kanssa, noudattaen liikennesääntöjä ja huomaavaisuutta muita moottoriajoneuvoilla liikkuvia kohtaan?

Kevyen liikenteen huomioon ottaminen.

Kuinka hyvin hallitset liikennetilanteet jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden kanssa, noudattaen liikennesääntöjä ja huomaavaisuutta kevyen liikenteen osallisia kohtaan?

Ennakoivuus.

Kuinka hyvin osaat tarkkailla liikennettä ja varautua edessä oleviin tapahtumiin siten, että välttyt yllätyksiltä ja vaaratilanteilta?

Oman tilan hallinta.

Kuinka keskittyneesti, harkitsevasti ja rauhallisen päättäväisesti osaat toimia hankalis-sakin liikennetilanteissa ja ajotehtävissä?"

SAMMANFATTNING

Under körprovet för förarexamen bedöms prestationen flerdimensionellt. Eleven gör själv en egen bedömning före körprestationen och examensmottagaren efter körningen. Målsättningen är att ge respons på prestationen, som visar aspirantens styrkor och svagheter, samt att inrikta aspirantens självutvärdering. Bedömningarna ger samtidigt utbildaren respons för vidare utveckling av undervisningen.

För närvarande bedöms sju delområden och dessutom bedöms överensstämmelsen mellan aspirantens och examensmottagarens bedömningar. Materialet i en tidigare undersökning visade att den mångdimensionella faktorn i bedömningarna delvis blir nominell och att samtliga bedömningar inriktas på endast två delområden i prestationen, fordonets manövrering och hanteringen av trafiksituationer. Dessutom framkom att bedömningarna inte hade något påtagligt samband med en nybliven förares förmåga att klara sig i trafiken under det första årets körning. Stora variationer förekommer även i användningen av bedömningsskalan mellan olika användare eftersom skalan inte är förankrad i någon normprestation.

Denna rapport beskriver ett utvecklingsprojekt vars syfte är att förbättra bedömningssystemet. En enkät till examensmottagarna bildade underlag för reformen. Enkätens resultat presenteras i detalj. Förtrogheten med det nuvarande bedömningssystemet kan ses i resultatet, men här framförs även förslag till utvecklingsåtgärder. De delområden som bedöms kunde vara färre till antalet och innehållet i samtliga delområden borde vara tydligt.

Enkätens resultat utvärderades sedan vid ett expertseminarium i vilket, förutom utredarna, representanter för berörda myndigheter, förarutbildningen och examensmottagarna deltog. Seminariet avslutades med val av fem delområden för test. Bedömningsegenskaperna förbättras ytterligare genom att precisera definitionerna och visa de karaktäristiska dragen i körprestationen för varje delområde. Användningen av bedömningsskalan gjordes enhetlig så att den genomsnittliga nivån enligt examensmottagarens erfarenhet motsvarar bedömningsskalans medelklass och de övriga klasserna i skalan beskriver avvikelserna från medelnivån.

I följande steg gjordes ett pilottest av systemet som hade modifierats enligt de aspekter som framkom vid seminariet. Tre examensmottagare med olika erfarenhetsbakgrund på tre olika orter testade det nya systemet på fyra aspiranter vardera. I testet deltog alltså sammanlagt 12 aspiranter, sex kvinnor och sex män. Efter testet gjordes en bred intervju av examensmottagarna om bedömningssystemets funktionalitet och ändamålsenlighet.

Pilottestets begränsade siffermässiga material gav en positiv bild av metoden och visade tecken på intressanta differenser mellan de kvinnliga och de manliga aspiranterna samt på differenserna mellan självutvärderingarna och examensmottagarens värderingar för de som godkändes och de som underkändes i körprovet. Intervjuresultaten bekräftade och klarlade det resultat som siffermaterialet gav. Bedömningsskalans användning ska med vägledning av systemet inriktas så att man även vågar använda den lägsta och den högsta klassen.

När resultaten från pilottestet erhållits behandlades det nya systemet vid ett andra expertseminarium. Systemet konstaterades vara funktionellt när det tillämpades så att de beskrivna totalbedömningarna utförs oberoende av om körprovet godkänns eller underkänns. Användningen av den totala bedömningsskalan känns då naturlig. Viktigt är att samma delområden betonas och att självbedömningar utövas även under undervisningen. Med tanke på detta utarbetas en ny läroplan och utvecklas de pedagogiska anvisningarna parallellt med projektet för körprovets utveckling i ett separat projekt under ledning av professor Esko Keskinen vid Åbo universitet.

Testerna av bedömningarna av körprovets delområden inklusive definitioner är följande:

1. Fordonets hantering. Hanteringen av det egna fordonet så att användningen av manöverreglagen är finslipad, fordonets rörelse smidig och ekonomisk samt att fordonets rörelseriktning och hastighet hela tiden är under förarens kontroll.
2. Beaktande av motortrafiken. Interaktionen med den övriga motorfordonstrafiken så att aspiranten följer trafikánvisningarna, håller tillräckligt avstånd samt agerar flexibelt och visar hänsyn till den övriga motortrafiken.
3. Hänsyn till lätt trafik. Interaktionen med den lätta trafiken så att aspiranten iakttar trafikánvisningarna samt visar uppmärksamhet och artighet mot fotgängare, cyklister och andra parter i den lätta trafiken.
4. Förutseende. Varseblivning av trafikhändelser och identifiering av farliga situationer samt reaktion på situationer i tid så att överraskningar och behovet av förhastade åtgärder inte uppkommer på grund av andra trafikanters beteende eller eget agerande, då körningen även känns trygg.
5. Hantering av det egna läget. Aspiranten koncentrerar sig på köruppgiften så att agerandet vid starten och under körningen är övertänkt, självständigt och lugnt beslutsamt även i de mest krävande trafiksituationerna och köruppgifterna.

Definitionerna beskriver idealet för respektive bedömningspunkt. Kunskaper och agerande på en nivå enligt detta ideal kunde vara modell för vilken bilförare som helst. Även om aspirantens prestation är på betydligt lägre nivå än denna kan den vara godkänd. Bedömningsskalan är definierad på följande sätt:

- 5 = Berömlig, föredömligt agerande inom det bedömda delområdet
- 4 = God, agerandet bättre än genomsnittet inom det bedömda delområdet
- 3 = Nöjaktig, medelmåttigt agerande inom det bedömda delområdet
- 2 = Försvärlig, agerandet något under genomsnittet inom det bedömda delområdet
- 1 = Svag, klart bristfälligt agerande inom det bedömda delområdet

Aspiranterna får anvisningar med följande förkortade definitioner och oförankrade skala: "Försök bedöma din egen färdighet så att styrkorna och eventuella svagheter kan ses i bedömningarna. Mottagaren av körprovet bedömer dina färdigheter inom samma delområden efter provet och de båda bedömningarna används för att överväga behoven av att utveckla din körskicklighet. Bedöm varje delområde av din körskicklighet separat med den skala som anges på blanketten enligt följande: 1 = svag, 2 = försvärlig, 3 = nöjaktig, 4 = god, 5 = berömlig

De delområden som bedöms är:

Fordonets hantering.

Hur finslipad, ekonomisk och exakt är användningen av bilens manöverreglage i olika trafiksituationer och hanteringsuppgifter?

Beaktande av motortrafiken.

Hur väl behärskar du trafiksituationerna som innehåller andra fordon med beaktande av trafikreglerna och med visad hänsyn till andra trafikanter i motorfordon?

Hänsyn till lätt trafik.

Hur väl behärskar du trafiksituationer som innehåller fotgängare, cyklister och mopedförare med beaktande av trafikreglerna och med visad hänsyn för den lätta trafikens parter?

Förutseende.

Vilken förmåga har du att observera trafiken och bereda dig på händelser som inträffar framför dig så att du undviker överraskningar och farliga situationer?

Hantering av det egna läget.

Hur koncentrerat, övervägt och lugnt beslutsamt kan du agera vid svåra trafiksituationer och köruppgifter?"

ABSTRACT

Part of the driving examination, the driving test entails a multi-dimensional evaluation of the candidate's performance. The candidate expresses his/her personal assessment before the driving test, and the examiner evaluates the performance after the test. The aim is to provide feedback that indicates the candidate's strengths and weaknesses and steers his/her self-assessment. The evaluations are also useful for the instructor in the development of driver education.

At present, seven areas of driving performance are evaluated and, in addition, the similarity between the candidate's and examiner's assessments is compared. An earlier study of the accumulated material showed that the multi-dimensionality of the evaluations is not entirely realised, because all evaluations are based on two areas of driving: vehicle handling and control of traffic situations. It was also discovered that the evaluation has no significant connection to the new driver's coping in traffic during the first year of driving. Furthermore, there is great variation in the use of the evaluation scale, because the scale is not anchored to a certain normative level.

This report describes the development project aiming at improving the evaluation system. A survey preparing for the evaluation reform was conducted among examiners. The survey results are outlined in detail. While the results indicate a high level of habituation with the current evaluation system, development suggestions were also presented. There should be fewer areas of performance to evaluate and all of them should be clearly defined.

The survey results were then addressed in an expert seminar involving the researchers and representatives of the involved public administration bodies, driving education providers and examiners. As the outcome of the seminar, five areas were selected for a trial in which their suitability for evaluation is further enhanced through more precise definitions and appointing certain characteristics of driving performance as elements of each area to be evaluated. In order to ensure more consistent use, the evaluation scale was so that the middle range of the scale corresponds to the average level as experienced by the examiner and the other ranges are described in terms of deviation from the average level.

The system, adjusted to the outcomes of the seminar, was then taken into pilot use by three examiners from different towns and with different background experience applied the new system to the evaluation of four candidates; i.e. the trial comprised a total of 12 candidates, six women and six men. After the trial, the examiners were thoroughly interviewed on the functionality and suitability of the evaluation method.

The pilot trial, albeit with a small numerical material, gave a positive impression on the method and suggested interesting differences between female and male candidates, both in terms of differences between the candidates' self-assessment and the examiner's evaluation, and in the rate of passed and failed performances. The interview responses confirmed and clarified the results gained from the numerical material. When instructing examiners in the use of the system, they should be encouraged to also use the highest and lowest range of the scale.

After the pilot trial, the new system was addressed in another expert seminar. The system was found to be functional when applied in such a manner that the described overall evaluations are independent of passing or failing the driving test. This supports the use of the entire evaluation scale. It is important to underline the same areas and practice self-assessment already during instruction. This aspect is being addressed in another simultaneous project, the development of the new curriculum and pedagogical instructions led by Professor Esko Keskinen in the University of Turku.

The tested areas of driving performance evaluation and their definitions are as follows:

6. Control of the vehicle. Control of the driven vehicle featuring fluent use of vehicle controls, smooth and economic movement of the vehicle and uninterrupted control over the direction and speed of the vehicle.
7. Paying attention to vehicle traffic. Interaction with other vehicles in traffic featuring compliance with traffic control, sufficient safety distances and flexibility and consideration towards other vehicles.
8. Showing consideration to cyclists and pedestrians. Interaction with cyclists and pedestrians featuring compliance with traffic control and attention and consideration towards pedestrians, cyclists and other forms of light traffic.
9. Anticipatory driving. Observing events of traffic and recognising dangerous situations, responding to situations soon enough so that there are no surprises and no need to take sudden actions, neither by others, due to the candidate's driving, or by the candidate, due to others, which makes driving feel safe.
10. Managing one's own condition. The candidate concentrates on driving and demonstrates a considerate, independent, calm and decisive attitude when taking off and driving, even in the most demanding situations and tasks.

The definitions describe the ideal performance in each area. Such performance would be exemplary for any driver. The candidate's performance may fall short of this ideal level, maybe even drastically, but nevertheless be acceptable. The evaluation scale is as follows:

5 = Excellent, exemplary performance in the area being assessed

4 = Good, better than average performance in the area being assessed

3 = Satisfactory, average performance in the area being assessed

2 = Passable, somewhat weaker than average performance in the area being assessed

1 = Weak, clearly insufficient performance in the area being assessed

The following brief definitions and a non-anchored scale are given to the candidates for their self-assessment:

"Try to assess your driving skills so that your strengths and possible weaknesses come up in your assessment. The driving test examiner will assess your performance in the same areas after the test, and the evaluation of development needs in your driving skills will be based on both assessments. Assess each area of your driving skills on the form using the following scale: 1 = weak, 2 = passable, 3 = satisfactory, 4 = good, 5 = excellent.

The areas to assess:

Control of the vehicle.

How fluent, economic and precise is your use of vehicle controls in different traffic situations and handling tasks?

Paying attention to vehicle traffic.

How well do you cope in traffic situations involving other vehicles, comply with traffic rules and demonstrate consideration towards other motor vehicles?

Showing consideration to cyclists and pedestrians.

How well do you cope in traffic situations involving pedestrians, bicycle and moped drivers, comply with traffic rules and demonstrate consideration towards light traffic?

Anticipatory driving.

How well can you observe traffic and anticipate events in order to avoid surprises and dangerous situations?

Managing your own condition.

How concentrated, considerate, calm and decisive can you be when driving, even in difficult situations and tasks?

1 Johdanto

Ajokoe on kuljettajaopetuksen päätteeksi vaadittava näyttö riittävästä osaamisesta, jotta kokelaalle voidaan antaa lyhytaikainen ajokortti ja itsenäisen harjoittelun mahdollisuus liikenteessä. Ajokokeessa tutkinnon vastaanottaja (tutvo) arvioi monipuolisesti kokelaan ajotaitoa. Arviointeja on ohjeistettu viranomaispäätöksellä (AKEn ohje 9/2006) ja arvioinneilla on rinnakkaisia tavoitteita.

Tärkein arviointitavoite on tuottaa perusta ja perustelut päätökselle ajokokeen hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Tämä tavoite ajokokeessa toteutuu hyvin (Katila ja Keskinen, 2003; Katila ym., 2006).

Päätöksen jatkeeksi tutvo arvioi kokelaan suorituksesta seitsemää eri ominaisuutta. Tavoitteena on tuottaa palaute kokelaalle ajotaidon vahvuuksista ja puutteista. Tällä evästetään kokelasta kehittämään edelleen valmiuksiaan joko ajoharjoittelun jatkamisessa (hylätyn kokeen jälkeen) tai itsenäisenä harjoitteluna ns. välivaiheen alkaessa (hyväksytyn kokeen jälkeen). Palautetta laajentaa ja syventää se, että kokelas on ennen ajokoea tehnyt samat arviot. Tutvo tekee merkinnän myös hänen ja kokelaan arvioiden yhteneväsyydestä, joka muodostaa kahdeksannen arviointiulottuvuuden. Tämän tarkoituksena on ohjata kokelasta osuviin itsearviointiin. Kolmas tavoite ajokokeen arvioinneilla on tuottaa palaute kuljettajaopetuksen suuntaan. Kaikki arviot yhdessä palvelevat tätä tarkoitusta ja siltäkin osin ajokokeen arvioinnit toimivat asianmukaisesti.

Kokelaalle palautteena tuotettu moniulotteinen arviointi ei näytä tilastollisesti tarkasteltuna toimivalta. Arviointien moniulotteisuus jää näennäiseksi, koska arviot edustavat vain muutamaa ajosuorituksen ominaisuutta eivätkä anna kokelaalle sitä monipuolista palautetta, jota arvioinneilla tavoitellaan. Arvioinnit eivät myöskään ennusta uusien kuljettajien onnettomuuksien tai liikennetrikomusten sattumista ensimmäisen ajovuoden aikana, vaikka arvioinnin kohteena on mm. riskien tunnistaminen ja välttäminen. Arviointijärjestelmä kaipaa tältä osin kehittämistä (Mikkonen 2007).

Ajokokeen vaatimukset konkretisoituvat päätöksissä ja arvioinneissa. Ne ohjaavat koulutusta ja niiden tulisi ohjata myös kokelaan omaehtoista oppimista lyhytaikaisen ajokortin aikana, ns. välikaudella ennen kuljettajaopetuksen toista vaihetta ja pysyvää ajokorttia. Ihanteellista olisi, että ajokokeen arvioinneissa mukana olevat osaamisen ulottuvuudet olisivat käytössä myös opetuksen aikana oppilaan kehittymistä ja valmiuksia arvioitaessa, ja että ne olisivat jo opetusvaiheessa myös oppilaan itsearviointien kohteina. Ajokokeen arviointien kehittämisessä nämä kytkennät voidaan parhaiten ottaa huomioon, jos myös koulutuksen arviointeja ja itsearviointien käyttöä kehitetään rinnakkaisesti.

2 Hankkeen tavoite ja tehtävät

Tämän hankkeen tavoitteena on tuottaa ehdotus uudeksi ajokokeen arviointien järjestelmäksi.

Kehitystyössä on kaksi vaihetta. Ensimmäisessä vaiheessa uudistuksen perusteiksi kerätään ajokokeen vastaanottajien käsityksiä ja näkemyksiä nykyisestä järjestelmästä ja parannusmahdollisuuksista. Aikaisempaa tutkimustulosta (Mikkonen 2007) ja tutkinnon vastaanottajille tehtävän kyselyn tuloksia käytetään sitten uuden järjestelmän laadintaan. Tehtävään kuuluu arvioitavien muuttujien valinta ja määrittely sekä ohjeet arviointien tekemiseen ajokokeen yhteydessä. Ohjeisiin kuuluu sekä yleisohje että muutujakohtaiset arviointiperusteet sekä lomake, joka konkretisoi arvioinneissa käytettävän vastausasteikon ja menettelyn.

Toisessa vaiheessa ehdotus uudeksi järjestelmäksi otetaan pilottikokeiluun, jossa uutta arviointijärjestelmää kokeillaan käytännössä muutamien ajokokeiden yhteydessä. Lopullinen ehdotus hiotaan tämän kokeilun antamien kokemusten ohjaamana. Uuden järjestelmän työstämistä hankkeessa tuetaan kahdella asiantuntijaseminaarilla, joista ensimmäinen järjestetään tutvoille tehdyn kyselykierroksen jälkeen ja toinen pilottikokeilun jälkeen. Ensimmäiseen seminaariin tuotetaan ehdotus siitä, mitä osa-alueita arviointiin tulisi ottaa ja toiseen seminaariin ehdotus lopulliseksi järjestelmäksi. Seminaarien antamaa kritiikkiä ja niiden tarjoamia ideoita hyödynnetään järjestelmän kehittämisessä ja viimeistelyssä.

Samanaikaisesti on käynnissä toinen hanke (Keskinen ym. 2008), joka tähtää laajalaisesti kuljettajaopetuksen ja siihen liittyen oppilaiden itsearviointien kehittämiseen, uuteen opetussuunnitelmaan. Ajokokeen ja koulutuksen rinnakkaisten kehittämishankkeiden avulla pyritään varmistamaan, että ajokokeen arvioinneissa ja koulutuksessa on riittävä sisällöllinen vastaavuus.

3 Kysely tutkinnon vastaanottajille

3.1 Kyselyn järjestelyt ja vastaajat

Kaikille tutkinnon vastaanottajille (n = 254) toimitettiin AKEn postittamana kyselylomake, johon vastaamista oli motivoitu ennalta tutkintoasemille lähetetyllä viestillä. Kyselyyn vastasi määräaikaan mennessä 170 tutkinnon vastaanottajaa ja neljä vastausta tuli vielä sen jälkeen. Vastausprosentiksi saadaan 68, mitä voidaan pitää hyvänä ja aineistoa siten edustavana koko kohdejoukkoon nähden.

Aineiston edustavuutta nostaa edelleen se, että vastausmerkinnät lomakkeille oli tehty huolella ja kokolailla kattavasti siten, että vastaamatta jätettyjä kohtia lomakkeilla oli vain vähän; 0,62 % kaikista vastauksista. Paneutumista vastaamiseen kuvastaa myös merkinnät vapaiden kommenttien riveille. Näitä kommentteja oli 60:llä vastaajalla, kun taas 110 vastaajaa oli merkinnyt vain rastitettavat vastauksensa lomakkeille. Kyselylomake on tämän raportin liitteenä (LIITE 1).

Vastaukset kerättiin anonyymisti eikä vastaajilta pyydetty mitään taustatietoja. Aineistoa ei sen takia voida luokitella esimerkiksi vastaajien koulutuksen, iän, työkokemuksen tai työpaikan mukaan. Sen sijaan on perusteltua olettaa, että vapaita kommentteja kirjoittaneet ovat syventyneet tehtävään muita perusteellisemmin. Tämä ilmenee vastausten kattavuutena siten, että tässä osajoukossa puuttuvia vastauksia oli vain kolme eli 0,26 % kaikista tämän osajoukon vastauksista. Kommentoimatta lomakkeen jättäneillä vastaamattomia kohtia oli 17 eli 0,81 % vastauksista. Kommentteja kirjoittaneiden huolellisuus rastitettaviin tehtäviin vastaamisessa voisi merkitä myös, että vastaukset ovat keskimääräistä harkitumpia. Tulosanalysissä on perusteltua käyttää luokitusperusteen vapaiden kommenttien esiintymistä vastauksissa.

3.2 Kyselyn tulokset

3.2.1 Toimiiko ajokoe näyttötilaisuutena?

Ensimmäinen kysymys koski ajokokeen tarkoituksen toteutumista. Kysymys kuului: "Suomalainen ajokoe on tarkoitettu näyttötilaisuudeksi, jossa kokelas voi osoittaa parasta osaamistaan. Toteutuuko tämä tavoite nykyisessä ajokokeessa?"

Vastausasteikko oli valinta 6-portaiselta numeeriselta asteikolta 0-5. Tässä 0 oli määritelty, ettei tavoite toteudu ollenkaan ja 5 puolestaan, että tavoite toteutuu hyvin. Tulokset vastauksista tähän arviointitehtävään on koottu taulukkoon 1.

Taulukko 1. Keskiarvot (x) ja hajonnat (s) vastauksista kysymykseen "Suomalainen ajokoe on tarkoitettu näyttötilaisuudeksi, jossa kokelas voi osoittaa parasta osaamistaan. Toteutuuko tämä tavoite nykyisessä ajokokeessa?"

Arviointi-tehtävä	Kommenteita vastanneet					Kommentteihin vastanneet					Merkit.	Kaikki yhteensä		
	x	s	min.	max.	n	x	s	min.	max.	n		x	s	n
Toimiiko ajokoe näyttötilaisuutena?	3,83	0,73	1	5	110	3,45	0,93	0	5	60	0,004	3,69	0,82	170

Yli koko joukon ($n = 170$) laskettuna vastausten keskiarvo on 3,69 asteikolla 0-5. Arvo ylittää selvästi keskitason (2,5), ja yltää lähes yläkvartaalin rajaan. Ajokoe täyttää siten perustehtävän varsin hyvin. Toisaalta vastausasteikosta jää hieman yli neljännes arvioiden keskitason yläpuolelle. Huomattava joukko vastaajia on sitä mieltä, että nykyisessä ajokokeessa on vielä parantamisen varaa, jotta se toimisi näyttötötilaisuutena kokelaan parhaasta osaamisesta. Vihjeitä parantamisen keinoiksi tuli sitten avoimina kommentteina. Merkille pantavaa onkin kannanottojen vaihtelu vastaajasta toiseen: koko asteikko on käytössä ja keskihajonta on lähes yksi asteikkoväli.

Ehkä kiinnostavin yksityiskohta taulukossa 1 on, että arviot ovat merkitsevästi ($p = 0,004$) muita alhaisempia osajoukossa, joka oli kommentoinut vastauksiaan (3,45 vs. 3,83). Heidän voi olettaa paneutuneen tehtävään muita huolellisemmin, kuten edellä pääteltiin. Tuonnempana nähdään, että tämä vastaajajoukko ei ole yleisesti muita kriittisempi ja anna kaikesta muita alhaisempia arvioita, vaan vastausten erot pelkistivät muutamaan asiakohtaan. Kannanotto ajokokeen toimivuuteen näyttötötilaisuutena on yksi näistä asioista.

3.2.2 Ajosuorituksen osa-alueiden arvioitavuus

Toisena tehtävänä oli arvioida "Miten vaikeasti tai helposti arvioitavia ovat nykyiset suorituksen osa-alueet?". Vastausasteikko oli edelleen 6-portainen 0-5 siten, että alhaiset luvut edustavat vaikeaa arvioitavuutta ja korkea luvut helppoa arvioitavuutta. Kaikki seitsemän osa-aluetta olivat luettelona allekkain ja vastaaminen oli rastittamista asteikkoruutuihin. Tulokset on koottu taulukkoon 2.

Taulukko 2. Keskiarvot (x) ja hajonnat (s) vastauksista kysymykseen "Miten vaikeasti tai helposti arvioitavia ovat nykyiset suorituksen osa-alueet?"

Arviointi- kohde	Kommenteita vastanneet					Kommentein vastanneet					Merkit t-testi	Kaikki yhteensä		
	x	s	min	max	n	x	s	min	max	n		x	s	n
Ajon. Käsittely	4,25	0,68	2	5	110	4,27	0,71	2	5	60	0,9133	4,26	0,69	170
Liik.tilant.hallinta	3,75	0,72	2	5	110	3,70	0,79	1	5	60	0,6484	3,74	0,74	170
Kev.liik.huomiointi	3,97	0,67	2	5	110	4,03	0,76	2	5	60	0,5915	3,99	0,70	170
Sujuvuus/suunnit.	3,45	0,89	1	5	110	3,22	0,90	1	5	60	0,1141	3,36	0,90	170
Riskien tunn./vält.	3,35	0,92	1	5	110	3,13	0,95	1	5	60	0,1413	3,28	0,94	170
Sosiaaliset taidot	2,95	0,91	1	5	110	2,61	1,10	0	5	59	0,0311	2,83	0,99	169
Taloudell. ajam.	3,28	0,88	1	5	109	3,17	1,06	0	5	60	0,4415	3,24	0,95	169

Ajosuorituksen osa-alueiden arvioitavuudesta molemmat ryhmät, kommentteita vastanneet ja kommentteja antaneet, ovat pääosin samaa mieltä. Helposti arvioitavina pidetään kolmea ensimmäistä aluetta, ajoneuvon käsittelyä, liikennetilanteiden hallintaa ja kevyen liikenteen huomiointia. Vaikeammin arvioitavia ovat ajon sujuvuus/suunnitelmallisuus, riskien tunnistaminen/välttäminen ja taloudellinen ajaminen. Erityisen vaikeaa on sosiaalisten taitojen arviointi. Tämän osa-alueen kohdalla on myös ero vastaajaryhmien välillä siten, että kommentteihin vastanneiden keskiarvo on alhaisempi kuin toisessa ryhmässä.

Keskiarvojen systemaattisen vaihtelun ohella myös vastausten hajonnat vaihtelevat siten, että vaikeimmin arvioitavien osa-alueiden arvioitavuudesta ollaan eniten erimielisiä. Vastaajien väliset näkemyserot näkyvät paitsi keskihajonnan arvoissa myös vasta-

usasteikon alimpien vaihtoehtojen käytössä: rasteja niihin on kertynyt juuri vaikeimmin arvioitavien ulottuvuuksien kohdalla.

3.2.3 Ajosuorituksen osa-alueiden tärkeys

Samat osa-alueet punnittiin myös sen suhteen ”Kuinka tärkeä uudelle kuljettajalle liikenteessä on kukin näistä ominaisuuksista?”. Tällöin asteikon 0 oli merkitty tarkoittamaan ”ei tärkeä” ja toinen ääripää 5 puolestaan ”hyvin tärkeä”. Vastausten jakautumia osoittavat tunnusluvut ovat taulukossa 3.

Taulukko 3. Keskiarvot (x) ja hajonnat (s) vastauksista kysymykseen ”Kuinka tärkeä uudelle kuljettajalla liikenteessä on kukin näistä ominaisuuksista?”

Arviointi-kohde	Kommenteita vastanneet					Kommentein vastanneet					Merkits-t-testi	Kaikki yhteensä		
	x	s	min	max	n	x	s	min	max	n		x	s	n
Ajon. Käsittely	4,12	0,76	2	5	110	3,98	0,89	1	5	60	0,3016	4,07	0,81	170
Liik.tilant.hallinta	4,47	0,59	3	5	110	4,37	0,74	1	5	60	0,3052	4,44	0,64	170
Kev.liik.huomiointi	4,53	0,62	2	5	110	4,52	0,75	1	5	60	0,9210	4,52	0,66	170
Sujuvuus/suunnit.	3,39	0,69	2	5	109	3,18	0,87	1	5	60	0,0867	3,32	0,77	169
Riskien tunn./vält.	4,37	0,60	3	5	110	4,47	0,79	1	5	60	0,3874	4,41	0,67	170
Sosiaaliset taidot	3,75	0,75	2	5	110	3,55	0,98	1	5	60	0,1476	3,68	0,84	170
Taloudell. ajam.	2,82	0,91	1	5	110	2,63	1,18	0	5	60	0,2570	2,75	1,01	170

Ajosuorituksen osa-alueiden tärkeyttä arvioitaessa ei esiinny merkitseviä eroja kahden vastaajaryhmän välillä. Erot ovat sen sijaan selviä osa-alueiden välillä. Tärkeinä pidetään ajoneuvon käsittelyä, liikennetilanteiden hallintaa, kevyen liikenteen huomiointia ja riskien tunnistamista/välttämistä. Kolme muuta saavat selvästi alempia keskiarvoja ja – ehkä yllättävästi – kaikkein vähiten tärkeänä pidetään taloudellista ajamista. Yleishavaintona voidaan panna merille, että osa-alueiden tärkeyttä punnittaessa annetaan korkeampia lukuja kuin edellä arvioitavuutta punnittaessa. Vain taloudellista ajamista arvioidaan toisin; se on tutvojen mielestä kyllä arvioitavissa, mutta ei ole kovin tärkeä uudelle kuljettajalle liikenteessä.

Näissäkin vastauksissa esiintyy tendenssiä siihen, että alhaisimpia keskiarvoja saaneiden muuttujien kohdalla hajonnat vastaajajoukoissa ovat suurimmillaan.

3.2.4 Kokelaan ja tutvon arviointien yhteneväisyys

Viimeisenä arviointitehtävänä kysyttiin ”Kuinka tärkeä on merkintä kokelaan ja tutvon arvioiden yhteneväisyydestä?”. Tällä merkinnällä on ollut tarkoitus alleviivata kokelaan itsearvioiden merkittävyyttä ja toimia palautekeskustelun kohdentajana osoittamalla, missä asioissa itsearviot ovat epärealistisia. Tutvojen käsitykset tämän merkinnän tärkeydestä näkyvät taulukosta 4.

Taulukko 4. Keskiarvot (x) ja hajonnat (s) vastauksista kysymykseen ”Kuinka tärkeä on merkintä kokelaan ja tutvon arvioiden yhteneväisyydestä?”

Arviointi-kohde	Kommenteita vastanneet					Kommentein vastanneet					Merkits.t-testi	Kaikki yhteensä		
	x	s	min	max	n	x	s	min	max	n		x	s	n
Yhteneväisyys-arvion tärkeys	2,27	1,13	0	5	105	1,98	1,38	0	5	58	0,1585	2,17	1,23	163

Kaikista muista vastauksista poiketen tutvojen kannanotot yhteneväisyysmerkinnän tärkeyteen ovat käytetyllä asteikolla alle puolivälin. Hajontaa vastaajajoukossa on laadasta laitaan, mutta keskiarvo jää selvästi kaikkia muita arviointeja alhaisemmaksi. Valtaosalle tutkinnon vastaanottajista yhteneväisyysmerkinnällä on vain vähäinen merkitys. Tämä viittaa myös siihen, että kokelaan ja tutvon merkintöjen yhteneväisyyttä ei käytetä hyväksi palautekeskustelussa. Aikaisemmatkin tutkimustulokset näet osoittavat palautteen rajoittumista vain ajokokeessa esiintyneisiin virheisiin eikä arvioiden osoittamiin yleisiin vahvuuksiin ja heikkouksiin (Katila et al., 2006).

3.2.5 Arviointikohteiden edustavin määrä

Suoraan kysymykseen "Nykyisin arvioidaan seitsemää ajosuorituksen ominaisuutta. Kuinka monen ominaisuuden arviointi olisi edustavin ja riittävä kuvaamaan ajosuoritusta? Merkitse lukumäärä:" saatiin taulukon 5 mukaiset tulokset.

Taulukko 5. Keskiarvot (x) ja hajonnat (s) vastauksista kysymykseen "Kuinka monen ominaisuuden arviointi olisi edustavin ja riittävä kuvaamaan ajosuoritusta?"

Kysymys	Kommenteita vastanneet					Kommenttein vastanneet					Merkitse t-testi	Kaikki yhteensä		
	x	s	min	max	n	x	s	min	max	n		x	s	n
Montako arviointikohdetta tarpeen?	5,60	1,27	3	8	105	5,22	1,71	0	10	60	0,1026	5,46	1,45	165

Keskimäärin vastaajat ovat pitäneet hieman yli viiden osa-alueen arviointia edustavana ja riittävänä. Hajontaa on paljon: nollaa ehdottanut vastaaja pitää arviointeja tarpeettomana, kun taas 10 arviointikohdetta ehdottanut katsoo tarpeelliseksi jakaa nykyisiä osa-alueita selkeärajaisemmiksi ja erillisiksi kohteiksi. Vastausten jakautumista on paikallaan katsoa tässä myös frekvenssitaulukkona, joka oli taulukon 6 mukainen.

Taulukko 6. Arvioitavien ominaisuuksien määrää koskevien vastausten frekvenssit

Vastausluokka	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Vastaajamäärä	1	0	0	13	27	50	21	49	2	1	1

Vastauksia tuli yhteensä 165 ja jakauma on kaksihuippuinen. Nykyisen määrän kannalla on 49 vastaajaa, kun taas viiden ominaisuuden arviointia on pitänyt perusteltuna 50 vastaajaa. Kaksihuippuinen jakauma ei anna selvää vihjettä suosituimmasta arvioitavien ominaisuuksien määrästä. Mediaani jää kuitenkin hieman alle viiden. Vähentämistä nykyisestä on esittänyt 112 vastaajaa ja lisäämistä 4 vastaajaa. Vastausten painopiste on siihen suuntaan, että nykyistä määrää voitaisiin vähentää ja arvioinnit antaisivat silti edustavan ja riittävän kuvan ajosuorituksesta.

3.2.6 Millainen vastausasteikko ja ohjeistus?

Parasta tai ainakin suosituinta vastausasteikkoa haettiin tarjoamalla kolme vaihtoehtoa seuraavasti: "Millainen vastausasteikko ajokokeen arviointeihin sopisi parhaiten? Valitse yksi seuraavista": (kyselyssä annetut valintojen määrät on merkitty kunkin vaihtoehdon kohdalle)

- Numeerinen arviointi asteikolla 1-5 heikosta kiitettävään kuten nykyisin 107
- Graafinen merkintä janalle: Heikko _____ Kiitettävä..... 21
- Valinta sanallisista vaihtoehtoista: Heikko, Välttävä, Keskitaso, Hyvä, Kiitettävä 40

Vastaavasti arviointien ohjeistuksesta annettiin seuraavat vaihtoehdot ja saatiin vastausten jakaumaksi seuraavaa: ”Kuinka laajat ohjeet arviointien tekemiseen tarvitaan? Valitse mielestäsi paras seuraavista”:

- Pelkät arvioitavien ominaisuuksien tai osa-alueiden nimet riittävät 36
- Nimet ja lyhyet kuvaukset siitä, miten ominaisuus näkyy ajosuorituksessa 109
- Laajat selostukset ominaisuuksista ja miten niitä pitäisi lukea ajosuorituksesta. 22

Enemmistön preferenssit ovat selviä kummassakin asiassa: vastaamisessa suositaan nykyisen kaltaista numeerista asteikkoa ja ohjeina riittävät osa-alueiden nimet ja lyhyet kuvaukset, jotka osoittavat, miten arvioitava asia näkyy ajosuorituksessa. Vastausten jakaumat ovat edustavia myös siten, että näiden kysymysten kohdalla puuttuvia vastauksia oli vain vähän, edelliseen kysymykseen oli kaksi ja jälkimmäiseen kolme vastaajaa jättänyt vastaamatta.

3.2.7 Vapaiden kommenttien sisältöä

Kyselyn lopuksi vastaajia kannustettiin kirjoittamaan vapaita kommentteja: ”Seuraavilla riveillä on vielä tilaa omille kommentteille ajokokeen arvioinneista. Kaikki kommentit ja ehdotukset vaikkapa uusista arviointikohteista ajokokeessa ovat arvokkaita.” Tilaa kommentteille oli tarjottu kuusi riviä ja kääntöpuolelle voi tietenkin jatkaa tarvittaessa.

Vastaajista 60 oli kirjoittanut kommentteja. Lähes kaikki olivat lyhyitä, yhden tai kahden lauseen kannanottoja. Yksi vastaaja oli kirjoittanut laajemmat perustelut kannanottoilleen erilliselle liitteelle.

Osa kommentteista oli vain selityksiä ja perusteluja rastituksena annetuille yksilöllisille vastauksille. Esimerkiksi, jos vastaaja oli esittänyt, että arvioitavien osa-alueiden edustavin ja riittävä määrä olisi nolla, niin kommenttina saattoi olla, ettei ajokokeessa tarvita ”liirum laarumia”. Valtaosa kommentteista liittyi joko ajokokeen kehittämiseen yleisesti tai arviointien parantamiseen erityisesti. Ne oli luokiteltavissa viiteen ryhmään seuraavasti:

1. Ehdotukset poistettavista tai muutettavista arviointikohteista.
2. Ehdotukset lisäyksistä arviointikohteiksi.
3. Maininnat ajokokeen puutteista ja hankaluuksista
4. Terveiset autokoulujen ja opetuksen suuntaan
5. Terveiset AKEn suuntaan

Ehdotuksia poistettavista arviointikohteista ja niiden saamia kommenttien määriä oli seuraavasti: taloudellinen ajaminen (10), sosiaaliset taidot (9), sujuvuus/suunnitelmallisuus (4). Sen lisäksi kaksi vastaajaa ehdotti kaiken poistamista ja kolme yhdistelyä siten, että jäljelle jäisi 3-4 osa-aluetta. Perusteluina poistamishetöuksissa esiintyi tavallisimmin, ettei näitä osa-alueita voi asiallisesti arvioida lyhyen ja usein vieraassa ympäristössä tapahtuneen ajokierroksen perusteella. Sosiaalisia taitoja oppilaat ei näytä ymmärtävän ollenkaan liikenteeseen liittyviksi, vaan esimerkiksi tutvon mielistelyksi. Yksi perustelu oli, että on turha arvioida kolmea asiaa enempää, koska kokelas ei kuitenkaan muista sitä useampaan annettua palautetta.

Lisäyksiä ehdottaneet eivät yleensä halunneet arviointikohteiden määrän lisäystä, vaan rajausten tarkennuksia. Ehdotettuja osa-alueita olivat: liikennesääntöjen noudattaminen, ajolinjojen pitäminen, väistämisvelvollisuuden osoittaminen, ajoonlähtötarkistukset, kaista-ajo ja kaistan vaihto (erillisinä asioina). Muutamissa kommentteissa haluttiin yhdistää kohteita laajemmiksi: itsenäinen ajaminen, selviytyminen liikenteessä, tuntema osaamisesta, nopeuden sovittaminen, ja vaaralliset puutteet (joista annettaisiin 1-2 ohjetta evästyksiksi). Lisäyksiä ehdotukset olivat kauttaaltaan yksittäisiä mainintoja eikä niissä esiintynyt toistuvuutta samaan tapaan kuin muutamissa vähennysehdotuksissa.

Ajokokeen puutteina toistuivat pari mainintaa: liian lyhyt aika (9), itsearviointit näennäisiä tai jopa pelleilyä (3), ja viisiportainen arviointiasteikko 1-5 ohjaa käyttämään keskimmäistä luokkaa (2). Asteikolla tulisi olla parillinen luokkien määrä. Sen lisäksi moitittiin arviointeja yleisemminkin: "mittarit epäselviä" ja todettiin, ettei vakaviakaan asennevammoja voida ottaa huomioon ajokorttia myönnettäessä. Samaan viittasi toteamus, että kokeessa etsitään vain virheitä ja niiden perusteella suoritus voidaan hylätä, mutta ei punnita selviytymistä liikenteessä, mikä ei ole samaa kuin virheettömyys lyhyen ajokierroksen aikana.

Autokoulujen ja opetuksen suuntaan osoitetut kommentit liittyivät osin palautearviointeihin ja olivat osin yleisempiä: koulut eivät piittaa arvioinneista, seuraavat vain ajokokeen hyväksymistä (3), lomakkeiden esitäyttö on puutteellista (2), kokeeseen tullaan liian heikoin eväin, vain kokeilemaan onnistumista minimiharjoituksin (2). Uutena ideaa tarjottiin sitä, että kokelaalla olisi ajokokeeseen tullessaan opettajan arviot osa-alueiden hallinnasta (3).

AKEn suuntaan oli anonyymeissa vastauksissa helppo osoittaa kaikenlaisia purnaamisen aiheita, joista vain muutamat toistuivat: ohjeet selkeämmiksi (3) ja 101-lomakkeelle tilaa kommentteille/perusteluille. Yksittäisten kommenttien kirjo on melko laaja: entiset ARK:n lomakkeet käyttöön, A-korttiluokan kokeeseen käsittelytehtävän ohjeistus, B- ja C-korttiluokkiin erilliset käsittelykokeet, neuvot hyvin hitaasti ajavien (perustelevat muka turvallisuudella) arvosteluun kokeessa, järjestyksestä valitusten käsittelyyn, kentän palautte säännölliseksi, yhteisen seurantaryhmän perustaminen, tutvoilta vaadittava vähintään sama ajokorttiluokka, jonka tutkintoja vastaanottavat, painotettava tuntumaa todellisesta osaamisesta ajokokeessa, ja siirryttävä perusteltujen päätösten tekemiseen pois paljosta arvioineista.

Avoimet kommentit kokonaisuutena vahvistavat ajokokeen arviointien osalta sitä tulosta, mikä näkyi jo numeerisista vastauksista. Arvioitavien osa-alueiden määrää halutaan supistaa ja määrittelyjä tarkentaa. Ehdotuksissa osa-alueiden vähentämisestä tai poistamisesta oli keskittymistä siten, että ne kohdistuivat muutamiin osa-alueisiin. Lisäämisehdotukset puolestaan olivat kaikki yksittäisiä mainintoja ja tarjosivat lähinnä liikennetilanteiden hallinnan jakamista suppeammiksi arviointikohteiksi .

Rakentavina voidaan pitää ehdotuksia opetuksen suuntaan, että arvioinneille saataisiin nykyistä merkittävämpi asema palautteena. Ja sellaisia ovat myös toivomukset AKEn suuntaan selkeistä ja kattavista ohjeista sekä säädelyistä yhteydenpidosta ongelmien käsittelyssä ja alan kehittämisessä.

4 Vaihtoehdot uudeksi arviointijärjestelmäksi

Ajokokeen arviointien kehittämiseen on käytettävissä lähtökohtina aikaisempi analyysi kertyneistä tilastoaineistoista (Mikkonen 2007) ja edellä esitetyt kyselytulokset. Sen lisäksi on pidettävä tavoitteena, että ajokoea pyritään arvioimaan mahdollisimman monipuolisesti asianmukaisen palautteen saamiseksi sekä kokelaalle että autokouluille. Pelkästään palautetavoitetta ajatellen voidaan perustella kehittämislinjana nykyisten arviointikohteiden säilyttämistä ja muutosta vain siten, että ohjeistusta tarkennetaan ja selkeytetään. Tässä raportissa pyritäänkin ensin hahmottelemaan vaihtoehtoja kehittämiselle ja vasta seminaarikäsittelyn jälkeen arvioimaan niiden lopullista käyttökelpoisuutta. Tavoitteena on kaikissa vaihtoehdoissa päästä nykyistä edustavampaan arviointimenettelyyn siten, että käsitteelliset päällekkäisyydet vähenevät ja ulottuvuuksien arvioitavuus paranee, mutta samalla ne kokonaisuutena kattavat ajotaidon eri osa-alueet ja hierarkkiset tasot niin pitkälle kuin mahdollista.

Arviointikohteiden määrää olisi arvioitavuuden kannalta perusteltua supistaa tuttavasti, jopa niin, että kohteita olisi vain kolme. Palautetavoitteen kannalta kuitenkin useampi ulottuvuus on perusteltua ja jonkinlainen kompromissi voisi olla neljä tai viisi arviointikohdetta. Yhtenä vaihtoehtona järjestelmää on aiheellista rakentaa siten, että arviointikohteita rajataan enintään viiteen.

Vastausasteikkona on perusteltua pitää numeerista skaalaa, mutta luokkien määrää kannattaa harkita. Viisiluokkaiseen asteikkoon 1-5 on totuttu ja se sopii tilanteisiin, joissa on suuri normaalisuoritusten määrä ja vain poikkeamat on erotettava keskitasoa alemmilla tai korkeammilla arvioilla. Ajokokeen suoritusten voi perustellusti katsoa olevan juuri tällaisia, joten suuri kolmosten määrä annetuissa arvioissa on aiheellinen. Vain jos haluttaisiin ottaa pienetkin erot huomioon ja saada hajontaa arviointeihin, olisi parillinen asteikko aiheellinen. Se voisi olla joko 0-5, 1-4 tai 1-6.

Ohjeet tulee olla lyhyitä ja niiden tulisi sitoa arvioitava osa-alue konkreetteihin tapahtumiin ajosuorituksessa. Arvioitavan osa-alueen nimeäminen on keskeinen osa ohjetta, koska se esiintyy arviointilomakkeilla, kun taas muut ohjeet ovat vain koulutusmateriaalina ja tarvittaessa selailtava muistio.

4.1 Arviointien asema ajokokeessa

Ajokokeen arviointien asemaa on aiheellista selkeyttää. Arviothan tehdään itse ajosuorituksen ja siihen liittyvän hyväksymis/hylkäämispäätöksen jälkeen. Arvioiden tehtävä näyttää jääneen huomattavalle osalle tutvoista epäselväksi. Arviointien tehtävää ja tarkoitusta tulee tutkinnon vastaanottajien valmennuksessa selkeyttää.

- Arvioiden tarkoitus on antaa numeroin ilmaistu perustelu evästyksille, joita kokelaalle annetaan. Hylätyn kokeen jälkeen evästys kohdistuu lisäharjoitteluun ja hyväksytyn kokeen jälkeen uutta kuljettajaa evästetään lyhytaikaisen ajokortin myötä alka-vaan omavastuiseen harjoitteluun.
- Arvioissa kuljettajan valmiuksia punnitaan ajosuorituksen antaman kokonaisvaikutelman ja tutvon yleisen asiantuntemuksen pohjalta. Kokelaan vahvuuksia ja heikkouksia osoittamalla kannustetaan ja suunnataan kehittymistä jatkossa. Vertaamalla-

la tutkinnon vastaanottajan arvioita kokelaan omiin arvioihin ohjataan kokelasta osuvaan itsearviointiin.

- Tutvo punnitsee kutakin arvioitavaa ominaisuutta erikseen, jotta arvioista muodostuva kokonaiskuva osoittaisi arvioitavan kuljettajan ajotaidon vahvuudet ja puutteet.
- Kokelaan itsearviointeja rinnastetaan tutvon arvioihin evästyskeskustelussa, mutta erillistä numeerista yhteneväisyysmerkintää ei tehdä. Yhteneväisyyden merkityksen selvittämistä varten sekä kokelaan että tutvon arviot rekisteröidään tietokantaan ja yhteneväisyys määritellään tarvittaessa, esimerkiksi tutkimustarkoituksiin, numeerisesta aineistosta.

Käsitteiden ja tehtävän selkeyttämisen myötä ajokokeen arvioista tulee väline kokelaan evästämisessä lisäajotunteihin tai itsenäiseen harjoitteluun ja siinä tarvittavaan itse-tarkkailuun ja osuviin itsearviointeihin.

4.2 Arvioitavat osa-alueet

Pidettäessä lähtökohtina sitä, että arvioitavat osa-alueet ovat käsitteellisesti toisistaan eroavia ja siten itsenäisinä arvioitavissa sekä kyselyn antamia vinkkejä osa-alueiden arvioitavuudesta ja tärkeydestä, ja toiveita arviointikohteiden vähentämisestä voisivat arvioitavat ulottuvuudet rajoittua seuraaviin viiteen:

1. Ajoneuvon käsittely. Oman ajoneuvon hallinta siten, että hallintalaitteiden käyttö on hioutunutta, ajoneuvon liike sulavaa ja taloudellista sekä ohjaus tarkkaa ja turvallista.
2. Liikennetilanteiden hallinta. Vuorovaikutuksen hallinta muun ajoneuvoliikenteen kanssa siten, että kokelas noudattaa liikenteen ohjausta sekä toimii joustavasti ja huomaavaisesti muuta ajoneuvoliikennettä kohtaan.
3. Kevyen liikenteen huomiointi. Vuorovaikutuksen hallinta kevyen liikenteen kanssa siten, että kokelas noudattaa liikenteen ohjausta ja osoittaa huolellisuutta ja huomaavaisuutta jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kohtaan.
4. Ennakoivuus. Ajon eteneminen hallitusti tilanteesta toiseen siten, että kuljettaja ennakoi tapahtumien kulun ja toimii ennakoitavasti, jolloin ajaminen on turvallisen tuntuista ja samalla taloudellista.
5. Oman mielentilan hallinta. Huolellinen, harkitseva ja rauhallisen päättäväinen toiminta lähdössä ja ajon aikana vaativimmissakin ajotehtävissä ja liikennetilanteissa.

Jos taas lähtökohdaksi otetaan nykyisten osa-alueiden säilyttäminen nimikkeinä ja niiden määrittelyn tarkentaminen siten, että alueet erottuvat toisistaan sekä samalla kattavat liikenteessä selviytymisen edellytykset mahdollisimman hyvin, päädytään seuraaviin arviointikohteisiin:

1. Ajoneuvon käsittely. Ajoneuvon hallinta itsenäisesti monipuolisissa liikennetilanteissa ja tehtävissä ajoon lähtövalmisteluista ja liikkeelle lähdöstä aina lopetusparkkeeraukseen saakka.

2. Liikennetilanteiden hallinta. Oikeaan havainnointiin, liikennesääntöjen noudattamiseen ja muiden tienkäyttäjien aktiiviseen huomioimiseen perustuva itsenäinen ja ennakoiva ajaminen monipuolisissa liikennetilanteissa.
3. Kevyen liikenteen huomiointi. Jalankulkijain ja pyöräilijöiden havaitseminen ja ennakoiva huomioon ottaminen riittäväillä turvaväleillä ja vuorovaikutuksen hallinnalla.
4. Sujuvuus/suunnitelmallisuus. Opasteiden noudattaminen itsenäisesti, ajovuorojen ja merkinantojen sekä ajolinjojen hallinta. Reitin suunnittelu ja hallinta, jos siihen on mahdollisuus.
5. Riskien tunnistaminen/välttäminen. Ajoneuvoon, liikenneympäristöön ja – tapahtumiin liittyvien riskitekijäin huomaaminen ja ennakoiva välttäminen siten, että riskit eivät toteudu vaaratilanteina.
6. Sosiaaliset taidot. Huomaavainen suhtautuminen toisiin tienkäyttäjiin, toiminta muille ennakoitavalla tavalla ja hallittu tunteiden osoittaminen.
7. Taloudellinen ajaminen. Ajoneuvon käsittelyssä sekä liikennetilanteiden ja ajoreitin hallinnassa ilmenevä polttoainetta, ympäristöä ja ajoneuvoa säästävä ajotapa.

Vaihtoehtojen vertailuun voidaan käyttää GDE (Goals for Driver Education) matriisia (Keskinen 1998). Siinä kuljettajan valmiuksia luokitellaan neljän tason (elämän hallinta, matkan hallinta, tilanteiden hallinta ja ajoneuvon hallinta) ja kolmen aspektin (tiedot ja taidot, riskitekijät, itsearviointi) muodostamassa matriisissa. Useammassakin yhteydessä on osoitettu, että nykyisen ajokokeen arviointikohteet sijoittuvat kahdelle alimmalle tasolle (liikennetilanteiden ja ajoneuvon hallinta) ja näillä tasoilla ne kattavat kaikki kolme aspektia (Katila et al. 2006, Mynttinen et al. 2008). Alkuperäisiä osa-alueiden määritelmiä on yllä kuitenkin hieman laajennettu, jolloin ”sosiaaliset taidot” leikkaa jopa ylintä elämän hallinnan tasoa ja ”sujuvuus/suunnitelmallisuus” parhaimmillaan voi ulottua matkan hallinnan tasolle.

Kaksi alinta tasoa tulevat hyvin katetuiksi myös yllä esitetyn viiden osa-alueen arvioissa. Niissä kuitenkin ”ennakointi” kurottaa myös matkan hallinnan tasolle ja ”oman mielentilan hallinta” jopa ylimmälle elämän hallinnan tasolle. Tässä vertailussa arviointikohteiden vähentäminen ja samanaikainen laajentaminen näyttää tuottavan kokolailla yhtä hyvän sisällöllisen edustavuuden kuin perinteiseen seitsemään osa-alueeseen jaettu arviointimalli.

Toinen mahdollisuus vertailuun on rinnastaa kahta osa-alueiden listaa kuljettajaopetuksen tavoiteulottuvuuksiin, joita ovat turvallisuus, taloudellisuus ja sosiaalisuus. Tällöin saadaan edellä olevien arviointikohteiden numeroinnin perusteella seuraava asetelma:

Kuljettajaopetuksen tavoiteluokka ja jaottelu	Viiden kohdan lista	Perinteinen lista
Turvallisuus		
- Omien vahinkojen välttäminen	1, 2, 3, 4	1, 2, 3, 5
- Toisten turvallisuuden edistäminen	2, 3, 4	2, 3, 5
Taloudellisuus		
- Ajoneuvon käsittelyn taloudellisuus	1	1, 7
- Matkan etenemisen taloudellisuus	2, 3, 4, 5	2, 3, 4, 7
Sosiaalisuus		
- Huomaavaisuus muita tienkäyttäjiä kohtaan	2, 3, 5	2, 3, 6
- Toiminnan ennakoitavuus	2, 4	2, 3, 4, 6
- Haitallisten tunteiden hallinta	5	6

Tälläkin tavalla tarkasteltuna kummankin listan avulla voidaan kattaa kaikki tavoiteluokat, vaikka niitä lohkotaan vielä alaluokkiin. Valintaa listojen välillä on vaikea perustella niiden sisällöllisen edustavuuden ja kattavuuden perusteella. Sen takia on hankittava käyttökokemuksia myös uudesta viiden kohdan arviointijärjestelystä ja arvioitava sen toimivuutta kentällä. Aikaisemmasta seitsemän kohdan menetelmästähän on runsaasti kokemuksia, sen edut ja ongelmat tunnetaan kokolailla hyvin. Suppea kokeilu riittää sen osoittamiseen, ettei uuteen järjestelyyn sisälly suuria käytännön hankaluuksia ja että kehittämishanketta voidaan jatkaa.

5 Pilottikokeilu

Hankesuunnitelman mukaisesti vaihtoehtoja käsiteltiin asiantuntijaseminaarissa, jossa olivat mukana sekä Ajoneuvohallintokeskuksen, Helsingin yliopiston, Liikenneministeriön, Liikenneturvan että Suomen Autokoululiiton edustajat Turun yliopiston ja Valmixa Oy:n edustajien ohella.

Keskustelun ja arviointien perusteella päädyttiin siihen, että edellä esitetyistä vaihtoehtoista viiden osa-alueen mukaanotto riittää kattamaan opetusohjelman pääsisällöt. Samalla mukaan otettavien kohteiden arvioitavuus paranee. Joitakin tarkennuksia ehdotettiin ulottuvuuksien ”ennakoivuus” ja ”oman tilan hallinta” määrittelyyn ja niitä on otettu huomioon alempana esitettävissä ulottuvuuksien kuvauksissa. Rajausta on tarkennettu myös kohteiden ”liikennetilanteiden hallinta” ja ”kevyen liikenteen huomiointi”. Niistä saadaan kaksi selvästi erillistä osa-aluetta, kun liikennetilanteiden hallinta rajataan vuorovaikutukseen ajoneuvoliikenteen kanssa, jolloin sen ulkopuolelle jää erilliseksi kohteeksi toisenlaisten normien sääntelemä vuorovaikutus kevyen liikenteen kanssa.

Kokelaan itsearviointien säilyttämistä pidettiin tärkeänä samoin kuin tutkinnon vastaanottajan palautetta niiden edustavuudesta. Saatuaan kokelaan itsearviot tutvo voi sitten antaa arviointien yhtenäisyyden perusteella palautetta itsearviointien osuvuudesta. Kyse ei siis ole yhtenäisyyden arvioinnista sinänsä, vaan yhtenäisyyden perusteella annettavasta palautteesta osana palautekeskustelua.

Pilottikokeiluun osallistuvilla tutkinnon vastaanottajilla järjestetään perehdyttämistilaisuus uuteen järjestelmään, sen lähtökohtiin ja perusteisiin. Tätä kautta hankkeessa tuotetaan samalla opastusmateriaali ja toimintamalli mahdollista laajempaa järjestelmän käyttöönottoa varten. Pilottikokeilussa tulee suppeassa muodossa testatuksi myös perehdyttämisen toimivuus.

5.1 Arvioitavien osa-alueiden määrittelyjen tarkennus

Viiden osa-alueen määrittelyt kuvaavat tiivistetysti, mitä niillä tarkoitetaan. Erikseen tehdään sitten vielä osa-alueiden määrittelyn sitominen ajotapahtumiin liikenteessä. Määrittely on siten hieman yleisempi käsitesisällön kuvaus ja ajotapahtumiin sitomisella käsitteille koetetaan saada konkreettista sisältöä tutkintoajon kaltaisessa, lyhyessä ajotapahtumassa.

Tarkistuksia on tehtävä sekä osa-alueiden nimiin että määrittelyihin, jotta edellä viitatus evästyksiset tulisivat huomioon otetuiksi. Listasta muodostuu siten seuraava:

1. Ajoneuvon käsittely. Oman ajoneuvon hallinta siten, että hallintalaitteiden käyttö on hioutunutta, ajoneuvon liike sulavaa ja taloudellista ja että ajoneuvon liikesuunta ja nopeus ovat koko ajan kuljettajan hallinnassa.
2. Moottoriliikenteen huomioon ottaminen. Vuorovaikutuksen hallinta muun moottoriajoneuvoliikenteen kanssa siten, että kokelas noudattaa liikenteen ohjausta,

pitää riittävät etäisyydet sekä toimii joustavasti ja huomaavaisesti muuta moottoriliikennettä kohtaan.

3. Kevyen liikenteen huomioon ottaminen. Vuorovaikutuksen hallinta kevyen liikenteen kanssa siten, että kokelas noudattaa liikenteen ohjausta sekä osoittaa tarkkaavuutta ja huomaavaisuutta jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja muita kevyen liikenteen osallisia kohtaan.
4. Ennakoivuus. Liikennetapahtumien havaitseminen ja vaaratilanteiden tunnistaminen sekä tilanteisiin reagoiminen ajoissa siten, ettei yllätyksiä ja hätäisten toimenpiteiden tarvetta tule muiden toiminnasta itselle eikä omasta toiminnasta muille, jolloin ajo myös tuntuu turvalliselta.
5. Oman tilan hallinta. Kokelas keskittyy ajotehtävään siten, että toiminta on har-kitsevaa, itsenäistä ja rauhallisen päättäväistä lähdössä ja ajon aikana vaati-vimmissakin liikennetilanteissa ja ajotehtävissä.

Määrittelyt kuvaavat kunkin arviointikohteen ihannetta. Tämän ihanteen tasoinen osaaminen ja toiminta sopisivat malliksi kenelle tahansa autoilijalle. Kokelaan suoritus voi jäädä tästä ihanteesta merkittävästikin, mutta olla silti hyväksyttävissä. Arviointias-teikon käyttöön palataan tuonnempana. Sitä ennen on paikallaan kuvata, miten kukin osa-alue ilmenee konkreettisissa ajotilanteissa ja annetuissa ajotehtävissä.

5.2 Arviointikohteiden tuntomerkkejä ajosuorituksessa

Määritelmät sidotaan ajokokeen tapahtumiin ja kokelaan toimintaan kirjaamalla tunto-merkkejä, joista kutakin osa-aluetta on arvioitava. Samalla nämä tuntomerkit konkreti-soivat määrittelyjä, antavat niille käytännönläheistä sisältöä:

1. Ajoneuvon hallinta

- Lähtövalmistelut asianmukaisia: istuimen, ratin ja peilien asennon tarkastus ja säätö tarvittaessa.
- Turvavyön kiinnitys ja kiristys. Matkustajien turvavyön käytön varmistus.
- Ajovalojen kytkentä tai tarkistus, että lähivalot on kytketty
- Liikkeelle lähtö: vapaan tilan tarkistus katsomalla ja vilkun käyttö.
- Kytkimen ja kaasun käytön oikea yhteensovittaminen ja ajonopeuden hallinta.
- Oikeat vaihteen valinnat ajotilanteeseen ja vaihtamisen sujuvuus ohjauksen häi-riintymättä
- Katseen säilyttäminen liikennetilanteen tarkkailussa hallintalaitteita käytettäessä
- Ajoneuvon suunnan ja auton vaatiman tilan hallinta ilman tarpeetonta ratin pyö-rittelyä.
- Asianmukainen tuuletuksen, lämpötilan säädön ja tuulilasin pyyhinten käyttö tarvittaessa.
- Sujuva selviytyminen mäkilähtö-, peruutus- ja pysäköintitehtävistä

2. Moottoriliikenteen huomioon ottaminen (Kaikkia tilanteita ei aina esiinny)

- Muun ajoneuvoliikenteen seuraamisen katkottomuus; tietää koko ajan, mitä on edessä, sivuilla ja takana.
- Väistämissääntöjen noudattaminen lähdössä, kaistan vaihdoissa ja risteyksissä
- Aiheettomien hidastamisten ja pysähtymisten välttäminen

- Muiden ajoneuvojen merkinantojen oikea tulkinta ja omien merkinantojen asianmukaisuus
- Huomaavaisuus ja joustavuus tasa-arvoisissa väistämistilanteissa
- Takaa tulevan liikenteen huomiointi nopeutta alennettaessa
- Riittävän välimatkan pitäminen muihin ajoneuvoihin kaikissa tilanteissa
- Asianmukaiset merkinannot ja toiminta ohitustilanteissa
- Oikea-aikainen valojen vaihtaminen kohtaamis- ja ohitustilanteissa.

3. Kevyen liikenteen huomiointi

- Jalankulkijain, pyöräilijäin, mopoilijoiden ja muiden kevyen liikenteen osallisten huomaaminen ja aikomusten tarkka havainnointi suojateillä ja risteyksissä, myös käännyttyä ylitettävällä suojatiellä tai pyörätien jatkeella
- Riittävän tilan antaminen jalankulkijoille ja pyöräilijöille kohtaamis- ja ohitustilanteissa
- Väistämisen osoittaminen jalankulkijoille ja pyöräilijöille nopeutta sovittamalla ja pysähtymällä sekä sopivissa tilanteissa käsimerkillä.

4. Ennakoivuus

- Katseen suuntaaminen liikennetapahtumiin niin kauas kuin näkemä antaa mahdollisuuden.
- Nopeuden sovittaminen ennakoivasti risteyksissä ja vastaavissa tilanteissa
- Varautuminen viivytyksettömään lähtöön ajovuoroa odottaessa liittymissä tai valoissa
- Suuntamerkin annot ajoissa ennen liikkeelle lähtöä, kaistanvaihtoa, kääntymistä tai ajoradan reunaan pysäköintiä
- Ryhmittymisellä ja nopeuden sovittamisella ajosuunnan osoittaminen muille
- Varautuminen nopeutta alentaen yllätyksiin tilanteissa, joissa näkyvyys on rajoitettu
- Ennakoiva ajotapa on samalla taloudellista ja turvallisen tuntuista.

5. Oman tilan hallinta

- Yleinen rauhallisuus ja samalla hidastelematon päättäväisyys kaikissa toimenpiteissä
- Huolellisuus ja järjestelmällisyys lähtövalmisteluissa ja parkkeerauksessa ajon päätteeksi
- Katkoton keskittyminen ajosuoritukseen ja liikennetilanteiden hallintaan
- Hermoilematon ja myötätuntoinen suhtautuminen muihin tienkäyttäjiin
- Herkkä vastaanottavuus neuvoille ja ohjeille

5.3 Arviointiasteikko ja järjestelyt

5.3.1 Tutvon tekemät arvioinnit

Arviointiasteikko on viisiportainen, 1-5 kuten aikaisemminkin. Aikaisemmin asteikon käyttöä on ohjeistettu vain kuhunkin luokkaan liittyvällä adjektiivilla, jotka ovat kiitettävä (5), hyvä (4), tyydyttävä (3), välttävä (2) ja heikko (1). Näiden kuvausten subjektiivisuus

johtaa siihen, että asteikon käyttö vaihtelee suuresti arvioijien välillä. Niinpä asteikon käyttöä on paikallaan pyrkiä ankkuroimaan kaikille yhteisiin lähtökohtiin siten, että numeroiden käyttö arvioissa yhtenäistyi. Pilottikokeilussa sovelletaan seuraavia tarkennuksia:

- 5 - Kiitettävä, malliksi sopiva arvioitavan osa-alueen toiminta
- 4 - Hyvä, keskitasoa parempi arvioitavan osa-alueen toiminta
- 3 - Tyydyttävä, kestitasoinen arvioitavan osa-alueen toiminta
- 2 - Välttävä, keskitasoa hieman heikompi osa-alueen toiminta
- 1 - Heikko, selvästi puutteellinen osa-alueen toiminta

Ankkurointiperustana on ”keskitasoinen toiminta”, josta tutvoille on muodostunut käsitys tutkintojen vastaanottajana ja alkuvaiheessa työnopastuksen yhteydessä läpi käytyjen tapausten perusteella. Näin määritellyn asteikon käytössä tulisi olla seurauksena kullakin tutvolla arviointien jakautumat, joiden keskiarvo on noin 3.

Erityisinä lisäohjeina korostetaan kahta asiaa:

- Kukin osa-alue arvioidaan erikseen ja tavoitteena on osoittaa kokelaan suorituksen vahvuudet ja heikkoudet.
- Koko arviointiasteikko 1-5 on käytettävissä kunkin arvioitavan osa-alueen kohdalla.

Kokelas tekee arviot ennen ajosuoritusta, tutvo ajon jälkeen. Itsearvioiden ja tutvon arviointien yhtenevyydestä ei tehdä merkintää, mutta tutvo käyttää arviointien mahdollisia eroja palautekeskustelun lähtökohtana. Kiitettäviä arvioita saavien kokelaiden kohdalla korostetaan palautteena, että ajaminen liikenteessä vaatii enemmän kuin mitä lyhyessä ajokokeessa tarvitaan ja että liikennekokemukset tarjoavat kaikille paljon opittavaa.

Arviot tehdään lomakkeelle, joissa tulee samalla kopio oppilaalle sekä kokelaan että tutvon arvioista. Nämä toimivat samalla palautteena koulutuksen antajalle.

Aivan erikseen tutkinnon vastaanottaja antaa palautetta itsearviointien osuvuudesta ja kannustaa kokelasta jatkossakin tarkkailemaan ajotaitonsa kehittymistä liikennekokemusten perusteella. Itsetuntemus ja jatkuva oppiminen ovat tärkeitä kaikille ajokortin haltijoille.

Vaikka tutvon ja kokelaan arviointien yhtenevyydestä ei tehdä numeerista merkintää, sitä tarkastellaan jälkeinpäin. Arvioiden vastaavuuden numeerista tarkastelua varten molemmat arviot talletetaan ajokoetulokset sisältävään tietokantaan.

5.3.2 Kokelaan itsearviointit

Ajokokeeseen valmistautuvaa kokelasta ohjeistetaan itsearviointeihin seuraavasti:

”Pyri arvioimaan omaa osaamistasi siten, että vahvuutesi ja mahdolliset heikkoutesi erottuvat arvioissa. Ajokokeen vastaanottaja arvioi samojen osa-alueiden osaamistasi kokeen jälkeen ja molempien arvioita käytetään pohdittaessa ajotaitosi kehittämistarpeita.

Arvioi ajotaitosi osa-alueita kutakin erikseen lomakkeella annetulla asteikolla seuraavasti:

1 = heikko, 2 = välttävä, 3 = tyydyttävä, 4 = hyvä, 5 = kiitettävä

Arvioitavat osa-alueet ovat:

Ajoneuvon käsittely.

Kuinka hioutunutta, taloudellista ja tarkkaa on auton hallintalaitteiden käyttö erilaisissa liikennetilanteissa ja käsittelytehtävissä?

Moottoriliikenteen huomioon ottaminen.

Kuinka hyvin hallitset liikennetilanteet muiden ajoneuvojen kanssa, noudattaen liikennesääntöjä ja huomaavaisuutta muita moottoriajoneuvoilla liikkuvia kohtaan?

Kevyen liikenteen huomioon ottaminen.

Kuinka hyvin hallitset liikennetilanteet jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden kanssa, noudattaen liikennesääntöjä ja huomaavaisuutta kevyen liikenteen osallisia kohtaan?

Ennakoivuus.

Kuinka hyvin osaat tarkkailla liikennettä ja varautua edessä oleviin tapahtumiin siten, että välttyt yllätyksiltä ja vaaratilanteilta?

Oman tilan hallinta.

Kuinka keskittyneesti, harkitsevasti ja rauhallisen päättäväisesti osaat toimia hankalisakin liikennetilanteissa ja ajotehtävissä?"

5.3.3 Pilottikokeilun osanottajat

Kokeiluun osallistui kolmelta tutkintoasemalta (Espoo, Järvenpää, Helsinki) yksi tutkinnon vastaanottaja kultakin. Heistä kahden kaksi oli kokemustaustaltaan liikenneopettaja ja yksi perinteinen tutvo. Liikenneopettajista toinen oli nainen, toinen mies. Tällä tavoin pieneen kokeiluun saatiin mukaan erilaisia tutkintoasemia ja tutkinnon vastaanottajia.

Kukin tutkinnon vastaanottaja käytti edellä kuvattua uutta arviointimenettelyä neljän kokelaan kohdalla ja kussakin neljän ryhmässä oli kaksi naista ja kaksi miestä.

5.4 Kokeilun tulokset

5.4.1 Numeerinen aineisto

Vaikka pienimuotoisena pilottina toteutettu kokeilu tuottaa vain suppean numeerisen aineiston, se kannattaa ottaa tarkasteluun. Tilastolliseen käsittelyyn aineisto ei sovellu, mutta se auttaa järjestelyn toimivuuden arviointia toisin: suppeassakaan aineistossa ei tulisi olla mahdottomia tai ristiriitaisia piirteitä. Suppeakin numeerinen aineisto voi antaa myös vihjeitä menettelyn hiomiseen. Taulukkoon 7 on koottu joukko aineiston osoittamia tunnuslukuja ja aineistoa on myös luokiteltu parin taustamuuttujan, osallistuneiden kokelaiden sukupuolen ja kokeen hyväksymisen/hylkäämisen perusteella.

Taulukko 7. Pilottikokeilun tuottaman aineiston tunnuslukuja. Kokelaiden ja tutvojen arviot muuttujittain sekä kummankin ryhmän arvioiden summat, ja aineiston luokittelu kokelaiden sukupuolen ja kokeen hyväksymisen mukaan.

Ajokokeen kokonaisarviot pilottikokeilussa												
	Kokelaan arviot osa-alueittain ja pistesumma						Tutvon arviot osa-alueittain ja pistesumma					
Ryhmä ja tunn.luku	Ajoneuv. käsittely	Moottori-liikenne	Kevyt Liikenne	Ennakoi-vuus	Oma tila	Arvioiden summa	Ajoneuv. käsittely	Moottori-liikenne	Kevyt Liikenne	Ennakoi-vuus	Oma tila	Arvioiden summa
Kaikki, n	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
x	3,33	3,67	3,67	3,42	3,25	17,33	3,42	3,33	3,33	2,92	3,67	16,67
s	0,49	0,78	0,98	0,51	0,87	2,96	1,08	0,98	0,98	0,79	0,49	2,90
min	3	2	2	3	2	12	2	1	1	2	3	12
max	4	5	5	4	5	23	5	4	5	4	4	21
Naiset, n	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
x	3,00	3,17	3,17	3,17	2,83	15,33	3,00	3,00	3,33	3,00	3,50	15,83
s	0,00	0,75	0,98	0,41	0,75	2,25	0,89	1,26	0,52	0,89	0,55	2,71
min	3	2	2	3	2	12	2	1	3	2	3	12
max	3	4	4	4	4	17	4	4	4	4	4	18
Miehet, n	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
x	3,67	4,17	4,17	3,67	3,67	19,33	3,83	3,67	3,33	2,83	3,83	17,50
s	0,52	0,41	0,75	0,52	0,82	2,16	1,17	0,52	1,37	0,75	0,41	3,08
min	3	4	3	3	3	17	2	3	1	2	3	13
max	4	5	5	4	5	23	5	4	5	4	4	21
Hyv., n.	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
x	3,14	3,57	3,57	3,29	3,14	16,71	3,43	3,43	3,57	3,14	3,86	17,43
s	0,38	0,98	1,13	0,49	1,07	3,59	0,98	1,13	0,79	0,69	0,38	2,51
min	3	2	2	3	2	12	2	1	3	2	3	13
max	4	5	5	4	5	23	5	4	5	4	4	21
Hyl., n	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
x	3,60	3,80	3,80	3,60	3,40	18,20	3,40	3,20	3,00	2,60	3,40	15,60
s	0,55	0,45	0,84	0,55	0,55	1,79	1,34	0,84	1,22	0,89	0,55	3,36
min	3	3	3	3	3	16	2	2	1	2	3	12
max	4	4	5	4	4	20	5	4	4	4	4	20

Taulukosta voidaan havaita, että

- Puuttuvia arvioita aineistossa ei esiinny, kaikki 12 kokelasta ovat antaneet itsearviot kaikkiin osa-alueisiin ja tutvojen arviot kattavat kaikki kohdat.
- Arvioiden keskiarvot ovat ennakoidulla lukualueella sekä kokelailla että tutvoilla.
- Arvioissa esiintyy vaihtelua yksilöiden välillä, mutta vain kevyen liikenteen huomioon ottamisessa on tutvoilla ollut aihetta käyttää koko arviointiasteikon kaikkia luokkia. Kokelailla ei ole yhtään ykköstä arvioissaan. Tutvojen arvioissa on yleisesti suurempi hajonta kuin kokelaiden arvioissa.
- Tutvojen arvioihin verrattuna miehet yliarvioivat valmiuksiaan ja naiset puolestaan aliarvioivat valmiuksiaan.
- Ajokokeessa hyväksytyillä on alhaisemmat itsearviot kuin kokeessa hylätyillä. Tutvojen arviot ovat päinvastoin, korkeampia hyväksytyillä kuin hylätyillä.

Luetellut aineiston suuntaukset eivät ole tilastollisesti merkitseviä, mutta ne eivät myöskään ole epämielikkäitä. Numeerisen aineiston perusteella arviointijärjestelmä toimii asianmukaisesti, joskin todellinen yksilöiden välinen vaihtelu saattaa olla suu-
rempaa kuin mitä arviot osoittavat. Arviot, etenkin itsearviot, keskittyvät asteikon luok-
kiin 3 ja 4 ehkä enemmän kuin arvioiden edustavuuden ja hyödyntämisen kannalta olisi
suotavaa.

5.4.2 Haastattelutulokset

Kokeilutulosten keräämisen jälkeen kaikkia kolmea mukana ollutta tutkinnon vastaanot-
tajaa haastateltiin puhelimitse. Kunkin haastattelun kanssa käytiin läpi samat teemat,
vaikka haastattelun eteneminen muutoin oli vapaamuotoista. Vastaukset on seuraa-
vassa tiivistetty teemoittain. Yleispiirteinä kolmen tutvon vastauksissa on niiden sa-
mansuuntaisuus, mikä osaltaan vahvistaa tulosten uskottavuutta.

1. Osa-alueiden arvioitavuus. Kaikki kolme vastaajaa katsoivat, että arvioitavuus on o.k. kaikkien osa-alueiden kohdalla. Tehtävä on aikaisempaa yksinkertaisempi ja osa-alueiden vähentäminen antaa mahdollisuuden harkitumpiin arvioihin kun aikaa on käytettävissä melko rajoitetusti.
2. Muutostarpeet. Tuliko esiin tarpeita tai mahdollisuuksia muuttaa osa-alueiden ni-
mikkeitä, kuvausta tai ohjeita arvioitavuuden parantamiseksi? Tähän oli kommen-
toitavaa vain yhdellä vastaajalla: arvioitavat osa-alueet tulisi saada tiedoksi ja käyt-
töön myös koulutuksessa.
3. Arviointiasteikon toimivuus. Asteikkoa ja kolmosen ankkurointia keskitasoisien suori-
tuksen kuvaukseen pidettiin luontevana. Tätä auttoi asteikon tuttuus. Parannuseh-
dotuksia kysyttäessä yksi vastaajista arveli, että ykkösiä tulee kovin vähän arvioin-
teihin, vaikka tosi heikkoja osa-alueita kokelailla esiintyy.
4. Palautekeskustelun toimivuus arviointien pohjalta. Kaikki kokivat palautekeskuste-
lun onnistuneen hyvin ja yhteneväisyysarvion poistaminen on siltä kannalta eduksi.
Totuttua käytäntöä saattoi soveltaa edelleen, mutta kuhunkin osa-alueeseen jäi ai-
kaa hieman enemmän kun niitä on vähennetty.
5. Uuden järjestelmän toimivuus aikaisempaan verrattuna. Vastaajien mielestä uusi
on selvä parannus; selkeämpi ja hyvän pohjan antava palautekeskustelulle.
6. Suostuivatko kaikki kokeiluun pyydetty kokelaat käyttämään uutta järjestelmää?
Millaisia olivat kokelaiden reaktiot? Kaikkien kolmen tutvon kaikki neljä kokeiluun
pyydettyä kokelasta suostuivat vaivatta. Ei mitään ongelmia eikä kokelailta tullut
palautetta järjestelmästä. Autokouluilta toivottiin realistisuutta oppilaiden arvioinnis-
sa ja lähettämisessä ajokokeeseen.
7. Jääkö jotain osa-alueita arvioimatta uudessa menetelmässä? Ovatko valitut viisi
oikeita? Vastaajilla ei ollut muuta kommentoitavaa, kuin että osa-alueita on sopi-
vasti.
8. Ovatko osa-alueiden tuntomerkit käyttökelpoisia? Vastaajien mielestä kuvaukset
ovat aikalailla osuvia ja pääasiat kattavia. Ennakoivuus on vaikein arviointikohde.
9. Kokonaisarvio: vaihtaisiko uuteen järjestelmään, jos se olisi pysyvästi tarjolla?
Kaikki kolme olivat valmiit vaihtamaan, ”kyllä, ilman muuta”.

Haastattelutulokset vahvistavat ja selventävät kokonaiskuva, jonka myös numeeriset tulokset osoittivat. Uuteen järjestelmään ei näyttäisi sisältyvän erityisiä ongelmia ja hankaluuksia ja se koetaan helpommaksi ja luontevammaksi käyttää kuin entinen. Arviointiasteikon käyttö haastattelussakin huomautuksen siitä, että ykkösiä tulee arvioihin hyvin vähän, vaikka selvästi heikkoja osa-alueita kokeilailta esiintyy.

6 Päätelmät ja suositukset

Pilottikokeilussa ollutta järjestelmää arvioitiin asiantuntijaseminaarissa, jossa käsiteltiin myös rinnakkaishanketta uuden opetussuunnitelman kehittämiseksi. Seminaarissa uutta järjestelmää arvioitiin pitäen taustana nykyiseen järjestelmään liittyviä ongelmia ja kokonaisarvioille asetettavia tavoitteita. Kehitystyön tuloksena aikaansaatus ja pilottikokeiluna testattua uutta järjestelmää pidettiin asianmukaisena eikä seminaarilla ollut huomautettavaa seuraaviin sille tarjottuihin päätelmiin:

- Pilottikokeilussa olleeseen menetelmään ei sisälly yllättäviä haittoja tai hankaluuksia.
- Menetelmän toimivuutta edistää vielä se, että arviointikohteet eivät tule kokelaalle uusina asioina koulutuksen jälkeen.
- Menetelmää suositellaan laaja-alaiseen kokeiluun siten, että tutkinnon vastaanottajat ensin opastetaan menetelmän soveltamiseen.

Pilottikokeilun aineisto on suppea ja kokeilun tarkoituksena onkin juuri ja vain osoittaa, että järjestelmän soveltamisessa käytäntöön ei ole yllättäviä hankaluuksia. Tulospainotteisessa esiintyvät ilmiöt ovat juuri sen suuntaisia kuin toimivalta arviointijärjestelmästä voidaan odottaa. Mutta tilastollinen näyttö järjestelmän toimivuudesta edellyttää olennaisesti laajempaa aineistoa.

Seminaarikäsittelyn tuloksena voidaan päätelmiin lisätä muutamia näkökohtia:

- Kokonaisarviot olisi suotavaa tehdä ajokokeen hyväksymis- tai hylkäämispäätöksestä riippumattomasti, jolloin hyväksytynkin kokeen kokonaisarvioissa voi esiintyä myös alin arvo 1. Tämä edistäisi asteikon koko skaalan käyttöä arvioissa, jolloin kokelaan vahvuuden ja heikkoudet paljastuvat selvimmin.
- Kokelaan itsearviot on paikallaan tehdä jo ajokokeeseen valmistauduttaessa ennalta hyvissä ajoin ja harkiten eikä hätäisesti tutkijan jo tullessa autoon. Itsearviointien harjoittelu koulutuksessa edistää harkitsevaa suhtautumista tehtävään.
- Opettajan mukanaoloa ajokokeessa sovelletaan monessa maassa ja sen kokeileminen olisi Suomessakin suotavaa. Tällöin palaute koulutukseen välittyisi reaaliaikaisesti ja arviointi yksinkertaistuisi teknisesti siten, ettei erillistä kouluttajan kopiota tarvittaisi. Tällä järjestelyllä voitaisiin todennäköisesti välttää myös joukko turhia valituksia. Haittapuolena järjestelyssä on koulutuskustannusten lievä nousu, kun opettajan aikaa sitoutuu tehtävään.

Päähuomio seminaarissa kohdistui uuden arviointijärjestelmän sisältöön ja sen vastavuuteen koulutuksen keskeisiin tavoitteisiin nähden. Päätelmäksi tuli, että koulutuksen kolme tavoitetta turvallisuus, ekologisuus ja sosiaalisuus sisältyvät arviointikohteisiin, kun arviointikohteet nähdään konkreettisina välineinä, joiden avulla koulutuksen oppimistavoitteiden saavuttamista punnitaan. Tätä yhteyttä kuvattiin edellä matriisilla, jossa on ristiintaulukoitu oppimistavoitteet ja arviointikohteet.

Samalla on korostettava, ettei ajokokeen arviointeihin voida sisällyttää kaikkia koulutuksen tavoitteita, jos niitä kuvataan esimerkiksi GDE-matriisin tasoina. Ylimmät elämän hallintaan ja auton käytön tavoitteisiin liittyvät sisällöt, joiden merkitystä koulutuk-

sessä on perusteltua käsitellä, jäävät pakosta lyhyen ja valmiina tehtävänä annetun ajokoetehtävän ulkopuolelle. Tämä ongelma on todettu muissakin maissa (Cieca, 2004). Ajokokeessa arvioitavat kohteet onkin nähtävä kompromissina, jossa arvioita viedään niin pitkälle kuin mahdollista vaarantamatta tehtävän onnistumista mittausmenetelmänä. Ajokokeen arvioilta ei tule vaatia, että ne kattaisivat kaiken opetuksessa käsiteltävän, vaan että ne kattavat olennaisia ja keskeisiä sisältöjä eivätkä ole opetus-tavoitteiden kanssa ristiriidassa.

7 Kirjallisuus

AKE 2006. Kuljettajantutkinnon ajokoe: luokat A1, A, B, C1 ja C. Ohje AKE 60/2005.

CIECA 2004. Towards European Standards for Testing. Final Report, no ETU/B27020B-E3-2002-CIECA-S07.18488 (moniste).

Katila, A. & Keskinen, E. 2003. Suomalaisen kuljettajakoulutus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Tutkimuksia ja selvityksiä n:o 1/2003. Ajoneuvohallintokeskus.

Katila, A., Peräaho, M., Laaportti, S., Hernetkoski, K. & Keskinen, E. 2006. Kuljettajantutkinnon ajokokeen toimivuus. – Tapaustutkimus Turusta. Tutkimuksia ja selvityksiä nro 1/2006. Ajoneuvohallintokeskus.

Keskinen, E. 1998. Kuljettajakoulutuksen tavoitteet psykologisesta näkökulmasta. Teoksessa Psykologia kuljettajakoulutuksessa. Kokemuksia ja näkemyksiä. Turun yliopisto, Psykologian laitos.

Mikkonen, V. 2007. Ajokokeen edustavuus ja ennustavuus. – Tutkintoajon arviointien analyysi. Tutkimuksia ja selvityksiä nro 8/2007. Ajoneuvohallintokeskus.

Mynttinen, S., Koivukoski, M., Hakuli, K. & Keskinen, E. 2008. Novice drivers' competencies – Passed Finnish driving test candidates evaluated by the driving examiners. Transport and Traffic Psychology. Paper submitted for publication.

KYSELY AJOKOKEEN YHTEYDESSÄ TEHTÄVISTÄ ARVIOINNEISTA

Ajokokeen jälkeen tehtävä kokelaan suorituksen monipuolinen arviointi tuottaa tärkeää tietoa. Arviointimenetelyä aiotaan kehittää ja siihen tarvitaan ajokokeen vastaanottajien näkemyksiä. Vastaa kysymyksiin omien kokemusten ja näkemysten perusteella. Vastaukset kerätään nimettöminä ja tulokset käsitellään tilastona.

KYSYMYKSEN SISÄLTÖ	Ei ollen- kaan			Hyvin		
	0	1	2	3	4	5
Suomalainen ajokoe on tarkoitettu näyttötilaisuudeksi, jossa kokelas voi osoittaa parasta osaamistaan. Toteutuuko tämä tavoite nykyisessä ajoko- keessa?						
	Vaikea			Helppo		
Miten vaikeasti tai helposti arvioitavia ovat nykyiset suorituksen osa-alueet?	0	1	2	3	4	5
- Ajoneuvon käsittely						
- Liikennetilanteiden hallinta						
- Kevyen liikenteen huomiointi						
- Sujuvuus/suunnitelmallisuus						
- Riskien tunnistaminen/välttäminen						
- Sosiaaliset taidot						
- Taloudellinen ajaminen						
	Ei tärkeä			Hyvin tärkeä		
Kuinka tärkeä uudelle kuljettajalle liikenteessä on kukin näistä ominaisuuksista:	0	1	2	3	4	5
- Ajoneuvon käsittely						
- Liikennetilanteiden hallinta						
- Kevyen liikenteen huomiointi						
- Sujuvuus/suunnitelmallisuus						
- Riskien tunnistaminen/välttäminen						
- Sosiaaliset taidot						
- Taloudellinen ajaminen						
	0	1	2	3	4	5
Kuinka tärkeä on merkintä kokelaan ja tutvon arvioiden yhteneväisyydestä?						

Nykyisin arvioidaan seitsemää ajosuorituksen ominaisuutta. Kuinka monen ominaisuuden arviointi olisi edustavin ja riittävä kuvaamaan ajosuoritusta? Merkitse lukumäärä: _____

Millainen vastausasteikko ajokokeen arviointeihin sopisi parhaiten? Valitse yksi seuraavista:

- Numeerinen arviointi asteikolla 1-5 heikosta kiitettävään kuten nykyisin _____
- Graafinen merkintä janalle: Heikko _____ Kiitettävä _____
- Valinta sanallisista vaihtoehtoista: Heikko, Välttävä, Keskitaso, Hyvä, Kiitettävä _____

Kuinka laajat ohjeet arviointien tekemiseen tarvitaan? Valitse mielestäsi paras seuraavista:

- Pelkät arvioitavien ominaisuuksien tai osa-alueiden nimet riittävät _____
- Nimet ja lyhyet kuvaukset siitä, miten ominaisuus näkyy ajosuorituksesta _____
- Laajat selostukset ominaisuuksista ja miten niitä pitäisi lukea ajosuorituksesta _____

Seuraavilla riveillä on vielä tilaa omille kommentille ajokokeen arvioinneista. Kaikki kommentit ja ehdotukset vaikkapa uusista arviointikohteista ajokokeessa ovat arvokkaita:
