



Haaga-Helia
ammattikorkeakoulu Oy

Vuoden 2018 ajokorttilakiuudistus

Vaikutukset ja onnistuminen

Samed Paci

Opinnäytetyö

Taloushallinto

5/2019



Tekijä(t) Samed Paci	
Koulutusohjelma Liiketalous, monimuotototeutus	
Opinnäytetyön nimi Vuoden 2018 ajokorttilakiuudistus (vaikutukset ja onnistuminen)	Sivu- ja liitesivumäärä 55 + 6
<p>Tutkimuksessa kuvattiin liikenneopettajien näkemystä ajokorttilakiuudistuksesta, sekä sen vaikutuksia kuljettajaopetukseen. Pää tarkoituksena oli ymmärtää liikenneopettajien näkemystä siitä, että oliko lakiuudistuksen tavoitteet saavutettu. Työtä rajattiin tutkimalla erityisesti B-ajokorttiluokkaan kohdistuvia uudistuksia.</p> <p>Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista menetelmää, joka toteutettiin puolistrukturoidulla haastattelulla. Haastattelut sisälsivät kysymyksiä kolmesta eri aihealueesta, joita olivat teoriaopiskelu, ajo-opetus sekä yleisesti ajokorttilakiuudistus. Tutkimukseen osallistui neljä haasteltavaa. Tutkimusta arvioitiin laadullisen tutkimuskeinon perusteella, jolloin arvioitiin ajokorttilakiuudistusta, sen vaikutusta ja päätösten syitä.</p> <p>1.7.2018 astui voimaan uusi ajokorttilaki, joka kumosi vanhan vuonna 2013 voimaan tulleen lain. Tämä ajokorttilakiuudistus oli alan historian suurin muutos. Lakiuudistusta lähdettiin viemään eteenpäin vuonna 2016 liikenne- ja viestintäministeriön johdolla, kun sen hetkiseen lakiin ei oltu tyytyväisiä. Uudistuksella pyrittiin selkeyttämään ajokortin hankintaprosessia ja antaa erilaisia vaihtoehtoja. Hinta koettiin myös liian korkeaksi, joten sitä pyrittiin laskemaan uudistuksessa. Uudistuksella pyrittiin tekemään kuljettajaopetuksen suorittamisesta yksilöllisempää.</p> <p>Tutkimuksessa lakiuudistus koettiin yleisellä tasolla epäonnistuneeksi, sillä liikenneturvallisuutta ei otettu huomioon tarpeeksi. Uudistus johti kuljettajakoulutuksen muuttumiseen tutkintopainotteisemmaksi. Kuljettajakoulutuksen yksivaiheisuudesta ei myöskään pidetty.</p> <p>Uudistusta pidettiin siltä osin onnistuneena, että ajokortin hakijalle annettiin enemmän vapautta valita itselleen sopivaa opetusta. Ikävaatimuksen keventäminen oli tutkimuksen mukaan myös positiivinen asia, sillä se loi liikkumisen vapauden nuorille.</p>	
Asiasanat Lait, ajo-opetus, liikenneturvallisuus, liikenneopettajat, kvalitatiivinen tutkimus	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Opinnäytetyöprosessi.....	3
2.1	Aiheen valinta ja rajaaminen	3
2.2	Aikaisemmat tutkimukset	3
3	CAP-Group Oy.....	5
3.1	Toimiala	5
3.2	Taloustiedot	5
4	Ajokorttilaki Suomessa ja EU- direktiivi	7
4.1	Suomen ajokorttihistoria.....	7
4.2	EU- Direktiivi	8
5	Vuoden 2013 ajokorttilaki	10
5.1	Autokouluopetus, sen sisältö ja vaiheet	10
5.1.1	Perusvaihe	11
5.1.2	Kuljettajatutkinto.....	11
5.1.3	Harjoitteluvaihe	12
5.1.4	Syventävä vaihe.....	12
5.2	Henkilöajokortin suorittaminen opetusluvalla.....	13
5.3	Terveydelliset vaatimukset.....	14
5.4	Kokeiluluvat	14
5.4.1	Cap-Group Oy:n kokeilulupa	14
5.4.2	Suomen autokoululiiton kokeilulupa	15
6	Lakiuudistuksen syyt ja tavoitteet	16
7	Vuoden 2018 ajokorttilaki	18
7.1	Autokouluopetus ja yksivaiheinen ajokortti	18
7.1.1	Turvallisuuskoulutus, itseopiskelu ja ajo-opetus	19
7.1.2	Riskientunnistamiskoulutus	19
7.2	Ikävaatimus uudessa ajokorttilaissa	20
7.3	Terveysvaatimusten seuranta nykyisessä ajokorttilaissa.....	20
7.4	Opetuslupaopetus nykyisessä ajokorttilaissa	21
7.5	Kuljettajatutkinto nykyisessä ajokorttilaissa	22
8	Vuoden 2018 lakiuudistuksen muut vaikutukset	23
8.1	Muut ajokorttiluokat	23
8.2	Ulkomaalaiset ajokortit	23
8.3	Taloudelliset vaikutukset.....	24
8.3.1	Kansalaisille	24
8.3.2	Yrityksille.....	24
8.4	Vaikutukset viranomaisten toimintaan	25

8.5	Ympäristövaikutukset	26
8.6	Yhteiskunnalliset vaikutukset	26
9	Tilastot	28
9.1	Tutkintojen läpimeno	28
9.2	Tieliikenneonnettomuudet	29
10	Tutkimussuunnitelma	32
10.1	Tutkimusmenetelmän valinta.....	32
10.1.1	Laadullinen tutkimusmenetelmä	32
11	Liikenneopettajien haastattelututkimus.....	34
11.1	Haastattelu 1.....	34
11.2	Haastattelu 2.....	36
11.3	Haastattelu 3.....	39
11.4	Haastattelu 4.....	42
12	Tutkimuksen tulokset.....	46
13	Pohdinta.....	50
13.1	Opinnäytetyöprosessin itsearviointi	51
	Lähteet	52
	Liitteet.....	56
	Liite 1. Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelman teoriaopetuksen sisältö.....	56
	Liite 2. Haastattelukysymykset	59
	Liite 3. Sopimusvaltiot	61
	Liite 4. EU- ja ETA-valtiot	61

1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä perehdytään uuteen ajokorttilakiin, joka astui voimaan 1.7.2018. Kyseistä alaa koskeva ajokorttilakiuudistus oli tähän mennessä historian suurin. Edeltävä ajokorttilaki astui voimaan vuonna 2013. Hallituksen mielestä tätä lakia ei pidetty tarpeeksi pätevänä, sillä se oli todella säänneltyä ja esti uusien opetus- ja oppimiskeinojen kehittämistä. Vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksessa päätarkoituksina oli keventää sääntelyä ja poistaa turha byrokratia ajokortin hankkimisessa. Samalla tarkoituksena oli alentaa ajokortin hintaa ja mahdollistaa sen hankkiminen yhä useammalle. Yksi merkittävimmistä uudistuksista ajokorttilakiin oli B-ajokortin yksivaiheisuus. Tämä tarkoittaa, että ajokorttia haakeva saa pitkäaikaisen kortin heti kuljettajatutkinnon suorittamisen jälkeen.

Opinnäytetyön tarkoitus oli luoda kattava tietopankki siitä, miten uusi ajokorttilaki on vaikuttanut kuljettajakoulutuksen suorittamiseen. Työssä esitetään laajasti vanhan ja uuden ajokorttilain sisällöt sekä avataan hallituksen esityksessä mainittuja muita vaikutuksia. Muut vaikutukset -osiossa avataan lyhyesti muun muassa uudistuksen vaikutuksia ulkomaalaisiin sekä muihin ajokortteihin. Vaikutuksia käydään läpi myös taloudellisten, viranomaisten ja yhteiskunnallisten asioiden kannalta. Työn luvussa 9 esitän tilastoja tutkintojen läpimenoista sekä liikenneonnettomuuksien määristä vuosina 2017-2019. Tilastojen tarkoituksena on luoda pohjustus opinnäytetyön tutkimukselle.

Tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä, joka toteutettiin puolistrukturoidulla haastattelulla. Haastateltavia oli neljä, joista kolme on Cap-Groupin palveluksessa ja neljäs Antin autokoulussa. Haastateltavista yksi on esimiehen asemassa ja muut liikenneopettajia. Tutkimuksen tarkoituksena oli ymmärtää, mikä on ammattilaisten näkemys uudesta ajokorttilaista ja kuinka se on heidän mielestä onnistunut. Haastattelussa käytiin läpi muun muassa liikenneturvallisuutta ja uudistuksen vaikutuksia siihen. Haastatteluissa pohdittiin myös uusia opetus- ja oppimismenetelmiä, kuten etäteoriat, itseopiskelu ja simulaattoriopetus. Haastattelun rakenteesta kerrotaan tarkemmin luvussa 10 ja haastattelukysymykset löytyvät liitteestä 2. Toimeksiantaja toimi Cap-Group Oy, josta kerrotaan enemmän luvussa 3.

Opinnäytetyössä on käytetty lähinnä verkkolähteitä, sillä aiheesta ei löytynyt kirjallisia lähteitä lähes lainkaan. Tietoa on hankittu mahdollisimman laajasti eri tahoista, mutta ensisijaisesti lähteinä olivat ajokorttilaki, liikenne- ja turvallisuusviraston -, liikenne- ja viestintäministeriön ja eduskunnan verkkosivut sekä hallituksen esitys ajokorttilaista.

Työ aloitetaan opinnäytetyöprosessin avaamisella, jotta lukijalle tulisi mahdollisimman hyvä kuva siitä, mitä opinnäytetyössä käsitellään ja kuinka se toteutetaan. Prosessin jälkeen siirrytään yleiseen osioon, jossa kerrotaan lyhyesti ajokorttilakihistoriasta Suomessa sekä EU-direktiivistä. Seuraavaksi siirrytään opinnäytetyön ydinosaan, jossa käsitellään kattavasti vanha ja uusi ajokorttilaki. Tässä käydään läpi uudistuksen syyt sekä sille asetetut tavoitteet. Lopuksi kerrotaan tutkimussuunnitelmasta, jossa avataan hieman tutkimusmenetelmää. Tämän jälkeen päästään itse tutkimukseen, jonka avulla pyritään ymmärtämään, kuinka uudistus on liikenneopettajien mielestä onnistunut. Lopuksi pohditaan sekä vertaillaan haastatteluissa saatuja vastauksia sekä opinnäytetyön yleistä onnistumista.

2 Opinnäytetyöprosessi

2.1 Aiheen valinta ja rajaaminen

Valitsin aiheen, sillä olen tehnyt töitä autokoulualalla jo lähes neljä vuotta. Aihe on siis minulle tuttu, sillä näiden neljän vuoden aikana olen päässyt työskentelemään sekä vanhan että uuden ajokorttilain ohella. Olen toiminut Cap-Group yhtiössä jo kolme vuotta sekä ennen tätä olin vuoden Liikenneakatemiassa, joka siirtyi Capille yritysoston kautta. Toimin sihteerinä ja työhöni kuuluu paljon kanssakäymistä oppilaiden kanssa. Autan oppilaita muun muassa oikean kurssivaihtoehdon valitsemisessa, opintojen suunnittelussa ja suorittamisessa sekä yleisesti mahdollisimman hyvän opetusprosessin luomisessa. Asioiden läpivienti ja toteuttaminen tehdään yhteistyössä liikenneopettajien kanssa, joten olen hyvin paljon tekemisissä myös heidän kanssaan.

Aiheen valitseminen oli minulle myös helppoa senkin suhteen, että olen itse hyvin kiinnostunut asiasta. Tämä uudistus oli ajokorttilakihistorian suurin muutos, joten halusin tutkia asian itse perin pohjin. Uudistuksessa opetussuunnitelmat, opetusmenetelmät, opetuksen määrä ja muoto on joko poistunut, muuttunut tai vähentynyt. Näin suuri muutos on varmasti vaikuttanut esimerkiksi liikenneturvallisuuteen jollain tapaa. Tämän vuoksi halusin opinnäytetyössäni tutkia asiaa laajemmin ja selvittää uudistuksen vaikutuksia.

Lisäksi minulla on yksi omakohtainen kokemus B-ajokortin suorittamisesta, joka vaikutti tämän aiheen valintaan. Itse nimittäin suoritin B-ajokortin kuljettajakoulutuksen vanhan ajokorttilain mukaan ja koulutuksen viimeisen jatkovaiheen uuden lain mukaisella kursilla. Olen siis itse ollut tässä muutoksessa osallisena omalla kokemuksellani, joka on herättänyt paljon ajatuksia ajokortin hankintaan liittyen. Tässä opinnäytetyössä pääsen kuitenkin niitä tutkimaan ja purkamaan.

Opinnäytetyössäni päätin rajata aiheen vain B-opetukseen, sillä B-ajokorttikoulutus on Suomessa yleisin suoritettu kuljettajakoulutus. Lisäksi tämä ajokorttiluokka oli se, missä muutoksia tapahtui eniten.

2.2 Aikaisemmat tutkimukset

Ajokorttilakiuudistukseen liittyviä opinnäytetöitä löysin kaksi; Ajokorttilain uudistus 2018 Jonas Jousimo ja Oula Nikkanen, 2018 sekä Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013 Terhi Kallinen, 2014.

Jousimo ja Nikkanen esittävät juuri kyseisen lakiuudistuksen, mutta uudistus oli tällöin vielä vasta ehdotus. Lisäksi he keskittyvät opinnäytetyössään enemmän poliisin näkökulmaan ja kuinka uudistus vaikuttaa mahdollisesti poliisin työhön. Samalle he tuovat esille erilaisten tahojen lausuntoja hallituksen esityksestä.

Kallinen taas keskittyy opinnäytetyössään edelliseen ajokorttiuudistukseen, joka tapahtui vuonna 2013. Hän vertailee opinnäytetyössään vuoden 2013 lakia ja tämän jälkeen tulleita uudistuksia. Tutkimuksessaan hän tekee kyselyn eri autokouluille, jossa hän hakee autokoulujen näkemystä uudistuksesta.

Traficommin sivuilta löysin kaksi tutkimusta, jotka olivat samaan aiheeseen liittyviä. Nämä tutkimukset koskivat kuitenkin vanhaa ajokorttiuudistusta, joka astui voimaan vuonna 2013. Ensimmäisessä tutkimuksessa keskityttiin uudistuksen toteutumiseen sekä sen vaikutukseen. Toisessa tutkittiin uudistuksen mittareita ja perustason kartoitusta. Molemmissa tutkimuksissa kirjoittajana oli Sirkku Laapotti.

3 CAP-Group Oy

CAP-Group Oy tuottaa kuljettajakoulutusta, eli ajokortti- ja ammattipätevyyskoulutusta kuluttajille, yrityksille ja viranomaisille. Cap-Group Oy sai alkunsa 2005 Hämeenlinnassa avaamalla organisaation ensimmäisen autokoulun. Cap-Group Oy päätti vuonna 2009 laajentaa organisaatiota ja ryhtyä ketjuyritykseksi. Tänä päivänä Cap-Group Oy on Pohjoismaiden suurin autokouluketju. (Cap.fi/yrhtiö)

3.1 Toimiala

Cap-Group Oy tuottaa kuljettajakoulutusta, eli ajokortti- ja ammattipätevyyskoulutusta. Organisaatiolla on kaksi liiketoimintasektoria, jotka ovat B2B- ja kuluttajasektori. B2B sektorissa yleensä keskitytään ammattipätevyyskoulutuksiin ja yksi merkittävä asiakas tällä sektorilla on puolustusvoimat. (Cap-Group Oy 2018)

Kuluttajasektorilla tarjotaan ajokorttikoulutusta mopokortista yhdistelmäkortteihin. Cap-Group Oy on kuluttajasektorilla kasvanut Pohjoismaiden suurimmaksi kuljettajakouluttajaksi, jolla on lähes 90 toimipistettä ympäri Suomea. Cap-Group Oy:llä on tavoitteena kasvaa yhä enemmän tällä sektorilla ja yksi merkittävä keino kasvulle on franchising-konsepti. (Cap-Group Oy 2018)

Cap-Group Oy:llä on tavoitteena kasvaa myös ammattipätevyyspuolella Suomen johtavaksi yritykseksi. Tammikuussa 2019 Cap osti noin 80% Suomen ammattiliikenneakatemiasta, joka tuottaa ammattiliikennepuolella koulutuspalveluita valtakunnallisesti. Suomen ammattiliikenneakatemia on vuonna 2010 perustettu ammattiliikennekoulutuksen puolella toimiva yritys. Se tarjoaa muun muassa raskaanliikenteen ammattipätevyyskoulutuksia ja turvallisuuskoulutuksia sekä yritys- että viranomaispuolella. Suomen ammattiliikenneakatemia jatkaa toimintaa CAP-Group Oy:n tytäryhtiönä. (Cap-Group Oy 09.01.2019)

Elokuussa 2018 Cap-Group Oy:n osakkaat myivät, 38 prosenttia osakkeistaan LähiTapiolalle, taloushallinnon palveluyrityksen Accountorin perustajalle Asko Schreyille ja työeläkeyhtiö Elolle. Näiden uusien sijoittajien voimin Cap-Group Oy pyrkii laajentumaan myös ulkomailla. (Cap-Group Oy 08.03.2017)

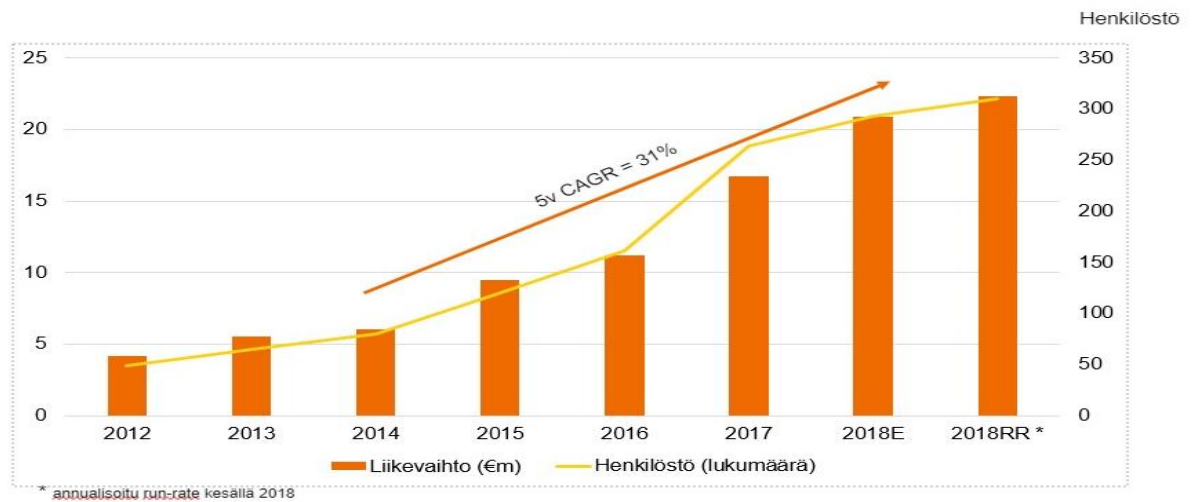
3.2 Taloustiedot

Cap-Group Oy:n liikevaihto vuonna 2017 oli 16.8 Milj. € ja liiketoiminnan tulos hieman päälle 2 milj. €. Henkilöstömäärä oli 209, jossa on huikeaa kasvua verrattuna vuoden

2015 henkilöstömäärään, joka oli 35 henkilöä. Omavaraisuusaste vuonna 2017 oli 41%.
(Asiakastieto 2017)

Vuodesta 2018 ei ole vielä tarkkoja lukuja julkaistu, mutta liikevaihdoksi arvioitiin 23 milj. € ja henkilöstön määräksi laskettiin päälle 300. Cap-Group Oy palkkaa myös useita sopimuskouluttajia. Tarkempi liikevaihdon ja henkilöstön kehitys löytyy alla kaaviosta 1. (Cap-Group Oy 2018)

Kaavio 1 Organisaation kasvu vuodesta 2011 lähtien.



(Lähde: Cap-Group Oy 2018)

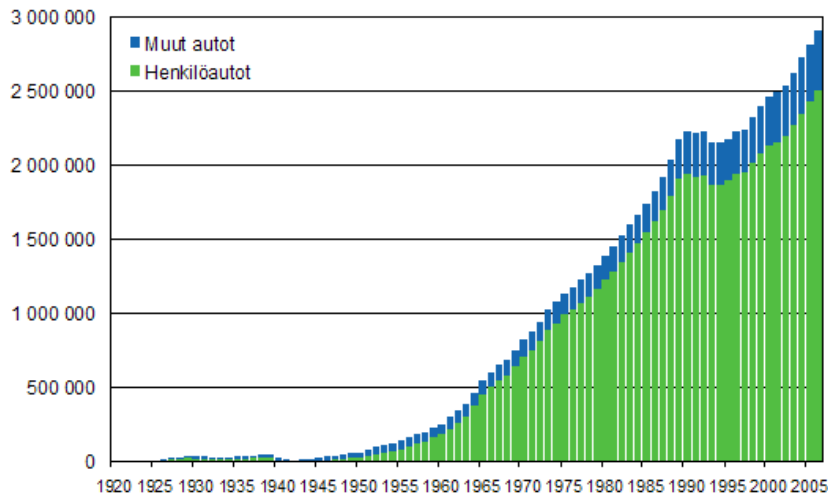
4 Ajokorttilaki Suomessa ja EU- direktiivi

Seuraavassa luvussa käsitellään lyhyesti Suomen ajokorttihistoriaa. Tässä käsitellään lyhyesti, kuinka autoilu ja ensimmäiset säädökset saivat alkunsa sekä keskeisimmät muutokset ajokorttilakihistoriassa. Luvun lopussa käydään läpi myös EU-direktiiviä, joka astui voimaan Suomen liittyttyä Euroopan unioniin vuonna 1995.

4.1 Suomen ajokorttihistoria

Suomeen hankittiin ensimmäiset ajoneuvot vuonna 1900, jolloin maan autoilun historia sai alkunsa. Autoilu maassa yleistyi nopeaa tahtia ja 1920-luvulla autoja oli jo päälle 1800 ja moottoripyöriä reilu 800. Vuonna 1976 ylitettiin miljoonan raja autoissa ja vuoteen 2006 mennessä autoja oli jo 2,5 miljoonaa. (Tilastokeskus 2007)

Kaavio 2 Rekisterissä olevien autojen lukumäärät vuosina 1922-2006.



(Lähde: Tilastokeskus 2017)

Suomen ajokorttilakia ja ajo-opetuksen sisältöä on muunneltu useammankin kerran. 22.07.1907 Suomessa säädettiin ensimmäistä kertaa ajokorttilaki. Tässä säädöksessä määrättiin, että jokaisen auton ohjaajaksi haluavan täytyi hankkia vaadittu ajokortti. Suomessa ensimmäinen myönnetty ajokortti oli helsinkiläisen liikemiehen, Yrjö Weilin vuonna 1907. Aluksi ajokortteja oli käytössä vain yhdenlaisia, jolla sai kaikkien autojen ajoon oikeudet. Tällöin ajolupaa anottiin katsastusmiehiltä. Luvan saattoi saada 18 vuotta täyttänyt henkilö, joka tunnettiin säännölliseksi, luotettavaksi ja raittiiksi. Henkilön piti olla myös täysin perehtynyt auton rakenteeseen, ohjaamiseen sekä hoitoon. (Tilastokeskus 2007)

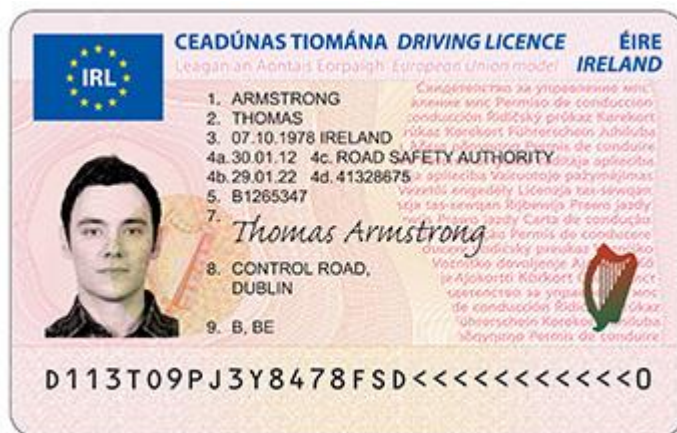
Seuraavat merkittävät säädökset ajokorttilakiin tulivat vuosina 1923, 1926 sekä 1989. Autokoulutusta säädettiin aluksi Suomessa kaupunkikohtaisesti. Tähän tuli ensimmäinen valtakunnallinen asetus automobiili liikenteessä vuonna 1923. Tällöin 18-vuotias, joka sai todistuksen katsastusmieheltä, pystyi itse viemään sen poliisilaitokselle ja sai näin yksityiskuljettajan ajokortin. 21-vuotiaana pystyi saamaan ammattikuljettajan ajokortin. Tällöin otettiin myös käyttöön pahvilappu ajokortiksi, jossa näkyi ajo-oikeuden haltijan nimi ja valokuva. Moottoripyörää varten ei vaadittu ajokorttia, mutta kuljettajan oli todistettava katsastusmiehelle, että hän on täysin perehtynyt ajoneuvon hoitoon ja ohjaukseen. (Eduskunta)

Vuonna 1926 astui voimaan valtakunnallisesti pakollinen kuljettajaopetus, joka poisti aikaisemman kaupunkikohtaisen kuljettajaopetuksen. (Eduskunta)

Suomessa otettiin käyttöön vuonna 1989 kaksivaiheinen ajokorttijärjestelmä. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että ensiksi ajokortti myönnettiin lyhytaikaiseksi, eli kaksi vuotiseksi. Jonka jälkeen varsinaisen ajokortin sai vasta kun oli suorittanut jatkokoulutuksen. Jatkokoulutusta oli mahdollista suorittaa kuusi kuukautta lyhytaikaisen ajokortin myöntämisen jälkeen. (Eduskunta)

4.2 EU- Direktiivi

Suomi liittyi Euroopan unioniin vuonna 1995, jonka jälkeen Suomen oli otettava käyttöön EU- direktiivissä määrätty yhteneväinen ajokortti muiden EU:n jäsenmaiden kanssa. EU- direktiivin mukaan kaikilla EU-mailla on samalainen ajokorttimalli, eli niiden on oltava luotokortin kokoisia ja muotoisia sekä valmistettu muovista. Uudessa ajokortissa on mikrosiru, johon tallennetaan korttiin painettu tieto. (European Commission)



Kuva 1. EU-direktiivissä määrätty ajokorttimalli (European Commission)

EU-direktiivissä säännellään myös ajokorttien voimassaoloaikaa, joka on 10-15 vuotta. Tällä pyritään helpottamaan viranomaisten säännöllistä ajokorttitietojen päivittämistä. Kortin voimassaolon rajoittaminen mahdollistaa myös turvaominaisuuksien lisäämistä. Tällä esimerkiksi kortittomat ja ajokiellossa olevat henkilöt voidaan yhä tehokkaammin estää erehdyttämästä oman maan tai muiden EU-maiden viranomaisia. (European Commission)

Direktiivissä määrätään myös kaikki korttiluokat, jotka on oltava kaikissa EU-maissa käytössä. Eri korttiluokkiin on myös määrätty erilaisia määräyksiä, kuten B-luokassa on määrätty ajoneuvon enimmäispainoksi 3500kg. Direktiivissä sovelletaan myös ajokortin antamisen alaikärajat kaikissa korttiluokissa, mutta siinä on myös maininta, että EU-maat voivat nostaa tai laskea alaikärajaa tiettyyn rajaan saakka. (EU-direktiivi 2006/126/EY)

Direktiivissä määrätään myös, että EU-maiden on varmistettava jokaisen uuden kuljettajan teoreettisen ja ajotaidon taso. Jokainen henkilö, joka haluaa kuljettaa moottoriajoneuvoa, on suoritettava teoreettinen koe sekä ajotaitoja koskeva koe. Ajokokeen vastaanottajalta vaaditaan myös vähimmäispätevyys tutkintojen arvioinnista sekä heidän on osallistuttava säännöllisesti jatkokoulutuksiin. (EU-direktiivi 2006/126/EY)

EU-ajokorttisääntöihin kuuluu myös muun muassa ajolupien myöntäminen portaittain. Portaittaisella ajoluvalla tarkoitetaan sitä, että kuljettaja voi siirtyä suurempaa ajoneuvoluokkaan vasta kun hänellä on kokemusta pienemmällä ajoneuvoluokalla. Tämän tarkoituksena on ollut suojella erityisesti onnettomuusalttiita tielläliikkuja. Portaittainen ajolupa systeemi tulee esille hyvin esimerkiksi moottoripyöräluokissa A1, A2 ja A. Tämän takia EU-direktiivissä määrättiin myös mopoille oma korttiluokka (AM) vuonna 2013. (EU-direktiivi 2006/126/EY)

EU-direktiivin päätarkoituksena on sääntöjä selkeyttämällä taataan suurempi liikkumisvapaus EU-maiden kuljettajille, sekä tällä vähennetään mahdollisuuksia petoksiin ja lisätään liikenneturvallisuutta. (EU-direktiivi 2006/126/EY)

5 Vuoden 2013 ajokorttilaki

Seuraavassa luvussa käsitellään edellistä ajokorttilakia, joka oli voimassa vuosina 2013-2018. Tässä käydään läpi muun muassa B-luokan koulutuksen vaiheita sekä muita ajokortin hankintaan kuuluvia säädöksiä. Lopuksi käydään läpi myös liikenteen turvallisuusviraston myöntämiä kokeilulupia, joiden tarkoituksena oli kehittää kuljettajakoulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi tunnetaan nykyään nimellä Liikenne ja viestintävirasto Traficom.

Ajokortin hankinnasta ja B-opetuksen sisällöstä säädettiin ajokorttilain (2011/386), valtioneuvoston asetusten, Traficomien päätösten sekä autokoululiiton luoman opetussuunnitelman mukaan. Traficom ja sopimuskumppani Ajovarma olivat johtava viranomaisen ajokortin hankinnassa. Poliisi ja terveystoimikunnat olivat yhteistyössä ja tukivat Traficomien toimintaa.

5.1 Autokouluopetus, sen sisältö ja vaiheet

Autokoulun toimintaa sekä liikenneopettajalupaa säädettiin ajokorttilaissa 2011/386 luvussa 8. Autokoululuvan oli mahdollista hakea henkilö, jolla oli riittävät taloudelliset ja muut edellytykset tämän toiminnan harjoittamiseen. Esimerkiksi hakija ei saanut olla konkurssissa. Opetusta autokoulussa sai antaa henkilö, jolla oli liikenneopettajalupa sekä ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksiä olivat: vähintään 23-vuotias, hakija on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon, hakijalla on B-luokan ajo-oikeus, hakija täyttää ryhmän 2 ajokorttiluvan terveystoimikunnat ja hakija ei ole ajokiellossa. Autokoulu- ja opettaja lupien osalta säädökset ovat säilyneet muuttumattomina uudessa ajokorttilaissa 387/2018.

Henkilö, joka halusi ryhmän 1 ajokortin oli luokasta riippumatta saatava koulutus, joka antoi hänelle perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen riskeistä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja eri tienkäyttäjien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä. Henkilön oli myös osattava vastuut ja velvollisuudet moottorikäyttöisestä ajoneuvon kuljettamisesta. (Ajokorttilaki 2011/386).

Päätarkoituksena kuljettajakoulutuksessa oli edistää henkilön ymmärrystä ja kehittää häntä vastuulliseksi kuljettajaksi. Koulutuksessa oli vahvistettava henkilön valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita. Koulutuksessa oli opetettava ajoneuvon käsitteilyä, oikeaa käyttötapaa ja kuljettamista. Koulutus oli kolmivaiheinen, joka sisälsi perus, harjoittelu ja syventävän vaiheen. Henkilöauton B-luokan ajokorttia suorittavan oli saatava

myös valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisesta, kuten pimeällä ja liukkaalla ajamisesta. (Ajokorttilaki 2011/386).

5.1.1 Perusvaihe

Vanhan ajokorttilain perusvaihe sisälsi suurimman osan kuljettajaopetuksesta. Perusvaiheen suorittamisen jälkeen kuljettaja sai lyhytaikaisen ajo-oikeuden, joka oli kaksi vuotta voimassa. Perusvaiheen pystyi aloittamaan aikaisintaan 17-vuotiaana, mutta kuljettajatutkintoon pääsi vasta 18 vuotta täytettyä. Vanhassa ajokorttimenettelyssä kuljettajan oli perusvaiheessa suoritettava vähintään 19h teoriaa ja 18 ajotuntia. Koulutuksessa yhden teorian pituus oli oltava 45 min, kun taas ajotunnin pituus oli vähintään 50 min. Opetusta oli kuitenkin mahdollisuus jaksottaa lyhyempiin tai pidempiin sessioihin. Jos kuitenkin kortin hankkijalla oli aikaisempi ajokortti, hänellä oli mahdollisuus vähentää pakollista opetusta. (Autokoululiitto 2016, 6)

Autokoululiitto loi opetussuunnitelman, jonka liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyi. Opetussuunnitelmassa teoriat oli nimetty B1, B2, B3 ja niin edelleen. Autokoululiiton luomien teoriatuntien aiheet ja sisältö löytyy tarkemmin liitteestä 1. Opetussuunnitelman mukaan teoriaopetus alkoi aina B1 oppitunnilla. Tämän oppitunnin jälkeen teoriaopetuksen järjestyksellä ei ollut merkitystä. Kuljettajaopetuksen teoriakokeeseen pääsi, kun oppilas oli suorittanut kaikki pakolliset teoriatunnit. Oppilaalla oli mahdollisuus suorittaa teoriakoe kuukausi ennen 18- vuotissyntymäpäivää. (Autokoululiitto 2016, 9)

Oppilas pystyi aloittamaan ajo-opetuksen heti B1-oppitunnin jälkeen. Ajotunnit olivat vielä ennen kokeilulupia aina autolla suoritettava, lukuun ottamatta pimeän ajoa. Kuljettajaopetukseen kuului kaksi tuntia vaikeilla keliolosuhteilla ajamista. Nämä ajotunnit suoritettiin vasta siinä vaiheessa, kun oppilas oli saavuttanut riittävän auton käsittelytason sekä liikennetilanteiden hallinnan taidon. Pimeän opetusta oli mahdollista halutessa suorittaa myös vasta perusvaiheen jälkeen. (Autokoululiitto 2016, 13)

5.1.2 Kuljettajatutkinto

Vanhan ajokorttimenettelyn mukaan kuljettajaopetusta suorittavan oli ajokorttitutkimukseen pääsemiseksi oltava 18- vuotias, sekä perusvaiheen koulutus suoritettuna. Ajokorttitutkimus koostui sekä teoria-, että ajokokeesta. (Autokorttikoulu 2016, 15)

Jotta kuljettajakoulutusta suorittava pääsi suorittamaan ajokokeen, täytyi hänen ensin suorittaa teoriakoe hyväksytysti. Teoriakoe sisälsi kymmenen (10) sanallista ja viisikymmentä (50) kuvallista kysymystä. Teoriakoe hyväksyttiin, jos kokeessa virheiden määrä ei

ylittänyt sanallisissa kolmea tai kuvallisissa kahdeksaa. Teoriakoe suoritettiin Ajovarman pisteellä ja kokeen pystyi tehdä niin monta kertaa, kunnes saavutti hyväksytyt kokeen. Hyväksytyt teoriakoe oli voimassa yhden vuoden. (Autokorttikoulu 2016, 69)

Ajokokeeseen pääsi, kun ajokorttia hakevalla henkilöllä oli tarvittava vähimmäisopetus saatuna, sekä teoriakoe hyväksyttynä. Kuljettajatutkinnon ajokoe testasi ajokorttia suorittavan henkilön osaamista toimia vastuullisena kuljettajana. Hänen tuli ottaa huomioon turvallisuus, sosiaalisuus ja ekologisuus. Tutkinnon vastaanottajan tuli huomioida ajokokeessa, että ajokorttia suorittava kykenee mm. tunnistamaan vaaratekijöitä, arvioimaan riskejä, sekä omaa toimintaansa. (Autokorttikoulu 2016, 119)

5.1.3 Harjoitteluvaihe

Harjoitteluvaihe alkoi heti hyväksytyt kuljettajatutkinnon jälkeen. Harjoitteluvaiheen pituus oli vähintään 3 tai enintään 24 kuukautta. Tässä vaiheessa tavoitteena oli itsenäisen harjoittelun avulla kehittää kuljettajatutkinnossa kehittämiskohteiksi nostetut seikat. Harjoitteluvaiheessa kuljettajan oli seurattava omaa kehittymistä päiväkirjan avulla. Opetussuunnitelman mukaan oppimispäiväkirjaan oli tarkoitus kirjata asioita kuten polttoaineen kulutus tai riskitilanteet. (Autokoululiitto 2016, 15-16)

Harjoitteluvaiheeseen kuului 1h palauttavaa ajoa, 1h ryhmäoppitunti sekä ryhmäajo, joka suoritettiin kahden, kolmen tai neljän oppilaan ryhmässä. Tämä osio suoritettiin autokoulussa ja siihen osallistuttiin yleensä kuukausi kuljettajatutkinnon jälkeen. Loput 1kk harjoitteluvaiheesta oli itsenäistä harjoittelua, jonka jälkeen oli mahdollisuus suorittaa syventävä vaihe. (Autokoululiitto 2016, 15-16)

5.1.4 Syventävä vaihe

Syventävä vaihe oli kuljettajakoulutuksen päättävä vaihe, joka suoritettiin myös autokoulussa. Syventävän vaiheen pystyi aloittaa, kun harjoitteluvaihe oli suoritettu aikaisintaan 3kk kuljettajatutkinnon jälkeen. Syventävään vaiheeseen kuului 2h yksilöllistä ajotuntia, jonka lopussa oli palautekeskustelu noin 30 min. Tämän lisäksi vaiheeseen kuului 3h ryhmä oppituntia sekä 2h harjoittelua ajoharjoittelu radalla. (Autokoululiitto 2016, 17)

Syventävän vaiheen tavoitteena autokoululiiton opetussuunnitelman mukaan oli lisättävä vastuullisen kuljettajan perustaitoja ekologisen, sosiaalisen ja kaikkein tärkeimpänä turvallisen ajamisen näkökulmasta. Koulutuksessa ensimmäisenä suoritettiin yksilöllinen ar-

vointiajotunti. Ajo arvioitiin sekä taajama-ajon että maantieajon osalta. Ajon aikana keski-tyttiin ajon turvallisuuteen, taloudellisuuteen sekä sosiaalisuuteen. Ajojen jälkeen liikenne-opettaja antoi ajosta arvion sekä palautteen. (Autokoululiitto 2016, 19)

Rataopetuksessa tavoitteena oli oppia tuntemaan riskejä sekä tunnistamaan vastuun, kun toimii liikenteessä kuljettajana vaikeissa keliolosuhteissa. Radalla oppilas suoritti haastavimpia ja monipuolisempia tilanteita, kuin perusvaiheessa. Tässä tarkoituksena oli edistää kuljettajan perustaitoja ja erityisesti kehittämään kuljettajan havainnointia ja tarkkavai- suutta. Teoriaopetus, jonka määrä oli 3h suoritettiin yleensä aina rataopetuksen yhtey- dessä. (Autokoululiitto 2016, 19)

5.2 Henkilöajokortin suorittaminen opetusluvalla

Opetuslupaopetuksella tarkoitetaan opetusta, joka suoritetaan muun kuin autokoulun toi- mesta. Opetuslupaopetusta haettiin Traficomilta, joka oli myös luonut toteutussuunnitel- man ja ohjeistuksen opetuslupaopetukseen.

Opetuslupa pystyttiin myöntämään henkilölle, joka oli 25-vuotias ja omistanut 3 vuotta B- ajokortin. Henkilöllä ei saanut olla sopimattomia liikennერიkkomuksia tai henkilökohtaisia ominaisuuksia esimerkiksi vammaisuus. Opetuslupaa hankkivan oli myös suoritettava hy- väksytysti teoriakoe Ajovarman palvelupisteessä. Myönnetyllä opetusluvalla oli mahdol- lista opettaa maksimissaan kolmea oppilasta kahden vuoden sisällä. Opetuslupaa oli mahdollista myös hakea kahdelle henkilölle, mikäli opettajat olivat opetettavan vanhem- mat, isovanhemmat, lapset tai sisarukset. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2016, 3-4)

Ajoneuvo, jota käytettiin opetusautona, oli muutokatsastettava ennen ajo-opetuksen aloittamista. Opetusautossa täytyi olla vähintään lisäjarrupoljin apukuskin puolella. Lisäksi ajo-opetuksen aikana opetusautossa oli oltava vähintään oikealla puolella taustapeili sekä varoituskolmio ajoneuvon takana. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2016, 7)

Opetuslupaopetuksessa, kuten autokouluopetuksessakin oli pakollinen teoria- ja ajo-ope- tus määrä. Opetuslupalaisen oli suoritettava 19 teorituntia sekä 18 tuntia ajo-opetusta. Opetuslupaopettajan oli täytettävä opetuskorttia sen mukaan, mitä tunteja oli pidetty. Pa- kollisten opetuksien jälkeen opetuslupalaisen oli suoritettava teoriakoe ja tämän jälkeen myöhemmässä vaiheessa myös ajokoe. Hyväksytyin kuljettajatukinnon jälkeen opetuslu- palaisen oli suoritettava harjoittelu- ja syventävävaihe autokoulussa. Opetuslupalaisen jat- kovaiheiden koulutukset eivät poikkeaa autokouluopetuksessa suorittavan oppilaan kanssa. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2016, 7 ja 21)

5.3 Terveydelliset vaatimukset

Ajokortin saamiseen vaikutti ajotaidon ja tiedon lisäksi myös terveydelliset seikat. Terveydellisesti haitallisiin seikkoihin kuului mm. psyykkiset ja neurologiset sairaudet, sekä isolta osin huono näkökyky (Ajokorttilaki 2011/386). Näiden osalta säädökset ovat säilyneet muuttumattomina uudessa ajokorttilaissa 387/2018. Vanhassa ajokorttilaissa näiden todentamista varten, kuljettajakoulutusta suorittavan oli käytävä lääkärin vastaanotolla hake-
massa lausunto terveydentilasta. Tässä lääkärin lausunnossa tuli siis käydä ilmi, että ky-
seinen henkilö oli kykenevä kuljettamaan B- luokan mukaista ajoneuvoa. Lääkärinlau-
sunto toimitettiin Ajovarmalle tai autokoululle, ajokorttilupahakemuksen täyttämisen yhtey-
dessä. (Autokorttikoulu 2016, 8-9)

5.4 Kokeiluluvat

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi useita kokeilulupia vanhan ajokorttilain ai-
kana. Kokeilulupien tarkoituksena oli kehittää kuljettajakoulutusta. Kokeiluluvilla yritettiin
löytää uusia keinoja kuljettajakoulutuksen suorittamiseen ja sitä myötä esimerkiksi alentaa
ajokortin hintaa ja mahdollistaa kuljettajakoulutuksen suorittaminen yhä useammalle. Tra-
ficom edellytti väliraportointia kokeilulupien tuloksista. Kokeiluluvan hakijat olivat myös
edellytetyjä vastaamaan Traficomien esittämiin kysymyksiin koskien kokeiluja. Traficom
myönsi kokeiluluvat muun muassa Cap-Group Oy:lle, Suomen autokoululiitolle, Suomen
Kelpo Kuski Oy:lle, Storge Oy:lle, Töysän autokoulu Oy:lle sekä Tampereen seudun am-
mattiopistolle. Seuraavissa väliotsikoissa käydään läpi kaksi laajemmin sovellettua kokei-
lulupaa, jotka myönnettiin Cap-Groupille sekä Suomen autokoululiitolle. (Liikenteen turval-
lisuusvirasto 2018)

5.4.1 Cap-Group Oy:n kokeilulupa

Cap-Groupille myönnettiin kaksi kokeilulupaa, joista toinen oli virtuaaliteoriaa koskeva
lupa. Tämä oli Traficomien ensimmäinen myönnetty kokeilulupa. Kokeilupa antoi Cap-
Groupin asiakkaille mahdollisuuden suorittaa kuljettajakoulutuksen kaikki teoriaopinnot vir-
tuaalisesti. Edellytyksenä oli kuitenkin, että virtuaali-teoriatunneilla oppilaalla oli oltava
koko ajan video- ja ääniyhteys kouluttajaan. Tämä kokeilulupa päättyi 28.2.2014, jonka
jälkeen virtuaaliopetus otettiin ajokortti asetuksiin mukaan 5.3.2015. Tämä oli siitä lähtien
käytössä kaikilla kouluttajilla. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2017)

Seuraava kokeilulupa antoi Cap-Groupin oppilaille mahdollisuuden suorittaa kuljettajaopetuksen ajotunneista 9h simulaattorilla. Kokeiluvalla organisaatiolla oli mahdollisuus järjestää myös liukkaan kelin opetus simulaattorissa. Tämä mahdollisti joustavan ja nopean tavan suorittaa viimeisen vaiheen eli syventävän vaiheen. Tämä kokeilulupa oli voimassa 30.6.2018 saakka, jonka jälkeen astui uusi ajokorttilaki voimaan. Uudessa ajokorttilaissa kaikilla kouluttajilla on mahdollisuus opettaa puolet kuljettajakoulutuksen ajotunneista simulaatio-opetuksella. Tästä kerrotaan lisää luvussa 7.1.1. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2018)

5.4.2 Suomen autokoululiiton kokeilulupa

Autokoululiiton kokeilulupa oli suosituin kokeilulupa, joka tunnettiin nimellä 10+10- malli. Kokeiluvalla oli mahdollista hyödyntää kaikki autokoulut, jotka olivat Autokoululiiton jäsenyrityksessä. Kokeiluun osallistui reilu 100 autokoulua. Kokeiluvalla autokoulun oppilailla oli mahdollisuus suorittaa kuljettajakoulutus, jossa oli ainoastaan 10h teoriaa ja 10h ajoa. 10+10 mallin osallistumisessa ei ollut mitään erikoisvaatimuksia, eli kaikilla oppilailla oli mahdollisuus suorittaa kurssi tällä mallilla. Lupa myönnettiin autokoululiitolle vuoden 2016 lopussa ja se oli voimassa 30.6.2018 saakka. (Autokoululiitto 2017)

6 Lakiuudistuksen syyt ja tavoitteet

Tässä luvussa tutustutaan hallituksen esityksessä esille tulleisiin syihin ja tavoitteisiin kuljettajakoulutuksen uudistamisessa. Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti työstämään lakiuudistusta vuoden 2016 kesällä. Ajokorttilakiuudistusta ruvettiin pohtimaan Anne Bernerin johdolla, joka toimi tuohon aikaan liikenne- ja viestintäministerinä. Nykyinen ajokorttilaki astui voimaan 1.8.2018. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Hallituksen esityksen mukaan kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon suoritusmalli on ollut muuttumaton jo pidemmän aikaa. Aikaisemmissa uudistuksissa B-opetuksen kehitys tehtiin kuljettajaopetusta vaiheistamalla. Vanha ajokorttilaki oli hallituksen mukaan jäykkä ja se salli vain säännösten mukaista opetusta. Laissa vaadittiin muun muassa, että teoriaopetus järjestettäisiin luokkatilassa tai kaksisuuntaisella virtuaaliyhteydellä. (Hallituksen esitys 146/2017, 4).

Lakiuudistuksen tarkoituksena oli selkeyttää ja keventää ajokortin hankkimisprosessia liikenneturvallisuus huomioon ottaen. Esityksessä määritellään 25-vuotistavoitteeksi, että ajokortin suorittamisjärjestelmä uusiutuisi lisäämällä vaihtoehtoisuutta ajokortin suorittamiselle. Vaihtoehtona oli mm. digitalisaation käytön edistäminen ajokorttimenettelyssä. Suoritusjärjestelmän uudistamistavoitteena oli myös keventää eri tahoille aiheutuvaa takkaa ja samalla vaikuttaa ajokortin hintaa. (HE 146/2017, 24).

Kuljettajakoulutuksen uudistuksessa päätavoitteena oli muuttaa ajokortin suorittamisvaatimusta sekä keventää sen sääntelyä. Tällä pyrittiin mahdollistamaan ajokorttia hankkiville erilaisia opetus- ja oppimismenetelmiä. Samalla pyrittiin mahdollistamaan opetusta yksilöllisten tarpeiden mukaan. Tavoitteena oli myös selkeyttää ja joustaa ajokortin suorittamista sekä edistää ajokorttiopetuksessa teknologian käyttöä. (HE 146/2017, 24).

Järjestelmän selkeyttämiseksi hallituksen esityksessä nostettiin tavoitteeksi myös muiden ajokorttisäännösten kehittäminen. Tavoitteena oli myös karistaa jo havaitut ongelmakohdat lakiuudistuksessa. Tällä tarkoitetaan mm. B-kortin vähimmäisikää, ajokorttiin vaadittavaa lääkärintarkastusta ja ulkomaisten ajokorttien tunnistamista Suomessa. (HE 146/2017, 24-25).

Ajokortin korkea hinta oli yksi merkittävä ongelma vanhassa ajokorttijärjestelmässä. Hallituksen esityksen mukaan Suomen ajokortin hinta koostui suurimmaksi osaksi opetuskustannuksista. Muita kustannuksia olivat viranomaiskulut sekä hakemuksiin tarvittavien liit-

teiden maksut. Näitä olivat esimerkiksi passikuvat ja lääkärintodistus. Esityksessä todetaan, että ajokortin hintaan voidaan vaikuttaa erityisesti opetusta koskevilla ratkaisulla. Sääntelyjä keventämällä voidaan pienentää myös yrityksen velvoitteita ja hallinnon tehtäviä sekä sitä myötä alentaa niistä aiheutuvia kustannuksia. (HE 146/2017, 22).

B-luokassa kustannukset koostuivat perusvaiheen, harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksesta. Näiden keskimääräinen kustannus oli esityksen mukaan noin 2000 – 2200€ vuonna 2016. Viranomaiskulut olivat kokonaisuudessaan 136€ B-luokassa. Hallituksen esityksessä oltiin luotu taulukko, jossa tuodaan esille eri alueiden ajokortti hinnat vanhassa ajokorttijärjestelmässä. (HE 146/2017, 22-23).

Taulukko 1 Keskimääräinen ajokortin hinta alueittain vuonna 2016

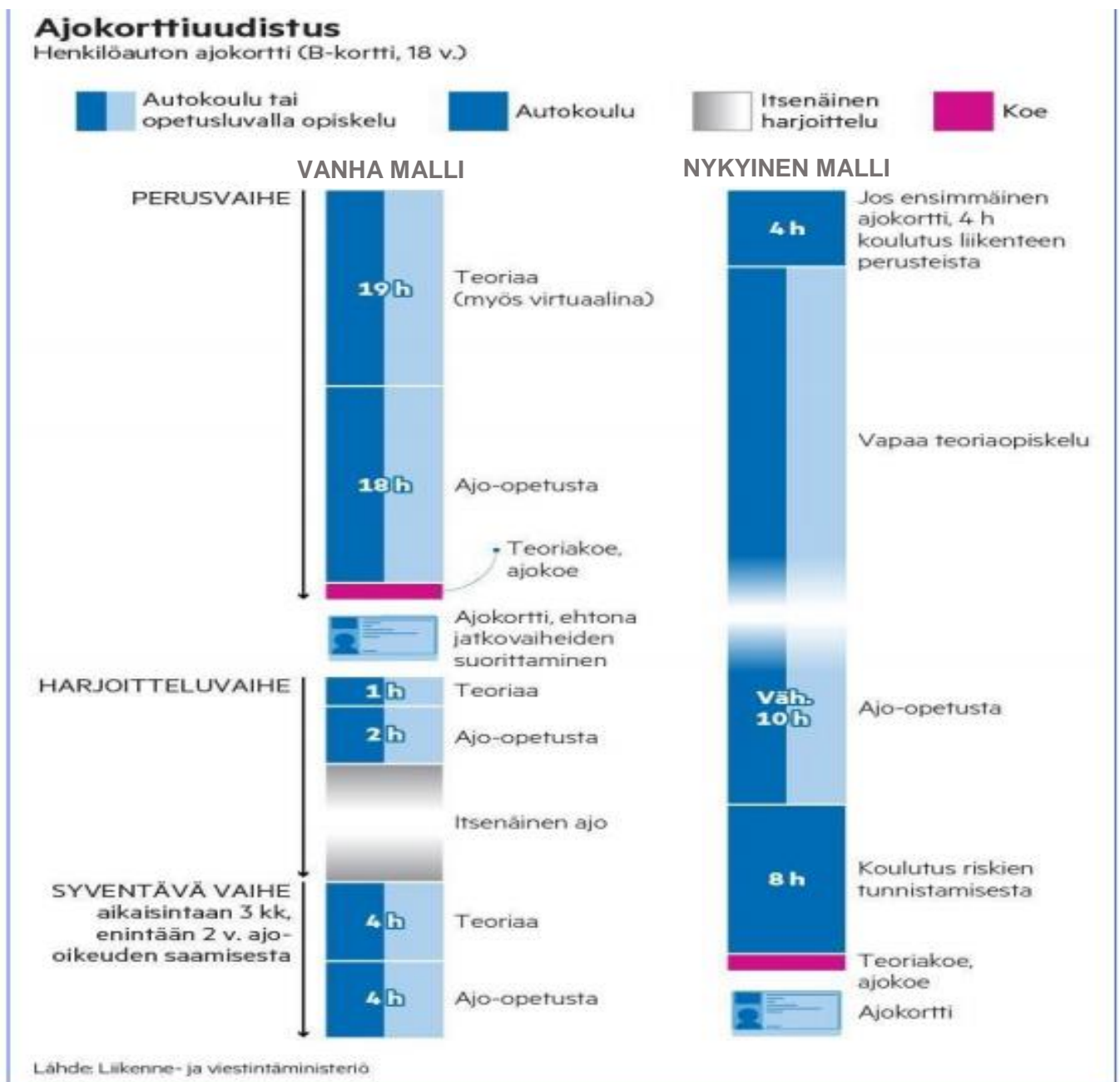
	Alue	Perusvaihe	Harjoittelu v.	Syventävä v.	Ratamaksu
	<i>Pääkaupunkiseutu</i>	1 100 – 1930€	150 – 250€	250 – 475€	70 – 98€
	<i>Turun seutu</i>	999 – 1890€	149 – 290€	240 – 310€	70€
	<i>Jyväskylä</i>	1450 – 1760€	200 – 220€	320 – 390€	80€
	<i>Joensuu</i>	1660 – 1920€	160 – 230€	380 – 470€	60 – 85€
	<i>Oulun seutu</i>	1390 – 1887€	175 – 230€	295 – 389€	75 – 100€
	<i>Rovaniemi</i>	1190 – 1400€	175 – 240€	240 – 250€	45 – 80€

(Lähde: Hallituksen esitys 146/2017, 23)

7 Vuoden 2018 ajokorttilaki

7.1 Autokouluopetus ja yksivaiheinen ajokortti

Ajokortti uudistuksen merkittävin muutos oli ajokortin yksivaiheisuus. Henkilö, joka haluaa hankkia ajo-oikeuden B-luokkaan, täytyy suorittaa kuljettajaopetus. Tämän jälkeen hän saa heti pitkäaikaisen ajo-oikeuden eli 15v pituisen. Kuljettajakoulutus koostuu 4h teoriakoulutuksesta, joka käsittelee liikenteen perusteet, ajo-opetuksen (väh.10h) sekä riskientunnistamiskoulutuksen, joka sisältää 4h teoriaa ja 4h ajoa. Kuvasta 1 näemme kuljettajaopetuksen kulkua uudessa ja vanhassa mallissa. (Valtioneuvoston asetus 5.5.2011/423)



Kuva 2 Uuden ja vanhan ajokorttimallin havainnollistaminen (Liikenne ja viestintäministeriö)

7.1.1 Turvallisuuskoulutus, itseopiskelu ja ajo-opetus

Henkilö, joka haluaa hankkia ryhmän 1 ajokortin on nykymallissa suoritettava ajokortti-luokkaa riippumatta koulutus, jolla annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä. Koulutuksessa käydään läpi myös eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen liittyvät tekijät, moottoriajoneuvon kuljettamisen velvollisuudet sekä vastuut. Tämä koulutus yleensä annetaan teoriaopetuksena ja se on pituudeltaan 4h á 45 min. Tätä koulutusta pystytään järjestämään muillakin opetustahoilla, kuin autokoulussa. Koulutusta ei kuitenkaan voida antaa opetusluvalla. Tämän koulutuksen virallinen nimi on ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (EAS), mutta se tunnetaan myös turvallisuuskoulutuksena (Ajokorttilaki 387/2018)

Ajokortti uudistuksen jälkeen teoriaopiskelu siirrettiin suurimmalta osalta oppilaan omalle vastuulle. Itsenäisen opiskelun merkitys on siis kasvanut. Näin turvallisuuskoulutuksen jälkeen oppilaan on opiskeltava itsenäisesti sähköisessä oppimisympäristössä. Turvallisen ja vastuullisen kuljettajan teoreettinen ymmärrys on uudessa mallissa saavutettava itsenäisellä opiskelulla. Itseopiskelu on rakennettu vanhan lain 19h teoria tuntien pohjalta. Itseopiskelua ei ole kuitenkaan ajokorttilaissa erikseen määrättyä, eli se on ajokorttihakijalle edelleen vapaaehtoista. (Cap-Group Oy 02.10.2018)

Kuljettajakoulutuksen ajo-opetuksen pystyy aloittamaan vasta kun on yllä mainittu turvallisuuskoulutus suoritettuna. Turvallisuuskoulutus on vapaaehtoinen, mikäli kortin hankkijalla on voimassa oleva aikaisempi ajo-oikeus. Samoin aikaisempaa ajo-oikeutta omaava henkilö, saa aloittaa ajo-opetuksen heti. Ajo-opetukseen kuuluu vähintään 10 ajoa, joiden pituus on 50 min per tunti. Ajo-opetuksesta puolet, eli 5h on mahdollista suorittaa simulaattoriopetuksella. Simulaattoriopetukseen ei ole määrätty mitään tiettyä suorittamisjärjestystä. Tämä tarkoittaa siis sitä, että ajo-opetuksen voi aloittaa joko oikealla autolla tai simulaattorilla. (Ajokorttilaki 387/2018)

7.1.2 Riskientunnistamiskoulutus

B-luokan ajokorttia hankkivan henkilön on suoritettava ennen kuljettajantutkintoon osallistumista koulutus, jossa lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Koulutuksessa on myös tarkoituksena saada kuljettaja omaksumaan sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan. Koulutuksessa on käytävä läpi pimeän ja liukkaana opetus sekä niiden ajamisen erityispiirteet. Koulutuksessa on tarkoituksena saada kuljettaja omaksumaan riskien tunnistamista, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkitykset.

Riskientunnistamiskoulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja se on suoritettava aina auto-koulussa. Sen kestosta 4h on teoriaopiskelua ja 4h ajo-opetusta. Ajo-opetuksen on sisällettävä 1h pimeällä opetusta ja 1h liukkaanopetusta. Riskikoulutuksen ajo-opetuksesta puolet, eli 2h on myös mahdollista suorittaa simulaattorilla. (Ajokorttilaki 387/2018)

7.2 Ikävaatimus uudessa ajokorttilaissa

Ajokorttilain mukaan B-luokan korttia hakeva voi hankkia ikäpoikkeuslupaa jo 17-vuotiaana, mikäli kyseessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa. Näitä koulutuksia ovat muun muassa ne ammatit, joihin kuuluu kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Ikäpoikkeuslupaa haettaessa oppilaan on osoitettava opiskelu oppilaitoksen myöntämällä todistuksella teoriakokeeseen mentäessä. (Ajokorttilaki 387/2018)

Ajokorttilupa voidaan B-luokassa myöntää nykyisen ajokorttilain mukaan aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttämistä. Ajokorttilupa on hakemus, jonka jokaisen ajokorttia hakevan on anottava Trafilta. Tätä ajokorttilupaa vaaditaan ennen kuin pystyy ilmoittautumaan kuljettajatutkintoon. Kuljettajaopetuksen ajo-opetus ja ajoharjoittelu voidaan myös aloittaa kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Ajo-opetuksen aloittamiseen mennessä on kuitenkin oltava pakollinen teoriaosuus suoritettuna. (Ajokorttilaki 387/2018)

7.3 Terveysvaatimusten seuranta nykyisessä ajokorttilaissa

Terveysvaatimukset säilyivät uudessa ajokorttilaissa samana. Muutoksia kuitenkin tuli terveysvaatimusten seurannassa ja käytännön asioissa. Nykyään kuljettajakoulutusta suorittavan ei tarvitse toimittaa lääkärintodistusta Traficomille ajokorttilupaa hakiessa. Lääkärintodistus on korvattu ajokorttia hakevan henkilön omalla vakuutuksella terveysvaatimusten täyttämiseksi. Lääkärintodistusta haetaan tilanteissa, joissa ajokorttia hakeva ilmoittaa mahdollisesta sairaudesta tai vammasta. Lääkäri tutkii sairauden tai vamman vaikutusta henkilön ajokykyyn ja luo tästä henkilölle lääkärintodistuksen, joka toimitetaan Ajovarmalle. Ajokorttiluvan hakijan on myös vakuutettava näkökyvystään ja ilmoitettava lupaan silmälasien tai piilolinssien käytön. (Liikenne- ja viestintävirasto 2018)

Lääkärintodistus on kuitenkin toimitettava, kun ulkomaalainen ajokortti vaihdetaan suomalaiseen tai vanhentunutta ajo-oikeutta haetaan uudelleen. Näissä tapauksissa toimitaan samalla tavalla kuin vanhassakin laissa, eli käydään lääkärintarkastuksessa ja toimitetaan Ajovarmalle todistus ajokyvystä ajokorttilupaa hakiessa. (Liikenne- ja viestintävirasto 2019)

7.4 Opetuslupaopetus nykyisessä ajokorttilaissa

Säännökset opetuslupaopetuksen ja sen myöntämisen suhteen eivät ole muuttuneet suuresti vanhaan lakiin verrattuna. Merkittävin uudistus oli, että opetuslupa voidaan myöntää kaksi vuotta ennen kuin ajokorttia hankkiva on täyttänyt ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. (Liikenne- ja viestintävirasto 2019)

Opetuslupaopettajaksi voi edelleen ryhtyä henkilö, joka on täyttänyt 25 vuotta. Nykyisessä ajokorttilaissa opettajalta kuitenkin vaaditaan viiden vuoden kokemus B-ajokorttiluokassa. (Ajokorttilaki 387/2018) Opetuslupa myönnetään vain hakemalla, eli opetuslupaopettajan ei tarvitse nykyään suorittaa enää teoriakoetta luvan saamiseksi. Opetuksessa käytettävää ajoneuvoakaan ei tarvitse enää muutoskatsastaa. Opetusajoneuvoon on kuitenkin asennettava ylimääräinen lisäjarrupoljin apukuskin puolelle. Ajoneuvon rekisteritunnus on ilmoitettava opetuslupaa hakiessa, jolloin opetuksessa saa käyttää vain kyseistä autoa. (Liikenne- ja viestintävirasto 2019)

Opetuslupaoppilaan on ennen ajo-opetuksen aloittamista suoritettava autokoulussa yllä mainittu ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus. Mikäli oppilaalta löytyy aikaisempi ajo-oikeus, voi hän aloittaa ajo-opetuksen heti luvan myöntämisen jälkeen. Opetuslupaoppilas ei voi nykyisen ajokorttilain mukaan suorittaa vaikeissa keliolosuhteissa ajamista opetusluvalla. Se on aina suoritettava autokoulussa. Tämä koulutus on luvussa 7.1.2 mainittu riskientunnistamiskoulutus. Opetuslupaoppilas voi osallistua teoriakokeeseen, kun on suorittanut EAS koulutuksen. Ajokokeeseen opetuslupaoppilas pääsee, kun on suorittanut vähintään 10h ajoa sekä riskikoulutuksen. (Ajokorttilaki 387/2018)

Ajokorttiuudistus toi helpotusta opetusluvan hankinnassa, joka näkyi heti heinä-elokuussa vuonna 2018. Uudistuksen jälkeen kahden ensimmäisen kuukauden aikana opetuslupia myönnettiin ennätysmäärä 11 000. Kaaviosta 2 näemme heinä-elokuun piikin tilastosta verrattuna viimevuoteen. Opetuslupaoppilaiden määrä uudistuksen jälkeen oli vuonna 2018 noin 27 500, kun taas edellisvuonna opetuslupia myönnettiin 16 000. (Liikenne- ja viestintävirasto 26.9.2018)

Kaavio 3 Myönnetyt opetusluvut kuukausittain 2017 ja 2018



(Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto, Ajo- ja teoriakoetilastot)

7.5 Kuljettajatutkinto nykyisessä ajokorttilaissa

B-luokan kuljettajaopetuksen teoriakoetta vaikeutettiin lisäämällä kymmenen kysymystä. Kysymysluokkia on kolme ja jokaisessa on oma hyväksymisrajansa. Teoriakokeessa on 15 sanallista kysymystä, joista 11 on oltava oikein. Tämän lisäksi kokeessa on myös viisi kysymystä koskien liikenteen riskitilanteita. Näistä on oltava vähintään 4 oikein. Lopuksi kokeessa on myös 50 kuvallista kysymystä, joista on oltava vähintään 43 oikein. Kokeen kokonaissuoritus aika on 30 min. (Ajokorttilaki 387/2018)

Kuljettajatutkinnon ajokoetta taas vaikeutettiin pidentämällä kokeen aikaa 15 minuutilla, eli kokeen pituudeksi tuli 60min. Ajokokeessa on ajettava vähintään kolmasosa ajoajasta alueille, joissa nopeusrajoitus on 60 km/h. Kokeessa on myös ajettava tiellä, jonka ajonopeus on vähintään 80km/h. (Ajokorttilaki 387/2018)

8 Vuoden 2018 lakiuudistuksen muut vaikutukset

8.1 Muut ajokorttiluokat

Vaikka tässä opinnäytetyössä keskitytään B-luokan ajokorttiuudistukseen, on syytä tuoda esille lyhyesti uudistuksen vaikutukset muihin ajokorttiluokkiin. Merkittävimpiä muutoksia saaneet korttiluokat B-luokan jälkeen ovat T- sekä AM-luokat. T-luokissa suurin muutos oli, että yksi korttiluokka poistui kokonaan. AM-luokkien pakollisen ajo-opetuksen vaatimus poistui, mutta tutkinnot vaikeutuivat. A-luokissa taas merkittävimpiä muutoksina oli ajo-opetuksen väheneminen. Vähiten muutoksia uudistuksessa taas koki raskaan puolen opetus sekä ammattipätevyys koulutukset. (Ajokorttilaki 387/2018)

8.2 Ulkomaalaiset ajokortit

Suomessa ajamiseen hyväksytään kortit, jotka ovat myönnetty Suomen tunnistamassa valtiossa tai sellaisessa valtiossa, kenen kanssa Suomella on solmittu diplomaattisuhde. Tilanteissa, jossa ulkomaalainen ajokortti on myönnetty haltijan asuessa Suomessa, ei korttia hyväksytä. (Liikenne- ja viestintävirasto 11.02.2019)

EU- ja ETA- valtioissa myönnettyt ajokortit hyväksytään Suomessa ja nämä oikeuttavat haltijaa kuljettamaan Suomessa ajokortin ajoneuvoluokkien mukaisia ajoneuvoja. Kortti oikeuttaa ajamiseen niin kauan kuin kortti on voimassa, riippumatta siitä onko kuljettaja turistina maassa vai asuuko henkilö Suomessa. Pohjoismaissa myönnetty väliaikainen ajokortti hyväksytään myös Suomessa. Vakinaisesti Suomessa asuvalla henkilöllä on mahdollisuus vaihtaa EU- tai ETA-valtioissa myönnetty ajokortti suomalaiseen ajokorttiin. Ajokortin vaihtajan on toimitettava lääkärinlausunto ja suoritettava kuljettajatutkinto, mikäli ajokortin voimassaolo on päättynyt. Kuljettajatutkintoa ei tarvitse suorittaa, mikäli kyseessä on ryhmän 1 ajokortti ja sen voimassaolon päättymisestä on alle 2 vuotta. EU- ja ETA-valtioihin kuuluvat maat löytyvät tarkemmin liitteestä 4. (Liikenne- ja viestintävirasto 06.03.2019)

Sopimusvaltioihin kuuluvat ne valtiot, jotka kuuluvat Geneven tai Wienin tieliikennesopimusvaltioihin. Sopimusvaltioihin kuuluvat myös Hongkong, Macaossa ja Taiwan. Sopimusvaltioissa myönnetyllä ajokortilla saa ajaa Suomessa turistina ollessa, mikäli ajokortti on voimassa. Tapauksessa, jossa ajokortin haltija jää asumaan Suomeen, on hänellä oikeus ajaa kortilla Suomessa kaksi vuotta. Kortilla saa ajaa kuitenkin enintään kortin voimassaolon päättymiseen asti. Sopimusvaltioissa myönnettyjä ajokortteja on myös mahdollista vaihtaa suomalaiseen korttiin ilman kuljettajatutkintoa. Mikäli kortinhaltija asuu

Suomessa yli 2 vuotta, tai ajokortin voimassaoloaika on päättynyt, joutuu haltija suorittamaan kuljettajatutkinnon. Sopimusvaltioihin kuuluvat valtiot löytyvät tarkemmin liitteestä 3. (Liikenne- ja viestintävirasto 06.03.2019)

Muissa Suomen tunnistamissa valtioissa myönnetty ajokortti oikeuttaa haltijaa ajamaan Suomessa turistina ollessa, jos kortti on voimassa. Mikäli henkilö merkitään Suomen väestörekisteriin, on haltijalla oikeus ajaa vielä vuosi tällä ajokortilla. Ulkomaalaisen ajokortin hyväksymiseen edellytetään, että ajokortin tiedot on merkitty latinalaisin kirjaimin tai on oltava mukana luotettavan tahon käännös suomen, ruotsin, norjan, tanskan, englannin, saksan tai ranskan kielellä. Tämän lisäksi ajokortin haltijan on täytettävä Suomessa olevat ajokortin ikä- ja terveystaamukset. Muussa Suomen tunnustamassa valtiossa myönnetty ajokortti on mahdollista vaihtaa suomalaiseen korttiin ainoastaan kuljettajatutkinnolla. Hakijan on myös haettava ajokorttilupa ja toimitettava lääkärintodistus. (Liikenne- ja viestintävirasto 06.03.2019)

8.3 Taloudelliset vaikutukset

8.3.1 Kansalaisille

Hallituksen esityksessä kuvaillaan mahdollisia taloudellisia vaikutuksia uudistuksen toteutumisesta. Kansalaisille suurin taloudellinen vaikutus on yksinkertaisesti ajokortin hinnan aleneminen. Koska opetuskustannukset muodostavat valtaosan kortin kustannuksista, on hintaan muutosten mukaan mahdollisuus vaikuttaa. Uudistuksen myötä voidaan huomioida paremmin kuljettajien yksilölliset osaamistarpeet ja aiempi osaaminen. Hallituksen ehdotuksessa kuitenkin mainitaan se, että muutoksen vaikutus hintaan ei välttämättä ole aina laskeva. Lopullinen hinta riippuu vahvasti siitä, miten paljon opetusta tarvitaan sekä kuinka paljon sitä ostetaan ja millä hinnalla sitä saa. (HE 146/2017, 39-40)

Pakollisen opetuksen vähentäminen ei ole ainoa tekijä, joka vaikuttaa taloudellisesti. Esityksessä mainitaan myös esimerkiksi virtuaali- ja simulaattoriopetus, joilla voidaan alentaa kortin hintaa. Samoin opetusluvan saamisen keventäminen on yksi merkittävä seikka siihen, että ajokortin kustannukset laskevat (HE 146/2017, 40)

8.3.2 Yrityksille

Hallituksen esityksessä tuodaan esille myös taloudelliset vaikutukset yrityksille. Ajokorttiopetuksen sääntelyjen muutokset keventävät autokouluyritysten kuormaa ja vähentävät esimerkiksi opetuksen toteutukseen liittyviä velvoitteita sekä niistä syntyviä kustannuksia.

Autokouluyritykset voivat vapaammin järjestää toimintansa ja laatia omat opetussuunnitelmat annettavasta opetuksesta. Sääntelyjen keventäminen edes auttaa myös opetuspalvelujen tarjonnassa. (HE 146/2017, 42)

Hallituksen esityksessä mainitaan myös se, että uudistuksilla voisi olla negatiivinen taloudellinen vaikutus autokouluyrityksille, mikäli ne eivät kykene myymään opetusta yhtä paljon kuin aikaisemmin. Esityksessä mainitaan myös, että autokoulutoimintaan voi vaikuttaa, jos opetuslupien käyttö ajokorttiopetuksessa lisääntyy. (HE 146/2017, 42)

8.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Hallituksen esityksessä nostettiin esille myös vaikutuksia viranomaisiin. Esityksen mukaan suurin vaikutus on Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä poliisille. Vaikutusta pidetään kuitenkin positiivisena, sillä esityksen mukaan uudistus keventää hallinnon kuormaa ja kustannuksia. Hallituksen esityksessä todetaan, että tähän päästään poistamalla erilaisia ilmoitus-, hyväksymis- ja valvontavelvollisuuksia. (HE 146/2017, 43)

Autokoululupien käsittelyä kevennettiin, sillä autokoulutiloja ei tarvitse enää hyväksyä. Myöskin opetussuunnitelmien hyväksyminen poistui, sillä autokoulut huolehtisivat itse käyttämistään opetussuunnitelmista. Vaatimukset koskien valvontaa kevennettiin myös siten, että vain säännöksiin perustuva koulutus vaatii viranomaisilta valvontatoimenpiteitä. Nämä vaikutukset kohdistuivat lähinnä Liikenteen turvallisuusviraston työhön. (HE 146/2017, 43)

Toinen vaikuttava tekijä Liikenteen ja turvallisuusviraston työhön on opetuslupaopettajan kokeen poistaminen sekä luvansaajan soveltavuustestien selvittäminen. Hallituksen esityksessä kuitenkin mainitaan, että opetuslupan myöntämisen keventäminen nostaa todennäköisesti opetuslupahakemusta määriä ja sitä myötä viranomaistyötä. (HE 146/2017, 44)

Samoin lääkärintoimenettelyyn aiheutuvat muutokset keventävät viranomaistyötä, sillä lääkärintoimenettely on ajokorttilupahakemukseen liitettävä ainoastaan, jos hakemuslomakkeessa niin ohjeistetaan. Tämä kuitenkin koskee vain ryhmän 1 ajokorttiluokkia. (HE 146/2017, 44)

Hallituksen esityksessä tuodaan esille myös ikäpoikkeuslupan vaikutukset viranomaistyöhön. Esityksen mukaan hakemusten määrää on ollut vaikeaa arvioida, jonka takia oli vaikeaa myös arvioida sen vaikutusta viranomaistyöhön. (HE 146/2017, 44)

8.5 Ympäristövaikutukset

Hallituksen esityksessä otettiin huomioon myös uudistuksen myötä muodostuvat ympäristövaikutukset. Esityksen mukaan digitalisaation, teknisten käyttöyhteyksien, verkko-opetuksen sekä simulaattoriopetuksen käyttö kuljettajaopetuksessa vähentää ympäristörasitusta esimerkiksi itse ajo-opetuksessa ja opetukseen kulkemisen osalta. Ajokokemuksen lisääminen sekä liikenneturvallisuuksavoitteen saavuttaminen lisää ympäristörasitusta, erityisesti siinä tapauksessa, kun ajelua ei olla kytketty asiointiin ja muihin liikkumistarpeisiin. Näin ollen ympäristötekijät otetaan huomioon heti turvallisuuskoulutuksen alussa. Tämän lisäksi kaikissa muissakin uudistukseen kuuluvissa koulutuksissa kiinnitetään huomiota myös ympäristövaatimuksiin. (HE 146/2017, 45)

8.6 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Hallituksen esityksessä tuodaan esille monenlaisia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Osa näistä on myös tavoitteita, joita koitetaan saavuttaa uudistuksen myötä.

Esityksessä todetaan, että uudistus lisää opiskelun yksilöllisyyttä sekä antaa ajokortin suorittavalle valinnanvapautta ajotaidon hankkimisessa. Hallituksen esityksen mukaan liikenneturvallisuuksa voidaan edistää sekä ylläpitää erityisesti perusvaatimuksia liikenteessä koskevalla koulutuksella, eli turvallisuuskoulutuksella. Esityksen mukaan liikenneturvallisuuksa voidaan ylläpitää myös seuraavilla asioilla:

- ajoharjoittelua edistämällä
- koulutuksella, joka koskee riskitekijöiden tunnistamista (riskikoulutus)
- rikkomusseurannan tehostaminen uusien kuljettajien kohdalla
- vaatimusten nostaminen tutkinnossa (HE 146/2017, 45-46)

Vaikka uudistus on poistanut B-luokassa ajokortin vaiheita, voidaan onnettomuusriskejä alentaa kasvattamalla ajokokemusta pidempiaikaisella ajo-opetuksella sekä ohjatulla ajoharjoittelulla. Hallituksen esityksen mukaan turvallisuuspainotteisemmalla koulutuksella, riskitekijöiden tunnistamisella ja laajemman palautteen antamisella tutkinnossa pystytään mahdollistamaan turvallinen ja sääntöjä noudattava ajaminen. Vaikeissa olosuhteissa ajamista korostetaan vaatimalla riskientunnistamiskoulutuksessa opetuksen antamista osittain myös oikealla autolla, eikä ainoastaan simulaattorilla. Kaikilta B-luokan kuljettajilta vaaditaan riskienhallintaan liittyvän koulutuksen suorittamista. Näin varmistetaan, että kaikilla kuljettajilla on vaikeissa olosuhteissa ajamisen valmiudet. (HE 146/2017, 45-46)

Hallituksen esityksessä ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun turvallisuutta opetuslupatilanteessa ylläpidetään yhä opetuslupahakemuksella sekä autokoulujen kanssa tapahtuvalla yhteysopetuksella. Turvallisuutta pyritään ylläpitämään myös luvanhaltijalta vaadittavalla pidempi aikaisella ajokokemuksella. Esityksen mukaan opetuslupavaatimusten keventämiseen kohdistuvat muutokset, kuten ajoneuvojen katsastamisvaatimuksen poistaminen ei vaikuta liikenteen turvallisuuteen. (HE 146/2017, 46)

Yksi merkittävä yhteiskunnallinen vaikutus, joka tuodaan hallituksen esityksessä esille, on ajokortin hinnan aleneminen. Muita vaikutuksia, joita syntyy hinnan alenemisen myötä, on esimerkiksi verkko-opetuksen käyttöönotto. Tämä mahdollistaa sen, että oppilaiden opetuksen ei tarvitse sitoutua yhteen opetuspaikkaan tai aikaan. Tämä palvelee erityisesti harvaan asuttuja seutuja. (HE 146/2017, 46)

Esityksessä todetaan, että ulkomaalaisten ajokorttien hyväksyminen nykyistä laajemmin ei tulisi vaikuttamaan liikenteenturvallisuuteen negatiivisesti. Ulkomaalaisten ajokorttien haltijoiden ajamisesta ei aikaisemmin todettu aiheutuvan erityistä vaaraa liikenteeseen. Huolimatta siitä, että sopimusvaltioiden joukossa on paljon maita, jotka käyttävät hyvin erityyppisiä järjestelmiä ja kuljettajakoulutus menetelmiä. Päinvastoin esityksen mukaan tällä muutoksella on paljon positiivisia vaikutuksia. Näitä ovat esimerkiksi maahanmuuttajien ja Suomessa matkustavien liikkumisen edistäminen sekä maahanmuuttajien työllistyminen. (HE 146/2017, 46-47)

Esityksen mukaan liikenteen turvallisuuteen ei vaikuta myöskään muutokset koskien ajoterveysvaatimusten seurantaan tai ryhmän 1 lääkärintarkastusmenettelyyn. Tämä perustellaan siten, että uudistus vastaa EU:n vaatimuksia ja nuorempien ikäluokkien kohdalla ajokortin suorittajat ovat yleensä perusterveitä. (HE 146/2017, 47)

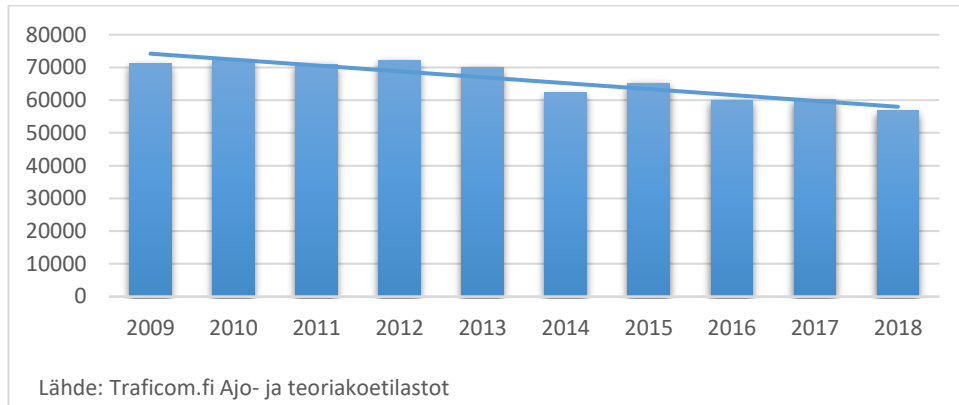
Ikäpoikkeuslupien myöntäminen tulee hallituksen esityksen mukaan vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen jollakin tasolla, joten nuorten liikenneonnettomuuksien lisääntymiseen olisi syytä varautua. Esityksessä kuitenkin todetaan, että liikenneturvallisuuden heikentyminen pyritään ehkäisemään lupaperusteita rajaamalla sekä pysäyttämällä viranomaisharkintaa ajokorttitarpeesta. Ikäpoikkeuslupa uudistuksella on kuitenkin myös hyvät puolensa. Hallituksen esityksen mukaan poikkeuslupien myöntämisellä pystytään edistämään nuorten mahdollisuuksia opiskeluun, työllistymiseen sekä tätä kautta ehkäisemään syrjäytymistä. (HE 146/2017, 47)

9 Tilastot

9.1 Tutkintojen läpimeno

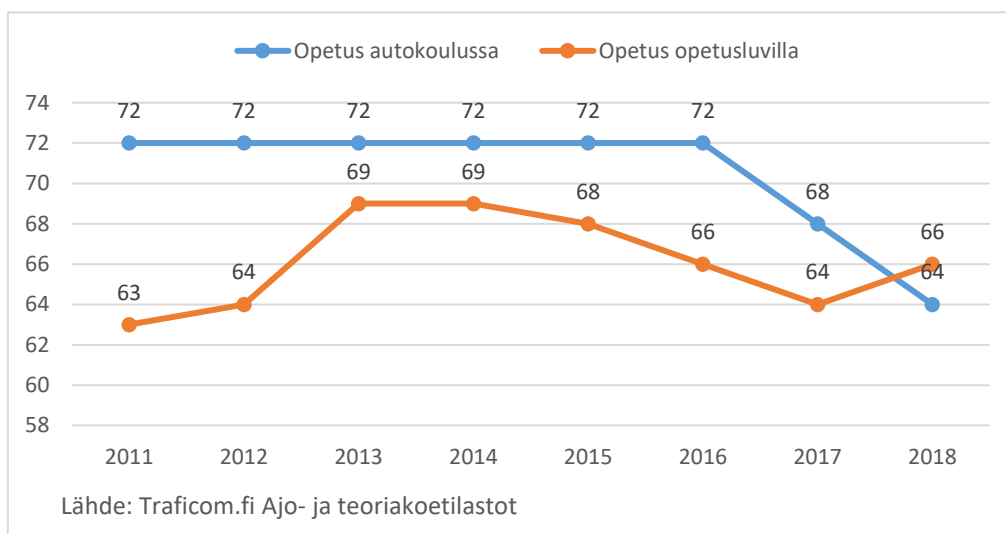
Näyttäisi siltä, että yleinen trendi ajokorttien hankkimiseen on ollut laskeva. Tilastojen mukaan vuonna 2009 ajokortteja myönnettiin yhteensä 71 140, kun taas vuonna 2018 näitä oli vain 56 724. Seuraavasta kaaviosta näemme tarkemmin, kuinka ajokorttien myöntämisen vähenevä ilmiö on tapahtunut vuodesta 2009 vuoteen 2018.

Kaavio 4 Myönnettyt ajokokeet B-luokassa 2009-2018



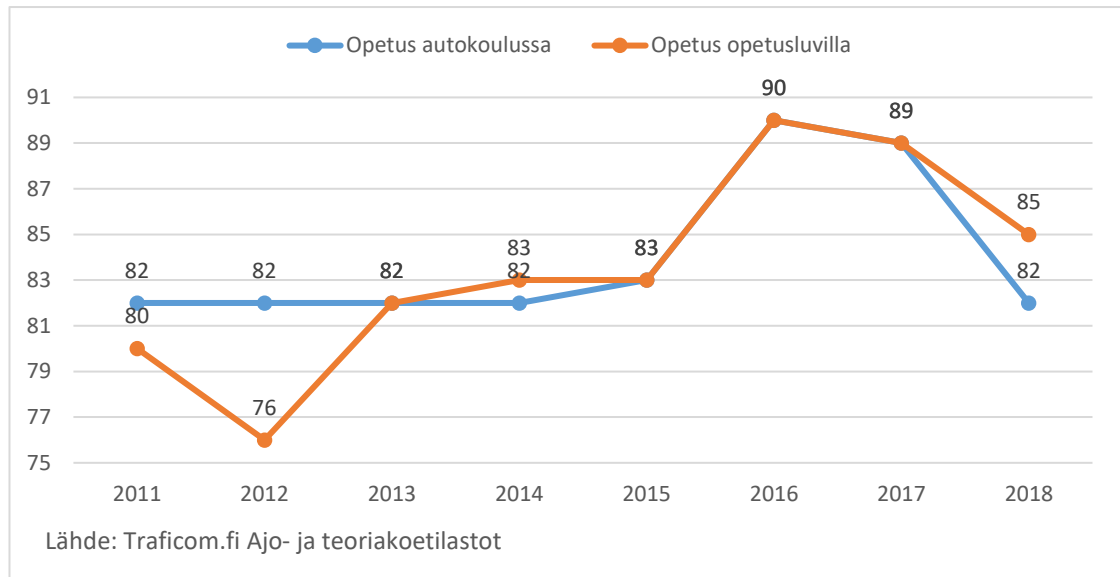
Julkaistuissa tilastoissa ei olla jaoteltu erikseen ennen ja jälkeen uudistuksen, vaan vuosi 2018 näytetään yhtenäisenä vuotena. Tilastoista kuitenkin voidaan nähdä se, että auto-koulujen läpimeno prosentti ensimmäisessä ajokokeessa on ollut laskussa vuonna 2018. Opetuslupaoppilaiden läpimeno prosentti taas on ollut kasvussa vuonna 2018. Tulee olemaan mielenkiintoista nähdä, että jatkuuko tämä trendi jatkossakin.

Kaavio 5 B-luokan ajokokeen 1.kerralla läpäisseet 2011-2018



Seuraavassa kaaviossa nähdään, että teoriakokeenkin läpimenoprosentti on ollut laskevassa suhteessa. Autokouluopetus on ollut opetuslupaopetukseen verrattuna huonommin pärjännyt osapuoli.

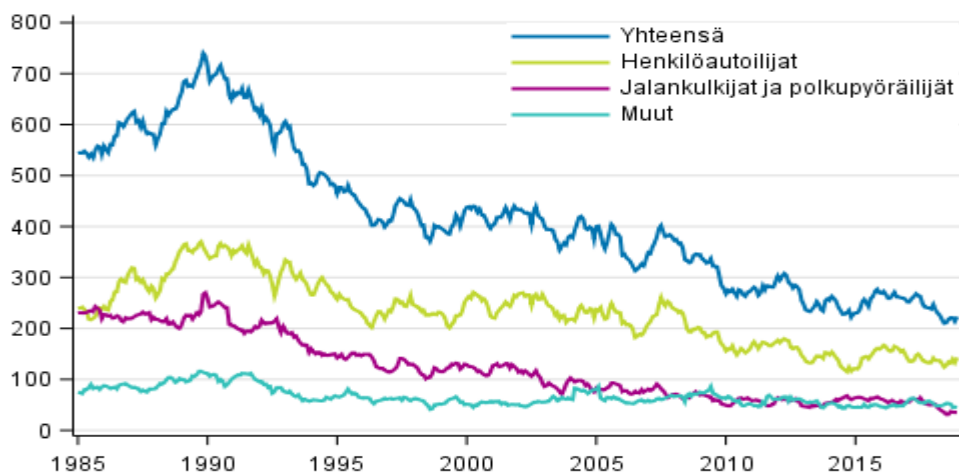
Kaavio 6 B-luokan teoriakokeen 1.kerralla läpäisseet 2011-2018



9.2 Tieliikenneonnettomuudet

Tieliikenteessä kuolleiden määrässä yleinen trendi on ollut laskeva. Seuraavassa viiva-kaaviossa nähdään, kuinka kuolleiden määrä on laskenut vuodesta 1985 vuoteen 2018.

Kaavio 7 Tieliikenteessä kuolleet vuonna 1985 - 2018

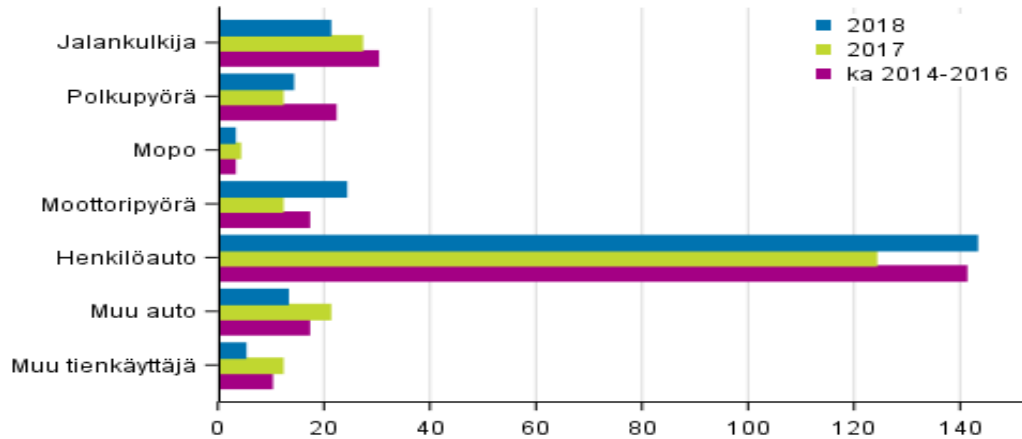


(Lähde: Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuustilasto)

Kaaviosta 8 nähdään, että tieliikenteessä kuolleet ovat suurimmalta osalta henkilöautokuljettajia. Heitä on kuollut huomattavasti eniten. Vaikka kaikki muut tienkäyttäjät laskettaisiin

yhteen niin summa ei ylittäisi henkilöautojen kuljettajien määrää. Vuonna 2018 tieliikenneonnettomuuksia sattui yhteensä 4 281. Näissä onnettomuuksissa kuoli 223 ja loukkaantui 5 286 henkilöä. Henkilöauton kuljettajien kuolleiden määrässä nähdään pieni kasvu, kun verrataan vuoden 2017 ja 2018 kuolleiden määrää. Tulee olemaan mielenkiintoista nähdä vaikuttaako uusi kuljettajakoulutus tilastojen kasvuun.

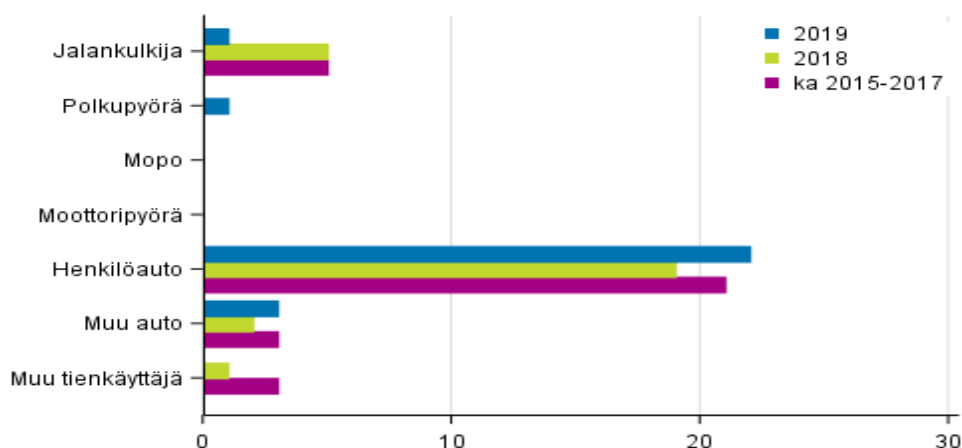
Kaavio 8 Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan



(Lähde: Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuustilasto)

Vuoden 2019 tammi-helmikuussa tapahtui yhteensä 517 tieliikenneonnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 27 ja loukkaantui 690 henkilöä. Kaaviossa 9 nähdään jälleen sama kasvava ilmiö henkilöautokuljettajien kuolleisuudessa.

Kaavio 9 Tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan, tammi - helmikuu 2019

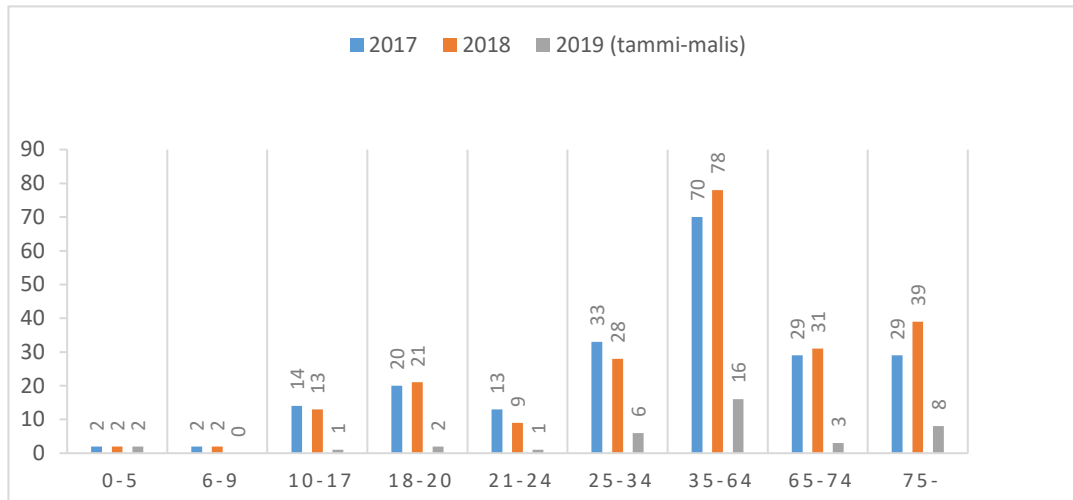


(Lähde: Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuustilasto)

Kaaviosta 10 nähdään, että 35-64 -vuotiaiden ikäluokassa on suurin kuolleisuuden määrä. Suhteessa muihin ikäluokkiin tämä ryhmä on kaikista laajin, joten kuolleisuuksien määrä

voi osittain selittyä tällä. Esimerkiksi nuorten ikäluokassa on vain parin vuoden väli ja kuoleisuuden määrä on kuitenkin suhteessa muihin melko suuri.

Kaavio 10 Tieliikenteessä kuolleet iän mukaan



(Lähde: Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuustilasto)

10 Tutkimussuunnitelma

Edellä ollaan käyty läpi vanhan sekä uuden lain sisällöt. Uudistuksen syihin ja tavoitteisiin ollaan päästy myös tutustumaan laajasti. Tilastoja tutkimalla ollaan myös luotu pohjustus seuraavalle tutkimukselle ja sen läpiviennille.

Tässä luvussa esitellään tutkimusmenetelmä, jota ollaan tutkimuksessa käytetty. Kerron kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän peruseriaatteet ja kuinka olen sitä käytännössä tässä tutkimuksessa käyttänyt. Lopuksi avaan vielä itse tutkimuksen haastattelut ja kerron mitä tutkimuksessa tarkemmin tuli ilmi. Haastateltavia oli neljä. Heistä kolme on Cap-Groupin palveluksessa ja yksi Antin Autokoulussa toimiva liikenneopettaja.

10.1 Tutkimusmenetelmän valinta

Tutkimukseni menetelmäksi valitsin kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän. Tutkimuksen tarkoituksena oli saada syvempi ymmärrys siitä, miten lakiuudistus on vaikuttanut kuljettajakoulutukseen. Opinnäytetyössäni tutkittiin liikenneopettajien näkemystä uudistuksesta, sekä erityisesti tavoite oli ymmärtää, kuinka uudistus on onnistunut liikenneopettajien mielestä. Tavoitteena oli myös saada opettajien näkemys siitä, kuinka lakiuudistus on vaikuttanut liikenneturvallisuuteen ja kuinka se mahdollisesti tulee tulevaisuudessa näkymään liikenteessä.

10.1.1 Laadullinen tutkimusmenetelmä

Vilkan mukaan tutkimuksessa (2005, 97) käytetään laadullista menetelmää silloin, kun tarkastellaan merkitysten maailmaa, joka on ihmisten välistä ja sosiaalista. Vilka toteaa, että laadullisen tutkimuksen tavoitteena ei ole totuuden löytäminen tutkittavasta asiasta, vaan tulosten hyödyntäminen esimerkiksi ihmisten tulkintojen avulla ja näin luoda ymmärrystä asiasta. Laadullisen tutkimusmenetelmän pääpointti on kerätä numeroiden ja keskiarvojen sijaan ihmisten mielipiteitä ja siten ymmärtää niitä. Sekä näin keskittyä johtopäätöksien tekemiseen monimuotoisemmasta aineistosta.

Woodsin teorian mukaan (1999, 2-3) laadullinen tutkimus sisältää suurelta osin seuraavat ominaisuudet:

1. Painopiste luonnollisiin asetuksiin
2. Kiinnostuskohde tarkoituksiin, näkökulmiin ja ymmärrykseen
3. Painopiste prosessille
4. Induktiivinen analyysi ja tasapainotettu teoria.

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimusmenetelmän tarkoituksena on auttaa ymmärtämään tutkimuskohdetta ja sen käyttäytymistä sekä päätösten syitä. Heikkilän mukaan (2014, 8) tällä tutkimusmenetelmällä pyritään vastaamaan kysymyksiin miksi, miten ja millainen. Tutkimus on yleensä rajattu pienemmäksi tutkittavan määrään osalta. Tämä tutkimusmenetelmä sopii hyvin tutkimuksiin kuten toiminnan kehittäminen, vaihtoehtojen etsiminen tai sosiaalisten ongelmien tutkiminen. Heikkilän mukaan laadullisen tutkimuksen aineistokeruumenetelmät ovat haastattelujen lisäksi myös osallistuva havainnointi, elämymenetelmä, valmiit aineistot ja dokumentit. (Heikkilä, 8-9)

Vilka kertoo (2005, 100-102), että laadullisessa tutkimusmenetelmässä on mahdollista kerätä tutkimusaineistoa monella eri tavalla, mutta yleisin on kuitenkin haastattelu. Vilkan mielestä näistä oikea tapa puhua olisi tutkimushaastattelujen muodossa. Tutkimushaastatteluissa keräämisen muotoja ovat muun muassa syvähaastattelu, teemahaastattelu, avoinhaastattelu, lomakehaastattelu ja ryhmähaastattelu.

Teemahaastattelu, jota olen käyttänyt tässä tutkimuksessa, on tunnettu myös toisella nimellä eli puolistrukturoitu haastattelu. Teemahaastattelun ideana on kerätä tutkimuksen keskeisimmät aiheet tai teema-alueet, jotka tutkimushaastattelussa olisi tärkeä saada käsiteltyä. Haastattelun kysymyksillä ja niiden järjestyksellä ei ole tutkimushaastattelun aikana merkitystä. Tämä siis tarkoittaa, että haastattelija voi kesken haastattelua luoda uusia kysymyksiä tai vaihtaa kysymyksien muotoa. Haastattelu on melko joustava, mutta on kuitenkin tärkeä käydä kaikki etukäteen mietityt aihealueet läpi. (Vilka 2005, 103)

11 Liikenneopettajien haastattelututkimus

Haastatteluihin valittiin eri ikäisiä, eri asemassa ja alueilla työskenteleviä liikenneopettajia. Yksi haastateltavista on esimiesasemassa Cap- autokoulussa ja muut haastateltavat olivat liikenneopettajia. Kaksi näistä työskentelee Cap:issa ja yksi Antin Autokoulussa. Haastattelukysymykset laadittiin etukäteen ja ne jaettiin kolmeen eri aihealueeseen; teoriaopiskelu, ajo-opetus sekä yleisesti ajokorttilakiuudistus. Haastattelukysymykset pyrittiin luomaan, siten että ne vastaisivat mahdollisimman hyvin tutkimuskysymyksiin. Haastattelut pidettiin erikseen. Haastattelukysymykset löytyvät tarkemmin liitteestä 3.

11.1 Haastattelu 1

Ensimmäinen haastateltavani oli Cap-Groupissa toimiva aluepäällikkö, jolla on tällä hetkellä alueellaan kahdeksan toimipistettä. Hän sai liikenneopettajan luvat vuonna 1983 ja on tämän jälkeen ollut aktiivinen alalla sekä yrittäjänä, että liikenneopettajana. Hän perusti oman autokoulun Oulussa vuonna 1993, jota hän sitten pyöritti 17 vuotta. Vuonna 2010 hän luopui autokoulustaan ja ryhtyi taas liikenneopettajan hommiin. Cap-organisaatiossa hän aloitti liikenneopettajana vuonna 2016 ja siirtyi aluepäällikön töihin keväällä 2018.

Teoriaopiskelu

Haastateltavan mielestä uudistukset, jotka ovat kohdistuneet teoriaopiskeluun ovat onnistuneet muutamaa seikkaa lukuun ottamatta todella hyvin. Haastateltava toteaa, että mikäli itseopiskelun kaikki osa-alueet ei hoidu täydellisesti, mutta edes hyvin, niin saadaan aikaiseksi hyvä teoriapaketti. Haastateltavan mielestä uusi teoriamalli ei ole vaikuttanut liikenneturvallisuuteen ja ei todennäköisesti tule tulevaisuudessakaan vaikuttamaan.

Haastateltavan mielestä uudistuksessa käyttöön otettu etä- ja itseopiskelu on tätä päivää, sillä oppilaat joutuvat myös arjessakin hakemaan tietoa itsenäisesti. Haastateltavan mielestä etä- ja itseopiskelu tuo oppilaalle mahdollisuuden oman ajan tehostamiseen, eli he voivat suorittaa teorioita silloin kun heille parhaiten sopii. Samoin aikaan ja paikkaan sitoutumisen poistaminen helpottaa huomattavasti kuljettajakoulutuksen suorittamista haastateltavan mielestä. Etä- ja itseopiskelun osalta uudistus on onnistunut melko hyvin.

Haastateltava toi kuitenkin esille muutaman ongelman, joita hän on havainnut uuden mallin synnyttävän. Haastateltava totesi, että mikäli oppilas on hieman passiivinen henkilö, niin itseopiskelu voi olla huono ratkaisu. Henkilöt, jotka eivät pysty oma-aloitteisesti ryhtymään itse opiskeluun, yleensä jättävät sen myös helposti tekemättä. Itse- ja etäopiskelusta voi joillakin oppilailla myös syntyä stressiä. Haastateltava toi esille myös sen, että mikäli oppilaalla on vaikeuksia ymmärtämisessä, asiat yleensä jäävät myös epäselviksi.

Haastateltavan mielestä nämä ongelmat ovat kuitenkin riippuvaisia paljon oppilaan omasta motivaatiosta ja halusta opiskella sekä suorittaa kuljettajakoulutus.

Kehittämiskohteiksi uudistetussa teorianmallissa haastateltava ehdotti, että voisi olla edes 1h opetusta liikenneopettajan ohjeistuksella. Haastateltava toteaa, että nyt kun kaikki pakolliset teorit ovat vain nauhoitteita, voi teoriaymmärrys jäädä hieman suppeaksi ja erityisesti tilanteissa, jossa oppilas ei ole motivoitunut itseopiskeluun.

Ajo-opetus

Haastateltavan kokemuksen mukaan uudistettu teorianmalli ei vaikuta ajo-opetukseen suuresti. Tämä näkyy kuitenkin selkeästi tilanteissa, joissa ei ole yhteistä kieltä. Yleisellä tasolla haastateltavan mielestä ajo-opetuksen pakollinen osio ei ole riittävä ja hänen mielestä suurin osa opiskelijoista tarvitsee lisäopetusta. Ajomäärä on riittävä silloin, kun oppilaalla on perusymmärrys ja kokemus autolla ajamisesta tai oppilaalla on kyky oppia nopeasti.

Haastateltavan mielestä liikenneturvallisuuden ylläpitäminen tulee hieman kärsimään pakollisen opetuksen vähentämisen johdosta. Haastateltava toteaa, että autokoulun tehtävänä on opettaa tilanteiden hallintaa. Mikäli tilanteita ei synny tarpeeksi vähäisen ajo-opetuksen takia liikenneturvallisuus kärsii. Haastateltava näkee oppimiskokemuksien vähentämisen osavaikuttajana siihen, että tulevaisuudessa uusilla kuskeilla tulee olemaan vaikeuksia tilanteiden ratkaisemisessa.

Simulaattoriopetuksen lisääminen ajo-opetuksessa on ollut haastateltavan mielestä hyvä ratkaisu. Haastateltava toteaa, että simulaattori on mahdollistanut hinnan laskemisen ja vaihtoehtojen luomisen. Haastateltavan mielestä simulaattorilla on useita hyviä puolia, joista tärkeimpänä hän näkee sen, että simulaattori opettaa aihealueet oppilaasta riippumatta kaikille samalla tavalla. Kaikki siis saavat yhtä laadullista opetusta. Haastateltava toteaa myös seuraavasti: ”Simulaattori on periksiantamaton opettaja, eli se jaksaa huomauttaa virheistä aina. Simulaattorilla voidaan luoda myös paljon erilaisia tilanteita, joita ei omassa ympäristössä pystytä toteuttamaan. Esimerkiksi raitiovaunukaista-ajo”. Huonoja puolia simulaattori opetuksessa ei haastateltavan mielestä ole paljoakaan. Kuitenkin yksi negatiivinen puoli, jota haastateltava toi esille, oli että simulaattorista ei saada samaa tunnetta kuin oikeassa autossa.

Vaikeissa olosuhteissa ajamiseen kohdistuva riskientunnistamiskoulutus on haastateltavan mielestä tarpeeksi kattava. Haastateltava mainitsee, että simulaattori ottaa huomioon kaikki mahdolliset seikat, kuten eläimet, eri renkaiden vaikutus liukkaalla jne.

Kehityskohteiksi haastateltava ehdottaa, että simulaatio-opetus voisi olla hieman enemmän liikenneopettajan kanssa ohjeistettua. ”Näin estetäisiin oppilaiden väärin ajotapojen ja ajoasentojen syntymistä”, kertoo haastateltava.

Yleisesti ajokortti uudistuksesta

Haastateltavalla oli yleisesti positiivinen ajatus lakiuudistuksesta ja hänen vastauksista pystyy päättelemään, että uudistuksella tähdätyt tavoitteet on suurimmalta osalta saavutettu. Haastateltavan mielestä kaikissa korttiluokissa ei uudistus ole kuitenkaan onnistunut yhtä hyvin kuin B-luokassa. Esimerkkinä hän nosti moottoripyöräilijöiden teoriaopetuksen poistamisen. Hänen mielestä vanha teoria sisälsi paljon erityisjuttuja koskien moottoripyöräilyä, joka sitten tuki paljon myös ajo-opetusta.

Haastateltavan mielestä uudistus sai kuitenkin aikaiseksi sen, että opetus on yhä enemmän tutkintopainotteista. Tällä tarkoitetaan sitä, että oppilaita valmistetaan kokeen läpäisemiseen, eikä yleisesti ajamiseen. Uudistuksen kokonaisuuden vaikutusta liikenneturvallisuuteen haastateltava ei osannut tarkemmin arvioida. Hän kuitenkin nosti yhden mahdollisen vaikuttavan seikan, joka on ajokortin yksivaiheisuus. Koulutuksen tutkintopainotteisuuden vuoksi esimerkiksi liukkaan ajon opetus jää helposti toisarvoiseksi. Tämän takia haastateltava näkee yksivaiheisuuden huonona asiana, sillä näihin ongelmiin ei päästä enää palamaan autokoulussa. Vanhan lain kolmivaiheisuuden haastateltava näkee kuitenkin huonona.

Haastateltavan mielestä hinnan pudotuksessa kuitenkin osittain epäonnistuttiin. Haastateltava toteaa seuraavasti: ”Hinta on alentunut niille oppilaille, jotka osaavat. Hinta saadaan toki näyttämään edulliselle, mutta mikäli oppilas ei valitse itsellensä sopivaa vaihtoehtoa, voi hinnan lopputulos olla lisäopetuksen myötä yhtä suuri tai jopa kalliimpi kuin aikaisemmin”.

Ikävaatimuksen keventämistä haastateltava pitää hieman hassuna, mutta yleisesti ottaen tästä on ollut vain positiivisia kokemuksia. Haastateltavan mielestä tämä ei tule vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen.

11.2 Haastattelu 2

Toinen haastateltava oli nuorin sekä hän on toiminut autokoulualalla vähiten muihin verrattuna. Haastateltava on valmistunut liikenneopettajaksi vuonna 2014 ja on toiminut siitä

lähtien kahdessa eri autokoulussa. Cap-Group Oy:n palveluksessa hän on ollut vuodesta 2017 lähtien ja hän antaa mopo-, mopoauto- sekä henkilöauto-opetusta.

Teoriaopiskelu

Kyseisen haastateltavan mielestä uudistuksessa käyttöön otettu uusi teoriaopiskelumalli ei ole täysin onnistunut. Haastateltava toteaa, että kyseisellä mallilla teorian määrä usein jää aivan liian suppeaksi esimerkiksi opiskelijoille, jotka eivät omista aikaisempaa ajokorttia. Liikenneturvallisuuteen haastateltava otti seuraavasti kantaa: ”Uusi malli varmasti vaikuttaa liikenneturvallisuuteen negatiivisessa mielessä. Syynä tähän on nimenomaan se, että teoriaymmärrys jää liian suppeaksi”.

Uudistus toi haastateltavan mielestä opiskelijoille mahdollisuuden joustavamman opetuksen suorittamiseen. Haastateltava toi myös esille sen, että etä- ja itseopiskelu sopii hyvin henkilöille, jotka ovat hieman sisäänpäin suuntautuvia. Näin he voivat omassa rauhassa keskittyä teoriaopiskeluun.

Haastateltavan mielestä kyseinen malli tuo paljon huonoja puolia, joten ajan joustaminen ei hänen mielestä kompensoi sitä, että opetus on mennyt huonompaan suuntaan. Haastateltava toteaa: ”Etä- ja itseopiskelu toimii henkilöille, jotka ovat motivoituneita ja käyttävät siihen paljon aikaa ja vaivaa”. Haastateltava kuitenkin väittää, että suurin osa nuorista ei ota etä- ja itseopiskelua riittävän tosissaan, jolloin lopputulos on, että teoriaymmärrys jää vajavaiseksi. Haastateltavan mielestä motivaation puute voi johtua siitä, että oppilaita ei sen tarkemmin vahdita, kuinka he teoriaa suorittavat. Hän myös väittää seuraavasti: ”Useat opiskelijat menevät niin sanotusti siitä mistä aita on matalin”.

Haastateltavan mielestä kaikkia ei ole otettu uudistuksessa huomioon tarpeeksi. Kehitettäväksi hän ehdotti sen, että opetuksella olisi jokin tietty runko pohjalla, joka hyödyntäisi sekä itse- ja etäopiskelua, että perinteistä luokkaopetusta.

Ajo-opetus

Haastateltava kokee uuden teoriamallin vaikuttavan ajo-opetuksen aloittamiseen melko paljon. Hän toteaa, että joskus oppilailla on huono perusymmärrys liikennesäännöistä, jolloin niitä joutuu opettamaan ajotunneilla. Tämä johtaa siihen, että vähäisiä ajotunteja joudutaan hyödyntämään teorian kertaamiseen, kertoo haastateltava.

Haastateltava on sitä mieltä, että pakollisen ajo-opetuksen määrä on lähes aina liian pieni. Todella useasti mennään ajokokeeseen, vaikka ei olla valmiita. Haastateltava toteaa, että tähän vaikuttaa myös se, että oppilaat usein ajattelevat liikaa kortin hintaa, jonka takia ei

oteta ylimääräisiä ajotunteja. Haastateltava kertoo, että vähäisten ajotuntien takia oppilaille on useasti liian huono auton käsittelytaito. Tämä johtaa siihen, että liikenteessä ei pystytä keskittymään olennaisiin asioihin. Haastateltava kertoo myös seuraavasti: ”Uudistuksen jälkeen on tullut vastaan oppilaita, jotka ovat olleet liian epävarmoja ajotaidostaan kortin saamisen jälkeen, joka saa heidät pelkäämään ajamista. Näin uudet kuskit joko ajavat liian vähän tai eivät aja lainkaan. Tämä ongelma mielestäni tulee vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen”.

Haastateltava on sitä mieltä, että uudistus sai aikaiseksi erilaisia kurssivaihtoehtoja sekä uusia oppimismenetelmiä. Näitä hän pitää positiivisina asioina uudistuksessa. Haastateltava toteaa, että simulaattoriopetuksella ollaan saatu aikaiseksi valintavaihtoehtoja. Hän kuitenkin lisää: ”Valinnan vapaus on tässä hyvä asia, sillä simulaattori ei tosiaan sovi kaikille oppilaille”. Haastateltava näkee simulaattorin hyvänä myös siinä, että sillä voidaan tietyillä paikkakunnilla harjoitella asioita, joita sen paikkakunnan liikenneympäristö ei salli. Hän sanoo myös, että simulaattorilla mahdollistetaan oppilaille rauhallinen oppimisympäristö, jossa he voivat omassa rauhassa harjoitella ajamista. ”Tällä vältetään paineen syntyminen auton, liikenteen tai opettajan takia”, lisää haastateltava.

Haastateltava kuitenkin nostaa hyvien puolien lisäksi muutaman huonon puolen simulaattorista. Hänen mielestä simulaattorissa oppilaat voivat oppia vääränlaisia tapoja epärealistisuuden takia. Haastateltava sanoo, että nämä vaikuttavat varsinaisiin ajotunteihin ja ajamiseen. Haastateltava toteaa myös, että huonojen tapojen korjaamiseen voidaan joskus joutua käyttämään paljonkin aikaa varsinaisesta ajosta.

Haastateltavan mielestä vaikeissa olosuhteissa ajaminen on yleisellä tasolla hyvin suunniteltu, mutta liukas opetus pitäisi ehdottomasti olla radalla suoritettava. Hän lisää, että ”Simulaattori ei missään nimessä vielä korvaa oikean liukkaan opetuksen tuntumaa.” Kehittämiskohteita haastatteleva esitti, että ajojen minimimäärää pitäisi nostaa. Hän on sitä mieltä, että jotta ajotaitoon tulisi varmuutta, on ajoja oltava hieman lisää. Haastateltava kertoi, että hän piti vanhasta mallista, jossa tutkinnonvastaanottaja pystyi määräämään lisääajotunteja. ”Näin oppilaat eivät miettineet aina ensiksi rahaa, sillä nykyään mennään kokeesta kokeeseen kokeilemaan tuuria”, kertoi haastateltava.

Yleisesti ajokorttiuudistuksesta

Haastateltava on sitä mieltä, että uudistus on yleisellä tasolla hieman epäonnistunut. Hän sanoo seuraavasti: ”Uudistuksen avulla kyllä saavutettiin sitä mitä tavoiteltiin, eli valinnanvapautta, mutta se mihin se johtaa on suunta ollut aika väärä. Kuljettajakoulutuksen pää-tarkoituksena on kuitenkin aina ollut saada turvallisia kuljettajia liikenteeseen, mutta en

usko, että uudella mallilla sitä enää aina saavutetaan”. Haastateltava kokee myös muutoksen synnyttäneen ilmiön, jossa koulutus on yhä enemmän tutkintopainotteinen.

Haastateltava ottaa kantaa vanhaan lakiin toteamalla, että vanhassakin laissa oli parannettavaa ja kolmevaiheinen koulutus ei ollut täydellinen. Hän ei kuitenkaan näe yksivaiheisuuttakaan täysin toimivana. Hän toteaa, että usein oppilailla syntyy omia ajotapoja tutkinnon jälkeen, joihin ei sitten enää päästä vaikuttamaan. Haastateltavan mielestä olisi hyvä olla jokin vaihe kortin saamisen jälkeen, jotta ammattilainen voisi arvioida ja antaa kehityskohteita ajamisesta. ”Väärin ajotapojen korjaaminen on todella tärkeää, sillä ne yleensä ovat asioita, jotka vaikuttava turvallisuuteen ja toki myös taloudellisuuteen”, lisää haastateltava.

Haastateltava oli sitä mieltä, että hinnan pudottamisella on hyvä taka-ajatus, mutta se ei ole tässä uudistuksessa onnistunut. Hän toteaa, että keskimäärin hinta ei ole laskenut paljon ja heikoimmilla kuskeilla se on saattanut mennä jopa kalliimmaksi.

Haastateltava pitää 17 -vuotiaita jo tarpeeksi kypsinä ajokortin hankkimiseen. Tämän takia haastateltavan onkin sitä mieltä, että ikäpoikkeusluvut eivät tule vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen.

Haastateltava lisäsi loppuun vielä seuraavan kommentin: ”Olen sitä mieltä, että uudistukset eivät jää tähän, vaan nykyinenkin malli tulee vielä muuttumaan. Saa nähdä mihin suuntaan mennään tulevaisuudessa”.

11.3 Haastattelu 3

Kolmannes haastateltava oli liikenneopettaja, joka on toiminut tällä alalla jo vuodesta 2002. Hän on työskennellyt viidessä eri autokoulussa ja nyt on ollut Cap Group Oy:n palveluksessa jo 2 vuotta. Cap:issä hän antaa opetusta mopoille, moottoripyöräilijöille sekä henkilöautoilijoille. Oikeudet hänellä kuitenkin löytyy kaikkien korttiluokkien opettamiseen.

Teoriaopiskelu

Haastateltavan mielestä uudessa teoriamallissa on hyvä ajatus pohjalla, mutta sen kokonaisuus ei ole täysin onnistunut. Haastateltava toteaa, että nykyiset pakolliset teoriat eivät ole tarpeeksi laajoja, jolloin teorian ymmärrys jää liian pinnalliseksi. Haastateltava sanoo seuraavasti: ”Eri tienkäyttäjät, eli kohderyhmiä ei olla huomioitu tarpeeksi uudessa teoriamallissa. Mopoilijat, moottoripyöräilijät ja autoilijat eivät ole täysin samassa asemassa, mutta pakollinen teoria on kuitenkin täysin sama kaikilla”.

Turvallisuuspainotteinen teoriaopetus ei haastateltavan mielestä vastaa todellista tarvetta siihen mitä liikenteessä vaaditaan. Hänen mielestä uuden teoriamallin vaikutus liikenne-turvallisuuteen positiivisessa mielessä on nykyään hyvin pientä. Negatiiviseen vaikutukseen hän ei osannut ottaa kantaa, mutta hän lisäsi seuraavan kommentin: ”Negatiivista vaikutusta näkee vasta ajan myötä, mutta onhan siinä riskinsä”.

Haastateltavan mielestä etä- ja itseopiskelu on hyvä ajatus ja se on nykypäivää. Hän kuitenkin toteaa, että se ei valitettavasti sovi kaikille oppilaille. Uusi teoriamalli haastateltavan mielestä mahdollistaa kuljettajakoulutuksen suorittamisen myös niille henkilöille, joilla on hankaluuksia liikkua. Haastateltava kuitenkin toteaa seuraavasti: ”Oppilaan teoriaymmärrys jää liian suppeaksi, mikäli oppilaalla ei ole kiinnostusta itseopiskeluun”. Haastateltava näkee negatiivisena asiana myös sen, että nykymallin teoriaopetuksessa ei käydä enää läpi tärkeitä asioita kuten maantieajo, ohittaminen ja pysäköiminen.

Haastateltavan mielestä teoriaopetuksen malli pitäisi olla rakennettu esimerkiksi 10+10 kokeiluluvan mukaiseksi. Haastateltavan mielestä kehittämiskohteena teoriaopetuksessa olisi perinteisen luokkaopiskelun sisältäminen teoriamalliin.

Ajo-opetus

Vaikka haastateltavan mielestä uusi teoriamalli ei ole täysin onnistunut, se ei ole vaikuttanut paljon ajo-opetukseen. Haastateltava kuitenkin toteaa, että nykyään ajo-opetuksen aikana joutuu opettamaan teoreettisia asioita aikaisempaa enemmän. Haastateltava lisää myös, että tietyt asiat joudutaan oppimaan ns. kantapään kautta, sillä teoriassa niitä ei selitetä.

Pakollisen ajo-opetuksen määrä on haastateltavan mielestä joillekin riittävä, mutta kuitenkin todella harvalle. Hän väittää, että mikäli oppilaalla on aikaisempaa kokemusta, voi minimiopetuksella pärjätä. Haastateltava on myös sitä mieltä, että uudistus tulee vaikuttamaan turvallisuuteen negatiivisessa mielessä. Haastateltava väittää seuraavasti: ”On tapauksia, joissa oppilas pääsee ajokokeesta haparoiden läpi, sillä ajokokeen voi läpäistä, vaikka ei osaisi kaikkea.”. Tällaisissa tilanteissa kuljettajien ajotaito on huonontunut ja tämä vaikuttaa turvallisuuteen, haastateltava lisää vielä.

Haastateltavan mielestä simulaattoriopetuksen lisäämisellä on ollut hyviä sekä huonoja puolia. ”Valinnan luomisen osalta simulaattori on hyvä asia, mutta usein oppilaat eivät kuitenkaan ymmärrä omia tarpeita kuljettajaopetuksessa, jolloin päädytään väärän vaihtoehdon valitsemiseen”, toteaa haastateltava. Haastateltavan mielestä simulaattorin vahva

puoli on se, että sillä voidaan antaa opetusta asioista, joita ei voida joissain paikoissa antaa, kuten moottoritieajaminen. Hän on myös sitä mieltä, että simulaattori antaa kaikille oppilaille opetusta samalla tavalla. Haastateltava sanoo seuraavasti: ”Simulaattori ei ole kuitenkaan auto ja se on vielä liian alkuvaiheessa kehityksessä, jonka takia se on liian epärealistinen. Tämä johtaa isoon ongelmaan, joka on auton käsittelytaidon heikentyminen”. Tämä on haastateltavan mielestä merkittävin negatiivinen asia simulaattorissa.

Haastateltavan mielestä vaikeissa olosuhteissa ajamisen opetus on uudessa mallissa huonontunut suuresti. Hän kertoo, että pimeään opetusta ei enää selitetä tarkasti, esimerkiksi valojen käyttämisestä. Samoin liukkaan opetuksen korvaaminen simulaattoriopetuksella ei ole ollut hyvä päätös, sillä simulaattori ei tässäkään tapauksessa ole realistinen.

Haastateltava pohtii kehittämissuositukseksi ajo-opetuksessa sen, että siihen lisättäisiin enemmän autolla ajoa ja vähennettäisiin simulaattoriopetusta.

Yleisesti ajokorttiuudistuksesta

Haastateltava ei koe, että uudistus olisi onnistunut kovin hyvin ja hänen mielestä tavoitteet ei ole saavutettu oikealla tavalla. Haastateltavan mielestä taustalla on ollut hyvä ajatus, mutta se ei kuitenkaan käytännössä toimi. Haastateltava väittää myös, että opetusluopetuksen keventäminen lisää valinnan vapautta, mutta se myös lisää harmaata taloutta. Syynä tähän haastateltava kertoo, että kukaan ei kontrolloi opetettävien määrää sen tarkemmin. Haastateltava toteaa myös, että kaikkia opiskelijoita ei oteta tarpeeksi huomioon uudessa ajokorttimallissa.

Hinnan pudottaminen on myös haastateltavan mielestä epäonnistunut useamman seikan takia. Haastateltava väittää, että nykyään heikoimmilla kuskeilla raha menee tutkintojen maksamiseen, joka johtaa siihen, että hinta voi olla jopa korkeampi. Taitavimmat kuskit taas hyötyvät uudistuksesta ja hinta putoaa heille.

Liikenneturvallisuuteen ei haastateltava osannut ottaa tarkemmin kantaa. Hän oli kuitenkin sitä mieltä, että jatkovaiheiden poistaminen saattaa vaikuttaa turvallisuuteen, sillä ei päästä enää vaikuttamaan kuskin ajotapoihin. Haastateltava lisäsi seuraavan kommentin: ”Uudistuksen vaikutus liikenneturvallisuuteen näkyy vasta ajan myötä, mutta luulisin että se vaikuttaa negatiivisessa mielessä”. Ikävaatimusten keventämisestä ei haastateltava kuitenkaan näe syynä liikenneturvallisuuden heikentymiseen. Hän on sitä mieltä, että mikäli jo 16 vuotiaat ovat todistaneet, että pärjäävät moottoripyörällä liikenteessä, tulisi myös 17 vuotiaat pärjätä autolla.

Yleisellä tasolla haastateltavan mielestä uudistuksessa pitäisi palata hieman vanhaan järjestelmän. Hän toteaa, että ajokokeen pituus ei tarvitse olla niin pitkä, sillä se ei hänen mielestä aja oikeaa asiaa. Hän on myös vahvasti sitä mieltä, että jokin jatkovaihe pitäisi olla, jotta oppilailta saataisiin huonot ajotavat korjattua. Hän kertoo myös saavansa aina hyvää palautetta oppilailta, jotka suorittivat aikaisempaa syventävän vaihetta.

11.4 Haastattelu 4

Neljäs haastateltava työskentelee Antin autokoulussa. Haastateltava on valmistunut liikenneopettajaksi vuonna 2004, jonka jälkeen hän on toiminut koko ajan autokoulualalla. Hän on kuitenkin tehnyt suurelta osalta osa-aika työtä. Haastateltava on tehnyt viimeiset viisi vuotta työtä oman toiminimen alla, joka siis tarkoittaa sitä, että hän vuokraa työosamistaan autokouluille. Hän on antanut suurimmalta osalta vain B- opetusta.

Teoriaopiskelu

Neljäs haastateltava näkee uudistetun teoriamallin osittain onnistuneeksi. Hän toteaa, että teorian kokonaisuus, eli pakollinen osio ja itseopiskelu on tietyllä tapaa hyvä kokonaisuus. Ongelma kuitenkin hänen mielestä on, että oppilailla usein jää aukkoja asioista, joihin he eivät itse kykene etsimään tietoa. Haastateltava toteaa myös, että pakollinen osio voi jäädä melko suppeaksi, mikäli oppilas ei panosta itseopiskeluun. Hän myös totesi seuraavasti: ” En ole perehtynyt itse teoriasisältöön tarkasti, mutta minulla tulee paljon oppilaita vastaan, jotka kaipaavat lisää teoriaopetusta”. Haastateltava ei kuitenkaan osannut ottaa kantaa uuden teoriaopetuksen merkityksestä liikenneturvallisuuteen.

Itse- ja etäopiskelumalli on haastateltavan mielestä hyvä ajatus, mutta hän kokee, että se ei vielä sovi tämän sukupolven opiskelijoille. Hän toteaa, että opiskelijat eivät ole täysin ymmärtäneet itse- ja etäopiskelua, sillä kouluissakaan sitä ei ole niin paljoa. Haastateltava kuitenkin näkee mallin joissakin tapauksissa hyvinä. Hän on sitä mieltä, että jos oppilas vaivautuu hankkimaan tietoa itsenäisesti, se voi olla palkitsevaa ja asiat jäävät usein paremmin mieleen.

Haastateltava ei koe, että opetuspaikkaan ja aikaan sitomisen poistaminen olisi hyvä asia. Hän toteaa, että tosi usein opiskelijoilla on hankaluuksia löytää aikaa itseopiskelulle. Eri-tyisesti jos heillä on paljon muutakin tekemistä autokoulun rinnalla kuten; koulu, työ, lapset jne. Hän kertoo myös seuraavasti: ”Tosi motivoituneekin oppilaat näkevät välillä haastavana itseopiskelun aloittamisen ja olisivat toivoneet, että teoritunnit olisivat tiettyyn aikaan ja itse autokoulussa”.

Teoriaopetuksen kehittämisehdotukseksi haastateltava ei halunnut sen tarkemmin ottaa kantaan. Hän kuitenkin kokee, että teoriaopetuksessa pitäisi olla jokin keino, joka tukee myös ajo-opetusta. Hän myös toteaa, että itse käytännön puoli pitäisi olla parempi.

Ajo-opetus

Haastateltavan kertoo kokemuksistaan, että uusi teorialla saa aikaiseksi sen, että oppilaat ovat nykyään huomattavasti huonommalla teoreettisella tasolla ensimmäisen ajon aikana. Hän myös toteaa seuraavasti: ”Nykyään harvemmin voi olettaa, että oppilas osaa liikennesääntöjä teoreettisesti”. Hän kertoo, että autossa joutuu usein kertomaan perusasioitakin, kuten väistämisiä, kaistan vaihto ja ajolinjat. Tämä ei kuitenkaan ole haastateltavan mielestä ongelma, sillä oppilaat yleensä kykenevät oppimaan näitä melko nopeasti.

Pakollisten ajo-opetusten riittävyys on haastateltavan mielestä todella vaihtelevaa. Hän toteaa, että ajon riittävyys riippuu paljon oppilaasta ja paikkakunnasta, jossa koulutus suoritetaan. Hän sanoo seuraavasti: ”Vähimmäismäärä opetusta on usein liian vähän oppilaille, jotka suorittavat koulutusta pääkaupunkiseudulla”. Kun taas oppilas, joka suorittaa koulutusta esimerkiksi Loviisassa, voi opetuksen määrä olla tarpeeksi.

Haastateltavan mielestä ajo-opetuksen vähentäminen ei tule vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen. Hän on sitä mieltä, että pitäisi pystyä luottamaan kuljettajatutkintoon ja tutkinnonvastaanottajien kykyyn testata uusia kuljettajia. Hän on sitä mieltä, että koetta ei pääse läpi, jos henkilö ei osaa vaadittavia asioita.

Haastateltava kertoo, että hänellä ei ole ollut paljon kokemusta simulaattoriopetuksesta. Hän näkee kuitenkin simulaatio-opetuksen hyvänä siinä mielessä, että sillä voidaan antaa opetusta, jota ei voida joissakin paikkakunnilla toteuttaa. Hän myös toteaa, että simulaattori on hyvä laite teoriaopetuksen tueksi. Simulaattorilla voidaan helposti opetella asioita, kuten väistämisiä ja ajolinjat. Hän myös kokee, että simulaattori luo lahjakkaimmille oppilaille mahdollisuuden suorittaa koulutusta helpommin ja nopeammin.

Haastateltava kuitenkin nostaa simulaattoriopetuksesta muutaman huonon puolen. Hän toteaa, että simulaattorilla ei voida opettaa oikean auton käyttämistä. Hän kertoo kokemuksistaan seuraavasti: ”Oppilailla on vaikeuksia toimia oikean auton kanssa, kun he tulevat simulaattorista autoon”. Myös nopeuden säätäminen ja vauhdin merkitys tietyissä tilanteissa ei tule esille oikein simulaattoriopetuksessa.

Vaikeiden olosuhteiden koulutus, eli riskientunnistamiskoulutus on haastateltavan mielestä todella hyvä idea. Hän kuitenkin toteaa, että tämä ei ole autokouluopetuksessa täysin onnistunut. Haastateltava kertoo, että vähäisten ajotuntien takia oppilailla ei ole tarpeeksi hyvä tietotaito, eikä sen pohjalta pysty suorittamaan riskikoulutusta. Hän toteaa seuraavasti: ”Oppilailla ei ole tarpeeksi hyvä pohja, jotta niiden kanssa voisi oikeasti käydä niin pitkälle vietyä opetusta, mitä riskikoulutuksessa oikeasti vaaditaan”. Haastateltava on myös sitä mieltä, että liukas opetus on pidettävä oikealla autolla. Hän kertoo, että auton liukuminen tai abs-jarrujen käyntiin meneminen ei tule esille simulaattorissa tarpeeksi tai se luo vääränlaisen kuvan niistä.

Yleisesti ajokorttiuudistuksesta

Haastateltavan mielestä ajokorttiuudistus ei ole kaikissa osa-alueissa täysin onnistunut. Hän kokee, että varsinkin liikenneturvallisuus on jätetty hieman sivulle. Haastateltava toteaa kuitenkin, että erilaisten ajotunti- ja simulaattoriopetuksen yhdistelmillä ollaan luotu oppilaille valinnan vapautta. Haastateltava kokee, että opetuslupalaiset ovat hyötöneet eniten uudistuksesta. Hän on sitä mieltä, että esimerkiksi hinnan pudottamisessakin onnistuttiin vain opetuslupalaisten kohdalla. Autokoulu oppilaille hinta ei alentunut juuri lainkaan.

Haastateltava kokee, että liikenneturvallisuus ei ole uudistuksessa ollut prioriteetti. Hän sanoi haastattelussa seuraavan kommentin: ”Varsinkin alussa tuntui, että uutta ajokorttiliikettä testattiin ihmishengillä. Aikaisimmissa uudistuksissa on ajo-opetusta tiukennettu ja ajo-opetuksen määrää nostettu, jotta liikenneonnettomuuksien kuolleiden määrä vähenisi. Nykyisessä uudistuksessa taas toimitaan päinvastoin, eli vähennetään opetusta. Tässä on riskinsä, että tulee pelottava käänne ja kuolleiden määrä nousee ja sitten taas tiukennetaan säännöksiä”. Haastateltavan mielestä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita ovat esimerkiksi se, että joudutaan niin sanotusti nopeuttamaan opetusta ja menemään liikenteeseen, vaikka autonkäsittelytaito on huono. Samoin teoriaopetuksen suppoisuus ja motivaation puute jättää aukkoja teoriaymmärrykseen.

Haastateltava myös kokee, että jatkovaiheiden poistaminen, eli yksivaiheisuus tulee olemaan ongelma jatkossa. Hän toteaa, että on aiemmin saanut paljon hyvää palautetta oppilailta jatkovaiheista ja ne on yleisesti koettu hyvänä muistia virkistävänä koulutuksena.

Haastateltava kokee, että ikäpoikkeuslupia myönnetään melko herkästi ja pian 17-vuotiaita kuskeja tulee olemaan paljon liikenteessä. Hän kuitenkin kokee tämän kaksihaarisena asiana ja ottaa kantaan 16-vuotiaisiin moottoripyöräilijöihin. Hän sanoo seuraavasti: ”On paljon 16-vuotiaita oppilaita, jotka toimivat oikein ja hyvin liikenteessä, mutta on taas

paljon semmoisia, jotka eivät". Hän lisää, että aika näyttää tarkemmin sitten, kuinka nämä nuoret kuskit pärjäävät liikenteessä.

Haastateltava on sitä mieltä, että muutokset tulivat liian radikaalisti ja että olisi ollut parempi, jos ne olisi toteutettu pikkuhiljaa. Hänen on myös sitä mieltä, että uudesta ajokorttilaista on hävinnyt niin sanotusti raamit ympäriltä. Hän kokee kehityskohteeksi sen, että lakia pitäisi hieman säännellä lisää, jotta se olisi toimivampi kokonaisuus. Haastattelija lisäsi lopuksi vielä seuraavan kommentin: "Historia on osoittanut sen, että uudistuksia tulee tällä alalla paljon ja en usko, että tämäkään on lopullinen muoto".

12 Tutkimuksen tulokset

Ajokorttilakiuudistus toi mukanaan paljon muutosta teoriaopiskeluun. Merkittävin muutos oli, että teoriaopetuksen pakollinen määrä tippui radikaalisti. Uuden teorian mukaan opetusta on oltava vähintään 8h, mutta näistä osa voi kuitenkin olla vapaaehtoisia, mikäli oppilas omistaa aikaisemman ajokortin. Uuden teorian myötä kuljettajaopetuksessa voidaan suorittaa kaikki pakollinen teoria etäopiskelulla. Pakollisen teoriaopetuksen vähentämisen myötä itseopiskelu nousi kuljettajakoulutuksessa merkittäväksi asiaksi.

Tutkimuksessa käy ilmi, että kaikki haastateltavat olivat samaa mieltä siitä, että uusi teorianmalli ei ole täysin onnistunut. Haastateltavat painottivat mielipiteissään erityisesti teorian pakollisen osuuden määrää liian suppeaksi sekä etä- ja itseopiskelun aiheuttamaa mahdollista motivaationpuutetta. Uudistus on onnistunut siltä osin, että etä- ja itseopiskelu mahdollistaa ajan tehostamista koska se ei ole sidottu paikkaan tai aikaan. Tästä kaikki haastateltavat olivat samaa mieltä. Hieman ristiriitaisuutta kuitenkin syntyi, sillä haastateltava numero 4:llä oli hieman erilainen näkemys, hän koki etä- ja itseopiskelun heikentävän oppimistulosta. Hänen mielestä ajan ja paikan sitominen olisi hyvä asia, sillä lähiopetus toisi mukanaan runsaammin motivaatiota.

Hallituksen esityksessä ei otettu kantaa lainkaan itseopiskeluun tai sen mahdollisiin haitta-vaikutuksiin. Kaikki haastateltavat totesivat, että itseopiskelu tuo haasteita kuljettajakoulutuksen suorittamiseen ja se todetaan suurena ongelmana. Capin edustajat olivat kaikki yksimielisiä siitä, että motivaatio ratkaisee sen, kuinka hyvin itseopiskelu sujuu. Toisin kuin ulkopuolinen haastateltava oli sitä mieltä, että motivaatio ei aina ratkaise, sillä motivoituneimmatkin opiskelijat eivät välttämättä löydä aikaa itseopiskelun toteuttamiseen. Kaikki haastateltavat olivat kuitenkin sitä mieltä, että pakollinen teoriaopetus on suppea, mikäli itseopiskelua ei hoideta kunnollisesti.

Hallituksen esityksessä painotetaan sitä, että liikenneturvallisuutta ylläpidetään turvallisuuspainotteisemmalla teoriaopiskelulla. Tutkimuksessa haastatelijat olivat joko vahvasti sitä mieltä, että teorianmalli vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tai ei lainkaan. Eräs haastateltaja nosti myös ajatuksen siitä, että uusi teorianmalli ei tule edistämään liikenneturvallisuutta, mutta ei osannut kuitenkaan ottaa kantaa sen kummemmin negatiiviseen vaikutukseen. Viimeinen haastateltava ei ottanut asiaan kantaa lainkaan.

Ajokorttilakiuudistus vaikutti paljon myös ajo-opetukseen. Kuljettajakoulutuksen pakollinen ajomäärä on 14h, joista 7 tuntia voi suorittaa simulaattorilla. Pakolliseen ajo-opetukseen on sisällettävä 4h vaikeissa olosuhteissa ajamista. Tutkimuksen ajo-opetusosiota koskien

oli paljon ristiriitaisuuksia haastateltavien mielipiteiden välillä. Haastateltavista puolet oli sitä mieltä, että uusi teoria ei vaikuta ajo-opetuksen aloittamiseen. Toiset puolet olivat sitä mieltä, että sillä on suuri vaikutus. Kuitenkin kaikki haastateltavat olivat yksimielisiä siitä, että teoriaan on ajo-opetuksen aikana otettava kantaa enemmän kuin aikaisemmin.

Hallituksen esityksessä ei suoraan otettu kantaa pakollisen ajo-opetuksen riittämiseen, mutta yksi tavoitteista oli kuitenkin mahdollistaa oppilaille yksilöllisempää opetusta. Tältä osin voidaan olettaa, että uudistus on onnistunut, sillä oppilailla on mahdollisuus valita itse opetuksen määrä ja opetusmenetelmä. Tutkimuksessa kuitenkin saatiin selville se, että ajo-opetuksen suoritettava pakollinen määrä on yleisellä tasolla liian pieni. Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että ajo-opetus on riittävä, jos oppilaalla oli jonkinlaista kokemusta taustalla. Haastateltavat olivat yksimielisiä myös siitä, että usein oppilaat eivät ymmärrä omaa tarvetta, jolloin valitsevat väärän opetusmenetelmän tai eivät osta lisäopetusta. Tätä ilmiötä ei otettu huomioon hallituksen esityksessä.

Hallituksen esityksessä väitetään, että turvallisuutta ylläpidetään riskientunnistamisen koulutuksella, tutkintoja kiristämällä sekä laajemmalla ajokoepalautteella. Hallituksen esityksen mukaan ajo-opetuksen vähentäminen ja kuljettajaopetuksen yksivaiheisuus ei tule vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen. Tämä herätti hieman ristiriitaa haastateltavien välillä. Capin haastateltavat olivat kaikki sitä mieltä, että ajo-opetuksen vähentäminen tulee vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen negatiivisessa mielessä. Yksi haastattelijoista oli esimerkiksi sitä mieltä, että kokeesta voisi päästä helposti tuurillakin läpi oppilas, jolla ei ole tarpeelliset ajotaidot, jolloin tämä vaikuttaisi turvallisuuteen. Ulkopuolinen haastateltava taas luotti siihen, että kokeesta ei voi päästä läpi, jos oppilaalla ei ole tarpeeksi hyvä ajotaito. Haastateltavat olivat kuitenkin kaikki yksimielisiä siitä, että uudistus sai aikaan sen, että koulutus on yhä tutkintopainotteisempi. Tätä ilmiötä ei otettu huomioon lainkaan hallituksen esityksessä.

Hallituksen esityksessä simulaattoriopetukseen ei otettu paljoa kantaa. Simulaattoriopetuksella pyrittiin luomaan uusia opetusmenetelmiä sekä edistämään valinnanvapautta kuljettajaopetuksessa. Hallituksen esityksessä ei kuitenkaan otettu kantaa esimerkiksi simulaattoriopetuksen vaikutuksesta autonkäsittelyyn. Tutkimuksessa haastattelijat pitivät simulaattoriopetuksen hyviä ja huonoja puolia samoina. Simulaattoriopetusta pidettiin pätevänä, sillä se mahdollistaa samanlaista opetusta kaikille kuljettajille. Simulaattorista pidettiin myös siksi, että sillä voidaan antaa opetusta, jota ei pystytä toteuttamaan joissain liikenneympäristöissä. Haastateltavat olivat kuitenkin yhtä mieltä siitä, että simulaattoriopetus aiheuttaa käsittelytaidoissa ongelmia, kun siinä ei ole samaa tuntumaa kuin autossa.

Vaikeista olosuhteista liukkaan ajo erityisesti on haastateltavien mielestä epäpätevä suorittaa simulaattorilla. Vaikeiden olosuhteiden osalta uudistuksessa osattiin ennakoida simulaattorin realistisuuden puutetta, jolloin opetukseen määrättiin 2h oikealla autolla. Riskikoulutuksen kokonaisuudesta syntyi ristiriitaisuutta haastateltavien välillä. Kaksi ensimmäistä haastateltavaa piti koulutusta yleisellä tasolla hyvänä, kun taas kaksi viimeistä haastateltavaa oli sitä mieltä, että opetus on tältä osin huonontunut.

Tutkimuksessa haastateltavien mielipiteet yleisesti lakiuudistuksen onnistumisesta vaihtelivat melko hyvästä täysin epäonnistuneeseen. Ensimmäinen haastateltava piti erityisesti B-luokan ajokorttiuudistusta melko hyvänä. Kolmannen haastateltavan mielestä uudistus ei ole onnistunut tarpeeksi hyvin ja tavoitteet on saavutettu väärällä tapaa. Muut olivat sitä mieltä, että uudistuksen kanssa ollaan onnistuttu joillakin osa-alueilla, mutta joissakin on menty hakoteille.

Haastateltavien mielestä yksi suurimmista epäonnistumisista uudistuksessa on ollut liikenneturvallisuuden huomioiminen. Heidän mielestään uudistus on tehnyt koulutuksesta hyvin tutkintopainotteista, jolla tarkoitetaan tässä sitä, että tutkinnon läpi pääsemisestä on tehty liikenneturvallisuutta tärkeämpää. Yksi haastateltava myös oli sitä mieltä, että uudistuksessa ei oteta huomioon kaikkia opiskelijoita ja heidän tarpeita eri korttiluokissa. Kuljettajakoulutuksen yksivaiheisuutta pidettiin tutkimuksessa myös yksimielisesti huonona asiana, sillä haastateltavien mielestä yksivaiheisuus on poistanut mahdollisuuden päästä vaikuttamaan kuljettajan syntyneisiin ajotapoihin tutkinnon jälkeen. Tähän ilmiöön ei hallituksen esityksessä kiinnitetty huomiota lainkaan. Hallituksen esityksessä kuitenkin todettiin, että vaikka vaiheisuudesta luovutaan, voidaan turvallisuutta ylläpitää rikkomusseurantaa tehostamalla.

Ajokorttilakiuudistuksen tavoitteena oli alentaa ajokortin hintaa. Haastateltavat olivat kuitenkin kaikki yksimielisiä siitä, että hinta on pudonnut taitavilta oppilailta, kun taas heikommin osaaville hinta on sama tai noussut entisestään. Tämä ilmiö osattiin ennustaa hyvin hallituksen esityksessä, sillä siinä todettiin hintaan vaikuttavan suuresti se, kuinka paljon opetusta tarvitaan ja millä hinnalla sitä ostaa. Hallituksen esityksessä mainittiin, että hinta ei välttämättä ole aina laskeva.

Uudistuksella pyrittiin mahdollistamaan vaihtoehtoisuus ajokortin suorittamisessa, teknologian käytön kuljettajaopetuksen suorittamisessa sekä uusien opetus ja oppimismenetelmien luomisessa. Tutkimuksessa näiden osilta koettiin onnistuneeksi vapaaehtoisuuden luominen. Teknologian käyttö ja uudet opetusmenetelmät koettiin vain osittain onnistuneeksi.

Ikävaatimusten keventäminen on ollut myös yksi merkittävä muutos ajokorttilaissa. Nykyään B-luokaan voi hakea ikäpoikkeuslupaa, joka mahdollistaa kortin saamisen 17-vuotiaana. Samoin kuljettajakoulutuksen voi aloittaa aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Kaikki haastateltavat kokivat ikävaatimuksen keventämisen positiivisena asiana ja uskovat, että tämän ei pitäisi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Ikävaatimuksen keventämisestä hallituksen esityksessä todetaan, että nuorten liikenneturvallisuuden heikentymiseen olisi syytä varautua.

13 Pohdinta

Osasin odottaa melkein kaikkia asioita, joita tuli tutkimuksessa ilmi. Useammat seikat nimittäin näkyvät myös omassa jokapäiväisessä työssäni autokoulussa sihteerinä. Yleisesti ajatellen en koe, että näin radikaalille muutokselle olisi ollut tarvetta. Toki vanha laki oli hieman monimutkainen, mutta vanhalla lailla oli oikeanlainen rakenne, joka mielestäni toimi hyvin. Uudistukselle asetetut tavoitteet ovat mielestäni hyviä ajatuksia, mutta niitä ei ole toteutettu täysin oikealla tavalla.

Itse koen, että aikaisempi teoriamäärä oli paljon, mutta nykyisessä taas on usein aivan liian vähän. Olen töitä tehdessäni perehtynyt pakollisiin teorialuokkiin ja ne ovat mielestäni aika pinnallisella tasolla. Uudistuksen jälkeen yhdeksi merkittäväksi työtehtäväksi on noussut oppilaiden motivointi itseopiskelun tekemiseen, sillä todella useasti oppilaat eivät osaa tai jaksa panostaa siihen. Olen huomannut, että tämä myös hidastaa opetusprosessia melko paljon, sillä oppilaat eivät saa itseopiskelua alkuun, jolloin ajo-opetukseen ei voida aloittaa. Uusi malli mielestäni toimii tapauksissa, jolloin oppilas on itse motivoitunut ja hänellä on aikaisempaa kokemusta liikenteestä tai autosta. Näitä on kuitenkin valitettavasti aivan liian harvoin. En kuitenkaan usko, että uusi teoriamalli vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, mikäli ajo-opetus toteutuu hyvin.

Ajo-opetuksen väheneminen ja ajokokeen vaikeuttaminen ei ole mielestäni hyvä ajatus. Oppilaat eivät yleensä tiedä ajokoevaatimuksia, jolloin eivät suostu kuuntelemaan liikenneopettajan suosituksia lisäopetuksesta. Tämä johtaa siihen, että oppilaat menevät ajokokeeseen epävalmiina ja reuttavat sen. Hylätyn ajokokeen jälkeen lisäopetuksen ostaminen ja uusintakokeen maksaminen nostavat kurssin kokonaishintaa paljon, jolloin oppilaat yleensä turhautuvat. Olen huomannut, että tämä johtaa siihen, että oppilaat yrittävät suorittaa uusintakokeen ilman lisäopetusta tai se saa heidät pitämään pitkiä taukoja koulutuksessa.

Olen myös sitä mieltä, että uudistuksessa oli paljon turhia pieniä muutoksia, kuten terveystarkastuksen poistaminen. Itse koen, että lääkärintodistuksen hankkiminen ei ollut taakkaa kortin hakijalle eikä viranomaisillekaan. Suurin osa nuorista kuitenkin omistivat nuorisonterveystodistuksen, jonka he olivat saaneet koulusta, eikä erillistä lääkärikäyntiä edes tarvinnut tehdä.

13.1 Opinnäytetyöprosessin itsearviointi

Mielestäni saavutin opinnäytetyön tavoitteen ja rakensin kattavan tietopankin ajokorttilakiuudistuksesta. Tutkimuksen tarkoituksena oli ymmärtää, kuinka ajokorttilakiuudistus on vaikuttanut kuljettajakoulutuksen suorittamiseen sekä miten ajokorttilakiuudistus liikenneopettajien mielestä on onnistunut. Aluksi oli hieman hankalaa hahmottaa opinnäytetyön tarkoitusta ja tutkimuskysymykset olivat hieman epäselviä. Jouduin työn aikana suunnittelemaan opinnäytetyötä useamman kerran uudestaan. Tutkimusmenetelmäkin muuttui alkuperäisestä suunnitelmasta, joka oli siis käyttää kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Hankaluuksista huolimatta olen itse tyytyväinen opinnäytetyön tulokseen ja olen mielestäni saavuttanut tavoitteen.

Kirjallisten lähteiden löytäminen oli hankalaa, sillä aiheesta ei ole tehty kirjallista materiaalia. Verkkolähteitä löytyi kuitenkin kattavasta, sekä tieteenkin liikenne- ja viestintäviraston sivuilta löytyi paljon hyödyllistä informaatiota. Tutkimuksia kohdistuen uuteen ajokorttilakiin oli huomattavasti rajallisempi määrä kuin vanhaa. Tämä johti ongelmaan, jossa en löytänyt tarpeeksi vertailukelpoista tietoa omaa työtäni varten. Kansainvälisten lähteiden löytäminen oli myös hieman hankalaa, sillä aihe liittyi suomalaisen lainsäädäntöön ja suomalaisen ajokorttimalliin. Tästä huolimatta sain käytettyä kansainvälisiä lähteitä EU-direktiivi-osioissa sekä tutkimusmenetelmää avatessa.

Tutkimusmenetelmäksi valitsin mielestäni juuri oikean, sillä tällä sain vastaukset parhaiten tutkimuskysymyksiin. Haastateltavien oli helppo vastata kysymyksiin ja palaute oli ylipäättään positiivista. Tutkimuksessa olisi voinut kuitenkin mielestäni olla vielä vähintään yksi ulkopuolinen haastateltava, joka olisi vahvistanut yhä enemmän tutkimuksen validiteettia. Tästä huolimatta olen sitä mieltä, että tutkimus on kuitenkin tarpeeksi validi.

Aikaisemmat opinnäytetyöt eivät ole tutkineet aihetta ajokorttilain onnistumisen kannalta. Aikaisemmissa tutkimuksissa on tutkittu enemmän ajokorttilain vaikutusta poliisintyöhön tai pelkästään ollaan keskitytty 2013 tulleeseen lakiuudistukseen. Joten uskon, että opinnäytetyöni voisi palvella muita, jotka haluavat tutkia vuoden 2018 lakiuudistusta.

Lähteet

Cap-Group Oy 2018. Yhtiö. Luettavissa: <https://cap.fi/fi/yhtio>. Luettu: 8.3.2019

Cap-Group Oy 09.01.2019. Kuljettajakoulutusalan toimijat yhdistivät voimansa ja tähtäävät nyt huipulle – blogi. Luettavissa: <https://cap.fi/fi/blogi/2019-01-09-kuljettajakoulutusalan-toimijat-yhdistivat-voimansa-ja-tahtaavat-nyt-huipulle>. Luettu 8.3.2019

Datadrivers Oy 2019. Tiedote. Luettavissa: https://kuljettajaopetus.fi/kotisivut/dokumentit/DD-CAP-tiedote_26022019.pdf. Luettu 8.3.2019

Cap-Group Oy 08.03.2017. Kuljettajakoulutusalan toimijat yhdistivät voimansa ja tähtäävät nyt huipulle – blogi. Luettavissa: <https://cap.fi/fi/blogi/2017-03-08-cap-group-tahyaa-ulkomaille-uusien-sijoittajien-voimin>. Luettu 8.3.2019

Asiakastieto 2017. CAP-Group Oy. Luettavissa: <https://www.asiakastieto.fi/yritykset/fi/cap-group-oy/08417169/taloustiedot>. Luettu 16.3.2019

Tilastokeskus 2007. Vuosisata suomalaista autoilua. Luettavissa: <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>. Luettu 16.3.2019

Eduskunta. Nuorten eduskunta, 1923. Luettavissa: <http://www.nuorteneduskunta.fi/fi/1923>. Luettu 16.3.2019

Joonas Jousimo ja Oula Nikkanen 2/2018. Ajokorttilain uudistus 2018. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/141758/ON_Jousimo_ja_Nikkanen.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Luettu 18.3.2019

Terhi Kallinen 5/2014. Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/77540/Kallinen_Terhi.pdf?sequence=. Luettu 18.3.2019

European Commission. A single driving licence for the whole EU. Luettavissa: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/driving-licence/eu-driving_licence_en. Luettu 6.4.2019

EU-direktiivi 2006/126/EY. Liikenneturvallisuus: ajokortit. Luettavissa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/LSU/?uri=CELEX:32006L0126&qid=1504075559758>. Luettu 6.4.2019

Liikenne ja viestintäministeriö. Kuljettajakoulutus uudistus ja ajokorttisäännösten muutostarpeet 2016. Luettavissa: <https://www.lvm.fi/documents/20181/871326/Tiivistelm%C3%A4%20uudistuksesta.pdf/70607af5-0ec1-4a15-849c-62a0fdaf76e2>. Luettu 7.4.2019

Liikenne ja viestintäministeriö. Ajokorttikoulutuksen kehittäminen. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM041:00/2016>. Luettu: 7.4.2019

Hallituksen esitys 146/2017. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_146+2017.pdf. Luettu 10.4.2019

Ajokorttilaki 29.4.2011/386

Autokoululiitto 2016. Opetussuunnitelma 2016. Kolmivaiheinen kuljettajaopetus B-luokan ajo-oikeutta varten. Luettavissa: <https://www.autokoululiitto.fi/media/opetussuunnitelmat/b-opetussuunnitelma-final-2016.pdf>. Luettu: 8.4.2019

Autokorttikoulu 2016. Opas opetuslupaa hakevalle. Luettavissa: <http://www.ajokorttikoulu.fi/materiaalit/pdf/Opetuslupa-2016.pdf>. Luettu 12.4.2019

Liikenteen turvallisuusvirasto 2016. B- luokan opetuslupaopetus. Opetussuunnitelma ja opetuksen toteuttaminen. Luettavissa: [https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1470644795/94192ac23770b18053964d795575bc3a/22173-21942-B-luokan-opetuslupaopetuksen-opetussuunnitelma-ja-ohje-2016-\(1\)-\(1\).pdf](https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1470644795/94192ac23770b18053964d795575bc3a/22173-21942-B-luokan-opetuslupaopetuksen-opetussuunnitelma-ja-ohje-2016-(1)-(1).pdf). Luettu 12.4.2019

Liikenteen turvallisuusvirasto 2018. Käynnissä olevat kuljettajaopetuskokeilut. Luettavissa: <https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1516351863/6cc9857136b20f890e148fc6d39d6b97/29135-Kaynnissa-olevat-kuljettajaopetuskokeilut-19-1-2018.pdf>. Luettu 16.4.2019

Liikenteen turvallisuusvirasto 2017. Kokeiluluvat. Luettavissa: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:gl3OtpkBOOEJ:https://www.trafi.fi/filebank/a/1511431675/fed5e240479741e16bb329dda954a693/28517-26134-Kokeiluluvat-Tiedote_23_11_2017.docx+&cd=5&hl=fi&ct=clnk&gl=fi. Luettu 16.4.2019

Autokoululiitto 2017. Suositun 10+10 kokeilu jatkuu kesän yli. Luettavissa: <https://www.autokoululiitto.fi/uutishuone/autokoululiitto-suositun-1010-kokeilu-jatkuu-kesan-yli.html>. Luettu 16.4.2019

Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018

Cap-Group Oy 02.10.2018. Yli kolme neljästä Capin autokoululaisesta läpäisi ajokokeen ensiyrittämällä – blogi. Luettavissa: <https://cap.fi/fi/blogi/2018-10-02-yli-kolme-neljasta-capin-autokoululaisesta-lapaisi-ajokokeen-ensiyrittamalla>. Luettu 14.4.2019

Janne Ahjopalo 14.2.2019. Yle. Alaikäiset innostuivat hakemaan ajokortteja – ikäpoikkeuslupien käsittely ruuhkautui 2 000 hakemuksen jonoksi. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10641138>. Luettu 14.4.2019

Liikenne- ja viestintävirasto 2018. Ensimmäisen ajokortin hakijan vakuutus. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajotaidon-yllapito/ajoterveys/ensimmaisen-ajokortin-hakijan-vakuutus>. Luettu 15.4.2019

Liikenne- ja viestintävirasto 2019. Kuljettajan ajoterveys. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajotaidon-yllapito/ajoterveys/kuljettajan-ajoterveys>. Luettu 15.4.2016

Liikenne- ja viestintävirasto 2019. Opetuslupa. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/opetuslupa>. Luettu 15.4.2016

Liikenne- ja viestintävirasto 26.9.2018. Ajokorttikoulutuksen muutos nosti opetuslupalaiset esiin. Luettavissa: https://arkisto.trafi.fi/uutisarkisto/6536/ajokorttikoulutuksen_muutos_nosti_opetuslupalaiset_esiin. Luettu 15.4.2016

Karvatassu Tmi 2018. Uusi ajokorttilaki 1.7.2018. Luettavissa: <https://www.opetuslupa.fi/ajankohtaista/ajankohtaista/opetuslupasaadokset-muuttuivat>. Luettu 17.4.2019

Liikenne- ja viestintävirasto 11.02.2019. Ulkomaisen ajokortin vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/perustietoa-ajokortista/ulkomaisen-ajokortin-vaihtaminen-suomalaiseen-ajokorttiin>. Luettu 18.4.2018

Liikenne- ja viestintävirasto 06.03.2019. Ulkomaisen ajokortin kelpoisuus Suomessa. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/perustietoa-ajokortista/ulkomaisen-ajokortin-kelpoisuus-suomessa>. Luettu 18.4.2018

Vilka, H. 2005. Tutki ja kehitä. Otavan Kirjapaino Oy. Keuruu

Woods, P. 1999. Successful Writing For Qualitative Researcher. New Fetter Lane. London

Tarja, H. 2014. Kvantitatiivinen Tutkimus. Edita Publishing Oy. Helsinki

Liitteet

Liite 1. Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelman teoriaopetuksen sisältö

Tunti	Sisältö
B1 Kuljettajaopetus ja oppiminen	<ul style="list-style-type: none">• Tavoitteena vastuullinen kuljettaja• Opetuksen rakenne ja eteneminen• Oppisisällöt ja oppimismuodot perusvaiheessa• Opettajan ja oppilaan tehtävät ja roolit
B2 Auto ja sen käsittely	<ul style="list-style-type: none">• Auton hallintalaitteet• Ajoon valmistautuminen• Auton peruskäsittely
B3 Auton käyttäytyminen ja varusteet	<ul style="list-style-type: none">• Auton liikemekaniikka (Fysiikan lait)• Auton turvallisuus
B4 Vastuullisen kuljettajan perustaidot	<ul style="list-style-type: none">• Havainnointi ja arviointi• Nopeudensäätely ja tilannenopeus• Merkinannot• Ajolinjat• Ajovuorot• Etäisyys muihin• Liikenteenohjauksen noudattaminen• Matkan suunnittelu ja itsenäinen toteuttaminen• Oman toiminnan arviointi
B5 Liikenteen vuorovaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Ennakointi ja ennakoitavuus• Vuorovaikutustaidot• Liikenteen erityisryhmät ja niiden käyttäytyminen
B6 Liikenneympäristö ja liikenteenohjaus	<ul style="list-style-type: none">• Liikenneympäristöt• Liikennesäännöt• Tiemerkinnot• Liikennemerkkit

	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennevalot • Liikenteen ohjaaja
B7 Ajaminen taajamaliikenteessä	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteeseen liittyminen • Liikenteessä ajaminen • Liikenteestä poistuminen
B8 Risteysajo - Ajolinjat	<ul style="list-style-type: none"> • Risteystä lähestyttäessä • Ajolinjat perussäännön mukaan • Ajolinjaa ohjaavat merkit • Ajolinjat erityistapauksissa
B9 Risteysajo - Ajovuorot	<ul style="list-style-type: none"> • Ajovuorot perussäännön mukaan • Ajovuoroa ohjaavat merkit • Ajovuoroa ohjaavat liikennevalot • Ajovuoro erityistapauksissa • Rautatien tasoristeys
B10 Ajaminen maantiiliikenteessä	<ul style="list-style-type: none"> • Liittyminen päätien liikenteeseen • Päätiellä ajaminen • Päätieltä poistuminen • Ajaminen moottoritiellä ja moottoriliikenteellä
B11 Ohittaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Säännöt ja vastuu • Ohituksen tarpeellisuus • Ohitusmatka • Ohituskiellot • Toiminta ohitettavana • Toiminta ohittajana
B12 Ajaminen vaikeissa keliolosuhteissa: sateella ja pimeässä	<ul style="list-style-type: none"> • Ajaminen sateella ja sumussa • Ajaminen pimeässä • Ajonopeuden merkitys vaikeissa olosuhteissa • Oman toiminnan arviointi

B13 Ajaminen vaikeissa keliolosuhteissa: liukkaalla	<ul style="list-style-type: none"> • Pitävyys ja liukkauden tunnistaminen • Varustautuminen • Turvallinen ajaminen ja hallintalaitteiden käyttö • Oikean tilannenopeuden valinta • Oman toiminnan arviointi
B14 Matkan suunnittelu	<ul style="list-style-type: none"> • Älyliikenne • Auton kunto ja kuormaus • Ajoreitin suunnittelu • Ajaminen navigaattorin avulla • Opasteiden mukaan ajaminen
B15 Ennakointi – vaaratilanne – onnettomuus	<ul style="list-style-type: none"> • Ennakointi, riskien tunnistaminen ja välttäminen • Toiminta hätätilanteessa • Onnettomuuden seurausten lieventäminen • Toiminta liikenneonnettomuuspaikalla
B16 Ajamisen sosiaalisuus ja ekologisuus	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteiskunta ja sosiaalinen ympäristö • Liikennejärjestelmä, lainsäädäntö ja liikennevalvonta • Kuljettajan ekologinen vastuu
B17 Ajotehtävä ja oman tilan hallinta	<ul style="list-style-type: none"> • Nuorten kuljettajien erityisriskit • Ajoseuran vaikutus ja sen hallinta • Oman tunnetilan vaikutusten hallinta • Ajamiseen liittyvät henkilökohtaiset tavoitteet ja motiivit • Ajamisen merkitys itselle ja sen muuttuminen iän myötä
B18 Ajokunto ja sen hallinta	<ul style="list-style-type: none"> • Päihteiden vaikutus • Lääkeaineet ja väsymys • Ajokunnon tarkkailu

B19 Auto ja oman tilan hallinta	<ul style="list-style-type: none"> • Auton tyyppi ja valinta • Autosta huolehtiminen • Ajamisen häiriötekijät • Turvavarusteet ja niiden käyttö
--	---

Liite 2. Haastattelukysymykset

HAASTATTELUKYSYMYKSET

Perustiedot:

- Kuinka kauan olette työskennelleet autokoulualalla / taustat?
- Mitä ajokorttiluokkia opetat?
- Saadaanko vastauksiasi käyttää opinnäytetyössä?

Teoriaopiskelu:

1. Kuinka kattava mielestäsi on pakollinen osio teoriaopiskelusta (EAS + RTK)?
2. Mitä mieltä olet kuljettajakoulutuksessa käyttöön otetusta itseopiskelu kuviosta?
 - a. Kuinka kattava on mielestäsi meillä käytössä oleva itseopiskelumateriaali (Tasot ja materiaali)
3. Mitä hyviä puolia näet itse- ja etäopiskelussa?
 - a. Mitä lisäarvoa nämä luovat opiskelijalle, joka on suorittamassa kuljettajakoulutusta?
4. Mitä huonoja puolia näet itse- ja etäteoriaopiskelussa?
5. Onko mielestäsi uudistuksen teoriakokonaisuus tarpeeksi kattava?
 - a. Onko nykyinen teoriaopiskelumalli vaikuttanut liikenneturvallisuuteen?
6. Tarvitseeko mielestäsi kuljettajakoulutuksen teoriaopiskelumalli vielä muutosta / kehitystä?
 - a. Miten kehittäisit / muuttaisit teoriaopiskelua nykyisessä ajokorttilaissa?

Ajoharjoittelu:

1. Näkyykö pakollisen teoriaopiskelun vähentäminen ajo-opetuksessa?
2. Onko kuljettajakoulutuksen pakollinen ajotunti määrä riittävä?
 - a. Onko nykyinen pakollinen ajotunti määrä vaikuttanut liikenneturvallisuuteen?
3. Mitä mieltä olet simulaatio-opetuksesta / mitä hyviä puolia simulaatio-opetuksessa on?
 - a. Mitä lisäarvoa se tuo opiskelijalle, joka on suorittamassa kuljettajakoulutusta?
4. Mitä huonoja puolia mielestäsi simulaatio-opetuksessa on?
5. Huomioidaanko vaikeissa olosuhteissa ajaminen tarpeeksi uudessa ajokorttilaissa?
6. Tarvitseeko kuljettajakoulutuksen ajo-opetus mielestäsi vielä muutosta / kehitystä?
 - a. Miten kehittäisit / muuttaisit ajo-opetuksen suhteen uudessa ajokorttilaissa?

Yleisesti lakiuudistuksesta:

1. Onko yleisesti ajokorttiuudistus mielestäsi onnistunut?
 - a. Hinnan aleneminen
 - b. Säännösten keventäminen
 - c. Vaihtoehtojen luominen
 - d. Uusien opetusmenetelmien kehittäminen
2. Onko ajokorttilakiuudistuksessa mielestäsi huomioitu liikenneturvallisuutta tarpeeksi?
3. Mitä mieltä olet ajokortin yksivaiheisuudesta?
4. Mitä mieltä olet ajokorttilain uudesta ikävaatimuksesta?
5. Tarvitseeko uusi ajokorttilaki mielestäsi vielä muutosta / kehitystä?
 - a. Miten kehittäisit / muuttaisit uutta ajokorttilakia?

Liite 3. Sopimusvaltiot

Sopimusvaltiot + Hong Kong, Macao, Taiwan

Taulukko päivitetty 26.1.2018

Albania	Guatemala	Macao	Seychellit
Algeria	Haiti	Madagaskar	Sierra Leone
Arabiemiirien liitto /Yhdistyneet arabiemiirikunnat	Hong Kong	Makedonia	Singapore
Argentiina	Intia	Malawi	Sri Lanka
Armenia	Irak (1.2.2018 alkaen)	Malesia	Sveitsi
Australia	Iran	Mali	Syyria
Azerbaidžan	Israel	Marokko	Tadžikistan
Bahama	Jamaika	Moldova	Taiwan (Kinan tasavalta)
Bahrain	Japani	Monaco	Thaimaa
Bangladesh	Jordania	Mongolia	Togo
Barbados	Jugoslavia	Montenegro	Trinidad ja Tobago
Benin	Kambodža	Namibia	Tunisia
Bosnia-Hertsegovina	Kanada	Niger	Turkki
Botswana	Kazakstan	Nigeria	Turkmenistan
Brasilia	Kenia	Norsunluurannikko	Uganda
Burkina Faso	Keski-Afrikan tasavalta	Pakistan	Ukraina
Chile	Kirgisia	Papua-Uusi-Guinea	Uruguay
Dominikaaninen tasavalta	Kongon demokraattinen tasavalta	Paraguay	USA (Amerikan yhdysvallat)
Ecuador	Kongo, tasavalta	Peru	Uusi-Seelanti
Egypti	Korea, tasavalta	Pyhä istuin (Vatikaanin kaupunkivaltio)	Uzbekistan
Etelä-Afrikka	Kuuba	Qatar	Valkovenäjä
Fidži	Kuwait	Ruanda	Venezuelan bolivariaaninen tasavalta
Filippiinit	Laosin demokraattinen karsantasavalta	San Marino	Venäjä
Georgia	Lesotho	Saudi-Arabia	Vietnam
Ghana	Libanon	Senegal	Zimbabwe
Guayana	Liberia	Serbia	

Liite 4. EU- ja ETA-valtiot

EU- ja ETA-valtiot

Alankomaat
Belgia
Bulgaria
Espanja
Irlanti
Islanti
Italia
Itävalta
Kreikka
Kroatia
Kypros
Latvia
Liechtenstein
Liettua
Luxemburg
Malta
Norja
Portugali
Puola
Ranska
Romania
Ruotsi
Saksa
Slovakia
Slovenia
Suomi
Tanska
Tšekki
Unkari
Viro