

B-ajokortin kuljettajaopetus opetusluvalla

Opetuslupaopetuksen edellytyksiin ja kuljettajantutkintoon liittyvät puutteet
pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella

Jenny Hämäläinen

5/2023

ESIPUHE

Tämä opinnäytetyö on tehty Poliisiammattikorkeakoulun poliisin perustutkintoa varten. Opinnäytetyöni painottuu henkilöautokortin eli B-ajokortin kuljettajaopetukseen opetusluvalla. B-ajokortin käyttäminen opetusluvalla on yleistynyt ja siksi halusin tehdä opinnäytetyöni ajankohtaisen aiheen ympärille. Opinnäytetyön suunnittelu aloitettiin vuoden 2023 tammikuussa. Valmiiksi opinnäytetyö saatiin vuoden 2023 toukokuussa.

Haluan kiittää haastatteluun osallistuneita, jotka ovat mahdollistaneet tämän opinnäytetyön tekemisen. Kiitokset haluan antaa myös ammattitaitoisille opinnäytetyöni ohjaajille Petri Tuomiselle sekä Matti Tuomiselle.

Kouvola, 18.5.2023

Jenny Hämäläinen

TIIVISTELMÄ

Jenny Hämäläinen: B-ajokortin kuljettajaopetus opetusluvalla - Opetuslupaopetuksen edellytyksiin ja kuljettajantutkintoon liittyvät puutteet pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Petri Tuominen & Matti Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö kertoo B-ajokortin kuljettajaopetuksesta opetusluvalla. Opinnäytetyön teoriaosassa kerrotaan suomalaisesta ajokortista sekä kuljettajaopetuksesta, opetusluvalla opettamisesta sekä poliisin roolista liikennevalvonnassa. Teoriaosassa perehdytään opetuslupaopetuksen edellytyksiin ja ajokorttilain uudistuksen 2018 vaikutuksiin opetusluvalla opettamiseen sekä opetuslupalaisten ajoharjoitteluun ja ajokokeeseen.

Opinnäytetyö on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus, jonka toteuttamistapana käytettiin puolistrukturoitua teemahaastattelua. Tutkimuksessa haastateltiin neljää tutkinnon vastaanottajaa ja yhtä esimiestehtävissä työskentelevää. Haastattelututkimuksen avulla selvitettiin, millaisia puutteita opetuslupaopetuksen edellytyksiin on tullut ilmi kuljettajantutkintoon saapuessa ja erilaisten valvontojen yhteydessä. Tutkimuksessa selvitettiin myös kuljettajantutkinnon aikana havaittuja puutteita opetuslupalaisessa. Näiden yhteydessä selvitettiin havaittujen puutteiden riskiä liikenneturvallisudelle ja yhteyttä ajokorttilain 2018 muutokseen. Tutkimuksessa selvitettiin myös, mitä kenttäpoliisin olisi hyvä tietää B-ajokortin kuljettajaopetuksesta opetusluvalla. Haastatteluiden vastaukset saatiin pääkaupunkiseudulta ja Kaakkois-Suomen alueelta.

Haastatteluiden tulosten analysointiin käytettiin teemoittelua. Haastattelututkimuksen merkittävimpien tulosten mukaan opetuslupa-ajoneuvoissa ilmeni monia puutteita, joista jarrupoljinongelmat olivat suurempia verrattuna muihin opetusajoneuvon puutteisiin. Myös asiakirjoissa ja opetusluvissa havaittiin puutteita. Kuljettajantutkinnon ajokokeessa havaitut keskeisimmät puutteet liittyivät opetuslupalaisten havainnointiongelmiin usein yhdistettynä liian suureen tilannenopeuteen. Havaitut puutteet nähtiin usein riskinä liikenneturvallisudelle ja ajokorttilain uudistuksen 2018 huomattiin vaikuttaneen havaittujen puutteiden määriin. Vastausten perusteella poliisin tulisi tehdä aktiivista valvontaa opetuslupa-ajoneuvoihin.

Sivumäärä: 42 + 1

Tarkastuskuukausi ja vuosi: toukokuu 2023

Avainsanat: Opinnäytetyö, Ajokortti, Kuljettajaopetus, Opetuslupa, Kuljettajantutkinto, Traficom, Liikenneturvallisuus, Puutteet

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Aihe, tavoite ja tutkimuskysymykset	2
1.2 Aikaisemmat työt aiheeseen liittyen	3
1.3 Käsitteet	4
2 AJOKORTTI JA KULJETTAJAOPETUS	5
2.1 Ajokortin historiaa Suomessa	5
2.2 Kuljettajaopetuksen kehittyminen	5
2.3 Kuljettajaopetuksen tarve ja tavoite	7
2.4 Lainsäädäntö	7
3 KULJETTAJAOPETUS OPETUSLUVALLA	9
3.1 Yleistä opetuslupaopetuksesta	9
3.2 Muutos opetuslupaopetukseen vuonna 2018	10
3.3 Välineistö opetuslupaopetuksessa	12
3.4 Opetuslupalaisten ajoharjoittelu ja ajokoe	17
4 POLIISI LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ	19
5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	21
5.1 Laadullinen tutkimus	21
5.2 Haastattelut	22
6 HAASTATTELUN TULOKSET	24
6.1 Puutteet opetusajoneuvoissa	24
6.2 Opetuslupiin ja muut aihepiiriin liittyvät puutteet	26
6.3 Puutteet kuljettajantutkinrossa	27
6.4 Ajokorttilain uudistus ja liikenneturvallisuus	28
6.5 Valvonta	29
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	31
8 POHDINTA	35
8.1 Arviointi	35
8.2 Luotettavuus	36
8.3 Jatkotutkimusehdotus	38
LÄHTEET	39
LIITTEET	43

1 JOHDANTO

Suomessa henkilöauton kuljettaminen vaatii B-luokan ajokortin. Ennen virallisen ajokortin saamista on suoritettava pakolliset kuljettajantutkinnon kokeet, joiden läpikäyminen edellyttää harjoittelua. B-luokan ajokortin voi suorittaa autokoulussa. Toinen suoritustapa on opetusluvalla opettaminen, jolloin harjoittelu ja oppiminen tapahtuu opetuslupaopettajan ohjeistuksella ilman autokoulua. Tiettyjä koulutuksia täytyy kuitenkin suorittaa autokoulussa. Opettaja antaa oppilaalle kuljettajantutkinnon kokeita varten teoria- ja ajo-opetusta. Jotta ajokortti saadaan, tulee teoria- ja ajokoe suorittaa hyväksytysti läpi. Kuljettajaopetuksessa opetusluvalla harjoitellaan teoriaa ja ajo-opetusta samalla tavalla kuin autokoulussa, mutta opetuslupaopetuksessa usein ajetaan enemmän verrattuna autokoululla annettavaan opetukseen (Löytty, Hotti 2016, 11).

Traficomien tilastojen mukaan B-ajokortin käyminen opetusluvalla on yleistynyt tarkasteltaessa opetusluvalla käytyjen ajokorttien määriä. Muutos huomattiin ajokorttilain uudistuksen 2018 jälkeen. Kuljettajaopetukseen liittyvissä, poliisin ja Traficomien tekemissä valvonnoissa on kiinnitetty huomiota erityisesti opetusajoneuvojen vaatimuksiin, välineistöön sekä opetuslupiin. Valvonnoissa havaittiin puutteita opetusajoneuvoissa ja opetusluvuissa. Valvonnoissa ilmeni ilman ajo-oikeutta ajavia henkilöitä, ilman opetuslupaa opettavia ja epäkunnossa olevia opetusajoneuvoja. (Jokela, 4.1.2023.)

Tavoitteena oli keksiä opintojen teemoihin liittyvä aihe, joka kiinnostaisi itseäni. Yllä mainitsemani uutisen löytäminen tammikuussa 2023 vahvisti päätöstäni tehdä opinnäytetyöni liikennettä koskevan aiheen ympärille. Kvalitatiivisen tutkimuksen aiheeksi valittiin B-ajokortin kuljettajaopetus opetusluvalla, missä tutkittiin opetuslupaopetuksen edellytyksissä ja kuljettajantutkinnossa havaittuja puutteita pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella. Tutkimus toteutettiin puolistrukturoidun teemahaastattelun avulla neljälle tutkinnon vastaanottajalle ja yhdelle esimiestehtävissä työskentelevälle, joten opinnäytetyön tutkimuksen tulokset perustuivat haastateltavien omiin kokemuksiin ja mielipiteisiin.

Koska opetusluvalla opettaminen on yleistynyt, myös puutteita ilmenee. Tämä kertoo valvonnan tarpeesta, jotta tieliikenteestä saadaan turvallisuutta vaarantavat tekijät poistettua ja edistettyä jokaisen oikeutta turvalliseen liikkumiseen. Opetusajoneuvojen valvonta tuo oman haasteensa poliisitehtäviin ja siksi kenttätöissä työskentelevän poliisin tulee tietää opetuslupaopetuksesta, jotta mahdollisiin puutteisiin pystytään puuttamaan. Aihe on mielestäni ajankohtainen ja mielenkiintoinen opetuslupaopetuksen kasvaneen suosion sekä uutisoinnin vuoksi.

1.1 Aihe, tavoite ja tutkimuskysymykset

Tutkimuksen aiheen tulisi kiinnostaa tutkijaa. Tärkeää olisi, että aihe liittyisi omaan alaan ja tutkija oppisi tutkimuksen aikana jotakin uutta. Aiheeseen tulisi löytyä aikaisempaa tietoa, mutta tutkimuksen olisi hyvä tuottaa myös uutta informaatiota. (Saaranen-Kauppinen, Puusniekka 2009, 8–9.)

Kun opinnäytetyön aihe tiedetään, täytyy sitä rajata, minkä tarkoituksena on näyttää, mitä aiheesta halutaan tietää ja mitä tutkijan itse kerätyllä aineistolla pyritään kertomaan (Hirsjärvi, Remes, Saja-vaara 1997, 81).

Tiedonhaku lähtee siitä, että tarvitaan lisätietoa jostain aiheesta, minkä jälkeen tehdään analysointia, hakusuunnitelma ja haetaan tietoa. Jos tuloksiin ollaan tyytyväisiä, tiedonhaku lopetetaan. Jos ei olla, mietitään ovatko kaikki hakuvaihtoehdot kokeiltu ja tehdään tarvittaessa uusia hakuja. Näin tietoa haetaan kaikessa yksinkertaisuudessaan. (Kemppainen, Latomaa 2002, 24.) Koskaan lähteitä ei voi käyttää sellaisenaan, vaan on tärkeää osata referointitaito. Referaatti on tiivistelmä tai lyhennelmä jostain luetusta teoksesta, josta lukija kirjoittaa asiasisällön omin sanoin auki. (Kemppainen, Latomaa 2002, 27.)

Tämän kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen aiheena on B-ajokortin kuljettajaopetus opetusluvalla. Tavoitteena oli selvittää, millaisia puutteita B-ajokortin opetusluvan edellytyksiin on tullut ilmi kuljettajantutkintoon saapuessa ja erilaisten valvontojen yhteydessä pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella. Tällä saatiin suuntaa sille, mitkä osa-alueet opetuslupa-asioissa ovat puutteellisia. Tavoitteena oli selvittää kuljettajantutkinnon aikana havaittuja puutteita opetuslupalaisessa samoilla alueilla. Tavoitteena oli myös selvittää, mitä kenttäpoliisin olisi hyvä tietää kuljettajaopetuksesta opetusluvalla B-ajokorttiin. Tällä saatiin suuntaa sille, mitä opetuslupa-ajoneuvojen valvonnissa tulisi ottaa huomioon. Tarkentavien kysymysten avulla oli tarkoitus selvittää, onko opetuslupaopetuksen edellytyksissä ja kuljettajantutkinnossa havaituilla puutteilla riskiä liikenneturvallisuudelle ja onko ajokorttilain 2018 muutoksella yhteyttä näihin puutteisiin. Opinnäytetyön tutkimukseen liittyvät alueet valittiin löydettyjen haastateltavien perusteella.

Tutkimuksessa pääkysymyksiä olivat seuraavat:

Millaisia puutteita on havaittu B-ajokortin opetuslupaopetuksen edellytyksiin kuljettajantutkintoon saapuessa ja erillisten valvontojen yhteydessä pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella?

Millaisia puutteita on havaittu kuljettajantutkinnossa opetuslupalaisen suhteen pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella?

Mitä kenttäpoliisin olisi hyvä tietää B-ajokortin kuljettajaopetuksesta opetusluvalla?

Tarkentavina kysymyksinä opetuslupaopetuksen edellytyksissä ja kuljettajantutkinnossa havaituissa puutteissa toimivat seuraavat kysymykset:

Onko havaituilla puutteilla riskiä liikenneturvallisudelle?

Onko ajokorttilain 2018 muutoksella yhteyttä havaittuihin puutteisiin?

Opinnäytetyön rajausta on hyvä, koska aikaisemmin ei ole tehty tällaista opinnäytetyötä Poliisiammattikorkeakoulussa, mikä tuo lisäarvoa muihin ajokortti- ja ajoneuvoaiheisiin opinnäytetöihin. Opinnäytetyön näkökulma olisi laajentunut liikaa, mikäli aihetta olisi käsitelty kuljettajaopetuksesta opetusluvalla ajokorttiluokittain, minkä takia aihe rajattiin pelkästään henkilöautoihin. Opinnäytetyön viitekehys painottuu laajemmin liikenneturvallisudteen ja kuljettajaopetukseen, mutta tarkemmin B-ajokortin kuljettajaopetukseen opetusluvalla sekä siinä havaittuihin puutteisiin opetuslupaopetuksen edellytyksissä ja kuljettajantutkinnossa. Viitekehukseen sisältyi myös poliisin rooli opetuslupa-ajoneuvojen valvonnassa.

Näitä tietoja haluttiin selvittää tutkimuksessa, koska B-ajokorttien määrät opetuslupaopetuksella ovat kasvaneet, joten puutteita varmasti ilmenee. Alueiden rajaaminen pääkaupunkiseutuun ja Kaakkois-Suomeen tuo uutta näkökulmaa tutkimuksessa havaittuihin puutteisiin.

Tähän kvalitatiiviseen tutkimukseen kerättiin aineistoa haastatteluista, kirjallisista ja julkisista lähteistä muun muassa lainsäädännöstä, aiheeseen liittyvistä kirjoista, sivustoista sekä tutkimuksista. Haastattelut toteutettiin puolistrukturoituna teemahaastatteluina, joiden analysointiin käytettiin teemoitteluun perustuvaa menetelmää. Tutkimuksen toteuttamisesta ja siihen liittyvistä menetelmistä on kerrottu tarkemmin opinnäytetyön luvussa 5.

1.2 Aikaisemmat työt aiheeseen liittyen

Terhi Kallinen (2013) on tehnyt Tampereen ammattikorkeakoulussa opinnäytetyön aiheena ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013, mikä perustuu henkilöauton ajokortin kuljettajaopetukseen. Kallinen on laatinut tietopaketin kyseisestä aiheesta ja sivuaa siinä myös opetusluvalla käytävää kuljettajaopetusta. Kallinen on suorittanut opinnäytetyössään kyselyn lakiuudistuksesta autokouluille. (Kallinen 2013.)

Joonas Jousimo ja Oula Nikkanen (2018) ovat tehneet Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön ajokorttilain uudistuksesta 2018, missä tutkitaan kyseistä uudistusta erityisesti B-ajokortin osalta sekä uudistuksen vaikutuksia poliisin työhön. Opinnäytetyössä on eroteltu vanhaa sekä uutta ajokorttilakia ja pohdittu uudistuksen syitä. Tutkimuksessa on toteutettu haastatteluja, joissa on kysytty mielipiteitä ajokorttilain uudistamisesta. Haastatteluissa on otettu esille niin poliisimiehen kuin autokoulun edustajan mielipiteet. (Jousimo, Nikkanen 2018.)

Helen Högström (2021) on tehnyt Haaga-Helian ammattikorkeakoulun opinnäytetyönä tutkimuksen ajokorttilain uudistuksen 2018 vaikutuksista B-ajokortin kuljettajakoulutukseen sekä autokoulujen

toimintaan. Högström on tarkastellut uudistuksen vaikutuksia toteuttamalla haastatteluja ajokokeen vastaanottajille sekä autokoulun yrittäjille. (Högström 2021.)

Lottastiina Paalavuo (2023) on tehnyt Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön B-ajokorttiluokan ajo-opetuksen antamista valmiuksista liikenteessä ajamiseen. Paalavuo on toteuttanut tutkimuksessaan kyselyn B-ajokortin omistaville Tampereen yliopistossa opiskeleville henkilöille, minkä avulla on selvitetty mainittuja valmiuksia liikenteeseen. Tutkimuksessaan Paalavuo on myös selvittänyt, onko ajokortin toteutustavalla vaikutusta menestymiseen kuljettajantutkinnon kokeissa ja myöhemmin liikenteessä ajaessa. (Paalavuo 2023.)

1.3 Käsitteet

Traficom: Liikenne- ja viestintävirasto, jonka tehtäviä ovat esimerkiksi lupiin liittyvät päätöksenteot ja kuljettajantutkintojen järjestäminen.

Ajovarma: Traficomien sopimuskumppani, joka tarjoaa kuljettajantutkintoja ja hoitaa esimerkiksi ajokortteihin liittyviä lupa-asioita.

Kuljettajantutkinto: teoria- ja ajokokeesta muodostuva tutkintokokonaisuus.

Tutkinnon vastaanottaja: työnimike tai henkilö, joka vastaanottaa kuljettajantutkintoja työtehtävissään. Tutkinnon vastaanottajasta käytetään lyhennettä tutvo.

EAS-koulutus: välttämätön koulutus niille, jotka suorittavat ajokorttia ensimmäistä kertaa.

RTK: riskientunnistamiseen liittyvä koulutus, joka on pakollinen henkilöauton ajokorttia suorittaville.

E100-lomake: kuljettajaopetukseen liittyvä lomake, josta ilmenee saatu opetus sekä kuljettajantutkinto hyväksytysti suoritettuna

Opetuskortti: opetusluvalla opettamiseen tarkoitettu lomake, johon täytetään opetuslupalaisen saatu ajo-opetus.

Ikäpoikkeuslupa: Traficomien myöntämä lupa, jolloin ajokortti on mahdollista saada 17-vuotiaana

2 AJOKORTTI JA KULJETTAJAOPETUS

2.1 Ajokortin historiaa Suomessa

Ajokortin hankkiminen 1900-luvun alussa perustui siihen, että henkilö on 18-vuotias, raitis, luotettava, säännöllinen sekä perehtynyt tarpeeksi autoon, jolloin ajolupa myönnettiin katsastusmiehen toimesta poliisin leiman kera. Välttämättömäksi ajoneuvon kuljettamiseen liittyvä kurssi tuli vuonna 1915, mutta vaatimus koski vain Helsingin aluetta. Kurssilla täytyi kuljettaa autoa vähintään 20 tunnin ajan. Tuona ajankohtana vaatimuksena oli myös todistus maineesta, raittiudesta sekä kunnollisista piirteistä, mitkä liitettiin hakemukseen ajokorttia haettaessa. Vaatimuksena oli myös työskentely pajalla kolmen kuukauden ajan sekä ajokortin hankkimiseen liittyvä peruskoulutusvaatimus. Kun auton kuljettamista koskeva kurssi tuli välttämättömäksi, poistui vaatimus siitä, että yhtä autoa sai vain kuljettaa. (Laapotti 2012, 157.)

Ajokortin pakollinen kuljettajakoulutus laajeni koko Suomeen vuotena 1926, jolloin mainetodistus poliisin hyväksymänä poistettiin ja myöhemmin kieltolakia poistettaessa, asetuksista poistui myös maininnat rikoksista liittyen alkoholiin, mutta vaatimukset raittiudesta pysyivät. Muutoksia tuli runsaasti vuonna 1957 tieliikennelain tultua voimaan, jolloin ajokortin päätöksentekoon liittyvät asiat siirtyivät hakijan asuinpaikan poliisille ja ajokortit alettiin rekisteröimään. Ajokortin voimassaoloaika viidestä vuodesta muuttui siten, että voimassaoloaika oli seitsemäänkymmeneen ikävuoteen saakka. (Laapotti 2012, 157.)

Kaksivaiheisen ajokorttirakenteen tultua Suomeen vuonna 1989, tuli myös ensimmäinen virallinen ajokortti käyttöön henkilöautolle. Ajokortti myönnettiin kahden vuoden ajaksi, minkä jälkeen ajokortin käymisen toinen vaihe täytyi suorittaa. Vuonna 1996 alettiin muuttaa kuljettajaopetuksen ja -tutkintojen rakennetta paremmaksi, kun Ajoneuvohallintakeskus perustettiin ja myöhemmin 2010 alusta Trafi eli silloinen liikenteen turvallisuusvirasto alkoi vastata kuljettajaopetuksesta ja ajoko-keista. (Laapotti 2012, 158.)

2.2 Kuljettajaopetuksen kehittyminen

1900-luvun alussa ei ollut ajokorttia eikä liikenneopetusta, vaan autokaupat antoivat ajo-opetusta, kun autoa ostettiin autoliikkeestä (Keskinen 2012, 13). Vuonna 1907 tulikin Helsingissä järjestysääntöjä, joiden mukaan täytyi osoittaa oma osaaminen ja perehtyneisyys riittävällä tasolla auton teknillisiin ominaisuuksiin sekä käsittelyyn liittyviin asioihin katsastusmiehelle, joka myönsi ajokortin (Sornikivi 2014, 28–29).

Vuodesta 1913 alkaen opetus siirrettiin Helsingissä Merikadulle eli ajoharjoittelua suoritettiin yhdellä kadulla. Opetusta annettiin edelleen autoja myyvien liikkeiden toimesta muun muassa korjaamotiloissa tai vastaavissa sellaisissa. (Sornikivi 2014, 51–52.) Vuonna 1915 tuli autokoulu pakolliseksi, minkä seurauksena autokouluja perustettiin aiempaa enemmän erityisesti korjaamojen lähelle tai yhteyteen (Sornikivi 2014, 57–58).

Jo alusta alkaen ajoneuvoissa oli käytetty kilpeä, joka kertoi ajoneuvon olevan opetukseen käytettävä, mutta myöhemmin kilpi korvattiin valkoisella kolmiolla, joka on tänäkin päivänä käytössä opetukseen käytettävissä ajoneuvoissa. Myös jarrupolkimet tulivat opettajille käyttöön, minkä tarkoituksena oli se, että opettajan oli mahdollista ohjata ajoneuvoa oppilaan lisäksi. (Sornikivi 2014, 80–81.)

Ajoon liittyvä harjoittelu oli siis aluksi yksityisillä alueilla ja yhdellä kadulla tapahtuvaa, mutta vuonna 1926 opetus tapahtuikin jo kaiken liikenteen seassa opettajan valvonnassa (Sornikivi 2014, 75). Ajo-opetus kesti kuukaudesta kolmeen, minkä pituuteen vaikutti kortin suorittamisvaihtoehdot, jotka olivat yksityis- tai ammattikortti. Autokoulusta saatu todistus vietiin katsastusmiehelle, mutta ennen tätä suoritettiin ajokoe, joka oli autokoulun järjestämä. (Sornikivi 2014, 131, 135.) Vähitellen vuodesta 1955 eteenpäin alettiin kiinnittää huomiota yksittäisiin opetuslupiin ja siihen, kuinka paljon ajo-opetusta annettiin, koska ajo-opetuksen vähimmäismäärä oli 15 tuntia. Suositeltiin sitä, että poliisit kiinnittäisivät huomiota opetuslupiin ja niiden antamiseen. (Sornikivi 2014, 140.)

Ajoharjoittelu oli vuodesta 1989 eteenpäin kaksivaiheista, kun uusi ajokorttijärjestelmä otettiin käyttöön. Lyhytaikainen ajokortti saatiin kahden vuoden ajaksi, jonka aikana täytyi suorittaa jatko-opetus saadakseen virallisen ajokortin. Kaksivaiheinen ajokortti oli voimassa vuoteen 2013. (Ajokortti-info, Suomessa käytössä olevat ajokorttimallit 2021.)

Kuljettajaopetusta uudistettiin vuonna 2013, jolloin opetus muuttui kolmivaiheiseksi, minkä vaiheita olivat perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. Myös ajo-opetuksen sekä palautteenannon suhteellista määrää lisättiin ja opetusluvalla käytävään kuljettajaopetukseen tuotiin lisäoppimisen mahdollisuutta yhteisopetuksella, jolla tarkoitettiin pakollista autokoulujaksoa opetuslupaopetuksen aikana. Yhteisopetukseen tarkoitettu opetusmenetelmä poistui jo alkuvuodesta 2014. (Laapotti ym. 2016, 1.) Vuonna 2013 poistettiin myös opetusvaatimus sukulaisuudesta eli opettajan ja oppilaan ei tarvinnut enää olla perheenjäseniä (Tuominen ym. 2022, 3).

Vuoden 2018 kuljettajaopetus on yksivaiheinen, jonka sisältö koostuu pakollisesta 10 tunnin ajoharjoittelusta, EAS:n eli ensimmäisen ajokortin suorittajan 4 tunnin koulutuksesta sekä RTK:n eli riskientunnistamiseen liittyvästä koulutuksesta, jossa on teoriaan liittyvää koulutusta 4 tuntia sekä ajokoulutusta 4 tuntia. Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus koskee vain henkilöitä, jotka eivät ole käyneet aiemmin muuta ajokorttia. (Uusitalo 2021, 11.)

Euroopassa B-luokan ajokortin voi käydä autokouluopetuksella, valvotulla ajoharjoittelulla tai näiden niin sanotulla autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun ”accompanied driving” – yhdistelmällä. Tämä ”accompanied driving” tarkoittaa ajoon liittyvää harjoittelua valvotusti ennen kuin siirtytään ajamaan yksin, minkä tarkoituksena on lisätä turvallista harjoittelua, joka taas vähentää tuoreiden ajoneuvoa kuljettavien riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. (Löytty, Hotti 2016, 2—4.) Suomen opetuslupaopetus on hyvä esimerkki valvotusta ajamisesta.

2.3 Kuljettajaopetuksen tarve ja tavoite

Ajokortin kehittymisessä on tapahtunut monia muutoksia tarkastellessa historiaa, mutta pääperiaate ajokortin saamisessa on säilynyt. Ajokortti osoittaa sen, että kortin saanut henkilö kykenee kuljettamaan ajoneuvoa turvallisella tavalla. Vuonna 1922 asetetut vaatimukset perehtyneisyydestä, raittiudesta, luottamuksesta, säännöllisyydestä sekä näkö- ja kuulokyvystä ovat paikkansa pitäviä vieläkin. (Fogdell 2022.)

Kun ajaminen alkaa, on tutkimuksissa huomattu ajokokemuksen sekä vanhemman iän vähentävän onnettomuusriskiä. Ajokokemus on useiden tutkimusten mukaan merkittävä tekijä liikenneturvallisudessa, mutta tämä on ristiriidassa siihen, että kaikki eivät hanki ajokorttia nuorempina, joten ajokokemusta ei ehdi välttämättä kertyä. (Keskinen 2012, 11—12.)

Ajoneuvojen kuljettajaopetusta tarvitaan niin autokoulujen antaman ajo-opetuksen kuin opetuslupaopetuksen yhteydessä, koska sillä edistetään liikennesääntöjen eli normien noudattamista. Kuljettajaopetuksen tarkoituksena on se, että sääntöosaaminen siirtyisi seuraaville kuljettajille ja osaamista sovellettaisiin liikenteessä. Näitä osaamisen taitoja pyritään varmentamaan esimerkiksi kuljettajantutkinnon avulla. (Keskinen 2012, 13—14.)

Ajo-opetuksen tavoitteena on kehittää opetettava kuljettamaan autoa vastuullisesti ja turvallisesti liikenteessä. Koulutuksen jälkeen oppilaan täytyisi ymmärtää vastuu liikenteessä myös muiden turvallisuudesta, mihin päästään sillä, että oppilas ymmärtää, mitkä hänen tämänhetkiset ajotaitonsa ovat. Oppilaan tulisi haluta kehittää itseään ajoneuvon kuljettajana, mutta tärkeää olisi kehittää myös sosiaalisia taitoja ja säästeliästä ajotapaa liikenteessä. Korrektien asenteiden opettaminen nuorille ajoneuvon kuljettajille on erityisen tärkeää liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta. (Karvanen 2016, 12.)

2.4 Lainsäädäntö

Ajokorttilaissa (AKL, 386/2011) säädetään ajokorttiin, kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon liittyvistä asioista. Yleisistä asioista ajokorttiin liittyen kerrotaan ajokorttilain luvuissa 2 ja 3. 2. luvussa säädetään eri ajokortteihin liittyvistä luokista ja mitä niillä saa kuljettaa. Samassa luvussa

kerrotaan myös ajokorttiluokkiin liittyvistä vähimmäisikävaatimuksista ja ajo-oikeuteen liittyviä yleisiä asioita. 3. luvussa kerrotaan ajokortin lupiin liittyviä asioita muun muassa ajokortin myöntämiseen, luovuttamiseen ja peruuttamiseen liittyviä edellytyksiä. (AKL 2–3.)

Kuljettajaopetuksesta ja kuljettajantutkinnosta säädelään luvuissa 4 ja 5. 4. luvussa kerrotaan muun muassa kuljettajaopetuksen sekä opetusluvan edellytyksistä. 5. luku kertoo kuljettajantutkinnon tarkoituksesta ja rakenteesta sekä edellytyksistä, joita vaaditaan, että kuljettajantutkintoa päästään suorittamaan. (AKL 4–5.) Laissa ajokorttilain muuttamisesta (387/2018) mainitaan vuoden 2018 tuomista muutoksista kuljettajaopetukseen.

Henkilöauto kuuluu ryhmän 1 ajoneuvoihin ja tarkemmin B-luokkaan ajokorttilain 4. §:n 1 mom. 5 kohdan mukaan. B-luokkaan kuuluvat siis ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kiloa sekä ajoneuvoyhdistelmät, johon kuuluu B-luokan auto ja perään kiinnitetty ajoneuvo, jonka oma kokonaismassa on enintään 750 kiloa. B-luokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmät, joihin kuuluu B-luokan auto ja perään kiinnitetty ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 750 kiloa, mutta näiden kahden kokonaismassa on yhteensä 3500 kiloa. (AKL 4.1,5 §.)

Valtioneuvoston asetus ajokorteista (423/2011) antaa tarkempia säädöksiä liittyen ajokorttilakiin. Asetuksessa säädetään tarkemmin eri ajokorteista ja ajo-oikeuksista sekä kuljettajaopetukseen sekä -tutkintoon liittyvistä asioista. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 1§.)

Ajoneuvolaissa (AjnL, 82/2021) säädetään muun muassa ajoneuvojen luokituksista, teknisistä vaatimuksista, ajoneuvoille tehtävistä rekisteröinnistä ja katsastuksista. Laissa säädetään myös teknisistä tarkastuksista tienvarsille. (AjnL 1§.) Tieliikennelaissa (TLL, 729/2018) sovelletaan säännöksiä tiellä (TLL 1§).

Poliisilain (872/2011) ensimmäisessä pykälässä mainitaan poliisin tehtävistä. Niitä ovat esimerkiksi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpito, rikoksien paljastaminen, selvittäminen sekä niiden saattaminen syyteharkintaan. (PoL 1§.)

Kuljettajaopetusta säätelevät Euroopan Unionin direktiiveihin liittyvät säännökset ajokortteihin, mitkä löytyvät Suomen lainsäädännöstä. Opetusta säätelevät myös Euroopan Unionin ohjelmat, jotka liittyvät liikenneturvallisuuteen. (Keskinen 2012, 15.)

3 KULJETTAJAOPETUS OPETUSLUVALLA

3.1 Yleistä opetuslupaopetuksesta

Kuljettajaopetus B-luokan eli henkilöauton ajokorttiin tarkoittaa teoriaan ja ajoon sisältyvää opetusta, jota edellytetään ennen ajokokeeseen tulemista. Opetusta voidaan antaa Suomessa kahdella eri tavalla: joko käydään opetus autokoulussa tai opetusluvalla eli ilman autokoulua. Näitä kahta voidaan myös yhdistää. Opettaja antaa oppilaalle teoria- ja ajo-opetuksen, minkä jälkeen oppilas suorittaa kuljettajantutkinnon kokeet. Teoriakoe tulee suorittaa ennen ajokoetta. (Ajokortti-info, henkilöauton ajokortin hankkiminen 2023.) Ajokortin kuljettajaopetukseen voi hakea opetuslupaa, joka haetaan Traficomista sähköisesti tai Ajovarman palvelupisteestä. Kun ajo-opetuksen opettajalle on annettu opetuslupa, voi opetusta jo antaa. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.)

Mikäli suorittaa ajokorttia ensimmäistä kertaa, täytyy EAS eli ensimmäisen ajokortin suorittajan neljän tunnin mittainen koulutus suorittaa ennen ajo-opetteluun alkamista. Ennen kuljettajantutkinnon kokeita tulee hakea ajokorttilupaa ja suorittaa RTK eli riskientunnistamiseen liittyvä koulutus. Ennen ajokorttiluvan hakemista voi aloittaa ajoharjoittelun, mutta lupa tulee hakea ennen teoriakoetta. Riskien tunnistamiseen liittyvä koulutus tulee suorittaa ennen henkilöauton ajokoetta. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.) Ensimmäisen ajokortin suorittajan sekä riskientunnistamiseen liittyvät koulutukset suoritetaan autokoulussa (Uusitalo 2021, 12).

EAS- ja RTK-koulutuksissa käydyt teoritunnit ovat pakollisia, mutta muuta pakollista teoriaa ei ole. Opetuslupaopetuksessa ajoharjoittelun vähimmäismäärä on kymmenen tuntia. Ajoharjoittelun voi suorittaa manuaalivaihteisen auton lisäksi myös ajoneuvolla, jossa on automaattivaihteisto. Mikäli kuljettajantutkinto tehdään myös automaattivaihteisella autolla, ei ajokortilla saa kuljettaa manuaalivaihteista autoa, mutta jos koe suoritetaan manuaaliautolla, saa kuljettaa manuaali- ja automaattivaihteisia autoja. (Opetuslupa.fi, opetuslupaopas.)

B-luokan eli henkilöauton opetusluvan pystyy saamaan kaksikymmentäviisi vuotta täyttänyt, jolla on ollut viiden vuoden ajan ajokortti Suomessa siihen ajokorttiluokkaan, jota aikoo opettaa. Lupa on mahdollista saada kahta vuotta aikaisemmin ennen kuin oppilas täyttää kahdeksantoista vuotta ja lupa myönnetään kolmen vuoden ajaksi, jolloin ajokortti on mahdollista suorittaa. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.) Opetusluvan jatkaminen on tarvittaessa mahdollista. Kuljettajantutkinnon eli ajokokeen hyväksytyt suorittaminen päättää opetusluvan voimassaolon. (AkL 44.4§.)

Mikäli opetuslupaa hakevalla on aikaisempia ajokieltoja, voivat ne vaikuttaa siihen myönnetäänkö opetuslupaa vai ei (Vesalainen 2017, 6). Opettaja ei saa olla ajokiellossa ja hänen täytyy olla sove-

lias antamaan ajo-opetusta henkilökohtaisien ominaisuuksiensa perusteella. Mikäli henkilö olisi ajokieltoon määrätty perusmuotoisesta tai törkeästä rattijuopumuksesta, törkeästä liikenteen vaarantamisesta tai vakavaa piittaamattomuutta osoittavasta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta edellisen viiden vuoden aikana, ei hän ole sovelias opetustehtäviin. Mikäli henkilö olisi ajokiellossa muista rikoksista tai rekisteritiedoissa näkyisi jotain merkittävää, voisi se vaikuttaa luvan myöntämiseen. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.) Poliisilla on toimivalta opetusluvan peruuttamiseen, jos henkilö määrätään väliaikaiseen ajokieltoon, opetusluvan normeja ei noudateta tai edellytykset luvan myöntämiseksi eivät enää toteudu (Poliisi, ajolupien peruuttaminen).

Opettajan ja oppilaan tulee olla samoja henkilöitä, jotka on lupahakemuksessa mainittu. Yhteen opetuslupaan voi sisältyä kaksi opettajaa, mikäli kumpikin opettajista on lähisukulaisia, mutta mikäli lupaa haetaan sähköisessä muodossa, luvalla voi olla vain yksi opettaja. Yhdellä opetusluvalla voi olla myös kaksi oppilasta, mikäli lähisukulaisuuskriteeri molempien oppilaiden osalta täyttyy, mutta jos hakemus on lähetetty sähköisesti, voi luvalla olla vain yksi oppilas. Opetuslupien määrällä ei ole rajoituksia, mikäli lähisukulaisuuskriteeri täytyy, mutta ilman sitä lupia voi saada yhteensä kolme kolmen vuoden sisällä. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.)

Ajoneuvon kuljettajalla tulee olla ajokortti mukana ajossa, mikä tarkoittaa sitä, että kuljettajalla on oltava ajoneuvon luokkaan riittävä ajo-oikeus (Poliisi, ajo-oikeus). Ajo-opetuksessa tulee olla mukana Traficomien hyväksymä ja lähettämä opetuslupa sekä EAS-todistus eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutustodistus (Ajokortti-info, opetuslupa 2023).

Oppilaalle on olemassa opetuslupakortti, johon kirjoitetaan muistiin, miten opetuksessa on päästy eteenpäin. Puolestaan E100-lomake tarkoittaa opetus- ja tutkintotodistusta, johon merkitään kaikki ajo-opetukset ja tutkinnon hyväksytyt suorittaminen allekirjoituksineen. (Opetuslupa.fi, opetuslupaopas.) EAS-todistus sekä mahdollinen ikäpoikkeuslupa tulee olla mukana teoriakokeessa. Puolestaan ajokokeessa mukana tulee olla E100-lomake, RTK-todistus sekä mahdollinen ikäpoikkeuslupa. (Ajokortti-info, henkilöauton ajokortin hankkiminen 2023.)

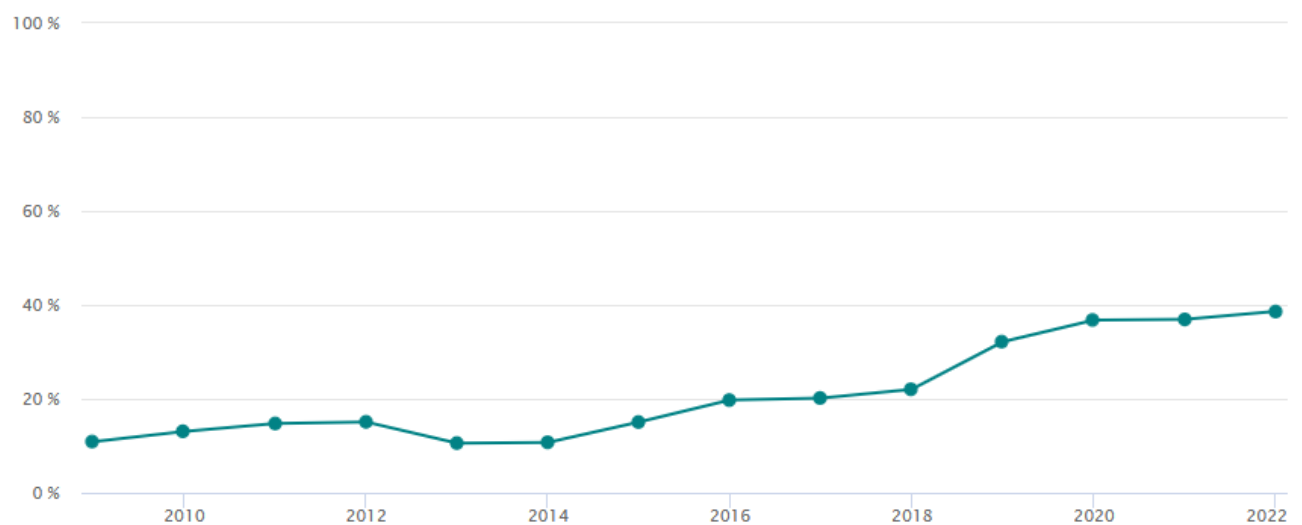
3.2 Muutos opetuslupaopetukseen vuonna 2018

Uusia muutoksia opetuslupaopetukseen tuli vuonna 2018. Ennen opettajan täytyi suorittaa teoria- koe ennen opetuksen aloittamista, mutta tästä kokeesta luovuttiin. Aiemmin myös opetusajoneuvo täytyi muutoksastastaa, kun jarrupoljin asennettiin, mutta vuoden 2018 lakimuutoksen myötä muutoksastastusta ei tarvitse enää tehdä. Opettajan ikävaatimus muutettiin kahteenkymmeneenviiteen ja kokemusvuosia täytyi olla vuodesta 2018 lähtien viisi vuotta. Opetusluvalla opettaminen ajokortin suoritustapana on noussut suosituimmaksi ajokorttilain uudistuksen jälkeen. (Uusitalo 2021, 12.) Tutkimuksen perusteella vuonna 2021 yli kolmasosa tutkimukseen vastanneista kertoivat, että he olivat suorittaneet RTK-koulutuksen jälkeen opetusajon täysin opetuslupaan perustuen, mutta pieni

osa uusimman tutkimuksen vastaajista olivat yhdistäneet autokoulu- ja opetuslupaopetusta (Tuominen ym. 2022, 14).

Kuvassa 1 kerrotaan opetuslupalaisten osuudesta B-luokan hyväksytyistä kuljettajantutkinnon kokeista vuodesta 2010 vuoteen 2022. Opetuslupalaisten määrä hyväksytyissä B-luokan ajokokeissa on noussut prosentuaalisesti (Kuva 1). Vuonna 2011 prosenttiluku on ollut noin 15 prosenttia ja vuonna 2017 noin 20 prosenttia. Vuonna 2021 opetuslupalaisten määrä on ollut jo 37 prosenttia. (Tieto.Traficom, 2022.)

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



Kuva 1. Opetuslupalaisten osuus B-luokan hyväksytyistä kuljettajantutkinnon kokeista vuosina 2010–2022. (Kuva: Tieto.Traficom)

Kuvassa 2 on suoritettut kaikki ajokokeet vuosina 2018–2022 B-ajokorttiin kaikilla AjoVarman toimipisteillä Suomessa. Suoritustapana on autokoulu tai opetuslupaopetus. Kun tarkastellaan opetuslupalaisten ajokokeiden kappalemääriä, huomataan merkittävä nousu vuoden 2018 jälkeen. Opetuslupalaisten määrä vuonna 2018 ajokokeessa on ollut 17 124 kappaletta, kun taas vuonna 2022 luku on ollut 31 723 kappaletta. (Kuva 2.)

	Kaikki toimipisteet
B	
Kaikki kokeet	
Autokoulu	
2022	61 581
2021	69 071
2020	68 242
2019	70 367
2018	66 264
Opetuslupa	
2022	31 723
2021	32 743
2020	32 880
2019	27 576
2018	17 124

Kuva 2. Suuntaa opetusluvan yleisyydestä suhteessa autokouluun. (Kuva: Traficom, tilastotietokanta)

Ajokokeen vastaanottajien kokemuksen mukaan kuljettajantutkintoon saapuessa on havaittu puutteita jarrupolkimen asennuksen suhteen, minkä takia ei ole lähdetty kuljettajantutkinnon kokeeseen. Traficomien laatima ohje jarrupolkimen asennuksesta on auttanut hieman ongelmaan, mutta edelleen ongelmia on huomattu. On myös havaittu sellaisia ajoneuvoja, jotka on asiakkaan kertoman mukaan käytetty vuosikatsastuksessa, joissa jarrupoljin olisi toiminut oikein, mutta tutkintoon tullessa ajotutkinnon vastaanottajat ovat havainneet, että poljin on ollut irrallaan ajoneuvon pohjasta esimerkiksi asennettuna levyyn. Polkimen teho jarruttaessa on ollut heikon kaltaista. Kokeen vastaanottajien mukaan osaaminen liikennesäännöille on heikkoa ja henkilöauton käsittelyyn vaadittavat taidot ovat heikentyneet. (Uusitalo 2021, 49–50.)

3.3 Välineistö opetuslupaopetuksessa

Ajoneuvossa on oltava erillinen jarrupoljin, joka on asennettu opettajaa varten. Kun opetuspoljin on asennettu, ajoneuvon muutoskatsastusta ei tarvitse enää tehdä. Opetuspolkimen asennuksen voi hoitaa itsenäisesti, mutta poljin tulee olla asennettu niin, että se toimii tosilanteessa. Poljin tulee asentaa apukuljettajan puolelle etupenkin jalkatilan keskelle tai oikeaan reunaan. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.)

Jarrupoljin voidaan kiinnittää telineeseen, jolloin poljin pysyy usein paremmin kiinni auton rakenteissa (Kuva 3). Jarrupoljin telineen kanssa asennetaan tukevasti kiinni ajoneuvon rakenteisiin apukuljettajan puolelle jalkatilaan. Apukuljettajan jalkatilan oikea reuna on turvallinen paikka polkimelle. (Kuva 4.) Kuvassa 5 on virheellisesti asennettu jarrupoljin. Poljin on asennettu puulevyyn, jota ei ole kiinnitetty ajoneuvon rakenteisiin (Kuva 5). Kun poljinta asennetaan, tulee ottaa huomioon polkimen lisäksi vaijerin asennus. Aluslevyyn asennettu poljin tulee olla kiinnitetty tukevasti. Vaijerin kiristys tulee olla napakka siihen kohdistuvien suurien jarrutusvoimien vuoksi, mutta vaijeri ei saa olla liian kireäkään. (Ajokortti-info, opetuslupa 2023.)



Kuva 3. Opetuslupa-ajoneuvon jarrupoljin. (Kuva: Autoliitto, Autotie)



Kuva 4. Jarrupoljin asennettuna henkilöautoon. (Kuva: Autoliitto, Autotie)



Kuva 5. Jarrupoljin asennettuna henkilöautoon virheellisesti. (Kuva: Traficom, Palonen)

Opetuslupa-ajoneuvoon tulee asentaa valkoinen kolmio, joka on mitoiltaan 16–25 cm, mikä toimii tunnuksena opetukseen käytettävästä ajoneuvosta (Ajokortti-info, opetuslupa 2023). Kuvassa 6 on esimerkki henkilöauton perään asennettavasta kolmiosta.



Kuva 6. Opetuslupa-ajoneuvon tunnus. (Kuva: Kari Pekonen)

Opettajan on pystyttävä seuraamaan ajoneuvon takana tapahtuvaa liikennettä, minkä vuoksi opetuslupa-ajoneuvoon on asennettava lisäpeili, jonka paikka on ajoneuvon ulkopuolella (Ajokortti-info, opetuslupa 2023). Kuvassa 7 on esimerkki opetuslupa-ajoneuvoon asennettavasta lisäpeilistä.



Kuva 7. Lisäpeili (Kuva: Motonet)

Taulukko 1. Yhteenveto kuljettajaopetuksesta opetusluvalla. Taulukossa on esitetty 3. luvun alalu-
vuissa 3.1 ja 3.3 mainitut asiat tiivistettynä.

Yleiset	Ennen ajo-opet- telua	Ennen kuljetta- jantutkintoa	Ajossa mukana	Mukaan ko- keeseen
<p>Voidaan hakea kun:</p> <p>Oppilas on täyttänyt 16 vuotta.</p> <p>Opettaja on täyttänyt 25 vuotta.</p> <p>Opettajalla on ollut B-ajokortti voimassa 5 vuotta.</p>	Opetuslupa	Riittävä harjoittelu (ajoa vähintään 10 tuntia)	Opetuspoljin	EAS-todistus (teoriakoe)
<p>Opetusluvalla voi olla 2 opettajaa, jos molemmat opettajat ovat lähisukulaisia.</p> <p>Sähköisellä hakemuksella voi olla 1 opettaja.</p>	EAS-koulutus	Teoriakokeen suorittaminen	Valkoinen kolmio	Ikäpoikkeuslupa (teoria- ja ajokoe)
<p>Opetusluvalla voi olla 2 oppilasta, jos molemmat oppilaat ovat lähisukulaisia.</p> <p>Sähköisellä hakemuksella voi olla 1 oppilas.</p>	Mahdollinen opetuslupakortti	Ajokorttiluvan hakeminen oppilalle (ennen teoriakoetta)	Lisäpeili	E100-lomake (ajokoe)
<p>Ei lähisukulainen: lupia 3 vuoden aikana 3.</p> <p>Lähisukulaisilla ei rajoituksia.</p>	Mahdollista teoriaharjoittelua	RTK-koulutus (ennen ajokoetta)	Ajokortti opettajalla	RTK-todistus (ajokoe)

Lupa myönnetään määräajaksi. (3 vuotta.) Voidaan jatkaa tarvittaessa.		Opetuslupakortin täyttäminen	EAS-todistus (mikäli 1. ajokortti)	
Lupa kattaa vain tietyn ajokorttiluokan ja koskee vain lupahakemuksessa mainittuja henkilöitä.		E100-lomakkeen täyttäminen ja allekirjoitus	Opetuslupa	
Opettaja henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva. Ei liikaa rikkomuksia liikenteessä.				

3.4 Opetuslupalaisten ajoharjoittelu ja ajokoe

Tarpeellisten ajotuntien määrät ovat oppilaasta riippuvaisia. Opetuslupaopetuksessa ajoon liittyvää harjoittelua voidaan jatkaa niin kauan, kun oppilas sitä tarvitsee, mikä onkin opetusluvalla opettamisen vahvuus eikä kustannuksetkaan nouse korkeaksi. (Karvanen 2016, 14.)

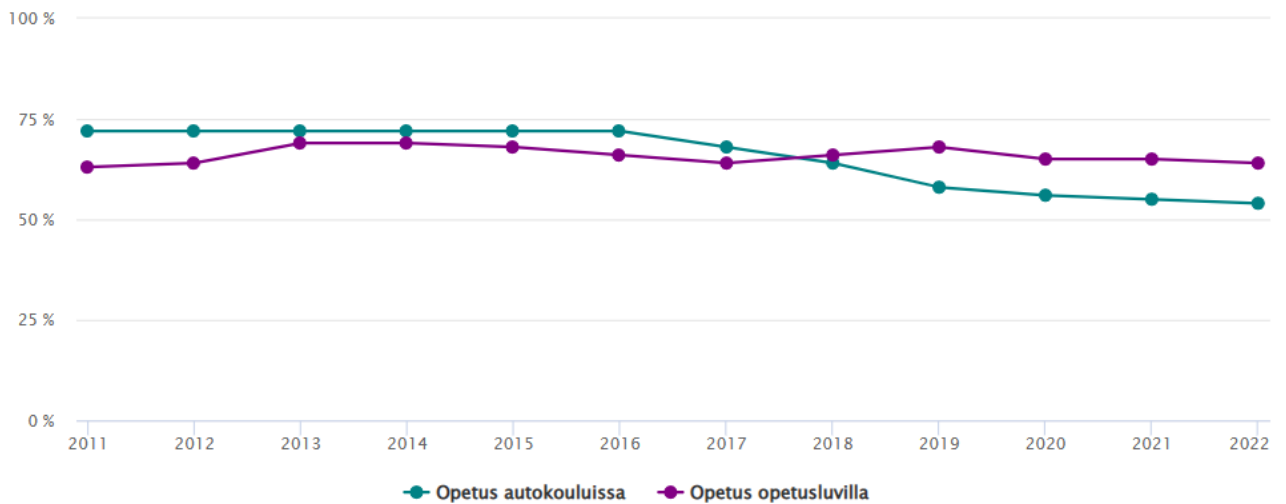
Opetusluvalla ajokortin suorittaneiden ajotuntien määrä oli suurempi kuin autokouluopetuksella ajokortin käyneiden ja ajoja tuli eniten 17-vuotiaille, jotka suorittivat ajokorttia poikkeuslupaan perustuen (Tuominen ym. 2022, 21). Opetuslupalaisten harjoittelun määrä ajossa mediaania käyttämällä oli 40 tuntia, kun puolestaan autokoululaisten ajomäärä oli 12 tuntia (Tuominen ym. 2022, 17).

Opetuslupalaiset ovat olleet tyytyväisempiä autokoululaisiin verrattuna, kun tarkasteltiin heidän valmiuksiansa, joita kuljettajaopetus oli antanut. Ero opetuslupalaisten ja autokoululaisten ajamisen valmiuksiin huomattiin osapuolten vastauksissa, kun kysyttiin opetuksen antamia valmiuksia ajamiseen hankalissa olosuhteissa sekä itsenäisessä ajossa, missä opetuslupalaisten valmiudet olivat korkeammalla. Mitä enemmän kokemusta oli ajosta, sitä tyytyväisempiä oltiin. (Tuominen ym. 2022, 32–33.) Opetuslupalaisten tyytyväisyys valmiuksiin oli matalampaa EAS- ja RTK-koulutuksissa sekä liukasajo-opetuksessa (Tuominen ym. 2022, 38).

Kuvassa 8 on esitetty B-luokan ajokokeiden hyväksymisprosentit ensimmäisellä yrityksellä vuosina 2011–2022. Suoritustapana on autokoulu tai opetuslupaopetus. Opetuslupalaiset ovat pärjänneet

prosentuaalisesti hieman huonommin kuin autokoululaiset vuosina 2011–2017, mutta hyväksymisprosentti opetuslupalaisilla on vuodesta 2018 lähtien suurempi. (Kuva 8.) Vuonna 2019 opetuslupalaisten hyväksymisprosentti on ollut 68 prosenttia, kun autokoululaisten prosenttiluku on ollut 58 prosenttia. Vuonna 2022 opetuslupalaisten prosenttiluku on ollut 64 prosenttia. (Tieto.Traficom 2022.)

B-luokan ajokokeen 1. kerralla läpäisseet 2011–2022



Kuva 8. Suoritetut ensimmäisen yrityskerran B-ajokortin ajokokeet vuosina 2011–2022. (Kuva: Tieto.Traficom)

4 POLIISI LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ

Poliisityön, myös paikallispoliisin lähtökohtana toimii poliisilaki, jonka tavoitteena on edistää ja ylläpitää yleistä järjestystä ja turvallisuutta. Jokaisella kansalaisella tulee olla oikeus liikkua turvallisesti siitä huolimatta, mikä liikkumistapa tällä on. (Ihalainen ym. 2005, 17.)

Liikenteen turvallisuutta varten on luotu strategia vuosille 2022–2026, minkä tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta niin, että kukaan ei loukkaantuisi vakavasti tai menettäisi henkeään liikenteessä. Tämän tulisi toteutua ennen vuotta 2050. Linjauksia liikenneturvallisuusstrategialle on laadittu seitsemän kappaletta, joita ovat seuraavat: ” 1) Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia 2) Päätöksenteon on perustuttava tietoon; 3) Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä; 4) Asenteiden on muututtava liikenteessä; 5) Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia; 6) Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta ja 7) Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta”. (Rekola ym. 2022, 23.)

Liikenneturvallisuuteen määritellyt linjauksia seurataan eri ryhmien toimesta. Liikenne- ja viestintäministeriö on liikenneturvallisuuden työn johtoon kuuluva toimija ja sen jäseniin kuuluu monia muita toimijoita esimerkiksi sisäministeriö, Poliisihallitus, Liikenne- ja viestintävirasto kuuluvat näihin toimijoihin. (Rekola ym. 2022, 34.)

Liikenneturvallisuus koskettaa koko yhteiskuntaa ja vuoden 2050 liikenneturvallisuuden tavoitteen toteutumiseen tarvitaan eri toimijoita kaikilla tasoilla yhteiskunnassa. Turvallisuuden tunteeseen liikenteessä voidaan vaikuttaa esimerkiksi valvonnalla, asenteilla sekä muiden vastuullisella toiminnalla. (Rekola ym. 2022, 27–28.) Poliisi valvoo liikenteessä muun muassa sitä, kuinka sääntöjä noudatetaan, mutta myös tarvittavia välineitä ja ajokuntoa. Liikenteenvalvonnalla vähennetään halua tehdä rikkeitä, koska kiinnijäämisen riski on suoritetun valvonnan avulla suurempi. Lainsäädännöllä on osansa liikenneturvallisuuteen, minkä takia on tärkeää kiinnittää huomiota uudistuksien vaikutuksiin muun muassa ajokorttiasioissa. (Rekola ym. 2022, 31, 33.) Esimerkiksi juuri tämä ajokorttilainsäädännön uudistus 2018 on vaikuttanut omalta osaltaan liikenteeseen, kun opetuslupaajoneuvojen muutokatsastus poistettiin.

Jotta poliisi voisi parhaan kykynsä mukaan vaikuttaa rikollisuuteen ja turvallisuuteen liikenteessä, on olemassa poliisille oma Sisäministeriön valmisteleva ohjelma liikenteenvalvonnasta ja -turvallisuudesta (2021–2030), jonka tavoitteena on kehittää poliisin liikennetyön vaikuttavuutta. Ohjelmassa keskitytään erityisesti liikenteenvalvontaan ja vaikuttavuuden tavoitteena on vähentää esimerkiksi liikenteessä tapahtuvia rikoksia sekä loukkaantumiseen ja menehtymiseen liittyviä lukumääriä. (Rekola ym. 2022, 104.)

Liikenneturvallisuutta vähentää vaarat eli riskit liikenteessä. Poliisin täytyy olla tietoinen näistä riskeistä ja ymmärtää niihin liittyvistä menetelmistä. Tämän avulla liikenneturvallisuutta heikentäviin riskeihin pystytään vaikuttamaan, minkä tarkoituksena on joko poistaa riskit tai ainakin vähentää niitä. (Rintamäki ym. 2022, 53.) Käyttäytyminen, yleisen järjestyksen turvallisuuden lisääminen ja ennakkoinnin ylläpitäminen ovat niitä asioita, joihin poliisi kohdistaa valvontaansa liikenteessä. Poliisin tehtävänä on poistaa liikenteestä henkilöt, joiden kyky ajamiseen on madaltunut tai jotka käyttäytyvät piittaamattomasti ja ottavat sellaisia riskejä, jotka aiheuttavat vaaratilanteita. Poliisilla onkin lain mukaan oikeus tarkastaa ajoneuvoa kuljettavan ajokunto ilman rikokseen liittyvää epäilyä, millä tuetaan rikosten torjuntaa, jolloin esimerkiksi päihtyneet ja kortittomat saadaan kiinni sekä ajoneuvon kunto voidaan selvittää. (Rintamäki ym. 2022, 55–56.)

Poliisin liikenteessä tapahtuva valvonnalla on ennalta estetty rikoksia, onnettomuuksia sekä tapahtuneita ikäviä seurauksia, joten turvallisuuteen saadaan tehokkain vaikutus kohdistamalla valvontaa niihin liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin, joilla on suurin riski vakaville onnettomuuksille liikenteessä (Rintamäki ym. 2022, 85–86). Päihteet, nopeudet ajossa, puutteellinen tarkkaavaisuus, turvavälineistö ja terveydentila nostavat riskiä liikenneonnettomuuksille sekä vaikuttavat myös poliisin valvontaan (Rintamäki ym. 2022, 148).

Poliisi ei voi kuitenkaan vaikuttaa suoraan kaikkiin riskeihin ja tekijöihin, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi kuljettajan ikä, kokemus sekä ajoneuvon ikä ja turvavälineistö ovat tällaisia. (Rintamäki ym. 2022, 84.) Poliisin liikennetyöhön liittyvät resurssit riittävät tiettyyn rajaan asti, mutta liikennevalvonta tulee olla laadukkaalla tasolla niin, että resursseja pystytään kohdistamaan tarkoituksenmukaisiin asioihin (Ihalainen ym. 2005, 46).

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

5.1 Laadullinen tutkimus

Laadullisella tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jossa sanojen ja lauseiden käyttö on tärkeää eikä tuloksiin käytetä määrälliseen tutkimuksen tilastoihin perustuvia menetelmiä. Verraten määrälliseen tutkimukseen laadullisessa tutkimuksessa tärkeää ovat yksittäistapaukset, joiden avulla voidaan uudella tavalla ymmärtää tutkittavaa ilmiötä ja saada yksittäisiin havaintoihin perustuvista yksiköistä tietoa. Laadullisessa tutkimuksessa tarkastellaan enemmän ihmisten näkemyksiä ja kokemuksia. (Kananen 2017, 35–36.) Kvalitatiiviselle eli laadullisena tutkimukselle on merkittävää jonkun ilmiön ymmärtäminen syvällisemmin sen sijaan, että tehtäisiin yleistyksiä (Hirsjärvi, Hurme 2008, 59).

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa teorian luominen on välttämätöntä. Laadullisessa tutkimuksessa lähtökohtana on se, että havainnot perustuvat teoriaan, jolla tarkoitetaan sitä, että tutkimuksen tuloksiin vaikuttavat käsitys tutkittavasta asiasta sekä siihen liittyvät merkitykset ja käytetyt välineet. (Tuomi, Sarajärvi 2018, 23, 25.)

Aineistoa tutkimukseen voidaan kerätä haastattelulla, kyselyllä, tekemällä havaintoja tai kokoomalla dokumentteja, mitkä ovat tavallisimpia menetelmiä kerätä tietoa laadulliseen tutkimukseen. Haastattelua tai kyselyä voidaan käyttää silloin, kun halutaan tietää mitkä ovat yksittäiset ihmisen ajatukset tai miksi hän toimii tietyllä tavalla. (Tuomi, Sarajärvi 2018, 83–84.) Haastattelun aikana haastattelija ja haastateltava voivat käydä keskustelua, haastattelija pystyy kertaamaan kysymyksiä, selventämään sanojen muotoja ja merkityksiä sekä korjaamaan mahdolliset väärinymmärrykset. Ne henkilöt, joilla on kokemusta tai tietoa tutkimuksen aiheesta, voidaan valita haastateltaviksi. (Tuomi, Sarajärvi 2018, 85–86.)

Tutkimuksen haastattelujen tavoissa on eroja (Hirsjärvi, Hurme 2008, 43). Strukturoidussa haastattelussa eli toisin sanoen lomakehaastattelussa kysymykset esitetään tiettyssä järjestyksessä ja siinä kysymykset vastauksineen ovat ennalta määritelty. Strukturoimattoman haastattelun eli avoimen haastattelun tai syvähaastattelun kysymykset perustuvat avoimuuteen. (Hirsjärvi, Hurme 2008, 45–46.)

Teemahaastattelu eli puolistrukturoitu haastattelu sijoittuu strukturoidun ja strukturoimattoman haastattelun välille ja haastattelun kysymykset ovat samankaltaisia jokaiselle, mutta haastateltavalla on mahdollisuus vastata avoimesti kysymyksiin omien kokemusten ja havaintojen mukaan. Kysymykset liittyvät tiettyihin teemoihin eli aiheisiin. (Hirsjärvi, Hurme 2008, 47–48.) Haastatteluita

voidaan suorittaa yksilöhaastatteluna, joka on tutkijalle helpoin toteuttaa tai ryhmähaastatteluna, jossa voi haastatella useampaa haastateltavaa yhtä aikaa (Hirsjärvi, Hurme 2008, 61).

Teemahaastatteluita on mahdollista suorittaa myös puhelimitse (Kananen 2017, 111). Puhelimitse tehdyissä haastatteluissa saatu aineisto pystytään käsittelemään nopeasti, se on kustannustehokasta ja tutkijalla on mahdollisuus tarkkailla tutkimuksen laatuun liittyviä asioita. Haasteltavien kanssa voidaan sopia ennen haastattelua puhelimitse siitä, milloin haastattelu tehdään. (Hirsjärvi, Hurme 2008, 64.)

Laadullisen tutkimuksen tiedonkeruun ja siitä saadun aineiston analysointi ovat yhteydessä toisiinsa, joista analyysin tarkoituksena on tutkittavana olevan aiheen ymmärtäminen (Puusa, Juuti 2020, 143). Yksi analysoinnin tapa on käyttää havaintoihin perustuvaa luokittelua eli toisin sanoen teemoittelua, jolla tarkoitetaan asioiden ryhmittämistä eri teemakategorioihin. Teemoitteluun käytettävässä menetelmässä vertaillaan sekä tarkastellaan eri yksiköiden ominaisuuksia tai piirteitä, jotka ovat yhteneväisiä. (Puusa, Juuti 2020, 152.)

5.2 Haastattelut

Aineistonkeruumenetelmäksi tutkimukseen valittiin puolistrukturoitu teemahaastattelu. Haastattelut tehtiin neljälle Ajovarman tutkinnon vastaanottajalle ja yhdelle esimiestehtävissä työskentelevälle. Näistä kolme haastattelua suoritettiin yksilöhaastatteluna, mutta neljäs suoritettiin kahden henkilön pienryhmässä. Kaikki haastattelut suoritettiin puhelimitse, mistä sovittiin etukäteen kaikkien haastateltavien kanssa.

Haastateltavat valittiin vapaaehtoisuuteen perustuen. Haastateltavat valikoituivat pääkaupunkiseudulta sekä Kaakkois-Suomen alueelta. Ensimmäinen haastateltava työskentelee esimiestehtävissä pääkaupungin eri alueilla. Toinen haastateltava työskentelee tutkinnon vastaanottajana Järvenpäässä, kolmas ja neljäs tutkinnon vastaanottajina Kouvolassa. Viimeiseksi haastateltu työskentelee tutkinnon vastaanottajana kolmessa kaupungissa Kaakkois-Suomen alueella: Kouvolassa, Kotkassa sekä Haminassa. Kaikki haastateltavat antoivat merkittävää tietoa opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin liittyen ja osallistuivat tutkimukseen mielellään.

Haastateltavat saivat halutessaan tutustua etukäteen haastattelukysymyksiin ja tätä kautta valmistautua haastatteluun. Haastateltaville esitettiin ennakkoon laaditut samat kysymykset, mutta kaikkia kysymyksiä ei esitetty samassa järjestyksessä. Kysymykset muotoiltiin niin, että haastateltavan oli helppo vastata niihin omien havaintojensa mukaan. Kysymysten vastauksiin vaikuttivat muun muassa henkilökohtainen mielipide ja kokemus. Haastattelun kysymyksistä saadut vastaukset siirrettiin Word-pohjalle sanelua käyttämällä sekä kirjoittamalla vastauksia ylös niin, että haastateltavien kertoma pysyi mahdollisimman samanlaisena. Kaikki haastattelut suoritettiin vuoden 2023 maaliskuussa ja jokainen haastattelu kesti 45–60 minuuttia.

Haastatteluiden näkökulma painottui opetuslupaopetuksen edellytyksissä sekä kuljettajantutkin-
nossa havaittuihin puutteisiin pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella. Myös ajokorttilain
uudistuksen 2018 vaikutusta sekä riskejä liikenneturvallisudelle selvitettiin. Haastatteluissa otettiin
poliisin näkökulmaa esille esittämällä kysymyksiä valvonnoista sekä mitä poliisin tulisi tietää ope-
tuslupaopetuksesta. Haastattelut olivat välttämättömiä opinnäytetyön onnistumiseksi sekä ajanta-
saisen tiedon saamiseksi.

Haastattelun tulosten analyysissa käytettiin menetelmänä teemoittelua, jossa vastaukset jaettiin eri
teemakategorioihin, joita ovat:

- puutteet opetusajoneuvoissa
- opetuslupiin ja muut aihepiiriin liittyvät puutteet
- puutteet kuljettajantutkinnossa
- ajokorttilain uudistus ja liikenneturvallisuus
- valvonta.

Haastattelututkimuksen vastaukset perustuivat haastateltavien omiin näkemyksiin ja kokemuksiin.
Haastatteluiden vastaukset olivat laajoja, mutta niistä poimittiin olennaisimmat asiat, jotka jäsenel-
tiin luettavaan muotoon ja siirrettiin opinnäytetyöhön mainittuihin teemakategorioihin. Opinnäyte-
työn lopussa arvioitiin tutkimuksen onnistumista sekä luotettavuutta. Opinnäytetyön liitteessä on
haastatteluissa käytetyt kysymykset.

6 HAASTATTELUN TULOKSET

Tutkimuksen haastatteluista ilmeni puutteita opetuslupa-ajoneuvoissa sekä opetuslupaan liittyvissä asiakirjoissa. Myös muita puutteita havaittiin esimerkiksi henkilöissä ja kuljettajantutkinnossa. Vastauksista ilmeni poliisin suorittaman valvonnan tarve opetuslupa-ajoneuvoihin. Poliisin tulisi tarkastaa erityisesti opetuslupa-ajoneuvon kunto, luvat ja ajoneuvoa kuljettavat henkilöt. Haastattelututkimuksen vastaukset pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella olivat pääsääntöisesti yhteneväisiä. Vastauksissa huomattiin myös pieniä eroja, jotka on eritelty haastattelujen tuloksissa.

6.1 Puutteet opetusajoneuvoissa

Kaikki haastateltavat olivat huomanneet puutteita opetusajoneuvoissa kuljettajantutkintoon saapessa. Molempien alueiden vastauksissa korostuu erityisesti opetuslupa-ajoneuvojen jarrupoljinongelmat.

”Jarrun kiinnitys rakenteisiin on puutteellinen tai poljin heiluu niin paljon, että se antaa periksi. Poljin on ollut liian vasemmassa reunassa tai poljinkulma on ollut sellainen, että jarruvoimaa ei voida tuottaa riittävästi. Poljinta ei ole ollut ollenkaan opetusajoneuvossa.”

”Kun jarrua painetaan, runko lähtee taipumaan. Vika ei ole yksin polkimessa, vaan ongelma voi olla tukiranteissa. Pari koetta ajetaan ja poljin toimii, mutta kolmannella kerralla poljinrakenne voi pettää. 20x20 tai 20x30 lätkä on kiinnitetty polkimeen, mutta se ei ole kiinni autossa. Poljin on täysin turvaton jalan alla, se lähtee liikkumaan tai kaatuu. Jarru jää laahaamaan, minkä takia joudutaan tulemaan kokeesta takaisin.”

”Yksi suurista ongelmista on jarrupoljin. Jarru ei toimi kunnolla ja tehot ovat pienemmät kuin varsinaisessa käyttöjarrussa. Auto liukuu pitkän matkan, kunnes pysähtyy.”

”Yleisin puute on polkimessa. Ensinnäkin polkimen paikka on sellainen, että sitä on mahdoton käyttää. Poljin on yksinkertaisesti väärässä asennossa, 180 astetta kääntyneenä. Kun mietitään polkimen suuntaa ja joudutaan polkemaan poljinta liian ylhäältä, ei se anna voimaa riittävästi auton pysäyttämiseen. Kriteerinä on, että auto pitää pysähtyä. Hiljentäminen ei riitä.”

”Yleensä on opetuslupalaisia, joilla on kaikki viimeisen päälle, mutta sitten on se toinen ääripää, joka lähtee soitellen sotaan. Löytyy kaikkia mahdollisia puutteita, joita voi olla. Poljin ei ole kiinni tai se on liian vasemmassa reunassa. Poljin voi olla väärin päin asennettu niin, että sitä joutuu kanta-päällä painamaan. Näitä väärin päin asennettuja on tullut yksi tai kaksi vastaan. Poljin voi jäädä pohjaan, jolloin se pitää nostaa jalalla ylös. Jos epäillään, että siinä on jotain ongelmaa, voidaan

auto käyttää katsastusmiehellä. Silloin on hyvä, että ammattilainen on kertomassa, mikä on pielessä.”

”Usein kiinnityksessä on suuremmat ongelmat. Monet ajattelevat sen niin, että alusta on tukeva ja siinä poljin pysyy. Jos jotain käy, auto on kyljellään ja poljin näkyy tuulilasista, ei se ole silloin hyvin kiinni.”

Haastateltavat kertoivat poljinongelmien yhteydessä polkimen oikeasta asennustekniikasta sekä sen toiminnasta ja testaamisesta. Kaikki haastateltavat kertoivat, että poljinta testataan hätäjarrutuksella.

”Polkimen vaijerin pitää olla sopivalla kireydellä, mutta ei liian kireälläkään, jottei jarruvalot pala koko ajan.”

”Testataan pihassa, lähdetessä kadulle tai käydään tekemässä korttelikierto. Pyydetään ensimmäisellä vaihteella kiihdyttämään ja tehdään hätäjarrutus. Polkimen tulee kestää tämä.”

”Poljin pitää olla auton rungossa kiinni. Ei riitä, että se on pelkässä levyssä. Jarrun tulee toimia samalla tavalla kuin kuljettajan puoleinen jarru.”

”Käytännössä polkimen toimivuus testataan näin: kun tullaan autolle ja nostetaan poljinta, huomataan jääkö poljin käteen vai ei. Kun lähdetään liikkeelle, pyydän kuljettajaa ottamaan vauhtia, painamaan kytkimen pohjaan ja minä jarrutan polkimella.”

Kaikki haastateltavat mainitsivat havainneensa puutteita myös muussa opetusajoneuvon välineistöissä, mutta jarrupolkimeen liittyvät ongelmat olivat suurempia.

”Ulkopuolinen lisäpeili saattaa puuttua. Opetuslupakolmio löytyy pääsääntöisesti aina. Saattaa olla huonot renkaat tai muita puutteita.”

”Ulkopuolisessa peilissä on joskus puutteita ja se voi olla kuljettajan puolella. Kolmio monesti löytyy, mutta sen sijoituspaikka voi olla mielenkiintoinen.”

”Lähtemättä tutkintoon jää, jos auton toimintaan liittyviä punaisia valoja palaa. Harvoin nopeusmittaria ei näe apukuljettajan puolelta. Jos ylimääräistä mittaria ei löydy, ei lähdetä kokeeseen. On myös tultu liukkailla keleillä kesärenkailla ja kesäkeleillä talvirenkailla tutkintoon eikä silloinkaan lähdetä kokeeseen. Kolmio ei ole tutkinnossa pakollinen, mutta suositeltava. Häviävän pieneltä osalta puuttuu peili. Jarru on suurin ongelma.”

”Peili voi olla vasemmalla puolella, kun yleensä sen pitäisi olla oikealla puolella. Kolmion asennus on usein kunnossa. Voi olla, että nopeusmittari ei toimi.”

”Itsellä tuli sellainen tilanne vastaan, että opetusajoneuvo oli katsastamaton.”

6.2 Opetuslupiin ja muut aihepiiriin liittyvät puutteet

Kaikki haastateltavat kertoivat havainneensa asiakirjoissa ongelmia. Kirjauksissa ilmeni puutteita. Lupaa ei ole ollut mukana tai haettuna ollenkaan. Kokeeseen on tullut eri henkilöitä paikalle, kuin mitä lupahakemuksessa on mainittu. Osa haastateltavista mainitsi RTK-koulutuksen ongelmista.

”Asiakirjoissa saattaa olla puutteita siinä, miten opetus on kirjattu. Opetustutkintotodistus saattaa puuttua kokonaan tai se on puutteellisesti allekirjoitettu. On opetettu muuta kuin opetusluvassa mainittua.”

”Opetuslupa tai ikäpoikkeuslupa puuttuu. Opetustodistuksen e100-lomakkeessa ei ole allekirjoitusta. Jos opettaja on paikalla, paperiasiat voidaan korjata. On tullut niitä, joilla ei ole lupa voimassa kuljettajantutkintoon tullessa. Kokeeseen voi tulla, mutta harjoittelua ei saa tässä kohtaa jatkaa. Joskus kun on kysytty opetuslupaa, ei ole löytynyt minkäänlaista. Paperiongelmaa kyllä on, mutta vähemmän kuin poljinongelmia.”

”Kun opetuslupalainen tuli pihaan ja kysyin opetuslupaa, ei sitä löytynyt keneltäkään, joten kutsuin poliisin paikalle. On kiinnitetty huomiota siihen, jos tarkoituksena on tulla kokeeseen autokoulun autolla, mutta tullaankin eri autolla tai joku muu tuo tutkintoon kuin opettaja. Kokeesta on saatettu lähteä autolla pihasta, vaikka ajo-oikeutta ei ole.”

”Pakollinen itsearviointilomake E100 pitää olla asianmukaisesti täytetty ja mukana. Tässä tulee toistuvasti puutteita. Opettaja ei ole ollut tällöin paikalla, joten ei ole voitu lähteä kokeeseen. RTK-koulutuksissa on ollut väärennöksiä. Ikäpoikkeuslupa ei usein ole mukana.”

”Opetuslupa ei ole oppilaan, joka saapuu kokeeseen. Tämä on kuitenkin harvinaista. Muissa papereissa on enemmän tai vähemmän puutteita. E100-lomake on täytetty osin tai ei ollenkaan. Usein ei edes tiedetä, että se pitää olla mukana. Toisinaan RTK-koulutusta ei ole käyty, mutta onneksi se ei ole kovin yleistä.”

Pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueen vastauksissa huomattiin pieniä eroja puutteiden yleisyydessä.

Pääkaupunkiseudun puutteiden yleisyys:

”Viikkotasolla yksittäisellä tutkinnon vastaanottajalla on kuusi koetta päivässä ja kolmekymmentä viikossa. Noin puolet ovat opetuslupalaisia ja näistä on noin viisi ongelmatapausta viikossa. Ensikertalaisia on yksi kolmasosaa.”

”Välillä ongelmia on vähemmän ja välillä enemmän. Päivässä voi jokaisella meidän porukastamme olla poljinongelmainen. Harvoin on sellaista viikkoa, ettei tule yhtään vikoja jarrupolkimen kanssa.”

”Sadasta opetusajoneuvosta kymmenen prosenttia on puutteellisia pääkaupunkiseudulla. Valtakunnallisesti ollaan viiden prosentin lukemissa tarkastellessa koko Suomen tilannetta. Näissä voi olla pielessä jarrupoljin, luvat tai auton kunto.”

Kaakkois-Suomen alueen puutteiden yleisyys:

”Joskus voi olla pari viikkoa kaikki kunnossa. Joskus ongelmia on joka päivä, jopa kahta päivässä. Jos tarkastellaan kahtakymmentä opetuslupalaista, noin kahdessakymmenessäviidessä prosentissa ilmenee ongelmia. Suurimmasta osasta jarru ei toimi tai on asennettu väärin.”

”Voi olla pitkän aikaa kaikki hyvin, mutta sitten tulee kolme tai neljä ongelmatapausta samalla viikolla. Kymmenestä opetuslupalaisesta ehkä kolmessa on jotain sanomista viikkotasolla.”

6.3 Puutteet kuljettajantutkinnoissa

Haastateltavien vastauksista selviää, että opetuslupalaiset ajavat autokoululaisia enemmän. Opetuslupalaisten auton käsittelytaidot ovat pääsääntöisesti hyvin hallussa ja opetuslupalaiset pärjäävät hyvin ajokokeessa. Opetuslupalaisten havainnointiongelmia nousivat vastauksissa esiin.

”Autokoululaisiin verrattuna opetuslupalaisilla tilannenopeudet ovat suurempia, mutta auton käsittelytaidot parempia. Vaikka olisi ajanut paljon, niin ei se välttämättä riitä etäisyyksien hahmottamiseen. Vauhti tuo sitä ongelmaa havainnointiin ja sitten ei pystytäkään toimimaan, vaikka kuinka hyvät käsittelytaidot olisivat.”

”Opetuslupalaisten miinuspuoli on riskien tunnistaminen liikenteessä. Autoa kyllä viedään eteenpäin hyvin. Kun pitäisi riskejä tunnistaa ja niiden mukaan toimia tilannenopeus huomioiden, on tilanne ontuva. Tyypillinen tapaus, jossa tilannenopeudet ovat liian suuria, on moottoripyörämäinen ajotyyli. Liikenne tunnetaan, muttei hallita tilannenopeuksia. Opettaja ei anna sujuvuutta tulla alusta alkaen, vaan sitä vähitellen kerätään ja opetuksessa otetaan tilanteet mieluummin varman päälle, mikä näkyy suurina tilannenopeuksina. Jos joudutaan risteyksessä ennen suojatietä pysähtymään, ei varmisteta suojatietä. Jos tämä on toimintatapa, havainnointi on pielessä. Kun kerran tekee näin, ei se maailmaa kaada, mutta jos jatkuvasti katsotaan eikä silti nähdä mitään, ei se ole hyvä asia.”

”Jos lähdetään tilastoja katsomaan, niin opetuslupalaiset pärjäävät kokeessa paremmin kuin autokoululaiset. Ajaminen ja auton käsittely on usein sujuvampaa ja ajomäärät isompia. Jos autokoululainen tulee 10 tunnin opetuksella, niin opetuslupalainen tulee 30 tunnilla. Suurin ero on siinä, että opetuslupalaisilla on havainnointipuutteita enemmän. Kuolleen kulman varmistukset, kevyen liikenteen seuraaminen, tasa-arvoiset risteykset.”

”Useimmiten kevytliikenne on ongelma. Kevytliikenne jätetään katsomatta, kaistanvaihto tehdään ilman havainnointia, ajetaan ylinopeutta. Jos puhutaan ryhmittymisestä ja ajolinjasta, ei tiedetä mitä koko sana tarkoittaa. Vaikka opetuslupalainen ajaisi autokoululaista enemmän, ei koe mene välttämättä läpi. Jos pohjalla on mopo- tai moottoripyöräkortti, luultavasti koe menee paremmin. Opetuslupalaisilla on suurempi hyväksymisprosentti kokeessa kuin autokoululaisilla, muttei se kerro laadusta välttämättä mitään.”

”Opetuslupalaiset ovat ajaneet paljon enemmän ja käsittelytaidot ovat hallussa. Jos opettajalla on ollut tapana ajaa ylinopeutta, tapa siirtyy yleensä oppilaalle. On havainnointi- ja ylinopeusongelmia. Usein ajetaan siihen malliin kuin kortti olisi taskussa, vaikei se ole.”

6.4 Ajokorttilain uudistus ja liikenneturvallisuus

Haastattelussa kysyttiin havaittujen puutteiden riskiä liikenneturvallisuudelle. Ajokorttilain 2018 muutoksen yhteyttä puutoksiin selvitettiin. Liikenneturvallisuuskysymyksen osalta vastaukset olivat hieman erilaisia, mutta pääsääntöisesti haastateltavat olivat sitä mieltä, että puutteet aiheuttavat riskiä liikenneturvallisuudelle.

”Tietysti jos siellä ei ole ollenkaan asennettu jarrua, on nämä tilanteet kaikista vaarallisimpia.”

”Opetustilanteessa vaaditaan erityistä tarkkuutta. Vaikka puutteita esiintyykin, hyvin vähän tällaiset aiheuttavat loppujen lopuksi isoa riskiä liikenteelle.”

”Mietitään maatietilannetta, kun liitytään risteyksestä päätielle. Jos kokelaalla on havaintovirheitä tai puutteita nopeuden ennakoinnissa, riskinä on, että mennään auton alle. Toinen tilanne, jossa jarrupolkimen tulee toimia, on se, kun ollaan kääntymässä vasemmalle risteyksessä. Vastaan tuleva voi tulla kovaa vastaan. Onnistuneella opetuslupalaisen jarrutuksella ja jarrupolkimen toimivuudella on iso vaikutus. Varsinkin jarrupolkimeen liittyvät ongelmat ovat riskinä liikenneturvallisuudelle.”

”Minusta koko opetusjärjestelmä on pielessä. Ongelmana on se, että ei ole pakollisia teorialunteja. Jos ei tiedetä, mitä esimerkiksi stop-merkki tarkoittaa, on ongelmia. Joskus kävi niin, että opetusjarru meni lukkoon ja kuorma-auto törmäsi meihin.”

”Onhan siinä omat riskinsä, jos poljin ei toimi ja olisi jostain syystä lähdetty pihasta liikkeelle. Jos poljin ei toimi, on se huono juttu siinä vaiheessa. Kerran olen joutunut käsijarrua vetämään, kun tuntunut ettei poljin toimi kunnolla.”

Haastateltavien mukaan ajokorttilain uudistuksella on selkeä yhteys havaittuihin puutteisiin.

”Kun ei vaadita katsastusta, tulee helposti puutteita. Ei ole opetuslupalaisen vika, jos olettaa, että poljin on asennettu oikein. Jos poljinta ei tarvita opetustilanteessa millään tavalla, niin poljinta ei

tule testattua. Ei voi syyttää pelkästään asiakkaita. Toisaalta jotkut ei ota asioista riittävästi selvää ja puutteita sitten esiintyy.”

”Joo siinä on ihan selkeä yhteys. Jos ei ole mitään sääntöjä, mennään sieltä mistä aita on matalin tai missä ei ole aita ollenkaan. Puutteita on opetuslupalaisissa ja autokoululaisissa. Toki siellä on myös laadukkaita opettajia ja oppilaita, joilla on asiat kunnossa.”

”Jarrupolkimien toiminta on ollut hyvin kirjavaa ennen lakimuutosta ja tehottomia polkimia on ollut aikaisemminkin. Lakiuudistus on vaikuttanut huonolla tavalla siihen, että poljinongelmia esiintyy. Kun opetuslupaopettaja ja kokelas tulevat kokeeseen, ei tiedetä mitä papereita pitäisi olla täytettynä. Tieto on ollut parempaa ennen lakimuutosta. Täytyy kuitenkin muistaa, että opetuslupalaisten tutkinnossa käyntimäärä on räjähtänyt käsiin. Ennen lakiuudistusta viikkotasolla kuljettajantutkintoon saapuvista ehkä yksi kahdestakymmenestä oli opetuslupalainen, mutta nykyään puolet tai enemmän.”

”Tilastollisesti liikenneturvallisuus ei ole muuttunut, mutta ihmettelen kyllä, miten uudistus ei näy tilastoissa sen enempää. En ole kauhean vakuuttunut siitä, vastaako liukkaan ajot simulaattorilla todellisuutta.”

”On toisaalta ymmärrettävää, jos ei osata opettaa, koska teoriakoe ei ole pakollinen. Lainmuutoksen myötä asiat ovat menneet huonompaan suuntaan. On haitallista, että muutoksastus ja opetuslupaopettajien koe poistettiin, koska ne ovat yhteydessä ongelmiin. Opetuslupalaisten määrä on noussut jopa 80 %, jolloin puutteita ilmenee enemmän.”

”Onhan sillä, kun poljinta ei tarvitse katsastaa. Jos tarvitsisi, niin kaikki olisi lähtökohtaisesti kunnossa. Opetuslupaopettajien teoriakokeen poistuminen näkyy siinä, että opettajalla voi olla vanhentunutta tietoa sääntöpuolella. Jos suoraan sanotaan, niin uudistus ei ole parantanut mitään.”

6.5 Valvonta

Haastattelujen vastauksien perusteella on suoritettu opetuslupa-ajoneuvojen teemavalvontaa. Haastateltavat kertoivat valvontaa olleen laajemminkin alueella, mutta valvonnan vaikutuksia tarkasteltiin vain opinnäytetyöhön valitsemisissa alueissa. Molempien alueiden vastauksissa havaittiin ajoneuvojen kunnossa puutteita.

Pääkaupunkiseutu:

”Näitä valvontoja tehtiin poliisin kanssa viime vuonna 4 kappaletta, missä valvottiin niin opetuslupalaisia kuin autokoululaisia. Autokoululaisia oli valvonnassa enemmän, joten heillä ilmeni enemmän puutteita. Opetusajoneuvoissa oli puutteellinen jarru.”

”Siellä on ollut lähestulkoon jokaisella osapuolella selvitettävää. Jos opetuslupalaisia moititaan, on ollut katsastamattomia autoja ja veroja maksamatta. Opetuslupaopettajalla on ollut ajo-oikeus hyllyllä. Sitten on ollut papereihin liittyvää ja polkimiin liittyvää ongelmaa.”

”Tästä on vuoden verran aikaa, missä me Ajovarmalla tehtiin henkilön tunnistamista ja tarkastettiin, onko oikea henkilö henkilöllisyystodistuksen kuvassa. Siellä on ollut eri ihmisiä, joiden olisi pitänyt tulla tutkintoon.”

Kaakkois-Suomi:

”Viime vuonna poliisi teki valvontaa, jossa tarkastettiin ovatko liikenne- ja opetuslupaopettajan luvat sekä jarrupoljin kunnossa. Esimerkiksi Helsingissä on ollut tällaisia teemavalvontoja.”

”Ei ole ollut jarrupoljinta ollenkaan. Puhutaan 10 ihmisestä. Katsastamattomia ajoneuvoja on pysäytetty poliisin toimesta ajokokeen aikana.”

”Viime vuoden puolella Traficom ja poliisin yhteistyöllä toteutettu teemavalvonta näkyi meilläkin. Opetuslupalaisilla oli papereissa puutoksia. Aika vähän puutteita ilmeni. Valtakunnallisesti tilastoissa on vähän sanomista, mikä on hieman yllättävää.”

Kaikkien haastateltavien vastauksista huomataan, että poliisin toivottaisiin tekevän aktiivista valvontaa opetuslupa-ajoneuvoihin. Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että teemavalvontojen lisäksi täytyisi tehdä omatoimista valvontaa. Huomiota tulisi kiinnittää erityisesti jarrupolkimeen, opetuslupiin sekä ajoneuvon kuntoon.

”Ihan sellainen perusasia, kun pysäytetään. Puhallus tulee tehdä myös apukuskille. Opetuslupa ja jarrupoljin löytyy. Poljin asianmukaisesti kiinnitetty. Oli se sitten nopeus- tai puhallusvalvonta, tarkastetaan yllä mainitut seikat. Voisihan opetuslupa-ajoneuvoja tarkastaa ja suorittaa omatoimista valvontaa. Tämä olisi hyvä kokemus myös opetuslupalaiselle.”

”Opetuslupa-autoihin tulisi kohdistaa valvontaa. Rutiinina tulisi katsoa paperit ja auton kunto. Täytyy ottaa huomioon auton kunto niin, että se on turvallinen opettaa. Papereissa tulee tarkastaa opetuslupien olemassaolo ja varmistaa onko autossa opettamassa se, kenelle lupa on myönnetty. Jos tuolla nähdään liikenteessä opetuslupa-ajoneuvo, poliisin tulisi pysäyttää se. Joskus on kuullut tällaisiakin, että jarrupoljin olisi otettu opetuksen aikana pois, kun ajaminen on alkanut sujua, mutta tutkintoon tultaessa poljin on laitettu takaisin kiinni. Käytännössä tuo tilanne kertoo, että tarkastuksia pitäisi tehdä.”

”Jos pysäytetään, varmistetaan opetuslupa ja puhallutetaan opettaja. On ollut opettajia, jotka ovat opettaneet vanhalla opetusluvalla. Tärkeää olisi tarkastaa se, että oppilas ja opettaja ovat samoja,

joita luvassakin. Tarkastetaan myös ikäpoikkeusluvut. Otetaan huomioon, että jarrupoljin on asennettu asianmukaisesti ja teho on oikea. Olisi hyvä, jos valvontaa suoritettaisiin säännöllisesti. Poliisi voisi tehdä tarkastuksia esimerkiksi katsastusaseman pihalla.”

”Valvontaa pitäisi ehdottomasti olla enemmän. Teemavalvontoja voisi olla silloin tällöin, mutta enemmän toimisi niin, että partio pysäyttää kolmioperäisen auton ja tarkastaisi kaiken olevan ok. Poliisin on tärkeää tietää, mitkä paperit pitää olla mukana ja onko oikeat henkilöt opetustilanteessa. Voisihan siinä ohi menen kurkata, onko siellä peili paikallaan ja kokeilla kädellä jarrupolkimen toimintaa esimerkiksi nostamalla kädellä, jolloin huomataan pysyykö poljin lattiassa.”

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Haastattelututkimuksella selvitettiin opetuslupaopetuksen edellytyksissä ja kuljettajantutkinnossa havaittuja puutteita pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella. Haastattelussa selvitettiin myös havaittujen puutteiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen sekä yhteyttä ajokorttilain 2018 uudistukseen. Haastateltavilta kysyttiin, mitä poliisin tulisi tietää opetuslupaopetuksesta B-ajokorttiin ja mitä opetusajoneuvojen valvonnassa tulisi ottaa huomioon. Tarkoituksena oli tuoda uutta empiiripohjaista tietoa. Opetuslupa-ajoneuvoihin kohdistuvaa valvontaa on suoritettu muuallakin kuin pääkaupunkiseudulla ja Kaakkois-Suomen alueella, mutta vastauksissa otettiin huomioon vain opinnäytetyöhön valikoituneet alueet.

Vastauksista huomataan, että opetuslupaopetuksen edellytyksissä havaitut puutteet kuljettajantutkintoon saapuessa ja erilaisten valvontojen yhteydessä pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella olivat pääosin samankaltaisia.

Keskeisimmäksi ongelmaksi ilmeni jarrupolkimessa havaitut puutteet. Uusitalon (2021) tutkimukseen ja Jokelan (2023) kirjoittamaan uutiseen verraten samankaltaista opetusajoneuvojen ongelmaa ilmeni myös pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen alueella. Haastateltavien havaitsemat opetusajoneuvojen jarrupoljinongelmat ilmenivät opetuspolkimen rakenteissa, asennuksessa tai tehossa. Poljin on usein ollut väärässä paikkaa tai asennossa, mikä vaikeuttaa sen käyttämistä. Polkimeen kiinnitetty alusta ei ole asennettu auton runkoon kiinni, jolloin kokonaisuus pääsee liikumaan tai kaatumaan. Polkimen runko on lähtenyt taipumaan jarrua painettaessa. Yksi haastateltava mainitsi, että poljin voi toimia pari koetta, mutta kolmannella kerralla poljinrakenne voi pettää. Tästä voi päätellä, että vika ei välttämättä ole polkimessa, vaan vika voi olla polkimen tukirakenteissa. Joskus ajoneuvossa ei ole ollut opetuspoljinta lainkaan. Opetusjarrupolkimen teho ei ole ollut yhtä hyvä kuin kuljettajan puolen jarrussa. Yksi haastateltavista koki jarrun kiinnityksessä olevan suuremmat ongelmat. Kahden haastateltavan vastauksissa havaittiin jarrun jäävän päälle, mikä aiheuttaa varmasti ongelmia liikenteessä.

Jotta poljin pysyisi paremmin paikallaan, voi sen asentaa erilliseen levyyn tai telineeseen. Esimerkki tällaisesta on opinnäytetyön kuvassa 3 sivulla 13. Oikein asennettu poljin ei lähde taipumaan tai liiku jalan alla jarruttaessa. Katso lisää oikein ja väärin asennetuista opetuspolkimista kuvista 4 ja 5 opinnäytetyön sivulta 14. Haastateltavien vastauksista voidaan päätellä jarrupolkimen asennuksen olevan opetuslupaoppilaan ja -opettajan vastuulla. On tärkeää, että opetuslupalainen ja opettaja varmistaisivat jarrun toimivuuden ennen opetukseen lähtöä. Opetuspolkimen jarrun pitäisi toimia samalla tavalla kuin kuljettajan puoleinen jarru. Jos jarrupolkimen toiminnassa olisi jokin ongelmaa, voisi yhden haastateltavan sanoa käyttävä ajoneuvon katsastusmiehellä. On tärkeää, että apukuljettajan puolella oleva jarrupoljin toimii vaaratilanteessa, koska opetuslupalainen on vasta liikenteessä oppimassa ja jarrutukset voivat tulla viiveellä.

Haastatteluiden vastauksista huomataan, että opetusajoneuvon lisäpeiliin ja kolmioon liittyvät ongelmat olivat pienempiä verrattuna jarrupoljinongelmaan. Ulkopuolinen lisäpeili on joskus puuttunut tai se on ollut ajoneuvon vasemmalla puolella. Kolmion asennus on usein ollut kunnossa, mutta sen sijoituspaikka on voinut olla mielenkiintoinen. Opinnäytetyön kuvista 6 ja 7 voi tarkastaa, millä opetuslupa-ajoneuvossa käytettävä kolmio ja lisäpeili näyttävät. Kuvat ovat opinnäytetyön sivulla 15.

Yksi haastateltava mainitsi siitä, että kokelaat ovat tulleet vuodenaikaan ja säähän nähden väärillä renkailla tutkintoon. Yhdellä oli tullut vastaan katsastamaton ajoneuvo. Kokeeseen ei lähdetä, jos ajoneuvossa palaa punaisia valoja. Kokeeseen pääsyn estää myös se, jos nopeusmittari ei toimi tai sitä ei näe apukuljettajan puolelta eikä ylimääräistä mittaria löydy. Vastauksien pohjalta voidaan todeta, että jo pelkästään opetusajoneuvoissa on ollut monenlaisia puutteita, jotka tulee ottaa ehdottomasti huomioon.

Opetuslupaopetuksen antaminen vaatii hyväksytyt opetusluvan. Kuljettajantutkintoon tultaessa tarvittavat koulutukset tulee olla suoritettu ja asiakirjojen tarpeellisesti kirjaukset tehty. Opinnäytetyön taulukosta 1 sivuilta 16–17 voi tarkastaa, mitä opetuslupaopetus pitää sisällään.

Opetusluvuissa ja muihin aihepiiriin liittyvissä asioissa havaittiin puutteita. Asiakirjoissa on ollut puutteita siinä, miten opetus tai opetustutkintotodistus on kirjattu. Opetuslupa, ikäpoikkeuslupa tai opetustutkintotodistus ovat puuttuneet. Opetuslupa ei ole ollut voimassa tai sitä ei ole löytynyt ollenkaan. Opetuslupaopettaja tai oppilas eivät ole olleet samoja henkilöitä, jotka on lupahakemuksessa mainittu. Yksi haastateltava kertoi kiinnittäneensä huomiota siihen, millä autolla tutkintoon saavutaan ja tuoko joku muu kokeeseen kuin opettaja. Haastateltava mainitsi siitä, että pihasta on lähdetty autolla, vaikka ajo-oikeutta ei ole ollut. Osa haastateltavista mainitsi myös RTK-koulutuksen puutteista. RTK-koulutus on väärennetty tai sitä ei ole käyty ollenkaan.

Kuten olettaa saattaa, valvonnoissa havaitut puutteet liittyivät myös jarrupoljinongelmiin ja lupa-asioihin.

Pääkaupunkiseudulla ilmeni puutteita papereissa sekä opetuspolkimissa. Vastaan oli tullut katsastamattomia autoja ja verojen maksamattomuutta. Opetuslupaopettaja oli ollut ajokiellossa. Liikenteessä tapahtuvan valvonnan lisäksi Ajovarmalle oli suoritettu kuljettajantutkintoon saapuvien henkilöiden tunnistamista pääkaupunkiseudulla, minkä yhteydessä ilmeni, ettei henkilöt olleet samoja, joiden olisi pitänyt saapua tutkintoon.

Kaakkois-Suomen alueen vastauksissa mainittiin siitä, että katsastamattomia ajoneuvoja on pysäytetty poliisin toimesta ajokokeen aikana. Vastauksissa mainittiin, ettei opetusjarrupoljinta ole ollut lainkaan. Opetuslupalaisilla oli ollut myös papereissa puutoksia. Yksi haastateltava mainitsi, että puutteita opetuslupalaisilla ilmeni vähän, mikä voi kertoa siitä, että opetuslupalaisia on ollut vähemmän valvonnassa. Molempien alueiden vastauksien perusteella valvonnoille on kuitenkin tarvetta jatkossakin. Niin kuljettajantutkintoon tultaessa sekä valvontojen yhteydessä havaitut puutteet olivat samankaltaisia.

Pääkaupunkiseudun haastateltavista yksi mainitsi tutkinnon vastaanottajalla olevan kolmekymmentä koetta viikossa, mistä puolet ovat opetuslupalaisia. Tästä määrästä viidessä ilmenee ongelmia viikkotasolla. Pääkaupunkiseudun puutteiden yleisyys oli sataa opetusajoneuvoa tarkastellessa kymmenen prosenttia, mutta koko Suomessa luku oli viisi prosenttia. Kaakkois-Suomessa puutteiden esiintyvyys oli myös vaihtelevaa, mutta noin kahdenkymmenenviiden prosentin lukemissa suhteessa kahteenkymmeneen opetuslupalaiseen. Kymmenestä opetuslupalaisesta kolmessa ilmeni puutteita viikkotasolla. Suurimmalla osalla opetuslupalaisista näyttäisi olevan asiat kunnossa, kun tarkastellaan puutteiden yleisyyttä koko Suomessa. Puutteita ilmeni enemmän alueittain. Aluekohtaisesti prosenttiluvut olivat suuremmat, koska tarkasteltiin puutteiden yleisyyttä viikkotasolla.

Keskisen (2012) ja Karvasen (2016) ajattelumallit pätevät myös opetuslupaopetuksessa. Kuljettajaopetusta tarvitaan, koska sillä edistetään sääntöjen noudattamista, mutta myös auton turvallista kuljettamista liikenteessä. Opittuja sääntöjä sovelletaan, mitä testataan kuljettajantutkinnon kokeissa. Sama ajatus näkyi haastateltavien vastauksissa. Opinnäytetyön haastattelututkimuksen vastausten perusteella niin pääkaupunkiseudulla kuin Kaakkois-Suomen alueella nousi esille opetuslupalaisten havainnointiongelmat. Havainnointivirheet yhdistettiin vastauksissa usein liian suureen nopeuteen. Kun tilannenopeus nousee liian suureksi, ei nähdä esimerkiksi suojatielle pyrkivää kävelijää ja riskit liikenteessä nousevat. Osa haastateltavista kertoi, että opetuslupalaiset pärjäävät autokoululaisia paremmin kokeessa. Opetuslupalaisten ajoneuvon käsittelytaidot ovat usein myös paremmalla tasolla. Tästä voidaan päätellä, että opetuslupalaiset ovat harjoitelleet autokoululaisia enemmän. Haastatteluissa mainittiinkin, että opetuslupalaisten ajomäärät ovat isompia. Toisaalta yksi haastateltava mainitsi siitä, että ryhmittymisen ja ajolinjan käsitteet ovat vieraita eli sääntöpuolen osaaminen on heikkoa. Myöskään suuremmat ajomäärät eivät välttämättä ennusta sitä, että koe menee paremmin.

Haastateltavilta kysyttiin myös havaittujen puutteiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja yhteyttä ajokorttilain 2018 muutokseen, kun opetusajoneuvojen muutoksastus ja opettajien teoriakoe poistettiin. Teoriakokeen poistaminen näkyi siinä, että opettajilla ei ole välttämättä tuoreinta tietoa liikennesäännöistä eikä tiedetä mitä papereita tulisi olla täytettynä kuljettajantutkinnon kokeeseen tullessa. Puutteellinen sääntöosaaminen voi siirtyä oppilaalle, mikä näkyy kuljettajantutkinnossa. Jos opettajalla on ollut tapana ajaa ylinopeutta, voi se siirtyä oppilaalle. Myös opetuspolkimeen liittyvät ongelmat olivat lisääntyneet. Havaitut puutteet nähtiin usein riskinä liikenneturvallisuudelle. Havaintovirheissä, puutteellisen nopeuden ennakoinnissa ja sääntöosaamisessa tai jarrupoljinongelmissa on riskinä, että tapahtuu vaaratilanteita. Toisaalta yksi haastateltava mainitsi, ettei puutteet aiheuta loppujen lopuksi iso riskiä liikenteelle.

Esille nousi se, että ajokorttilain uudistus on vaikuttanut opetuslupaopetuksen edellytyksissä ja kuljettajantutkinnossa havaittuihin puutteisiin, joten kysymykseen tuleekin pohtia, onko uudistus ollut kannattavaa. Yksi haastateltavista sanoi, jos muutoksastusta ei olisi poistettu, ei olisi jarrupoljinongelmiakaan. Vastauksista on havaittavissa se, että opetuspolkimeen ja muihin asioihin liittyvät ongelmat ovat lisääntyneet uudistuksen jälkeen. Toisaalta jarrupoljinongelmat ovat yhden haastateltavan sanoin ollut kirjavaa jo ennen lakimuutosta. Vastauksista voidaan tehdä päätelmä, että ammattilaisen tekemä katsastus ja jarrupolkimen tarkistus vähentäisi puutteiden ilmenemistä. Tuomisen (2022) teoksesta huomataan, että opetuslupalaisten määrä on noussut selvästi. Opetuslupaopetuksen yleistyminen näkyi myös tulleissa kuljettajantutkinnon määrissä, kun tarkasteltiin haastateltavien vastauksia. Tästä voidaan päätellä, että puutteita ilmenee luonnollisesti silloin enemmän. Toisaalta haastattelujen vastauksissa korostui se, että lainmuutoksen myötä asiat ovat menneet huonompaan suuntaan.

Haastattelussa selvitettiin myös sitä, mitä poliisin olisi hyvä tietää kuljettajaopetuksesta opetusluvalla ja mitä valvonnassa tulisi ottaa huomioon. Rekolan ym. (2022) sekä Rintamäen ym. (2022) teoksissa huomataan poliisin roolin olevan tärkeä liikenteen valvontatyössä. Myös haastateltavat pitivät poliisia tärkeänä tekijänä liikenteessä. Poliisin toivottiin usein puuttuvan aktiivisesti opetuslupa-ajoneuvoihin ja suorittamaan aktiivista valvontaa omatoimisesti teemavalvontojen lisäksi. Kun poliisi puuttuu opetusajoneuvoihin aktiivisesti, löydetään mahdollisesti samoja puutteita, kuin haastateltavat olivat havainneet. Tätä kautta saadaan häiriötekijöitä poistettua liikenteestä ja edistettyä liikenneturvallisuutta. Haastateltavien mukaan valvontaa olisi tärkeää kohdistaa muun liikenteen seassa opetuslupa-ajoneuvoihin. Tarkastuksissa olisi tärkeää ottaa huomioon ajoneuvon kunto, autossa olevat henkilöt, välineistö sekä luvat. Opetusluvuissa tulisi tarkastaa niiden voimassaolo ja varmistaa onko henkilöt samoja, jotka on luvassa mainittu. Valvonnoissa tulisi tarkastaa opetusajoneuvon turvallisuus sekä opetusjarrupoljin. Opetuslupalaisen lisäksi tulisi puhalluttaa myös kuljettaja.

Voi olla, että monella kenttäpoliisilla ei ole paljoa kokemusta opetuslupa-ajoneuvoista ja niiden tarkastuksista. Mielestäni ongelmaksi voi muodostua jarrupolkimen oikeaoppisen asennuksen toteaminen. Yksi haastateltava mainitsikin, että poliisi voisi konkreettisesti kädellä kokeilla polkimen olevan kiinni ajoneuvossa, mutta mielestäni polkimen tehon testaaminen voi muodostua haastavaksi. Sen takia jarrupolkimen toimivuus tulisi testata opettajan toimesta aina ennen ajoharjoittelun aloittamista esimerkiksi haastateltavien mainitseamalla hätäjarrutuksella.

8 POHDINTA

Kuten johdannossa mainittiin, opinnäytetyön aihetta vaihdettiin useampaan kertaan. Ongelmaksi aikaisemmissa aiheissa muodostui samankaltaiset työt tai salassapitoon liittyvät asiat. Opinnäytetyön aihe löytyi opetuslupaopetuksen ympäriltä, mistä muodostui erittäin mielenkiintoinen tutkimus.

8.1 Arviointi

Tutkimuksen arviointivaihe on keskeinen osa tutkimustyötä ja tärkeää olisi tarkastella työtä kriittisestä näkökulmasta, koska se tekee tutkimuksesta luotettavamman. Tarkastelua tulisi tehdä koko tutkimuksen tekemisen ajan. (Saaranen-Kauppinen, Puusniekka 2009, 27.) Arviointi on siis tärkeä osa opinnäytetyön tekemistä ja tarkastelun kohteena on koko opinnäytetyö eikä pelkästään tutkimuksen tulokset tai teoria. Arvioinnissa otettiin huomioon haastattelujen tuloksia ja niiden suhdetta löydettyihin lähteisiin. Arvioinnissa pohdittiin myös tutkimuksen luotettavuutta ja eettisyyttä.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, millaisia puutteita opetusluvan edellytyksiin on tullut ilmi kuljettajantutkintoon saapuessa ja erilaisten valvontojen yhteydessä. Toisena tavoitteena oli selvittää kuljettajantutkinnon aikana havaittuja puutteita opetuslupalaisessa. Näiden yhteydessä oli tarkoitus selvittää havaittujen puutteiden riskiä liikenneturvallisuudelle sekä yhteyttä ajokorttilain 2018 uudistukseen. Kolmantena tavoitteena oli selvittää, mitä kenttäpoliisin olisi hyvä tietää B-ajokortin kuljettajaopetuksesta opetusluvalla. Koska aihe ei välttämättä ole monelle poliisille tuttu, olisi hyvä, että mahdollisimman moni kenttäpoliisissa työskentelevä tietäisi, mitä asioita opetuslupa-ajoneuvojen valvonnassa tulisi tarkastaa.

Opinnäytetyön tekeminen alkoi kattavalla suunnitelman tekemisellä. Aiheeseen perehdyttiin huolella etsimällä kirjallista tietoa aiheesta ennen haastattelujen suorittamista. Tarkoituksena oli perehtyä omaan opinnäytetyön aihealueeseen niin hyvin kuin mahdollista. Koko opinnäytetyön tiedonhakuprosessin ajan pyrittiin löytämään luotettavia lähteitä. Alkuun ongelmaksi muodostui luotettavan tutkimuksellisen tiedon löytäminen. Opetusluvan edellytyksiin liittyviin puutteisiin löytyi niukasti materiaalia, mutta aihetta sivuavia tutkimuksia ja uutisia löytyi paljon. Lopulta löytyi tutkimus, jossa oli mainittu opetuslupa-ajoneuvojen jarrupoljinongelmasta, mikä oli tärkeä löytö opinnäytetyön teo-

riapohjan luomiselle. Aineistoa kerättiin kirjallisista ja julkisista lähteistä muun muassa lainsäädännöstä, aiheeseen liittyvistä kirjoista, sivustoista sekä tutkimuksista. Vaikka aiheesta löytyi paljon uutisia, oli tärkeää etsiä niiden ohelle tutkittua tietoa. Tiedonhakuun kului paljon aikaa, mikä kertoo perehtyneisyydestä aihealueeseen.

Ennen haastattelua mietittiin etukäteen tarkat tutkimuskysymykset, jotta haastattelun suorittaminen olisi helpompaa. Haastatteluja varten tavoitteena oli löytää opinnäytetyön aiheesta tietäviä henkilöitä. Opinnäytetyön ohjaajieni kanssa keskustelu helpotti työn tekemistä. Tutkimuksen teemahaastattelun suorittamiseksi otettiin yhteyttä esimiestehtävissä työskentelevään sekä tutkinnon vastaanottajiin. Kävin myös Ajo-varman palvelupisteessä, joista löysin haastateltavia. Haastattelututkimuksen tarkoituksena oli saada vastaukset tutkimuskysymyksiin, missä onnistuttiin kiitettävästi. Oli mahtavaa, kuinka haastatteluja varten löytyi aiheesta mielellään kertovia. Tästä voidaan tehdä päätelmä siitä, että haastateltavien valinta onnistui erinomaisesti.

Haastatteluista olisi voinut tulla vielä parempia, jos ne olisi suoritettu kasvokkain. Ongelmaksi muodostui se, että haastateltavat työskentelevät pääkaupunkiseudulla ja Kaakkois-Suomen alueella, joten sopivampi vaihtoehto oli suorittaa kaikki haastattelut puhelimitse. En kuitenkaan koe, että puhelinhaastattelu olisi huono vaihtoehto tutkimuksen luotettavuuden kannalta.

Opinnäytetyötä oli mielenkiintoista toteuttaa, koska opetuslupa-aiheesta ei itselläni ollut tutkimuksen alussa juuri lainkaan tietoa. Opinnäytetyön tekeminen kehitti omaa osaamistani ja sai todella miettimään riskejä liikenteessä. Opin opinnäytetyön tekemisen aikana paljon uutta kuljettajaopetuksesta opetusluvalla ja opinnäytetyön suorittamisesta kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena sekä siihen liittyvistä menetelmistä. Koen onnistuneeni tekemään opinnäytetyön, josta on hyötyä itseni lisäksi myös niille, jotka lukevat tämän opinnäytetyön. Opinnäytetyöni tulee varmasti auttamaan opiskelijoita, jotka päättävät tehdä opinnäytetyötänsä ajo-opetukseen ja opetuslupaopetukseen liittyvistä aiheista. Uskon opinnäytetyön auttavan myös kenttäpoliisissa työskenteleviä poliiseja, sillä haastatteluiden avulla saatiin poliisille merkittävää tietoa havaituista puutteista. Haastateltavilta saatiin täsmällisiä ohjeita valvontaan, minkä avulla jokaisen kenttäpoliisissa työskentelevän on helppo tarkastaa opetusajoneuvo valvontojen yhteydessä. Koen onnistuneeni opinnäytetyön tavoitteissa hyvin, vaikka alkuun ilmenikin haasteita.

8.2 Luotettavuus

Kaikissa opinnäytetöissä on noudatettava hyvän tieteellisen käytännön sääntöjä, joita ovat luottamus, totuudenmukaisuus, arvostaminen sekä vastuullisuus tutkimustyötä tehdessä (Keiski ym. 2023, 11). Erityisesti luotettavuus korostuu laadullisen opinnäytetyön arvioinnissa. Tutkimuksen luotettavuutta mietittiin jo tutkimussuunnitelmassa opinnäytetyön alusta alkaen. Tässä opinnäytetyön osassa tarkastellaan luotettavuutta lähteiden sekä haastattelun näkökulmasta.

Laadullinen ja määrällinen tutkimusraportti sisältävät hyvin usein samoja näkökulmia. Molemmissa tieto täytyy perustaa niin, että lukija ymmärtää millä tavalla aineisto on haettu ja kuinka luotettava hankittu aineisto on. (Metsämuuronen 2001, 62.) Kun arvioidaan lähteen luotettavuutta, puhutaan lähdekritiikistä. Kaikista luotettavimpia lähteitä ovat kirjoista löytyvät aineistot, koska niistä löytyvä teksti tarkastetaan aina ennen itse kirjan julkaisemista, kun taas internetin tietolähteiden luotettavuuden arviointi voi olla vaikeampaa lähteiden tarkastamattomuuden vuoksi. (Haikansalo, Korander 2022, 12.)

Kun tarkastellaan tutkimuksen luotettavuutta, nousee esille käsitteet; validiteetti ja reliabiliteetti. Validiteetti liittyy siihen, mitataanko tutkimuksessa sitä, mitä on tarkoituskin mitata. Validiteetti on mahdollista jaotella sisäiseen ja ulkoiseen validiteettiin, joista sisäinen validiteetti tarkoittaa tutkimuksen uskottavuutta ja ulkoinen validiteetti tutkimuksen yleistettävyyttä. Reliabiliteetti tarkoittaa sitä, miten tutkimusta voidaan toistaa, mikä täytyy, jos tutkitaan samaa ilmiötä samalla mittarilla ja saadaan samankaltaisia vastauksia. (Metsämuuronen 2006, 48, 56.)

Itse opetuslupaopetuksen edellytysten puutteisiin löytyi todella vähän materiaalia, joten teoriapohjan luominen oli haastavaa. Kuten aiemmin mainittiin, alkuvaikeuksien jälkeen hyviä lähteitä kuitenkin löytyi. Jos tutkimusaineistoa ei olisi löydetty, olisi opinnäytetyön teoriapohja jäänyt suppeaksi. Koska opinnäytetyön lähteenä käytettiin uutisia, tulee pohtia niiden luotettavuutta. Johdannossa mainitussa uutisessa puhuttiin opetuslupa-ajoneuvojen puutteista ja suoritettavat haastattelut vahvistivat mielestäni uutisen luotettavuutta tutkimus- ja tilastotiedon sekä lainsäädäntöön perustuvan tiedon rinnalla. Jos vertaillaan opinnäytetyöni sisäistä ja ulkoista validiteettia, huomasi sisäisen validiteetin tuottaneen hieman enemmän ongelmia. Teoriaa korjattiin suoritettujen haastatteluiden jälkeen sopivampaan muotoon, jotta se kohtaisi tutkimusten tulosten kanssa. Tutkimukseni on mielestäni ollut koko ajan yleistettävissä. Kun tarkastellaan tutkimuksen reliabiliteettia, tutkimus on mielestäni toistettavissa, koska haastateltavat henkilöt antoivat lähes samanlaisia vastauksia tutkimuskysymyksiin. Jos joku toistaisi opinnäytetyöni tutkimuksen samankaltaisia mittareita käyttämällä, tutkimuksesta saadut tulokset tuskin eroaisivat omasta opinnäytetyöstäni.

Kun tutkittavilta saadaan informaatiota, tulee ottaa huomioon se, että henkilötiedot pysyvät anonyymina. Tämä tulee ottaa huomioon tutkimuksen aikana, mutta myös silloin, kun tutkimus julkaistaan. (Saaranen-Kauppinen, Puusniekka 2009, 23.) Tutkimukseen osallistui 5 henkilöä, joiden haastatteluista saatuja tietoja käsiteltiin luottamuksellisesti ja ne siirrettiin opinnäytetyöhön sellaiseen muotoon, ettei vastauksista pysty päättelemään haastateltavaa. Tutkimuksen aikana sain tietää haastateltavien henkilöiden nimet, mutta vastuullani olikin tietojen käsitteleminen. Haastateltavien työnkuvista sekä työpaikoista kerrottiin opinnäytetyön tutkimuksen toteuttamisen osiossa, mutta vastaukset pysyivät nimettöminä. Haastatteluista saatu aineisto säilytettiin koko tutkimuksen ajan henkilökohtaisella tietokoneella. Luotettavuuden vuoksi aineistot koneelta poistettiin, kun opinnäytetyö saatiin valmiiksi.

Pohdintojen perusteella opinnäytetyöni tutkimusta voidaan pitää luotettavana. Kokonaisuudessaan aineistoa kerättiin opinnäytetyötä varten paljon, mikä lisäsi koko tutkimuksen luotettavuutta. Mielestäni teoriapohjalla ja haastatteluiden vastauksissa nähdään yhteys, mikä lisää luotettavuutta tulosten analyysin rinnalla. Opinnäytetyön tekemiseen käytettiin kuukausia, mikä kertoo siitä, että aiheeseen on perehdytty hyvin.

8.3 Jatkotutkimusehdotus

Opinnäytetyötä oli rajattava heti tutkimuksen alkuvaiheessa laajan aihealueen vuoksi, jonka seurauksena tutkimuksen aikana heräsi ajatus mahdollisesta jatkotutkimuksesta.

Opinnäytetyöni haastatteluissa käsiteltiin Poliisin ja Traficomien tekemää yhteistyötä opetuslupa-ajoneuvojen valvontoihin. Vaikka oma opinnäytetyöni kertoo myös poliisin valvontatyöstä, olisi mielenkiintoista tietää, kuinka paljon poliisi tekee oma-aloitteista valvontaa opetusajoneuvoihin. Jos partio näkee tieliikenteessä opetusajoneuvon, kuinka matalalla kynnyksellä se pysäytetään? Mitä opetuslupa-ajoneuvojen teemavalvonta pitää sisällään poliisin näkökulmasta? Aiheesta olisi mielenkiintoista tietää enemmän. Kun tarkastellaan tilastoja opetuslupaopetuksen yleisyydestä, huomataan aiheen ajankohtaisuus. Ehdotetun aiheen ympärille saisi tehtyä kattavan opinnäytetyön haastatteleamalla valvonta- ja hälytyssektorilla tai liikennesektorilla työskenteleviä poliiseja.

LÄHTEET

Ajokortti-info 2023: Ajokortin hankkiminen. Opetuslupa. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/opetuslupa> Luettu 08.05.2023.

Ajokortti-info 2023: Ajokortin hankkiminen. Henkilöauton ajokortin hankkiminen. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/henkiloauton-ajokortin-hankkiminen> Luettu 29.02.2023.

Ajokortti-info 2021: Perustietoa ajokortista. Suomessa käytössä olevat ajokorttimallit. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/perustietoa-ajokortista/suomessa-kaytossa-olevat-ajokorttimallit> Luettu 15.05.2023

Autoliitto. Autotie.fi 2021: Miten hankkia opetuslupa ja mitä sillä voi opettaa? Opetuslupainfo vm. 2021. POLOinen, Blogit. Luettavissa: <https://www.autotie.fi/tien-sivusta/poloinen/miten-hankkia-opetuslupa-ja-mita-silla-voi-opettaa--opetuslupainfo-vm--2021> Luettu 19.01.2023.

Fogdell, M. 2022: Vuosisadan automatka – turvallisen autoilun puolesta. Traficom. Ajankohtaista. Blogit. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/blogit/vuosisadan-automatka-turvallisen-autoilun-puolesta> Luettu 14.02.2023.

Haikansalo, A., Korander, T. 2022: Poliisi (AMK) -opinnäytetyön ohje. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu. Luettavissa: <https://polamk.fi/documents/25254699/37709942/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf/fe75bce1-f90e-20e8-7134-3feb541f84fb/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf?t=1662980511412> Luettu 12.01.2023.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 1997: Tutki ja kirjoita. Helsinki. Kirjayhtymä.

Hirsjärvi, S., Hurme, H. 2008: Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki, Gaudeamus.

Högström, H. 2021: Vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikutukset B-kuljettajakoulutukseen ja autokoulujen liiketoimintaan autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien näkökulmasta. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy. Master opinnäytetyö. Liiketoiminnan kehittämisen koulutusohjelma 2021.

Ihalainen, H., Kujanpää, O., Piipponen, S., Väinölä, M. 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisustyöhön. Poliisikoulun julkaisuja. Oppikirjat 3. Helsinki. Edita Prima Oy.

Jokela, M. 4.1.2023. Moottori. Liikenne. Ajokortit. Uutinen. Traficom: Opetuslupa ajokortin hankintatapana nyt tosi suosittua. Luettavissa: <https://moottori.fi/liikenne/jutut/traficom-opetuslupa-ajokortin-hankintatapana-nyt-tosi-suosittua/> Luettu 08.01.2023.

- Jousimo, J. & Nikkanen, O. 2018: Ajokorttilain uudistus 2018. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.
- Kallinen, T. 2013: Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013. Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus. Tampereen ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.
- Kananen, J. 2017: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 234. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.
- Karvanen, E. 2016. Opetusluvalla opettamaan – opettajan eväät opetuslupaopetukseen. 12. uudistettu painos. Porvoo. Karvatassu tmi. Bookwell Oy.
- Kempainen, T., Latomaa, T. 2002: Ensi askelia tieteen tiellä. Johdatus tiedonhakuun ja tieteelliseen kirjoittamiseen. 2., korjattu painos. Oulun yliopiston kasvatustieteiden tiedekunnan selosteita ja katsauksia 5/2002. Oulu. Yliopistopaino. Luettavissa: <http://jultika.oulu.fi/files/isbn9514272471.pdf> Luettu. 12.01.2023
- Keskinen, E. 2012: Johdanto. Teoksessa Keskinen, E., Laapotti, S., Lammi, A., Nieminen, A-P., Peräaho, M. (toim.). Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Helsinki. Liikenneturvallisuuden Edistämissäatiö.
- Laapotti, S. 2012: Kuljettajantutkinto: miten mitata luotettavasti liikennevalmiutta. Teoksessa Keskinen, E., Laapotti, S., Lammi, A., Nieminen, A-P., Peräaho, M. (toim.). Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Helsinki. Liikenneturvallisuuden Edistämissäatiö.
- Laapotti, S., Peräaho, M., Hatakka, M. 2016: Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus. Toteutumisen ja vaikutukset. Trafim tutkimuksia, 11/2016. Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy. Helsinki. Liikenteen turvallisuusvirasto. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/22951-Trafim_tutkimuksia_11-2016.pdf Luettu 12.02.2023.
- Löytty, M., Hotti, M. 2016: Henkilöauton ajokortin hankkimisen harjoittelu-, opetus- ja tutkintokäytännöt Euroopassa. Trafim julkaisuja. 06/2016. Helsinki. Liikenteen turvallisuusvirasto. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/20220-Kuljettajaopetus- ja tutkintojarjestelmat_Euroopassa.pdf Luettu 09.02.2023
- Metsämuuronen, J. 2006. Laadullisen tutkimuksen käsikirja. Helsinki. International Methelp.
- Metsämuuronen, J. 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia – sarja 4. 2. tarkistettu painos. Helsinki. International Methelp.

Motonet. Autoilu. Autotarvikkeet. Koritarvikkeet. Ovipeilit ja laajakulmapeilit. Lisäpeili 7x11cm kotelopeiliin 46–2017. Katsottavissa: https://www.motonet.fi/fi/tuote/462017/Lisapeili-7x11cm-kotelopeiliin?qclid=CjwKCAiAuaKfBhBtEiwAht6H73JcMx-32GDGBrrrRYac6FkHzeZJ9_eebTUP95G9Q0vSVDBD7bZ_QxoCHFIQAvD_BwE Katsottu 11.02.2023

Opetuslupa.fi. Opetuslupaopas. Näin suoritatte ajokortin opetusluvalla. Luettavissa: <https://www.opetuslupa.fi/ajokortti-opetusluvalla/> Luettu: 23.04.2023

Paalavuo, L. 2023: B-ajokorttiluokan ajo-opetuksen antamat valmiudet liikenteessä ajamiseen. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Palonen, J. 2022: Opetusajoneuvojen valvonnassa tarkastettiin 200 autoa – puutteita löytyi runsaasti. Kuvassa väärin asennettu opetuspoljin. Uutinen. Traficom. Katsottavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/opetusajoneuvojen-valvonnassa-tarkastettiin-200-autoa-puutteita-loytyi-ruunsaasti> Katsottu 11.02.2023.

Pekonen, K. Kuva valkoisesta kolmiosta. Julkaisussa: Elonheimo, P. Iltalehti 2017: Saako kokematon kuski varoittaa muita kolmiolla? Katsottavissa: <https://www.iltalehti.fi/kysy-eskolta/a/201707102200256500> Katsottu 20.01.2023

Poliisin nettisivut. Poliisi. Passit, henkilökortit, luvat. Ajo-oikeus. Luettavissa: <https://poliisi.fi/ajo-oikeus> Luettu 30.01.2023

Poliisin nettisivut. Poliisi. Passit, henkilökortit, luvat. Ajo-oikeus. Ajolupien peruuttaminen. Luettavissa: <https://poliisi.fi/ajolupien-peruuttaminen> Luettu 30.01.2023

Puusa, A., Juuti, P. 2020: Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. 2. painos. Helsinki. Gaudeamus.

Rekola, M., Kolinen, L., Asikainen E., Heliste L., Immonen, E., Starck, M., Ahokas, M., Suomento, J., Johansson, S. 2022: Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3. Helsinki. Liikenne- ja viestintäministeriö. Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y Luettu 18.03.2023

Rintamäki, I., Huotari, V., Sutela, M. 2022: Vaikuttavuuden indikaattorit poliisin liikenneturvallisuustyössä. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 141. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/746457/Polamk_Raportteja_141.pdf?sequence=1&isAllowed=y Luettu 22.03.2023

- Saaranen-Kauppinen, A., Puusniekka, A. 2009: Menetelmäopetuksen tietovaranto KvaliMOTV. Kvalitatiivisten menetelmien verkko-oppikirja. Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston julkaisuja 2009. Tampere. Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Tampereen yliopisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/tietoarkisto/julkaisut/kvalimotv.pdf> Luettu 20.04.2023
- Sornikivi, U-M. 2014: Kuljettajakoulutus – Itseopiskelusta autokouluopetukseen. Helsinki. Books on Demand. Luettavissa: Elisa Kirja Mobiilisovellus. Luettu 03.03.2023
- Tieto.Traficom. 2022: Ajo- ja teoriakoetilastot. Päivitetty 17.05.2023. Luettavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajo-ja-teoriakoetilastot> Luettu 09.05.2023
- Traficom. Tilastotietokanta. Kuljettajantutkinnot. Suoritetut ajokokeet Ajovarman toimipisteittäin 2016–2023. Luettavissa: https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Kuljettajantutkinnot/060_tutk_tau_106.px/table/tableViewLayout1/ Luettu 24.03.2023.
- Tuominen, J., Kiiskilä, K., Mujunen, M. 2022: Uusien kuljettajien seurantatutkimus. Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2021 aineisto. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2022. Helsinki. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2021_.pdf Luettu 16.02.2023.
- Tuomi, J., Sarajärvi, A. 2018: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos. Helsinki. Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Keiski, R., Hämäläinen, K., Karhunen, M., Löfström, E., Näreaho, S., Varantola, K., Spoo, S-K., Tarkiainen, T., Kaila, E., Aittasalo, M. 2023: Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan HTK-ohje 2023. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisuja 2/2023. Helsinki. Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Luettavissa: https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf Luettu: 20.04.2023
- Uusitalo, E. 2021: Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018. Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin. Traficom julkaisuja, 06/201. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinnon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf> Luettu 12.02.2023.
- Vesalainen, T. 2017: Startti: oppikirja opetuslupaopetukseen. 2. uudistettu painos. Autoliitto. Keuruu. Otavan kirjapaino Oy.

LIITTEET

Liite 1 Teemahaastattelun kysymykset

1. Minkälaisia puutteita ennen kuljettajantutkintoa on havaittu opetuslupa-ajoneuvoissa tarkastuksen tms. yhteydessä?
2. Onko opetusluvista tai muuhun aihepiiriin liittyvissä asioissa havaittu puutteita? Jos kyllä, niin millaisia?
3. Onko kuljettajantutkinnon aikana ilmennyt merkittäviä puutteita opetuslupalaisten suhteen? Jos kyllä, niin millaisia?
4. Onko ajokorttilain uudistuksella jotain yhteyttä näihin havaittuihin puutteisiin?
5. Millaisia riskejä koet havaituilla puutteilla olevan liikenneturvallisuudelle?
6. Millaista valvontaa Traficom on järjestänyt aiheeseen liittyen? Millaisia puutteita siinä yhteydessä on havaittu?
7. Mitä sinun mielestäsi kenttäpoliisin olisi hyvä tietää kuljettajaopetuksesta opetusluvalla B-ajokorttiin?
8. Millaista valvontaa poliisin tulisi tehdä opetuslupa-ajoneuvoihin sekä opetuslupiin liittyen?