

**B-kuljettajaopetusuudistuksen  
seuranta**  
Mittarit ja perustason kartoitus

Sirkku Laapotti



# **B-kuljettajaopetusuudistuksen seuranta**

## **Mittarit ja perustason kartoitus**

Sirkku Laapotti, Tutkimus- ja kehittämisspalvelu Laapotti

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi  
Trafiksäkerhetsverket Trafi  
Helsinki Helsingfors 2016

ISBN 978-952-311-155-4  
ISSN 2342-0294 (verkkójulkaisu)

## ALKUSANAT

Ajokorttiluokan B kuljettajaopetus uudistui Suomessa vuoden 2013 alusta osittain opetus-  
sältöjen, -menetelmien ja myös rakenteen osalta. Tässä raportissa kuvataan uudistuksen to-  
teutumisen ja tuloksellisuuden seurantaan varten kehitetyt mittarit sekä alkumittausten tulok-  
set.

Liikenteen turvallisuusvirasto tilasi tutkimuksen yhdessä Liikenneturvan kanssa Tutkimus-  
ja kehittämisspalvelu Laapotilta syksyllä 2012. Tutkimuksen ohjausryhmään osallistui-  
vat Trafista johtava asiantuntija Inkeri Parkkari (pj), johtaja Sami Mynttinen ja erityisasiantun-  
tija Elina Uusitalo, Liikenneturvasta tutkimuspäällikkö Juha Valtonen, Valmixa Oy:stä pro-  
fessori Valde Mikkonen sekä tutkimuksen tekijänä liikennepsykologian dosentti Sirkku  
Laapotti.

Kyselylomakkeiden kehittäilytyö tehtiin työryhmässä, johon osallistui-  
vat professori emerit-  
tus Esko Keskinen, koulutuspäällikkö Antero Lammi, psykologian tohtori Mika Hatakka,  
tutkija Martti Peräaho ja Sirkku Laapotti. Myös ohjausryhmä osallistui työhön kommenteil-  
laan. Lämpimät kiitokset kaikille yhteistyöstä.

Myös tutkimusmateriaalin keräys oli monien eri tahojen yhteistyön tulos. Kiitos kaikille,  
jotka eri tavoin avustivat siinä. Erityiskiitokset niihin vapaaehtoiseihin autokouluihin, jotka si-  
toutuivat usean kuukauden ajaksi tutkimusmateriaalin keruuseen.

Helsingissä, 20. maaliskuuta 2014

Elina Uusitalo  
erityisasiantuntija  
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

## FÖRORD

Förarutbildningen för körkortskategori B reformerades delvis från och med början av 2013 i fråga om utbildningens innehåll, metoder och struktur. Denna rapport beskriver de indikatorer som har utvecklats för att mäta reformens genomförande och resultat.

Trafiksäkerhetsverket beställde undersökningen tillsammans med Trafikskyddet av Tutkimus- ja kehittämispalvelu Laapotti hösten 2012. I undersökningens styrgrupp medverkade ledande sakkunnig Inkeri Parkkari (ordf.), direktör Sami Mynttinen och specialsakkunnig Elina Uusitalo från Trafi, forskningschef Juha Valtonen från Trafikskyddet och professor Valde Mikkonen från Valmixa Oy. I styrgruppen medverkade också docenten i trafikpsykologi Sirkku Laapotti, som gjorde undersökningen.

Frågeformulären utvecklades i en arbetsgrupp där medlemmarna var professor emeritus Esko Keskinen, utbildningschef Antero Lammi, psykologie doktor Mika Hatakka, forskare Martti Peräaho och Sirkku Laapotti. Även styrgruppen deltog i arbetet med sina kommentarer. Alla ska ha ett varmt tack för deras samarbete.

Även undersökningsmaterialet samlades in i samarbete mellan många olika aktörer. Jag vill tacka alla som bidrog till detta arbete. Ett särskilt tack vill jag framföra till de frivilliga bilskolor som förband sig att samla in undersökningsmaterial i flera månaders tid.

Helsingfors, den 20 mars 2014

Elina Uusitalo  
specialsakkunnig  
Trafiksäkerhetsverket Trafi

## FOREWORD

Parts of the Finnish driving instruction system for category B driving licences were reformed at the beginning of 2013 with regard to the content and methods of instruction as well as its structure. This report describes the indicators developed for monitoring the implementation and effects of the reform, and the results of the first analyses.

The Finnish Transport Safety Agency and the Finnish Road Safety Council commissioned the study from Tutkimus- ja kehittämispalvelu Laapotti in the autumn of 2012. The steering group for the study comprised Chief Adviser Inkeri Parkkari (Chair), Director Sami Mynttinen, and Special Adviser Elina Uusitalo from the Finnish Transport Safety Agency, Research Manager Juha Valtonen from the Finnish Road Safety Council, Professor Valde Mikkonen from Valmixa Oy, and Docent of Traffic Psychology Sirkku Laapotti as the researcher.

Questionnaires for the survey were designed by a working group comprising Professor Emeritus Esko Keskinen, Education Manager Antero Lammi, Doctor of Psychology Mika Hatakka, Researcher Martti Peräaho, and Sirkku Laapotti. The steering group was also consulted. I would like to thank everyone involved.

Several parties also contributed to the collection of data, and my thanks also go out to them. Furthermore, I would like to extend special thanks to all the driving schools that volunteered several months of their time to collecting data.

Helsinki, 20th March 2014

Elina Uusitalo  
Special Adviser  
Finnish Transport Safety Agency Trafi

## Sisällysluettelo

<b>B-kuljettajaopetusuudistuksen seuranta Mittarit ja perustason kartoitus</b>	<b>1</b>
<b>B-kuljettajaopetusuudistuksen seuranta</b> .....	<b>1</b>
<b>Mittarit ja perustason kartoitus</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Tutkimuksen tausta ja tavoite</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Tutkimuksessa käytettävien mittareiden kehittäminen</b> .....	<b>2</b>
2.1 Opetuksen prosesseja ja välittömiä tulosvaikutuksia kartoittavien kyselylomakkeiden kehittäminen .....	2
2.2 Ajotapoja, liikenteessä selviytymistä sekä tyytyväisyyttä saatuun koulutukseen mittaavan kyselyn kehittäminen.....	4
2.3 Kyselyiden toteuttaminen .....	5
2.3.1 Kyselyt opetuksen prosessista ja välittömistä tuloksista.....	5
2.3.2 Kysely pitkän ajan tulosmuuttujista: ajotavat, liikenteessä selviytyminen sekä tyytyväisyys saatuun koulutukseen.....	7
<b>3 Tulokset</b> .....	<b>8</b>
3.1 Autokoulun oppilaat I-vaiheen lopulla .....	8
3.1.1 Taustatiedot .....	8
3.1.2 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa .....	11
3.1.3 Teoriaopetuksen arviointi .....	13
3.1.4 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät.....	14
3.1.5 Simulaattoriopetus.....	15
3.1.6 Ajo-opetuksen arviointi .....	16
3.1.7 Opetuksen painopisteet .....	17
3.1.8 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista.....	18
3.1.9 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys .....	19
3.2 Liikenneopettajat .....	22
3.2.1 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa .....	23
3.2.2 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät.....	24
3.2.3 Opetuksen painopisteet .....	26
3.2.4 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä .....	28
3.2.5 Oppilaiden harjoittelija-status välivaiheessa .....	29
3.2.6 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana .....	29
3.2.7 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys .....	29
3.2.8 Uudistukseen liittyvä koulutuksen tarve .....	31
3.3 Opetuslupaoppilaat I-vaiheen lopulla.....	33
3.3.1 Taustatiedot .....	33
3.3.2 Opetuslupaopetuksen motiivit.....	35
3.3.3 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa .....	35
3.3.4 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät.....	36
3.3.5 Opetuksen painopisteet .....	37
3.3.6 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista.....	38
3.3.7 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys .....	39
3.4 Opetuslupaopettajat.....	41
3.4.1 Taustatiedot .....	41
3.4.2 Opetuslupaopetuksen motiivit.....	42
3.4.3 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa .....	43
3.4.4 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät.....	44
3.4.5 Opetuksen painopisteet .....	45
3.4.6 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä .....	46
3.4.7 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana .....	47
3.4.8 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys .....	47
3.4.9 Tiedon tai tuen tarve opetuslupaopetukseen.....	49

3.5	II-vaiheen oppilaat.....	51
3.5.1	Taustatiedot .....	51
3.5.2	II-vaiheen eri osioiden sisältyminen opetukseen ja niiden koettu hyödyllisyys .....	52
3.5.3	Luokkahuoneopetuksen, ajon arvioinnin ja rataopetuksen arviointi .....	52
3.5.4	Kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden koettu hyödyllisyys	53
3.5.5	Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys .....	53
3.5.6	Välivaiheen aikainen ajaminen ja harjoittelu.....	54
3.6	Tutkinnon vastaanottajat .....	55
3.6.1	Taustatiedot .....	55
3.6.2	Mahdollisuudet eri osa-alueiden arviointiin ajokokeessa .....	56
3.6.3	Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä .....	56
3.6.4	Oppilaiden harjoittelija-status välivaiheessa .....	57
3.6.5	Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana .....	58
3.6.6	Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys .....	58
3.7	Tulosten yhteenvetoa ja ryhmien välisiä vertailuja .....	58
3.7.1	Opetuslupaopetuksen motiivit.....	59
3.7.2	Käytetyt opetusmenetelmät .....	59
3.7.3	Opetuksen painopistealueet.....	64
3.7.4	Kuljettajaopetuksesta saadut valmiudet .....	67
3.7.5	Kuinka tärkeitä eri ominaisuudet liikenteessä ovat .....	69
3.8	Oppilaiden ajokokemukset välivaiheessa.....	72
3.8.1	Vastaajien taustatiedot .....	72
3.8.2	Harjoitteluvaiheen ajomäärä ja ajamisen laatu .....	74
3.8.3	Liikennevahingot.....	76
3.8.4	Liikenneraangaistukset .....	79
3.8.5	Vahinko- ja vaaratilanteet .....	81
<b>4</b>	<b>Tulosten yhteenveto ja pohdinta .....</b>	<b>84</b>
4.1	Kuljettajaopetuksen toteutuminen autokouluissa ennen uudistusta	84
4.2	Kuljettajaopetuksen toteutuminen opetusluvalla ennen uudistusta	86
4.3	Uusien kuljettajien ajosuorite, liikenteen vahingot, vaaratilanteet ja rikkomukset välivaiheen aikana .....	88
4.4	Tutkimusmenetelmän ja kyselyiden toteutuksen arviointi.....	89
<b>5</b>	<b>Lähdeluettelo.....</b>	<b>91</b>

Liitteet:

Liite 1: Liikenneopettajien kysely

Liite 2: Autokoulun oppilaiden I-vaiheen kysely

Liite 3: Autokoulun oppilaiden II-vaiheen kysely

Liite 4: Opetuslupaopettajien kyselyssä

Liite 5: Opetuslupaoppilaiden kysely

Liite 6: Tutkinnon vastaanottajien kysely

Liite 7: Kysely syventävän vaiheen oppilaille

Liite 8: Tulostaulukoita



## TIIVISTELMÄ

Tässä tutkimuksessa kehitettiin mittarit vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistuksen seurantaan varten ja kartoitettiin kuljettajaopetuksen toteutumista autokouluissa ja opetusluvalla ennen vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistusta. Lisäksi kartoitettiin uusien kuljettajien välivaiheen aikaisia ajokokemuksia, liikenneonnettomuuksia, -onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tällä tutkimuksella saadut tulokset muodostavat vertailuaineiston myöhemmin kerättävälle tutkimusaineistolle kuljettajaopetusuudistuksen toteutumisesta.

Tutkimusmenetelminä olivat kyselyt, jotka suunnattiin autokoulujen oppilaille opetuksen I-vaiheessa (n=908) ja II-vaiheessa (n=105), liikenneopettajille (n=173), opetuslupaopettajille (n=497) ja opetuslupaoppilaille (n=274) sekä tutkintojen vastaanottajille (n=115). Kyselyt toteutettiin Webropol-kyselyinä. Lisäksi välivaiheen ajokokemuksista kerättiin tietoa lomakekyselyllä opetuksen toiseen vaiheeseen (uudistuksen mukaiseen syventävään vaiheeseen) tulleilta oppilailta vapaaehtoisissa autokouluissa eri puolilla Suomea (n=45 autokoulua). Oppilaiden vastauksia kerääntyi puolen vuoden ajalta yhteensä 2030.

Autokoulujen teoriaopetusmenetelmissä korostuivat opettajalähtöiset menetelmät, kuten luennointi, vaikkakin myös keskustelua koettiin olleen paljon. Oppilaat olivat tyytyväisiä saamaansa opetukseen, erityisesti ajo-opetukseen. Noin puolet kaikista opettajista mainitsi käyttävänsä simulaattoria opetuksessa. Simulaattorin käyttö rajoittuu kuitenkin lähinnä vain pimeään ajon opetukseen. Opetuslupalaisten teoriaopiskelu painottui oppilaiden omaan aktiivisuuteen, kuten teoriakokeen harjoitteluun internetissä.

Liikenneopettajat katsoivat painottavansa opetuksessaan selkeästi turvallisuuteen liittyviä taitoja enemmän kuin tekniseen taitavuuteen liittyviä taitoja. Myös uuden kuljettajan ominaisuuksista liikenneopettajat arvostivat suhteellisesti enemmän turvallisuuteen liittyviä taitoja ja vähemmän tekniseen taituruuteen liittyviä ominaisuuksia verrattuna muihin ryhmiin. Liikenneopettajat ovat omaksuneet B-opetussuunnitelman painotuksen tältä osin, mutta sen siirtäminen teknisiä taitoja ihaileville nuorille on vaikea tehtävä.

Uudet kuljettajat, erityisesti opetuslupaoppilaat näkivät valmiutensa liikenteessä toimimiseen riittävinä lähes kaikilla kysytyillä ajamisen osa-alueilla heti opetuksen ensimmäisen vaiheen jälkeen. Välivaihetta ei mielletty harjoitteluvaiheeksi. Kuitenkin liikenneopettajat ja erityisesti tutkinnon vastaanottajat arvioivat uusien kuljettajien valmiudet riittämättömiksi kaikilla kysytyillä ajamisen osa-alueilla.

Välivaiheessa mieskuljettajat olivat ajaneet yli kaksi kertaa niin paljon kuin naiskuljettajat. Ajomäärä, kuljettajan sukupuoli sekä koulutustausta olivat yhteydessä liikennevahinkojen määriin. Erityisesti vähäisen ajomäärän ryhmissä naiskuljettajilla oli enemmän liikennevahinkoja kuin mieskuljettajilla. Naisten liikennevahingot olivat tapahtuneet useammin pihoilla ja parkkipaikoilla kuin miesten. Naiset myös ilmoittivat useammin kuin miehet, että ajoneuvon käsittelytaitojen puutteellisuus oli ollut vaikuttamassa vahingon tai vaaratilanteen syntyyn. Havaintovirhe oli kuitenkin yleisin taustatekijä kaikkien vastaajien vahinko- tai vaaratilanteisiin joutumiselle.

Tutkimuksen tulokset eivät edusta puhtaasti ”vanhan mallin” mukaista koulutusta, sillä tutkimus ajoittui ajankohtaan, jolloin koulutusuudistus oli juuri astumassa voimaan. Liikenneopettajia ja tutkinnon vastaanottajia oli koulutettu jo uuteen ja oppilaat saattoivat olla osittain valikoituneita viime hetken ryntäyksessä.

## SAMMANFATTNING

I denna undersökning utvecklades indikatorer för uppföljning av förarutbildningsreformen år 2013 och kartlades förarutbildningens genomförande i bilskolor och i utbildning med undervisningstillstånd före reformen av förarutbildningen år 2013. Dessutom kartlades nya förars körerfarenheter, trafikförseelser, trafikolyckor och tillbud under mellanskedet. Resultaten av denna undersökning utgör ett referensmaterial för undersökningsmaterial om förarutbildningsreformens genomförande som samlas in senare.

Forskningsmetoden var enkäter som riktades till elever i bilskolor i utbildningens skede I (n=908) och skede II (n=105), till trafiklärare (n=173), till lärare med undervisningstillstånd (n=497) och till lärare med undervisningstillstånd (n=274) samt till examinatore (n=115). Enkäterna genomfördes som Webropol-enkäter. Dessutom insamlades information om körerfarenheter under mellanskedet med en blankettenkät av elever som inlett skede II i utbildningen (fördjupningsdelen i det nya systemet) i frivilliga bilskolor runt om i Finland (n=45 bilskolor). Under ett halvt år erhöles svar av sammanlagt 2030 elever.

I bilskolornas teoriundervisningsmetoder betonades lärarbaserade metoder, såsom föreläsningar, även om respondenterna också upplevde att det diskuterades mycket i anslutning till undervisningen. Eleverna var nöjda med den undervisning som de fick, särskilt med körundervisningen. Cirka hälften av alla lärare nämnde att de använde simulator i undervisningen. Användningen av simulator begränsas dock främst till undervisning i mörkerkörning. Teoristudierna bland elever med undervisningstillstånd betonade elevernas egen aktivitet, till exempel övningar för teoriprovet på webben.

Trafiklärarna ansåg att de i sin undervisning klart och tydligt betonar färdigheter som gäller säkerheten mer än färdigheter som gäller teknisk skicklighet. I fråga om egenskaperna hos en ny förare satte trafiklärarna proportionellt sett större värde på färdigheter som gäller säkerheten och mindre värde på färdigheter som gäller teknisk skicklighet än andra grupper. Trafikläraren har tillägnat sig denna betoning i B-läroplanen, men det är en svår uppgift att förmedla den till de unga, som beundrar tekniska färdigheter.

Nya förare, särskilt elever med undervisningstillstånd, ansåg att de hade tillräckliga färdigheter att agera i trafiken genast efter skede I på nästan alla efterfrågade delområden inom körning. Mellanskedet uppfattades inte som ett övningsskede. Trafiklärarna och särskilt examinatorena bedömde dock att de nya förarnas färdigheter var otillräckliga på alla efterfrågade delområden inom körning.

I mellanskedet hade manliga förare kört mer än två gånger mer än kvinnliga förare. Förarens körmängd, kön och utbildningsbakgrund hade en korrelation med mängden trafikskador. Särskilt i grupperna med små körmängder hade kvinnliga förare fler trafikskador än manliga förare. Kvinnornas trafikskador skedde oftare på gårdar och parkeringsplatser än männens. Dessutom meddelade kvinnor oftare än män att brister i förmågan att hantera fordonet bidragit till skadan eller tillbudet. Observationsfel var dock den vanligaste bakgrundsfaktorn för skador eller tillbud för alla respondenter.

Undersökningens resultat representerar inte uteslutande utbildningen enligt den gamla modellen eftersom undersökningen gjordes vid en tidpunkt då utbildningsreformen höll på att träda i kraft. Trafiklärare och examinatore hade redan fått utbildning i den nya modellen och den rusch som uppstod i sista minuten kan delvis ha medfört en urvalseffekt i fråga om eleverna.

## ABSTRACT

This study involved developing indicators for monitoring the success of the 2013 driving instruction reform and examining the driving instruction provided by driving schools and private instructors before the 2013 driving instruction reform. The driving experiences of new drivers and numbers of traffic violations, accidents, and dangerous situations during the interim stage were also studied. The results of this study will be used as a benchmark for analysing future data on the driving instruction reform.

The survey was based on questionnaires targeted at driving school students in the first phase (n=908) and the second phase (n=105), driving instructors (n=173), private driving instruction permit holders (n=497), and students of private instructors (n=274), as well as examiners (n=115). The questionnaires were built on a Webropol platform. Data on interim-stage driving experiences were also collected with the help of questionnaires targeted at students who were starting the second phase of their driving instruction (known as the advanced phase after to the reform) in driving schools across Finland (n=45 driving schools). A total of 2,030 students completed the questionnaire during a period of six months.

Based on the answers, driving schools' theory instruction had focused mainly on instructor-based methods, such as lecturing, although the respondents also felt that dialogue had played an important part in their instruction. The respondents felt that the instruction they had received, and especially driving instruction, had been of high quality. Approximately half of the instructors who answered the questionnaire mentioned having used a simulator in teaching. However, simulators had mostly been used to provide instruction on driving in the dark. The theory instruction of students taught by private instructors had relied heavily on the students' own activeness, such as practising for their theory test online.

Driving instructors felt that their main role was to teach skills relating to safety, rather than technical ability. Driving instructors also placed more weight than other respondents on the safety-related skills of new drivers, as opposed to their technical ability. This indicates that while driving instructors have embraced the safety-related priorities of the category B curriculum, communicating the same to young drivers who prize technical ability is difficult.

New drivers, and especially those taught by private instructors, considered their readiness to interact in traffic immediately after their first phase of instruction adequate in almost all the areas of driving discussed in the questionnaire. The respondents did not see the interim stage as a time for practice. However, driving instructors and especially examiners rated new drivers' abilities as inadequate in all the areas of driving discussed in the questionnaire.

Male drivers had driven more than twice as much as female drivers during the interim stage. The distance driven and the driver's gender and educational background correlated with the number of accidents. Female drivers had had more accidents than male drivers especially among the drivers who had driven the least. Women's accidents were more likely to have occurred in driveways and car parks than those of men. Women were also more likely than men to attribute their accidents or near-misses to inadequate vehicle handling skills. Observation errors were nevertheless the most common cause of accidents and near-misses among all the respondents.

The results of the study do not entirely represent driving instruction under the "old system", as the study was carried out during a period when the reform was just about to enter into force. Driving instructors and examiners had already been trained for the new system, and the last-minute rush to take advantage of the old system may have contributed to the types of students who ended up taking part in the survey.

# 1 Tutkimuksen tausta ja tavoite

B-kuljettajaopetus uudistui Suomessa 19.1.2013. Edellisen kerran kuljettajaopetusta oli laajamittaisesti uudistettu 1.10.1989, jolloin Suomeen tuli kaksivaiheinen kuljettajaopetus.

Uudistukselle nähtiin nyt tarvetta monesta eri syystä. I-vaiheen ja II-vaiheen välissä oli 0,5 – 2 vuoden pituinen ns. välivaihe. Välivaiheessa ei ollut kuitenkaan mitään opetuksellisia elementtejä, jotka olisivat tukeneet uutta kuljettajaa turvalliseen itsenäiseen harjoitteluun. Rikkomusseuraamukset ovat tiukemmat lyhytaikaisen ajokortin omaaville henkilöille, mutta tämä ei yksin vaikuttanut olevan riittävä ohjaus turvalliseen ajoon, vaan uusien kuljettajien onnettomuusmäärät pysyivät korkealla tasolla juuri lyhytaikaisen ajokortin saannin jälkeen. Toinen huomiota herättänyt seikka oli uusien kuljettajien ajoneuvon käsittelytaitojen heikentyminen 2000-luvulla Trafin tekemien seurantojen mukaan (Mynttinen, 2010). Kolmantena uudistuksen taustalla olevana tekijänä oli tarve uudistaa kuljettajakoulutusta vastaamaan paremmin nykyisiä käsityksiä tehokkaista keinoista edistää uuden oppimista (oppijan oman aktiivisuuden kannustaminen; EU-projekti HERMES). Neljäntenä taustatekijänä voidaan nähdä tarve opetuksen sisältöjen uudelleenlaiseen painotukseen, esimerkiksi nykyisessä liikenteessä sosiaaliset taidot, tunteiden ja kuljettajan itsensä hallinta ja ympäristön huomioonottaminen ovat yhä tärkeämpiä asioita (Hatakka et al., 2002; Keskinen, et al., 2004).

Uudistus, ns. kolmivaiheinen kuljettajaopetus (Keskinen, et.al, 2010) pyrki vastaamaan edellä mainittuihin haasteisiin. Keskeisiä muutoksia olivat ajamisen motiivien, sosiaalisten taitojen ja tunteiden hallinnan merkityksen sekä oppilaan itsenäisen työn ja myös ympäristövastuun nostaminen entistä korostuneempaan asemaan. Näihin pyrittiin mm. opetuksen uudellisella jaksottamisella, aktiivisilla opetusmenetelmillä sekä ajo-opetuksen määrän ja palautteellisuuden lisäämisellä. Autokouluopetuksen elementtejä tuotiin osaksi opetuslupaopetusta (yhteisopetus). Siinä tavoitteena oli tukea opetuslupaopettajaa opetustyössä ja yhdenmukaistaa opetuksen tavoitteita.

Uudistuksen tultua voimaan julkinen keskustelu sen ympärillä alkoi velloa voimakkaana ja kritiikki kohdistui erityisesti uudistuksen kustannusvaikutuksiin ja yhteisopetusmalliin. Jo syksyllä 2013 hallitus teki esityksen ajokorttilain muuttamisesta (HE 173/2013 vp) ja tämän mukaisesti vuoden 2014 alusta päätettiin luopua yhteisopetusmallista. Samalla Trafi tuotti kirjallista materiaalia opetuslupaopettajien ohjaukseen ja opetuslupaa varten suoritettavan teoriakokeen vaatavuutta lisättiin. Lisäksi syksyllä 2013 ministeri Kyllönen asetti virkamiestyöryhmän pohtimaan laajemminkin kuljettajaopetuksen tulevaisuutta. On selvää, että näillä epävarmuustekijöillä on ollut vaikutus kuljettajaopetusuudistuksen toteutumiseen ja siirtymävaihe uuteen on pitkittynyt.

Ennen uudistusta, kesällä 2012 päätettiin järjestää seurantatutkimus tulevan kuljettajaopetusuudistuksen vaikutuksista. Vaikutuksia päätettiin tutkia ennen–jälkeen tutkimusasetelmalla, jossa seurattaisiin mm. mahdollisia muutoksia opetuksen sisällöissä ja menetelmissä sekä uusien kuljettajien liikennekäyttäytymisessä. Toimeksiannon tarkoituksena oli kehittää mittarit uudistuksen vaikutusten seurantaan sekä tehdä ensimmäiset mittaukset eli perustason kartoitus ennen uudistuksen voimaantuloa tammikuussa 2013. Lisäksi keväällä ja kesällä 2013 kerättiin tutkimusaineisto välivaiheen ajokokemuksista vanhan mallisen koulutuksen saaneilta kuljettajilta, jotka tulivat kuljettajaopetuksen syventävään vaiheeseen. Näiden rinnalla pysyvään seurantana Trafi jatkoi vuosittaista uusien kuljettajien seurantatutkimusta, ns. indeksitutkimusta. Siinä on lähetetty vuosittain 8000:lle satunnaisesti valitulle uudelle kuljettajalle kirjekysely, jossa kartoitetaan heidän ajamisen määrää ja laatua, liikenne-rikkomuksia ja -vahinkoja sekä arvioita saadusta kuljettajaopetuksesta (esim. Mikkonen, 2012).

Tässä raportissa kuvataan seurantaan varten kehitetyt mittarit sekä ”ennen” -tilanteen mittausten toteutus sillä tarkkuudella, että vastaavien mittausten toteutus ”jälkeen” tilanteessa on mahdollista tehdä myöhemmin samalla tavoin.

Tässä kuvataan myös perustason kartoituksessa saatuja tuloksia. Tulosten analysoinnissa pyrittiin löytämään erityisesti niitä taustatekijöitä, joilla on yhteys tuloksiin. Tällaisia tekijöitä voivat olla esimerkiksi vastaajan ikä, sukupuoli, asuinpaikka, kokemus (kuljettajana tai ammatissa) tai vaikkapa opettajien vastauksissa se, toimiiko henkilö autokouluyrittäjänä vai ei. Tuloksiin yhteydessä olevien taustatekijöiden kontrollointi myös myöhemmässä jatkotutkimuksessa on tärkeää luotettavien seurantatulosten saamiseksi.

Raportti sisältää yksityiskohtaisia tuloksia B-ajokorttiluokan opetuksessa käytetyistä menetelmistä ja sisällöistä. Osittain tulokset ovat vailla merkitystä, kun niitä tarkastellaan nyt irrallisina, ilman vertailua mihinkään toisen malliseen koulutukseen. Tulokset saavat kuitenkin uuden merkityksen, kun niitä joskus verrataan uuteen koulutukseen. Muuttuivatko koulutuksen sisältöjen ja menetelmien painotukset jollain tavalla uuden koulutuksen myötä, ja jos muuttuivat, niin näkykö muutos jollain tavalla myös uuden kuljettajan liikenteessä selviytymisessä. Vaikka tästä perustason kartoituksesta puuttuvat nuo mielenkiintoiset vertailut, lukija voi kuitenkin löytää kiinnostavia tuloksia siitä, miten autokouluopetus ja opetuslupaopetus ovat toteutuneet ”vanhan mallin” mukaan eri osapuolten näkökulmasta (ryhmien väliset vertailut) ja miten uudet kuljettajat ovat selviytyneet ensimmäisten kuukausien ja vuosien aikana liikenteessä.

## 2 Tutkimuksessa käytettävien mittareiden kehittäminen

### 2.1 Opetuksen prosesseja ja välittömiä tulosvaikutuksia kartoittavien kyselylomakkeiden kehittäminen

Kyselylomakkeiden kehittytyö tehtiin Turun yliopistolla syksyllä 2012. Työssä käytettiin apuna työryhmää, jossa oli erityisasiantuntemusta kuljettajaopetusuudistuksen sisällöistä, mutta myös käytännön tietoa ja kokemusta liikenneopettajan ja opetuslupaopettajan työstä. Työryhmässä olivat mukana psykologian tohtori Mika Hatakka, koulutuspäällikkö Antero Lammi, liikennepsykologian professori emeritus Esko Keskinen, tutkija Martti Peräaho sekä tämän tutkimuksen tekijä Sirkku Laapotti (Tutkimus- ja kehittämispalvelu Laapotti). Kyselylomakkeiden alustavat versiot lähettiin kommentoitaviksi tutkimuksen ohjausryhmälle sekä Valmixa Oy:lle ja lomakkeita muokattiin edelleen saatujen kommenttien perusteella. Samoja mittareita voidaan käyttää seurantatutkimuksessa, kuitenkin niin, että joiltakin osin termistöä joudutaan muuttamaan ja tekemään muutamia lisäkysymyksiä uudistuksen tuomista uusista opetussisällöistä ja -menetelmistä.

Kyselylomakkeet suunnattiin kaikille osapuolille, joita kuljettajaopetusuudistus tuli koskemaan: autokoulujen oppilaat I-vaiheessa, opetuslupaoppilaat, II-vaiheen oppilaat, liikenneopettajat, opetuslupaopettajat ja tutkintojen vastaanottajat. Osittain mittarit sisältävät samoja kysymyksiä, jotta ryhmiä on mahdollista vertailla keskenään. Osittain lomakkeilla oli kohderyhmäspesifejä kysymyksiä. Mittareista pyrittiin tekemään tiiviitä ja helposti vastattavia käyttäen valintavaihtoehtoja.

Liikenneopettajien kyselyssä (liite 1) taustatietoina kysyttiin ikää, sukupuolta, peruskoulutusta, kokemusta liikenneopettajana toimimisesta, paikkakuntaa, jolla toimii opettajana, uudistukseen liittyvää koulutusta ja onko mahdollisesti jo soveltanut uudistukseen liittyviä sisältöjä. Edelleen lomakkeella kysyttiin, toimiiko henkilö autokouluyrittäjänä vai ei.

Opetusmenetelmistä kysyttiin, millaisia opetusmenetelmiä opettajat käyttävät teoria- ja ajo-opetuksessa sekä kuinka paljon ja mitä asioita he painottavat opetuksessaan. Edelleen kysyttiin opettajien arvioita siitä, miten hyvin nykyinen kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia toimia turvallisesti liikenteessä. Opettajia pyydettiin arvioimaan, miten hyvin heidän näkemyksensä mukaan oppilaat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheessa. Heitä pyydettiin arvioimaan myös kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyyttä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa ja miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat opetuksen sisältöjä. Lopuksi lomakkeella oli lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin opettajia arvioimaan, kuinka tärkeää heille on, että heidän oppilaansa ovat tietynlaisia ja toimivat tietyllä tavalla. Tämä viimeinen kysymys toistui jokseenkin samanlaisena kaikkien kohderyhmien kyselyissä. Muutoinkin kysymykset pyrittiin muodostamaan niin, että paitsi ajallinen vertailtavuus kohderyhmän sisällä niin myös rinnakkainen vertailtavuus ryhmien välillä olisi mahdollista. Aivan lopuksi lomakkeella oli mahdollisuus vastata avoimeen kysymykseen liittyen tarpeeseen saada johonkin opetukseen liittyvään aiheeseen lisää tietoa, tukea tai aikaa. Yhteystiedot sai antaa, mikäli halusi osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan.

Autokoulun oppilaiden I-vaiheen kysely (liite 2) sisälsi taustakysymyksiä kysymykset iästä, sukupuolesta, peruskoulutuksesta, aikaisemmista ajokorteista sekä autokoulun paikkakunnasta. Tavoitteena oli saada tutkimukseen opetuksen loppuvaiheessa olevia oppilaita, jotta heille olisi syntynyt kokonaiskuva opetuksesta ja he kykenisivät sitä luotettavasti arvioimaan. Koska tutkimuksessa ei kuitenkaan ollut mahdollista kontrolloida, missä vaiheessa oppilaat vastaavat, lisättiin kysymys meneillään olevan opetuksen vaiheesta, jota voidaan myöhemmin käyttää kontrollimuuttujana.

Oppilaita pyydettiin mm. arvioimaan, kuinka paljon erilaisia opetusmenetelmiä teoria- ja ajo-opetuksessa oli käytetty, millaista opetus oli heidän mielestään ollut ja miten hyvin se antoi heille valmiuksia liikenteessä toimimiseen. Lopussa ollut kysymys eri kuljettajaominaisuuksien tärkeydestä toistui muutoin samanlaisena kuin opettajilla, mutta oppilaiden lomakkeella oli lisäksi kaksi väittämää, jotka liittyivät tunnetasoiseen ajamisen motivaatioon (ihailun herättämiseen muissa ja ajamisesta nauttimiseen).

Autokoulun oppilaiden II-vaiheen kysely (liite 3) sisälsi samantyyppisiä kysymyksiä kuin I-vaiheen oppilaille suunnattu kysely, mutta lisäksi kysyttiin käsityksiä opetuksen ja tutkinnon yhteensopivuudesta sekä arvioita kuljettajaopetuksen toimivuudesta eri vaiheissa.

Opetuslupaopettajien kyselyssä (liite 4) taustatietoina kysyttiin vastaajan ikää, sukupuolta, koulutusta, aikaisempia kokemuksia opetuslupaopettajana toimimisesta, asuinpaikkakuntaa sekä tietoja opetettavasta oppilaasta.

Opetuslupaopettajien kyselyssä oli soveltuvien osin täysin samanlaisia kysymyksiä opetuksessa käytetyistä menetelmistä teoria- ja ajo-opetuksessa sekä opetuksen painotuksista kuin liikenneopettajien kyselyssä. Edelleen kysymykset kuljettajaopetuksen toimivuudesta eri vaiheissa ja opetuksen ja tutkinnon yhteensopivuudesta (jos oppilas oli ollut jo tutkinrossa) ja eri kuljettajaominaisuuksien tärkeydestä toistuivat täysin samanlaisina kuin liikenneopettajien kyselyssä. Lisäksi kysyttiin opetuslupaopettajaksi ryhtymisen motiiveja varsin laajas-ti.

Opetuslupaoppilaiden kysely (liite 5) sisälsi hyvin samankaltaisia kysymyksiä kuin autokoulun oppilaiden I-vaiheen kysely. Lisäksi oli erilliskysymyksiä liittyen motivaatioon hankkia ajokortti opetusluvalla. Tämä opetuslupaopetuksen motiiveja mittaava kysymys oli sisällöltään samanlainen oppilaille ja opettajille.

Tutkinnonvastaanottajien kyselyssä (liite 6) taustatietoina kysyttiin vastaajan ikää, sukupuolta, kauanko oli toiminut alalla, toimiko kokoaikaisena vai osa-aikaisena tutkinnonvastaanottajana sekä toimipisteen paikkakuntaa.

Tutvoilta kysyttiin käsityksiä opetuksesta ja arvioita kuljettajaopetuksen toimivuudesta eri vaiheissa sekä käsityksiä opetuksen ja tutkinnon yhteensopivuudesta. Lisäksi lomakkeella oli lueteltu erilaisia uuden kuljettajan ominaisuuksia, joiden tärkeyttä pyydettiin arvioimaan vastaavasti kuin kaikille muillekin ryhmille suunnatuissa kyselyissä.

## **2.2 Ajotapoja, liikenteessä selviytymistä sekä tyytyväisyyttä saatuun koulutukseen mittaavan kyselyn kehittäminen**

Uusien kuljettajien välivaiheen ajokokemusten kartoittamisessa lähtökohtana pidettiin jo olemassa olevaa, vuosittain lähetettävää uusien kuljettajien seurantakyselyä, ns. indeksikyselyä. Trafi on lähettänyt vuosittain 8000:lle noin vuoden ajan ajaneille uusille kuljettajille kyselyn ajokokemuksista ja käsityksistä, miten hyvin kuljettajaopetus on auttanut vastaajia selviytymään liikenteessä. Kysely sisältää kysymyksiä ajamisen määrästä, laadusta, kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista sekä liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrästä. Indeksikyselyn kautta on ollut mahdollista seurata kuljettajaopetuksessa ja uusien kuljettajien ajotavoissa mahdollisesti tapahtuvia muutoksia. Kyselyn ongelmana on kuitenkin ollut alhainen vastausprosentti erityisesti mieskuljettajien osalta.

Tämän tutkimuksen yhtenä tavoitteena oli tehdä indeksikyselylle rinnakkainen kysely, kuitenkin niin, että vastausprosenttia voitaisiin kasvattaa. Lisäksi tavoitteena oli laajentaa kyselyä muutamilla uusilla taustakysymyksillä sekä kysymyksillä välivaiheen ajamisesta ja sen turvallisuudesta. Kysely päätettiin toteuttaa osana syventävän vaiheen opetusta niin, että kaikki oppilaat vastaisivat kyselyyn. Tällä tavoin saataisiin paras mahdollinen vastausaktiivisuus ja sitä kautta indeksikyselylle vertailuaineisto. Tämän vertailuaineiston kautta olisi mahdollista selvittää, miten hyvin indeksikysely edustaa koko populaatiota (tai edustavaa otosta koko populaatiosta) ja tarvittaessa kehittää indeksikyselylle jatkossa korjauskertomia edustavuuden parantamiseksi.

Koska yhtenä lähtökohtana oli indeksikyselyn validointi, tuli myös tässä tutkimuksessa käytettävän mittarin olla mahdollisimman samanmuotoinen kuin indeksikysely. Tavoitteena oli kuitenkin kyselyn pitäminen niin lyhyenä, että se olisi mahdollista saada sisälle autokoulujen syventävän vaiheen opetukseen ilman, että se olisi vienyt opetuksesta liikaa aikaa. Lomakkeen kehittäminen tehtiin yhteistyössä Valmixa Oy:n kanssa, joka on vastannut indeksikyselyä Suomessa jo vuosien ajan. Lomakkeesta (liite 7) tehtiin kaksisivuinen niin, että ensimmäisen sivun kysymykset ovat muutoin samat kuin indeksikyselyssä, mutta lomakkeelle lisättiin vastauspäivämäärä sekä taustakysymyksiksi vastaajan ikä, sukupuoli, koulutus sekä asuinpaikka. Vastaajien koulutus ja asuinpaikka lisättiin, koska näillä taustatiedoilla tiedetään aikaisemman tutkimuksen mukaan voivan olla yhteys iän ja sukupuolen lisäksi ajotapoihin (ajomääriin) ja liikenteessä selviytymiseen (vahinkotyyppi).

Toiselle sivulle kehitettiin uusia kysymyksiä, joilla pyrittiin tarkemmin kartoittamaan uusille kuljettajille tapahtuneiden liikennevahinkojen tai vaaratilanteiden laatua sekä riskitekijöitä.

## 2.3 Kyselyiden toteuttaminen

### 2.3.1 Kyselyt opetuksen prosessista ja välittömistä tuloksista

Trafissa ollut autokoulujen sähköpostiosoitteisto päivitettiin Autokoululiiton ajantasaisella sähköpostiosoitteistolla niin, että yhteensä n. 450 sähköpostiosoitteeseen voitiin lähettää viesti, jossa pyydettiin autokoulua edelleen jakamaan vastauslinkkiä oman koulunsa liikenneopettajille, I-vaiheen oppilaille ja II-vaiheen oppilaille. Kyselyn mainoksessa kerrottiin mahdollisuudesta voittaa 100 euron arvoinen huoltoasemalahjakortti (jaossa 2 kpl lahjakortteja).

Sähköpostiviesti lähetettiin autokouluille ensimmäisen kerran 16.11.2012. Oppilaiden vastauksia kertyi hitaasti niin, että joulukuun alussa vastauksia oli kertynyt vain muutamia kymmeniä ja oli selvää, että vastausaktiivisuus ei tulisi riittämään luotettavien tulosten saamiseen. Kun oppilaiden vastausten heikkoa kerääntymistä selvitettiin, todettiin ensinnä, että kyselyn ajankohta oli koulujen kannalta huono. Niissä oli ruuhkaa ja valtaisa työpaine ennen opetus uudistuksen voimaantuloa. Erityisesti II-vaiheeseen oli ryntäystä. Sähköpostiviestien lähettäminen oppilaiden osoitteisiin olisi lisännyt autokoulujen työmäärää, eikä kaikissa autokouluissa se ollut lainkaan edes mahdollista. Lisäksi nuoret eivät välttämättä ole aktiivisia sähköpostin käyttäjiä. Todettiin, että autokoulujen sähköiset työkalut (web-auto ja ajonetti) olisivat parhaat tavat tavoittaa I-vaiheen oppilaita. Yksittäiset autokoulut tekivät näin alusta alkaen, mutta vasta kun vuoden vaihteessa vastauslinkki saatiin laajasti koulujen sähköiselle työkalulle (webauto), alkoi I-vaiheen oppilaiden vastauksia kerääntyä runsaasti (noin 700 vastausta 3 viikossa). Kyselylinkki tavoitti suuren osan I-vaiheen oppilaita näiden mennessä koulunsa verkkosivujen kautta esimerkiksi harjoittelemaan kuljettajantutkintoa varten. II-vaiheen oppilaita ei voitu kuitenkaan tavoittaa näillä keinoin, koska heillä ei ollut samankaltaista tarvetta vierailta verkkosivuilla. Lisäksi II-vaiheen oppilaat ovat vain lyhyen aikaa autokoulun oppilaita, joten siksikään kyselyn mainostaminen autokoulujen kautta ei toiminut hyvin.

Liikenneopettajien vastauksia kerääntyi tasaisesti kyselyn avoinna olon aikana muistutusviestien aina hieman lisätessä vastausaktiivisuutta.

Ensimmäinen viesti avoinna olevasta kyselystä lähetettiin Trafista ja sen jälkeen kahdenkolmen viikon välein yhteensä 4 muistutusviestiä Turun yliopistosta. Autokoulujen kyselyt suljettiin 27.1.2013 eli viikon päästä uudistuksen voimaantulosta.

Tutkinnon vastaanottajille suunnattu webropol-kysely lähetettiin Trafista 18.12.2012. Siihen vastasi 65 tutkinnonvastaanottajaa kuukauden sisällä. Myös tutkinnonvastaanottajilla oli uudistuksen vuoksi suuria työpaineita, mikä todennäköisesti vaikutti vastausaktiivisuuteen. Muistutus avoinna olevasta kyselystä lähetettiin vielä 21.1.2013 ja vastauksia tuli tämän jälkeen 50. Kysely suljettiin vasta 2.2.2013 eli kahden viikon päästä uudistuksen voimaantulosta.

Opetuslupaopettajille ja oppilaille suunnatut kyselyt toteutettiin perinteisen postikyselyn ja sähköisen kyselyn yhdistelmänä: Trafian tiedostoista saatiin tieto opetuslupan haltijoista, heidän osoitteensa sekä opetuslupan päättymispäivämäärä. Poiminnan toteutti Edita Oy. Poimintakriteereinä olivat satunnaispoimintana 2000 opetuslupan haltijaa, joiden opetuslupan päättymispäivä oli 1.1.2013 - 1.4.2013. Tällöin opetuslupan saantiajankohta oli ollut 9 kk aikaisemmin eli 1.4. – 1.7.2012. Tiedostossa ei ollut tietoa, mihin ajokorttiluokkaan opetuslupa oli myönnetty, mutta Trafian aikaisempien poimintojen perusteella muiden kuin B-luokan opetuslupien määrä on vähäinen. Näin poimituihin 2000 osoitteeseen lähetettiin kirje, jossa kerrottiin avoinna olevista sähköisistä kyselyistä (Webropol) opetuslupaopettajalle



ja -oppilaalle sekä toivottiin heidän molempien vastaavan. Lisäksi kirjeessä oli maininta mahdollisuudesta voittaa 100 euron huoltoasemalahjakortti, mikäli vastaa kyselyyn. Edita Oy toteutti postituksen.

Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastaaminen edellytti huomattavaa aktiivisuutta, sillä vastaajan piti kopioida kirjeessä ollut pitkäkö vastauslinkki tietokoneensa internetselaimen osoiteriville päästäkseen vastaamaan kyselyyn. Kopioinnissa saattoi tulla virhe niin, ettei kysely auennut. Kirjeessä oli maininta, että pyydettyäessä heille lähetetään myös perinteinen kyselylomake postitse.

Noin 20 henkilöä ilmoitti, että linkki ei auennut tai että he toivovat postitse kyselylomaketta ja heille lähetettiin joko vastauslinkki suoraan sähköpostitse tai paperinen kyselylomake.

Taulukossa 1 on yhteenveto opetuksen prosessin ja välittömien tulosmuuttujien kyselyiden toteuttamisesta. Taulukossa oleva mies- ja naisvastaajien prosenttiosuutta voidaan tarkastella yhtenä osoituksena aineiston valikoituneisuudesta. Jos oletusarvo miesten ja naisten osuudesta ko. ryhmässä on noin puolet (kuten oppilaiden ryhmässä), niin miesprosentin jäädessä kovin matalaksi voidaan todeta aineiston olevan valikoituneen ainakin joltain osin. Naiset ovat tyypillisesti innokkaampia vastaajia vapaaehtoisiin kyselyihin. Liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien osalta vastaajien mies-nais-osuudet vastaavat kutakuinkin alan sukupuolijakautumaa (taulukko 1).

Kyselyn palautusprosentin arvioiminen suhteellisen luotettavasti on mahdollista vain opetuslupaopettajien ja tutkinnonvastaanottajien osalta. Mikäli opetuslupaopettajien aineistossa oletetaan olleen jonkin verran mopokortin opetuslupia (5 %) ja virheellisiä osoitteita (3 %), niin perusjoukon koko olisi ollut 1840 opettajaa. Näistä vastasi 497 opettajaa eli 27 %. Luku voidaan pitää suhteellisen suurena, koska vastaaminen edellytti suurta aktiivisuutta (nettilinkin kopioiminen kirjeestä), eikä kyselystä lähetetty yhtäkään muistutusviestiä. Lisäksi voidaan ajatella, ettei netin käyttö edelleenkään ole kaikille tuttua. Opetuslupaoppilaiden vastausaktiivisuuden arviointi on mahdotonta, koska emme voi tietää, kuinka moni opetuslupaopettaja jakoi linkin edelleen oppilaalleen vastattavaksi. Joka tapauksessa vastausaktiivisuus jäi pienemmäksi kuin opettajilla.

Tutkinnonvastaanottajia oli 230 ja heille kaikille lähetettiin kysely. Puolet kyselyn saaneista vastasi siihen (n=115).

Liikenneopettajien kysely lähetettiin lähes 500 kouluun, mutta tietoa ei ole saatavilla siitä, miten moni liikenneopettaja kyselyn sai. Sähköpostiviesti on voinut tavoittaa vain esimerkiksi omistajan tai toimistohenkilökunnan tai parhaassa tapauksessa kaikki koulun liikenneopettajat. Osa sähköposteista palautui virheellisinä, muutama koulu toivoi viestiä ruotsinkielellä ja muutama kieltäytyi suoraan vastausviestillä osallistumasta tutkimukseen. Lopullinen sähköpostiosoitteiden määrä oli 425. Mikäli tätä pidetään perusjoukkona (minimi), niin vastausprosentti olisi ollut 41 %. Todennäköisesti kysely levisi kuitenkin laajemmalle joukolla, joten todellinen vastausprosentti jää alle 41 %:n.

Autokoulun oppilaiden perusjoukkona voi pitää esimerkiksi nuorten yhden vuosiluokan kokoa vähennettynä opetuslupalaisten määrällä. Vaikka kaikki eivät suorita ajokorttia nuorina, niin arviolta noin 90 % ikäluokasta kuitenkin jossain vaiheessa elämäänsä. Vuonna 2012 oli 18-vuotiaita Suomessa 66 775 (Tilastokeskus, 2014). Opetuslupalaisten osuus hyväksytyistä B-luokan ajokokeista oli noin 13 % (Trafi, 2014). Näiden mukaan perusjoukko voisi pitää noin 52 000 vuosittaista B-ajokorttiluokan I-vaiheen oppilasta (90 % vuosiluokasta vähennettynä opetuslupalaisten määrä). Mikäli määrä olisi jakaantunut tasaisesti kaikille 12 kuukaudelle, olisi yhden kuukauden oppilasmäärä ollut noin 4 300. Tällöin vas-

tausprosentti olisi ollut 21 %. Epävarmuutta lisää kuitenkin se, että oppilasmäärissä on kuukausittaista vaihtelua ja kuljettajaopetusuudistuksen läheisyys vaikutti oppilasmääriin lisäävästi. Linkki kyselyyn autokoulujen yleisimmin käyttämässä web-autossa oli kattavasti käytössä noin 3 viikon ajan ennen kyselyn sulkemista.

Taulukko 1. Kuvaus opetuksen prosessin ja välittömien tulosmuuttujien kyselyiden toteutuksesta sekä vastaajien määrät ja miesten ja naisten osuudet. Kyselyiden palautusprosentteja ei ole esitetty taulukossa, koska niitä ei voitu riittävällä tarkkuudella laskea.

	Autokoulun oppilaat, I-vaihe	Autokoulun oppilaat, II-vaihe	Liikenne-opettajat	Opetuslupa-opettajat	Opetuslupa-oppilaat	Tutkinnon vastaanottajat
Miten toteutettiin	Webropol-kysely; linkki autokoulujen kautta, sähköiset oppimisympäristöt	Webropol-kysely; linkki autokoulujen kautta, esim. sähköposti	Webropol-kysely; linkki autokoulujen kautta, esim. sähköposti	Webropol-kysely; linkki postitse lähetetyssä kirjeessä opetuslupa-opettajalle	Webropol-kysely; linkki postitse lähetetyssä kirjeessä opetuslupa-opettajalle	Webropol-kysely; linkki sähköpostitse
Kysely avoinna	16.11.2012 – 27.1.2013	16.11.2012 – 27.1.2013	16.11.2012 – 27.1.2013	7.1.2013 – 27.2.2013	7.1.2013 – 27.2.2013	18.12.2012 – 2.2.2013
Vastaajien määrä yht.	902	105	173	497	274	115
Mies/nais - osuudet	39 / 61 %	33 / 67 %	83 / 17 %	78 / 22 %	46 / 54 %	83 / 17 %

Viimeistenkin kyselyiden sulkeuduttua 27.2.2013, kaikki vastaukset yhteystietokysymyksen osalta luettiin yhteen Excel-tiedostoon ja satunnaislukugeneraattorin avulla arvottiin kaksi huoltamolahjakortin saajaa. Toinen voitoista osui I-vaiheen oppilaalle ja toinen opetuslupaopettajalle.

### **2.3.2 Kysely pitkän ajan tulosmuuttujista: ajotavat, liikenteessä selviytymisen sekä tyytyväisyys saatuun koulutukseen**

Koska syksyllä -12 toteutettuihin sähköisiin kyselyihin oli vaikea saada II-vaiheen oppilaiden vastauksia, eikä ”vanhan” mallisen koulutuksen saaneille oppilaille liioin ollut mitään uutta sähköistä oppimisalustaa autokouluissa, päätettiin pitkän ajan tulostutkimus tehdä sähköisen kyselyn sijaan paperilomakekyselynä.

Tutkimukseen haettiin vapaaehtoisia kouluja, koska vapaaehtoisuus yhdistyy sitoutumiseen. Tässä tutkimuksessa oli erityisen tärkeää, että koulut sitoutuivat täyttämään kyselylomakkeen osana syventävän vaiheen opetusta. Vain näin voitiin varmistaa kattava ja luotettava tiedonsaanti. Autokoulujen sähköpostiosoitteisiin lähetettiin viesti, jossa kuvattiin tutkimus lyhyesti ja toivottiin vapaaehtoisten koulujen ilmoittautuvan tutkimukseen. Lisäksi Autokoululiiton jäsentiedotteen kautta lähetettiin mainos tutkimuksesta. Vapaaehtoisia ilmoittautui jonkin verran. Alueellisen edustavuuden (koko Suomi) ja vastausten riittävän määrän varmistamiseksi soitettiin lisäksi kymmeniin internet-haun perusteella valittuihin kouluihin eri puolella Suomea ja kysyttiin vapaaehtoisiksi mukaan tutkimukseen. Koulut suhtautuivat pääsääntöisesti myönteisesti hankkeeseen. Lomakkeita lähetettiin 45 vapaaehtoiselle koululle ympäri Suomen annettavaksi oppilaille vastattavaksi osana syventävän vaiheen opetusta. Vastausohjeissa painotettiin sitä, että kaikki oppilaat vastaisivat kyselyyn.

Kunkin autokoulun kanssa sovittiin erikseen, paljonko lomakkeita heille toimitetaan muutamana kuukauden tarpeisiin, ts. paljonko kouluun arveltiin tulevan syventävän vaiheen oppilaita kevään ja kesän 2013 aikana. Koulujen oli vaikeahko arvioida tulevaa tilannetta, koska syksyn ruuhkan jälkeen ainakin alkukeväästä näytti monessa koulussa olevan hiljaisempaa kuin tavallisesti erityisesti syventävän vaiheen opetuksessa. Lomakkeita lähetettiin varmuuden vuoksi reilusti. Vastauksia palautui lähes kaikista kouluista, mutta useimmista arvioitua vähemmän. Osaksi tämä johtui oppilastilanteesta, mutta osittain myös esimerkiksi siitä, että lomakkeiden jakaminen yksinkertaisesti saattoi unohtua joiltakin syventävän vaiheen kursseilta. Tämä ei vaikuta kuitenkaan vastausprosenttiin, koska silloin, kun vastauksia kerättiin oppilailta osana kurssia, niitä kerättiin kaikilta oppilailta. Vastausprosentti oli siis periaatteessa 100 %. Käytännössä kuitenkin se on todennäköisesti ollut jonkin verran matalampi, koska joku on voinut palauttaa tyhjän lomakkeen tai jättänyt vastaamatta esimerkiksi, koska ei osaa riittävästi suomen kieltä. Lomakkeella ei ollut autokoulutunnistetta, mutta puhelimitse varmistettiin, että kysely oli kouluissa käytössä sovitulla tavalla ja että lomakkeet myös palautettiin sovitusti.

Yhteensä lomakkeita lähetettiin noin 4 000 kpl. Näistä palautui syyskuun 2013 loppuun mennessä noin puolet.

Taulukko 2. Kuvaus pitkän ajan tulomuuttujakyselyn toteutuksesta.

Kohderyhmä	Syventävän vaiheen oppilaat, kokemukset välivaiheesta
Miten toteutettiin	Yksisivuinen, kaksipuoleinen kyselylomake kaikille oppilaille osana syventävän vaiheen opetusta vapaaehtoisissa autokouluissa eri puolilla Suomea.
Kyselyaika	Ensimmäiset lomakkeet kouluille lähetettiin maaliskuussa 2013 ja viimeiset lomakkeet kouluista palautuivat syyskuussa 2013
Vapaaehtoisten koulujen määrä	45
Vastausprosentti	Lähes 100 %; kyselyyn vastattiin osana syventävää vaihetta
Vastausten määrä yht.	2030
Mies / nais -osuudet	54 / 46 %

## 3 Tulokset

### 3.1 Autokoulun oppilaat I-vaiheen lopulla

#### 3.1.1 Taustatiedot

Vastanneita I-vaiheen oppilaita oli yhteensä 902. Vastaaajista 4 oli ilmoittanut iäkseen 15 tai 16 vuotta ja nämä vastaukset poistettiin jatkoanalyysistä, koska alle 17-vuotiaat eivät ole voineet olla suorittamassa B-ajokorttia. Lopullinen vastaajien määrä oli siis 898. Näistä naisia oli 540 (61 %) ja miehiä 350 (39 %; 8 vastaajaa ei ollut ilmoittanut sukupuoltaan). Vastaaajien ikä vaihteli 17 ja 67 vuoden välillä. Tyypillisin ikä oli 17 vuotta (42 % vastaajista). Naiset olivat keskimäärin vanhempia kuin miehet ( $df=876.31$ ,  $t=4.64$ ,  $p<.001$ ). Naisten keski-ikä oli 20.8 vuotta ja miesten 18.9 vuotta.

Lomakkeella kysyttiin valmistunutta tai meneillään olevaa koulutusta (kyselylomake kokonaisuudessaan liitteessä 2). Vaihtoehtoista saattoi valita yhden tai useamman parhaiten sopivan. 38 vastaajaa (4 %) ilmoitti koulutukseksi vain peruskoulun. Naiset olivat tyypillisimmin käyneet lukion tai opiskelemassa lukiossa (47 %) ja miehet käyneet ammatillisen koulun tai opiskelemassa ammatillisessa oppilaitoksessa (57 %). (Taulukko 3).

Taulukko 3. Vastaajien koulutustausta.

	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
Peruskoulu	232	43,4	150	43,5
Lukio	253	47,3	137	39,7
Oppisopimus tms.	16	3,0	4	1,2
Ammatillinen koul.	233	43,6	198	57,4
Ammattikorkeakoulu	28	5,2	4	1,2
Yliopisto	28	5,2	6	1,7

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

Taustatietoina kysyttiin myös aiempaa ajokorttia sekä nykyisen B-ajokorttikoulutuksen aloitusikää sekä vaihetta. Edelleen oppilailta kysyttiin, vaikuttiko tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että he olivat juuri tuolloin suorittamassa ajokorttia.

Vastaajista 44 % ilmoitti, ettei heillä ollut mitään aiempaa ajokorttia B-ajokorttikoulutukseen tullessaan. Miehillä oli yleisemmin jokin aikaisempi ajokortti kuin naisilla. Mopokortit olivat kuitenkin yleisiä sekä miehillä että naisilla (taulukko 4). Vastausvaihtoehdoissa oli mahdollista rastita ”Muu” ja ilmoittaa avoimella vastauksella, mikä kortti oli kyseessä. Avovastauksiin tuli vastauksina vain yksi B-ajokortti. Muut vastaukset (lukuun ottamatta yhtä pilavastausta) sisältyivät tarjottuun luokitukseen (MT, traktori, kt).

Taulukko 4. Vastaajien aikaisemmat ajokortit ja ajokortillisten osuus.

	Nainen		Mies	
	f	%	f	%
Ei ajokorttia	293	54,8	88	25,5
M	229	42,8	234	67,8
T	41	7,7	103	29,9
A1	11	2,1	56	16,2
A tai jokin muu	4	0,7	5	1,4

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

B-ajokorttikoulutukseen oli tultu keskimäärin 20-vuotiaana. Valtaosa oli kuitenkin aloittanut koulutuksen pian 17,5 vuoden jälkeen ennen 18-vuotispäiväänsä. Miehet aloittivat koulutuksen useammin 17-vuotiaana kuin naiset (taulukko 5).

Taulukko 5. Vastaajan ikä ajokorttikoulutuksen alkaessa.

Ikä B-ajokorttikoulutuksen alkaessa	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
17-17,5	36	7,5	40	12,6
17,51-18,0	267	55,9	213	66,8
18,01-18,5	29	6,1	19	6,0
18,51-19,0	16	3,3	2	0,6
19,01-19,5	10	2,1	3	0,9
19,51-20,0	9	1,9	2	0,6
20,01-25,0	52	10,9	21	6,6
25,01-30,0	26	5,4	3	0,9
yli 30	33	6,9	16	5,0
Yht.	478	100,0	319	100,0

Kyselyn lähetekirjeessä toivottiin erityisesti niiden oppilaiden vastaavan, jotka olivat opetuksen loppupuolella, koska he parhaiten kykenevät ottamaan kantaa opetuksen sisältöihin

ja menetelmiin. Kyselyyn vastaamishetkellä 79 % vastaajista olikin teoriaopetuksen loppupuolella tai jo suorittanut sen kokonaan (taulukko 6). Sen sijaan ajo-opetus oli vielä kesken yli puolella vastaajista, reilulla kolmasosalla vasta alussa (taulukko 7).

Taulukko 6. Teoriaopetuksen vaihe vastaamishetkellä.

Teoriaopetus vastaamishetkellä	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
Alussa	64	12,1	49	14,4
Keskivaiheilla	44	8,3	27	7,9
Lopussa	422	79,6	265	77,7
Yhteensä	530	100,0	341	100,0

Puuttuvia tietoja naisten ryhmässä 5 ja miesten ryhmässä 4.

Taulukko 7. Ajo-opetuksen vaihe vastaamishetkellä.

Ajo-opetus vastaamishetkellä	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
Alussa	166	31,6	142	41,4
Keskivaiheilla	112	21,3	61	17,8
Lopussa	247	47,1	140	40,8
Yhteensä	525	100,0	343	100,0

Puuttuvia tietoja naisten ryhmässä 10 ja miesten ryhmässä 2.

Naisvastaajista 134 oli jo ollut teoriakokeessa. Teoriakokeista 92 % oli hyväksytty. Ajokokeessa oli ollut 60 vastaajaa, joista 80 % oli läpäissyt ajokokeen. Naisvastaajista 48:lla (9 %) oli jo B-luokan ajokortti.

Miesvastaajista 74 oli ollut teoriakokeessa ja heistä 93 %:lla se oli hyväksytty. Ajokokeessa oli ollut 41 miesvastaajaa, joista 88 % oli hyväksytty. B-luokan ajokortti oli 39 vastaajalla (11 %).

Niiltä, joilla jo oli ajokortti, kysyttiin myös, kauanko opetus oli kestänyt. Naisvastaajat ilmoittivat opetuksen kestäneen 1 kuukaudesta 20 kuukauteen. Tyypillisimmät vastaukset olivat 2 – 3 kk (yhteensä 25 vastausta, 52 %). Kun ääriarvo 20 kk jätettiin pois, niin keskiarvoksi muodostui 3,2 kuukautta. Miesvastaajien vastaukset vaihtelivat 1 kuukauden ja 12 kuukauden välillä. Tyypillisin aika oli myös miehillä 2-3 kk (yhteensä 18 vastausta, 49 %). Kun ääriarvo 12 kuukautta jätettiin pois, niin keskiarvoksi muodostui 3,1 kuukautta.

Tuleva kuljettajaopetus uudistus ei ollut vaikuttanut lainkaan autokouluun tulon ajoitukseen kolmasosalla vastaajista. Vähän tai jonkin verran se oli vaikuttanut 39 %:lla ja paljon tai erittäin paljon 27 %:lla vastaajista. Naisten ja miesten välillä ei ollut eroa, mutta vastaajan iällä oli yhteys siihen, miten tuleva kuljettajaopetus uudistus oli vaikuttanut päätökseen aloittaa autokoulu juuri tuolloin ( $df=4, \chi^2=12.34, p<.05$ ). Alle 18-vuotiailla ei luonnollisesti ole ollut paljon liikkumavaraa autokoulun aloittamisajankohdassa. Ikäryhmävertailussa näkyikin se, että yli 20-vuotiaat totesivat useammin kuin 17-20 -vuotiaat, että uudistus vaikutti paljon tai erittäin paljon (38 % vs. 26 %) aloittamisajankohtaan. 17-20 -vuotiaista taas 41 % totesi, ettei tuleva uudistus vaikuttanut lainkaan. Yli 20-vuotiaiden ryhmässä osuus oli 28 %.

Koska henkilön ikä, sukupuoli ja koulutustausta ovat tutkimusten mukaan yhteydessä moiniin kyselytutkimuksilla mitattaviin asioihin, niitä tarkastellaan tässäkin tutkimuksessa osittain erikseen ja niiden yhteyttä tutkittaviin asioihin analysoidaan monimuuttujamenetelmäl-

lä. Koulutustaustana vertaillaan vain lukiota ja ammatillista koulutusta, koska näissä ryhmissä vastaajien määrät olivat riittävän suuret.

### 3.1.2 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Vastaajien mukaan teoriaopetuksessa oli paljon luennointia ja opettajan kertomuksia ja esimerkkejä liikenteestä. Kotitehtävien tarkistamista, rooliharjoituksia, ryhmätöitä tai tehtävien tekoa tunneilla ei ollut lainkaan tai vain vähän<sup>1</sup>. Miesten ja naisten, eri-ikäisten ja eri koulutustaustan omaavien henkilöiden vastausten eroja tarkasteltiin monimuuttujamenetelmällä. Naisten mielestä opettajan luennointia oli enemmän kuin miesten mielestä. Miehet taas arvioivat itsearviointeja, rooliharjoituksia, kotitehtävien tarkistamista tunneilla sekä tehtävien tekoa tunneilla olleen enemmän kuin naiset. Ammattikoululaiset arvioivat keskustelua, ryhmätöitä, kotitehtävien tarkistamista, rooliharjoituksia, itsearviointeja sekä oppilaiden kokemuksia olleen enemmän kuin mitä lukiolaiset arvioivat. Yli 20-vuotiaat vastaajat arvioivat, että opetuksessa oli kotitehtävien tekoa tai muuta itseopiskelua omalla ajalla enemmän kuin nuoremmat vastaajat (taulukko 8).

Taulukko 8. Kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin eri menetelmiä. Autokoulun I-vaiheen oppilaiden vastausten keskiarvot vastaajien sukupuoli-, ikä- ja koulutusryhmittäin ja erojen tilastollinen testaus. Vastausasteikko 1= ”ei lainkaan”, 5= ”erittäin paljon”.

	Sukuoli (sp)		Ikäryhmät (ikä)		Koulutustausta		Tilastollinen ero		
	Nainen	Mies	17-20 v	21 + v.	Amm.	Lukio	Sp	Ikä	Koulu
Opettajan luennointia	4,44	4,14	4,31	4,35	4,25	4,38	***		
Opetusvideoita	3,62	3,54	3,60	3,56	3,62	3,55			
Keskustelua	3,48	3,58	3,52	3,53	3,74	3,31			***
Ryhmätöitä	1,72	1,82	1,76	1,74	1,84	1,65			**
Tehtäviä tunneilla	1,88	2,06	1,95	1,96	2,03	1,84	*		
Kotitehtäviä	2,68	2,53	2,54	2,98	2,61	2,49		***	
Kotitehtävien tarkistamista	1,44	1,71	1,53	1,62	1,63	1,41	**		**
Rooliharjoituksia	1,47	1,67	1,55	1,57	1,66	1,44	**		**
Mielikuvaharjoittelua	2,46	2,57	2,54	2,38	2,52	2,49			
Itsearviointia	2,40	2,75	2,51	2,62	2,66	2,36	***		**
Opettajan kertomuksia	4,40	4,30	4,37	4,33	4,32	4,40			
Oppilaiden kokemuksia	3,20	3,21	3,22	3,10	3,32	3,12			*

Tilastollisessa testauksessa ikää tarkasteltu jatkuvana muuttujana

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

Teoriaopetuksen menetelmistä muodostettiin faktorianalyysin avulla kaksi summamuuttujaa: keskustelu ja aktivoivat tehtävät:

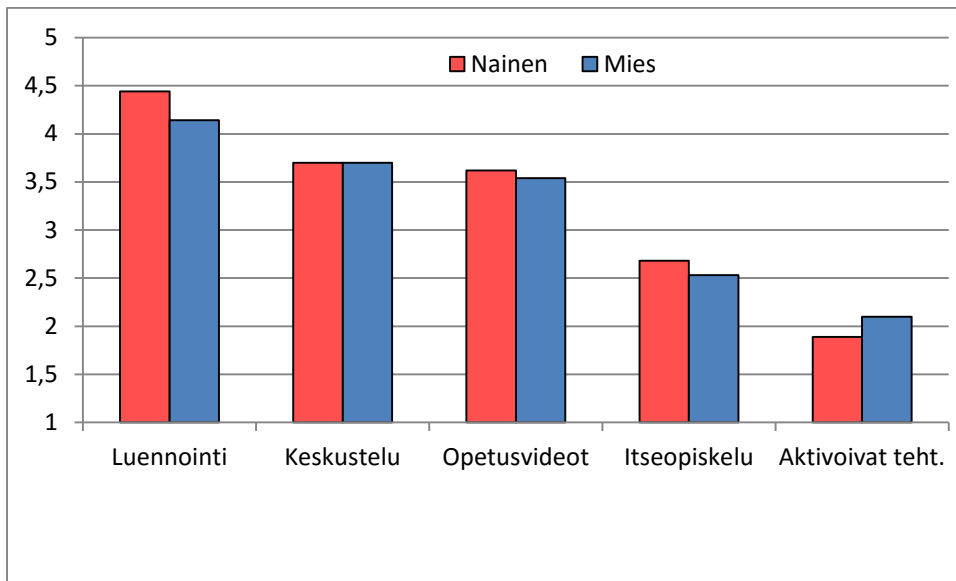
Keskustelu (reliabiliteetti .65) sisälsi seuraavat kolme menetelmää:

- Keskustelua opetettavasta asiasta
- Opettaja kertoi kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä
- Oppilaat kertoivat kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä

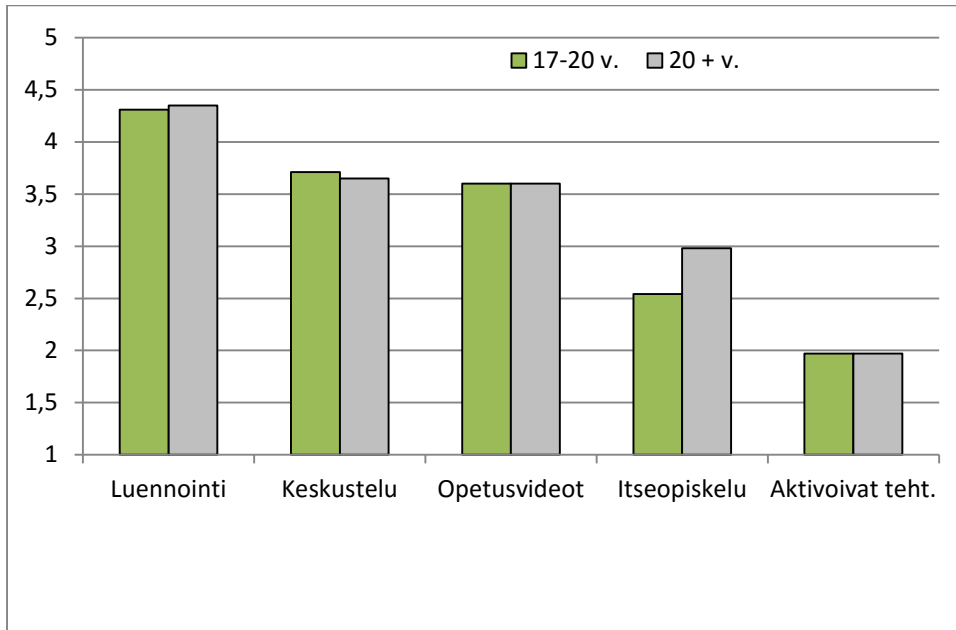
Aktivoivat tehtävät (reliabiliteetti .83) sisälsi seuraavat kuusi menetelmää:

- Ryhmätöitä
- Tehtävien tekoa tunneilla
- Kotitehtävien tarkistamista tunneilla
- Rooliharjoituksia
- Itsearviointia omista valmiuksista toimia kuljettajana
- Harjoittelua mielikuvien avulla

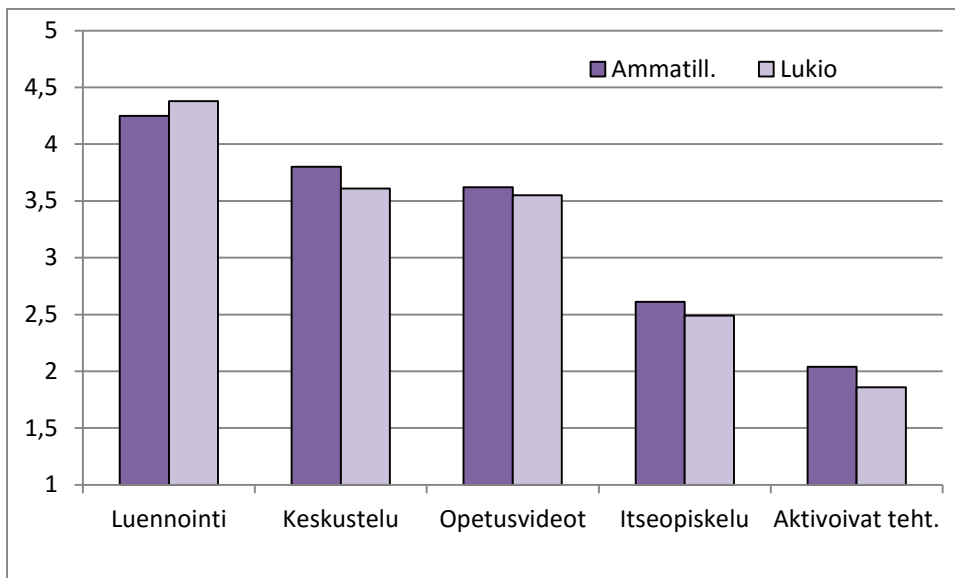
Opettajan luennointi, opetusvideoiden käyttö sekä kotitehtävien teko tai muu itseopiskelu omalla ajalla jäivät summamuuttujien ulkopuolelle ja ne on siksi kuvattu erillisinä (kuviot 1, 2 ja 3).



Kuvio 1. Autokoulun I-vaiheen nais- ja miesoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin eri opetusmenetelmiä.



Kuvio 2. Autokoulun I-vaiheen eri-ikäisten oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin eri opetusmenetelmiä.



Kuvio 3. Autokoulun I-vaiheen eri koulutustaustoista tulleiden oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin eri opetusmenetelmiä.

### 3.1.3 Teoriaopetuksen arviointi

Oppilaita pyydettiin arvioimaan saatua teoriaopetusta myös 9 väittämällä, joihin saattoi vastata 5-portaisella asteikolla ”ei lainkaan” – ”erittäin hyvin” (taulukko 9). Taulukon keskiarvot ovat ryhmien vastausten keskiarvoja eikä niissä ole vakioitu muiden tekijöiden vaikutusta. Vastausten erojen tilastollisessa testauksessa on käytetty kuitenkin monimuuttujamenetelmää, joka ottaa huomioon esimerkiksi sen, että naisista suurempi osa kuin miehistä kuului ikäryhmään 21 + ja oli lukiolaisia. Ryhmien vastausten välisten tilastollisten erojen tarkastelussa on siis aina tarkasteltu vain yhtä tekijää ja muut kaksi on vakioitu.



Vastausten perusteella näyttää siltä, että oppilaat ovat varsin tyytyväisiä saamaansa opetukseen. Opetus oli tehokasta, opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä ja valtaosa suosittelee autokouluansa muillekin saamansa teoriaopetuksen perusteella. Myönteinen tulos on myös, että ryhmien välillä ei ollut eroja näihin väittämiin vastaamisessa, mistä voi päätellä, että opetus on ollut tasa-arvoista eri-ikäisille miehille ja naisille ja eri koulutustaustoista tuleville oppilaille. Teoriaopetusta ei keskimäärin kuitenkaan koettu kovin kiinnostavaksi, siinä ei välttämättä opittu uusia asioita itsestä, eikä se ollut kovin yksilöllistä.

Naiset tunsivat vastuuta omasta oppimisestaan enemmän kuin miehet. Naisten mukaan opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen useammin kuin miesten mielestä ja naiset katsoivat useammin kuin miehet, että keskusteluun oli helppo osallistua.

Väittämät eivät erotelleet eri ikäryhmien vastauksia muutoin, paitsi vanhemmat oppilaat tunsivat vastuuta omasta oppimisestaan useammin kuin nuoremmat.

Koulutustausta, se oliko oppilas ammatillisessa koulutuksessa vai lukiossa, erotteli sen sijaan vastauksia moniin väittämiin. Erityisen selvä ero oli vastaamisessa väittämään ”Opin uusia asioita itsestäni”. Ammatillisessa koulutuksessa olevat (tai valmistuneet) vastasivat useammin oppineensa uusia asioita itsestään kuin lukiotaustaiset vastaajat.

Taulukko 9. I-vaiheen oppilaiden arviot teoriaopetuksesta, väittämien keskiarvot ja ryhmien välisten keskiarvojen erojen testaus. ”. \*= $<.05$ , \*\*= $<.01$  ja \*\*\*= $<.001$ . Asteikko: väittäjä kuvaa teoriaopetusta 1=ei lainkaan, 5= erittäin hyvin.

	Sukuoli (sp)		Ikäryhmät (ikä)		Koulutustausta (koulu)		Tilastollinen ero		
	Nainen	Mies	17-20 v	21 + v	Amm	Lukio	Sp	Ikä	Koulu
Opin uusia asioita itsestäni	3,02	3,11	3,06	3,05	3,28	2,81			***
Opetus oli yksilöllistä	2,68	2,83	2,75	2,70	2,90	2,63			**
Opetus oli kiinnostavaa	3,88	3,82	3,84	3,93	3,95	3,73			**
Tunsin vastuuta oppimisestani	4,05	3,84	3,94	4,10	4,03	3,86	**	*	*
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaik. ajamiseen	3,79	3,56	3,70	3,67	3,75	3,64	***		
Keskusteluun oli helppo osallistua	3,58	3,80	3,66	3,70	3,77	3,55	**		
Opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä	4,22	4,11	4,20	4,11	4,20	4,20			
Opetus oli tehokasta	4,10	4,12	4,12	4,10	4,20	4,04			*
Voin suositella autokoulua teoriaopetuksen perusteella	4,36	4,30	4,35	4,26	4,36	4,30			

Tilastollisessa testauksessa ikää tarkasteltu jatkuvana muuttujana

### 3.1.4 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Ajo-opetuksessa eniten käytetty menetelmä oli ajaminen opettajan antamien ohjeiden mukaan (taulukko 10). Naisoppilaat arvioivat sitä olleen enemmän kuin miesoppilaat ( $df=4$ ,  $=23.44$ ,  $p<.001$ ). 63 % naisista arvioi ”ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan” olleen

erittäin paljon. Miehillä vastaava osuus oli 46 %. Paljon käytettyjä menetelmiä tai sisältöjä ajo-opetuksessa olivat myös ”keskustelu opettajan kanssa ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista”, ”liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen” sekä ”itsenäinen ajo opettajan seurassa vieressä”. Yli 20-vuotiaat arvioivat itsenäistä ajoa olleen enemmän kuin 17–20-vuotiaat. Simulaattorilla ajoa, toisen oppilaan ajon seuraamista ja opettajan mallisuorituksia ei ajo-opetuksessa ollut oppilaiden mukaan käytetty lainkaan tai vain harvoin.

Taulukko 10. I-vaiheen oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa käytettiin eri menetelmiä sekä ryhmien välisten keskiarvojen erojen testaus. Vastausasteikko 1= ”ei lainkaan” - - 5= ”erittäin paljon”. \*=<.05, \*\*=<.01 ja \*\*\*=<.001.

	Sukupuoli (sp)		Ikäryhmät (ikä)		Koulutustausta (koulu)		Tilastollinen ero		
	Nainen	Mies	17-20 v	21 + v.	Amm	Lukio	Sp	Ikä	Koulu
Ajo opet. ohj. mukaan	4,47	4,19	4,34	4,46	4,31	4,41	***		
Itsenäistä ajoa	3,49	3,36	3,40	3,56	3,44	3,42		*	
Näyttöjen seuraam.	2,71	2,92	2,83	2,65	2,98	2,65			***
Opettajan mallisuorituksia liikenteessä	2,09	2,17	2,18	1,94	2,26	1,96			***
Reitin suunnittelua	2,40	2,59	2,46	2,54	2,68	2,26		*	***
Toisen oppilaan ajon seuraamista	2,00	2,09	2,09	1,81	2,06	2,03			
Kommentoivaa ajoa	2,86	2,90	2,86	2,92	2,98	2,71			**
Liikennetapahtumien läpikäyntiä	3,48	3,36	3,44	3,40	3,60	3,30	*		***
Itsearviointia	3,23	3,15	3,15	3,34	3,29	3,07		*	*
Keskust. ajotaidostani	3,52	3,34	3,42	3,53	3,53	3,37	*		
Mielikuvaharjoittelua	2,39	2,43	2,41	2,40	2,49	2,27			*
Simulaattorilla ajoa	2,11	2,12	2,11	2,17	2,14	2,06			

Tilastollisessa testauksessa ikää tarkasteltu jatkuvana muuttujana.

### 3.1.5 Simulaattoriopetus

Opetussuunnitelman mukaan simulaattorilla voitiin I-vaiheessa opettaa pimeällä ajoa. Vastajista 57 % (n=448, puuttuvia vastauksia oli 118) ilmoitti, että opetuksessa oli ollut simulaattorilla ajoa ainakin jonkin verran. Heiltä kysyttiin monivalintatehtävänä, mitä simulaattorilla oli opetettu. Pimeän ajon lisäksi vastausvaihtoehtoiksi tarjottiin ”ajoneuvon käsittelyä”, ”kaupunkiliikenteessä ajoa” sekä ”vaaratilanteiden ennakkointia”, koska simulaattorilla ajossa voidaan toki opettaa ja oppia myös muuta kuin pimeällä ajoa, vaikka se olisikin keskeisin opetuskohte. Kysymykseen vastasi 449 vastaajaa niin, että he saattoivat valita useamman vaihtoehdon. Lähes kaikki, 437 vastaajaa (97 %) ilmoitti, että simulaattorilla oli opetettu pimeällä ajoa. Lisäksi 98 vastaajaa (22 %) ilmoitti simulaattorilla opetetun vaaratilanteiden ennakkointia, 46 (10 %) ajoneuvon käsittelyä ja 24 (5 %) kaupunkiliikenteessä ajoa.

### 3.1.6 Ajo-opetuksen arviointi

Oppilaita pyydettiin arvioimaan saatua ajo-opetusta 8 väittämällä, joihin saattoi vastata 5-portaisella asteikolla ”ei lainkaan” – ”erittäin hyvin” (taulukko 11). Väittämät olivat samat kuin teoriaopetusta koskeneet väittämät muutoin, paitsi väittäjä ”Opetus oli yksilöllistä” jätettiin pois, koska ajo-opetus on yksilöopetusta ja siten lähtökohtaisesti jo suurelta osin yksilöllistä.

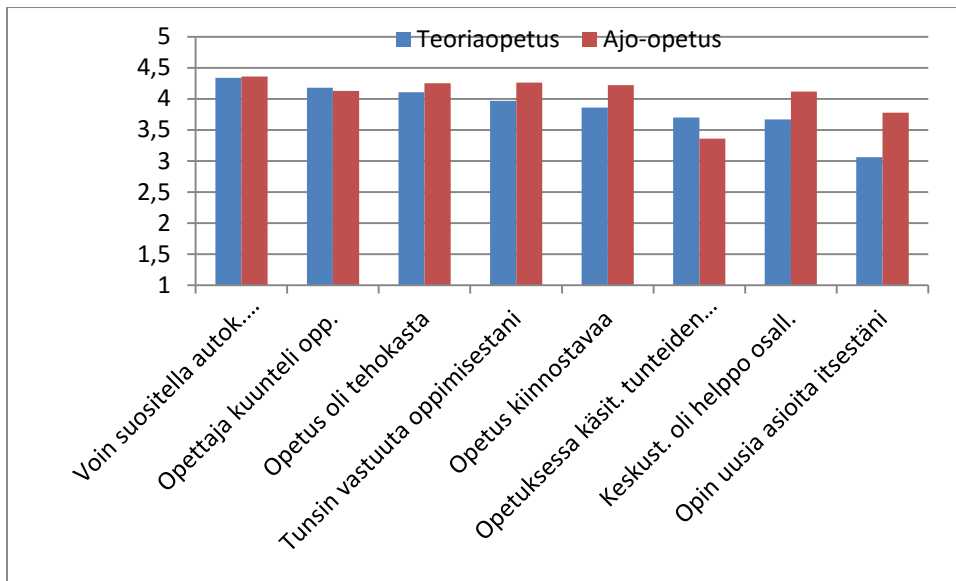
Oppilaat olivat hyvin tyytyväisiä saamaansa ajo-opetukseen. Opetus oli kiinnostavaa ja tehokasta, opiskelija tunsu vastuuta omasta oppimisestaan, opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä ja valtaosa vastaajista suosittelisi autokouluansa muillekin saamansa ajo-opetuksen perusteella. Miesten ja naisten vastauksissa oli jonkin verran eroja: naiset mm. kokivat useammin oppineensa uusia asioita itsestään ja he tunsivat vastuuta oppimisestaan enemmän. Naisten mukaan opetuksessa oli käsitelty tunteiden vaikutusta ajamiseen useammin kuin miesten mielestä. Alle ja yli 20-vuotiaat eivät juuri eronneet vastauksissaan, eikä myöskään eri koulutustaustojen oppilaiden vastaukset. Ammatillisesta koulusta tulleet oppilaat tosin vastasivat useammin kuin lukio-oppilaat, että opetuksessa oli käsitelty tunteiden vaikutusta ajamiseen.

Taulukko 11. I-vaiheen oppilaiden arviot ajo-opetuksesta, väittämien keskiarvot ja ryhmien välisen keskiarvojen erojen testaus. \*= $<.05$ , \*\*= $<.01$  ja \*\*\*= $<.001$ . . Asteikko: väittäjä kuvaa teoriaopetusta 1=ei lainkaan , 5= erittäin hyvin.

	Sukuopuoli (sp)		Ikäryhmät (ikä)		Koulutustausta (koulu)		Tilastollinen ero		
	Nainen	Mies	17-20 v	21 + v.	Amm	Lukio	Sp	Ikä	Koulu
Opin uusia asioita itsestäni	3,91	3,58	3,73	4,00	3,83	3,64	***	**	*
Opetus oli kiinnostavaa	4,27	4,14	4,22	4,23	4,27	4,17			
Tunsin vastuuta oppim.	4,39	4,09	4,23	4,39	4,23	4,27	***		
Opetuksessa käsiteltiin tunt.vaiikutusta ajoon	3,42	3,26	3,35	3,37	3,51	3,14	**		***
Keskusteluun oli helppo osallistua	4,18	4,03	4,11	4,18	4,15	4,09	*		
Opetus kuunteli mielipiteitäni	4,20	4,03	4,11	4,19	4,19	4,05	*	*	
Opetus oli tehokasta	4,28	4,19	4,24	4,28	4,30	4,19			
Voin suositt. autokoulua ajo-opetuksen perusteella	4,38	4,32	4,35	4,36	4,39	4,31			

Tilastollisessa testauksessa ikää tarkasteltu jatkuvana muuttujana

Verrattuna teoriaopetukseen, ajo-opetus koettiin tehokkaammaksi ja kiinnostavammaksi ja oppilaat olivat tunteneet vastuuta enemmän oppimisestaan sekä oppineet uusia asioita itsestään (kuvio 4). Ajotunneilla oli helpompi myös osallistua keskusteluun, mikä liittyy ehkä siihen, että ajotunnit ovat pääosin yksilöopetusta ja teoriaopetus tapahtuu suuremmissa ryhmissä. Tunteiden vaikutusta ajamiseen oli käsitelty useammin teoriatunneilla kuin ajotunneilla. Molempien opetusten perusteella valtaosa suosittelisi autokoulua saamansa opetuksen perusteella. Täysin samaa mieltä väittämästä (”Voin suositella...”) oli teoriaopetuksen osalta 55 % vastaajista ja ajo-opetuksen perusteella 59 % vastaajista. Vastausten keskiarvo oli kuitenkin sama teoria- ja ajo-opetukselle (kuvio 4).



Kuvio 4. Autokoulun I-vaiheen oppilaiden teoria- ja ajo-opetusta koskevien arvioiden vertailu.

### 3.1.7 Opetuksen painopisteet

Oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä opetuksessa oli pidetty eri opetussisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla ”ei lainkaan tärkeänä – erittäin tärkeänä” (kyselylomake liitteessä 2).

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä (taulukko 12; vastausten jakautumat on esitetty liitteessä 8, taulukko 1). Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella asteikolla oli 4. Kaikista tärkeimmät sisällöt vastaajien mielestä olivat kuitenkin liikennesääntöjen noudattaminen, ajoneuvon käsittelytaidot normaaliliikenteessä ja vaaratilanteista selviämiseksi sekä vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta. Vähiten tärkeä opetussisältö oli oppilaiden mukaan ollut matkan suunnittelu ennen matkaan lähtöä – joka kuitenkin sekin sai keskiarvokseen yli 3.

Taulukko 12. Mitä opetuksessa painotettiin. Vastausten keskiarvovertailut.

	Sukuoli (sp)		Ikäryhmät (ikä)		Koulutustausta (koulu)		Tilastollinen ero		
	Nainen	Mies	17-20 v	21 + v.	Amm	Lukio	Sp	Ikä	Koulu
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	4,50	4,27	4,38	4,51	4,39	4,41	***		
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilant. selviämiseksi	4,38	4,22	4,30	4,36	4,40	4,21	**		**
Taloudellista ajamista	3,98	3,78	3,86	4,05	3,99	3,77	***	*	**
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	3,51	3,41	3,43	3,63	3,66	3,23	*	*	***
Liikennesäänt. noudattam.	4,66	4,52	4,59	4,65	4,59	4,62	*		
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	3,74	3,55	3,64	3,76	3,84	3,40	***		***
Matkust. vaik. ajotyyliin	3,67	3,59	3,62	3,74	3,84	3,41			***
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	4,39	4,29	4,32	4,48	4,37	4,30			
Sujuvaa etenemistä	4,22	4,08	4,15	4,24	4,20	4,14	*		
Ympäristön huomioonottoa matkapäästösten teossa	3,66	3,57	3,58	3,76	3,76	3,40			***
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	3,96	3,92	3,96	3,90	4,11	3,81			***

Tilastollisessa testauksessa ikää tarkasteltu jatkuvana muuttujana.

### 3.1.8 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikkona oli 5-portainen asteikko ”Ei lainkaan riittävästi” – ”Täysin riittävästi”. Koska teoria- ja ajo-opetuksen vaihe oli yhteydessä valmiuksiin, tarkastelu tehtiin rajaamalla pois ne oppilaat, jotka olivat vasta opetuksen alkupuolella tai keskivaiheilla. 391 oppilasta oli sekä teoriaopetuksessa että ajo-opetuksessa loppuvaiheessa tai jo suorittanut jommankumman tai molemmat.

Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen taajamassa ja maantiellä sekä ajoneuvon käsittelyyn (taulukko 13). Heikoimmat valmiudet oppilaat katsoivat saaneensa ajamisen suunnitteluun, vaikeissa ajo-olosuhteissa ajamiseen sekä taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon. On kuitenkin huomattava, että keskiarvot näissä heikoimmissakin osa-alueissa olivat lähes 4 eli valmiuksia koettiin saadun lähes täysin riittävästi.

Taulukko 13. Autokoulun I-vaiheen loppuvaiheessa olleiden oppilaiden (n=391) vastausten keskiarvot kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia eri asioissa.

	<b>Ei lain- kaan riit- tävästi</b>	.....	.....	.....	<b>Täysin riittävästi</b>	<b>Keskiar- vo</b>
Ajoneuvon käsittely	3 0,8	9 2,3	50 13,0	161 41,9	161 41,9	4,22
Ajaminen taajamassa	1 0,3	3 0,8	49 12,7	162 42,1	170 44,2	4,29
Ajaminen maantiellä	3 0,8	12 3,1	54 14,0	136 35,3	180 46,7	4,24
Ajaminen itsenäisesti	8 2,1	15 3,9	77 20,0	144 37,4	141 36,6	4,03
Ajaminen vaikeissa olosuht.	4 1,0	30 7,8	103 26,7	140 36,4	108 28,1	3,83
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	6 1,6	26 6,8	90 23,4	150 39,1	112 29,2	3,88
Itselle tyypillisten liikenne- riskien tunnistaminen	4 1,0	17 4,4	93 24,2	151 39,2	120 31,2	3,95
Itselle tyypillisten liikenne- riskien välttäminen	4 1,0	19 4,9	90 23,4	151 39,2	121 31,4	3,95
Sosiaaliset taidot	4 1,0	15 3,9	80 20,8	160 41,7	125 32,6	4,00
Ajamisen suunnittelun taidot	7 1,8	42 11,0	102 26,7	130 34,0	101 26,4	3,72

Miehillä ja naisilla ei ollut vastauksissaan eroja siinä, miten he kokivat saaneensa valmiuksia liikenteessä pärjäämiseen. Sen sijaan koulutausta oli yhteydessä vastauksiin siten, että ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelleet vastasivat keskimäärin paremmin saaneensa valmiuksia itsenäiseen ajoon, vaikeissa olosuhteissa ajoon, taloudelliseen ajoon, itselle tyypillisten riskien tunnistamiseen ja välttämiseen, sosiaalisiin taitoihin ja ajamisen suunnittelun taitoihin.

### 3.1.9 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin oppilaita arvioimaan, kuinka tärkeää heille on olla tietynlainen kuljettaja (lomake liitteessä 1). Arviointiasteikko oli 5-portainen ”ei lainkaan tärkeätä” ”erittäin tärkeään”. Liitetaulukossa 2 (liite 8) on esitetty oppilaiden vastausten jakautumat ja keskiarvot.

Lomakkeella olleista 15 eri kuljettajaominaisuudesta osa liittyi esim. tekniseen taitavuuteen (taitava ajoneuvon käsittelijä), osa varovaisuuteen (varot kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (noudatet liikennesääntöjä), osa ns. ylimääräisiin motiiveihin (herätät muiden ihailua) ja osa ekologiseen ajamiseen (valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Kyselylomaketta muodostettaessa ajatuksena oli, että ominaisuudet tiivistyisivät vastausten perusteella muutamaankin tyyppiin (faktoriin) niin, että esimerkiksi varovaisuutta tai toisaalta teknistä taitavuutta arvostavat oppilaat erottuisivat vastauksensa perusteella toisistaan.

Oppilaiden vastausten perusteella löytyikin kolme tyyppiä, mutta nämä eivät olleet odotetun kaltaiset. Oppilaat eivät esimerkiksi tehneet eroa varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyvissä ominaisuuksissa, vaan molemmat asiat olivat heidän mielestään tärkeitä ja vastaukset väittämiin korreloivat vahvasti. Tälle tyyppille annettiinkin nimeksi ”varovainen taitaja”. Muut tyypit nimettiin ”ekologinen kuljettaja” ja ”erottuva kuljettaja”. Oppilaiden vastausten perusteella muodostettiin faktorianalyysin avulla kolme summamuuttujaa: varovainen taitaja, ekologinen kuljettaja ja erottuva kuljettaja.

Varovainen taitaja (Cronbach alpha .91) koostui 9 ominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- olet taitava ajoneuvon käsittelijä (.61)
- etenet sujuvasti liikenteessä (.64)
- noudatat liikennesääntöjä (.70)
- viestität selkeästi muille aikomuksistasi (.71)
- varot kevyttä liikennettä (.71)
- pärjätät kelissä kuin kelissä (.70)
- tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta (.74)
- pyrit välttämään vaaratilanteita (.74)
- toimit taitavasti vaaratilanteissa (.68)

Summamuuttujaan ekologinen kuljettaja (Cronbach alpha .74) tuli kolme ominaisuutta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- ajat taloudellisesti (.62)
- hillitset tunteesi liikenteessä (.52)
- valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.54)

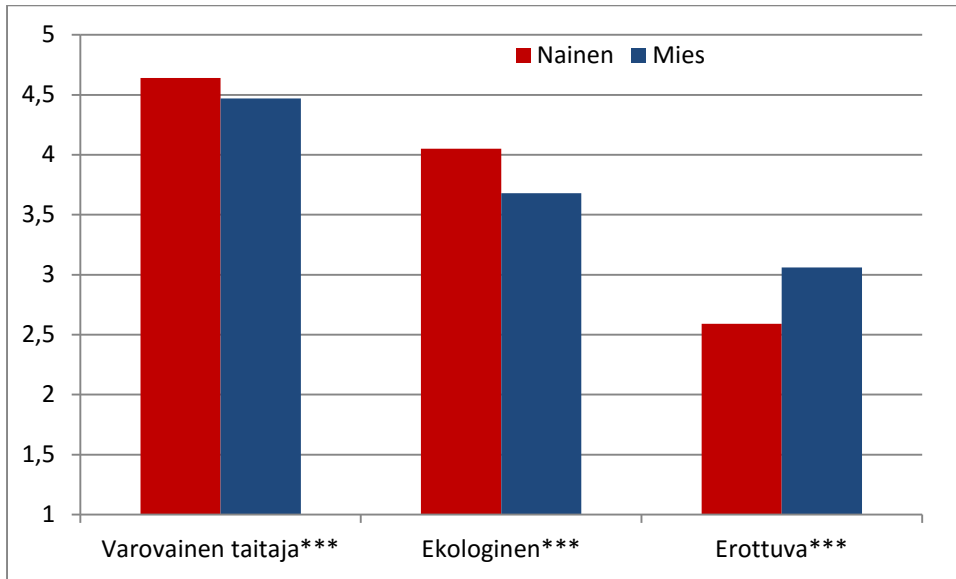
Tunteiden hillintä tuntuu hieman oudolta sisällöltä summamuuttujassa ”ekologinen kuljettaja”, mutta se saatettiin ajatella olevan yhteydessä tasaiseen nopeuteen ja siten olevan yhteydessä vaikkapa polttoaineen kulutukseen.

Kolmanteen summamuuttujaan jäi kaksi selvästi koko mittarista erottuvaa ominaisuutta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

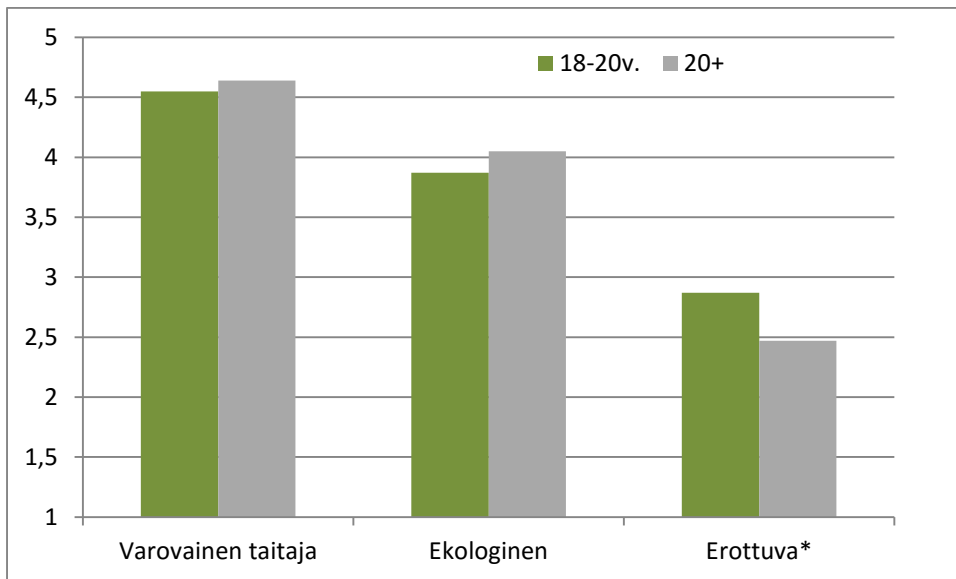
- kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.44) ja
- herätät muiden ihailua (.44)

Summamuuttujalle annettiin nimeksi ”erottuva kuljettaja” (Cronbach alpha .61). Summamuuttujien ulkopuolelle jäi lisäksi yksi ominaisuus ”nautit ajamisesta”, joka ei korreloinut selkeästi mihinkään muodostettuun summamuuttujaan.

Kaikki vastaajat arvottivat erittäin korkealle varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyviä ominaisuuksia. Myös ekologiseen ajamiseen liittyvät ominaisuudet koettiin tärkeiksi. Sen sijaan erottuvuutta ei pidetty tärkeänä ominaisuutena. Ryhmien vastauksissa oli kuitenkin jonkin verran eroja. Miehet ja naiset vastasivat väittämiin selkeästi eri tavoin (kuvio 5). Naiset halusivat olla enemmän varovaisia taitajia ( $df=600.37$ ,  $t=4.41$ ,  $p<.001$ ) ja ekologisista kuljettajia ( $df=640.41$ ,  $t=6.67$ ,  $p<.001$ ) kuin miehet. Miehille sen sijaan erottuvuus oli tärkeämpää kuin naisille ( $df=866$ ,  $t=-6.46$ ,  $p<.001$ ). Eri-ikäisten oppilaiden vastauksissa ei ollut juurikaan eroja (kuvio 6). Ainoastaan nuoremmat vastaajat halusivat useammin olla erottuvia kuljettajia kuin vanhemmat vastaajat ( $df=865$ ,  $t=4.37$ ,  $p<.001$ ). Samoin eri koulutustaustojen vastaajat eivät eronneet muutoin kuin summamuuttujassa ”erottuva kuljettaja” (kuvio 7). Ammatillisen koulutuksen saaneet (tai koulutuksessa olevat) pitivät tärkeämpänä olla erottuva kuljettaja kuin lukion käyneet (tai lukiossa olleet) ( $df=730$ ,  $t=5.34$ ,  $p<.001$ ).

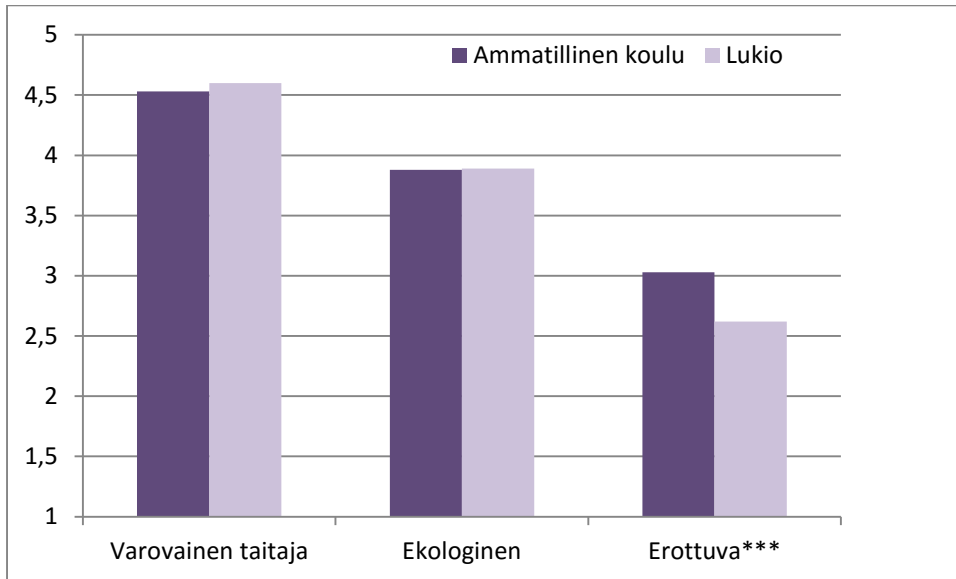


Kuvio 5. Nais- ja mies autokoulun I-vaiheen oppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana... Väittämistä muodostettu kolme summamuuttujaa: varovainen taitaja, taloudellinen ja erottuva. Ryhmien välisen eron tilastollinen merkitsevyys: \*\*\*= $<.001$ .



Kuvio 6. Eri-ikäisten autokoulun I-vaiheen oppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana... Väittämistä muodostettu kolme summamuuttujaa: varovainen taitaja, taloudellinen ja erottuva. Ryhmien välisen eron tilastollinen merkitsevyys: \*= $<.05$ .





Kuvio 7. Eri koulutaustasta tulevien autokoulun I-vaiheen oppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana... Väittämistä muodostettu kolme summamuuttujaa: varovainen taitaja, taloudellinen ja erottuva. Ryhmien välisen eron tilastollinen merkitsevyys: \*\*\*= $<.001$ .

### 3.2 Liikenneopettajat

Vastanneita liikenneopettajia oli 173. Vastaajista miehiä oli 141 (83 %) ja naisia 28 (17 %) (4 vastaajaa ei ilmoittanut sukupuoltaan). Vastaajien ikä vaihteli 24 vuoden ja 71 vuoden välillä painottuen 45 - 55 -vuotiaisiin. Tähän ikähaarukkaan kuului 75 vastaajaa eli 44 % kaikista. Miehet olivat keskimäärin vanhempia kuin naiset ( $t=-3.41$ ,  $Df=160$ ,  $p<.001$ ). Miesten iän keskiarvo oli 49,5 ja naisten 42 vuotta. Kaikkien vastaajien iän keskiarvo oli 48,4 vuotta.

Koska henkilön ikä ja sukupuoli ovat tutkimusten mukaan yhteydessä moniin kyselytutkimuksilla mitattaviin asioihin, niitä tarkastellaan tässäkin erikseen. Iän ja sukupuolen yhteyttä vastaamiseen tarkastellaan monimuuttujamenetelmällä ja tarvittaessa analysoidaan tarkemmin vastausten ristiintaulukoinneilla ja keskiarvotarkasteluilla. Lisäksi tämän tutkimuksen taustamuuttujaa yrittäjyydestä (toimiiko henkilö yrittäjänä vai ei) kontrolloitiin tulosten tarkastelussa. Yrittäjänä toimi hieman yli puolet kaikista vastanneista ( $n=99$ ; 59 %). Sukupuolella ei ollut yhteyttä yrittäjänä toimimiseen, mutta iällä oli niin, että yrittäjät olivat keskimäärin vanhempia ( $t=3.71$ ,  $Df=164$ ,  $p<.001$ ). Yrittäjien iän keskiarvo oli 50,8 vuotta ja ei-yrittäjien 44,8 vuotta.

Peruskoulutukseltaan ylioppilaita oli 39 %, keskikoulun käyneitä 24,4 % ja perus- tai kansakoulun käyneitä 36 %. Valtaosa (82 %) oli toiminut jossain muussa ammatissa ennen liikenneopettajaksi ryhtymistään.

Liikenneopettajilta kysyttiin taustatietona myös, kuinka suuressa koulussa he pääasiassa toimivat. Koulun koon mittarina kysyttiin vuotuista B-oppilaiden määrää. Tämä vaihteli viiden ja 1700 oppilaan välillä. Tyyppi-arvo oli 100 oppilasta ja keskiarvo 162 oppilasta. Kun ääriarvot 5 ja 1700 poistettiin tarkastelusta, koulujen keskiarvo oli 154 oppilasta vuositain.

Tämän perustason kartoituksen olisi pitänyt uudistuksen vaikutuksia selvittäessä mitata opettajien ajatuksia tilanteesta ”ennen uudistusta”. Kuitenkin lähes kaikki vastaajat (92 %) olivat jo osallistuneet koulutukseen, joka liittyi kuljettajaopetusuudistukseen. Edelleen kolme neljästä vastaajasta kertoi soveltaneensa työssään uudistukseen sisältyviä opetus sisältöjä tai -menetelmiä ainakin vähän.

### 3.2.1 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Omien kokemusten kertominen, luennointi sekä keskustelu opetettavasta asiasta olivat yleisimmin käytetyt menetelmät teoriaopetuksessa (liite 8, taulukko 3). Omia kokemuksia liikenteestä ilmoitti kertovansa paljon tai erittäin paljon<sup>2</sup> 92 % vastaajista. Luennointia käytti paljon tai erittäin paljon 63 % ja keskustelua opetettavasta asiasta 59 % vastaajista. Vähiten käytettyjä olivat rooliharjoitukset ja kotitehtävien tarkistaminen tunneilla. Rooliharjoituksia ei käyttänyt lainkaan tai vain vähän 88 % vastaajista. 76 % kertoi, ettei käytä opetusmenetelmänä kotitehtävien tarkistamista lainkaan tai vain vähän. Kotitehtäviä kuitenkin vastaus ten mukaan annetaan jonkin verran. 49 % vastaajista kertoi antavansa kotitehtäviä vähintään jonkin verran.

Teoriaopetuksen menetelmistä muodostettiin faktorianalyysin avulla kaksi summamuuttujaa: keskusteleva ja aktivoivat tehtävät:

Summamuuttuja keskusteleva (reliabiliteetti .64) sisälsi seuraavat kolme menetelmää:

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

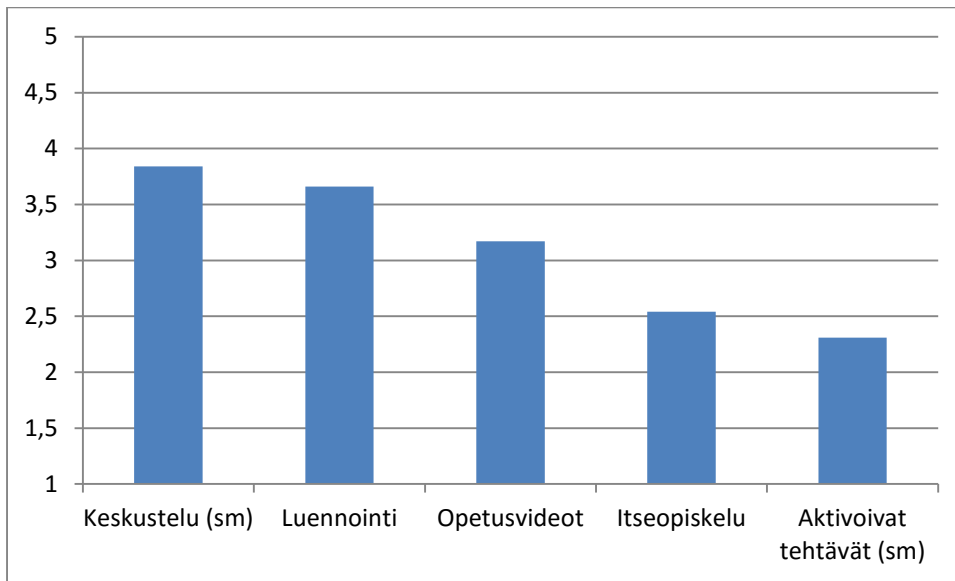
Aktivoivat tehtävät (reliabiliteetti .76) sisälsi seuraavat kuusi menetelmää:

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

Opettajan luennointi, opetusvideoiden käyttö sekä kotitehtävien teko tai muu itseopiskelu omalla ajalla jäivät summamuuttujien ulkopuolelle ja ne on siksi kuvattu erillisinä (kuvio 8).

---

<sup>2</sup> Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko koskien opetusmenetelmiä ja sisältöjä teoria- ja ajoopetuksessa ”En lainkaan – Erittäin paljon” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”En lainkaan, Vähän, Jonkin verran, Paljon, Erittäin paljon.



Kuvio 8. Keskiarvo liikenneopettajien vastauksista kysymykseen, kuinka paljon he käyttävät teoriaopetuksessa eri menetelmiä tai sisältöjä (vastausasteikko 1= ei lainkaan, 5=erittäin paljon). ”Keskustelu” ja ”aktivoivat tehtävät” ovat summamuuttujia (sm).

Miehet tai naiset eivät eronneet tilastollisesti merkitsevällä tasolla vastauksissaan eri opetusmenetelmien käytöstä. Ainoastaan oireellisina eroina ( $p < .10$ ) näytti siltä, että miesopettajat arvioivat enemmän käyttäneensä luennointia ja naisopettajat useammin itseopiskelua. Myöskään eri-ikäisten opettajien tai erikokoisista kouluista tulevien opettajien vastaukset eivät eronneet toisistaan.

### 3.2.2 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Oppilaan ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan sekä liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen olivat yleisimmin käytetyt sisällöt ja menetelmät ajo-opetuksessa. Vähän käytettyjä olivat simulaattorilla ajaminen, toisen oppilaan ajon seuraaminen sekä opettajan mallisuoritusten seuraaminen (taulukko 14).

Taulukko 14. Eri opetusmenetelmien käyttö ajo-opetuksessa. Liikenneopettajat.

	En lain- kaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon	Yhteensä	Keskiar- vo
Oppilaan ajoa antamieni ohjeiden mu- kaan	0	5	29	95	42	171	4,02
Oppilaan itsenäistä ajoa minun seurates- sani vieressä	2	6	40	90	33	171	3,85
Näyttöjä radalla	1	17	65	72	17	172	3,51
Omia mallisuorituksiani liikenteessä	28	71	53	17	3	172	2,4
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	8	44	70	36	12	170	3
Toiset oppilaat seuraavat ja arvioivat yhden ajoa	47	60	38	21	5	171	2,28
Kommentoivaa ajamista	16	35	67	45	8	171	2,96
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oppilaan kanssa	0	4	29	86	53	172	4,09
Oppilaan itsearviointia oman ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista	2	15	54	75	25	171	3,62
Keskustelua oppilaan kanssa hänen ajo- taitonsa vahvoista ja heikoista puolista	1	7	31	99	31	169	3,9
Harjoittelua mielikuvien avulla	13	42	69	39	8	171	2,92
Simulaattorilla ajoa	83	38	30	17	2	170	1,92
Yhteensä	201	344	575	692	239	2051	3,21

Kakkosvaiheen opetuksessa oppilaiden välivaiheen kokemuksista keskusteli paljon tai erittäin paljon noin 60 % opettajista. Luokkahuoneessa tai radalla tapahtuvassa opetuksessa ei ollut eroa keskustelun määrässä.

Lähes puolet vastaajista (n=83; 48 %) ilmoitti, ettei käytä simulaattoria opetuksessaan lainkaan. 84 opettajaa (49 %) kertoi käyttävänsä simulaattoria I-vaiheen ja 25 opettajaa (14 %) II-vaiheen opetuksessa. Simulaattorilla opetettiin lähinnä pimeällä ajoa. Kaikki, jotka kertoivat käyttävänsä simulaattoria opetuksessaan, kertoivat opettavansa sen avulla pimeällä ajoa. Opetettaviksi sisällöiksi oli tarjottu vastausvaihtoehdoiksi pimeällä ajon lisäksi myös ”ajoneuvon käsittelyä”, ”kaupunkiliikenteessä ajoa” sekä ”vaaratilanteiden ennakoimista”. Ajoneuvon käsittelyä simulaattorilla kertoi opettavansa (pimeän ajon lisäksi) 11 vastaajaa, vaaratilanteiden ennakoimista 7 ja kaupunkiajtoa 3.

### 3.2.2.1 Opettajien iän, sukupuolen sekä koulun koon yhteys käytettyihin opetusmenetelmiin ja sisältöihin

Varianssianalyysillä, t-testillä sekä ristiintaulukoinneilla selvitettiin, oliko opettajan sukupuolella, iällä tai autokoulun koolla yhteyttä käytettyihin teoria- ja ajo-opetuksen menetelmiin ja sisältöihin. Tulosten mukaan (taulukko 15) nämä tekijät olivat yhteydessä seuraavien menetelmien käyttöön:

Taulukko 15. Eri opetusmenetelmien käytön erot opettajan iän, sukupuolen ja koulun koon mukaan.

Opetusmenetelmä/sisältö	Opettajan sukupuoli		Opettajan ikä		Koulun koko	
	Naiset	Miehet	< 50 v	50 – v.	< 131 op/v	>130 op/v
Kotitehtäviä tai muuta oppilaiden itseopiskelua omalla ajalla	2.93	2.49				
	naiset useammin, p<.05					
Ryhmätöitä	2.75	2.27				
	naiset useammin., p<.05					
Rooliharjoituksia			nuoret useammin			
Oppilaat kertovat kokemuksiaan ja esimerkkejä liikenteestä			3.64	3.31		
			nuoret useammin, p<0.5			
Toiset oppilaat seuraavat ja arvioivat yhden ajoa					2.47	2.06
					pienemmissä kouluissa useammin, p<.05	
Simulaattorilla ajoa					1.77	2.10
					suuremmissa kouluissa useammin, p<.05	

Naisopettajista 29 % ilmoitti käyttävänsä opetuksessaan paljon tai erittäin paljon kotitehtäviä, miehillä vastaava osuus oli 7 %. Miehistä viidennes ei käyttänyt lainkaan ryhmätöitä, naisista 14 %. Simulaattorin käyttöön vaikutti koulun koko (df=4, x=20.40, p<.001). Pienemmissä kouluissa (alle 150 oppilasta vuosittain) opettajat ilmoittivat useammin, etteivät käytä simulaattoria lainkaan (60 %) kuin suuremmissa kouluissa (35 %). Toisaalta, jos simulaattoria käytettiin, niin pienemmissä kouluissa sitä käytettiin enemmän (paljon tai erittäin paljon vastauksia 14 %) kuin suuremmissa kouluissa (paljon tai erittäin paljon vastauksia 7 %). Pienempien koulujen opettajat ilmoittivat useammin käyttävänsä opetusmenetelmänä ryhmäajoa niin, että toiset oppilaat seuraavat ja arvioivat yhden oppilaan ajoa.

### 3.2.3 Opetuksen painopisteet

Liikenneopettajilta kysyttiin, kuinka tärkeinä he pitivät opetuksessaan eri sisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla ”En lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä”<sup>3</sup> (kyselylomake kokonaisuudessaan liitteessä 1).

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä (taulukko 16). Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella asteikolla oli 3,91. Kaikista tärkein sisältö vastaajien mielestä oli kuitenkin vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta sekä liikennesääntöjen

<sup>3</sup> Lomakkeella ollut 5-portainen skaala koskien opetuksen painopisteitä ”En lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”En lainkaan tärkeänä, Vähän tärkeänä, Jonkin verran tärkeänä, Melko tärkeänä, Erittäin tärkeänä.

noudattaminen. Vähiten tärkeä – joka sekin kuitenkin oli keskiarvoltaan yli 3 – oli ajoneuvon käsittelytaidot vaaratilanteista selviämiseksi.

Taulukko 16. Kuinka tärkeänä liikenneopettajat pitävät opetuksessaan eri sisältöjä.

	En lainkaan tärkeänä	.....	.....	.....	Erittäin tärkeänä	Yhteensä	Keskiarvo
Ajon. käsittelytait. normaaliliikent.	0	3	20	78	71	172	4,26
Ajon. käsittelytait. vaaratil. selviäm.	6	28	62	52	23	171	3,34
Taloudellista ajamista	1	11	48	85	25	170	3,72
Matkan suunnitt. ennen matkaan	3	13	68	60	26	170	3,55
Liikennesääntöjen noudattamista	1	0	5	55	111	172	4,6
Tunteiden vaik. liikennekäyttäytym.	3	4	24	90	50	171	4,05
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	2	11	42	83	34	172	3,79
Vastuullis. omasta ja muiden turval.	0	2	1	54	114	171	4,64
Sujuvaa etenemistä	5	9	65	74	18	171	3,53
Ympärist. huomioonott. matkapäät.	4	17	74	57	20	172	3,42
Itselle tyypill. riskitekijöiden tunnist.	1	3	24	85	58	171	4,15
Yhteensä	26	101	433	773	550	1883	3,91

### 3.2.3.1 Vastaajien iän ja sukupuolen yhteys opetuksen painopistealueisiin

Opetussisältöjen painotuksissa ei ollut juurikaan eroja miesten ja naisten tai eri-ikäisten opettajien välillä. Naisopettajat painottivat kuitenkin enemmän ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä kuin miesopettajat (taulukko 17). Ikä oli yhteydessä vastauksiin liittyen opetuksen painotuksiin ympäristön huomioonottamisessa sekä itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamisessa niin, että yli 50-vuotiaat vastaajat painottivat enemmän opetuksessaan näitä asioita kuin nuoremmat vastaajat. Miesten ryhmässä tulos oli tilastollisesti oireellisella tasolla merkitsevä. Naisten ryhmässä tulos oli samansuuntainen mutta ei merkitsevä.

Taulukko 17. Kuinka tärkeänä eri-ikäiset nais- ja miesliikenneopettajat pitävät opetuksessaan eri asioita.

Opetussisältö	Nainen (n=28)	Mies (n=140)	Tilastoll. ero: sp	Alle 50v	50 v. -	Tilastoll. ero: ikä
Ajon. käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	4.54	4.21	p<.05	4.26	4.26	ns.
Ajon. käs.taitoja vaaratil. selviämiseksi	3.43	3.34	ns.	3.36	3.32	ns.
Taloudellista ajamista	3.67	3.73	ns.	3.66	3.77	ns.
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	3.39	3.61	ns.	3.44	3.65	ns.
Liikennesääntöjen noudattamista	4.68	4.59	ns.	4.58	4.61	ns.
Tunteiden vaik. liikennekäyttäytymiseen	4.25	4.03	ns.	3.99	4.11	ns.
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	3.82	3.80	ns.	3.79	3.80	ns.
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvall.	4.75	4.63	ns.	4.60	4.67	ns.
Sujuvaa etenemistä	3.71	3.49	ns.	3.59	3.47	ns.
Ympärist. huomioonott.matkapäätöks.	3.32	3.44	ns.	3.24	3.59	p<.01
Itselle tyypillisten riskitek. tunnistamista	4.36	4.11	oir.	4.00	4.29	p<.05

### 3.2.4 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikkona oli 5-portainen asteikko ”ei lainkaan riittävästi” – ”täysin riittävästi”. Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen taajamassa sekä ajoneuvon käsittelyyn (taulukko 18). Näissäkään vastausten keskiarvo ei saavuttanut tasoa 4 eli ”riittävästi”. Opettajien näkemyksen mukaan heikoimmat valmiudet oppilaat saavat ajamisen suunnittelun taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa.

Taulukko 18. Miten hyvin kuljettajaopetus antaa liikenneopettajien arvion mukaan valmiuksia uusille kuljettajille.

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi	Yhteensä	Keskiarvo
Ajoneuvon käsittely	5	7	48	81	31	172	3,73
Ajaminen taajamassa	4	7	31	106	24	172	3,81
Ajaminen maantiellä	8	26	49	67	21	171	3,39
Ajaminen itsenäisesti	9	27	65	60	10	171	3,2
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	3	47	71	42	9	172	3,04
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	0	33	66	54	19	172	3,34
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	4	33	84	44	6	171	3,09
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	4	35	85	40	6	170	3,05
Sosiaaliset taidot	5	27	71	63	4	170	3,2
Ajamisen suunnittelun taidot	8	35	83	29	12	167	3,01
Yhteensä	50	277	653	586	142	1708	3,29

Vastaajia pyydettiin arvioimaan kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyyttä oppilaiden turvalliseksi kuljettajaksi oppimisen kannalta. Ajo-opetusta 1-vaiheessa pidettiin selvästi hyödyllisimpänä osiona kuljettajaopetusjärjestelmässä (taulukko 19). 62 % vastaajista piti sitä erittäin hyödyllisenä. Toiseksi hyödyllisin osio oli teoriaopetus I-vaiheessa ja kolmanneksi hyödyllisin oli ajon arviointi II-vaiheessa. Opettajien näkemyksen mukaan väli-vaihe oli vähiten hyödyllinen. Täysin hyödyttömänä tai vain vähän hyödyllisenä sitä piti 36 vastaajaa eli noin viidennes.

Taulukko 19. Kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyys liikenneopettajien arvion mukaan.

	Täysin hyödytön	..... ..	..... ..	..... ..	Erittäin hyödylli- nen	Yhteensä	Keskiarvo
Teoriaopetus I-vaiheessa	1	3	40	74	54	172	4,03
Ajo-opetus I-vaiheessa	0	0	11	54	106	171	4,56
Radalla tapahtuva opetus I- vaiheessa	3	9	41	86	32	171	3,79
Teoriakoe	7	21	51	67	26	172	3,49
Ajokoe	8	15	45	58	46	172	3,69
Välivaihe	8	28	52	56	26	170	3,38
Teoriaopetus II-vaiheessa	4	15	52	78	23	172	3,59
Ajon arviointi II-vaiheessa	4	8	26	78	55	171	4,01
Radalla tapahtuva opetus II- vaiheessa	5	14	47	69	36	171	3,68
Yhteensä	40	113	365	620	404	1542	3,8

### 3.2.5 Oppilaiden harjoittelija-status välivaiheessa

Opettajilta kysyttiin, miten hyvin heidän näkemyksensä mukaan oppilaat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana. Arviointi-asteikko oli 5-portainen ”eivät lainkaan – erittäin paljon”. Valtaosa vastaajista (78 %) arvioi, että oppilaat tuntevat korkeintaan jonkin verran olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana.

### 3.2.6 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittajana

Opettajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista 44 % katsoi teoriakokeen ja 48 % ajokokeen mittaavan vähintään hyvin kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista viidennes katsoi, että teoriakoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä erittäin huonosti tai huonosti. Vastaavan arvion ajokokeesta teki 16 % liikenneopettajista.

Miehet ja naiset sekä eri-ikäiset vastaajat arvioivat teoria- tai ajokokeen toimivuutta hyvin samalla tavoin.

### 3.2.7 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

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

Lomakkeella olleista 13 eri kuljettajaominaisuudesta osa liittyi tekniseen taitavuuteen (esim. taitava ajoneuvon käsittelijä), osa varovaisuuteen (esim. varovat kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (esim. noudattavat liikennesääntöjä) ja osa ekologiseen ajamiseen (esim. valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Väittämät



olivat muutoin sisällöltään samat kuin oppilaiden kyselyssä, ainoastaan kaksi ns. ylimääräisiin motiiveihin liittyvää väittämää oli jätetty opettajien kyselystä pois.

Opettajat pitivät selvästi tärkeimpänä sitä, että oppilaat ovat varovaisia (kuvio 9; taulukko 4 liitteessä 8). Ajoneuvon käsittelyyn ja ekologisuuteen liittyviä ominaisuuksia pidettiin myös tärkeinä mutta selvästi vähemmän tärkeinä kuin turvallisuustaitoja. Selvä poikkeus oli kuljettajaominaisuuksista kykenevyys ajaa tarvittaessa huippunopeuksilla. Sitä ei pidetty lainkaan tärkeänä.

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

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

- viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan (.64)
- tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta (.62)
- varovat kevyttä liikennettä (.60)
- noudattavat liikennesääntöjä (.59)
- pyrkivät välttämään vaaratilanteita (.57)

Summamuuttuja ”Taitava ajoneuvon käsittelijä” (Cronbach alpha .80) koostui viidestä kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

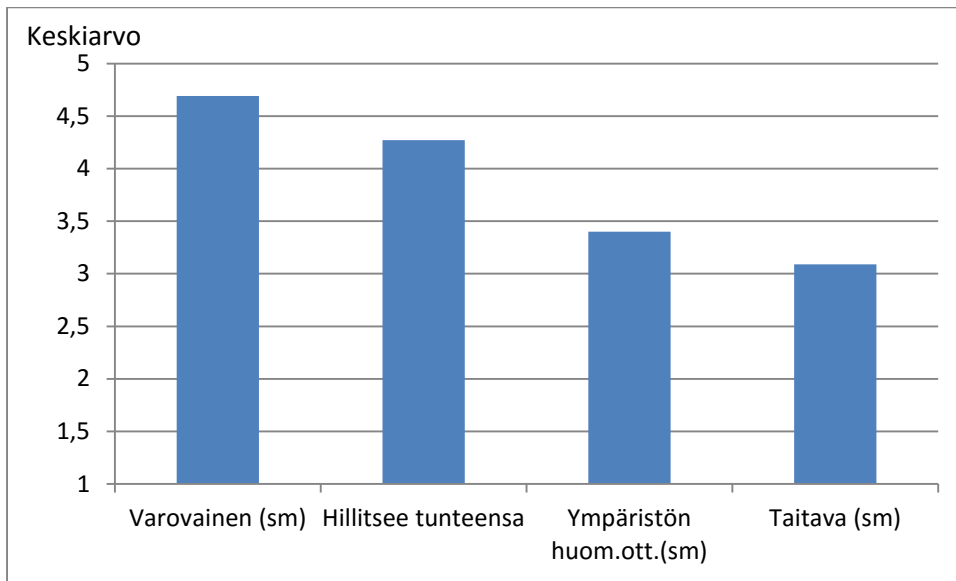
- toimivat taitavasti vaaratilanteissa (.69)
- pärjäävät kelissä kuin kelissä (.64)
- ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä (.61)
- etenevät sujuvasti liikenteessä (.54)
- kykenevät ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.44)

Summamuuttuja ”Ympäristön huomioon ottava kuljettaja (Cronbach alpha .66) koostui kahdesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- ajavat taloudellisesti (.49)
- valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.49)

Summamuuttujien ulkopuolelle jäi yksi kuljettajia kuvaava ominaisuus ”Hillitsevät tunteensa liikenteessä”, mikä ei ollut selkeästi yhteydessä yhteenkään summamuuttujaan.

Mies- ja naisopettajien vastaukset eivät eronneet toisistaan. Myöskään liikenneopettajan iällä ei ollut vaikutusta arviointeihin. Sen sijaan yrittäjäopettajat näkivät ympäristön huomioonottamisen tärkeämpänä kuin ei-yrittäjäopettajat ( $df=164$ ,  $t=2.30$ ,  $p<.05$ ), mutta muissa arvioinneissa ei ollut eroja.



Kuvio 9. Liikenneopettajien arvioiden keskiarvot kysymykseen tai kysymyksistä muodostettuun summamuuttujaan (sm): ”Kuinka tärkeää sinulle on, että omat oppilaasi kuljettajina...”. Arviointi-asteikko 1=ei lainkaan tärkeää – 5= erittäin tärkeää.

### 3.2.8 Uudistukseen liittyvä koulutuksen tarve

Liikenneopettajilta kysyttiin avoimena kysymyksenä, mihin opetukseen liittyvään asiaan he haluaisivat lisää tietoa, tukea tai aikaa. Avoimeen kysymykseen vastasi 68 opettajaa (40 %). Näistä neljä vastausta oli tyhjiä tai niissä oli maininta, ettei tarvitse mitään lisää. Osa vastauksista oli laajoja pohdintoja, osa lyhyitä vastauksia, kuten esimerkiksi ”ajankäyttöön”, ”ryhmyöhön”, ”teoriaopetukseen”. Kaksi vastausten pääluokkaa oli löydettävissä: uudistus kokonaisuudessaan, uusi opetussuunnitelma ja muuttuneet säädökset sekä toisaalta yksittäiset uudistukseen liittyvät menetelmät ja painotukset.

#### Uudistus kokonaisuudessaan, uusi ops, muuttuneet säädökset (yhteensä 16 vastausta)

Vastaajat toivat esiin mm. huolensa uudistuksen aikataulusta. Kyselyhetkellä uudistus oli hyvin lähellä, mutta vastaajat olivat epävarmoja tulevista muutoksista ja säädöksistä. Myös uusia opetusmateriaaleja kaivattiin. Esimerkkivastauksia:

- Ajokorttilain uudistuksen tuomat muutokset opetussuunnitelmiin.
- Aika moneen, kun lopulliset tiedot uudistuksista ovat jälleen kerran myöhässä ja valmistelematta.
- Sisällöt, laki
- Lainsäädännön muuttumisesta tiedottaminen.
- Käytännön toteutukseen. Trafin ohjeet hyvissä ajoin
- Uusi opsi ja materiaali siihen. tarkat säädökset mitä missä milloin ja milloin ei enää joku asia onnistu. eli erittäin selkeä "rautalankamalli" ettei tulle valituksia jälkeen päin että miksi tehty näin ja näin.
- Uusiutuvaan b-opsiin , Hesarista saa lukea aiemmin, kun on koulutusta järjestetty.
- Selkeät ohjeet uusiin opetus-suunnitelmiin A/B-luokat ja sovellettavuus käytäntöön. Yhteyshenkilön tiedot.
- Tarkkoja tietoja ajokorttiuudistukseen liittyvistä asioista (esim siirtymäaika ja soveltaminen)

Osa vastaajista toi esiin myös epävarmuuden siitä, miten omassa toiminnassaan osaa ottaa huomioon uudistuksen sisältöjä.

- Uuden toiminnan vieminen läpi linjan omaan opetukseen..
- Uudistuksen kokonaisvaltaiseen sisäistämiseen.
- Kokonaisuus vielä hahmottamisen asteella. Pitkään alan hommissa olleena on jo hiukan omien mene-

telmiensä orjana.

### Uudistukseen liittyvät menetelmät ja painotukset (18 vastausta)

Vastaajat toivat esiin yleisellä tasolla tarpeen lisäkoulutukseen uusien menetelmien omaksumiseen ja käyttämiseen. Joissakin vastauksissa oli vain maininta ”teoriaopetus” (4 vastausta)

- Henkilökohtaisten opetustaitojen kohentamiseen.
- Opetusmenetelmien kehittämiseen ja vaihtoehtoihin erilaisiin menetelmiin.
- Eri opetustekniikoihin, pois luentotyylisiä.
- Erilaisien menetelmien hyödyntäminen.
- Itse pidän tärkeänä tässä muutoksessa hakea tietoa ja opetella keskustelemaa opetusta. Aikaa tarvitaan uuden opsin mahdollisuuksien sisäistämiseen. Opettajan tehtäväksi on jäänyt sen käyttöönotto kaikkine mahdollisuuksineen. Pelkäänpä että tällä koulutuksella monella on siinä todellisia vaikeuksia. Koska ei ole omia kokemuksia opiskella ryhmässä.
- Valmentajana ja "coutsina" olemiseen (uusi toimenkuva uudistuvassa opetussuunnitelmassa)
- Erilaisten opetustapojen käytännön opastukseen (henk.koht.päivitys)

Erilliskysymyksinä nousivat esiin mm. ryhmäajotunnit, uusi syventävä vaihe ja harjoitteluvaihe (8 vastausta), esimerkkipastauksia:

- Jotain esimerkkejä miten toteuttaa teoriatunneilla ryhmätöitä ja lisätietoa ryhmäajotuntien järjestämisestä.
- Harjoitteluvaiheen ja syventävänvaiheen järjestelyistä .
- Oppilaan itseopiskeluun ja harjoitteluvaiheen ajopäiväkirjaan.
- Uuden harjoitteluvaiheen järjestelyihin

Opetussisällöistä GDE-mallin ylätasojen sisältöjen opetukseen kaivattiin lisää tukea, samoin yleensä oppimisen motivointiin (8 vastausta), esimerkkipastauksia:

- Oppilaan korvien väli. Mitä siellä tapahtuu.
- Asennekasvatukseen, opetuskeskusteluiden aikaan saamiseksi.
- GDE-mallin ylätasolla vaikuttamiseen: sosiaalinen paine, tunnetilat yms.
- Oppilaan motivaation vaikuttamiseen, coaching-menetelmän soveltamiseen

Ajankäyttö herätti paljon kannanottoja (13 vastausta) monesta eri näkökulmasta. Aikaa olisi tullut käyttää uudistuksen valmisteluun ja perehdyttämiseen enemmän. Ajankäyttö ja opetuksen jaksotus uudistuksen sisällä koettiin vielä epäselväksi. Lisäksi ajankäyttö opettajan työssä ylipäänsä koettiin ongelmalliseksi. Kiire ja opetustuntien painottuminen illan tunteihin ei tue oppilaiden eikä opettajien jaksamista.

- Lakimuutoksiin aikaisemmin että olisi aikaa suunnitella ja opiskella muutoksia.
- Opetussuunnitelmat erilaisia, voidaanko niitä soveltaa yhdessä ja miten? Ajankäyttö opetukseen, mitä vaikutuksia, kun joku aloittaa autokoulun jo 17-vuotiaana, Miten on ajateltu opetuksen jaksotus, ohjeita?
- Haluaisin aikaa tuntien suunnitteluun ja uuden kokonaisuuden hahmottamiseen. Uskon selviäväni uudistuksesta hyvin.
- Aikaa valmistella opetusta. Esim. suunnitella sopivia oppilastehtäviä.
- Opettajien työaika minusta on sellainen asia mitä kukaan ei ota huomioon nykyisessä kuljettajaopetuksessa.
- kaikki teoria ja osa ajo-opetuksestakin painottuu klo 16.00 jälkeen, joka opetuksellisesti on opettajan ja oppilaan motivoitumisen kannalta huono asia.

Yksityiskohtana voisi mainita, että yhteisopetuksen järjestämistä ei koettu asiana, johon olisi tarvittu lisää tietoa tai koulutusta. Vain yksi liikenneopettaja toi vastauksessaan tarpeen lisätietoon ko. asiasta.

Avoimissa vastauksissa vastattiin paitsi kysymykseen, niin tuotiin myös laajemmin kannanottoja kuljettajakoulutukseen ja sen uudistukseen. Uudistus sai kiitosta mutta myös kriittisiä kannanottoja. Yhdessä vastauksessa epäiltiin, että uudistuksella ei voida saavuttaa

turvallisuushyötyjä, koska 4 tunnin lisäys on liian pieni asennekasvatukseen. Vastauksessa ehdotettiin pistejärjestelmään siirtymistä ja sen kautta kohdistetusti paljon tunteja niille, jotka eivät liikennesääntöjä noudata. Yhdessä vastauksessa epäiltiin, että itseopiskelu ei tule toimimaan. Samoin ryhmäajon toimivuus ja käytännön järjestelyt herättivät joitakin epäilyjä.

### 3.3 Opetuslupaoppilaat I-vaiheen lopulla

#### 3.3.1 Taustatiedot

Vastanneita opetuslupaoppilaita oli 274, mikä oli määränä reilu puolet vastanneista opetuslupaopettajista (kts. luku 3.4.). Oppilaista 147 oli naisia (54 %) ja miehiä 126 (46 %; yksi henkilö ei ilmoittanut sukupuoltaan). Ikä vaihteli 17 vuoden ja 50 vuoden välillä painottuen 18-vuotiaisiin. Tämän ikäisiä vastaajia oli 88 % kaikista. Naisten iän keskiarvo oli 18,5 ja miesten 18,2 vuotta.

Lomakkeella kysyttiin valmistunutta tai meneillään olevaa koulutusta (kyselylomake kokonaisuudessaan liitteessä 5). Vaihtoehtoista saattoi valita yhden tai useamman parhaiten sopivan. Neljä vastaajaa (2 %) ilmoitti koulutukseksi vain peruskoulun. Lukio oli tyypillisin koulu sekä naisilla että miehillä. Naiset olivat kuitenkin useammin käyneet lukion tai opiskelemassa lukiossa ja miehet taas käyneet ammatillisen koulun tai opiskelemassa ammatillisessa oppilaitoksessa (taulukko 20).

Verrattaessa opetuslupaoppilaiden koulutustaustaa autokoulun oppilaiden vastaavaan (tämän kirjan kappale 3.1.1.) selvä ero näkyy lukiolaisten osuudessa. Autokoulun naisoppilaita koulutukseksi ilmoitti lukion 47 % vastanneista, kun vastaava osuus naisopetuslupaoppilaisissa oli 74 %. Miesten ryhmässä on vastaava ero: autokoulun oppilaita lukiolaisia oli 40 %, opetuslupalaisista 60 %. Vastaavasti ammatillisessa koulutuksessa olleiden osuus on huomattavasti suurempi autokoululaisten kuin opetuslupalaisien ryhmässä.

Taulukko 20. Opetuslupaoppilaiden valmistunut tai meneillään oleva koulutus

	Nainen (n=147)		Mies (n=126)	
	n	%	n	%
Peruskoulu	67	45,6	58	46,0
Lukio	109	74,1	75	59,5
Ammatillinen koulu	38	25,9	53	42,1
Ammattikorkea tai yliopisto	7	4,8	4	3,2

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

Taustatietoina kysyttiin myös aiempaa ajokorttia sekä nykyisen B-ajokorttikoulutuksen aloitusikää sekä vaihetta. Edelleen oppilailta kysyttiin, vaikuttiko tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että he olivat juuri tuolloin suorittamassa ajokorttia.

Suurimmalla osalla opetuslupaoppilaita oli mopon ajoon oikeuttava kortti heidän aloittaessaan opiskelunsa B-ajokorttia varten (taulukko 22). Erityisesti mopokortillisten naisten osuus on huomattavasti suurempi kuin se oli autokoulun naisoppilaiden ryhmässä (kts. tämän raportin luku 3.1.1.). Vastaajista 29 % ilmoitti, ettei heillä ollut mitään aiempaa ajokorttia. Miehillä oli yleisemmin jokin aikaisempi ajokortti kuin naisilla. Mopokortit olivat kuitenkin yleisiä sekä miehillä että naisilla (taulukko 21).

Taulukko 21. Opetuslupaoppilaiden aiemmat ajokortit.

	Nainen (n=147)		Mies (n=126)	
	n	%	n	%
Ei ajokorttia	53	36,1	27	21,4
M	92	62,6	87	69,0
T	12	8,2	31	24,6
A1	3	2,0	34	27,0
A tai jokin muu	1	0,7	4	3,2

Huom. Henkilö on voinut valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

B-ajokorttikoulutus opetusluvalla oli aloitettu keskimäärin 18-vuotiaana. Valtaosa oli kuitenkin aloittanut koulutuksen pian 17,5 vuoden jälkeen ennen 18-vuotispäiväänsä. Miehet aloittivat koulutuksen useammin 17-vuotiaana kuin naiset (taulukko 22).

Taulukko 22. Opetuslupaoppilaiden ikä opetuslupaopetuksen alkaessa.

Ikä B-ajokorttikoulutuksen alkaessa	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
17-17,5	29	20,4	32	25,8
17,51-18,0	90	63,4	83	66,9
18,01-18,5	16	11,3	6	4,8
18,51-	7	4,9	3	2,4
Yht.	142	100,0	124	100,0

Puuttuvia tietoja koulutuksen aloitusiässä naisten ryhmässä 5 ja miesten ryhmässä 2

Kyselyn lähetekirjeessä toivottiin erityisesti niiden oppilaiden vastaavan, jotka olivat opetuksen loppupuolella, koska he parhaiten kykenevät ottamaan kantaa opetuksen sisältöihin ja menetelmiin. Kyselyyn vastaamishetkellä lähes kaikki olivatkin sekä teoriaopetuksen (97 %) että ajo-opetuksen (96 %) loppupuolella tai lopussa.

260 vastaajaa (95 %) oli ollut jo teoriakokeessa ja 251 (92 %) ajokokeessa. B-luokan ajokortti oli jo 92 %:lla vastaajista. Tässä ei ollut eroa miesten ja naisten välillä. Verrattaessa tämän tutkimuksen opetuslupaoppilaita autokoulun oppilaisiin, voidaan todeta, että autokoululaiset olivat useammin vasta opetuksen alussa tai keskivaiheilla.

Ajokortin omaavilta kysyttiin myös, kauanko opetus oli kestänyt. Naisvastaajat ilmoittivat opetuksen kestäneen 0 kuukaudesta 9 kuukauteen. Tyypillisimmät vastaukset olivat 4-6 kk (yhteensä 83 vastausta, 63 %). Keskiarvoksi muodostui 4,7 kuukautta. Miesvastaajien vastaukset vaihtelivat 1 ja 8 kuukauden välillä. Tyypillisin aika oli 3-6 kk (yhteensä 89 vastausta, 77 %). Keskiarvo oli 4,3 kk. Ero miesten ja naisten opetuksen keston välillä ei ole tilastollisesti merkitsevä. Vastausten perusteella opetuslupaoppilaiden koulutus oli kestänyt keskimäärin reilun kuukauden kauemmin kuin autokoulun oppilaiden opetus autokoulussa oli kestänyt B-ajokortin I-vaiheessa (kappale 3.1.1).

Yli kaksi kolmasosaa vastaajista (79 %) arvioi, että tuleva kuljettajaopetusuudistus ei ollut vaikuttanut lainkaan heidän opetusluvalla harjoittelun aloittamiseen. Paljon tai erittäin paljon se oli vaikuttanut aloitusajankohtaan vain 8 oppilaan vastausten mukaan (3 %). Autokouluoppilaiden vastauksissa näkyi enemmän tulevan uudistuksen vaikutus (kappale 3.1.1)

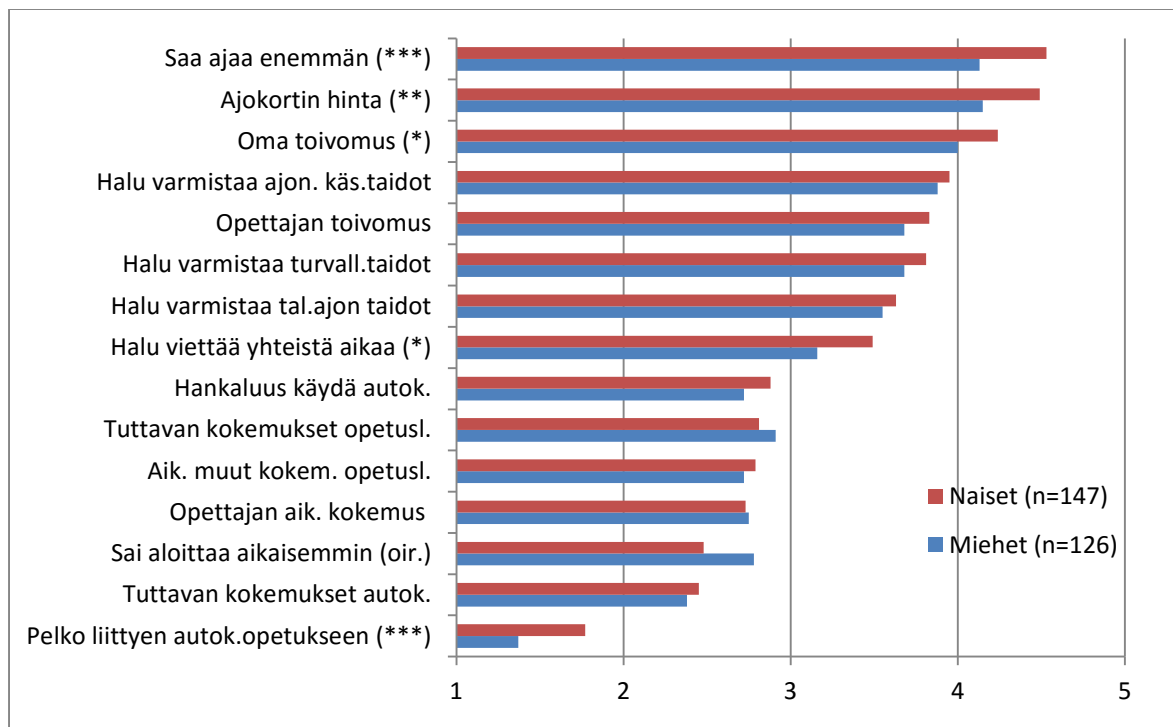
Opetusluvan voimassaolon kesto (9 kk) vastaajista 80 % piti sopivana, 16 % liian lyhyenä ja 4 % liian pitkänä. Vastaajista 2 % oli suorittanut teoriaopetuksen erillisenä kurssina koulussa ja 3 % autokoulussa.

Oppilaista 73 %:a oli opettanut isä ja 22 %:a äiti.

### 3.3.2 Opetuslupaopetuksen motiivit

Lomakkeella kysyttiin 5-portaisella arviointiasteikolla, kuinka paljon eri asiat olivat vaikuttaneet siihen, että perheessä oli päätetty hankkia B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa. Eniten vaikuttaneet tekijät olivat hinta ja se, että opetusluvalla sai ajaa enemmän. Myös oma toivomus oli ollut tärkeässä roolissa päätöstä tehtäessä. Sen sijaan huonot kokemukset autokoulusta tai omat pelot liittyen autokouluopetukseen eivät olleet juurikaan vaikuttamassa päätökseen. Myöskään se ei vaikuttanut paljon, että opetusluvalla saattoi aloittaa opetuksen aikaisemmin (taulukko 5 liitteessä 8).

Opetuslupaopetuksen valinnan taustatekijät painoutuivat eri tavoin naisten ja miesten vastauksissa. Naisten vastauksissa painottui enemmän hinta, oma toive, ajomäärä sekä yhteinen aika opettajan kanssa kuin miesten vastauksissa. Naisilla oli useammin ollut myös pelkoja liittyen autokouluopetukseen. Sen sijaan miehet pitivät tärkeämpänä (tilastollisesti oireellinen ero) sitä, että opetusluvalla sai aloittaa opetuksen aikaisemmin kuin autokoulussa (kuvio 10).



Kuvio 10. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen: ”Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa.” Pylväät on järjestetty naisvastaajien keskiarvojen mukaan suurimmasta pienimpään.

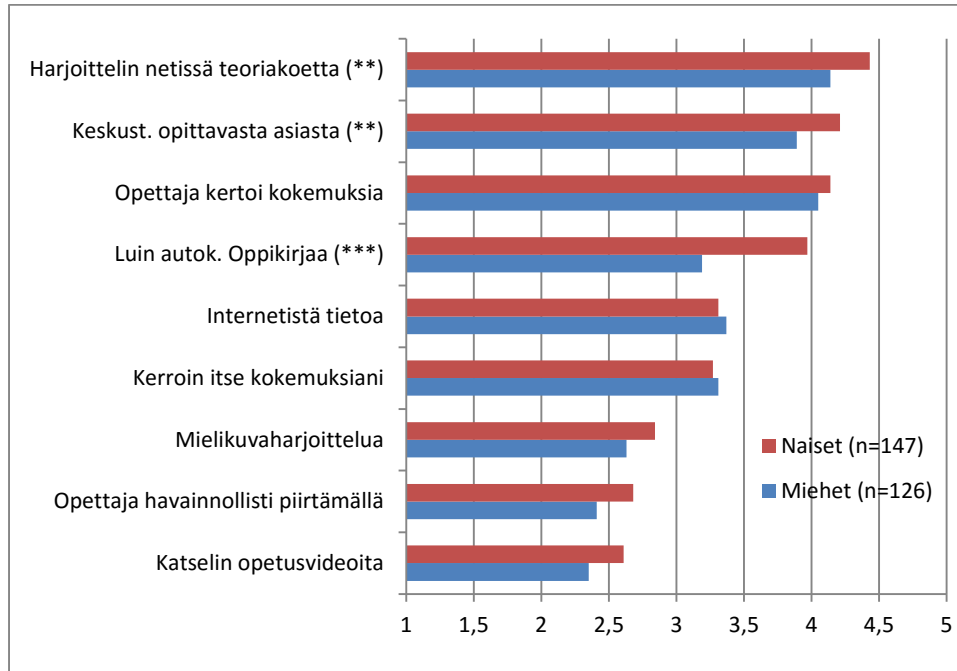
### 3.3.3 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Teoriakokeen harjoittelu internetissä, opettajan kertomat kokemukset ja esimerkit liikenteestä sekä keskustelu opetettavasta asiasta olivat yleisimmin käytetyt menetelmät teoriaopetuksessa (kuvio 11; taulukko 6 liitteessä 8). Keskustelu ylipäätään oli yleistä niin, että ainoastaan 2 vastaajaa ilmoitti, ettei opetusmenetelmänä ollut käytetty lainkaan keskustelua

opetettavasta asiasta. Teoriakoetta oli harjoitellut paljon tai erittäin paljon<sup>4</sup> 84 % vastaajista. Viisi oppilasta ilmoitti, ettei ollut harjoitellut koetta lainkaan.

Sen sijaan opetusvideoita tai opettavien asioiden havainnollistamista esim. piirtämällä ei juurikaan käytetty opetuksessa. Mielikuvaharjoittelu oli myös melko harvinaista.

Naiset ja miehet arvioivat käytettyjen opetusmenetelmien määrää hieman eri tavoin. Naiset olivat harjoitelleet koetta internetissä miehiä enemmän, lukeneet myös oppikirjaa ja keskustelleet enemmän opettajan kanssa opetettavasta aiheesta kuin miehet. Muutoin sukupuolten välillä ei ollut eroja vastaamisessa.



Kuvio 11. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Pylväät on järjestetty naisvastaajien keskiarvojen mukaan suurimmasta pienimpään.

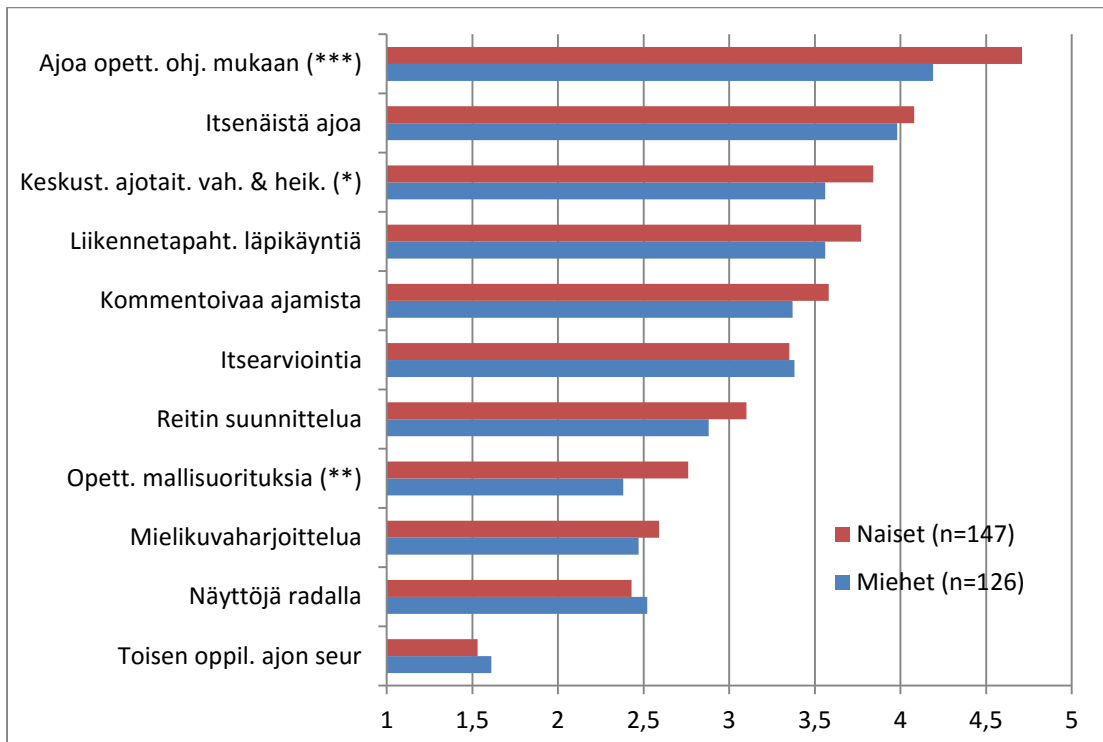
### 3.3.4 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan käytettiin vastaajista 81 %:n mukaan paljon tai erittäin paljon<sup>5</sup> (taulukko 7 liitteessä 8). Itsenäinen ajo opettajan seurattuna vieressä oli myös yleistä. Kolme neljäsosaa oppilaista vastasi, että itsenäistä ajoa oli ollut paljon tai erittäin paljon. Edelleen opetuksessa oli vastaajien mukaan ollut paljon liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen ja keskustelua ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista.

Naisvastaajien arvioissa ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan, opettajan näyttämiä mallisuorituksia sekä keskustelua ajotaidon vahvoista ja heikoista puolista oli ollut enemmän kuin miesvastaajien arvioissa (kuvio 12). Muutoin naisten ja miesten vastaukset eivät eronneet toisistaan.

<sup>4</sup> Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko koskien opetusmenetelmiä ja sisältöjä teoria- ja ajo-opetuksessa ”Ei lainkaan – Erittäin paljon” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Ei lainkaan, Vähän, Jonkin verran, Paljon, Erittäin paljon.

<sup>5</sup> kts. alaviite 4.



Kuvio 12. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon ajo-opetuksessa oli käytetty eri menetelmiä. Pylväät on järjestetty naisvastaajien keskiarvojen mukaan suurimmasta pienimpään.

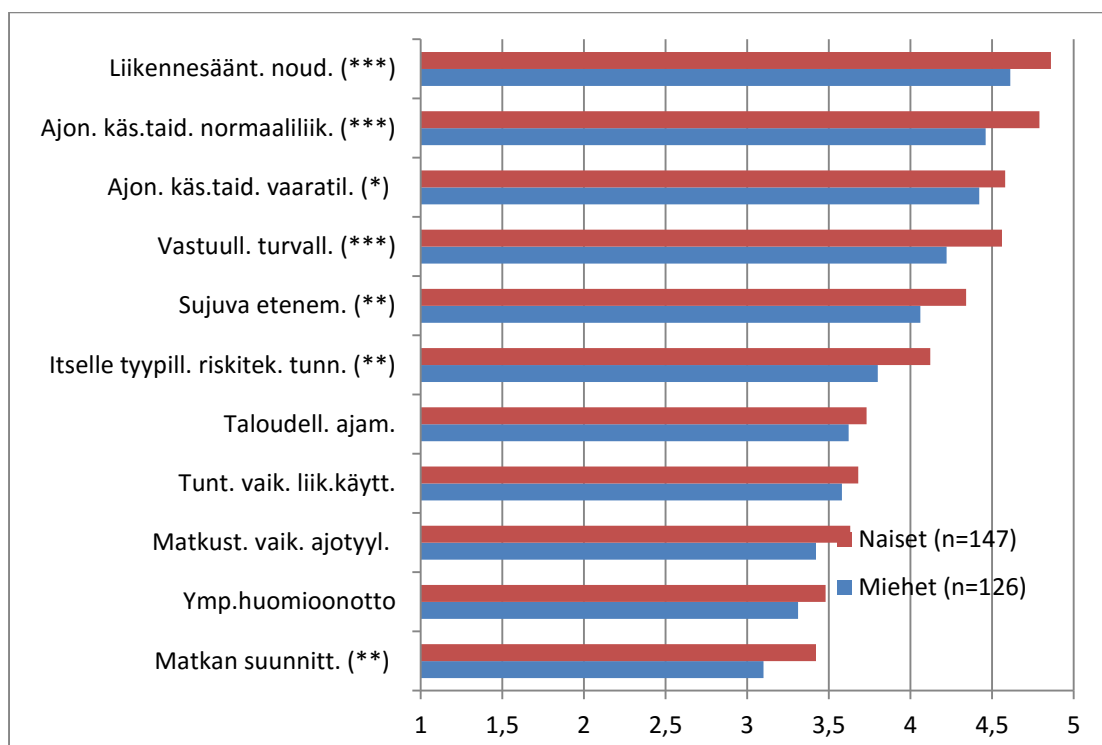
### 3.3.5 Opetuksen painopisteet

Oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä opetuksessa oli pidetty eri opetussisältöjä. Sisältöjä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla ”Ei lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä”.

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä. Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella asteikolla oli 4. Kaikista tärkeimmät sisällöt vastaajien mielestä olivat kuitenkin liikennesääntöjen noudattaminen sekä ajoneuvon käsittelytaidot normaaliliikenteessä ja vaaratilanteista selviämiseksi. Vähiten tärkeitä opetussisältöjä olivat oppilaiden mukaan olleet matkan suunnittelu ennen matkaan lähtöä ja ympäristön huomioon ottaminen matkapäätösten teossa – jotka kuitenkin nekin saivat keskiarvokseen yli 3 (kuvio 13; taulukko 8 liitteessä 8).

Naiset arvioivat systemaattisesti, että opetuksessa oli painotettu kysytyjä asioita enemmän kuin miehet (kuvio 13). Tilastollisesti merkitsevä ero naisten ja miesten vastaamisessa oli kuitenkin vain 7 kysytyssä opetussisällössä.





Kuvio 13. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Pylväät järjestetty naisvastaajien keskiarvojen mukaan suurimmasta pienimpään.

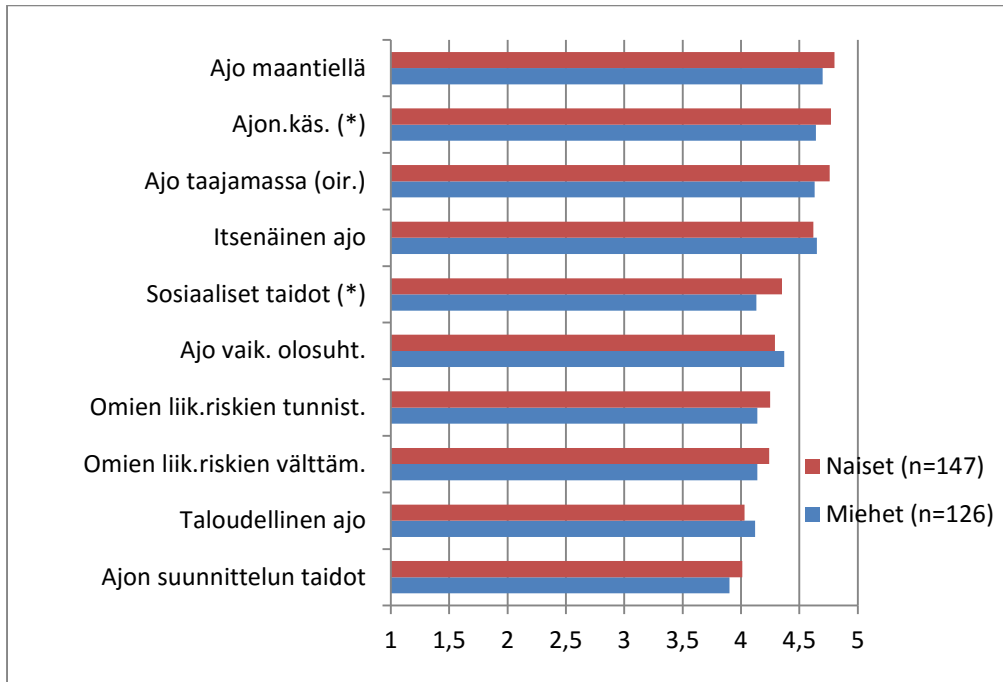
### 3.3.6 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista

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

Opetuslupaoppilaista 77 % vastasi, että kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet ajamiseen maantiellä (taulukko 9 liitteessä 8). 74 % katsoi, että kuljettajaopetus oli antanut täysin riittävät valmiudet myös ajoneuvon käsittelyyn ja ajamiseen taajamassa ja 70 %:n mukaan myös ajamiseen itsenäisesti. Heikommat valmiudet he olivat saaneet ajamisen suunnitteluun sekä taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon, mutta näissäkin arviointien keskiarvot ovat noin 4 eli valmiudet ovat jokseenkin riittävät<sup>6</sup>.

Miehet ja naiset eivät juuri eronneet arvioissaan, mutta valmiuksia ajoneuvon käsittelyyn ja sosiaalisiin taitoihin naisvastaajat katsoivat saaneensa miesvastaajia enemmän (kuvio 14). Myös valmiuksia ajamiseen taajamassa naiset näyttivät arvioivan saaneensa enemmän kuin miehet (tilastollisesti oireellinen ero).

<sup>6</sup> Lomakkeella ollut 5-portainen asteikko opetuksen antamista valmiuksista ”Ei lainkaan riittävästi – Täysin riittävästi” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”Ei lainkaan riittävästi, Ei ehkä riittävästi, Siltä väliltä, Jokseenkin riittävästi, Täysin riittävästi.



Kuvio 14. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden arviot opetuslupaopetuksen antamista valmiuksista. Asteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi. Keskiarvojen erojen testaus: \*= $<.05$ ; oir.= $<.10$ . Pylväät järjestetty naisvastaajien keskiarvojen mukaan suurimmasta pienimpään.

### 3.3.7 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

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

Lomakkeella olleista 15 eri kuljettajaominaisuudesta osa liittyi tekniseen taitavuuteen (taitava ajoneuvon käsittelijä), osa varovaisuuteen (varot kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (noudatetaan liikennesääntöjä), osa ns. ylimääräisiin motiiveihin (herätät muiden ihailua) ja osa ekologiseen ajamiseen (valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Kysymykset olivat täysin samanlaisia kuin autokoulun oppilaiden kyselyssä. Kysymyksiä muodostettaessa ajatuksena oli, että ominaisuudet tiivistyisivät vastauksien perusteella muutamaankin tyyppiin (faktoriin), esimerkiksi niin, että varovaisuuteen ja tekniseen taitavuuteen liittyvät ominaisuudet erottelisivat vastaajia. Opetuslupaoppilaiden vastaukset latautuivatkin neljään ryhmään, joista muodostettiin neljä summamuuttujaa: varovainen kuljettaja, taitava ajoneuvon käsittelijä, ekologinen kuljettaja ja erottuva kuljettaja.

Varovainen kuljettaja (Cronbach alpha .84) koostui 5 ominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- noudatetaan liikennesääntöjä (.61)
- viestitään selkeästi muille aikomuksista (.64)
- varot kevyttä liikennettä (.69)
- tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta (.66)
- pyritään välttämään vaaratilanteita (.59)

Taitava ajoneuvon käsittelijä (Cronbach alpha .74) koostui neljästä ominaisuudesta:

- toimit taitavasti vaaratilanteissa (.59)
- olet taitava ajoneuvon käsittelijä (.56)
- etenet sujuvasti liikenteessä (.50)
- pärjätät kelissä kuin kelissä (.49)

Summamuuttujaan ekologinen kuljettaja (Cronbach alpha .63) tuli kolme ominaisuutta:

- ajat taloudellisesti (.49)
- hillitset tunteesi liikenteessä (.38)
- valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.44)

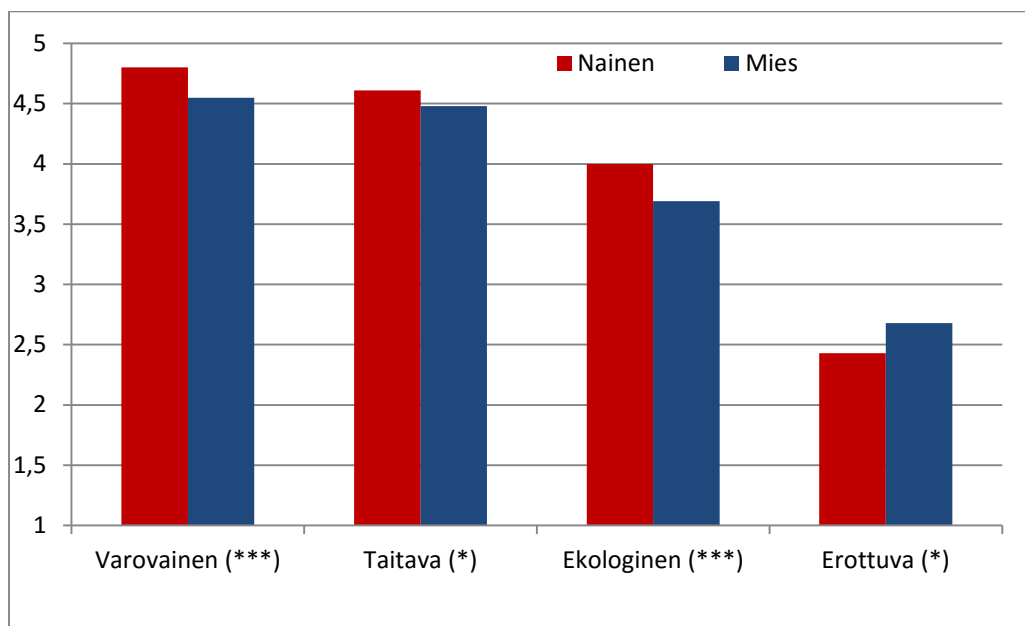
Tunteiden hillintä oli yhteydessä ekologiseen ajoon samalla tavoin kuin autokoulun oppilaiden vastauksissa (kappale 3.1.9). Sen saatettiin ajatella olevan yhteydessä tasaiseen nopeuteen ja sitä kautta esimerkiksi taloudelliseen ajoon.

Neljänteen summamuuttujaan jäi kaksi selvästi koko mittarista erottuvaa ominaisuutta:

- kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.39) ja
- herätät muiden ihailua (.39)

Summamuuttujalle annettiin nimeksi ”erottuva kuljettaja” (Cronbach alpha .56) samalla tavoin kuin autokoulun oppilaiden vastausten tarkastelussa (kappale 3.1.9). Summamuuttujien ulkopuolelle jäi lisäksi yksi ominaisuus ”nautit ajamisesta”, joka ei korreloinut selkeästi muodostettuihin summamuuttujiin.

Kaikki vastaajat arvottivat erittäin korkealle varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyviä ominaisuuksia (kuvio 15; taulukko 10 liitteessä 8). Myös ekologiseen ajamiseen liittyvät ominaisuudet koettiin tärkeiksi. Sen sijaan erottuvuutta ei pidetty tärkeänä ominaisuutena. Miehet ja naiset vastasivat väittämiin eri tavoin (kuvio 15). Naiset halusivat olla enemmän varovaisia, taitavia ja ekologisista kuljettajia kuin miehet. miehille taas erottuvuus oli tärkeämpää kuin naisille. Vastausten ikäryhmävertailua ei voitu tehdä, koska vastaajista 95 % oli alle 20-vuotiaita.



Kuvio 15. Nais- ja miesopetuslupaoppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana ... Väittämistä muodostettu neljä summamuuttujaa: varovainen, taitava, taloudellinen ja erottuva kuljettaja. Naisten ja miesvastaajien keskiarvojen eron tilastollinen testaus: \*\*\*= $<.001$ , \*= $<.05$ .

### 3.4 Opetuslupaopettajat

#### 3.4.1 Taustatiedot

Kyselyyn vastasi 497 opetuslupaopettajaa (kyselylomake liitteessä 4). Vastaajista kolme oli opettanut alle 17-vuotiasta oppilasta, jolloin kyse oli todennäköisesti mopo- tai moottori-pyöräkoulutuksesta. Nämä kolme opettajaa jätettiin tarkastelun ulkopuolelle. Näin lopullinen vastaajien määrä oli 494. Heistä miehiä oli 377 (78 %) ja naisia 106 (22 %; 11 henkilöä ei ilmoittanut sukupuoltaan). Ikä vaihteli 21 vuoden ja 67 vuoden välillä painottuen 44 - 54 -vuotiaisiin. Tähän ikähaarukkaan kuului 367 vastaajaa eli 74 % kaikista. Miehet olivat keskimäärin vanhempia kuin naiset ( $t=-3.32$ ,  $Df=480$ ,  $p<.001$ ). Miesten iän keskiarvo oli 48,9 ja naisten 46,7 vuotta. Kaikkien vastaajien iän keskiarvo oli 48,4 vuotta.

Peruskoulutukseltaan ylioppilaita oli 56 %, keskikoulun käyneitä 15 % ja perus- tai kansakoulun käyneitä 29 %. Ammatillisena koulutuksena opisto- tai ammattikorkeakoulutasoinen tutkinto oli 43 %:lla vastaajista. Yliopistotasoinen tutkinto oli 27 %:lla ja ammatillinen tutkinto oli myös 27 %:lla vastaajista. 3 % ilmoitti, että heillä ei ollut ammatillista koulutusta. Opetuslupaopettajilta kysyttiin erikseen, liittyikö heidän ammattinsa jollain tavalla liikenteeseen tai opettamiseen. 12 % ilmoitti, että heidän ammattinsa liittyi liikenteeseen ja 19 %, että heidän ammattinsa liittyi opettamiseen.

Lomakkeella kysyttiin taustatietoja nykyisestä tai viimeisimmästä opetusluvasta. 288 vastaajaa (59 %) ilmoitti, että heidän opetuslupansa on vielä voimassa. Niillä, joilla opetuslupa oli vielä voimassa, se oli ollut jokseenkin kaikilla 5-9 kuukautta eli voidaan todeta kaikkien olleen opetustehtävässä ns. ”loppusuoralla”. Se tuli esiin myös vastauksissa, joissa kysyttiin oppilaan teoria- ja ajo-opetuksen vaihetta. 98 % ilmoitti oppilaan olevan sekä teoriaopetuksen että ajo-opetuksen lopussa tai loppuvaiheilla. Oppilaista 94 %:lla teoriakoe oli jo suoritettu ja ajokoekin 90 %:lla. 443 oppilasta eli 90 % oli jo saanut B-ajokortin.

Keskimäärin B-ajokortin opetuslupaopetukseen kulunut aika oli opettajien mukaan ollut 4,5 kuukautta. Tyyppiarvo oli kuitenkin 6 kuukautta. Mies- ja naisopettajien välillä ei ollut eroja siinä, kuinka kauan opetus oli kestänyt. Myöskään opettajan iällä ei ollut merkitystä opetukseen keston. Sen sijaan sillä oli merkitystä, kuka oppilas oli. Tyttöjä oli opetettu keskimäärin hieman kauemmin (4,8 kk) kuin poikia (4,3 kk;  $DF=348.66$ ,  $t=2.94$ ,  $p<.01$ ). Taulukossa 23 on vastausten jakautumat koko joukossa.

Taulukko 23. Opetuslupaopetuksen kesto opetuslupaopettajien vastausten mukaan.

Opetus kesti	n	%
1 < 2 kk	11	2,5
2 < 3 kk	50	11,4
3 < 4 kk	82	18,7
4 < 5 kk	87	19,8
5 < 6 kk	86	19,6
6 < 7 kk	94	21,4
7 < 8 kk	20	4,6
8 < 9 kk	9	2,0
Yhteensä	439	100,0

Oppilaana oli ollut tavallisimmin oma poika (n=242, 49 %) tai tytär (n=226, 46 %). Seitsemän opettajaa oli opettanut puolisoaan. Oma äiti tai isä tai joku muu oli ollut opetettavana 17 opettajalla. ”Joku muu” oli tavallisimmin ollut puolison lapsi. Oppilaan ikä opetuksen alussa oli ollut keskimäärin 18 vuotta 1 kuukausi. Ikä vaihteli kuitenkin 17 vuodesta ja 3 kuukaudesta 50 vuoteen ja 6 kuukauteen. Tyyppiarvo oli 17 vuotta 5 kuukautta.

Opetuslupaopettajista yli puolet (52 %) oli toiminut aikaisemminkin opetuslupaopettajina. Näistä 65 % oli toiminut kerran, 32 % kaksi kertaa ja 15 % kolme tai useamman kerran opetuslupaopettajana.

Lomakkeella kysyttiin, vaikuttiko tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että he olivat hakeneet opetuslupaa juuri tuolloin. Valtaosa vastasi kysymykseen, että ei ollut vaikuttanut lainkaan (89 %). Edelleen lomakkeella kysyttiin opetusluvan voimassaoloajan (9 kk) sopivuutta. 77 % vastaajista katsoi, että 9 kuukautta on sopiva aika. 18 % vastaajista katsoi ajan olevan liian lyhyt ja 6 % liian pitkä.

### 3.4.2 Opetuslupaopetuksen motiivit

Lomakkeella kysyttiin 5-portaisella arviointiasteikolla, kuinka paljon eri asiat olivat vaikuttaneet siihen, että perheessä oli päätetty hankkia B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa. Ehdottomasti eniten vaikuttanut tekijä oli hinta (taulukko 24). 71 % vastaajista katsoi hinnan vaikuttaneen erittäin paljon. Tärkeitä motiiveja olivat myös ajomäärä ja yhteinen aika opetettavan kanssa.

Taulukko 24. Opetuslupaopettajien vastaukset kysymykseen, kuinka paljon eri tekijät vaikuttivat siihen, että perheessä päätettiin hankkia B-ajokortti opetusluvalla.

Paljonko seuraavat tekijät vaikuttivat	Ei lainkaan								Erittäin paljon	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ajokortin hinta	13	2,6	19	3,8	32	6,5	77	15,6	353	71,5
Käytännön hankaluus käydä autokoulua	187	38,0	95	19,3	84	17,1	69	14,0	57	11,6
Aikaisempi kokemukseni opetuslupaopettamisesta	224	45,9	11	2,2	20	4,1	82	16,8	151	30,9
Aikaisemmat muut kokem. opetuslupaopetuksesta	218	44,9	23	4,7	36	7,4	80	16,5	128	26,4
Oma toivomukseni	39	7,9	50	10,2	115	23,4	128	26,1	159	32,4
Oppilaan toivomus	14	2,8	13	2,6	71	14,4	136	27,6	258	52,4
Oppilas saa ajaa enemmän	9	1,8	6	1,2	22	4,5	151	30,7	304	61,8
Halu varmistaa hyvät ajoneuvon käsittelytaidot	23	4,7	38	7,7	80	16,3	162	32,9	189	38,4
Halu varmistaa hyvät turvallisuustaidot	25	5,1	35	7,1	97	19,8	156	31,8	178	36,2
Halu varmistaa hyvät taloudellisen ajon taidot	28	5,7	46	9,3	140	28,5	155	31,5	123	25,0
Halu viettää yhteistä aikaa	11	2,2	21	4,3	75	15,3	191	38,9	193	39,3
Oppilas sai aloittaa ajoharjoittelun aikaisemmin	220	44,6	68	13,8	84	17,0	60	12,2	61	12,4
Tuttavien kokemukset opetuslupaopetuksesta	188	38,3	74	15,1	82	16,7	98	20,0	49	10,0
Aikaisemmat kokemukset autokouluopetuksesta	248	50,8	85	17,4	78	16,0	45	9,2	32	6,6
Halu oppia uutta tai kerrata	66	13,4	56	11,4	133	27,1	160	32,6	76	15,5

### 3.4.3 Opetusmenetelmät teoriaopetuksessa

Opettajan omien liikenteestä saatujen kokemusten kertominen, keskustelu opetettavasta asiasta sekä oppilaan tekemä teoriakokeen harjoittelu internetissä olivat yleisimmin käytetyt menetelmät teoriaopetuksessa (taulukko 25). Keskustelua opetettavasta asiasta ja omien kokemusten kertomista oli ollut kaikilla opettajilla vähintään jonkin verran<sup>7</sup>.

Omia kokemuksia liikenteestä ilmoitti kertovansa paljon tai erittäin paljon 88 % vastaajista. Niin ikään 88 % vastaajista arvioi keskustelleensa oppilaan kanssa paljon tai erittäin paljon opetettavasta asiasta. 90 % oppilaista oli opettajan mukaan harjoitellut teoriakoetta internetissä paljon tai erittäin paljon. Sen sijaan opetusvideoita tai opettavien asioiden havainnollistamista esim. piirtämällä ei juurikaan käytetty opetuksessa. Mielikuvaharjoittelu oli myös melko harvinaista.

Taulukko 25. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon he olivat käyttäneet eri menetelmiä teoriaopetuksessa.

	Ei lainkaan		.....		.....		.....		Erittäin paljon	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Oppilas luki internetistä saatavaa tietoa	16	3,3	45	9,2	114	23,3	214	43,7	101	20,6
Oppilas harjoitteli internetissä teoriakoetta	7	1,4	6	1,2	42	8,5	230	46,8	207	42,1
Oppilas luki autokoulun oppikirjaa	30	6,1	37	7,6	104	21,3	220	45,0	98	20,0
Oppil. katsoi opetusvideoita	75	15,3	125	25,5	124	25,3	129	26,3	37	7,6
Keskust. opetettav. asiasta	0	-	3	0,6	54	11,0	199	40,6	234	47,8
Havainnollistam. piirtämällä	83	17,0	129	26,4	132	27,1	111	22,7	33	6,8
Oppilas harjoitteli mielikuvien avulla	46	9,4	143	29,3	166	34,0	115	23,6	18	3,7
Kerroin kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä	0	-	8	1,6	49	10,0	195	39,6	240	48,8
Oppilas kertoi kokemuksiaan ja esimerkkejä liikenteestä	12	2,4	92	18,7	161	32,7	168	34,2	59	12,0

Nais- ja miesopettajat erosivat käytettyjen teoriaopetusmenetelmien osalta niin, että naisopettajien arvion mukaan oppilaat olivat harjoitelleet enemmän teoriakoetta kuin mitä miesopettajat arvioivat. Naisopettajista 91 % arvioi oppilaan harjoitelleen paljon tai erittäin paljon koetta. Miesopettajilla vastaava osuus oli 88 % (Df=4,  $\chi^2=12.33$ ,  $p<.05$ ). Myös keskustelua naiset olivat käyttäneet enemmän. 93 % naisista oli keskustellut oppilaan kanssa opetettavasta asiasta paljon tai erittäin paljon. Vastaava osuus miehillä oli 87 % (Df=3,  $\chi^2=13.56$ ,  $p<.001$ ).

<sup>7</sup> Lomakkeella ollut 5-portainen skaala koskien opetusmenetelmiä ja sisältöjä teoria- ja ajo-opetuksessa ”En lainkaan – Erittäin paljon” on muutettu tässä raportissa sanalliseksi: ”En lainkaan, Vähän, Jonkin verran, Paljon, Erittäin paljon”.

Opettajan ikä oli yhteydessä myös käytettyihin menetelmiin. Yli 50-vuotiaiden opettajien arvion mukaan oppilaat olivat harjoitelleet koetta internetissä hieman enemmän kuin alle 50-vuotiaiden opettajien arvion mukaan. Nuoremmat opettajat taas olivat käyttäneet menetelmänä useammin oppilaan kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä kuin vanhemmat opettajat. 49 % nuoremmista opettajista kertoi käyttäneensä paljon tai erittäin paljon oppilaiden kokemuksia kun vastaava osuus vanhemmilla opettajilla oli 41 % (Df=4,  $\chi^2=10.28$ ,  $p<.05$ ).

### 3.4.4 Ajo-opetuksen sisällöt ja opetusmenetelmät

Oppilaan ajo opettajan antamien ohjeiden mukaan sekä liikennetapahtumien läpikäynti ajon jälkeen olivat yleisimmin käytetyt sisällöt ja menetelmät ajo-opetuksessa (taulukko 26). Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia ei ollut käytetty juuri lainkaan, mikä on ymmärrettävästi opetusluvalla usein mahdollisuuksien ulkopuolella. Vähän käytetty menetelmä oli myös harjoittelu mielikuvien avulla.

Taulukko 26. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon he käyttivät eri menetelmiä ajo-opetuksessa.

	Ei lainkaan		.....		.....		.....		Erittäin paljon	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Oppilaan ajoa antamieni ohjeiden mukaan	0	-	2	0,4	35	7,1	173	35,1	283	57,4
Oppilaan itsenäistä ajoa minun seurattessani vieressä	3	0,6	16	3,3	67	13,6	244	49,5	163	33,1
Näyttöjä radalla	25	5,1	139	28,3	198	40,3	113	23,0	16	3,3
Omia mallisuor. liikenteessä	35	7,1	125	25,3	175	35,4	131	26,5	28	5,7
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	23	4,7	114	23,2	187	38,0	142	28,9	26	5,3
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	335	68,2	91	18,5	45	9,2	15	3,1	5	1,0
Kommentoivaa ajamista	22	4,5	120	24,3	162	32,8	150	30,4	40	8,1
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oppilaan kanssa	1	0,2	25	5,1	103	20,9	237	48,2	126	25,6
Oppilaan itsearviointia oman ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista	3	0,6	50	10,1	176	35,6	202	40,9	63	12,8
Keskustelua oppilaan kanssa hänen ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista	0	-	8	1,6	110	22,5	245	50,0	127	25,9
Harjoittelua mielikuvien avulla	83	16,9	165	33,6	166	33,8	68	13,9	9	1,8

### 3.4.5 Opetuksen painopisteet

Opetuslupaopettajilta kysyttiin, kuinka tärkeinä he pitivät opetuksessaan eri sisältöjä. Sisällötä oli yhteensä 11 ja niitä pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla ”Ei lainkaan tärkeänä – Erittäin tärkeänä”<sup>8</sup>.

Kaikkia mainittuja sisältöjä pidettiin tärkeinä (taulukko 27). Kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo 5-portaisella skaalalla oli 3,91. Kaikista tärkeimmät sisällöt vastaajien mielestä olivat kuitenkin liikennesääntöjen noudattaminen, ajoneuvon käsittelytaidot normaaliliikenteessä sekä vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta. Vähiten tärkeä – joka sekin kuitenkin oli keskiarvoltaan yli 3 – oli matkan suunnittelu ennen matkaan lähtöä.

Taulukko 27. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka tärkeänä he olivat opetuksessaan pitäneet seuraavia asioita.

	Ei lainkaan tärkeänä		.....		.....		.....		Erittäin tärkeänä	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ajon. käs.taitoja normaaliliikenteessä	0	-	0	-	7	1,4	88	18,0	395	80,6
Ajon. käs.taitoja vaarat.. selviämiseksi	0	-	0	-	37	7,6	140	28,6	313	63,9
Taloudellista ajamista	4	0,8	27	5,5	152	31,0	229	46,6	79	16,1
Matkan suunn. ennen matkaan lähtöä	11	2,2	67	13,7	205	41,8	164	33,5	43	8,8
Liikennesääntöjen noudattamista	0	-	0	-	1	0,2	43	8,8	447	91,0
Tunt. vaik. liikennekäyttäytymiseen	1	0,2	19	3,9	80	16,4	207	42,5	180	37,0
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	14	2,9	40	8,2	103	21,0	192	39,2	141	28,8
Vastuull. omasta ja muiden turvall. s.	0	-	2	0,4	10	2,0	95	19,4	383	78,2
Sujuvaa etenemistä	0	-	5	1,0	66	13,5	239	48,8	180	36,7
Ympär. huom.ttoa matkapäät. teossa	16	3,3	78	16,0	148	30,3	187	38,3	59	12,1
Itselle tyypil. riskitek. tunnistamista	1	0,2	15	3,1	79	16,2	203	41,7	189	38,8

#### 3.4.5.1 Vastaajien iän ja sukupuolen yhteys opetuksen painopistealueisiin

Opetussisältöjen painotuksissa mies- ja naisopettajat erosivat kaikissa väittämässä (taulukko 28). Sen sijaan opettajan ikä (alle 50 v. tai vähintään 50 v.) ei ollut yhteydessä yhteenkään väittämään vastaamiseen. Naisvastaajat käyttivät arviointiasteikkoa siten, että he systemaattisesti arvioivat kaikkia opetussisältöjä tärkeämmäksi kuin miehet. Suurimmillaan erot naisten ja miesten vastauksissa olivat opetussisällöissä ”tunteiden vaikutus liikennekäyttäytymiseen” ja ”matkustajien vaikutus ajotyyliin”. Myös taloudellista ajamista, ympäristön huomioonottamista ja itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista naiset pitivät selkeästi tärkeämpänä opetussisältönä kuin miehet.

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



Taulukko 28. Opetussisältöjen painotusten erot mies- ja naisopetuslupaopettajien vastauksissa. Vastausten keskiarvot ja keskiarvojen erojen tilastollinen testaus. Asteikko: 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä.

Opetussisältö	Nainen (n=105)	Mies (n=374)	Tilastollinen ero: sukupuoli	Eron suuruus
Ajon. käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	4.92	4.76	p<.001	0.16
Ajon. käs.taitoja vaarat. selviämiseksi	4.75	4.51	P<.001	0.24
Taloudellista ajamista	4.03	3.62	P<.001	0.41
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	3.58	3.26	P<.001	0.32
Liikennesääntöjen noudattamista	4.98	4.89	P<.01	0.09
Tunt. vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	4.51	4.02	P<.001	0.49
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	4.21	3.75	p<.001	0.46
Vastuull. omasta ja muiden turvallisuudesta	4.88	4.72	p<.01	0.16
Sujuvaa etenemistä	4.32	4.17	oir.	0.15
Ympär. huom.ottoa matkapäätösten teossa	3.66	3.32	p<.001	0.32
Itselle tyypill. riskitekijöiden tunnistamista	4.46	4.08	p<.001	0.38

### 3.4.6 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-aluetta sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen ”ei lainkaan riittävästi” – ”täysin riittävästi”. Parhaimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin antavan ajamiseen taajamassa, maantiellä sekä ajoneuvon käsittelyyn (taulukko 29). Opettajien näkemyksen mukaan heikoimmat valmiudet oppilaat saavat ajamisen suunnittelun taitoihin, taloudellisen ajon taitoihin sekä ajamiseen vaikeissa olosuhteissa.

Taulukko 29. Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia eri asioissa.

	Ei lainkaan riittävästi		n .....		n .....		n .....		Täysin riittävästi		Keski-arvo
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Ajoneuvon käsittely	0	-	3	0,6	34	6,9	218	44,3	237	48,2	4,40
Ajaminen taajamassa	0	-	2	0,4	23	4,7	210	42,8	256	52,1	4,47
Ajaminen maantiellä	0	-	0	-	35	7,1	216	43,9	241	49,0	4,42
Ajaminen itsenäisesti	0	-	3	0,6	43	8,8	219	44,6	226	46,0	4,36
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	2	0,4	44	9,0	135	27,5	213	43,4	97	19,8	3,73
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	4	0,8	32	6,5	149	30,4	220	44,8	86	17,5	3,72
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	1	0,2	9	1,8	110	22,4	269	54,7	103	20,9	3,94
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	1	0,20	11	2,2	102	20,7	263	53,6	114	23,2	3,97
Sosiaaliset taidot	1	0,2	6	1,2	63	12,8	263	53,5	159	32,3	4,16
Ajamisen suunnittelun taidot	5	1,0	43	8,8	176	36,1	197	40,5	66	13,6	3,57

Ajo-opetusta 1-vaiheessa pidettiin selvästi hyödyllisimpänä osiona kuljettajaopetusjärjestelmässä (taulukko 30). 87 % vastaajista piti sitä erittäin hyödyllisenä. Toiseksi hyödyllisimpänä pidettiin ajokoetta. Vähiten hyödyllisenä pidettiin teoriaopetusta II-vaiheessa. Yli kolmannes piti sitä täysin tai melko hyödyttömänä. Muutakaan II-vaiheen opetusta ei pidetty kovin hyödyllisenä, eikä myöskään välivaihetta.

Taulukko 30. Kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyys.

	Täysin hyödytön		.....		.....		.....		Erittäin hyödyllinen		Keskiarvo
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Teoriaopetus I-vaiheessa	1	0,2	5	1,1	43	9,6	121	26,9	280	62,2	4,50
Ajo-opetus I-vaiheessa	2	0,4	2	0,4	8	1,8	46	10,2	392	87,1	4,83
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	6	1,3	29	6,4	65	14,3	125	27,5	230	50,6	4,20
Teoriakoe	0	-	6	1,4	30	6,7	130	29,2	280	62,8	4,53
Ajokoe	0	-	1	0,2	12	2,7	104	23,6	324	73,5	4,70
Välivaihe	25	6,6	37	9,7	80	21,1	130	34,2	108	28,4	3,68
Teoriaopetus II-vaiheessa	41	13,8	64	21,6	89	30,0	77	25,9	26	8,8	2,94
Ajon arviointi II-vaiheessa	25	8,4	51	17,1	80	26,9	85	28,5	57	19,1	3,33
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	38	12,9	45	15,3	87	29,6	71	24,2	53	18,0	3,19

### 3.4.7 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittajana

Opetuslupaopettajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista 79 % katsoi teoriakokeen ja 90 % ajokokeen mittaavan kuljettajaopetuksen sisältöjä hyvin tai erittäin hyvin.

Miehet ja naiset sekä eri-ikäiset vastaajat arvioivat teoria- tai ajokokeen toimivuutta hyvin samalla tavoin.

### 3.4.8 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

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

Opetuslupaopettajat pitivät tärkeimpinä ominaisuuksina sitä, että oppilaat tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta, varovat kevyttä liikennettä sekä noudattavat liikennesääntöjä (taulukko 11 liitteessä 8). Taloudelliseen ja ekologiseen ajoon liittyviä ominaisuuksia ei pidetty kovin tärkeinä.

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

Summamuuttuja ”Varovainen kuljettaja” (Cronbach alpha .77) koostui kuudesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttujaan):

- varovat kevyttä liikennettä (.60)
- tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta (.57)
- viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan (.54)
- pyrkivät välttämään vaaratilanteita (.52)
- hillitsevät tunteensa liikenteessä (.44)
- noudattavat liikennesääntöjä (.43)

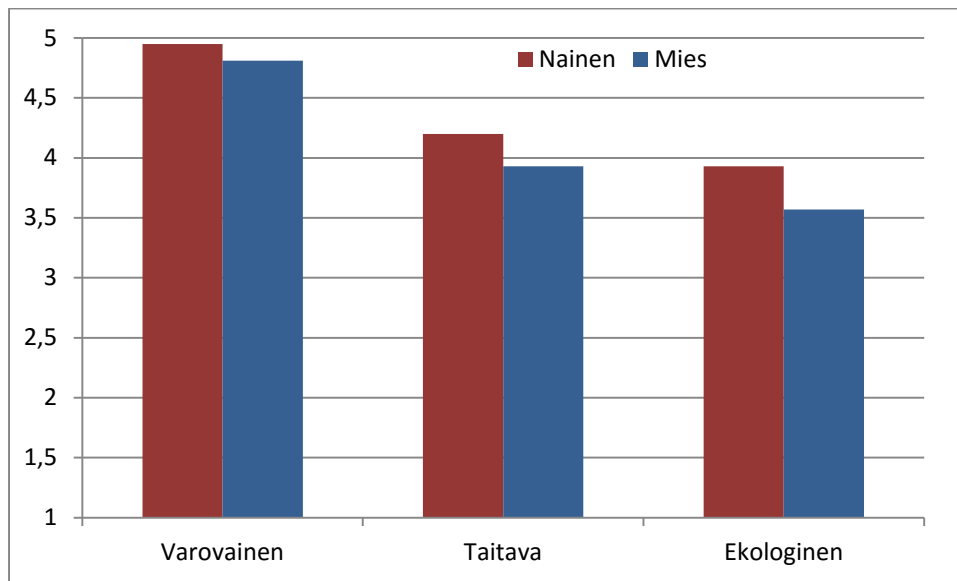
Summamuuttuja ”Taitava kuljettaja” (Cronbach alpha .72) koostui viidestä kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttuutaan):

- toimivat taitavasti vaaratilanteissa (.56)
- ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä (.55)
- pärjäävät kelissä kuin kelissä (.55)
- etenevät sujuvasti liikenteessä (.47)
- kykenevät ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla (.28)

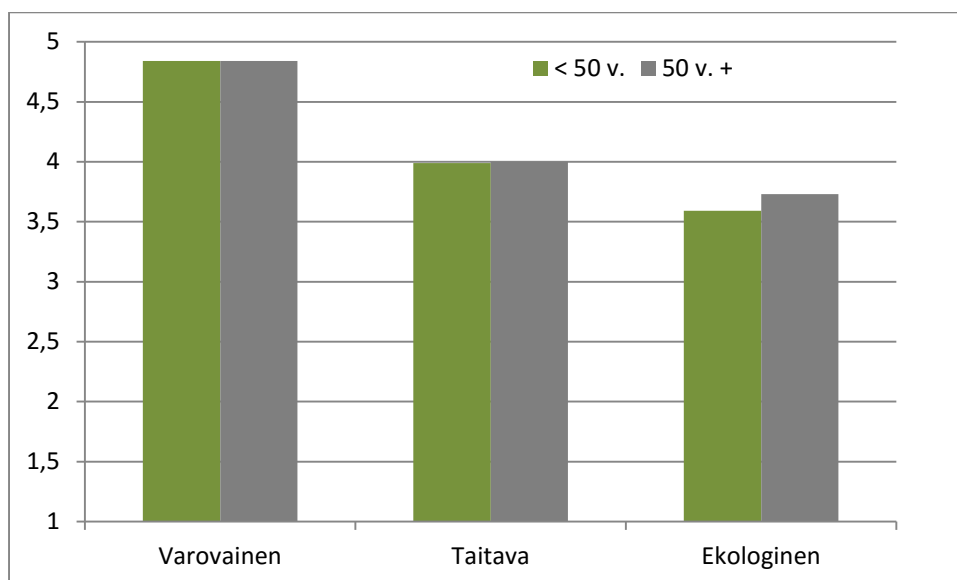
Summamuuttuja ”Ekologinen kuljettaja” (Cronbach alpha .75) koostui kahdesta kuljettajaominaisuudesta (suluissa osion korrelaatio summamuuttuutaan):

- ajavat taloudellisesti (.59)
- valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon (.59)

Opettajat pitivät selvästi tärkeimpänä sitä, että oppilaat ovat varovaisia kuljettajia (kuvio 16). Mies- ja naisvastaajat erosivat toisistaan siten, että naiset pitivät keskimäärin tärkeämpinä kaikkia summamuuttujien ominaisuuksia. Suurimmillaan ero oli ekologisen kuljettajan ominaisuuksissa. Opettajan ikä ei erotellut väittämiin vastaamista muutoin kuin, että yli 50-vuotiaat vastaajat pitivät ekologisen kuljettajan ominaisuuksia tärkeämpänä kuin alle 50-vuotiaat vastaajat (kuvio 17).



Kuvio 16. Nais- ja miesopetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että oppilaasi kuljettajana ... Väittämistä muodostettu kolme summamuuttujaa: varovainen, taitava ja ekologinen kuljettaja.



Kuvio 17. Alle 50-vuotiaiden ja vähintään 50-vuotiaiden opetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että oppilaasi kuljettajana ... Väittämistä muodostettu kolme summamuuttujaa: varovainen, taitava ja ekologinen kuljettaja.

### 3.4.9 Tiedon tai tuen tarve opetuslupaopetukseen

Opetuslupaopettajilta kysyttiin avoimella kysymyksellä, mihin opetuslupaopetukseen liittyvään asiaan he olisivat kaivanneet lisää tietoa tai tukea. Kysymykseen vastasi 180 opetuslupaopettajaa eli 36 % kaikista. Tähän kysymykseen, samoin kuin liikenneopettajienkin vastaavaan kysymykseen tuli jonkin verran myös vastauksia, jotka eivät suoranaisesti kohdistuneet kysymykseen, vaan olivat kokemuksia tai pohdintoja laajemminkin kuljettajaopetuksesta. Lomakkeella ei ollut muita avoimia kysymyksiä ja siten tämä oli ainoa paikka esittää mielipiteensä.

Yksittäisenä asiana eniten tukea ja tietoa kaivattiin lisää opetusluvan hakemiseen ja opetusluvan aikaiseen lupien ja asiakirjojen täyttämiseen. Opetusluvan hakeminen koettiin hankalaksi ja byrokratia oli selvästi herättänyt ärtymystä. Lisää tietoa tai selkeyttämistä opetusluvan hakuun ja paperisotaan kaivattiin 28 vastauksessa. Esimerkkivastauksia:

- Lupia hakiessa ei ollut selvillä, mitä kaikkea poliisille mennessä tuli olla mukana. Tarkempia ja selkeämpiä ohjeita. Eikö tiedot kulje sähköisesti nykyään.
- Selkeitä koottuja ohjeita miten pääsee asiassa alkuun ja miten edetään ja mitä papereita milloinkin pitää hakea ja mistä. Tuntui olevan ensikertalaiselle aika viidakko.
- Byrokratian hahmottaminen (mitä pitää tehdä missä vaiheessa) oli äärettömän vaikeaa.

Opetukseen liittyvistä asioista tukea kaivattiin erityisesti I-vaiheen teoriaopetukseen ja liukkaan ja pimeän opetukseen, mutta jonkin verran myös ajo-opetukseen ja opetuksen etenemiseen yleensä. Teoriaopetukseen liittyviä vastauksia oli yhteensä 16, esimerkiksi

- Opetusmateriaalia olisi saanut olla enemmän teoriakoetta varten netissä ja mielellään maksutonta.
- Olisin halunnut hieman enemmän infoa opiskelumateriaaleista teoriakoetta sekä ajo-opetusta varten.
- Vertaistuki olisi hyvä eli mahdollisuus tavata muita samassa tilanteessa olevia ja vaihtaa kokemuksia. Alussa voisi olla teoria kertaus vuosien saatossa muuttuneista liikennesäännöistä - maalla ei valkoisia sulkuviivoja tunnettu.

Liukkaan ja pimeän opetukseen tuli 14 vastausta, esimerkiksi

- Ajourata-asiat oli hivenen epäselviä. Selvisivät tosin kyllä yhdellä puhelinoitolla paikalliselle katsastusasemalle. Muutenkin katsastusaseman väki selitti asioita aivan oma-aloitteisesti mistä creditit sinne.
- Ajoharjoitteluradalla tapahtuvaan opetukseen. Lähinnä sieltä päin tapahtuvaan informaatioon.
- Pimeällä ajon harjoittelun suorittamiseen I-vaiheessa.

- Liukkaan kelin radalle olisin kaivannut parempia ohjeita. Esimerkiksi mallitehtäviä, jotka olisi tehty listan ja ohjeiden mukaan.

Ajo-opetukseen liittyviä vastauksia oli 7, esimerkiksi

- Ajamisen opettamiseen, eli miten opetetaan oppilasta.
- Taskuparkkeeraukseen.
- Tietoa ajo-opetuksen menetelmistä eri vaiheissa.
- Tyttären opetuksessa käsittelytaidon opetusniksejä, joita en tarvinnut aikaisemmin poikaa opettaessani. Olisi ollut ihan hyödyllistä myös, jos olisi ollut ajo-opetukseen tuntikohtaisia sisältö tai tavoitevinkkejä teoriaopsin tavoin.

Osa vastauksista kohdistui yleensä opettamiseen tai toisaalta erilliskysymyksiin, kuten ajoneuvotekniikkaan tai taloudelliseen ajoon (yhteensä 10 vastausta). I-vaiheen jälkeisestä opetuksesta eli II-vaiheen suorittamisesta olisi 4 opettajaa kaivannut enemmän tietoa. Yhteensä opettamiseen liittyviä vastauksia oli 51.

Yleensä opetukseen tietoa tai tukea halunneet ottivat kantaa myönteisesti myös tulevaan opetusuudistukseen, alla kaikki kuusi vastausta:

- Säännöllistä infoa muuttuneista säännöistä ja mahdollisuutta kokoontua johonkin muiden opettajien kanssa harjoittelemaan ja keräämään vinkkejä kokemuksista.
- Kun ei ole ammatiltaan autokoulun opettaja, ei välttämättä osaa kiinnittää riittävää huomiota oppilaan ajamisen kaikkiin puoliin. Tulevat sitten esiin ajokokeessa. Opetusmenetelmätkin saattavat olla puutteellisia.
- Olin halunnut jo silloin, että opetus-opettaja olisi saanut käytännön koulutusta.
- Opetustekniikka, miten uutta asiaa kannattaa opettaa.
- Opetuslupaopettajille voisi autokoulut järjestää esim. parin tunnin iltaopetuksen mihin asioihin kannattaa kiinnittää opetuksessa huomiota. Opetuslupalaiset pitäisi olla osa systeemiä eikä autokoulujen kilpailijoita, joita yritetään sitten 2. vaiheessa rahastaa. Ajokokeen vastaanottajissa (varmaankin entisiä autokoulunopettajia) esiintyy asenteellisuutta opetuslupalaisiin.
- En olisi pitänyt pahana vaikka olisi ollut edullinen autokoulun opettajan tekemä ns välitarkkari, jossa olisi tsekattu oppilaan asenne ja perustaitoja, samoin ei olisi huono jos teorioita voisi edullisesti mennä seuraamaan myös autokouluun oman opettajan kanssa.

Suuri osa vastanneista ilmoitti kuitenkin pärjänneensä hyvin, eivätkä he olleet kaivanneet lisää tietoa tai tukea mihinkään. He olivat saaneet tietoa etsimällä internetistä, lukemalla opetuslupaopettajille tarkoitettua kirjaa, kysymällä tuttavilta tai viranomaisilta ja moni kertoi myös, että aikaisempi kokemus opetuslupaopettajana oli myös auttanut. Osa vastaajista oli kirjannut vain viivan tai kysymysmerkin, mitkä tulkittiin niin, ettei henkilö ollut kaivannut mitään lisätietoa tai tukea. Yhteensä tähän luokkaan kuuluvia vastauksia oli 57 eli 32 % kaikista kysymykseen vastanneista. Esimerkkivastauksia:

- Tietoa sai hyvin sekä kirjoista, katsastuskonttorista että netistä. Ensikertalainenkin selvisi hyvin.
- Lukemalla "opettaisinko opetusluvalla"- kirjasen pärjäsikin kyllä ihan hyvin, muualta ei tietoa juuri saanutkaan.
- Netistä löytyi erityisen hyviä tuntuunnetelmia, joten en kaivannut lisää tukea. Ostin myös kirjan, jossa käytiin ajotunnit kerta kerralta läpi, jolloin alkuopetus oli helppo suunnitella.
- tutkinto paikalta ostamani teoriakirjallisuus paketti oli mielestäni riittävä kattava.
- Saatavilla olema materiaali oli riittävän hyvää ja tämä toinen opetuskerta meni jo tottumuksesta, sillä opetin esikoisena kaksi vuotta aikaisemmin.
- Aineisto opetuslupa.fi sivustolla antoi hyvin perustietoja monesta asiasta. Minulla on mm. opettajan pätevyys ja työ nuorten parissa, mikä antaa perusymmärryksen opettamisesta ja ohjaamisesta. Jos henkilö ei ole ennen pohtinut opettamiseen ja nuorten ohjaamiseen liittyviä asioita, voisi siihen liittyvä sisältö olla enemmän kuin tarpeen.

Tutkinnon kriteereistä olisi kaivattu lisää tietoa 11 vastauksessa. Joissain vastauksissa esitettiin, että näkemys, että tutkinnon vastaanottajilla on negatiivinen ennakoasenne opetuslupaoppilaisiin. Tämän tyyppisiä ajatuksia sisältyi myös muutamiin muihin vastauksiin,

joissa ei kuitenkaan esitetty lisätiedon tarvetta tutkinnon kriteereihin. Lisätietoa tutkinnon kriteereistä kaivattiin, koska nähtiin, että opetuslupalaiset eivät tiedä samalla tavoin kuin autokoululaiset juuri niitä reittejä tai kohteita, joita ajokokeessa ajetaan tai painotetaan. Esimerkkivastauksia:

- Ajokokeen vastaanottajan arvomaailmaan ja kriteereihin tutustuminen tiedon välittämiseksi oppilaille.
- Kaupunkiajossa on paljon (varsinkin talvella) epäselvyyksiä kaistamerkinnoissa. Sujuva liikennöinti ei aina tarkoita liikennesääntöjen pikkutarkkaa noudattamista. Milloin voi noudattaa maalaisjärkeä?
- Tilastoja syistä, jotka ovat johtaneet teoria- ja kuljettajatutkinnon hylkäämiseen.
- Virallinen autokoulun opettaja olisi hyvä esittelemään esim. 1 tunnin ajan oman kaupungin katujen "hylkäyspaikkoja".

Kuljettajaopetusuudistukseen otettiin kantaa 13 vastauksessa. Osa olisi kaivannut lisää tietoa muuttuvasta lainsäädännöstä yleensä. Osa kritisoi tiedotuksen jäämistä viime tippaan samoin kuin liikenneopettajat kritisoivat omissa avoimissa vastauksissaan (kappale 3.2.8). Joukossa oli sekä uudistusta puoltavia että sitä vastustavia kannanottoja. Myös parannusehdotuksia esitettiin. Alla kaikki kannanotot puolesta tai vastaan:

- Opetuslupaan liittyvä ajokorttiuudistus on hyvä: tiivistetty teoriapaketti ja muutama ajokerta on ehdottomasti paikallaan. Ajokertoja meillä oli yli 80, mutta silti otimme yhdessä vielä lopuksi 4 ajokertaa autokoulussa, ja se oli hyvin antoisa lopetus ajoharjoittelulle ennen inssiä.
- Minusta uusi opetuslupakäytäntö on liian raskas. Teorian voisi hoitaa kokonaan itse ja oman opetuksen voisi täydentää parilla autokoulun ajotunnilla. Tämä olisi minusta optimaalinen tapa ajolupaopetukseen.
- Menee vaan aivan älyttömäksi rahastamiseksi tuo autokoulu. Oppilas oppii nimenomaan autoileen turvallisesti vain ajamalla ja kartuttamalla omia kokemuksia. Ei niitä taitoja opi samoja asioita keräämällä autokoulun penkillä. Muutama tunti teoriaa ja itseopiskelua riittää ja sitten kovasti ajelua.
- Ajokortin hankkiminen menee liian vaikeaksi eikä siinä ole mitään järkeä.
- Uusi systeemi ei tue kotiopetusta. Oppilaat ovat erilaisia, joillekin kotiopetus on parempi vaihtoehto kun autokoulun sama muotti kaikille. Vanhempi voi tukea tuntemansa nuoren vahvoja /heikkoja puolia. Ihanteellinen olisi hyvä yhteistyö, mahdollinen autokoulujen tukeminen opetuslupalaisia, ei keskinäinen kilpailu, vaan turvallisten ja vastuuntuntoisten kuljettajien saavuttaminen liikenteeseen.
- Pelkäänpä pahoin, että Trafi ja autokoulut jatkavat lainsäätäjän lobbausta saadakseen ajokortin hankinnasta edelleen pidempi ja samalla myös kalliimpi. Samoin Trafin ja autokoulujen pyrkimys näyttää olevan lainsäätäjiä lobbaamalla vaikuttaa siihen, että opetuslupaopetus loppuisi kokonaan. Täällä maalla on oikeasti vaikeuksia päästä autokoulun opetukseen. Täällä EI OLE julkista liikennettä.

## 3.5 II-vaiheen oppilaat

### 3.5.1 Taustatiedot

Vastanneita II-vaiheen oppilaita oli yhteensä vain 105. Vastaajien vähäisyydestä johtuen tässä kuvataan lähinnä vastausten jakautumat eikä tehdä hienojakoisempia erotteluita.

Vastaajista naisia oli 69 (66 %) ja miehiä 36 (34 %). Vastaajien ikä vaihteli 18 ja 54 vuoden välillä. Iän keskiarvo oli 20,6 vuotta, mutta tyypillisin ikä oli 19 vuotta (40 % vastaajista).

Lomakkeella kysyttiin valmistunutta tai meneillään olevaa koulutusta. Vaihtoehdoista saati valita yhden tai useamman parhaiten sopivan. 44 vastaajaa (42 %) ilmoitti koulutukseen peruskoulun, 47 lukion (45 %) ja 55 ammatillisen oppilaitoksen (52 %). Ammattikorkeakoulussa opiskeli tai amk-tutkinnon oli suorittanut 5 vastaajaa, 2 oli suorittanut tai suoritti oppisopimuskoulutusta ja 2 oli suorittanut yliopistollisen koulutuksen tai opiskeli yliopistossa.

Ensimmäinen lyhytaikainen B-luokan ajokortti oli suoritettu tyypillisimmin vajaa kaksi vuotta sitten vuonna 2011 (58 % vastaajista). Autokoulussa ajokortin oli suorittanut 89 vastaajaa ja opetusluvalla 16.

Lomakkeella kysyttiin, vaikuttiko 19.1.2013 voimaan tuleva uudistus siihen, että he olivat juuri tuolloin suorittamassa II-vaihetta. Vastaajista 42 ilmoitti, ettei tuleva uudistus vaikuttanut lainkaan (40 %). Paljon tai erittäin paljon se oli vaikuttanut 31 oppilaan mukaan (30 %).

### 3.5.2 II-vaiheen eri osioiden sisältyminen opetukseen ja niiden koettu hyödyllisyys

Lomakkeella kysyttiin, mitä osioita II-vaiheeseen oli sisältynyt ja niiden koettua hyödyllisyyttä oman oppimisen kannalta. Lähes kaikilla II-vaiheeseen oli sisältynyt ajon taloudellisuuden ja turvallisuuden arviointi. Nämä sisällöt koettiin myös kaikkein hyödyllisimmiksi. Liikenteen vuorovaikutustesti simulaattorilla tai tietokoneella koettiin hyödyttömäksi (keskiarvo jäi alle 3:n 5-portaisella hyödytön-hyödyllinen -asteikolla). Ajon arviointilomaketta ei pidetty selkeästi hyödyllisenä mutta ei myöskään hyödyttömänä (taulukko 31).

Taulukko 31. Eri opetussisältöjen tai menetelmien sisältyminen II-vaiheen opetukseen ja niiden koettu hyödyllisyys II-vaiheen oppilaiden mielestä. Hyödyllisyyttä arvioitu 5-portaisella asteikolla 1=täysin hyödytön ja 5=erittäin hyödyllinen. Arviointien keskiarvot.

Osio sisältyi II-vaiheen opetukseen (kyllä tai ei) ja sen koettu hyödyllisyys	Kyllä	Ei	Hyödyllisyys (keskiarvo)
Ajon taloudellisuuden arviointi	95	1	3,82
Ajon turvallisuuden arviointi	84	5	3,93
Liikenteen vuorovaikutustesti tietokoneella	66	28	2,71
Liikenteen vuorovaikutustesti simulaattorilla	11	76	2,6
Oman ajamisen arviointilomake	73	20	3,01
Välivaiheen ajokokemuksista keskustelua luokkahuoneessa	69	21	3,21
Välivaiheen ajokokemuksista keskustelua ajotunnilla	72	19	3,22
Turvataloon tutustuminen	38	54	3,78

### 3.5.3 Luokkahuoneopetuksen, ajon arvioinnin ja rataopetuksen arviointi

Kakkosvaiheen luokkahuoneopetusta, ajon arviointia sekä rataopetusta pyydettiin arvioimaan muutamien väittämien mukaan. Kiinnostavimpana pidettiin rataopetusta, mutta kaikkien väittämien yhteenlaskettu keskiarvo oli kuitenkin paras ajon arvioinnille (taulukko 32). Myös väitteeseen ”voin suositella autokoulua saamani ajon arvioinnin perusteella” vastattiin useammin myöntävästi kuin vastaavaan väitteeseen luokkahuoneopetuksen tai rataopetuksen kohdalla.

Taulukko 32. Opetusta koskevien väittämien osuvuus kuvaamaan kakkosvaiheen luokkahuoneopetusta, ajon arviointia ja rataopetusta. II-vaiheen oppilaat. Arviointiasteikko: 1=ei lainkaan, 5=erittäin hyvin.

Väittämä	Luokka- huoneope- tus	Ajon arvi- ointi	Rataope- tus
Opin uusia asioita itsestäni kuljettajana	2,67	3,48	3,31
Opetus oli kiinnostavaa	3,29	3,66	3,72
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	3,3	3,61	3,61
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	3,58	3	2,72
Keskusteluun oli helppo osallistua	3,5	3,96	3,22
Voin suositella autokoulua saamani luokkahuoneopetuksen/ajon arviointin/rataopetuksen perusteella	3,94	4,11	3,91
Keskiarvo yhteensä	3,38	3,64	3,41

### 3.5.4 Kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioiden koettu hyödyllisyys

Vastaajia pyydettiin arvioimaan myös, miten hyödyllisenä he pitivät kuljettajaopetusjärjestelmän eri osioita itselleen turvalliseksi kuljettajaksi oppimisen kannalta. Ajo-opetus I-vaiheessa ja ajokoe koettiin keskimäärin kaikkein tärkeimpinä osioina koko järjestelmässä (taulukko 33).

Taulukko 33. Miten hyödylliseksi II-vaiheen oppilaat kokivat kuljettajaopetusjärjestelmän eri osiot. Arviointien keskiarvot (asteikko 1=täysin hyödytön, 5=erittäin hyödyllinen)

Kuljettajaopetusjärjestelmän osa	Keskiarvo
Teoriaopetus I-vaiheessa	4,38
Ajo-opetus I-vaiheessa	4,82
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	4,25
Teoriakoe	3,99
Ajokoe	4,55
Välivaihe	3,9
Teoriaopetus II-vaiheessa	2,9
Ajon arviointi II-vaiheessa	3,61
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	3,57

### 3.5.5 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin vastaajia arvioimaan, kuinka tärkeää heille on, että he kuljettajina ovat tietynlaisia. Arviointiskaala oli 5-portainen ”ei lainkaan tärkeää” ”erittäin tärkeää”.

Tärkeimpinä ominaisuuksina II-vaiheen oppilaat pitivät vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta sekä vaaratilanteiden välttämistä (taulukko34).



Taulukko 34. II-vaiheen oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana...

	Ei lainkaan tärkeää		.....		.....		.....		Erittäin tärkeää		Keski-arvo
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
olet taitava ajon. käsittelijä	0	-	0	-	4	3,8	45	43,3	55	52,9	4,49
ajat taloudellisesti	0	-	8	7,7	24	23,1	54	51,9	18	17,3	3,79
hillitset tunteesi liikenteessä	2	1,9	3	2,9	19	18,3	34	32,7	46	44,2	4,14
etenet sujuvasti liikenteessä	0	-	1	1,0	5	4,8	51	49,0	47	45,2	4,38
kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	17	16,3	20	19,2	28	26,9	24	23,1	15	14,4	3,00
noudatat liikennesääntöjä	0	-	2	1,9	8	7,7	30	28,8	64	61,5	4,50
viestität selkeästi muille aikomuksistasi	0	-	2	1,9	9	8,7	28	26,9	65	62,5	4,50
nautit ajamisesta	0	-	3	2,9	17	16,3	36	34,6	48	46,2	4,24
varot kevyttä liikennettä	0	-	1	1,0	7	6,7	31	29,8	65	62,5	4,54
pärjätät kelissä kuin kelissä	1	1,0	0	-	8	7,7	33	31,7	62	59,6	4,49
tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta	0	-	0	-	6	5,8	19	18,3	79	76,0	4,70
herätät muiden ihailua	34	32,7	26	25,0	23	22,1	11	10,6	10	9,6	2,39
pyrit välttäm. vaaratilanteita	0	-	2	1,9	4	3,8	19	18,3	79	76,0	4,68
toimit taitav. vaaratilanteissa	0	-	1	1,0	9	8,7	37	35,9	56	54,4	4,44
valitset mahdoll. muk. ympäristön säästävän kulkumuodon	6	5,8	13	12,6	31	30,1	41	39,8	12	11,7	3,39

### 3.5.6 Välivaiheen aikainen ajaminen ja harjoittelu

Oppilailta kysyttiin, paljonko he olivat ajaneet autolla välivaiheen aikana. Vastausvaihtoehtoina oli 13 eri ajokilometriluokkaa. Suurin osa (23 vastaajaa, 22 %) ilmoitti ajaneensa välivaiheen aikana 10 001 – 20 000 km. Toiseksi tyypillisin vastaus oli 5 001 – 10 000 km (20 vastausta, 19 %) ja kolmanneksi tyypillisin 20 001 – 30 000 km (14 vastausta, 14 %). Kaikista vastaajista vain noin viidesosa oli ajanut välivaiheen aikana enemmän kuin 30 000 km.

Oppilaita pyydettiin arvioimaan 5-portaisella asteikolla (en lainkaan–erittäin paljon), tunsivatko he välivaiheen aikana, että heidän ajamisensa olisi ollut vielä ajotaidon harjoittelua. Ajamista ei koettu juurikaan harjoittelun. Noin puolet vastasi, että ajaminen ei ollut tuntunut harjoittelulta lainkaan tai se tuntui harjoittelulta vain vähän. Reilu viidesosa kuitenkin vastasi, että ajaminen oli tuntunut harjoittelulta paljon tai erittäin paljon.

Erikseen kysyttiin, minkälaisia asioita oppilaat olivat ajaessaan harjoitelleet, pyrkineet oppimaan enemmän tai pohtineet. Pimeällä ajo ja ajoneuvon peruskäsittely olivat vaihtoehtoisista useimmin mainitut (taulukko 35). Pohdintaa herättivät eniten muiden aiheuttamat riskit liikenteessä ja vähiten kulkumuodon valinta ympäristön kannalta (taulukko 36).

Taulukko 35. II-vaiheen oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka usein ajaessasi väli-  
vaiheen aikana harjoittelit tai pyrit oppimaan lisää seuraavista asioista?

	<b>En lain- kaan</b>	.....	.....	.....	<b>Erittäin usein</b>	<b>Yhteensä</b>	<b>Keskiarvo</b>
Taloudellista ajamista	12	16	30	30	16	104	3,21
Ajoneuvon peruskäsittelyä (esim. pysäköinti, peruutus, mäkilähdöt)	5	6	30	50	13	104	3,58
Ajon. hallintaa suurilla nopeuksilla	7	12	41	31	13	104	3,3
Pimeällä ajoa	4	6	28	46	20	104	3,69
Liukkaalla ajoa	6	8	33	41	16	104	3,51
Matkan suunnittelua etukäteen	9	15	30	37	13	104	3,29
Ajon. turvallisuudesta huolehtimista	4	14	29	40	17	104	3,5
Yhteensä	47	77	221	275	108	728	3,44

Taulukko 36. II-vaiheen oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka usein ajaessasi väli-  
vaiheen aikana pohdit seuraavia asioita?

	<b>En lain- kaan</b>	.....	.....	.....	<b>Erittäin usein</b>	<b>Yhteensä</b>	<b>Keskiarvo</b>
Itselleni tyypillisiä riskejä liikenteessä	8	16	32	36	12	104	3,27
Muiden aiheuttamia riskejä liikenteessä	1	10	28	48	17	104	3,67
Tunteiden vaikutusta ajooni	11	18	38	35	2	104	2,99
Matkan tarkoituksen vaik. ajotyyliini	11	22	33	32	6	104	3
Omia vahvuuksiani ja heikkouksiani kuljettajana	6	13	23	45	16	103	3,5
Kulkumuodon valintaa ympär. kannalta	19	28	26	28	3	104	2,69
Matkustajien vaikutusta ajotyyliini	10	22	34	33	5	104	3,01
Yhteensä	66	129	214	257	61	727	3,16

## 3.6 Tutkinnon vastaanottajat

### 3.6.1 Taustatiedot

Tutkinnonvastaanottajien (tutvojen) kyselylomake on kokonaisuudessaan liitteessä 6. Vastanneita tutkinnon vastaanottajia oli 115. Heistä 114 oli miehiä (83 %) ja 19 naisia (17 %). Vastaajien ikä vaihteli 26 ja 69 vuoden välillä. Iän keskiarvo oli 49,8 vuotta.

Peruskoulutuksena noin kolmasosalla oli kansa- tai peruskoulu (34 %), vajaalla kolmasosalla keskikoulu (31 %) ja reilulla kolmasosalla lukio (35 %). Ammatilliselta koulutukseltaan 68 vastaajaa oli liikenneopettajia ja 55 autoteknikoita tai -insinöörejä (kahdeksalla vastaajalla oli molemmat koulutukset).

Tutkinnonvastaanottajina vastaajat olivat toimineet keskimäärin 14,9 vuotta. Työkokemus vaihteli nolhasta vuodesta 38 vuoteen. 67 ilmoitti toimivansa kokopäiväisesti tutkinnon vastaanottajan työssä (60 %) ja 44 osa-aikaisesti (40 %). Kokoaikaisena toimivat olivat keskimäärin nuorempia (46,6 vuotta) kuin osa-aikaiset (54,5 vuotta;  $df=106.9$ ,  $t=-5,22$ ,  $p<.001$ ). Kokoaikaisena toimivat olivat myös olleet alalla vähemmän aikaa (keskimäärin 9,7 vuotta)

kuin osa-aikaiset (keskimäärin 21,4 vuotta;  $df=95$ ,  $t=-5,79$ ,  $p<.001$ ). Edelleen, liikenneopettajataustaiset tutvot toimivat tavallisesti kokoaikaisina tutkinnonvastaanottajina (87 %), kun taas teknikko- tai insinööri-taustaiset toimivat tavallisimmin osa-aikaisina (80 %).

### 3.6.2 Mahdollisuudet eri osa-alueiden arviointiin ajokokeessa

Lomakkeella pyydettiin tutvoja arvioimaan 5-portaisella asteikolla (erittäin huonot mahdollisuudet --- erittäin hyvät mahdollisuudet) omia mahdollisuuksia ajokokeessa arvioida kokelaisten ajotaidon osa-alueita. Tyypillisimmin mahdollisuuksia pidettiin melko hyvinä. Parhaimmat mahdollisuudet vastaajien mukaan on arvioida ajoneuvon käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa (taulukko 37). Huomattavasti heikommät mahdollisuudet on arvioida esimerkiksi kokelaan itsensä hallintaa tai itsearviointitaitoja. Viidennes vastaajista katsoi, että mahdollisuudet arvioida kokelaisten itsensä hallintaa ovat melko huonot. Kuitenkin näissäkin osa-alueissa arvioiden keskiarvo ylitti 5-portaisella asteikolla arvon 3.

Taulukko 37. Tutvojen arviot omista mahdollisuuksistaan arvioida eri ajotaidon osa-alueita ajokokeessa. 5-portainen arviointiasteikko ”Erittäin huonot mahdollisuudet - - - Erittäin hyvät mahdollisuudet” muutettu sanalliseksi 5-portaiseksi asteikoksi taulukossa.

Arvioinnin osa-alue	Erittäin huonot mahdoll.	Melko huonot mahdoll.	Siltä väliltä	Melko hyvät mahdoll.	Erittäin hyvät mahdoll	Keskiarvo
Ajoneuvon käsittely	0	1	2	53	59	4,48
Liikennetilanteiden hallinta	0		16	61	38	4,19
Taloudellinen ajaminen	2	12	34	46	21	3,63
Ajamisen suunnitelmallisuus	0	7	38	46	23	3,75
Sosiaaliset taidot liikenteessä	0	9	26	60	20	3,79
Itsensä hallinta	2	23	41	35	14	3,31
Riskien tunnistaminen	0	10	21	55	29	3,90
Vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta	1	12	42	44	16	3,54
Riskien välttäminen	0	10	26	56	22	3,79
Itsearviointitaidot	3	19	54	30	9	3,20
Ennakointitaidot	0	4	37	49	25	3,83

### 3.6.3 Käsitys kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista ja kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä

Vastaajat arvioivat 10 eri ajamisen osa-alueita sen mukaan, miten hyvin heidän mielestään kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia näissä asioissa. Arviointiasteikko oli 5-portainen ”ei lainkaan riittävästi” – ”täysin riittävästi”. Kaikkien arviointien yhteenlaskettu keskiarvo oli 2,85 eli tutkinnonvastaanottajat katsoivat, että kuljettajaopetus ei anna riittävästi valmiuksia kuljettajille (taulukko 38). Ainoa osa-alue, joka ylitti selvästi keskiarvon, oli ajaminen taajamassa.

Taulukko 38. Tutvojen arviot, miten hyvin kuljettajaopetus antaa valmiuksia uusille kuljettajille.

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi	Keskiarvo
Ajoneuvon käsittely	4	35	46	27	3	2,91
Ajaminen taajamassa	0	9	42	55	9	3,56
Ajaminen maantiellä	6	39	45	20	5	2,82
Ajaminen itsenäisesti	9	36	55	14	1	2,67
Ajaminen vaikeissa olosuht.	5	52	42	16	0	2,60
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	4	40	51	20	0	2,76
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	7	36	51	19	2	2,77
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	6	35	53	21	0	2,77
Sosiaaliset taidot	2	27	61	20	5	2,99
Ajamisen suunnittelun taidot	5	42	54	11	1	2,65

Ajokoetta pidettiin selvästi hyödyllisimpänä osiona kuljettajaopetusjärjestelmässä (taulukko 39). Puolet vastaajista piti sitä erittäin hyödyllisenä. Toiseksi hyödyllisin osio oli vastaajien mielestä ajo-opetus I-vaiheessa ja kolmanneksi hyödyllisin oli teoriakoe. Vähiten hyödyllisenä pidettiin teoriaopetusta II-vaiheessa.

Taulukko 39. Tutvojen arviot kuljettajaopetusjärjestelmän eri osien hyödyllisyydestä.

	Täysin hyödytön	.....	.....	.....	Erittäin hyödyllinen	Keskiarvo
Teoriaopetus I-vaiheessa	1	7	26	46	35	3,93
Ajo-opetus I-vaiheessa	0	1	17	47	49	4,26
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	0	11	43	36	25	3,65
Teoriakoe	1	6	27	41	40	3,98
Ajokoe	0	1	13	44	57	4,37
Välivaihe	1	14	42	41	16	3,50
Teoriaopetus II-vaiheessa	2	15	59	23	16	3,31
Ajon arviointi II-vaiheessa	1	11	41	39	23	3,36
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	0	16	45	32	20	3,50

### 3.6.4 Oppilaiden harjoittelija-status välivaiheessa

Tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin, miten hyvin heidän näkemyksensä mukaan oppilaat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana. Arviointiasteikko oli 5-portainen ”eivät lainkaan – erittäin paljon”. Lähes kaikki vastaajat (90 %) arvioivat, että oppilaat tuntevat korkeintaan jonkin verran olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana. ”Ei lainkaan” tai vain ”vähän” vastausten osuus oli 42 % kaikista vastauksista.

### 3.6.5 Teoria- ja ajokokeen toimivuus kuljettajaopetuksen sisältöjen mittaajana

Tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin, miten hyvin kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokoe mittaavat kuljettajaopetuksen sisältöjä. Vastaajista 57 % katsoi teoriakokeen ja 84 % ajokokeen mittaavan hyvin tai erittäin hyvin kuljettajaopetuksen sisältöjä. 17 vastaajaa (15 %) katsoi, että teoriakoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä huonosti. Vain kaksi vastaajaa oli sitä mieltä, että ajokoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä huonosti.

### 3.6.6 Erilaisten kuljettajaominaisuuksien tärkeys

Kyselylomakkeella lueteltiin erilaisia kuljettajan ominaisuuksia ja pyydettiin tutvoja arvioimaan, kuinka tärkeää heille on, että uudet kuljettajat ovat tietynlaisia. Arviointiasteikko oli 5-portainen ”ei lainkaan tärkeää” ”erittäin tärkeään”. Kaikkia väittämiä pidettiin keskimäärin tärkeänä ja väittämien yhteenlaskettu keskiarvo olikin 4 (taulukko 40). Kevyen liikenteen varomista ja liikennesääntöjen noudattamista pidettiin tärkeimpinä ominaisuuksina. Tärkeitä ominaisuuksia olivat myös vastuun tunteminen omasta ja muiden turvallisuudesta ja vaaratilanteiden välttäminen. Sen sijaan taloudellinen ajo tai kulkumuodon valinta ympäristöä säästämällä ei ollut vastaajien mielestä kovinkaan tärkeää.

Taulukko 40. Tutvojen vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että uudet kuljettajat...

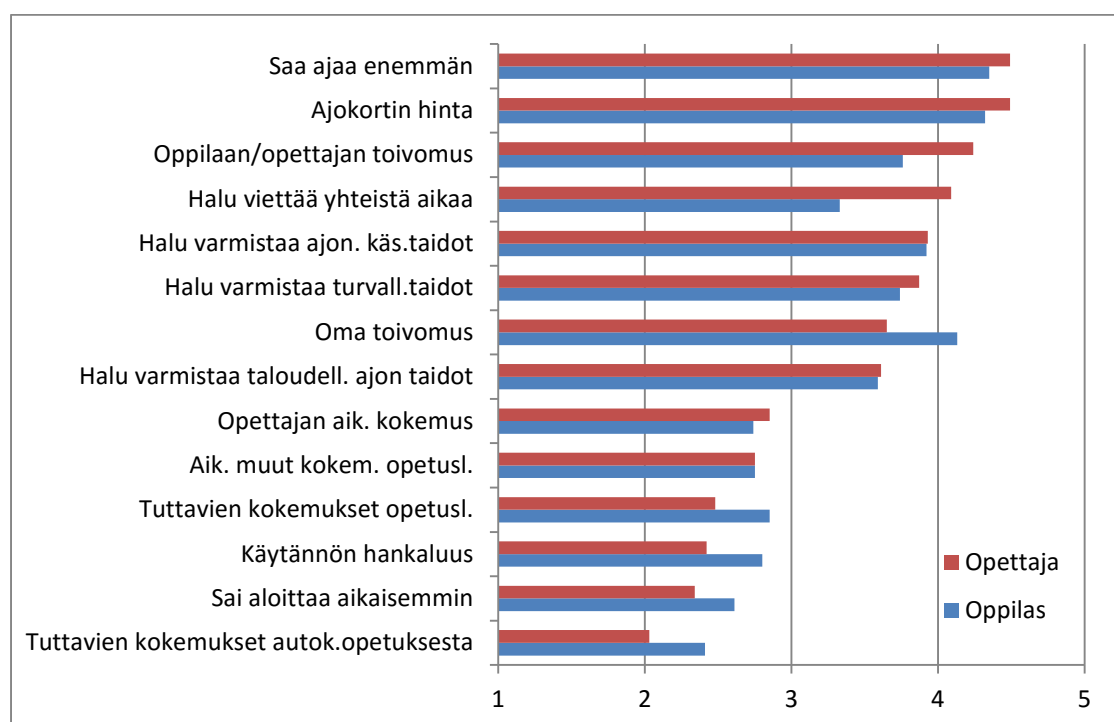
	Ei lainkaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää	Keskiarvo
ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä	1	8	44	49	13	3,57
ajavat taloudellisesti	1	38	45	27	4	2,96
hillitsevät tunteensa liikenteessä	0	4	7	44	60	4,39
etenevät sujuvasti liikenteessä	0	5	48	51	11	3,59
noudattavat liikennesääntöjä	1	1	1	24	88	4,71
viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan	1	1	5	44	64	4,47
varovat kevyttä liikennettä	1	1	1	19	93	4,76
pärjäävät kelissä kuin kelissä	2	5	45	45	18	3,63
tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta	1	1	2	31	79	4,63
pyrkivät välttämään vaaratilanteita	1	1	5	25	83	4,63
toimivat taitavasti vaaratilanteissa	1	10	38	43	21	3,65
valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	5	24	38	39	9	3,20

## 3.7 Tulosten yhteenvetoa ja ryhmien välisiä vertailuja

Tässä kootaan tuloksia ja vertaillaan ryhmien vastauksia toisiinsa soveltuvin osin. Osa kysymyksistä oli täysin tai jokseenkin samanlaisia kaikilla ryhmillä, jolloin vastausten vertailu on mahdollista. Vertailu tehdään kuitenkin vain suuntaa antavana, eikä esimerkiksi ryhmien vastausten keskiarvojen eroja ole testattu tilastollisilla menetelmillä.

### 3.7.1 Opetuslupaopetuksen motiivit

Opetuslupaopettajilta ja -oppilailta kysyttiin, miksi heidän perheessään oli päädytty hankkimaan nuorelle B-ajokortti opetusluvalla eikä autokoulussa. Molempien vastauksissa tärkeimpiä motiiveja olivat olleet se, että opetusluvalla sai ajaa enemmän, ajokortin hinta oli edullisempi sekä oppilaan oma toive (kuvio 18). Oppilaan toive oli molempien mielestä tärkeämpi kuin opettajan toive. Kaiken kaikkiaan vaikuttaneita tekijöitä arvioitiin hyvin samankaltaisessa tärkeysjärjestyksessä. Poikkeuksena oli opettajien korkealle arvottama halu viettää yhteistä aikaa oppilaan kanssa. Se ei oppilaiden vastauksissa noussut kovin tärkeälle sijalle. Molempien vastauksista näkyy se, että opetusluvan valinta ei perustunut juurikaan huonoihin kokemuksiin autokouluopetuksesta, ei käytännön hankaluuteen käydä autoa eikä myöskään siihen, että opetusluvalla olisi saanut aloittaa opetuksen aikaisemmin kuin autokoulussa. Oppilaille nämä viimeksimainitut olivat kuitenkin tärkeämpiä motiiveja kuin opettajille.

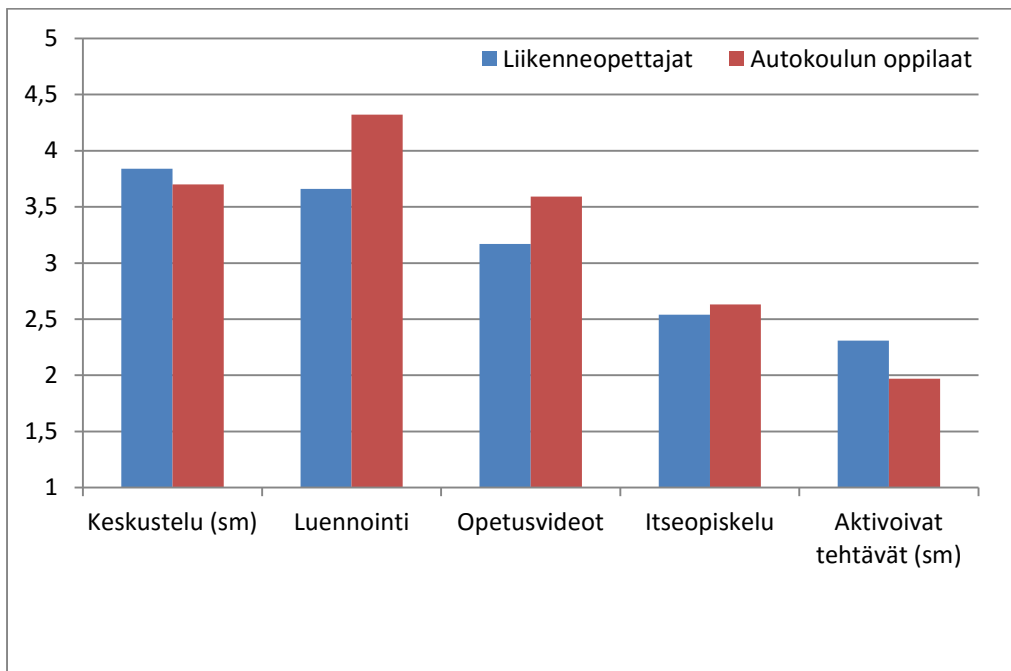


Kuvio 18. Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon eri tekijät vaikuttivat siihen, että B-ajokortti päätettiin hankkia opetusluvalla eikä autokoulussa. As-teikko: 1= ei lainkaan, 5= erittäin paljon.

### 3.7.2 Käytetyt opetusmenetelmät

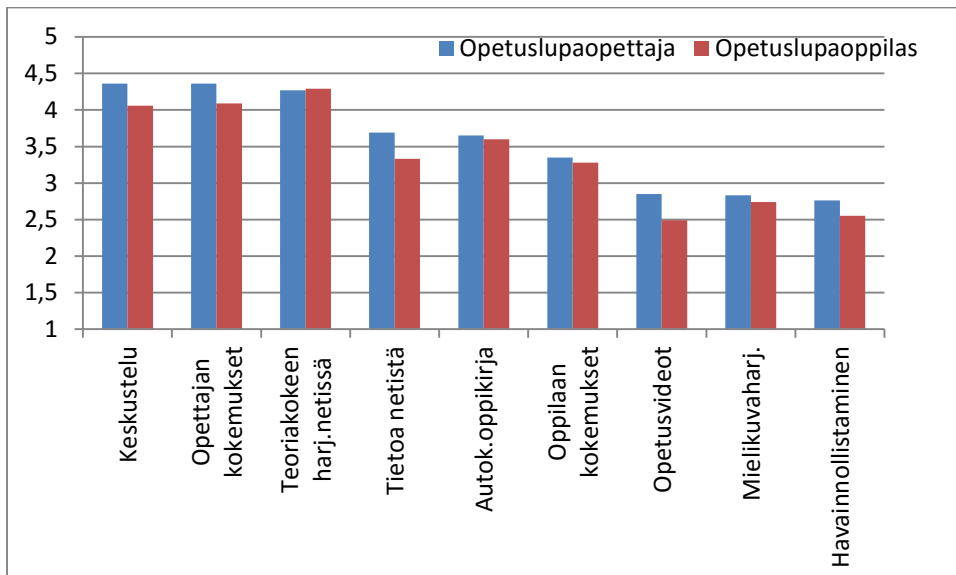
#### 3.7.2.1 Teoriaopetusmenetelmät

Autokoulun I-vaiheen oppilaiden mielestä teoriaopetuksessa käytettiin opetusmenetelmänä yleisimmin luennointia (kuvio 19). Liikenneopettajat katsoivat yleisimmin käytetyn menetelmän olleen keskustelu (summamuuttuja (sm) = keskustelua opetettavasta asiasta + opettaja kertoi kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä + oppilaat kertoivat kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä). Oppilaiden mielestä opetusvideoita käytettiin enemmän kuin opettajien mielestä. Opettajat taas näkivät aktiivisia tehtäviä käytetyn enemmän kuin oppilaat.



Kuvio 19. Liikenneopettajien ja autokoulun I-vaiheen oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon erilaisia opetusmenetelmiä käytettiin teoriaopetuksessa (1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon). Pylväät on esitetty suuruusjärjestyksessä opettajien vastausten mukaan.

Opetuslupaopetuksen teoriaopetusmenetelminä tyypillisimmät olivat keskustelu, opettajan kertomat kokemukset ja esimerkit liikenteestä sekä internetissä tehtävä teoriakokeen harjoittelu. Oppilaiden ja opettajien vastauksissa ei ollut suuria eroja (kuvio 20).

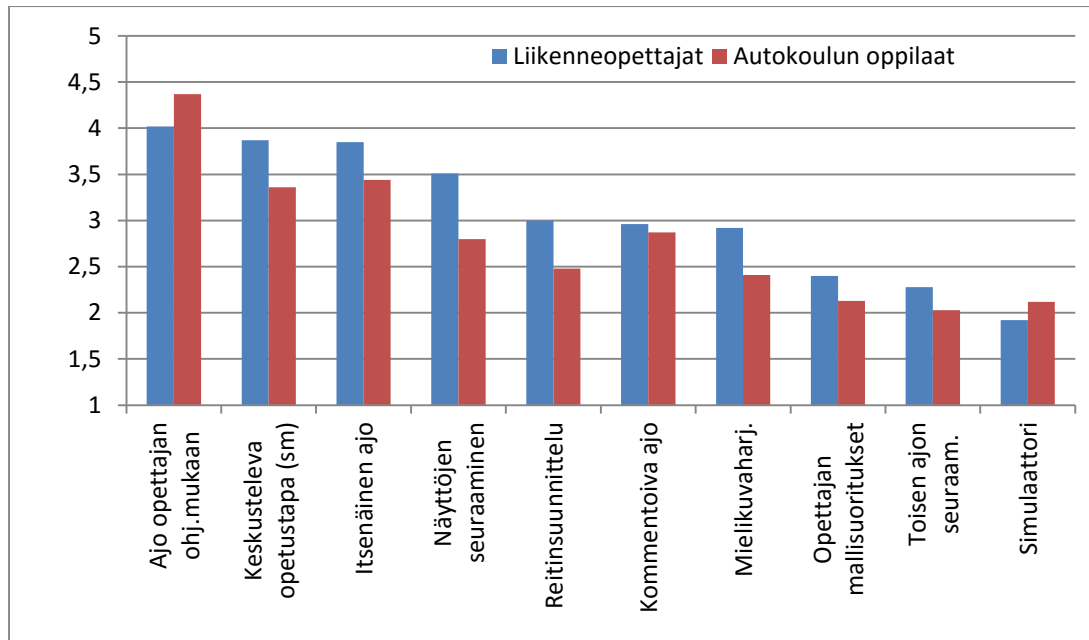


Kuvio 20. Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon erilaisia opetusmenetelmiä käytettiin teoriaopetuksessa (1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon). Pylväät on esitetty suuruusjärjestyksessä opettajien vastausten mukaan.

### 3.7.2.2 Ajo-opetusmenetelmät

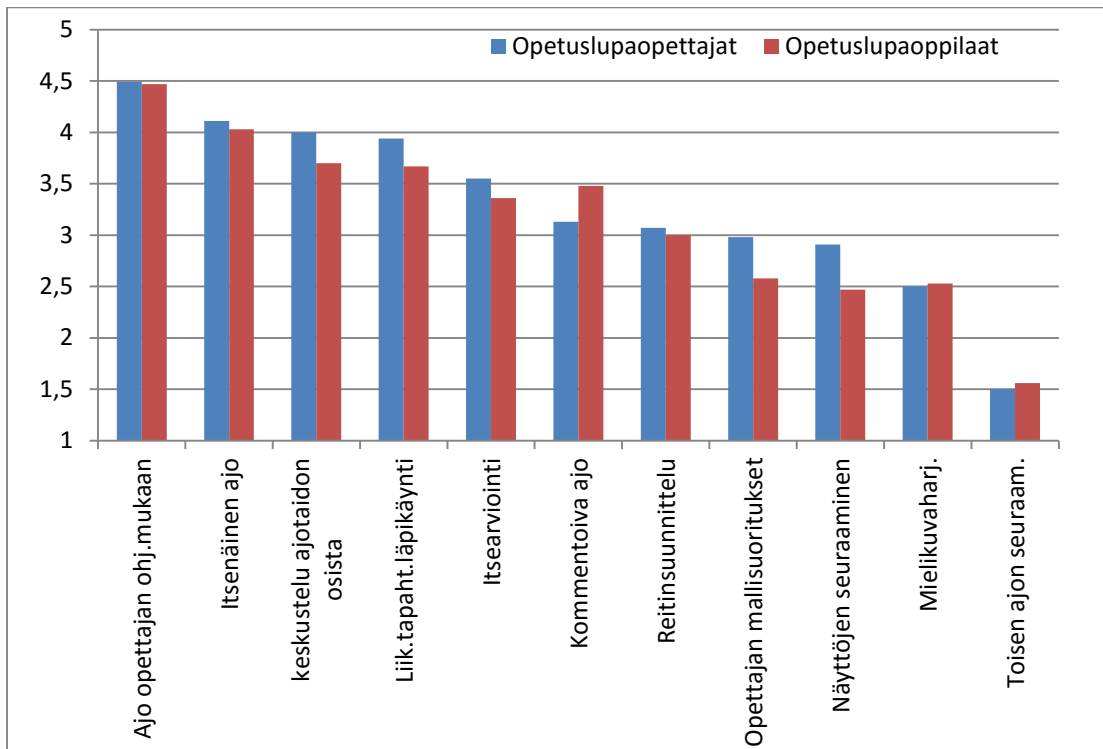
Autokoulun I-vaiheen oppilaiden ja myös opettajien vastausten mukaan ajo-opetuksessa käytettiin opetusmenetelmänä yleisimmin ”ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan”, itsestä ajoa sekä keskustelevaa opetustapaa (kuvio 21). Keskusteleva opetustapa on sumamuuttujan nimi kolmelle eri menetelmälle (”liikennetapahtumien läpikäynti”, ”itsearviointi” ja ”keskustelu ajotaidon heikoista ja vahvoista puolista”). Oppilaiden vastauksissa korostui menetelmä ”ajoa opettajan ohjeiden mukaan” enemmän kuin opettajien vastauksissa. Se oli simulaattorilla ajon lisäksi ainoa menetelmä, jota oppilaat katsoivat olleen opetuksessa enemmän kuin opettajat. Muutoin opettajat ja oppilaat olivat melko samaa mieltä eri opetusmenetelmien käytön määrästä. Kommentoiva ajaminen oli oppilaiden vastauksissa neljänneksi yleisimmin käytetty menetelmä, mutta opettajien vastauksissa vasta kuudenneksi yleisin.

Kommentoiva ajaminen korostui vielä selvemmin oppilaiden vastauksissa verrattaessa opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastauksia (kuvio 22). Se oli ainoa menetelmä, mitä opetuslupaoppilaat katsoivat olleen enemmän kuin opetuslupaopettajat.



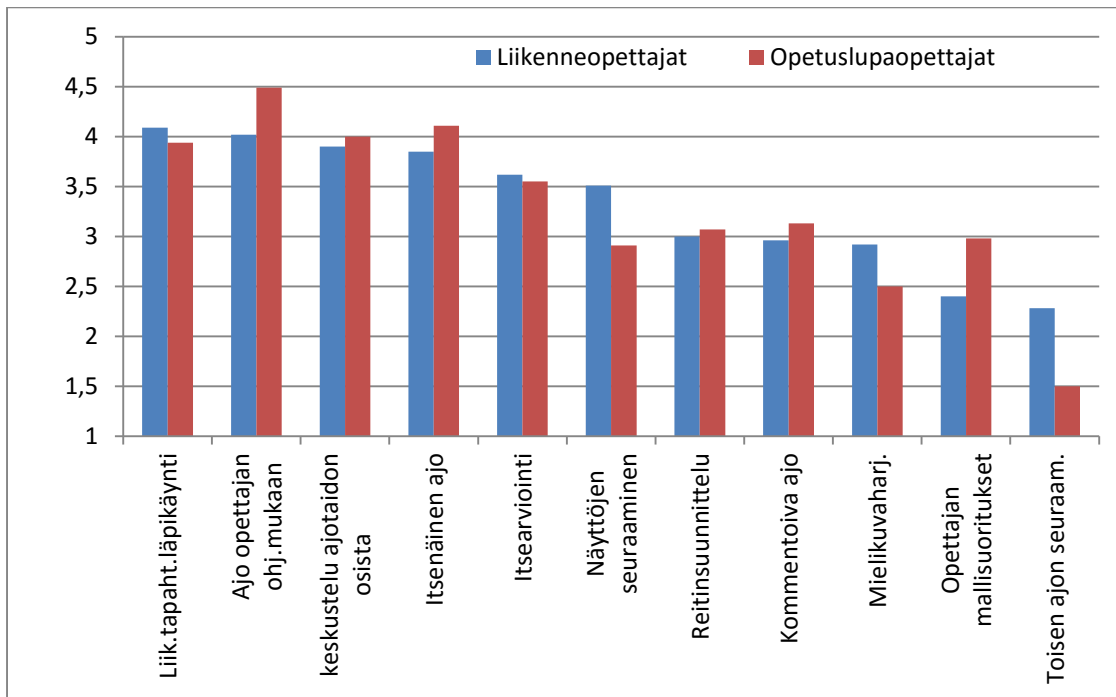
Kuvio 21. Liikenneopettajien ja autokoulun I-vaiheen oppilaiden vastaukset kysymykseen, kuinka paljon erilaisia opetusmenetelmiä käytettiin ajo-opetuksessa (1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon). Pylväät on esitetty suuruusjärjestyksessä opettajien vastausten mukaan.





Kuvio 22. Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon erilaisia opetusmenetelmiä käytettiin ajo-opetuksessa (1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon). Pylväät on esitetty suuruusjärjestyksessä opettajien vastausten mukaan.

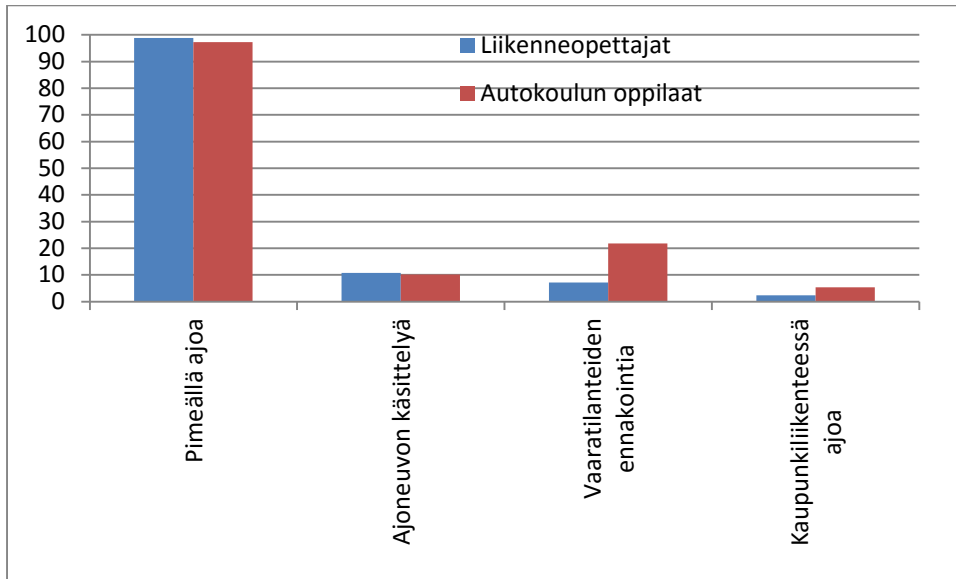
Liikenneopettajien ja opetuslupaopettajien vastauksia verrattaessa havaitaan muutamia eroja (kuvio 23). Opetuslupaopettajat käyttävät enemmän menetelmänä ”ajoa opettajan ohjeiden mukaan” kuin liikenneopettajat, mutta toisaalta myös enemmän itsenäistä ajoa. Tämä liittyy siihen, että opetuslupaopetuksessa tyypillisesti ajetaan enemmän kuin autokouluopetuksessa. Samoin opetuslupaopettajat käyttävät enemmän mallisuorituksia opetuksessaan. Vastaavasti liikenneopettajat käyttävät enemmän näyttöjä, mielikuvaharjoituksia ja ajoa toisen oppilaan seuratessa kuin opetuslupaopettajat.



Kuvio 23. Liikenneopettajien ja opetuslupaopettajien vastausten keskiarvot kysymykseen, kuinka paljon erilaisia opetusmenetelmiä käytettiin ajo-opetuksessa (1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon). Pylväät on esitetty suuruusjärjestyksessä liikenneopettajien vastausten mukaan.

### 3.7.2.3 Simulaattoriopetus

Opetussuunnitelman mukaan simulaattorilla voitiin I-vaiheessa opettaa pimeällä ajoa. Opettajista 84 (49 %) kertoi käyttävänsä simulaattoria I-vaiheen ja 25 opettajaa (14 %) II-vaiheen opetuksessa. I-vaiheen oppilaista 57 % (n=448) ilmoitti, että opetuksessa oli ollut simulaattorilla ajoa ainakin jonkin verran. Monivalintatehtävän muodossa opettajilta kysyttiin, mitä he opettavat simulaattorilla ja oppilailta, mitä simulaattorilla oli opetettu. Pimeän ajon lisäksi vastausvaihtoehtoiksi tarjottiin ”ajoneuvon käsittelyä”, ”kaupunkiliikenteessä ajoa” sekä ”vaaratilanteiden ennakoimista”. Vastaajalla oli mahdollisuus valita monta vaihtoehtoa ja siitä oli ohje: ”Voit valita useampia vaihtoehtoja”. Lähes kaikki vastaajat valitsivat pimeän opetuksen ja vain hyvin pieni joukko vastaajista näki simulaattorilla opetettua myös jotakin muuta (kuvio 24). Kysymyksen tarkoitus oli kartoittaa sitä, nähdäänkö simulaattorin käytöllä mahdollisuus opettaa ja oppia myös jotakin muuta kuin pimeällä ajolla. Luontevasti simulaattorilla pimeän ajon harjoittelussa voisi opettaa ja oppia myös esimerkiksi hallintalaitteiden käyttöä tai vaikkapa vaaratilanteiden ennakoimista. Oppilaista reilu viidennes katsoikin, että simulaattorilla oli opetettu myös vaaratilanteiden ennakoimista. Opettajista 10 % katsoi opettaneensa simulaattorilla ajoneuvon käsittelyä (pimeän ajon lisäksi) ja vain 5 % vaaratilanteiden ennakoimista. Opettajat mahdollisesti vastasivat enemmän sen mukaan, mitä simulaattorilla kuuluu tai saa opettaa (pimeän opetus) eivätkä siksi valinneet muita vaihtoehtoja.

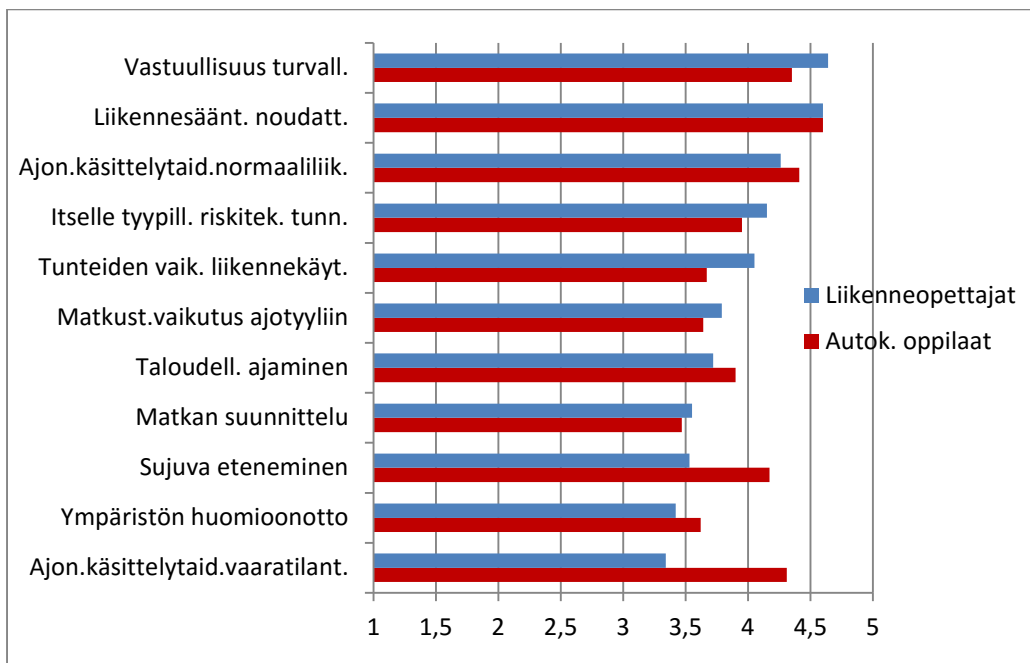


Kuvio 24. Mitä opetat simulaattorilla I-vaiheessa (liikenneopettajat) ja mitä simulaattorilla opetettiin (autokoulun I-vaiheen oppilaat).

### 3.7.3 Opetuksen painopistealueet

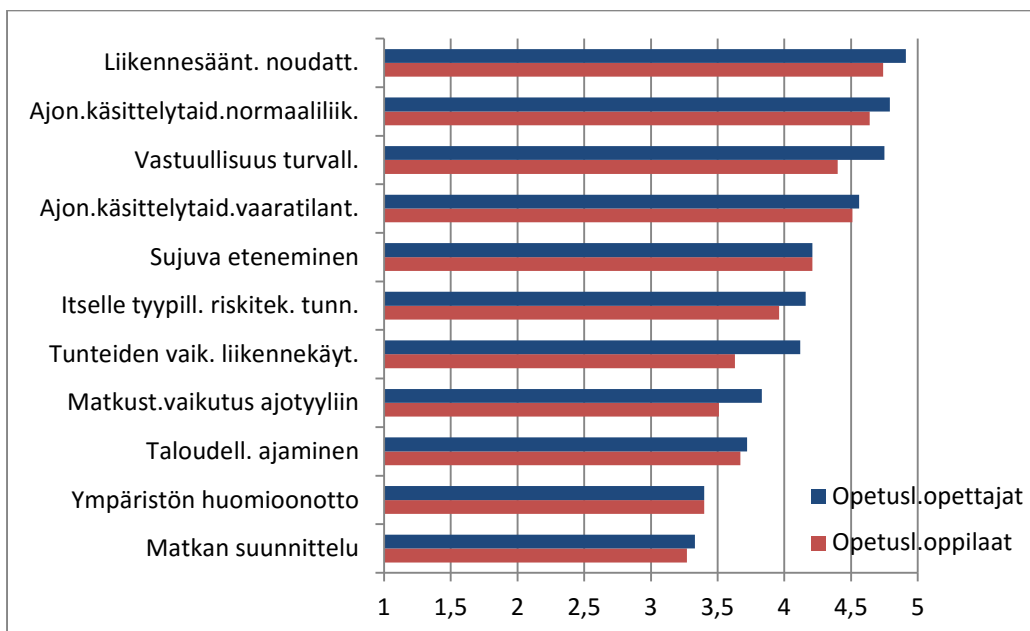
Opettajilta kysyttiin, kuinka tärkeänä he olivat opetuksessaan pitäneet eri sisältöalueita (11 sisältöä) ja oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeänä heidän mielestään opetuksessa oli pidetty näitä 11 sisältöaluetta. Kaikkia sisältöjä oli pidetty tärkeinä. Opettajien arvioiden keskiarvo oli 5-portaisella skaalalla 3,9 ja oppilaiden 4,0. Sen sijaan eroja oli asioiden tärkeysjärjestyksessä melko paljon (kuvio 24). Vastuullisuus omasta ja muiden turvallisuudesta, liikennesääntöjen noudattaminen ja ajoneuvon käsittelytaidot normaaliliikenteessä olivat sekä opettajien että oppilaiden vastausten mukaan viiden tärkeimmän sisällön joukossa. Näiden lisäksi opettajat katsoivat pitäneensä opetuksessa hyvin tärkeänä myös ”itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista” sekä ”Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen”. Oppilaat sen sijaan katsoivat opetuksessa pidetyn tärkeänä ”Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi” ja ”Sujuvaa etenemistä”. Opettajien arvioissa nämä sisällöt olivat kolmen vähiten tärkeän sisällön joukossa.

Vastausten keskiarvotarkastelu tuo opettajien ja oppilaiden vastausten erot selkeästi näkyviin (kuvio 25).



Kuvio 25. Kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen opettajien vastausten mukaan.

Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden arvioissa eri asioiden tärkeysjärjestyksestä on vähemmän eroja (kuvio 26) kuin mitä näytti olleen liikenneopettajien ja autokoulun oppilaiden arvioissa. Opetuslupaopettajat näyttivät arvioivan systemaattisesti lähes kaikkia osa-alueita tärkeämmiksi kuin oppilaat, mutta asioiden tärkeysjärjestyksestä ollaan jokseenkin samaa mieltä. Ajoneuvon käsittelytaidot vaaratilanteissa ja toisaalta taloudellinen ajaminen ovat kuitenkin oppilaiden tärkeysjärjestyksessä edellä opettajien tärkeysjärjestystä.

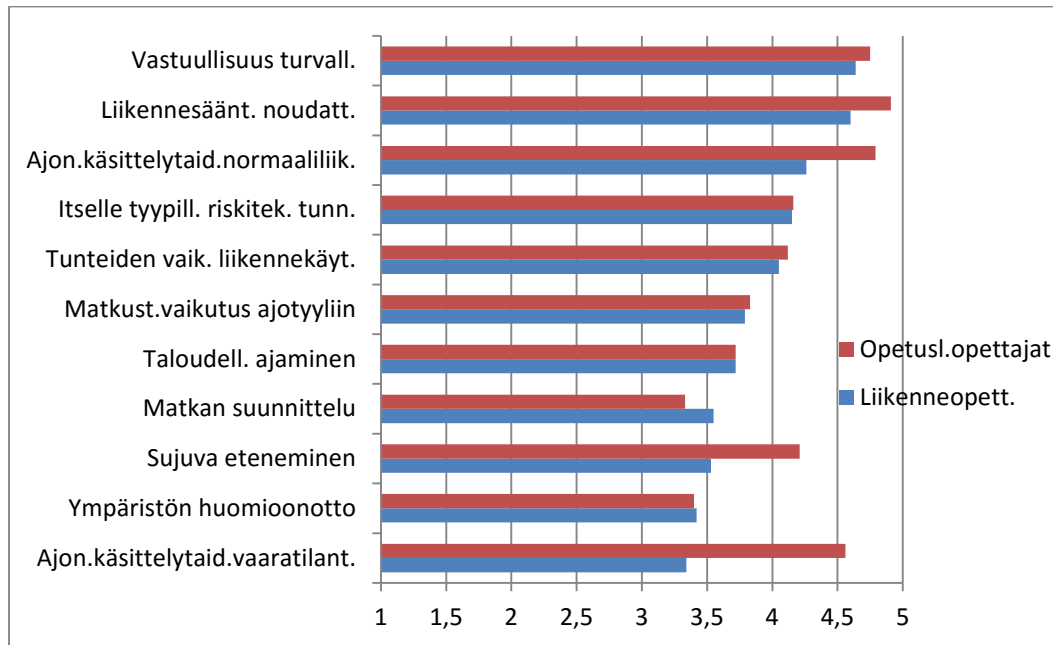


Kuvio 26. Kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen opettajien vastausten mukaan.

Kun verrataan liikenneopettajien ja opetuslupaopettajien vastausten keskiarvoja, nähdään muutama systemaattinen ero (27). Ensinnäkin kaikkien arvioiden keskiarvo on opetuslupaopettajilla suurempi kuin liikenneopettajilla, mikä kertoo mahdollisesta systemaattisesta arviointiasteikon käyttöerosta. Opetuslupaopettajat ovat ehkä käyttäneet reilummin asteikon ääripäätä (erittäin tärkeää) kuin liikenneopettajat. Liikenneopettajien ja opetuslupaopettajien vertailussa onkin sen vuoksi tärkeämpää kiinnittää huomiota arviointien tärkeysjärjestykseen kuin yksittäisiin keskiarvoeroihin.

Opetuslupaopettajat näyttävät painottavan selvästi enemmän ajoneuvon käsittelyyn liittyviä taitoja kuin liikenneopettajat (ajoneuvon käsittely normaaliliikenteessä, sujuva eteneminen ja ajoneuvon käsittely vaaratilanteissa). Nämä kaikki ovat opetuslupaopettajilla viiden tärkeimmän opetussisällön joukossa, kun taas liikenneopettajat pitivät vähiten tärkeänä opetusalueena ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi ja sujuva eteneminenkin oli vähiten tärkeiden joukossa. Liikenneopettajien vastauksissa näkyy B-opetussuunnitelmien (vanhan ja uuden) mukainen opetussisältöjen painotus selkeämmin kuin opetuslupaopettajien vastauksissa. Esimerkiksi ajoneuvon käsittelytaitojen opetusta vaaratilanteissa toimimiseen ei nähdä niin tärkeänä kuin esimerkiksi itselle tyypillisten vaaratekijöiden tunnistamista ja siten vaaratilanteiden välttämistä. Turvallisempaa on pyrkiä ensisijaisesti välttämään vaaratilanteisiin joutumista kuin niistä selviämistä taitojen avulla. Näin erityisesti, koska aikaa on vähän ja vaaratilanteissa toimimiseen tarvittavien taitojen opetus veisi runsaasti aikaa.

Matkan suunnittelu on ainoa opetussisältö, jota liikenneopettajat painottavat enemmän kuin opetuslupaopettajat. Uusi B-opetussuunnitelma painottaa vanhaa enemmän matkan suunnitteluun liittyviä taitoja. Liikenneopettajien vastauksissa saattaakin näkyä jo osittain uudistuksen vaikutus tässä arvioissa.



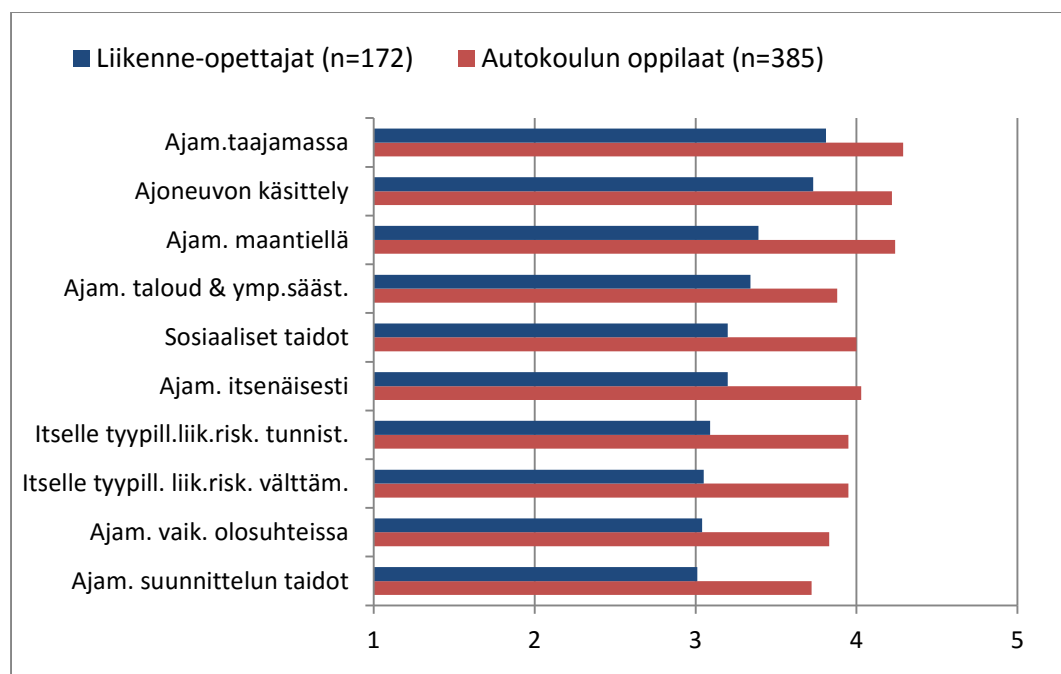
Kuvio 27. Kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin eri asioita. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen liikenneopettajien vastausten mukaan.

### 3.7.4 Kuljettajaopetuksesta saadut valmiudet

Vastaajilta kysyttiin, miten hyvin heidän näkemyksensä mukaan kuljettajaopetus antaa valmiuksia eri asioihin (opettajilta kysyttiin: miten hyvin nykyinen kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia... ja oppilailta kysyttiin: miten hyvin saamasi kuljettajaopetus on antanut sinulle valmiuksia...). Arviointiasteikko oli 5-portainen ”ei lainkaan riittävästi – täysin riittävästi”). Opettajat saattoivat arvioinnissaan tarkastella kuljettajaopetuksen kokonaisuutta, mikä sisälsi I-vaiheen, välivaiheen ja II-vaiheen. Oppilailla sen sijaan oli kokemusta vain I-vaiheesta. Samoin tutkinnon vastaanottajat näkevät työssään lähinnä vain I-vaiheen opetuksen saaneita.

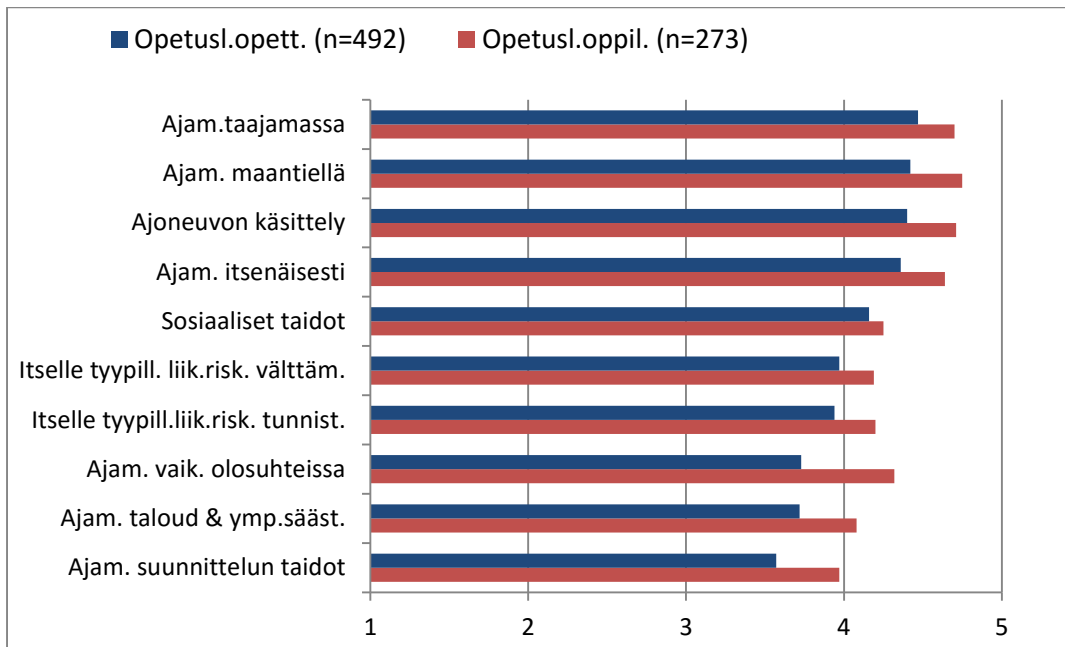
Autokoulun oppilaista valittiin tarkasteluun vain ne, jotka ilmoittivat olevansa I-vaiheen loppu- tai loppupuolella, jotta heillä olisi kokemukseen perustuva käsitys koulutuksen antamista valmiuksista. Toisaalta harva oppilas oli ollut vielä ajokokeessa, joten valmiuksien peilaamista itsenäisen ajamisen taitovaatimukseen ei oppilailla juurikaan ollut. Sen sijaan opetuslupaoppilaista noin yhdeksällä kymmenestä oli jo ajokortti.

Liikenneopettajat ja oppilaat arvioivat valmiuksia jokseenkin samassa suuruusjärjestyksessä, mutta käyttäen hyvin eri tasoa vastauksissaan (kuvio 28). Opettajien arviot painottuivat keskivaiheille asteikolla ”ei lainkaan riittävästi” – ”täysin riittävästi”. Arvioiden keskiarvo oli 3,3. Oppilaat arvioivat huomattavasti optimistisemmin ja arvioiden keskiarvo olikin 4,0 (=riittävät valmiudet). Taloudellisen ja ympäristöä säästävän ajon valmiuksista oltiin eri mieltä. Opettajat arvioivat sen olevan neljän parhaan valmiuden joukossa (4.sija), kun taas oppilaat arvioivat sen olevan kolmanneksi heikoin (7.sija). Tämä liittyy todennäköisesti siihen, että oppilaat arvioivat valmiuksiaan I-vaiheen päätteeksi, mutta suurin osa taloudellisen ajon opetuksesta tulee vasta myöhemmin syventävässä vaiheessa (entinen II-vaihe).



Kuvio 28. Miten hyvin kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia liikenteessä tarvittaviin taitoihin. I-vaiheen loppuvaiheessa olleiden oppilaiden arviot. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen opettajien vastausten mukaan. Asteikko: 1=ei lainkaan riittävästi, 5= täysin riittävästi.

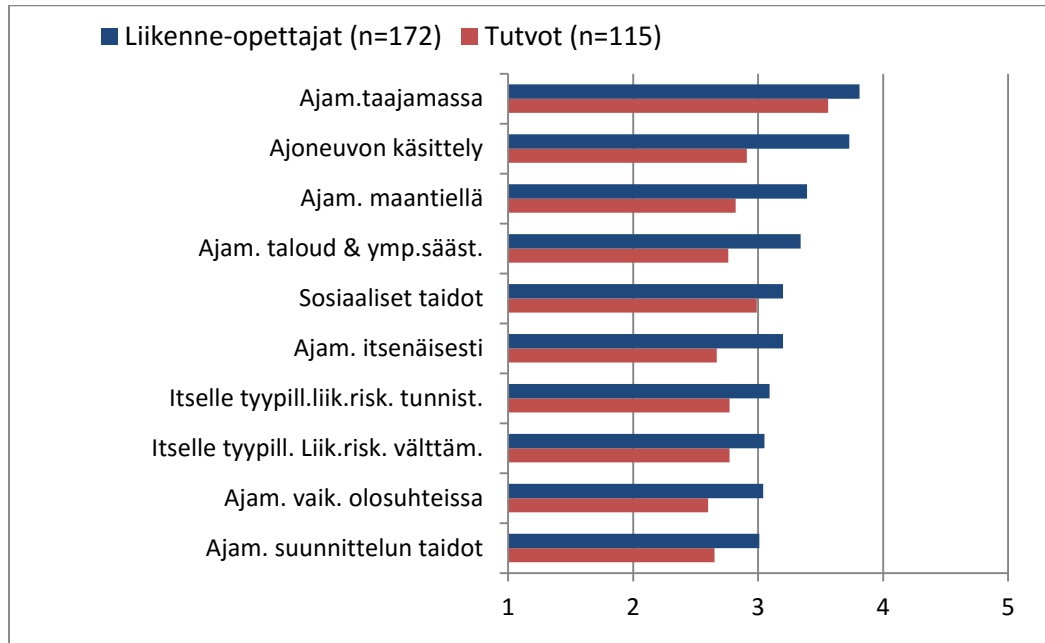
Opetuslupaopettajat ja -oppilaat arvioivat opetuslupaopetuksen antaneen oppilaille riittävät, osin jopa täysin riittävät valmiudet kysytyihin ajamiseen liittyviin taitoihin. Myös opetuslupaoppilaat olivat taitojensa suhteen optimistisempia kuin opetuslupaopettajat, mutta arvioiden välinen ero ei ollut yhtä suuri kuin liikenneopettajilla ja autokoulun oppilailla. Opetuslupaopettajien antamien arvioiden keskiarvo oli 4,1 ja opetuslupaoppilailla 4,4. Samoin eri osa-alueiden paremmuusjärjestys oli jokseenkin sama opetuslupaopettajilla ja -oppilailla. Selvänä eroavaisuutena kuitenkin opetuslupaoppilaat katsoivat, että heillä on hyvät valmiudet ajamiseen vaikeissa olosuhteissa (5 parhaimman osa-alueen joukossa), mutta opetuslupaopettajat arvioivat sen olevan kolmen heikoimman osa-alueen joukossa. Jos vertaillaan autokoulun oppilaiden ja opetuslupaoppilaiden saamien valmiuksien järjestystä opettajien arvioinneissa, niin näyttää siltä, että autokoulun oppilaat saavat suhteellisesti paremmat valmiudet taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon ja opetuslupaoppilaat taas itsenäiseen ajoon. Muutoin arvioiden järjestyksessä ei ollut selkeitä eroja liikenneopettajien ja opetuslupaopettajien välillä.



Kuvio 29. Miten hyvin kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia liikenteessä tarvittaviin taitoihin. Opetuslupaopettajien ja -oppilaiden arviot. Pylväät on järjestetty suurusjärjestykseen opetuslupaopettajien vastausten mukaan.

Jos liikenneopettajat olivat varovaisia arvioinneissaan, niin tutkinnonvastaanottajat olivat vielä huomattavasti varovaisempia (kuvio 30). Tutvojen arviointien yhteenlaskettu keskiarvo oli 2,9 eli he katsoivat, ettei uusilla kuljettajilla ole riittävästi valmiuksia. Ainoastaan taajama-ajoon he katsoivat uusien kuljettajien saavan selvästi keskiarvoa paremmat valmiudet, mutta tässäkään keskiarvo ei yllä tasolle ”riittävä”. Toiseksi parhaana osa-alueena tutvot arvioivat olevan sosiaaliset taidot. Muissa osa-alueissa tutvot katsoivat, että uusilla kuljettajilla ei ole lähellekään riittäviä valmiuksia (keskiarvot jäivät alle kolmen viisiportaisella asteikolla). Uusien kuljettajien liikenneonnettomuustilastot tukevat kyllä tutkinnonvastaanottajien näkemyksiä. Uuden kuljettajan riski joutua liikenneonnettomuuteen verrattuna muihin kuljettajiin on yli kolminkertainen.

Yksimielisiä liikenneopettajat ja tutvot olivat siitä, että parhaimmat valmiudet kuljettaja-opetus antaa ajamiseen taajamassa. Liikenneopettajat katsoivat oppilaiden saavan varsin hyvät valmiudet myös ajoneuvon käsittelyyn, mutta tutvot olivat selvästi kriittisempiä. Sen sijaan tutvot arvioivat oppilaiden saavan valmiuksia sosiaalisiin taitoihin liikenteessä suhteellisesti paremmin kuin liikenneopettajat arvioivat.



Kuvio 30. Miten hyvin kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia liikenteessä tarvittaviin taitoihin. Liikenneopettajien ja tutvojen arviot. Pylväät on järjestetty suurusjärjestykseen liikenneopettajien vastausten mukaan.

### 3.7.5 Kuinka tärkeitä eri ominaisuudet liikenteessä ovat

Kaikkien ryhmien kyselylomakkeilla oli listattu 12 - 15 kuljettajan ominaisuutta ja vastaajia pyydettiin arvottamaan niiden merkitystä. Opettajilta kysyttiin, kuinka tärkeää heille on, että heidän oppilaansa kuljettajina ovat tietynlaisia ja oppilailta kysyttiin, kuinka tärkeää heille itselleen on kuljettajana olla tietynlainen. Tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin, kuinka tärkeää heille on, että uudet kuljettajat ovat tietynlaisia.

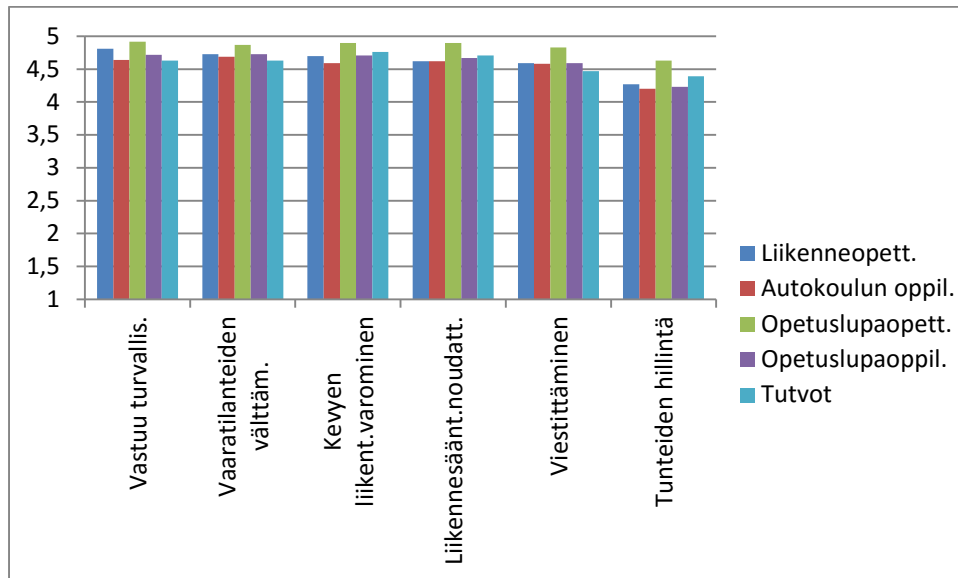
Osa kuljettajaominaisuuksista liittyi tekniseen taitavuuteen (esim. taitava ajoneuvon käsitte-lijä), osa varovaisuuteen (varot kevyttä liikennettä), osa sääntöjen noudattamiseen (noudatetaan liikennesääntöjä), osa ns. ylimääräisiin motiiveihin (herätät muiden ihailua) ja osa ekologiseen ajamiseen (valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon). Ylimääräisiin motiiveihin liittyviä ominaisuuksien tärkeyttä kysyttiin vain oppilailta. Kyselylomaketta muodostettaessa ajatuksena oli, että ominaisuudet tiivistyisivät vastauksien perusteella muutamaankin tyyppiin (faktoriin), esimerkiksi niin, että varovaisuuteen ja tekniseen taitavuuteen liittyvät ominaisuudet erottelisivat vastaajia.

Ryhmien vastausten perusteella väittämät ryhmittäytyivätkin muutamaankin tyyppiin, mutta tyypit olivat hieman toisistaan poikkeavia eri ryhmissä, joten niitä ei voi käyttää tässä ryhmien vertailuun. Oppilaat eivät esimerkiksi tehneet eroa varovaisuuteen ja taitavuuteen liittyvissä ominaisuuksissa, vaan molemmat asiat olivat heidän mielestään tärkeitä ja vastaukset väit-



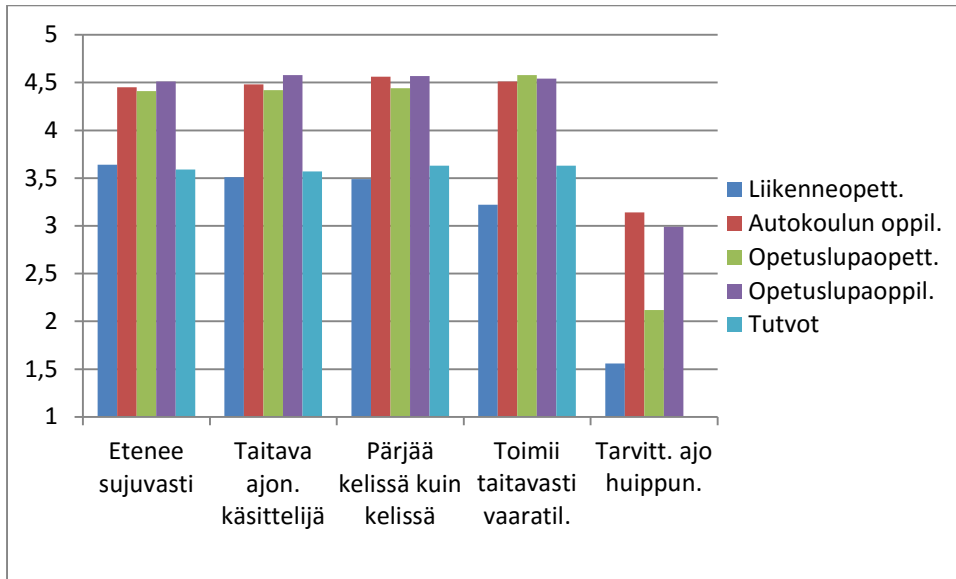
tämiin korreloivat vahvasti. Liikenneopettajien vastauksissa varovainen kuljettaja ja taitava kuljettaja erottuivat omiksi tyypeikseen.

Kaikki ryhmät arvottivat erittäin korkealle turvalliseen ja sääntöjen noudattamiseen liittyviä kuljettajaominaisuuksia (kuvio 31). Opetuslupaopettajat arvottivat kaikkia ominaisuuksia systemaattisesti hieman korkeammalle kuin muut ryhmät. Opettajaryhmät arvottivat turvalliseen ja sääntöjen noudattamiseen liittyviä kuljettajaominaisuuksissa enemmän kuin oppilaat.



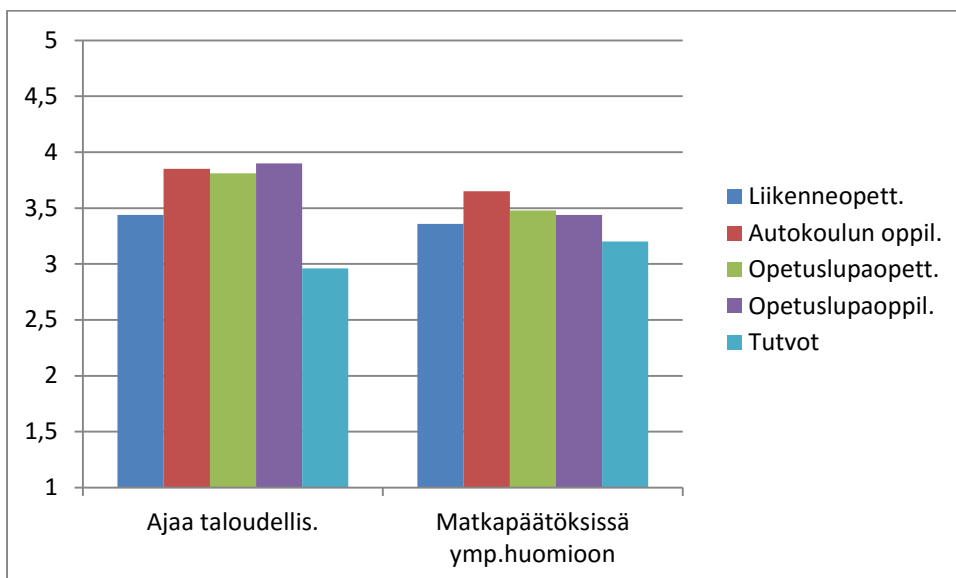
Kuvio 31. Turvallisuuteen ja sääntöjen noudattamiseen liittyvät kuljettajaominaisuudet. Arvioiden keskiarvot. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen liikenneopettajien vastausten mukaan.

Oppilaat ja opetuslupaopettajat arvottivat sujuvaan etenemiseen ja ajoneuvon käsittelyyn liittyviä taitoja selvästi enemmän kuin liikenneopettajat ja tutkinnonvastaanottajat (kuvio 32). Autokoulun oppilaat, opetuslupaoppilaat ja opetuslupaopettajat arvioivat ominaisuuksia jokseenkin samalla tavoin. Ainoastaan ominaisuus ”kykenee ajamaan tarvittaessa huipunopeuksilla” erotteli opetuslupaopettajien vastaukset oppilaiden vastauksista.



Kuvio 32. Taitavaan ajoneuvon käsittelyyn liittyvät kuljettajaominaisuudet. Arvioiden keskiarvot. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen opettajien vastausten mukaan.

Kaikki ryhmät arvottivat taloudelliseen ajoon ja ympäristön huomioonottamiseen liittyneitä kuljettajaominaisuuksia vähiten (kuvio 33). Liikenneopettajilla tosin näiden ominaisuuksien arvostus oli lähes samalla tasolla kuin taitavaan ajoon liittyvien ominaisuuksien arvostus. Tutkinnonvastaanottajille ei ole kovinkaan tärkeää uuden kuljettajan taloudelliseen ajoon liittyvät ominaisuudet. Tämä saattaa liittyä siihen, että kuljettajantutkinnon arvioinnissa taloudelliseen ajoon liittyvillä tekijöillä ei ole merkitystä hyväksymis- tai hylkäämispäätökseen. Taloudellista ajoa arvioidaan tutkinnossakin kuitenkin oppilaan itsearviointiosiossa.



Kuvio 33. Taitavaan ajoneuvon käsittelyyn liittyvät kuljettajaominaisuudet. Arvioiden keskiarvot. Pylväät on järjestetty suuruusjärjestykseen opettajien vastausten mukaan.

### 3.8 Oppilaiden ajokokemukset välivaiheessa

Välivaiheen ajokokemuksia kartoitettiin kyselylomakkeella, johon oli osittain yhdistetty Trafin vuosittain tekemää indeksikyselyä (kts. tarkemmin kappale 2.2., kyselylomake liitteessä 7). Vastauksia kertyi 45 vapaaehtoisesta autokoulusta vajaan puolen vuoden ajalta yhteensä 2030. Vastauksia pyrittiin samaan edustava otos eri puolilta Suomea, mutta lopullisissa vastausten määrissä pääkaupunkiseutu painottui (39 %) enemmän kuin on alueen väestöosuus. Taulukoissa 41 on esitetty vastausten karkea maantieteellinen jakautuma. Autokouluja tai paikkakuntia ei identifioitu kyselylomakkeella, joten tarkastelu on vain suuntaa antava perustuen esimerkiksi postileimoihin yms. tietoihin. Yhdeltä paikkakunnalta saattoi olla mukana useita autokouluja. Toisaalta koulun paikkakunnaksi tulkittiin vain pääpaikkakunta tai esimerkiksi postilähettyksen leimauspaikkakunta, vaikka koululla saattoi olla toimipisteitä myös muualla.

Mikkonen (2013) on selvittänyt Trafin indeksiaineiston ja nyt kerätyn aineiston vertailtavuutta erillisessä tutkimuksessa.

Taulukko 41. Vastaajien määrä ja osuus eri paikkakunnilta.

Paikkakunta	Vastausten määrä n	Osuus kaikista %
Espoo, Vantaa	301	14,8
Helsinki, Hyvinkää	493	24,3
Jyväskylä, Äänekoski	92	4,5
Kemi	40	2,0
Kouvola	85	4,2
Kuopio	29	1,4
Lappeenranta	45	2,2
Mikkeli	64	3,2
Oulu	192	9,5
Riihimäki	66	3,2
Seinäjoki	16	0,8
Tampere, Lempäälä	191	9,4
Tornio	28	1,4
Turku, Paimio	222	10,9
Muita, mm. Eura, Forssa, Halikko, Hämeenlinna, Kuusamo, Lahti, Lohja, Pori, Rovaniemi, Vaasa	166	8,2
Yhteensä	2030	100,0

#### 3.8.1 Vastaajien taustatiedot

Vastaajista 924 (46 %) oli naisia ja 1099 (54 %) miehiä (7 vastaajaa ei ilmoittanut sukupuoltaan). Vastaajien ikä vaihteli 18 ja 67 vuoden välillä. Iän keskiarvo oli 21 vuotta ja tyypillisin ikä oli 19 vuotta (38 % kaikista vastaajista). Naisvastaajat olivat keskimäärin hieman vanhempia kuin miesvastaajat ( $Df=1659.8$ ,  $t=2.8$ ,  $p<.01$ ). Naisten iän keskiarvo oli 21,4 vuotta ja miesten 20,7 vuotta.

Suurin osa vastaajista oli lukiolaisia tai suorittanut lukion (taulukko 42). Naisten ja miesten koulutuksen jakautumat erosivat siten, että miehet olivat useammin ammatillisessa koulutuksessa tai suorittaneet ammatillisen tutkinnon, kun taas naisilla taustalla oli useammin lukio, lukiopohjainen ammatillinen koulutus, ammattikorkea tai yliopisto ( $df=5$ ,  $\chi^2=75.53$ ,  $p<.001$ ).

Taulukko 42. Vastaajien koulutustausta.

	Naiset		Miehet	
	n	%	n	%
Peruskoulu	75	8,2	109	10,0
Lukio	424	46,1	480	44,2
Ammatillinen koulu	256	27,9	425	39,1
Lukio + ammatillinen koulu	32	3,5	16	1,4
Ammattikorkeakoulu	61	6,6	19	1,8
Yliopisto	71	7,7	38	3,5
Yhteensä	919	100,0	1087	100,0

Taustatietona kysyttiin vastaajien asuinpaikkakuntaa, oliko se suuri kaupunkitaajama (yli 100 000 asukasta), pieni kaupunkitaajama (alle 100 000 asukasta), maaseututaajama vai haja-asutusalue. Suuressa kaupunkitaajamassa asui lähes puolet vastaajista (49 %). Pienemässä kaupunkitaajamassa asui 34 % vastaajista, maaseututaajamassa 12 % ja haja-asutusalueella 5 % vastaajista.

B-ajokortin I-vaiheen oli suorittanut autokoulussa 86 % ja opetusluvalla 14 % vastaajista. Miehet olivat useammin suorittaneet ajokortin opetusluvalla (16 %) kuin naiset (12 %). Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla oli useammin lukiotausta kuin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla, jotka taas olivat useammin ammatillisessa koulutuksessa tai suorittaneet ammatillisen tutkinnon. Naisvastaajien ryhmässä ero ei ollut tilastollisesti merkitsevä, mutta miesten ryhmässä oli ( $df=5$ ,  $\chi^2=23.84$ ,  $p<.001$ ). Opetusluvalla opetetuista miehistä 61 % oli lukiossa tai käynyt lukion, kun vastaava osuus autokoulun käyneistä miehistä oli vain 41 %. Vastaavasti autokoulun käyneistä 41 % oli ammatillisessa koulussa tai suorittaneet ammatillisen tutkinnon kun opetusluvalla ajokorttinsa hankkineilla vastaava osuus oli 30 %.

Asuinpaikka tässä tutkimuksessa määritellyllä tavalla ei ollut yhteydessä ajokortin hankintatapaan. Sen sijaan ajomäärä näytti olevan yhteydessä siten, että opetusluvalla ajokorttinsa hankkineet raportoivat suurempia ajomääriä kuin autokoululaiset luokitteluvastauksissa ( $df=5$ ,  $\chi^2=11.43$ ,  $p<.05$ ), mutta ryhmien välinen ero ei ollut tilastollisesti merkitsevä, kun tarkasteltiin ilmoitettuja ajamisen kilometrimääriä. Autokoulussa ajokorttinsa hankkineet ilmoittivat ajaneensa keskimäärin 13 802 km ja opetusluvalla koulutetut 16 238 km ajokortin saannin jälkeen.

Ajokortin ikä (ensimmäinen vähintään B-luokan ajokortti eli lyhytaikainen ajokortti) laskettiin ilmoitetun lomakkeeseen vastaamispäivämäärän ja ajokortin saantipäivämäärän erotuksena. Lomakkeen vastaamispäivämäärä täydennettiin, jos henkilö ei ollut sitä itse ilmoittanut, sillä lomakkeet palautuivat kurseittain ja niistä oli usein mahdollista päätellä kurssin päivämäärä. Lopulliseen aineistoon jäi kuitenkin 18 henkilöä, joille vastauspäivämäärää ei voitu päätellä ja siten päivämäärä jäi puuttuvaksi. Sen sijaan ajokortin saantipäivämäärän ilmoittamisessa oli enemmän puutteita ja myös ilmeisiä virheitä. Osa vastaajista oli ilmoittanut vain esimerkiksi saantivuoden, mutta ei tarkempaa päivämäärää. Mikäli henkilö oli ilmoittanut vuoden ja kuukauden, mutta ei päivää, niin päiväksi merkittiin aina kuukauden 15. päivä. Lisäksi 140 (7 %) vastaajaa ei ollut ilmoittanut ajokortin saantiajankohtaa lainkaan.

Vastaajien joukossa oli jonkin verran henkilöitä, jotka olivat ilmoittaneet saaneensa ensimmäisen vähintään B-luokan ajokortin uudistuksen voimaantulon 19.1.2013 jälkeen. Ajokortin saantipäivämäärä on se päivä, jolloin kuljettajantutkinto on suoritettu hyväksytysti. Kaikki ajokortit, joiden päivämäärä on 19.1.2013 jälkeen, eivät kuitenkaan edusta täysin uuden mallista kuljettajakoulutusta, koska oppilaat ovat tyypillisesti olleet viikkoja tai kuu-

kausia koulutuksessa ennen kuljettajantutkintoa. Tämän raportin kappaleessa 3.1.1. todetaan koulutuksen kestäneen keskimäärin n. 3 kk. Opetusmateriaalit ja menetelmät muuttuivat todennäköisesti vähitellen ennen ja jälkeen uudistuksen virallisen päivämäärän. Se, mikä muuttui selkeästi 19.1., oli harjoitteluvaiheeseen tullut uusi palautejako autokoulussa sekä itsenäisen harjoittelun tarkempi ohjeistus. Syventävään vaiheeseen saattoi nyt osallistua 3 kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saannista verrattuna aikaisempaan 6 kuukauteen. Uudistukseen liittyi siis siirtymäkausi, jolloin rinnakkain oli uusia ja vanhoja elementtejä.

Edellä mainituista tekijöistä johtuen tässä tutkimuksessa tehtiin rajausta siten, että henkilö, jonka ajokortin saantipäivämäärä oli 28.2.2013 jälkeen, katsottiin kuuluvaksi ”uuden” koulutuksen saaneiden ryhmään. 50 vastaajaa (2,5 % kaikista) oli ilmoittanut ensimmäisen vähintään B-luokan ajokortin saantipäiväkseen päivämäärän, joka oli 28.2.2013 jälkeen. Tarkemmin näitä tutkittaessa valtaosa (29 vastausta) osoittautui virheellisiksi tai mahdottomiksi: 22 ajokortin saantipäivämäärää olivat ajankohdaltaan myöhäisempiä, kuin oli lomakkeeseen vastaamispäivämäärä eli lyhytaikainen ajokortti olisi saatu vasta syventävän vaiheen jälkeen. 7 vastauksessa ajokortin saantipäivämäärä oli kyllä ennen syventävään vaiheeseen tuloa, mutta vain muutamaa päivää ennen, mikä on myös mahdoton tilanne. Harjoitteluvaiheen pituushan on minimissäänkin 3 kuukautta. Nämä virheelliset ajokortin saantipäivämäärät muutettiin yhtä vuotta aikaisemmiksi, jos vastaaja oli 18-vuotias ja kahta vuotta aikaisemmaksi, jos vastaaja oli 19-vuotias tai vanhempi. Aineistoon jäi siis vain 21 sellaista henkilöä, jotka todennäköisesti olivat saaneet jo uuden mallisen kuljettajaopetuksen ja siksi heidän vastauksensa jätettiin seuraavista analyyseistä pois. Perustason eli ”vanhan” koulutuksen saaneiden vastaajien lopullinen kokonaismäärä oli siten 2009. Naisvastaajien määrä oli 915 ja miesvastaajien 1087 (7 henkilöä ei ilmoittanut sukupuoltaan).

Ajokortin ikä vaihteli huomattavasti. Joukossa oli yli 14 vuotta ajanut ja toisaalta myös hyvin lyhyitä aikoja (minimi oli 91 päivää). Keskiarvo oli 600 päivää. Kun tarkasteltiin vain niitä, jotka olivat tulleet syventävään vaiheeseen n. 2 vuoden määräajassa (max 750 päivää), niin keskiarvo oli 532 päivää. Miehet olivat tulleet keskimäärin reilua kuukautta aikaisemmin koulutukseen kuin naiset (df=1763, t=4.80, p<.001). Autokoulussa tai opetusluvalla koulutetut eivät eronneet ajokortin iän osalta tullessaan syventävään vaiheeseen. Kaikista vastaajista (jotka olivat ajokortin ikänsä ilmoittaneet) noin 95 % tuli syventävään vaiheeseen kahden vuoden (750 päivän) sisällä. Taulukossa 43 on esitetty vastaajien ajokortin ikä syventävään vaiheeseen tullessaan.

Taulukko 43. Lyhytaikaisen B-ajokortin iän jakautumat niiden vastaajien joukossa, jotka olivat tulleet syventävään vaiheeseen noin 2 vuoden sisällä ajokortin saannista.

Ajokortin ikä	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
Alle 0,5 vuotta	20	2,4	34	3,6
Noin 0,5-1 vuosi	159	19,0	220	23,8
Noin 1-1,5 vuotta	138	16,4	220	23,8
Noin 1,5-2 <sup>1</sup> vuotta	522	62,2	452	48,8
Yhteensä	839	100,0	926	1765

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

### 3.8.2 Harjoitteluvaiheen ajomäärä ja ajamisen laatu

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

Vastaukset jakaantuivat melko tasaisesti ajomääräluokkiin (taulukko 44). Miehet olivat ajaneet enemmän kuin naiset ( $df=5$ ,  $\chi^2=175.63$ ,  $p<.001$ ).

Taulukko 44. Nais- ja miesvastaajien määrä ja osuus eri ajomääräluokissa.

Ajomäärä	Nainen		Mies	
	n	%	n	%
Alle 500	71	7,8	47	4,3
500-2000 km	214	23,6	129	11,9
2001-5000 km	208	22,9	179	16,5
5001-10000 km	211	23,2	184	17,0
10001-20000 km	109	12	234	21,6
Yli 20 000 km	95	10,5	310	28,6
Yhteensä	908	100,0	1083	100,0

Ajokilometrien jakaantumisesta eri tarkoituksiin kysyttiin avoimella kysymyksellä, jossa ajon tarkoitukset oli jaettu kolmeen ryhmään (matkat työhön, asiointiin tai kouluun; vapaa-ajan ajelu; ajo työssä tai ammattikuljettajana). Ajokilometrien kokonaismäärä saatiin laskemalla eri tarkoituksiin ilmoitetut kilometrit yhteen. Puuttuvia vastauksia kysymykseen ajomäärien jakaantumisesta eri tarkoituksiin oli 15 % (n=302) eli huomattavasti enemmän kuin luokiteltuun kysymykseen (1 %, n=18). Tämä on ymmärrettävää, koska tehtävä oli vaativa. Tästä huolimatta mitään selkeitä ylilyöntejä tai pilavastauksia ei vastausten joukossa ollut. Ainoastaan yksi ääriarvo, 1 000 000 km vapaa-ajan ajelua tulkittiin kirjoitusvirheeksi ja muutettiin arvoksi 100 000. Tämä arvo oli mahdollinen kyseisen henkilön kohdalla, koska hänellä saattoi ikänsä puolesta olla ajovuotia takanaan jo lähes kymmenen (tieto ajokortin iästä kuitenkin puuttui). Korjauksen jälkeen vastaajien kokonaisajokilometrien määrä vaihteli 0 kilometristä yhteen miljoonaan kilometriin. Se oli 500 000 km tai enemmän vain neljällä miesvastaajalla. Heistä yhdellä ajokortin ikä oli yli 11 vuotta, muilla ajokortin ikä puuttui. Kolme oli ilmoittanut ikänsä ja he kaikki olivat yli 25-vuotiaita. Vaikka ajomäärät vaikuttivat suurilta, ne tulkittiin kuitenkin olevan mahdollisuuksien rajoissa. Naisvastaajilla maksimi kokonaisajokilometrimäärä oli 80 000 km. Miehet raportoivat ajavansa kaiken tyyppistä ajoa huomattavasti enemmän kuin naiset (erot tilastollisesti erittäin merkitseviä, taulukko 45). Erityisen suuri keskiarvojen ero oli ryhmässä ”ajo työssä tai ammattikuljettajana”. Neljän erittäin paljon ajaneen mieskuljettajan jättäminen pois miesten ryhmästä pudotti selvästi mieskuljettajien ajamisen keskiarvoa, mutta kokonaismäärä miehillä oli silti yli kaksinkertainen naisten ajomäärään verrattuna.

Taulukko 45. Naisten ja miesten ajomäärien keskiarvo eri ajon tarkoituksissa ja kokonaisajomäärä.

Ajamisen määrä eri tarkoituksiin ja kokonaisajomäärä (keskiarvo)	Naiset (n=739)	Miehet (n=962)	Miehet (n=958), ääriarvot poistettu (kokonaisajokm $\geq$ 500 000 km)
Työ, asiointi tai koulumatkat	3571	8605	7443
Vapaa-ajan ajelu	3503	7826	7442
Ajo työssä tai ammattikuljettajana	233	2211	1855
Kokonaisajomäärä	7267	19444	16597

### 3.8.3 Liikennevahingot

Liikennevahinkojen määrää kysyttiin kolmessa eri vakavuusluokassa: pienet vahingot, joista ei ollut haettu korvauksia, vakuutusyhtiölle ilmoitetut omaisuusvahingot ja lääkärinhoitoa vaatineet henkilövahingot (kyselylomake liitteessä 7).

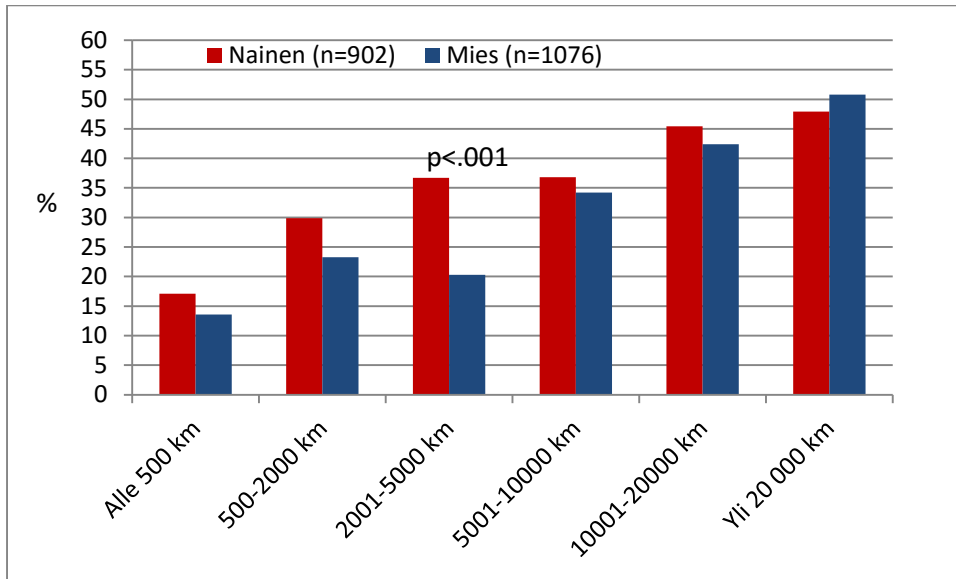
Vastaajista 36 % ilmoitti joutuneensa johonkin liikennevahinkoon. Tyypillisesti ne olivat olleet pieniä kolhuja, joista ei ollut ilmoitettu vakuutusyhtiöön. Tällaisia vahinkoja oli tapahtunut neljännekselle vastaajista. Vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja oli tapahtunut 18 %:lle. Liikennevahinkoja, joiden seurauksena aiheutui lääkärinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja, tapahtui erittäin vähän. Naisista ja miehistä vain noin kaksi prosenttia raportoi tällaisia liikennevahinkoja.

Liikennevahinkojen määrään (kaikki vahingot) yhteydessä olevia taustatekijöitä tarkasteltiin monimuuttujamenetelmällä (glm), jossa selittäviä tekijöitä olivat vastaajan ikä, sukupuoli, koulutus, kuljettajaopetustapa (autokoulu tai opetuslupa), asuinpaikka (suuri kaupunki, pieni kaupunki, maaseututaajama, haja-asutusalue) sekä ajosuoriteluokka. Näillä tekijöillä voitiin selittää yhteensä noin 8 % liikennevahinkojen varianssista. Ajosuorite oli kaikkein selvimmän yhteydessä liikennevahinkojen määrään (kuvio 34). Muista selittävästä tekijöistä ainoastaan kuljettajan sukupuoli ja koulutus olivat yhteydessä vahinkojen määrään.

Kun tarkasteltiin vahinkojen määriä ajosuoriteluokittain, naisilla oli ollut enemmän vahinkoja ajosuoriteluokassa ”500 - 2000 km” (oireellinen ero,  $df=2$ ,  $\chi^2=4.89$ ,  $p<.10$ ) ja ”2001–5000 km” ( $df=2$ ,  $\chi^2=12.93$ ,  $P<.010$ ). ”Yli 20 000 km” ajaneiden ryhmässä naiset olivat selvinneet ilman liikennevahinkoja hieman useammin kuin miehet, mutta tässäkin ryhmässä vahinkoon joutuneilla naisilla oli enemmän vahinkoja kuin vahinkoon joutuneilla miehillä, joilla oli tyypillisesti ollut vain yksi ( $df=2$ ,  $\chi^2=7.07$ ,  $p<.05$ ) (Taulukko 12 liitteessä 8).

Kuvioissa 34 ja 35 on tarkasteltu liikennevahinkoon (vähintään yhteen) joutumista. Naiset näyttävät joutuneen liikennevahinkoon useammin kuin miehet erityisesti vähäisen ajamisen ryhmässä, mutta tilastollisesti merkitsevä tulos on ainoastaan 2001 - 5000 km ajaneiden ryhmässä (kuvio 34). Tässä ryhmässä kuitenkin myös naisten avoimella vastauksella ilmoittamat ajokilometrimäärät olivat keskimäärin suuremmat kuin miesten ( $df=292.4$ ,  $t=2.28$ ,  $p<.05$ ; taulukko 47)<sup>9</sup>. Yli 20 000 km ajaneiden ryhmässä taas miesten ilmoittamat ajokilometrimäärät olivat huomattavasti suuremmat kuin naisten ( $df=342.21$ ,  $t=-4.49$ ,  $p<.001$ ). Muissa ryhmässä miesten ja naisten kokonaisajokilometrimäärät eivät eronneet (taulukko 46).

<sup>9</sup> Ajomääriä kysyttiin lomakkeella kahdella eri tavalla: monivalintana ajosuoriteluokista ja toisaalta avoimena arviona ajetuista kilometreistä.



Kuvio 34. Liikennevahinkoon joutuneiden naisten ja miesten osuudet ajosuoriteluokittain.

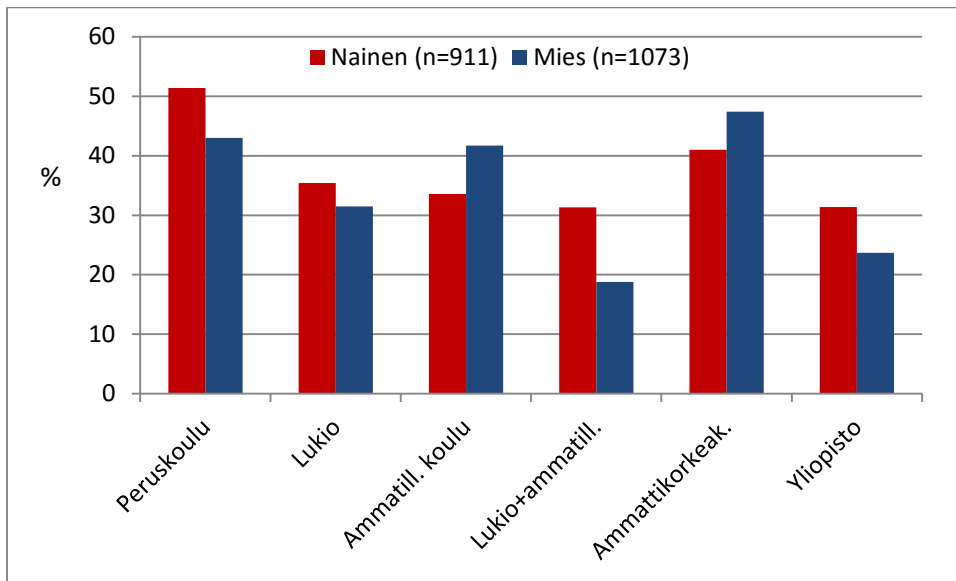
Taulukko 46. Naisten ja miesten ilmoittamien kokonaisajokilometrien keskiarvot suhteessa valittuihin ajosuoriteluokkiin ja keskiarvojen erojen tilastollinen testaus.

Keskimääräinen ilmoitettu ajomäärä ajosuoriteluokittain	Nainen	Mies	Tilastollinen ero
Alle 500	652	279	ns.
500-2000 km	1 218	1 252	ns.
2001-5000 km	3 677	3 294	$p<.05$
5001-10000 km	7 459	7 164	ns.
10001-20000 km	13 724	14 424	ns.
Yli 20 000 km	25 991	41 341	$p<.001$

Huom. Vapaasti ilmoitettu ajomäärä saattoi olla suurempi kuin mihin ajosuoriteluokkaan vastaaja oli arvioinut kuuluvansa.

Koulutustausta ja liikennevahinkoon joutumista tarkasteltaessa näyttää siltä, että koulutuksena pelkkä peruskoulu tai toisaalta ammattikorkeakoulu olivat yhteydessä siihen, että kuljettaja oli joutunut useammin liikennevahinkoon (kuvio 35). Ammattikorkeakoulun osalta tulosta voi pitää vain viitteellisenä, sillä vastaajien määrä oli hyvin pieni erityisesti miesten ryhmässä (53 naista ja 16 miestä). Samoin vastaajajoukko oli pieni ryhmässä lukio + ammatillinen koulu (27 naista ja 16 miestä). Ajomääriä tarkasteltaessa näyttää siltä, että yliopisto-, ammattikorke- ja lukiotaustaiset ajavat keskimäärin vähemmän kuin muista koulutustaustoista tulevat (taulukko 47). Koska vastaajien määrät ovat hyvin pienet osassa koulutusryhmiä, tuloksiin on kuitenkin suhtauduttava varauksella.



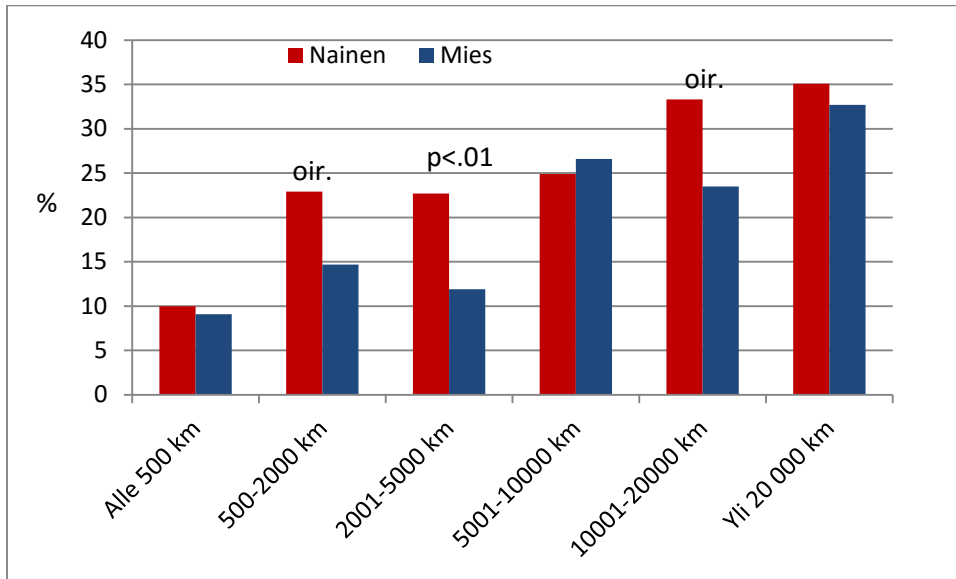


Kuvio 35. Liikennevahinkoon joutuneiden naisten ja miesten osuudet koulutusryhmittäin.

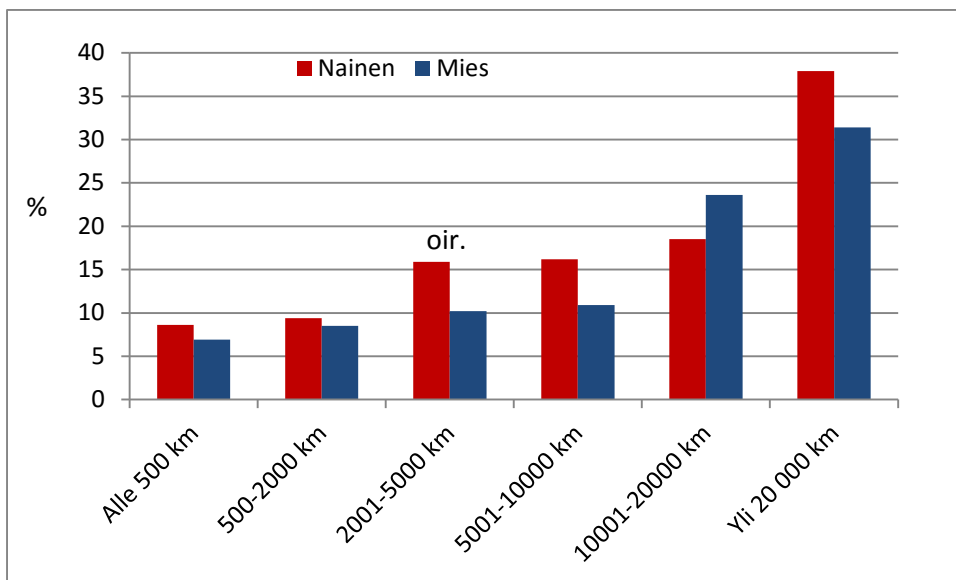
Taulukko 47. Naisten ja miesten keskimäärin ilmoittamat kokonaisajokilometrit (vapaassa arvioissa) koulutusluokittain ja vastaajien määrät.

Keskimääräinen ilmoitettu ajomäärä koulutusluokittain	Nainen (n=742)		Mies (n=959)	
	km	n	km	n
Peruskoulu	10 562	46	19 101	88
Lukio	6 565	360	10 416	448
Ammatillinen koulu	9 035	193	24 589	358
Lukio + ammatillinen koulu	8 141	27	28 850	16
Ammattikorkeakoulu	7 319	53	7 279	16
Yliopisto	3 592	63	6 362	35

Kun tarkasteltiin tapahtuneita vahinkoja niiden vakavuuden mukaan, näytti siltä, että erityisesti pieniä liikennevahinkoja naisilla oli ollut enemmän kuin miehillä (kuvio 36, taulukot 13 ja 14 liitteessä 8). Samansuuntainen tendenssimäinen tulos näkyy kuitenkin myös vakuutusyhtiöille ilmoitettujen omaisuusvahinkojen osalta (kuvio 37). Ero oli kuitenkin vain yhdessä ajosuoriteluokassa tilastollisesti oireellinen.



Kuvio 36. Pieniin liikennevahinkoihin joutuneiden kuljettajien osuus ajosuoriteluokittain.

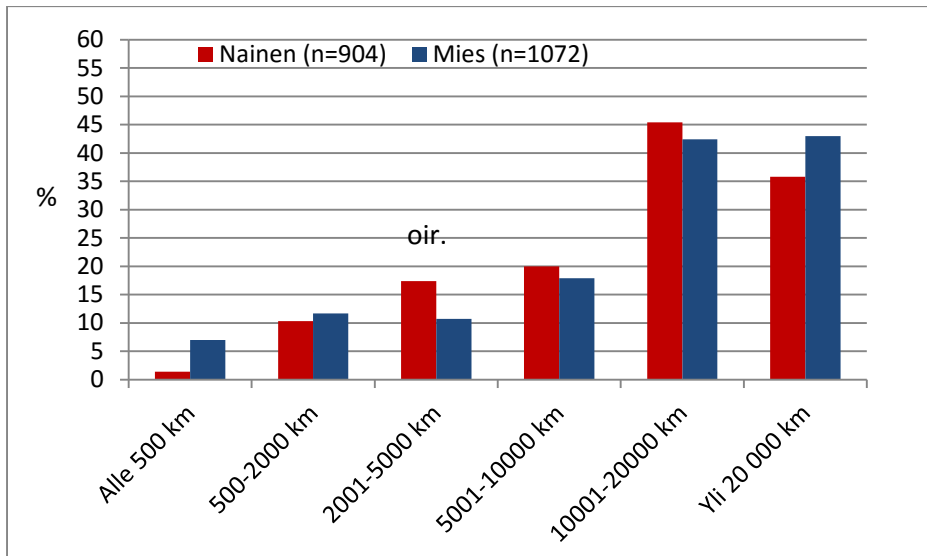


Kuvio 37. Vakuutusyhtiölle ilmoitettuun omaisuusvahinkoihin joutuneiden kuljettajien osuus ajosuoriteluokittain.

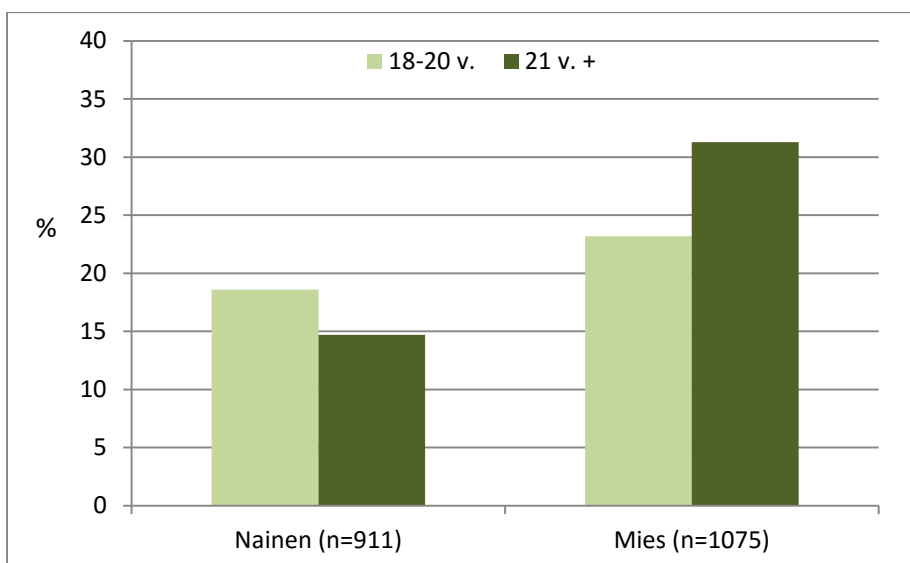
### 3.8.4 Liikenneraangaistukset

Lomakkeella kysyttiin, kuinka monta rikesakkoa, sakkoa tai vankeustuomiota kuljettaja oli saanut ajokortin saamisen jälkeen. Rikesakot ja sakot olivat miehillä yleisempiä kuin naisilla. Rikesakon (vähintään yhden) oli saanut 11 % naiskuljettajista ja 17 % mieskuljettajista ( $df=2, \chi^2=14.10, p<.001$ ). Sakon oli saanut 9 % naiskuljettajista ja 15 % mieskuljettajista ( $df=2, \chi^2=21.95, p<.001$ ). Vankeustuomiot olivat hyvin harvinaisia, naisista yksi ja miehistä kuusi raportoi sellaisesta.

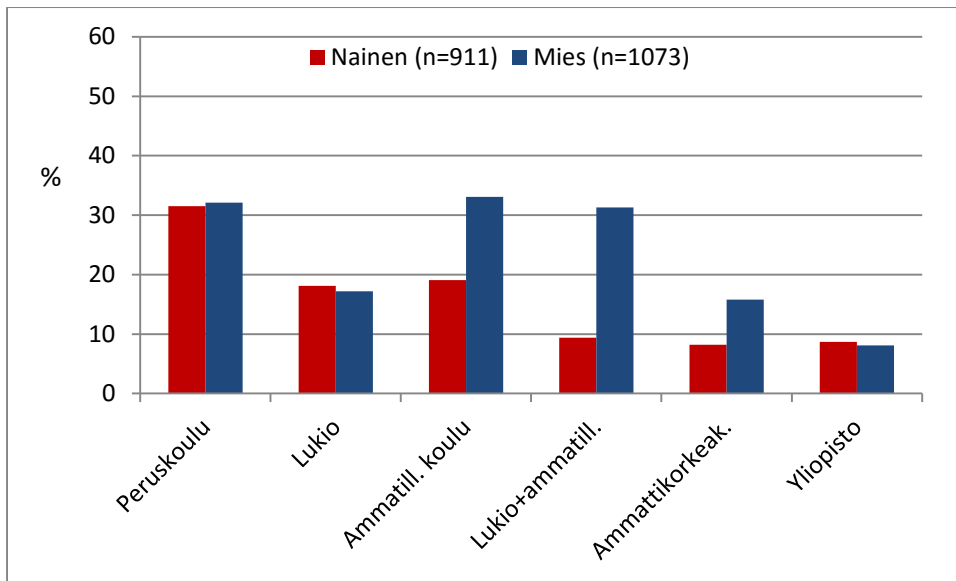
Monimuuttujamenetelmällä tarkasteltiin, mitkä tekijät olivat yhteydessä sakkojen määrään (rikesakot ja sakot yhteensä). Selittävinä tekijöinä olivat vastaajan ikä, sukupuoli, koulutus, kuljettajaopetustapa (autokoulu tai opetuslupa), asuinpaikka (suuri kaupunki, pieni kaupunki, maaseututaajama, haja-asutusalue) sekä ajosuoriteluokka. Näillä tekijöillä voitiin selittää yhteensä noin 12 % sakkojen varianssista. Ajosuorite oli kaikkein selvimmän yhteydessä sakkojen määrään (kuvio 38). Muista selittävästä tekijöistä myös vastaajan ikä, sukupuoli ja koulutus olivat yhteydessä sakkojen määrään. Ikä oli miehillä ja naisilla eri tavoin yhteydessä rikkomusten määrään kun tarkasteltiin alle ja yli 20-vuotiaita (kuvio 39). Naisilla ikä näyttäisi vähentävän sakkojen määrää ja miehillä lisäävän niitä. Koulutustaustoista peruskoulun käyneillä näytti olevan useammin sakkoja kuin muilla koulutustaustoilla olleilla vastaajilla, miehillä myös ammatillisen koulutuksen saaneilla oli usein sakkoja (kuvio 40).



Kuvio 38. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden nais- ja mieskuljettajien osuus ajomääräluokittain.



Kuvio 39. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden nais- ja mieskuljettajien osuus ikäryhmittäin.



Kuvio 40. Vähintään yhden sakon (rikesakko tai sakko) saaneiden nais- ja mieskuljettajien osuus koulutustaustoittain.

### 3.8.5 Vahinko- ja vaaratilanteet

Lomakkeella pyydettiin vastaajia kuvaamaan heille välivaiheen aikana sattunut ensimmäinen liikennevahinko. Jos heillä ei ollut liikennevahinkoja, niin sitten pyydettiin kuvaamaan jokin vaaratilanne, josta olisi voinut syntyä liikennevahinko (kyselylomake liitteessä 7). Kysymyksiin oli noin neljännes jättänyt vastaamatta ja vain 1508 vastaajaa oli kuvannut jonkin heille sattuneen vahinko- tai vaaratilanteen. Kysymykseen vastanneissa naisten osuus oli 46 % ja miesten 54 % eli vahinko- ja vaaratilannekysymyksiin nais- ja miesvastaajat olivat vastanneet samassa suhteessa kuin oli heidän kokonaismääränsä kyselyyn vastanneista. 44 % vastaajista oli kuvannut vahinkotilanteen ja 56 % oli kuvannut vaaratilanteen. Miehet ja naiset eivät eronneet toisistaan tässäkään suhteessa.

Vastaajan taustatekijät olivat monella tavoin yhteydessä siihen, millaisiin liikennevahinkoihin tai vaaratilanteisiin kuljettaja oli joutunut (taulukko 48). Esimerkiksi mieskuljettajilla näytti olevan vahinkoina tai vaaratilanteina suhteellisesti useammin tieltä ulosajoja ja törmäämisiä eläimiin kuin naisilla, joilla taas oli useammin kohtaamis- ja peruutusvahinkoja. Erot olivat kuitenkin melko pieniä. Miesten vahinko- ja vaaratilanteet olivat tapahtuneet useammin öiseen aikaan. Naisilla korostui tapahtumapaikkana piha- tai parkkipaikka, miehillä katu. Naiset olivat useammin ajaneet yhden matkustajan kanssa, miehet taas yksin tai useamman matkustajan kanssa. Edelleen naiset olivat useammin olleet syyllisiä tai osasyylisiä heille sattuneisiin vaara- tai vahinkotilanteisiin. Tässä ei käydä taustatekijöiden yhteyttä vahinko- ja vaaratilanteisiin kuitenkaan yksityiskohtaisemmin läpi. Monet taustatekijät ovat yhteydessä toisiinsa ja luotettava tulosten tarkastelu vaatisi eri tekijöiden vakiointeja. Edelleen tapausmäärät ovat monessa tapauksessa liian pieniä yksityiskohtaiseen tarkasteluun.

Taulukko 48. Taustatekijöiden yhteydet vahinko- ja vaaratilanteisiin. x tarkoittaa tilastollisesti merkitsevää yhteyttä ristiintaulukoinneissa.

	Vahinko tai vaaratilannetyyppi	Tapahtumaaika	Tapahtumapaikka	Matkustajien määrä	Syyllisyys
Sukupuoli	x	x	x	x	x
Ikä	-	x	x	-	-
Kuljettajakoulutustapa	-	-	x	-	-
Asuinpaikka	x	-	x	oir.	-
Ajomäärä	x	x	x	x	x
Koulutus	x	-	x	-	x

### 3.8.5.1 Ajokortin ikä vahinkohetkellä

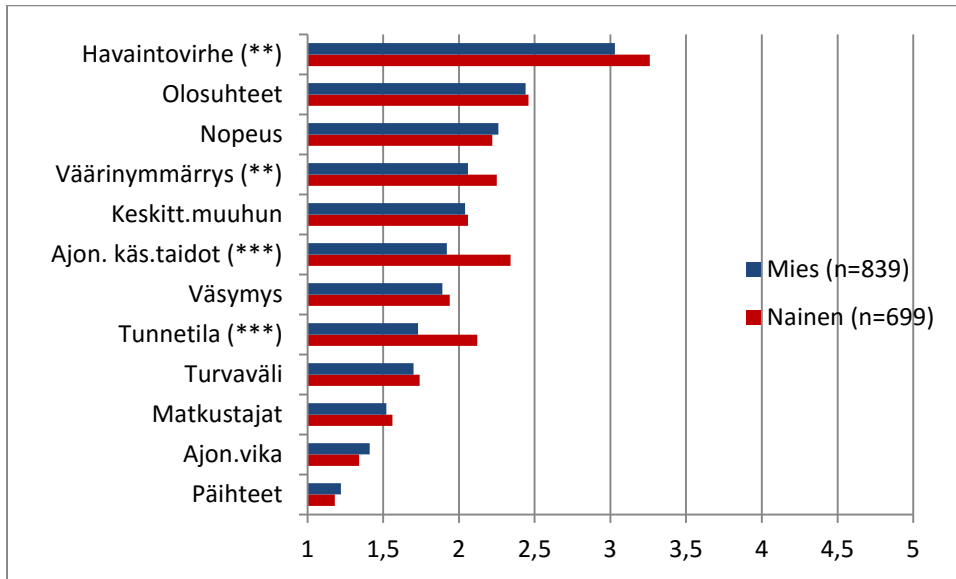
Vastaajista 1177 oli merkinnyt vahinko- tai vaaratilanteen päivämäärän vuoden ja kuukauden tarkkuudella. Näistä ja ajokortin saantipäivämäärästä voitiin laskea (vahinkopäivämäärä-ajokortin saantipäivämäärä), mikä oli ollut ajokortin ikä, kun ensimmäinen liikennevahinko- tai vaaratilanne oli tapahtunut. Vastauksista laskettuna 69 tuotti negatiivisen luvun, eli kuvattu liikennevahinko tai vaaratilanne oli tapahtunut jo ennen ajokortin saantia. Koska nyt oltiin kiinnostuneita vain ajokortin olemassaolon aikana tapahtuneista vahingoista, nämä 69 vastausta jätettiin tarkastelun ulkopuolelle.

Keskimäärin kuvattu vahinko- tai vaaratilanne oli tapahtunut noin 10 kuukauden kuluttua ajokortin saannista. Tässä ei ollut eroa sillä, oliko vastaaja kuvannut vahinko- vai vaaratilanteen. Joukossa oli kuitenkin myös vahinko- ja vaaratilanteita, jotka olivat sattuneet vasta vuosien päästä ajokortin saannista. Maksimietäisyys oli yli 9 vuotta. Seuraavassa tarkastellaan vain niitä, joilla ensimmäinen vahinko- tai vaaratilanne oli sattunut ensimmäisten kahden vuoden aikana eli aikana jolloin kuljettajalla on vielä uuden kuljettajan status (alle 750 päivää).

Kuvattu liikennevahinko oli tapahtunut keskimäärin 8 kuukauden kuluttua ajokortin saannista (240 päivää) ja kuvattu vaaratilanne keskimäärin 9 kuukauden kuluttua (274 päivää). Kuvattujen liikennevahinkojen tapahtuessa miesten ja naisten ajokorttien iässä ei ollut eroa. Sen sijaan naisten kuvaama vaaratilanne oli tapahtunut myöhemmin (10 kk) kuin miesten kuvaama vaaratilanne (8 kk) ( $df=502.89$ ,  $t=3.03$ ,  $p<.01$ ).

### 3.8.5.2 Eri tekijöiden merkitys liikennevahinkoon tai vaaratilanteeseen joutumiselle

Vastaajia pyydettiin arvioimaan eri tekijöiden merkitystä omissa toiminnassaan, liikenneympäristössä tai ajoneuvossa liikennevahingon tai vaaratilanteen synnylle. Havaintovirhettä pidettiin yleisesti tärkeimpänä tekijänä (kuvio 41). Naiset arvioivat ajoneuvon käsittelytaitojen, tunnetilan, väärinymmärryksen liikennetilanteesta sekä havaintovirheen merkityksellisemmiksi kuin miehet. Tosin tendenssimäisenä näkyy se, että naiset arvioivat kaikkien merkityksen suuremmaksi, paitsi liian suuren nopeuden, ajoneuvovian tai päihteiden merkityksen.



Kuvio 41. Eri tekijöiden merkitys liikennevahinkoon tai vaaratilanteeseen joutumiselle.

## 4 Tulosten yhteenveto ja pohdinta

Tulosten yhteenvetoa ja pohdintaa on esitetty jo kappaleessa 3.7, missä on vertailtu eri ryhmien käsityksiä kuljettajaopetuksesta ja uuden kuljettajan taidoista ja ominaisuuksista. Tässä tarkastellaan tuloksia yleisemmällä tasolla. Tähän ”vanhan” mallisen opetuksen eli lähtötason tarkasteluun poimitaan erityisesti niitä seikkoja, joihin opetus uudistuksella on pyritty vastaamaan.

### 4.1 Kuljettajaopetuksen toteutuminen autokouluissa ennen uudistusta

**Opetusmenetelmissä** korostuivat opettajalähtöiset menetelmät, luennointi ja opettajan esittämät kertomukset ja esimerkit liikenteestä. Samoin opetusvideoita käytetään ilmeisen paljon ainakin oppilaiden mielestä. Toisaalta keskustelua oli myös paljon sekä opettajien että oppilaiden mielestä. Opetusuudistuksen yhtenä tavoitteena on lisätä opetusmenetelmiin oppilaan omaa aktiivisuutta lisääviä menetelmiä. Ennen uudistusta muita aktiivisia opetusmenetelmiä kuin keskustelua ei käytetty juurikaan. Liikenneopettajat kuitenkin kokivat niitä käytetyn enemmän kuin oppilaat ja vastaavasti luennointia vähemmän kuin mitä oppilaat kokivat. Liikenneopettajien vastauksissa voi näkyä myös osittain jo uudistuksen vaikutus, sillä heistä lähes kaikki olivat saaneet jo koulutusta uuteen opetussuunnitelmaan ennen tämän tutkimuksen kyselyyn vastaamista. Opettajat tiesivät, minkä tyyppinen opetus on toivottavaa. Edelleen kolme neljästä opettajasta kertoi myös jo jonkin verran soveltaneensa työssään uusia opetussisältöjä ja menetelmiä.

Mielenkiintoinen tulos oli, että miesten ja ei-lukiotaustaisten oppilaiden mielestä opetuksessa oli ollut enemmän aktiivisia tehtäviä (esim. ryhmätöitä, itsearviointeja, rooliharjoituksia tai tehtävien tekoa) kuin naisten tai lukiotaustaisten oppilaiden. Eron syy jää selittämättä, mutta sitä voi pohtia. Onko esimerkiksi niin, että miehet ja ammattikoululaiset eivät pidä tai vierastavat kyseisen tyyppisiä harjoituksia ja siksi kokevat niitä olleen paljon. Vai onko päinvastoin: nämä olivat olleet kiinnostavia ja juuri siksi jääneet mieleen. Epätodennäköinen selitys lienee, että näitä menetelmiä olisi todellisuudessa käytetty miehille ja ei-lukiolaisille enemmän. Neljäntenä, ehkä todennäköisimpänä mutta tutkimuksen kannalta ikävimpänä selityksenä on se, että miehet ja ei-lukiotaustaiset vastaajat ovat rastineet vaihtoehtoja vähäisemmän pohdiskelun periaatteella kuin naiset ja lukiolaiset ja siksi käyttäneet arviointiasteikkoa kapeammin. Tämä vaihtoehto on pidettävä mielessä koko ajan tuloksia tarkasteltaessa. Eri ryhmillä voi olla **erilaiset vastausstrategiat** ja tämä näkyy tuloksissa, eikä niinkään ryhmien väliset todelliset erot. Poikkileikkaustutkimuksessa, jollainen tämä yksittäisenä tutkimuksena on, tämä on ongelmallista. Mutta seurantatutkimuksen tuloksiin ilmiö ei vaikuta, sillä ei ole oletettavaa, että ryhmien vastausstrategiat muuttuisivat mittauskerrasta toiseen.

Yksittäisinä opetusta koskevinä asioina nousi esiin esimerkiksi se, että liikenneopettajat kertoivat antavansa **kotitehtäviä** ainakin jonkin verran. Kotitehtävien tarkistamista tehtiin kuitenkin harvoin. Ehkä kotitehtävät ovatkin enemmän ”pohdittavaksi korvan taakse” - tyyppisiä, mutta hyvä varmaan olisi, kun niille voisi löytää edes hetken ”tarkistusajan”, jolloin aiheeseen voi palata. Toisaalta voi olla, että opettajat ovat tarkoittaneet kotitehtävillä vaikkapa netissä tehtäviä harjoituksia, jolloin ohjelma antaa palautteen, eikä niitä siten tarvitse tunneilla ”tarkistaa”. Ehkä kyselylomakkeen kysymys kotitehtävien tarkistamisesta oli huonosti muotoiltu, mutta ajatuksena varmasti on hyvä, että kotitehtäväksi annettuun tehtä-

vään palataan ainakin jossain muodossa seuraavilla tunneilla. Vaikkapa niin, että tuliko tehtävä tehtyä tai oliko jotain kerrottavaa tai kysyttävää siitä.

Oppilaiden mukaan **tunteiden merkitystä ajoon** oli käsitelty useammin teoriatunneilla kuin ajo-opetuksessa. Äkkipäätään luulisi asian olevan päinvastoin, eli että ajo-opetuksessa tulisi helpommin puhuttua vaikkapa jännityksestä ja hermostumisesta ja miten se vaikuttaa ajoon. Voi olla, että tunteiden vaikutusta ajoon käsitellään jollain teoriatunnilla erityisesti, esimerkiksi puhuttaessa kavereiden aiheuttamasta paineesta, ja se on jäänyt oppilaiden mieleen. Ajo-opetuksessa taas voi olla paljonkin tunteita mukana, mutta niitä ei käsitellä silloin, vaan ne koetaan pelkästään häiritseviksi, kun pitäisi keskittyä ajamiseen. Tämä kuitenkin on juuri sitä tunteiden vaikutusta ajoon. Jos ajo-opetuksen aikana näitä ei ehdi tai muutoin voi käsitellä, tulisi ajotunnin päätteeksi olla hetki aikaa palautekeskustelulle. Mikä meni hyvin, mikä huonosti ja vaikuttiko esimerkiksi tunnetila suoritukseen.

**Simulaattoria** käytetään opetuksessa melko yleisesti, erityisesti suuremmissa kouluissa (>150 oppilasta vuosittain). Noin puolet kaikista opettajista mainitsi käyttävänsä sitä I-vaiheen opetuksessa ja 14 % II-vaiheen opetuksessa. Oppilaiden vastaukset menivät yksiin opettajien vastausten kanssa. Hieman yli puolet I-vaiheen oppilaista mainitsi simulaattoria käytetyn opetuksessa. Simulaattorin käyttö on hyväksytty pimeän opetukseen ja sitä käytetäänkin lähes yksinomaan siihen. Kyselylomakkeella oli kuitenkin tarjottu pimeän opetuksen lisäksi ”ajoneuvon käsittelyä”, ”vaaratilanteiden ennakoimista” ja ”kaupunkiliikenteessä ajoa” sisällöiksi, mitä simulaattorilla opetettiin ja lisäohjeeksi ”voit valita useamman vaihtoehdon”. Erityisesti opettajat näkivät simulaattorilla opettavansa vain pimeällä ajoa. Oppilaat näkivät useammin sillä opetetun myös vaaratilanteiden ennakoimista, mikä on hyvin luonteva sisältö pimeän opetuksessakin. Opettajat todennäköisesti vastasivat kategorisesti sen mukaan, mikä osa opetuksesta voidaan hoitaa simulaattorilla (pimeän opetus). Voidaan kuitenkin miettiä, mitä pimeän opetus pitää sisällään. Parhaimmillaanhan se sisältää ainakin vaaratilanteiden ennakoimista ja nopeuden säätelyä valojenkäyttökäytännön lisäksi. Ympäristönä kaupunkiliikenne suojateineen voisi olla erityiskohde. Simulaattorilla tapahtuva opetus nähdään ehkä liian rajattuna ja kapea-alaisena, eikä nähdä sen kaikkia mahdollisuuksia.

Pienemmät koulut (alle 150 oppilasta vuosittain) käyttivät **ryhmäajoa** enemmän kuin suuremmat koulut. Ryhmäajolla on etunsa. Kun kukin ajaa vuorotellen ja toiset tarkkailevat vaikka etukäteen sovittuja seikkoja, saadaan monipuolinen kuva ajosta ja kaikilla on mahdollisuus oppimiseen. Ryhmäajo mahdollistaa pidemmän matkan ja uusien ympäristöjen harjoittelun. Myös ryhmäpaineesta voi saada tuntumaa turvallisesti opettajan ohjauksessa. Ja toisaalta myös miellyttävän kokemuksen turvallisesta ajamisesta kuljettajan ja matkustajien yhteisenä vastuuna, mille taidolle on varmasti käyttöä myös tulevaisuudessa, esimerkiksi ajettaessa yöllä tai vieraassa ympäristössä.

**Oppilaat** olivat kokonaisuutena varsin **tyytyväisiä** autokoulusta saamaansa teoria- ja ajo-opetukseen. Opetus oli ollut tehokasta, opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä ja valtaosa suosittelisi autokouluansa muillekin saamansa opetuksen perusteella. Myönteinen tulos oli, että sekä naiset että miehet, eri-ikäiset ja eri koulutustaustoista tulleet oppilaat vastasivat samalla tavoin näihin väittämiin, mistä voi päätellä, että opetus on ollut tasa-arvoista ja eri ryhmille sopivaa. Teoria- ja ajo-opetusta verrattaessa, ajo-opetukseen oltiin kautta linjan tyytyväisempiä, mikä varmaan ainakin osaksi johtuu ajo-opetuksen luonteesta. Ajaminen on juuri se, mistä ollaan kiinnostuneita ja ajo-opetus on pääsääntöisesti yksilöopetusta. Teoriaopetusta ei koettu kovin kiinnostavaksi, siinä ei välttämättä opittu uusia asioita itsestä, eikä se ollut kovin yksilöllistä.



Liikenneopettajat katsoivat painottavansa opetuksessaan selkeästi **turvallisuuden liittyviä taitoja** enemmän kuin tekniseen taitavuuteen liittyviä taitoja. Myös uuden kuljettajan ominaisuuksista liikenneopettajat arvostivat suhteellisesti enemmän turvallisuuden liittyviä taitoja ja vähemmän tekniseen taituruuteen liittyviä ominaisuuksia verrattuna muihin ryhmiin (autokoulun oppilaat, opetuslupaopettajat ja -oppilaat, tutkinnonvastaanottajat). Kuitenkin I-vaiheen oppilaat näkivät opetuksessa painotetun ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi ja sujuvaa etenemistä lähes yhtä paljon kuin ennakoivia turvallisuustaitoja. Kuljettajaominaisuuksista autokoulun oppilaat arvostivat taitavaa ajoneuvon käsittelyä lähes yhtä paljon kuin turvallisuustaitoja ja jokseenkin samalla tasolla opetuslupaopettajien ja -oppilaiden kanssa. Liikenneopettajien viesti ei siis jostain syystä välity oppilaille. Tämä tulos on saatu myös aiemmissa tutkimuksissa (Katila et al, 1996). Onko niin, että opettajilla ei ole kirkasta viestiä? Opettajat tietävät opetussuunnitelmien sanoman, mutta se ei ole sisäistynyt heillekään eikä siksi välity heidän toiminnastaan oppilaille. Tai onko niin, että viesti on kirkas ja se välittyykin: ilman liikenneopettajien opetusta autokoulun oppilaat arvostaisivat teknisiä taitoja yli kaiken, mutta nyt saamansa opin jälkeen he osaavat arvostaa myös turvallisuustaitoja. Tätä selitystä puoltaisi se tässäkin tutkimuksessa saatu tulos, että autokoulujen oppilaat ryhmänä ovat haastavampi turvallisuustaitojen opettamiseen kuin opetuslupaoppilaat. Koulutustausta ja todennäköisesti muukin sosio-ekonominen tausta erottelee selvästi autokoulun oppilaita ja opetuslupaoppilaita.

**Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia uudelle kuljettajalle** liikenteessä tarvittaviin taitoihin liikenneopettajat ja oppilaat arvioivat jokseenkin samassa järjestyksessä mutta eri tasoilla. Parhaimmat valmiudet oppilaan katsottiin saavan ajoon taajamassa, ajoneuvon käsittelyyn ja ajoon maantiellä. Heikoimmat valmiudet olivat ajamisen suunnittelun taidoissa, vaikeissa olosuhteissa ajossa ja itselle tyypillisten riskien tunnistamisessa ja välttämässä. Huolestuttava tulos oli, että autokoulun oppilaat kokivat saaneensa kaikkia valmiuksia riittävästi tai lähes riittävästi jo I-vaiheen opetuksen lopussa. Opetuslupaoppilailla arviot lähes tyivät jo arviointiasteikon ääripäätä eli täysin riittävästi. Mikä merkitys tällöin on harjoitteluvaiheella? Tämän tutkimuksen II-vaiheen oppilaat vastasivatkin: ei juuri mikään. Noin puolet vastasi, että ajaminen ei ollut tuntunut välivaiheessa harjoittelulta lainkaan tai se oli tuntunut harjoittelulta korkeintaan vähän. Uusilla kuljettajilla on ylioptimistinen käsitys omista taidoistaan, sillä heidän onnettomuusriskinsä on moninkertainen verrattuna kokeneisiin kuljettajiin. Kuljettajaopetusuudistus kiinnittää juuri tähän seikkaan huomiota. Entinen välivaihe oli täysin irrallinen ilman mitään opetuksellisia elementtejä. Nyt uudistetussa opetuksessa välivaiheesta on tehty harjoitteluvaihe oppimispäiväkirjoineen ja palautejaksoineen. Näillä toivon mukaan on merkitystä myös siihen, miten valmiita uudet kuljettajat kokevat olevansa perusvaiheen jälkeen. Myös opettajien viestin tulisi siirtyä selkeämmin oppilaille. Opettajat näkivät, että oppilaiden valmiudet eivät ole riittäviä millään kysytyillä ajamisen osa-alueella. Lähes riittävinä he näkivät valmiudet taajamassa ajoon ja ajoneuvon käsittelyyn. Tutkinnon vastaanottajat olivat vielä kriittisempiä kuin opettajat. Parhaat valmiudet tutkinnonvastaanottajien mukaan uusilla kuljettajilla on taajamassa ajossa ja sosiaalisissa taidoissa, mutta näissäkin arvioiden keskiarvot jäivät alle opettajien arvioiden.

## 4.2 Kuljettajaopetuksen toteutuminen opetusluvalla ennen uudistusta

Trafin tilaston mukaan opetuslupalaisten osuus hyväksytyistä henkilöauton ajokokeista oli 13 % vuonna 2012 (Trafi 2014). Tässä tutkimuksessa selvitettiin erityisesti, mitkä ovat olleet perheiden motiivit opetuslupaopetukseen ryhtymisessä ja miten opetus on järjestetty. Tämän tutkimuksen opetuslupaopettajat olivat saaneet opetusluvan B-ajokorttia varten 1.4. – 1.7.2012 välisenä aikana, eli hyvissä ajoin ennen uudistusta. 80–90 % opetuslupaoppilais-

ta ja -opettajista vastasikin, että tuleva uudistus ei ollut vaikuttanut lainkaan heidän päätökseen hankkia ajokortti opetusluvalla.

Tärkeimmät **motiivit opetusluvan hankkimiselle** olivat olleet se, että oppilas saa ajaa enemmän, ajokortin edullisempi hinta sekä oppilaan toivomus. Nämä olivat tärkeimmät motiivit sekä opetuslupaoppilaiden että -opettajien mielestä. Opettajilla tärkeänä motiivina oli lisäksi halu viettää yhteistä aikaa oppilaan kanssa. Erittäin harvoin motiivina olivat olleet huonot kokemukset autokoulusta tai käytännön hankaluus käydä autokoulua. Myöskään sillä ei ollut merkitystä, että opetuksen sai aloittaa aikaisemmin.

Opetuslupalaisten **teoriaopetus** näyttää painottuvan suuresti **oppilaiden omaan aktiivisuuteen**. Teoriakokeen harjoittelu netissä oli oppilaiden mukaan tärkein käytetty menetelmä teoriaopetuksessa. Asioista myös keskusteltiin ja opettaja kertoi esimerkkejä ja kokemuksia liikenteestä. Naisoppilaat olivat lukeneet usein myös autokoulun oppikirjaa. Opetuslupaopettajien avoimissa vastauksissa tiedon tai tuen tarve opetukseen liittyvissä asioissa kohdistui selvästi useammin teoriaopetukseen kuin ajo-opetukseen. Toisaalta, vaikka ajo-opetukseen ei suoranaisesti kaivattu apua, niin ajokokeen kriteereistä kaivattiin enemmän tietoa. Tässä mielessä opetuslupaopettajat kokivat olevansa heikommassa asemassa kuin liikenneopettajat. Opetuslupaopettajat eivät tunne tutkinnon kriteereitä riittävästi, mikä näkyy myös heikompina hyväksymisprosentteina ajokokeessa.

Ajo-opetuksessa ajo opettajan ohjeiden mukaan oli tyypillisin menetelmä samoin kuin autokouluopetuksessakin. Itsenäinen ajo näytti opetuslupaoppilaiden mielestä olleen tyypillisempää verrattuna autokoulun oppilaiden arvioon. Autokoulussa useammin käytettyjä menetelmiä olivat näyttöjen seuraaminen, toisen oppilaan ajon seuraaminen sekä simulaattoriharjoittelu. Opetusluvalla pimeän ajon harjoittelua tapahtuu todennäköisesti luontevasti liikenteessäkin, ainakin jos opetuslupa ajoittuu syyskuulta maaliskuulle. Liukkaan ja pimeän opetus koettiin avointen vastausten perusteella kuitenkin yksittäisenä opetusaiheena epäselväksi niihin liittyvien harjoitteiden ja rataopetuksen vuoksi.

**Opetuslupaopetuksessa painotettiin** suhteellisesti enemmän **ajoneuvon käsittelytaitoja** vaaratilanteista selviämiseksi ja sujuvaa etenemistä kuin autokouluopetuksessa. Opetuslupaopetuksessa ei tehty suurta eroa ajoneuvon käsittelytaitojen opetukselle normaaliliikenteessä tai vaaratilanteissa selviämiseksi, vaan molemmat nähtiin yhtä lailla hyvin tärkeinä. Kuljettajakoulutuksen tavoitteissa on nähty kuitenkin tärkeäksi se, että opetuksen painopiste on vaarojen ennakoinnissa ja välttämässä ja siksi ajoneuvon käsittelytaitojen opettamista vaaratilanteista selviämiseksi ei tulisi harjoitella. Aikoinaan liukkaan kelin opetuksen tultua osaksi kuljettajakoulutusta Norjassa, havaittiin uusien kuljettajien liukkaan kelin onnettomuuksien lisäystä opetuksen seurauksena (Glad, 1988). Uusien kuljettajien itsevarmuus ajamiseen vaativissa olosuhteissa oli lisääntynyt enemmän kuin todelliset taidot. Suomen kaksivaiheisesta opetuksesta saatiin samansuuntaisia tuloksia (Keskinen et al, 1992), minkä vuoksi opetuksen painotusta on sen jälkeen pyritty siirtämään yhä enemmän vaaratilanteiden ennakointiin taitojen opettamisen sijaan. Nuori, erityisesti nuori mieskuljettaja on tässä suhteessa haastava opetettava. Hän helpostikin haluaa oppia taitavaa toimintaa esimerkiksi liukkaalla ja saattaa poimia opetuksesta tämänsuuntaista, vaikka opetus painottuisi vaaratilanteiden ennakointiin.

Opetusluvalla opettaessa sekä opettaja että oppilas pitivät ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi tärkeänä opetuksen painopistealueena. Periaatteessa voidaan ajatella, että opetuslupa mahdollistaisi jossain määrin myös näiden taitojen opettelua suuremasta opetusmäärästä johtuen, mutta taitavaksi vaaratilanteissa toimijaksi kehittyminen ei ole mahdollista opetuslupaopetuksenkaan puitteissa. Vähäininkin niiden harjoittelu voi lisätä uuden kuljettajan itsevarmuutta vaativissa oloissa, mutta ei todellisia taitoja samassa

määrin. Opetuslupaopetuksen painopistettä tulisikin siirtää ajoneuvon käsittelytaitojen painotuksesta enemmän vaaratilanteiden ennakoinnin taitoihin.

Liian **itsevarmuuden ja omiin taitoihin luottamisen** on ajateltu osittain selittävän nuorten suurta liikenneonnettomuusriskiä. Tämän tutkimuksen mukaan sekä autokoulun oppilaat että erityisesti opetuslupaoppilaat kokivat saaneensa riittävät valmiudet lähes kaikkiin kysytyihin ajotaidon osa-alueisiin (kts. kappale 3.7.4). Opettajat olivat kriittisempiä, mutta opetuslupaopettajat olivat selvästi luottavaisempia oppilaan saamiin valmiuksiin verrattuna liikenneopettajien arvioihin.

Opetuslupaoppilaat ja opettajat arvioivat monia asioita samankaltaisemmin kuin autokoulun oppilaat ja opettajat. Tulos voi liittyä siihen, että opetuslupaoppilaat ja -opettajat olivat saman perheen jäseniä ja siten he jakoivat jo valmiiksi samantyyppisen asenne- ja arvomaailman. Opetuslupaoppilaat ja -opettajat saattoivat tutkimusmenetelmästä johtuen myös täyttää kyselylomakkeen yhdessä keskustellen.

### 4.3 Uusien kuljettajien ajosuorite, liikenteen vahingot, vaaratilanteet ja rikkomukset välivaiheen aikana

Välivaiheen ajokokemuksista kerättiin tietoa laajennetulla Trafin vuosittaisella indeksikyselyllä. Kysely toteutettiin osana syventävän vaiheen opetusta, jolloin vastausprosentin voidaan arvioida lähentelevän 100 %:a. Tutkimusmenetelmästä johtuen tarkkaa vastausprosenttia ei voida kuitenkaan laskea.

Oppilaat olivat tulleet syventävään vaiheeseen tyypillisimmin 1,5 – 2 vuoden kuluessa lyhytaikaisen ajokortin saannista. Miehet olivat ajaneet yli 2 kertaa niin paljon kuin naiset välivaiheen aikana. Miehillä oli enemmän ajoa työssä tai ammattikuljettajina kuin naisilla. Muutoin ajon tarkoitusten jakautumisessa ei sukupuolten välillä ollut eroja. Keskimäärin miehet olivat ajaneet 16 600 km (poistettu neljä ääriarvoa,  $\geq 500\,000$  km ajaneet) ja naiset 7 300 km. Vastaajista **36 % oli joutunut liikennevahinkoon välivaiheen ajon aikana**. Vahingot olivat tyypillisesti pieniä kolhuja, joita ei ollut ilmoitettu vakuutusyhtiöön. Noin viidennes kertoi kuitenkin joutuneensa liikennevahinkoon, josta oli ilmoitettu myös vakuutusyhtiölle. Ajosuoritteen määrä selitti vahvimmin liikennevahinkoon joutumista. Alle 500 km ajaneiden ryhmässä vain noin 15 %:lla oli ollut liikennevahinko, kun taas yli 20 000 km ajaneiden ryhmässä liikennevahinkoon oli joutunut lähes puolet. Tuloksissa näkyi myös se, että ensimmäiset kilometrit ovat vaarallisia. Esimerkiksi alle 5 000 km ajaneiden naisten ryhmässä yli kolmella kymmenestä oli ollut jo jokin liikennevahinko.

Naiset näyttivät joutuneen useammin liikennevahinkoon kuin miehet erityisesti vähäisen ajamisen ryhmissä. Naisten vahingot ja vaaratilanteet olivat tapahtuneet useammin pihoidilla tai parkkipaikoilla kuin miesten. Naiset myös ilmoittivat, että ajoneuvon käsittelytaitojen puutteellisuus oli ollut vaikuttamassa vahingon tai vaaratilanteen syntyyn useammin kuin miesvastaajat. Myös havaintovirhe ja tunnetila korostuivat naisten vastauksissa onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen joutumisen taustatekijänä. Havaintovirhe oli yleisin taustatekijä kaikkien vastaajien vahinko- ja vaaratilanteisiin joutumiselle. Tulos on looginen myös sen tiedon kanssa, että tutkintoajossa havaintovirheet ovat tyypillisimpiä virheitä (Katila, 1998; Autokoulun oppikirja, 2008; Kuljettajantutkimuksen ajokoe, 2014).

Vastaajan koulutustausta näytti olevan yhteydessä liikennevahinkojen määrään siten, että vain peruskoulun käyneiden ryhmässä oli eniten liikennevahinkoon joutuneita. Myös ammattikorkeakoululaisista moni oli joutunut liikennevahinkoon verrattuna vaikkapa lukio-

taustaan. Miesten osalta ammattikorkeakoululaisten määrä oli kuitenkin niin pieni, että tulos on vain viitteellinen. Sen sijaan miesten ryhmässä ammatillisen koulutuksen saaneiden tai ammatillisessa koulutuksessa olleiden osuus liikennevahinkoon joutuneissa oli suurempi kuin lukiolaisissa. Naisten ryhmässä lukio- tai ammattikoulutaustalla ei ollut eroa liikennevahinkoon joutumiseen. Yleensä kuljettajan ikä on yhteydessä liikennevahinkojen määrään, mutta tässä tutkimuksessa kuljettajan ikä ei selittänyt liikennevahinkoon joutumista. Vastaajista 75 % oli 18–20 -vuotiaita.

**Rikesakkojen ja sakkojen** määriin vaikuttivat ajomäärän lisäksi kuljettajan ikä, sukupuoli ja koulutus. Naiset olivat harvemmin syyllistyneet rikkomuksiin, joista seurauksena oli ollut rikesakko tai sakko, mutta tarkasteltuna ajomääräluokittain sukupuolten välillä ei ollut eroa rikkomuksiin syyllistyneissä. Tulos poikkeaa aiemmista tutkimuksista saaduista tuloksista, joiden mukaan nuoret miehet syyllistyvät rikkomuksiin huomattavasti useammin kuin nuoret naiset vaikka ajosuorite olisi vakioitukin (Laapotti, 2003). Aikaisempi tutkimus perustui kuitenkin ajokorttirekisterin tietoihin rikkomusmääristä ja siinä vain tieto ajosuoritteesta oli saatu kyselylomakkeella toisin kuin tässä tutkimuksessa, jossa myös rikkomustiedot ovat itseraportoituja. Iällä ja sukupuolella näytti olevan yhdysvaikutus siten, että naisten ryhmässä yli 20-vuotiailla oli vähemmän liikenne rikkomuksia kuin nuoremmilla, 18–20 -vuotiailla kuljettajilla, mutta miesten ryhmässä oli päinvastainen tulos. Yli 20-vuotiailla miehillä oli useammin ollut liikenne rikkomus kuin alle 20-vuotiailla miehillä. Samansuuntainen tulos on saatu myös tutkimuksessa, jossa samanaikaisesti tarkasteltiin nais- ja mieskuljettajien rikkomusten määriä eri ikä- ja ajosuoriteluokissa (Laapotti, 2003).

#### 4.4 Tutkimusmenetelmän ja kyselyiden toteutuksen arviointi

Kyselylomakkeiden kysymykset pyrittiin kohdistamaan niihin asioihin, joihin kuljettajaopetus uudistus mahdollisesti toisi muutoksia. Lomakkeiden kehittämisen työryhmässä oli asiantuntijoita opetus uudistuksen, autokouluopetuksen ja opetuslupaopetuksen alalta. Kyselyt pyrittiin pitämään lyhyinä ja helposti vastattavina. Lyhyys ei toteutunut kovin hyvin, mutta helppous toteutui monivalintatehtävinä. Monivalintatehtävillä rajattiin tutkimus kohdentuvaksi juuri seurantatutkimuksen kannalta haluttuihin asioihin.

Tutkimuksen **ajankohta** oli ongelmallinen. Se sijoittui liian myöhäiseen aikaan niin, että uudistuksella oli jo vaikutuksensa kuljettajaopetukseen. Julkisuudessa oli keskustelua opetus uudistuksesta ja mitä se mahdollisesti tarkoittaisi uusille kuljettajaopiskelijoille. Autokouluun tuli ryntäystä ennen uudistusta. Myös opetuslupia haettiin todennäköisesti vilkkaammin ennen uudistuksen voimaantuloa. Liikenneopettajat olivat jokseenkin kaikki saaneet jo koulutusta uuteen opetussuunnitelmaan. Edelleen kolme neljästä vastaajasta kertoi soveltaneensa työssään uudistukseen sisältyviä opetussisältöjä tai -menetelmiä ainakin vähän. Tässä perustason kartoituksessa saatuja tuloksia ei voidakaan pitää puhtaasti ”vanhan mallin” mukaisina. Liikenneopettajat olivat ”kallellaan” jo uuteen ja oppilaat olivat mahdollisesti joiltain osin valikoituneita ryntäyksen aikana verrattuna normaalitilanteeseen.

Tässä tutkimuksessa pyrittiin saamaan tietoa opetuksen toteutumisesta varsin laajasti. Kyselyt oli suunnattu liikenneopettajille, autokoulun oppilaille I-vaiheessa ja II-vaiheessa, opetuslupaopettajille ja -oppilaille sekä tutkinnon vastaanottajille. Muihin paitsi II-vaiheen oppilaiden ryhmiin saatiin riittävästi vastauksia. Tarkkojen **vastausprosenttien** laskeminen ei ollut mahdollista muissa kuin tutkinnonvastaanottajien ryhmässä. Tutvojen vastausprosentti oli 50. Muissa ryhmissä vastaamisprosentin arvioidaan vaihdelleen 21 % ja 41 %:n välillä. Tuloksia tarkasteltaessa tulee pitää mielessä, että tulokset eivät välttämättä ole yleistettävissä koko joukkoon. Poikkileikkaustutkimuksena tulokset kuvaavat siis vastanneiden, eli

kohderyhmästä karkeasti arvioiden noin neljänneksen käsityksiä opetuksen toteutumisesta. Seurantatutkimuksen kannalta alhaiset vastausprosentit eivät ole samassa määrin ongelmallisia, koska seurannassa kiinnitetään huomio muutokseen eikä niinkään absoluuttiseen tasoon. Seurantatutkimuksessa on kuitenkin tärkeää, että tutkimusaineistot ennen ja jälkeen -tilanteessa ovat muutoin samalla tavoin valikoituneet.

Uusien kuljettajien välivaiheen ajamisesta, liikennerikkomuksista, -vahingoista ja vaaratilanteista kerättiin tietoa osana syventävän vaiheen opetusta. Tällä tavoin varmistettiin hyvä, periaatteessa 100 %:n vastausprosentti. Koska tässä ollaan kiinnostuneita uusien kuljettajien turvallisuustasosta, korkea vastausprosentti on tärkeä, jotta tuloksia voidaan yleistää koskemaan koko joukkoa. Lisäksi tässä oli tavoitteena saada Trafin indeksikyselylle luotettava vertailuaineisto (Mikkonen, 2013).

Käytännössä 100 %:n vastausprosenttia tuskin tässäkin kyselyssä saavutettiin. Vapaaehtoisilla kouluilla saattoi olla hieman erilaisia käytäntöjä lomakkeiden keräämisessä, joskin suurimmasta osasta kouluja tuli täysien (6 tai 12 oppilasta) tai melkein täysien ryhmien vastauksia. Lomake oli kaksipuoleinen, minkä vuoksi ehkä epähuomiossa suurella osalla vastaajista (25 %) takasivu oli jäänyt täyttämättä. Takasivulla kuljettajia pyydettiin kuvaamaan tarkemmin heille sattuneita liikennevahinkoja tai vaaratilanteita. Tehtävä saatettiin kokea myös hankalaksi ja siksi siihen ei vastattu. Edelleen osa vastaajista saattoi tulkita niin, että jos ei ollut liikennevahinkoja, niin takasivun saattoi jättää täyttämättä, vaikka ohjeessa pyydettiin siinä tapauksessa kuvaamaan vaaratilanne. Nais- ja miesvastaajat jättivät takasivun kuitenkin vastaamatta samassa suhteessa, mikä viittaa samanlaiseen valikoitumiseen tältä osin.

Kaiken kaikkiaan sekä opetuskäytäntöjä että välivaiheen ajamista kartoittavien kyselyiden vastaukset olivat asiallisia. Välivaiheen ajokokemuksia kartoittavan kyselyn vastauksiin voidaan olla erityisen tyytyväisiä siitäkin syystä, että vastaajina oli nyt myös henkilöitä, jotka vapaaehtoisesti eivät olisi lomaketta täyttäneet, eivät ehkä olleet kiinnostuneita asiasta, eivätkä tottuneita lomakkeiden täyttöön. Kysymykset ajokilometrimäärästä ja niiden jakautumisesta olivat lisäksi vaativia vastattaviksi. Silti puuttuvia tietoja oli suhteellisen vähän, eikä pilavastauksiksi katsottavia vastauksia ollut juuri lainkaan. Tilanteessa, jossa vastausprosentti on matala, vastaajiksi tyypillisesti valikoituvat ne, jotka ovat kiinnostuneita ja tottuneet jo ehkä muutoinkin lomakevastaamiseen. Tällöin vastaukset ovat huolellisesti täytettyjä ja tyhjien vastausten osuus on hyvin pieni. Tässäkin tutkimuksessa opetuskäytäntöjä mittaaviin lomakkeisiin saatiin erittäin huolellisesti täytettyjä vastauksia.

## 5 Lähdeluettelo

- Autokoulun oppikirja, 2008. Toim. Tapani Rintee. Liikenneturvallisuuden edistämissäätiö.
- Glad, A. (1988). Fase 2 i föreoppleringen. Effekt på ulyckes risikoen. Rapport 0015, Transportökonomisk institut, Oslo.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 201-215.
- HE 173/2013 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettu 23.1.2014 internet-osoitteessa: <http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2013/20130173.pdf>
- HERMES, EU Coaching Project (2010). High impact approach for Enhancing Road safety through More Effective communication Skills.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M. (1996). Conflicting goals of skid training. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 785-789.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S. (1998). Teoriakokeen ja tutkintoajon tavoitteet ja toimivuus. Teoksessa E. Keskinen, M. Hatakka, A. Katila, S. Laapotti ja M. Peräaho (toim.). *Psykologia kuljettajakoulutuksessa. Kokemuksia ja näkemyksiä*. Painosalama Oy, Turku.
- Keskinen, E., Peräaho, M., Katila, A., Hernetkoski, K. & Laapotti, S. (2009). Ehdotus 2010-luvun opetussuunnitelmaksi ajokorttiluokkaa B varten. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2009. Ajoneuvohallintokeskus AKE, Helsinki.
- Keskinen, E., Hatakka, M., Katila, A. & Laapotti, S. (1992) Onnistuiko kuljettajaopetuksen uudistus? Seurantaprojektin loppuraportti. *Psykologian tutkimuksia* 94/1992. Turun yliopiston psykologian laitos. Turun yliopiston offsetpaino, Turku.
- Kuljettajantutkinnon ajokoe (2014). Luettu 2.2.2014 internetosoitteessa: <http://www.ajokorttikoulu.fi/materiaalit/pdf/Opetuslupa-ajokoe.pdf>
- Laapotti, S. (2003). What are young female drivers made of? Differences in attitudes, exposure, offences and accidents between young female and male drivers. Turun yliopiston julkaisu, sarja B, osa 264. Painosalama, Turku.
- Mikkonen, V. (2012). Uusien kuljettajien seuranta – Trafin indeksit vuodelta 2011. Trafin julkaisu 14/2012. liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki.
- Mikkonen, V. (2013). Kyselytietojen edustavuus uusien kuljettajien seurannassa. Kirje- ja luokkahuonekyselyjen vertailu Trafin indeksien aineistona. Valmixa Oy.
- Mynttinen, S. (2010). Finnish novice drivers' competences – compared to the Swedish, Dutch and Austrian novices. Trafin julkaisu 1/2010. Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsinki.
- Tilastokeskus, 2014. Väestötilastot, luettu 27.1.2014 internet-osoitteessa: <http://www.tilastokeskus.fi/til/vaerak/index.html> (luettu 27.1.2014)
- Trafi, 2014. Opetuslupalaisten osuus B-luokan ajokokeista v. 2012. Luettu 27.1.2014 internet-osoitteessa: <http://www.trafi.fi/palvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajantutkinnot/ajokokeet>

## Kysely liikenneopettajille B-ajokorttiopetuksesta

LIITE 1

1. Ikä:

\_\_\_\_\_

2 merkkiä jäljellä

2. Sukupuoli:

Nainen  Mies

3. Toimitko yrittäjänä?

Kyllä  En

4. Peruskoulutuksesi?

Kansa/peruskoulu  Keskikoulu  Lukio

5. Toimitko jossain muussa ammatissa ennen liikenneopettajaksi ryhtymistäsi?

En

Kyllä. Missä ammatissa / ammateissa?

\_\_\_\_\_

6. Minä vuonna olet valmistunut liikenneopettajaksi?

Vuonna

\_\_\_\_\_

7. Kuinka monta vuotta olet toiminut liikenneopettajana?

Vuotta

\_\_\_\_\_

8. Paikkakunta, jolla toimit nyt liikenneopettajana?

9. Kuinka monta B-ajokorttioppilasta on vuosittain siinä autokoulussa tai toimipisteessä, jossa pääasiassa toimit?

10. Kuinka paljon teoriaopetuksessa käytät seuraavia menetelmiä?

	En lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Luennointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetusvideoita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskustelua opetettavasta asiasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ryhmätöitä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tehtävien tekoa tunneilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kotitehtäviä tai muuta oppilaiden itseopiskelua omalla ajalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kotitehtävien tarkistamista tunneilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rooliharjoituksia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelua mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaan itsearviointia omista valmiuksistaan toimia kuljettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kerron kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaat kertovat kokemuksiaan ja esimerkkejä liikenteestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Kuinka paljon I-vaiheen ajo-opetuksessa käytät seuraavia menetelmiä?

	En lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Oppilaan ajoa antamieni ohjeiden mukaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaan itsenäistä ajoa minun seurattessani vieressä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Näyttöjä radalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omia mallisuorituksiani liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toiset oppilaat seuraavat ja arvioivat yhden ajoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommentoivaa ajamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oppilaan kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaan itsearviointia oman ajotaitonsa vahvoista ja heikoista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



puolista

Keskustelua oppilaan kanssa hänen ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista

Harjoittelua mielikuvien avulla

Simulaattorilla ajoa

**12. Kuinka paljon II-vaiheen opetuksessa käytät menetelmänä?**

En lainkaan ..... Erittäin paljon

Oppilaan välivaiheen ajokokemuksista keskustelua kahden tai pienryhmässä (esim. ajon arvioinnin aikana)

Oppilaiden välivaiheen ajokokemuksista keskustelua ryhmässä (esim. radalla tai luokassa)

**13. Käytätkö simulaattoria opetuksessa?**

En käytä

Käytän I-vaiheessa

Käytän II-vaiheessa

**14. Jos käytät simulaattoria, niin mitä sillä opetat?**

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

Ajoneuvon käsittelyä

Kaupunkiliikenteessä ajoa

Pimeällä ajoa

Vaaratilanteiden ennakoimista

**15. Kuinka tärkeänä opetuksessa pidät seuraavia asioita?**

En lainkaan tärkeänä ..... Erittäin tärkeänä

Ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä

Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi

Taloudellista ajamista

Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä

Liikennesääntöjen noudattamista

Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sujuvaa etenemistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristön huomioonottoa matkapäästösten teossa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**16. Miten hyvin nykyinen kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia seuraavissa asioissa?**

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi
Ajoneuvon käsittely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taajamassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen maantiellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen itsenäisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sosiaaliset taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajamisen suunnittelun taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**17. Miten hyvin mielestäsi oppilaat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana?**

- Eivät lainkaan
- Vähän
- Jonkin verran
- Paljon
- Erittäin paljon

**18. Arvioi nykyisen kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyyttä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa?**

	Täysin hyödytön	.....	.....	.....	Erittäin hyödyllinen
Teoriaopetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ajo-opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriakoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajokoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välivaihe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriaopetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajon arviointi II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**19.** Miten hyvin mielestäsi kuljettajantutkinnon teoriakoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä?

- Erittäin huonosti
- Huonosti
- Ei huonosti eikä hyvin
- Hyvin
- Erittäin hyvin

**20.** Miten hyvin mielestäsi kuljettajantutkinnon ajokoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä?

- Erittäin huonosti
- Huonosti
- Ei huonosti eikä hyvin
- Hyvin
- Erittäin hyvin

**21.** Seuraavassa on lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia. Kuinka tärkeää sinulle on, että omat oppilaasi kuljettajina...

	Ei lain- kaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää
ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajavat taloudellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hillitsevät tunteensa liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
etenevät sujuvasti liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kykenevät ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

noudattavat liikennesääntöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
varovat kevyttä liikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pärjäävät kelissä kuin kelissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyrkivät välttämään vaaratilanteita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
toimivat taitavasti vaaratilanteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**22.** Oletko osallistunut koulutukseen, joka liittyi uudistuvaan kuljettajaopetukseen?

En

Kyllä. Montako päivää?

\_\_\_\_\_

**23.** Oletko jo soveltanut työssäsi uudistukseen sisältyviä uusia opetussisältöjä tai menetelmiä?

En lainkaan

Vähän

Jonkin verran

Paljon

Erittäin paljon

**24.** Mikäli olet osallistunut koulutukseen, niin antoiko se sinulle uusia ideoita työhösi?

Ei lainkaan

Vähän

Jonkin verran

Paljon

Erittäin paljon

**25.** Mihin opetukseen liittyvään asiaan haluaisit lisää tietoa, tukea tai aikaa?

\_\_\_\_\_

---

---

**26.** Mikäli haluat osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan, ilmoita alla yhteystietosi.  
(nimesi ja sähköpostiosoitteesi tai puhelinnumerosi).

---

---

---

Kiitokset vastauksistasi!

## Kysely autokoulun oppilaille B-ajokorttiopetuksen I-vaiheessa

LIITE 2

1. Ikä:

---

2 merkkiä jäljellä

2. Sukupuoli:

Nainen  Mies

3. Koulutuksesi (valmistunut tai meneillään oleva)?

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Peruskoulu
- Lukio
- Oppisopimus tai muu vastaava koulutus
- Ammatillinen oppilaitos
- Ammattikorkeakoulu
- Yliopisto

**4. Minkä ikäinen olit aloittaessasi autokoulun B-ajokorttia varten?**

vuotta

---

kuukautta

---

**5. Oliko sinulla aiempaa ajokorttia aloittaessasi autokoulun B-ajokorttia varten?**

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Ei
- Kyllä, luokka M
- Kyllä, luokka T
- Kyllä, luokka A1
- Kyllä, luokka A

Muu, mikä?

---

**6. Missä vaiheessa olet nyt teoriaopetuksessa?**

- alussa
- keskivaiheilla
- lopussa / loppupuolella

**7. Missä vaiheessa olet nyt ajo-opetuksessa?**

- alussa
- keskivaiheilla
- lopussa / loppupuolella

**8. Teoriakokeesi on...**

- hyväksytty
- hylätty
- en ole vielä ollut teoriakokeessa

**9. Ajokokeesi on...**

- hyväksytty
- hylätty
- en ole vielä ollut ajokokeessa

**10.** Oletko jo saanut lyhytaikaisen B-ajokortin? Mikäli olet jo kortin saanut, niin kuinka kauan autokoulusi kesti?

- En ole vielä saanut korttia
- Olen saanut jo kortin. Autokoulu kesti (kuukautta)
- \_\_\_\_\_

**11.** Paikkakunta, jolla autokoulusi sijaitsee?

\_\_\_\_\_

**12.** Vaikuttiko 19.1.2013 voimaan tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että olet suorittamassa/suorittit autokoulun juuri nyt?

- Ei vaikuttanut lainkaan
- Vaikutti vähän
- Vaikutti jonkin verran
- Vaikutti paljon
- Vaikutti erittäin paljon

**13.** Kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin seuraavia menetelmiä?

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Opettajan luennointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetusvideoita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskustelua opetettavasta asiasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ryhmätöitä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tehtävien tekoa tunneilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kotitehtävien tekoa tai muuta itseopiskelua omalla ajalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kotitehtävien tarkistamista tunneilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rooliharjoituksia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelua mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Itsearviointia omista valmiuksista toimia kuljettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettaja kertoi kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaat kertoivat kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**14. Kuinka paljon ajo-opetuksessa käytettiin seuraavia menetelmiä?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itsenäistä ajoa opettajan seuratessa vieressä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Näyttöjen seuraamista radalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettajan näyttämiä mallisuorituksia liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommentoivaa ajamista (kerroin ajaessani havainnoistani, aikoimuksistani ja toiminnastani ääneen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen opettajan kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itsearviointia oman ajotaitoni vahvoista ja heikoista puolista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskustelua opettajan kanssa ajotaitoni vahvoista ja heikoista puolista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelua mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Simulaattorilla ajoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**15. Jos opetuksessa käytettiin simulaattoria, niin mitä sillä opetettiin?**

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Ajoneuvon käsittelyä
- Kaupunkiliikenteessä ajoa
- Pimeällä ajoa
- Vaaratilanteiden ennakointia

**16. Miten hyvin seuraavat väittämät kuvaavat saamaasi teoriaopetusta?**

Ei  
lainkaan ..... Erittäin  
hyvin



Opin uusia asioita itsestäni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli yksilöllistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli kiinnostavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskusteluun oli helppo osallistua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettaja kuunteli oppilaiden mielipiteitä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli tehokasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voin suositella autokoulua saamani teoriaopetuksen perusteella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**17. Miten hyvin seuraavat väittämät kuvaavat saamaasi ajo-opetusta?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin hyvin
Opin uusia asioita itsestäni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli kiinnostavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskusteluun oli helppo osallistua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettaja kuunteli mielipiteitäni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli tehokasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voin suositella autokoulua saamani ajo-opetuksen perusteella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**18. Kuinka tärkeänä opetuksessa pidettiin seuraavia asioita?**

	Ei lainkaan tärkeänä	.....	.....	.....	Erittäin tärkeänä
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taloudellista ajamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennesääntöjen noudattamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sujuvaa etenemistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristön huomioonottoa matkapäättösten teossa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**19. Miten hyvin saamasi kuljettajaopetus on antanut sinulle valmiuksia seuraavissa asioissa?**

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi
Ajoneuvon käsittely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taajamassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen maantiellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen itsenäisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sosiaaliset taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajamisen suunnittelun taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**20. Seuraavassa on lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia. Kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana...**

	Ei lain- kaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää
olet taitava ajoneuvon käsittelijä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajat taloudellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hillitset tunteesi liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
etenet sujuvasti liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
noudatat liikennesääntöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viestität selkeästi muille aikomuksistasi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nautit ajamisesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
varot kevyttä liikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

pärjät kelissä kuin kelissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
herätät muiden ihailua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyrit välttämään vaaratilanteita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
toimit taitavasti vaaratilanteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**21.** Mikäli haluat osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan, ilmoita alla yhteystietosi.  
(nimesi ja sähköpostiosoitteesi tai puhelinnumerosi).

---

---

---

**Kiitokset vastauksistasi!**

## Kysely autokoulun oppilaille B-ajokorttiopetuksen II-vaiheessa

LIITE 3

1. Ikä:

\_\_\_\_\_

2 merkkiä jäljellä

2. Sukupuoli:

Nainen  Mies

3. Koulutuksesi (valmistunut tai meneillään oleva)?

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Peruskoulu  
 Lukio  
 Oppisopimus tai muu vastaava koulutus  
 Ammatillinen oppilaitos  
 Ammattikorkeakoulu  
 Yliopisto

4. Milloin olet saanut ensimmäisen lyhytaikaisen B-luokan ajokortin? (ilmoita kk ja vuosi, esim. 05 / 2011)

kuukausi

\_\_\_\_\_

vuosi

\_\_\_\_\_

5. Miten suoritit kuljettajaopetuksen I-vaiheen?

- Autokoulussa  
 Opetusluvalla

6. Milloin suoritit kuljettajaopetuksen II-vaiheen?

- Marraskuussa 2012

- Joulukuussa 2012
- Tammikuussa 2013

**7. Vaikuttiko 19.1.2013 voimaan tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että olet suorittamassa/suorittit II-vaiheen juuri nyt?**

- Ei vaikuttanut lainkaan
- Vaikutti vähän
- Vaikutti jonkin verran
- Vaikutti paljon
- Vaikutti erittäin paljon

**8. Paikkakunta, jolla II-vaiheen autokoulusi sijaitsee?**

\_\_\_\_\_

**9. Mitä osioita II-vaiheen opetukseesi sisältyi (valitse kaikki sopivat)? Jos osio sisältyi opetukseesi, arvioi myös sen hyödyllisyyttä oman oppimisesi kannalta**

**9. Mitä osioita II-vaiheen opetukseesi sisältyi (valitse kaikki sopivat)? Jos osio sisältyi opetukseesi, arvioi myös sen hyödyllisyyttä oman oppimisesi kannalta**

	Kyllä	Ei	Täysin hyödy- tön	.....	.....	.....	Erittäin hyödylli- nen
Ajon taloudellisuuden arviointi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajon turvallisuuden arviointi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenteen vuorovaikutustesti tietokoneella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenteen vuorovaikutustesti simulaattorilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oman ajamisen arviointilomake	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välivaiheen ajokokemuksista keskustelua luokkahuoneessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välivaiheen ajokokemuksista keskustelua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ajotunnilla

Turvataloon tutustumi-  
nen

**10. Miten hyvin seuraavat väittämät kuvaavat II-vaiheen luokkahuoneopetusta?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin hyvin
Opin uusia asioita itsestäni kuljettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli kiinnostavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskusteluun oli helppo osallistua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voin suositella autokoulua saamani teoriaopetuksen pe- rusteella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**11. Miten hyvin seuraavat väittämät kuvaavat II-vaiheen ajon arviointia?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin hyvin
Opin uusia asioita itsestäni kuljettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli kiinnostavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskusteluun oli helppo osallistua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voin suositella autokoulua saamani ajon arvioinnin pe- rusteella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**12. Miten hyvin seuraavat väittämät kuvaavat II-vaiheen rataopetusta?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin hyvin
Opin uusia asioita itsestäni kuljettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetus oli kiinnostavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunsin vastuuta omasta oppimisestani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opetuksessa käsiteltiin tunteiden vaikutusta ajamiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskusteluun oli helppo osallistua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Voin suositella autokoulua saamani rata-opetuksen perusteella

**13.** Kuinka hyödyllisenä itsellesi turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa pidät seuraavia kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioita?

	Täysin hyödytön	.....	.....	.....	Erittäin hyödyllinen
Teoriaopetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajo-opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriakoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajokoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välivaihe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriaopetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajon arviointi II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**14.** Seuraavaksi on lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia. Kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana...

	Ei lain- kaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää
olet taitava ajoneuvon käsittelijä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajat taloudellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hillitset tunteesi liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
etenet sujuvasti liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
noudatat liikennesääntöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viestität selkeästi muille aikomuksistasi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nautit ajamisesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
varot kevyttä liikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pärjääät kelissä kuin kelissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- |   |                       |                       |                       |                       |                       |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| herätät muiden ihailua  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| pyrit välttämään vaaratilanteita                                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| toimit taitavasti vaaratilanteissa                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**15. Kuinka paljon ajoit autolla välivaiheen aikana?**

- En lainkaan
- Alle 2 000 km
- 2 001 - 5 000 km
- 5 001 - 10 000 km
- 10 001 - 20 000 km
- 20 001 - 30 000 km
- 30 001 - 40 000 km
- 40 001 - 50 000 km
- 50 001 - 60 000 km
- 60 001 - 70 000 km
- 70 001 - 80 000 km
- 80 001 - 90 000 km
- yli 90 000 km

**16. Tunsitko välivaiheen aikana ajamisen olevan vielä ajotaidon harjoittelua?**

- En lainkaan
- Vähän
- Jonkin verran
- Paljon
- Erittäin paljon

**17. Kuinka usein ajaessasi välivaiheen aikana harjoittelit tai pyrit oppimaan lisää seuraavista asioista?**

- |                        |                       |                       |                       |                       |                       |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|                        | En lain-              | .....                 | .....                 | .....                 | Erittäin              |
|                        | kaan                  |                       |                       |                       | usein                 |
| Taloudellista ajamista | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |



Ajoneuvon peruskäsittelyä (esim. pysäköinti, peruutus, mäkilähdöt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvon hallintaa suurilla nopeuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pimeällä ajoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liukkaalla ajoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkan suunnittelua etukäteen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvon turvallisuudesta huolehtimista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**18. Kuinka usein ajaessasi välivaiheen aikana pohdit seuraavia asioita?**

	En lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin usein
Itselleni tyypillisiä riskejä liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muiden aiheuttamia riskejä liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunteiden vaikutusta ajooni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkan tarkoituksen vaikutusta ajotyyliini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omia vahvuuksiani ja heikkouksiani kuljettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kulkumuodon valintaa ympäristön kannalta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustajien vaikutusta ajotyyliini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**19. Mikäli haluat osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan, ilmoita alla yhteystietosi. (nimesi ja sähköpostiosoitteesi tai puhelinnumerosi).**

---



---



---

**Kiitokset vastauksistasi!**

## Kysely opetuslupaopettajille

## LIITE 4

1. Ikä:

\_\_\_\_\_

2 merkkiä jäljellä

2. Sukupuoli:

Nainen  Mies

3. Peruskoulutuksesi?

Kansa/peruskoulu  Keskikoulu  Lukio

4. Ammatillinen koulutuksesi?

Ei koulutus-  
ta  Ammatti/amatillinen kou-  
lu  Opisto/ammattikorkeakoulu  Yliopisto

5. Liittyykö ammattisi...

Kyllä Ei

liikenteeseen?

opettamiseen?

6. Paikkakunta, jolla toimit opetuslupaopettajana?

\_\_\_\_\_

7. Kuinka monta kuukautta nykyinen/viimeisin opetuslupasi on ollut voimassa?

Valitse vaihtoehto klikkaamalla, niin voit kirjoittaa vastauksesi sille varattuun tilaan.

Opetuslupani on ollut voimassa (kuukautta)

\_\_\_\_\_

Opetuslupani ei ole enää voimassa

8. Missä vaiheessa oppilaasi on nyt teoriaopetuksessa?

- alussa
- keskivaiheilla
- lopussa / loppupuolella

**9. Missä vaiheessa oppilaasi on nyt ajoharjoittelussa?**

- alussa
- keskivaiheilla
- lopussa / loppupuolella

**10. Hänen teoriakokeensa on...**

- hyväksytty
- hylätty
- hän ei ole vielä ollut teoriakokeessa

**11. Hänen ajokokeensa on...**

- hyväksytty
- hylätty
- hän ei ole vielä ollut ajokokeessa

**12. Onko oppilaasi saanut jo lyhytaikaisen B-ajokortin? Mikäli hän on jo ajokortin saanut, niin kuinka kauan opetuslupaopetus kesti?**

Valitse vaihtoehto klikkaamalla, niin voit kirjoittaa vastauksesi sille varattuun tilaan.

- Hän ei ole vielä saanut korttia
- Hän on jo saanut kortin. Opetus kesti (kuukautta)
- \_\_\_\_\_

**13. Kuka on/oli opetettavasi?**

- Tytär
- Poika
- Puoliso
- Äiti tai isä
- Joku muu, kuka

14. Opetettavan ikä opetuksen alkaessa?

vuotta

kuukautta

15. Kuinka monta kertaa olet toiminut opetuslupaopettajana ennen tätä kertaa?

- En kertaakaan  Yhden kerran  2 kertaa  3 kertaa tai useammin

16. Vaikuttiko 19.1.2013 voimaan tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että haitte opetuslupaa tänä vuonna?

- Ei vaikuttanut lainkaan  
 Vaikutti vähän  
 Vaikutti jonkin verran  
 Vaikutti paljon  
 Vaikutti erittäin paljon

17. Onko opetusluvun voimassaoloaika (9 kk) mielestäsi...

- aivan liian lyhyt  
 liian lyhyt  
 sopiva  
 liian pitkä  
 aivan liian pitkä

18. Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia opetettavallesi B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa?

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Ajokortin hinta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käytännön hankaluus oppilaalle käydä autokoulua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aikaisempi kokemukseni toimimisesta opetuslupaopetta-	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

jana

Aikaisemmat muut kokemukset perheessämme opetuslupaopetuksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oma toivomukseni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaan toivomus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilas saa ajaa enemmän kuin jos olisi mennyt autokouluun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu varmistaa, että oppilas saa hyvät ajoneuvon käsittelytaidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu varmistaa, että oppilas saa hyvät turvallisuustaidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu varmistaa, että oppilas saa hyvät taloudellisen ajon taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu viettää yhteistä aikaa oppilaani kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilas sai aloittaa ajoharjoittelun aikaisemmin kuin jos olisin mennyt autokouluun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tuttavien/tuttavaperheiden kokemukset opetuslupaopetuksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aikaisemmat kokemukset autokouluopetuksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu oppia itse jotakin uutta tai kerrata vanhaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu syy, mikä _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>					

**19. Kuinka paljon olette käyttäneet/käytitte teoriaopetuksessa seuraavia menetelmiä?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Oppilas on lukenut internetistä saatavaa tietoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilas on harjoitellut internetissä teoriakoetta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilas on lukenut autokoulun oppikirjaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilas on katsonut opetusvideoita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen keskustellut oppilaan kanssa opetettavasta asiasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen havainnollistanut tilanteita piirtämällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilas on harjoitellut mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen kertonut kokemuksiani ja esimerkkejä liikenteestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Oppilas on kertonut kokemuksiaan ja esimerkkejä liikenteestä

**20. Kuinka paljon olette käyttäneet/käytitte ajoharjoittelussa seuraavia menetelmiä?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Oppilaan ajoa antamieni ohjeiden mukaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaan itsenäistä ajoa minun seurattessani vieressä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Näyttöjä radalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omia mallisuorituksiani liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommentoivaa ajamista (oppilas kertoi ajaessaan havainnoistaan, aikomuksistaan ja toiminnastaan ääneen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen oppilaan kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppilaan itsearviointia oman ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskustelua oppilaan kanssa hänen ajotaitonsa vahvoista ja heikoista puolista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelua mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**21. Millainen ilmapiiri teillä on ollut/oli opetuksen aikana?**

- Erittäin huono
- Huono
- Ei huono eikä hyvä
- Hyvä
- Erittäin hyvä

**22. Kuinka tärkeänä opetuksessa olette pitäneet/piditte seuraavia asioita?**

	Ei lain- kaan tärkeänä	.....	.....	.....	Erittäin tärkeänä
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Taloudellista ajamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennesääntöjen noudattamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sujuvaa etenemistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristön huomioonottoa matkapäätösten teossa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**23. Arvioi, miten hyvin opetuksesi antaa/on antanut oppilaallesi valmiuksia seuraavissa asioissa?**

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi
Ajoneuvon käsittely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taajamassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen maantiellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen itsenäisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sosiaaliset taidot liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajamisen suunnittelun taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**24. Arvioi nykyisen kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyyttä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa. Arvioi opetusta opetuslupaopetuksen näkökulmasta.**

Mikäli sinulla ei ole kokemusta oppilaasi teoriakokeesta, ajokokeesta tai II-vaiheen koulutuksesta, voit jättää nämä kohdat tyhjäksi.

	Täysin hyödytön	.....	.....	.....	Erittäin hyödyllinen
Teoriaopetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajo-opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriakoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ajokoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välivaihe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriaopetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajon arviointi II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**25.** Miten hyvin mielestäsi kuljettajantutkinnon teoriakoe mittaa opetuslupaopetuksen sisältöjä?  
Jätä vastaus tyhjäksi, mikäli oppilaasi ei ole vielä käynyt teoriakokeessa.

- Erittäin huonosti
- Huonosti
- Ei huonosti eikä hyvin
- Hyvin
- Erittäin hyvin

**26.** Miten hyvin mielestäsi kuljettajantutkinnon ajokoe mittaa opetuslupaopetuksen sisältöjä?  
Jätä vastaus tyhjäksi, mikäli oppilaasi ei ole vielä käynyt ajokokeessa.

- Erittäin huonosti
- Huonosti
- Ei huonosti eikä hyvin
- Hyvin
- Erittäin hyvin

**27.** Seuraavassa on lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia. Kuinka tärkeää sinulle on, että oma oppilaasi kuljettajana...

	Ei lain- kaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää
on taitava ajoneuvon käsittelijä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajaa taloudellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hillitsee tunteensa liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
etenee sujuvasti liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kykenee ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
noudattaa liikennesääntöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viestittää selkeästi muille aikomuksistaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



varoo kevyttä liikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pärjää kelissä kuin kelissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tuntee vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyrkii välttämään vaaratilanteita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
toimii taitavasti vaaratilanteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
valitsee mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**28.** Mihin opetuslupaopetukseen liittyvään asiaan haluaisit/olisit halunnut lisää tietoa tai tukea?

---

---

---

**29.** Mikäli haluat osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan, ilmoita alla yhteystietosi. (nimesi ja sähköpostiosoitteesi tai puhelinnumerosi).

---

---

---

Kiitokset vastauksistasi!

## Kysely opetuslupaoppilaille

## LIITE 5

1. Ikä:

---

2 merkkiä jäljellä

2. Sukupuoli:

Nainen  Mies

3. Koulutuksesi (valmistunut tai meneillään oleva)?

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Peruskoulu  
 Lukio  
 Oppisopimus tai muu vastaava koulutus  
 Ammatillinen oppilaitos  
 Ammattikorkeakoulu  
 Yliopisto

4. Minkä ikäinen olit aloittaessasi opetusluvalla opiskelun B-ajokorttia varten?

vuotta

---

kuukautta

---

5. Oliko sinulla aiempaa ajokorttia aloittaessasi opetusluvalla opiskelun B-ajokorttia varten?

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Ei  
 Kyllä, luokka M  
 Kyllä, luokka T  
 Kyllä, luokka A1

Kyllä, luokka A

Muu, mikä?

---

**6.** Missä vaiheessa olet nyt teoriaopetuksessa?

- alussa
- keskivaiheilla
- lopussa / loppupuolella

**7.** Missä vaiheessa olet nyt ajoharjoittelussa?

- alussa
- keskivaiheilla
- lopussa / loppupuolella

**8.** Teoriakokeesi on...

- hyväksytty
- hylätty
- en ole vielä ollut teoriakokeessa

**9.** Ajokokeesi on...

- hyväksytty
- hylätty
- en ole vielä ollut ajokokeessa

**10.** Oletko jo saanut lyhytaikaisen B-ajokortin? Mikäli olet jo kortin saanut, niin kuinka kauan opetuslupaopetus kesti?

Valitse vaihtoehto klikkaamalla, niin voit kirjoittaa vastauksesi sille varattuun tilaan.

- En ole vielä saanut korttia
  - Olen jo saanut kortin. Opetus kesti (kuukautta)
  -
- 

**11.** Paikkakunta, jolla asut/asuit opetuslupaharjoittelun aikana?

---

**12. Kuka on/oli opetuslupaopettajasi?**

- Isä  
 Äiti  
 Puoliso  
 Joku muu, kuka
- 

**13. Vaikuttiko 19.1.2013 voimaan tuleva kuljettajaopetuksen uudistus siihen, että olet suorittamassa/suorittanut ajokortin opetusluvalla juuri nyt?**

- Ei vaikuttanut lainkaan  
 Vaikutti vähän  
 Vaikutti jonkin verran  
 Vaikutti paljon  
 Vaikutti erittäin paljon

**14. Onko opetusluvan voimassaoloaika (9 kk) mielestäsi...**

- aivan liian lyhyt  
 liian lyhyt  
 sopiva  
 liian pitkä  
 aivan liian pitkä

**15. Oletko suorittanut tai aiotko suorittaa autokoulun teoriaopetuksen erillisenä kurssina**

- |              | Kyllä                 | En                    |
|--------------|-----------------------|-----------------------|
| koulussa     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| autokoulussa | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**16. Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia sinulle B-ajokortin opetusluvalla eikä autokoulussa?**

Ei ..... Erittäin  
lainkaan ..... paljon

Ajokortin hinta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käytännön hankaluus käydä autokoulua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettajan aikaisempi kokemus toimimisesta opetuslupaopettajana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aikaisemmat muut kokemukset perheessämme opetuslupaopetuksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oma toivomukseni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettajan toivomus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saa ajaa enemmän kuin jos olisi mennyt autokouluun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu varmistaa, että saan hyvät ajoneuvon käsittelytaidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu varmistaa, että saan hyvät turvallisuustaidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu varmistaa, että saan hyvät taloudellisen ajon taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Halu viettää yhteistä aikaa opettajani kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sain aloittaa ajoharjoittelun aikaisemmin kuin jos olisin mennyt autokouluun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kaverini/tuttavani kokemukset opetuslupaopetuksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kaverini/tuttavani kokemukset autokouluopetuksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omat pelkoni liittyen autokouluopetukseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu syy, mikä _____					
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>					
<input type="radio"/>					

17. Kuinka paljon olette käyttäneet/käytitte teoriaopetuksessa seuraavia menetelmiä?

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Luin internetistä saatavaa tietoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelin internetissä teoriakoetta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luin autokoulun oppikirjaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Katselin opetusvideoita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskustelin opettajan kanssa opittavasta asiasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettaja havainnollisti tilanteita piirtämällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelua mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettaja kertoi kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kerroin itse kokemuksiani ja esimerkkejä liikenteestä

**18. Kuinka paljon olette käyttäneet/käytitte ajoharjoittelussa seuraavia menetelmiä?**

	Ei lainkaan	.....	.....	.....	Erittäin paljon
Ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itsenäistä ajoa opettajan seuratessa vieressä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Näyttöjen seuraamista radalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opettajan näyttämiä mallisuorituksia liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reitin suunnittelua ennen ajoon lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommentoivaa ajamista (kerroin ajaessani havainnoistani, aikoimuksistani ja toiminnastani ääneen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen opettajan kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itsearviointia oman ajotaitoni vahvoista ja heikoista puolista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keskustelua opettajan kanssa ajotaitoni vahvoista ja heikoista puolista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelua mielikuvien avulla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**19. Millainen ilmapiiri teillä on ollut/oli opetuksen aikana?**

- Erittäin huono
- Huono
- Ei huono eikä hyvä
- Hyvä
- Erittäin hyvä

**20. Kuinka tärkeänä opetuksessa olette pitäneet/piditte seuraavia asioita?**

	Ei lain- kaan tärkeänä	.....	.....	.....	Erittäin tärkeänä
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Taloudellista ajamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennesääntöjen noudattamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustajien vaikutusta ajotyyliin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sujuvaa etenemistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristön huomioonottoa matkapäätösten teossa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**21. Miten hyvin saamasi kuljettajaopetus on antanut sinulle valmiuksia seuraavissa asioissa?**

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi
Ajoneuvon käsittely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taajamassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen maantiellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen itsenäisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sosiaaliset taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajamisen suunnittelun taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**22. Seuraavassa on lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia. Kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana...**

	Ei lain- kaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää
olet taitava ajoneuvon käsittelijä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajat taloudellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hillitset tunteesi liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
etenet sujuvasti liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

noudatat liikennesääntöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viestität selkeästi muille aikomuksistasi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nautit ajamisesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
varot kevyttä liikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pärjätät kelissä kuin kelissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
herätät muiden ihailua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyrit välttämään vaaratilanteita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
toimit taitavasti vaaratilanteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
valitset mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**23.** Mikäli haluat osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan, ilmoita alla yhteystietosi.  
(nimesi ja sähköpostiosoitteesi tai puhelinnumerosi).

---



---



---

**Kiitokset vastauksistasi!**



**Kysely tutkinnonvastaanottajille**

**LIITE 6**

1. Ikä:

\_\_\_\_\_

2. Sukupuoli:

Nainen  Mies

3. Peruskoulutuksesi?

Kansa/peruskoulu  Keskkoulu  Lukio

4. Ammatillinen koulutuksesi tutkinnonvastaanottajan tehtävään?

Liikenneopettaja

Autoteknikko tai -insinööri

5. Kuinka monta vuotta olet toiminut tutkinnonvastaanottajana?

\_\_\_\_\_

6. Toimitko kokoaikaisena vai osa-aikaisena tutkinnonvastaanottajana?

Kokoaikaisena

Osa-aikaisena

7. Paikkakunta tai -kunnat, joilla toimit tutkinnonvastaanottajana?

\_\_\_\_\_

8. Arvioi omia mahdollisuuksiasi ajokokeessa arvioida B-ajokorttikokelaiden...

	Erittäin huonot mahdollisuudet .....				Erittäin hyvät mahdollisuudet
ajoneuvon käsittelyä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
liikennetilanteiden hallintaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
taloudellista ajamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ajamisen suunnitelmallisuutta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sosiaalisia taitoja liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
itsensä hallintaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
riskien tunnistamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
riskien välttämistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
itsearviointitaitoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ennakointitaitoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**9. Miten hyvin nykyinen kuljettajaopetus antaa oppilaille valmiuksia seuraavissa asioissa?**

	Ei lainkaan riittävästi	.....	.....	.....	Täysin riittävästi
Ajoneuvon käsittely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taajamassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen maantiellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen itsenäisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien tunnistaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itselle tyypillisten liikenne-riskien välttäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sosiaaliset taidot liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajamisen suunnittelun taidot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**10. Miten hyvin mielestäsi uudet kuljettajat tuntevat olevansa vielä harjoittelijoita välivaiheen aikana?**

- Eivät lainkaan
- Vähän
- Jonkin verran
- Paljon
- Erittäin paljon

**11. Arvioi nykyisen kuljettajakoulutusjärjestelmän eri osioiden hyödyllisyyttä turvalliseksi kuljettajaksi oppimisessa.**

	Täysin hyödytön	.....	.....	.....	Erittäin hyödyllinen
Teoriaopetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajo-opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus I-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriakoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajokoe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Välivaihe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teoriaopetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajon arviointi II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radalla tapahtuva opetus II-vaiheessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**12.** Miten hyvin mielestäsi kuljettajantutkinnon teoriakoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä?

- Erittäin huonosti
- Huonosti
- Ei huonosti eikä hyvin
- Hyvin
- Erittäin hyvin

**13.** Miten hyvin mielestäsi kuljettajantutkinnon ajokoe mittaa kuljettajaopetuksen sisältöjä?

- Erittäin huonosti
- Huonosti
- Ei huonosti eikä hyvin
- Hyvin
- Erittäin hyvin

**14.** Seuraavassa on lueteltu erilaisia kuljettajan ominaisuuksia. Kuinka tärkeää sinulle on, että uudet kuljettajat

	Ei lain- kaan tärkeää	.....	.....	.....	Erittäin tärkeää
ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajavat taloudellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hillitsevät tunteensa liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

etenevät sujuvasti liikenteessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
noudattavat liikennesääntöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
viestittävät selkeästi muille aikomuksistaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
varovat kevyttä liikennettä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pärjäävät kelissä kuin kelissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pyrkivät välttämään vaaratilanteita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
toimivat taitavasti vaaratilanteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**15.** Mihin tutkinnonvastaanottajan työhön liittyvään asiaan haluaisit lisää tietoa tai tukea?

---

---

---

**16.** Mikäli haluat osallistua huoltoasemalahjakorttien arvontaan, ilmoita alla yhteystietosi (nimesi ja sähköpostiosoitteesi tai puhelinnumerosi).

---

---

---

**Kiitokset vastauksistasi!**

# Kysely syventävän vaiheen oppilaille

## LIITE 7

Olet hankkinut kokemuksia kuljettajana jo jonkin aikaa. Miten olet selvinnyt liikenteessä ja miten arvioit kuljettajaopetuksen auttaneen sinua siinä? Tällä kyselyllä kerätyt tiedot tulevat vain tutkijoiden käyttöön ja voit vastata nimettömänä. Vastaa kaikkiin kysymyksiin huolellisesti ja parhaan arviointisi mukaan.

<b>Vastauspäivämäärä:</b> ____/____ 2013					
<b>Sukupuoli:</b> Nainen <input type="checkbox"/> Mies <input type="checkbox"/> <b>Ikä:</b> ____ vuotta					
<b>Koulutus:</b> Peruskoulu <input type="checkbox"/> Lukio <input type="checkbox"/> Ammatillinen koulu <input type="checkbox"/> Ammattikorkeakoulu <input type="checkbox"/> Yliopisto <input type="checkbox"/>					
<b>Asuinpaikka:</b> Suuri kaupunkitaajama (>100 000 as.) <input type="checkbox"/> Pieni kaupunkitaajama (< 100 000 as) <input type="checkbox"/> Maaseututaajama <input type="checkbox"/> Haja-asutusalue <input type="checkbox"/>					
<b>Milloin sait ensimmäisen lyhytaikaisen ajokorttisi?</b> (Merkitse päivämäärä ajokortista) _____					
<b>Miten suoritit kuljettajaopetuksen I-vaiheen tai sitä vastaavan?</b> Autokoulu <input type="checkbox"/> Opetuslupa <input type="checkbox"/>					
<b>Paljonko arvioit ajaneesi autolla ajokortin saamisen jälkeen yhteensä?</b>					
<input type="checkbox"/> Alle 500 km		<input type="checkbox"/> 2001 - 5000 km		<input type="checkbox"/> 10 001 - 20 000 km	
<input type="checkbox"/> 500 - 2000 km		<input type="checkbox"/> 5001 - 10 000 km		<input type="checkbox"/> Yli 20 000 km	
<b>Miten edellä mainitsemasi ajomäärä jakautuu?</b>					
Matkoja työhön, asiointiin tai kouluun .....			_____ km		
Vapaa-ajan ajelua .....			_____ km		
Ajoa työssä tai ammattikuljettajana .....			_____ km		
<b>Miten hyvin saamasi kuljettajaopetus antoi sinulle valmiuksia seuraavissa asioissa?</b>					
Ei lainkaan riittävästi					
1    2    3    4    5					
Täysin riittävästi					
Ajoneuvon käsittely .....					
Ajaminen taajamassa.....					
Ajaminen maantiellä.....					
Ajaminen itsenäisesti.....					
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa.....					
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi .....					
Oman tilan hallinta .....					
Oman ikäryhmän liikennetähtien tunnistaminen ja välttäminen .....					
Sosiaaliset taidot .....					
<b>Montako liikennevahinkoa sinulle on sattunut ajoneuvon kuljettajana (syyllisenä tai syyttömänä) ajokortin saamisen jälkeen?</b>					
Ei yhtään					
1    2    3    4    5 tai enemmän					
Pieniä vahinkoja, joista ei haettu korvauksia.....					
Vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja.....					
Lääkärinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja.....					
<b>Montako liikenneraangaistusta olet saanut ajoneuvon kuljettajana ajokortin saamisen jälkeen?</b>					
Ei yhtään					
1    2    3    4    5 tai enemmän					
Rikesakkoja.....					
Sakkoja.....					
Vankeutta (ehdollista tai ehdotonta).....					

## KÄÄNNÄ

### Itsellesi auton kuljettajana sattunut liikennevahinko tai sen vaaratilanne

Kuvaa ensimmäinen sinulle auton kuljettajana sattunut liikennevahinko (syyllisenä tai syyttömänä) rastimalla sopivat vaihtoehdot. Jos sinulle ei ole sattunut liikennevahinkoa, kuvaa jokin vaaratilanne, josta olisi voinut syntyä liikennevahinko.

<b>Vahinko- tai vaaratilannetyyppi:</b>	Peruutusvahinko .....	<input type="checkbox"/>
	Peräänajo .....	<input type="checkbox"/>
	Tieltä ulosajo, suistuminen .....	<input type="checkbox"/>
	Risteysvahinko .....	<input type="checkbox"/>
	Kohtaamisvahinko .....	<input type="checkbox"/>
	Törmäys jalankulkijaan tai polkupyöräilijään	<input type="checkbox"/>
	Törmäys eläimeen .....	<input type="checkbox"/>
	Muu törmäys, mikä _____	<input type="checkbox"/>
<b>Tapahtuma-aika:</b>	Kuukausi _____ / Vuosi _____	
<b>Vuorokaudenaika:</b>	Aamu <input type="checkbox"/> Päivä <input type="checkbox"/> Ilta <input type="checkbox"/> Yö <input type="checkbox"/>	
<b>Tapahtumapaikka:</b>	Piha tai parkkipaikka .....	<input type="checkbox"/>
	Katu .....	<input type="checkbox"/>
	Maantie .....	<input type="checkbox"/>
	Moottoritie tai sen ramppi...	<input type="checkbox"/>
	Yksityistie .....	<input type="checkbox"/>
<b>Oliko kuljettamassasi autossa matkustajia:</b>	Ei <input type="checkbox"/> Yksi <input type="checkbox"/> Kaksi <input type="checkbox"/> Kolme tai useampia <input type="checkbox"/>	
<b>Käsitys omasta syyllisyydestäsi:</b>	Syyllinen <input type="checkbox"/> Osasyyllinen <input type="checkbox"/> Syytön <input type="checkbox"/>	

Arvioi seuraavien tekijöiden merkitystä omassa toiminnassasi, liikenneympäristössä tai ajoneuvossasi liikennevahingon tai vaaratilanteen synnylle.

	Ei vaikuttanut lainkaan					Vaikutti erittäin paljon				
Ajoneuvon käsittelytaidon puute.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Väärinymmärrys liikennetilanteesta .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Havaintovirhe .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liian suuri nopeus .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liian pieni turvaväli .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tunnetila (esim. jännitys, ilo, kiukku) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Väsymys .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Päihteet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keskittyminen johonkin muuhun kuin liikenteeseen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Matkustajat .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Olosuhteet, esim. pimeys, liukkaus .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ajoneuvon vika tai puute .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jokin muu, mikä _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kuvasitko yllä itsellesi sattuneen liikennevahingon vai vaaratilanteen?

Liikennevahingon   
Vaaratilanteen

**Kiitos vastauksestasi!**

Taulukko 1. Mitä opetuksessa painotettiin. I-vaiheessa olleiden autokoulun oppilaiden vastausten jakautumat.

	<b>Ei lainkaan tärkeänä</b>		.....		.....		.....		<b>Erittäin tärkeänä</b>	
	<b>f</b>	<b>%</b>	f	%	f	%	f	%	f	%
Ajoneuvon käsittelytaitoja normaaliliikenteessä	5	0,6	6	0,7	93	10,9	279	32,8	468	55,0
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaaratilanteista selviämiseksi	4	0,5	14	1,6	119	14,1	284	33,6	425	50,2
Taloudellista ajamista	10	1,2	52	6,1	204	24,0	334	39,2	251	29,5
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	27	3,2	123	14,5	271	32,0	274	32,6	152	17,9
Liikennesäänt. noudattamista	1	0,1	6	0,7	63	7,4	191	22,4	592	69,4
Tunteiden vaikutusta liikennekäyttäytymiseen	24	2,8	79	9,3	251	29,5	300	35,3	196	23,1
Matkustajien vaik. ajotyyliin	33	3,9	89	10,5	224	26,3	307	36,1	197	23,2
Vastuullisuutta omasta ja muiden turvallisuudesta	2	0,2	18	2,1	117	13,8	255	30,1	455	53,7
Sujuvaa etenemistä	5	0,6	17	2,0	132	15,6	371	43,7	324	38,2
Ympäristön huomioonottoa matkapäästösten teossa	30	3,5	83	9,8	259	30,6	282	33,3	193	22,8
Itselle tyypillisten riskitekijöiden tunnistamista	19	2,2	53	6,2	174	20,4	310	36,4	295	34,6



Taulukko 2. I-vaiheessa olleiden autokoulun oppilaiden arviot väittämiin, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana....

	<b>Ei lain- kaantär- keää</b>	.....	.....	.....	<b>Erittäin tärkeää</b>	<b>Yhteensä</b>	<b>Keskiarvo</b>
olet taitava ajoneuvon käsittelijä	6	10	78	252	535	881	4,48
ajat taloudellisesti	13	57	222	348	242	882	3,85
hillitset tunteesi liikenteessä	5	23	144	324	383	879	4,2
etenet sujuvasti liikenteessä	5	11	66	302	496	880	4,45
kykenet ajamaan tarvittaessa huippu- nopeuksilla	107	177	234	211	151	880	3,14
noudatat liikennesääntöjä	2	5	58	196	621	882	4,62
viestität selkeästi muille aikomuksistasi	2	5	55	239	580	881	4,58
nautit ajamisesta	3	19	100	256	501	879	4,4
varot kevyttä liikennettä	3	7	65	202	604	881	4,59
pärjätät kelissä kuin kelissä	4	13	60	217	587	881	4,56
tunnet vastuun omasta ja muiden tur- vallisuudesta	4	6	52	180	634	876	4,64
herätät muiden ihailua	255	240	217	91	78	881	2,43
pyrit välttämään vaaratilanteita	3	7	39	161	669	879	4,69
toimit taitavasti vaaratilanteissa	4	14	75	222	563	878	4,51
valitset mahdollisuuksien mukaan ym- päristöä säästävän kulkumuodon	37	99	243	250	248	877	3,65
<b>Yhteensä</b>	<b>453</b>	<b>693</b>	<b>1708</b>	<b>3451</b>	<b>6892</b>	<b>13197</b>	<b>4,18</b>

Taulukko 3. Liikenneopettajien arviot eri teoriaopetusmenetelmien käytöstä.

	<b>En lainkaan</b>	.....	.....	.....	<b>Erittäin paljon</b>	<b>Yhteensä</b>	<b>Keskiarvo</b>
Luennointia	1	18	45	81	26	171	3,66
Opetusvideoita	2	40	65	55	9	171	3,17
Keskustelua opetettavasta asiasta	1	11	58	76	24	170	3,65
Ryhmätöitä	32	68	53	14	3	170	2,34
Tehtävien tekoa tunneilla	28	74	47	18	3	170	2,38
Kotitehtäviä tms.itseopiskelua omalla ajalla	26	62	51	28	4	171	2,54
Kotitehtävien tarkistamista tunneilla	62	68	27	11	2	170	1,96
Rooliharjoituksia	106	43	11	6	4	170	1,58
Harjoittelua mielikuvien avulla	32	56	45	30	7	170	2,55
Oppilaan itsearviointia	14	38	55	50	12	169	3,05
Kerron kokemuks. ja esim. liikenteestä	0	4	9	72	86	171	4,4
Oppilaat kertovat kokemuks. ja esim.	1	25	58	63	22	169	3,47
Yhteensä	305	507	524	504	202	2042	2,9

Taulukko 4 . Liikenneopettajien arviot: ”Kuinka tärkeää sinulle on, että oppilaasi...”

	<b>Ei lainkaan tärkeää</b>	.....	.....	.....	<b>Erittäin tärkeää</b>	<b>Yhteensä</b>	<b>Keskiarvo</b>
ovat taitavia ajoneuvon käsittelijöitä	3	15	64	69	20	171	3,51
ajavat taloudellisesti	2	14	77	63	15	171	3,44
hillitsevät tunteensa liikenteessä	0	2	16	86	65	169	4,27
etenevät sujuvasti liikenteessä	3	10	53	82	21	169	3,64
kykenevät ajamaan tarvittaessa huippu- nopeuksilla	105	41	21	3	1	171	1,56
noudattavat liikennesääntöjä	0	0	8	49	112	169	4,62
viestittävät selkeästi muille aikomuksis- taan	0	1	4	59	107	171	4,59
varovat kevyttä liikennettä	0	0	3	45	123	171	4,7
pärjäävät kelissä kuin kelissä	5	25	51	59	29	169	3,49
tuntevat vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta	0	0	3	26	142	171	4,81
pyrkivät välttämään vaaratilanteita	0	1	4	35	131	171	4,73
toimivat taitavasti vaaratilanteissa	6	30	72	41	19	168	3,22
valitsevat mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	10	24	57	53	26	170	3,36
Yhteensä	134	163	433	670	811	2211	3,84

Taulukko 5. Opetuslupaoppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat siihen, että päätitte hankkia B-ajokortin opetusluvalla eikä auto-koulussa.

Paljonko seuraavat tekijät vaikuttivat	Ei lainkaan		n		n		n		Erittäin paljon	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ajokortin hinta	8	2,9	10	3,7	19	6,9	86	31,4	151	55,1
Käytännön hankaluus käydä autokoulua	73	26,7	48	17,6	54	19,8	57	20,9	41	15,0
Opett. aikaisempi kokemus opetuslupaopettamisesta	122	44,7	9	3,3	25	9,2	53	19,4	64	23,4
Aikaisemmat muut kokem. opetuslupaopetuksesta	123	45,1	7	2,6	23	8,4	54	19,8	66	24,2
Oma toivomukseni	5	1,8	12	4,4	38	13,9	106	38,8	112	41,0
Opettajan toivomus	9	3,3	18	6,6	69	25,5	107	39,5	68	25,1
Saa ajaa enemmän	7	2,6	7	2,6	31	11,4	67	24,5	161	59,0
Halu varmistaa hyvät ajoneuvon käsittelytaidot	8	2,9	21	7,7	55	20,2	91	33,3	98	35,9
Halu varmistaa hyvät turvallisuustaidot	10	3,7	27	9,9	71	26,0	80	29,3	85	31,1
Halu varmistaa hyvät taloudellisen ajon taidot	10	3,7	32	11,7	84	30,8	82	30,0	65	23,8
Halu viettää yhteistä aikaa	27	9,9	30	11,0	92	33,7	74	27,1	50	18,3
Sain aloittaa ajoharjoittelun aikaisemmin	93	34,2	43	15,8	51	18,8	46	16,9	39	14,3
Kaverini/tuttavani kokem. opetuslupaopetuksesta	69	25,5	38	14,0	59	21,8	74	27,3	31	11,4
Kaverini/tuttavani kokem. autokouluopetuksesta	95	34,9	51	18,8	64	23,5	43	15,8	19	7,0
Pelko liittyen autokouluopetukseen	181	66,5	45	16,5	29	10,7	12	4,4	5	1,8

Taulukko 6. Opetuslupaoppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon teoriaopetuksessa käytettiin seuraavia menetelmiä.

	Ei lainkaan		.....		.....		.....		Erittäin paljon	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Luin internetistä saatavaa tietoa	29	10,7	34	12,5	73	26,8	90	33,1	46	16,9
Harjoittelin internetissä teoriakoetta	5	1,8	8	2,9	30	11,0	90	33,0	140	51,3
Luin autokoulun oppikirjaa	27	9,9	22	8,1	55	20,2	97	35,5	72	26,4
Katselin opetusvideoita	76	27,8	74	27,1	60	22,0	40	14,7	23	8,4
Keskustelin opettajan kanssa opittavasta asiasta	2	0,7	8	3,0	59	21,8	105	38,7	97	35,8
Opettaja havainnollisti tilanteita piirtämällä	73	26,7	67	24,5	64	23,4	48	17,6	21	7,7
Harjoittelua mielikuvien avulla	46	16,8	77	28,2	72	26,4	57	20,9	21	7,7
Opettaja kertoi kokemuksia ja esimerkkejä liikenteestä	3	1,1	7	2,6	54	19,8	107	39,2	102	37,4
Kerroin itse kokemuksiani ja esimerkkejä liikenteestä	18	6,6	47	17,2	89	32,6	78	28,6	41	15,0

Taulukko 7. Opetuslupaoppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka paljon ajoopetuksessa käytettiin seuraavia menetelmiä.

	Ei lainkaan		.....		.....		.....		Erittäin paljon	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Ajoa opettajan antamien ohjeiden mukaan	1	0,4	4	1,5	24	8,8	80	29,3	164	60,1
Itsenäistä ajoa opettajan seurates- sa vieressä	5	1,9	19	7,0	45	17,0	93	34,3	108	39,9
Näyttöjen seuraamista radalla	70	25,8	72	26,6	74	27,3	41	15,1	14	5,2
Opettajan näyttämiä mallisuori- tuksia liikenteessä	49	18,0	89	32,7	74	27,2	46	16,9	14	5,2
Reitin suunnit. ennen ajoon lähtöä	29	10,7	55	20,2	94	34,6	76	27,9	18	6,6
Toisen oppilaan ajon seuraamista ja arviointia	186	68,1	43	15,8	26	9,5	13	4,8	5	1,8
Kommentoivaa ajamista	15	5,5	45	16,6	63	23,3	91	33,6	57	21,0
Liikennetapahtumien läpikäyntiä ajon jälkeen opettajan kanssa	8	2,9	28	10,3	69	25,3	110	40,3	58	21,3
Itsearviointia oman ajotaitoni vahvoista ja heikoista puolista	7	2,6	51	18,7	84	30,8	99	36,3	32	11,7
Keskust. opett. kanssa ajotaitoni vahvoista ja heikoista puolista	4	1,5	22	8,1	77	28,3	117	43,0	52	19,1
Harjoittelua mielikuvien avulla	52	19,1	86	31,6	81	29,8	43	15,8	10	3,7

Taulukko 8. Opetuslupaoppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, kuinka tärkeänä opetuk-  
sessa pidettiin seuraavia asioita.

	Ei lainkaan tärkeänä		.....		.....		.....		Erittäin tärkeänä	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Ajoneuvon käsittelytaitoja nor- maaliliikenteessä	0	-	1	0,4	10	3,7	75	27,5	187	68,5
Ajoneuvon käsittelytaitoja vaa- ratilanteista selviämiseksi	0	-	1	0,4	21	7,7	89	32,7	161	59,2
Taloudellista ajamista	2	0,7	30	11,0	79	28,9	107	39,2	55	20,2
Matkan suunnittelua ennen matkaan lähtöä	11	4,0	38	13,9	119	43,6	76	27,8	29	10,6
Liikennesääntöjen noudattamis- ta	0	-	1	0,4	4	1,5	59	21,6	209	76,6
Tunteiden vaikutusta liikenne- käyttäytymiseen	6	2,2	33	12,1	84	30,9	81	29,8	68	25,0
Matkustajien vaikutusta ajotyy- liin	10	3,7	33	12,1	87	31,9	88	32,2	55	20,2
Vastuullisuutta omasta ja mui- den turvallisuudesta	0	-	4	1,5	29	10,7	94	34,6	145	53,3
Sujuvaa etenemistä	1	0,4	4	1,5	35	12,8	129	47,3	104	38,1
Ympäristön huomioonottoa matkapäästösten teossa	13	4,8	45	16,5	85	31,3	79	29,0	50	18,4
Itselle tyypillisten riskitekijöi- den tunnistamista	2	0,7	16	5,9	63	23,1	101	37,0	91	33,3

Taulukko 9. Opetuslupaoppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen, miten hyvin kuljettajaopetus oli antanut heille valmiuksia erilaisissa kuljettajan tarvitsemisissä taidoissa.

	<b>Ei lain- kaan riittävästi</b>	.....	.....	.....	<b>Täysin riittävästi</b>	<b>Keskiar- vo</b>
Ajoneuvon käsittely	0 -	1 0,4	6 2,2	64 23,4	202 74,0	4,71
Ajaminen taajamassa	0 -	2 0,7	6 2,2	63 23,1	202 74,0	4,70
Ajaminen maantiellä	0 -	1 0,4	3 1,1	58 21,4	209 77,1	4,75
Ajaminen itsenäisesti	2 0,7	2 0,7	7 2,6	70 25,9	189 70,0	4,64
Ajaminen vaik. olosuhteissa	0 -	7 2,6	32 11,8	98 36,2	134 49,6	4,32
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	0 -	10 3,7	50 18,5	120 44,3	91 33,6	4,08
Itselle tyypillisten liikenne- riskien tunnistaminen	0 -	8 3,0	35 13,0	122 45,2	105 38,9	4,20
Itselle tyypillisten liikenne- riskien välttäminen	1 0,4	5 1,8	36 13,2	128 47,1	102 37,5	4,19
Sosiaaliset taidot	1 0,4	5 1,9	38 14,0	108 39,9	119 43,9	4,25
Ajamisen suunnittelun taidot	2 0,7	12 4,4	58 21,4	120 44,3	79 29,2	3,97

Taulukko 10. Opetuslupaoppilaiden vastausten jakautumat ja keskiarvot kysymykseen, kuinka tärkeää sinulle on, että kuljettajana...

	Ei lainkaan tärkeää		.....		.....		.....		Erittäin tärkeää		Keski-arvo
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
olet taitava ajon. käsittelijä	0	-	1	0,4	18	6,6	74	27,2	179	65,8	4,58
ajat taloudellisesti	3	1,1	15	5,5	63	23,3	115	42,4	75	27,7	3,90
hillitset tunteesi liikenteessä	0	-	5	1,8	47	17,3	100	36,8	120	44,1	4,23
etenet sujuvasti liikenteessä	0	-	0	-	16	5,9	100	36,8	156	57,4	4,51
kykenet ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	38	14,0	58	21,3	81	29,8	60	22,1	35	12,9	2,99
noudatat liikennesääntöjä	0	-	2	0,7	9	3,3	67	24,6	194	71,3	4,67
viestität selkeästi muille aikomuksistasi	1	0,4	0	-	11	4,1	85	31,4	174	64,2	4,59
nautit ajamisesta	2	0,7	3	1,1	42	15,4	84	30,9	141	51,8	4,32
varot kevyttä liikennettä	0	-	0	-	10	3,7	59	21,7	203	74,6	4,71
pärjääät kelissä kuin kelissä	0	-	1	0,4	16	5,9	81	30,0	172	63,7	4,57
tunnet vastuun omasta ja muiden turvallisuudesta	0	-	1	0,4	9	3,3	55	20,2	207	76,1	4,72
herätät muiden ihailua	95	34,9	92	33,8	58	21,3	16	5,9	11	4,0	2,10
pyrit välttäm. vaaratilanteita	0	-	0	-	11	4,1	52	19,2	208	76,8	4,73
toimit taitav. vaaratilanteissa	0	-	0	-	21	7,8	81	30,1	167	62,1	4,54
valitset mahdoll. muk. ympär. säästävän kulkumuodon	14	5,2	42	15,6	82	30,4	74	27,4	58	21,5	3,44



Taulukko 11. Kuinka tärkeää sinulle on, että oppilaasi... Opetuslupaopettajien vastausten jakautumat ja keskiarvot.

	Ei lainkaan tärkeää		.....		.....		.....		Erittäin tärkeää		Keskiarvo
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
on taitava ajoneuvon käsitteliä	0	-	5	1,0	35	7,1	198	40,3	253	51,5	4,42
ajaa taloudellisesti	4	0,8	27	5,5	127	25,9	230	46,9	102	20,8	3,81
hillitsee tunteensa liikenteessä	0	-	2	0,4	15	3,1	144	29,4	329	67,1	4,63
etenee sujuvasti liikenteessä	0	-	1	0,2	27	5,5	232	47,2	232	47,2	4,41
kykenee ajamaan tarvittaessa huippunopeuksilla	195	39,7	132	26,9	96	19,6	46	9,4	22	4,5	2,12
noudattaa liikennesääntöjä	0	-	0	-	0	-	50	10,2	442	89,8	4,90
viestittävää selkeästi muille aikomuksistaan	0	-	0	-	4	0,8	73	14,8	415	84,4	4,84
varoo kevyttä liikennettä	0	-	0	-	2	0,4	44	8,9	446	90,7	4,90
pärjää kelissä kuin kelissä	1	0,2	3	0,6	44	8,9	173	35,2	271	55,1	4,44
tuntee vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta	0	-	0	-	1	0,2	37	7,5	453	92,3	4,92
pyrkii välttämään vaaratilanteita	0	-	0	-	3	0,6	59	12,0	429	87,4	4,87
toimii taitavasti vaaratilanteissa	0	-	4	0,8	24	4,9	144	29,4	318	64,9	4,58
valitsee mahdollisuuksien mukaan ympäristöä säästävän kulkumuodon	17	3,5	56	11,4	164	33,5	180	36,7	73	14,9	3,48

Taulukko 12. Naisten ja miesten kaikki liikennevahingot ajosuoriteluokittain.

Liikennevahinkoja kussakin ajosuoriteluokassa	Naiset		Miehet		Tilastollinen ero
	Nainen (n=70)	%	Mies (n=44)	%	
<b>Alle 500 km</b>					<b>ns.</b>
0	58	82,9	38	86,4	
1	9	12,9	4	9,1	
2 tai useampia	3	4,3	2	4,5	
<b>500 – 2000 km</b>	<b>Nainen (n=214)</b>		<b>Mies (n=129)</b>		<b>oir.</b>
0	150	70,1	99	76,7	
1	47	22,0	27	20,9	
2 tai useampia	17	7,9	3	2,3	
<b>2001 - 5000 km</b>	<b>Nainen (n=207)</b>		<b>Mies (n=177)</b>		<b>p&lt;.01</b>
0	131	63,3	141	79,7	
1	60	29,0	26	14,7	
2 tai useampia	16	7,7	10	5,6	
<b>5001 – 10 000 km</b>	<b>Nainen (n=209)</b>		<b>Mies (n=184)</b>		<b>ns.</b>
0	132	63,2	121	65,7	
1	51	24,4	50	27,2	
2 tai useampia	26	12,4	13	7,1	
<b>10 001 – 20 000 km</b>	<b>Nainen (n=108)</b>		<b>Mies (n=233)</b>		<b>ns.</b>
0	59	54,6	134	57,5	
1	35	32,4	71	30,5	
2 tai useampia	14	13,0	28	12,0	
<b>Yli 20 000 km</b>	<b>Nainen (n=94)</b>		<b>Mies (n=309)</b>		<b>p&lt;.05</b>
0	49	52,1	152	49,2	
1	16	17,0	91	29,5	
2 tai useampia	29	30,9	66	21,4	

Taulukko 13. Naisten ja miesten pienet liikennevahingot, joista ei ollut haettu korvauksia.

Pienien liikennevahinkojen lukumäärä ja prosentuaalinen jakautuma kussakin ajosuoriteluokassa naisten ja miesten ryhmissä sekä ryhmien välisen eron tilastollisen ero testaus					Tilastollinen ero
<b>Alle 500 km</b>	<b>Nainen (n=70)</b>	<b>%</b>	<b>Mies (n=44)</b>	<b>%</b>	<b>ns.</b>
0	63	90,0	40	90,9	
1	5	7,1	3	6,8	
2 tai useampia	2	2,9	1	2,3	
<b>500 – 2000 km</b>	<b>Nainen (n=214)</b>		<b>Mies (n=129)</b>		<b>oir.</b>
0	165	77,1	110	85,3	
1	40	18,7	18	13,9	
2 tai useampia	9	2,1	1	0,8	
<b>2001 - 5000 km</b>	<b>Nainen (n=207)</b>		<b>Mies (n=177)</b>		<b>p&lt;.05</b>
0	160	77,3	156	88,1	
1	39	18,8	18	10,2	
2 tai useampia	8	3,9	3	1,7	
<b>5001 – 10 000 km</b>	<b>Nainen (n=209)</b>		<b>Mies (n=184)</b>		<b>p&lt;.05</b>
0	157	75,1	135	73,4	
1	35	16,8	44	23,9	
2 tai useampia	17	8,1	5	2,7	
<b>10 001 – 20 000 km</b>	<b>Nainen (n=108)</b>		<b>Mies (n=234)</b>		<b>ns.</b>
0	72	66,7	179	76,5	
1	30	27,8	43	18,4	
2 tai useampia	6	5,6	12	5,1	
<b>Yli 20 000 km</b>	<b>Nainen (n=94)</b>		<b>Mies (n=309)</b>		<b>ns.</b>
0	61	64,9	208	67,3	
1	23	24,5	70	22,7	
2 tai useampia	10	10,6	31	10,0	

Taulukko 14. Naisten ja miesten vakuutusyhtiölle ilmoitetut omaisuusvahingot

Omaisuusvahinkojen lukumäärä ja prosentuaalinen jakautuma kussakin ajokokemusluokassa naisten ja miesten ryhmissä sekä ryhmien välisen eron tilastollisen ero testaus					Tilastollinen ero
<b>Alle 500 km</b>	<b>Nainen (n=70)</b>	<b>%</b>	<b>Mies (n=44)</b>	<b>%</b>	<b>ns.</b>
0	64	91,4	41	93,2	
1	6	8,6	2	4,6	
2 tai useampia	0	-	1	2,3	
<b>500 – 2000 km</b>	<b>Nainen (n=214)</b>		<b>Mies (n=129)</b>		<b>ns.</b>
0	194	90,7	118	91,5	
1	16	7,5	10	7,8	
2 tai useampia	4	1,9	1	0,8	
<b>2001 - 5000 km</b>	<b>Nainen (n=207)</b>		<b>Mies (n=177)</b>		<b>ns.</b>
0	174	84,1	159	89,8	
1	29	14,0	16	9,0	
2 tai useampia	4	1,9	2	1,1	
<b>5001 – 10 000 km</b>	<b>Nainen (n=210)</b>		<b>Mies (n=184)</b>		<b>ns.</b>
0	176	83,8	164	89,1	
1	31	14,8	17	9,2	
2 tai useampia	3	1,4	3	1,6	
<b>10 001 – 20 000 km</b>	<b>Nainen (n=108)</b>		<b>Mies (n=233)</b>		<b>ns.</b>
0	88	81,5	178	76,4	
1	17	15,7	48	20,6	
2 tai useampia	3	2,8	7	3,0	
<b>Yli 20 000 km</b>	<b>Nainen (n=95)</b>		<b>Mies (n=309)</b>		<b>ns.</b>
0	59	62,1	212	68,6	
1	28	29,5	72	23,3	
2 tai useampia	8	8,4	25	8,1	