

**Vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikutukset
B-kuljettajakoulutukseen ja autokoulujen liiketoimintaan
autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien
näkökulmasta**

Helen Högström

Master opinnäytetyö
Liiketoiminnan kehittämisen
koulutusohjelma
2021



Tekijä Helen Högström	
Suuntautuminen Liiketoiminnan kehittämisen koulutusohjelma	
Opinnäytetyön nimi Vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikutukset B-kuljettajakoulutukseen ja autokoulujen liiketoimintaan autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien näkökulmasta	Sivumäärä + liitesivumäärä 100 + 5
Suomessa siirryttiin koulutuspainotteisesta B-kuljettajakoulutusmallista tutkintopainotteiseen 1.7.2018 ajokorttilakiuudistuksen myötä. Lakisääteistä teoria- ja ajo-opetusta vähennettiin mahdollistaen samalla uusia oppimistapoja kuten verkko- ja simulaattoriopetus. Opetuslupaopetusta helpotettiin monin keinoin ja kuljettajantutkinnon vaatimuksia kiristettiin. Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää lakimuutoksen mahdollisia vaikutuksia kuljettajakoulutukseen sekä autokoulujen liiketoimintaan. Tarkastelukulma on ajokorttia suorittavien henkilöiden liikennevalmiuksissa ja niissä tapahtuneissa muutoksissa. Asiaa tarkastellaan autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien näkökulmasta. Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena, jonka tiedonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Tutkimukseen haastateltiin liikenneopettajia, jotka toimivat autokouluyrittäjinä ja ajokokeen vastaanottajina. Tutkimus osoitti vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikuttaneen sekä autokoulujen liiketoimintaan että B-kuljettajakoulutukseen seuraavalla kolmella keskeisellä tavalla. Autokoulujen liikevaihto sekä henkilökunnan määrä on pienentynyt ja autokoulujen määrä on vähentynyt. Tämä johtuu pääsääntöisesti lakisääteisen opetuksen vähentymisestä sekä opetuslupaopetuksen lisääntymisestä. Autokouluyrittäjien taloudelliset sekä henkiset resurssit ovat tiukoilla. Sekä autokouluyrittäjien että ajokokeen vastaanottajien mielestä ajokorttia suorittavien liikenteelliset valmiudet ovat heikentyneet lakimuutoksen jälkeen. Tämän nähtiin johtuvan teoria- ja ajo-opetuksen vähenemisestä. Opetuslupaopetuksen hyvänä puolena nähtiin suuri ajomäärä ja heikkoutena puutteet opetuslupaopettajan tiedoissa. Autokouluopetuksen etuna nähtiin opettajan ammattitaito ja heikkoutena liian pieni opetusmäärä etenkin ajo-opetuksessa. Näyttää siltä, että ajokorttilakiuudistuksen tavoite antaa ajokorttia suorittavalle mahdollisuus valita oppimistapa ja -määrä ei näytä toteutuvan odotetulla tavalla. Ajokorttia suorittavan nuoren sekä opetuslupaopettajan on vaikea mieltää, mikä on riittävä taitotaso kuljettajantutkinnon läpäisyyn ja turvalliseen liikenteessä liikkumiseen.	
Asiasanat Ajokorttilakiuudistus, autokouluyrittäjä, autokoululiiketoiminta, B-kuljettajakoulutus, liikenneopettajuus.	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Autokoulun liiketoimintamalli – opettaminen ja oppiminen	5
2.1	Yrittäjyys	5
2.2	Autokoululiiketoiminnan menestystekijät	11
2.3	Opettaminen ja oppiminen	22
2.4	GDE- ja GDL-mallit oppimisprosessissa.....	26
3	B-kuljettajakoulutusjärjestelmä	32
3.1	Kuljettajakoulutuksen historia.....	32
3.2	B-koulutus.....	34
3.3	B-ajokoe.....	37
3.4	Ajokorttilakiuudistuksen tavoitteet ja toteutus	41
3.5	Tutkintopainotteisen kuljettajakoulutusjärjestelmän haasteet	42
4	Menetelmät ja toteutus	45
4.1	Tavoite, ongelmat ja tutkimus.....	45
4.2	Tutkimuksen lähestymistapa	46
4.3	Tutkimuksen toteutus	48
4.4	Aineisto ja käytetyt analyysit	51
4.5	Tutkimuksen luotettavuus	51
5	Tulokset	53
5.1	Ajokorttiuudistuksen vaikutukset autokouluyrittäjänäkökulmasta.....	53
5.2	Ajokorttiuudistuksen vaikutukset ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta.....	57
5.3	Autokouluyrittäjän näkemys uudistuksesta oppimiseen ja opettamiseen	69
5.4	Ongelmiin löydettävissä olevat ratkaisut	78
6	Johtopäätökset.....	81
6.1	Vaikutukset liiketoimintaan.....	82
6.2	Vaikutukset opetukseen	85
6.3	Johtopäätökset.....	90
6.4	Kehittämisen- ja jatkotutkimusehdotukset	91
6.5	Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi.....	93
	Lähteet	95
	Liitteet.....	1
	Liite 1. Lyhenteet.....	1
	Liite 2. B-kuljettajaopetuksen lakisääteiset minimiopetusmäärät	2
	Liite 3. B-ajokokeen arviointikohteiden vertailu ennen ja jälkeen lakiuudistuksen	3
	Liite 4. Saatekirje autokouluyrittäjille.....	4
	Liite 5. Saatekirje ajokokeen vastaanottajille	5

1 Johdanto

Master opinnäytetyö on tehty Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa, liiketoiminnan kehittämisen koulutusohjelmaan. Opinnäytetyön toimeksiantajana toimi Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) vastasi opinnäytetyön suuntaviivoista ja tuesta. Työ käsittelee vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikutuksia B-kuljettajakoulutukseen sekä autokoulujen liiketoimintaan autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien näkökulmasta.

B-kuljettajakoulutuksella tarkoitetaan koulutusta, joka tarvitaan B-luokan ajokortin eli henkilöautoajokortin suorittamiseksi. Suomessa B-kuljettajakoulutus hankitaan pääsääntöisesti autokoulun tai opetusluvan kautta. Kuljettajaopetuksesta säädetään ajokorttilaissa. Tarvittavan koulutuksen jälkeen suoritetaan teoria- ja ajokokeesta muodostuva kuljettajantutkinto. B-kuljettajantutkinnon läpäistyään henkilöllä on lupa kuljettaa B-luokan ajoneuvoa.

Suomessa kuljettajakoulutusala on perinteisesti ollut tarkkaan ajokorttilailla säädeltyä ja pääsääntöisesti yrittäjävetoisten autokoulujen hallinnoimaa. Autokouluyritysten liiketoiminta on pohjautunut sääntelyn tuomaan ennakoitavuuteen useamman vuosikymmenen ajan. Viimeisen kymmenen vuoden aikana kuljettajakoulutusala on kokenut Suomessa merkittäviä muutoksia. Vuonna 2013 tehtiin ajokorttilakimuutos, jonka yhteydessä Suomessa lähes neljännesvuosisadan (1989-2013) käytössä ollut kaksivaiheinen kuljettajakoulutusjärjestelmä muutettiin kolmivaiheiseksi.

Vuoden 2013 ajokorttilakiuudistuksen jälkeen Suomessa alkoi vähitellen keskustelu kuljettajakoulutusjärjestelmän muuttamisesta koulutuspainotteisesta tutkintopainotteiseen suuntaan. Koulutuspainotteiseksi kuljettajakoulutusjärjestelmäksi sanotaan järjestelmää, jossa painotus on koulutuksessa ja jossa koulutus on tarkasti säänneltyä.

Tutkintopainotteinen kuljettajakoulutusjärjestelmä on puolestaan sellainen, jossa kuljettajantutkinnolle annetaan suuri merkitys ja opetusta ei ole niin tarkasti määritelty millainen sen tulee olla ja mistä se tulee hankkia.

Olen toiminut liikenneopettajana vuodesta 1999 ja autokouluyrittäjänä vuodesta 2000 lähtien. Pitkällä kuljettajakoulutuskokemuksella huomasin tutkintopainotteisessa kuljettajakoulutusjärjestelmässä haasteita. Opetuksen karsiminen ja sen vapaaehtoisuus ja sitä kautta oppilaiden oppiminen sekä autokoulujen toimintaedellytykset mietityttivät. Toimin uuden ajokorttilain suunnitteluvaiheessa Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n puheenjohtajana ja päätimme tilata selvityksen, jossa psykologian tohtori Mika Hatakka vertaili koulutus- ja tutkintopainotteisen kuljettajakoulutuksen piirteitä perehtymällä eri

maiden kuljettajakoulutusmalleihin. Selvityksessä tuotiin esille monia asioita, jotka vaatisivat toimia, mikäli Suomessa siirryttäisiin tutkintopainotteiseen kuljettajakoulutukseen.

Suomessa toteutettiin ajokorttilain muutos vuonna 2018. Eduskunta hyväksyi uuden lain huhtikuussa 2018 ja laki astui voimaan 1.7.2018 tehden kuljettajakoulutuksesta yksivaiheisen ja tutkintopainotteisen. Muutoksella haluttiin selkeyttää ajokortin suorittamisprosessia vähentämällä ja keventämällä opetusta. Opetuksen valinnaisuutta lisättiin ottamalla huomioon oppilaiden yksilölliset valmiudet. Myös kuljettajantutkinnon haastavuutta lisättiin. Uudistuksella tavoiteltiin EU-sääntelyä tiukempien sääntöjen purkamista.

Uusi ajokorttilaki on ollut käytössä lähes kolme vuotta. Ne ennakkoarvioinnit, jotka itselläni oli, ovat suurelta osin toteutuneet. Kun opetusmääriä on karsittu, niin oppilaiden on vaikeampi omaksua auton kuljettamiseen tarvittavia valmiuksia. Pääsääntöisesti asiakas ei halua ostaa vapaaehtoisuuteen perustuvaa lisäopetusta ja ajokokeessa käydään aiempaa useammin hylkäyksistä johtuen. Opetuslupaopetusta helpotettiin monella tavalla lakiuudistuksen yhteydessä, joka on lisännyt opetuslupan suosiota autokouluopetuksen kustannuksella. Autokoulut ovat joutuneet supistamaan toimintaansa ja vaarana on kokonaisen ammattiryhmän häviäminen. Tällä on merkitystä liikenneturvallisuuteen, mutta myös kansantalouteen.

Lakiuudistuksessa ajokorttilakiin tehtiin useita muutoksia ja siksi eduskunta edellytti selvityksen tekemistä lakimuutoksen vaikutuksista. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastoa (Traficom) tekemään seurantatutkimuksen 1.7.2018 voimaan tulleen ajokorttilain muutosten vaikutuksista. Tämä seurantatutkimus suoritetaan ajalla 25.5.2020 – 30.6.2022 ja sen tarkoitus on selvittää ajokorttiuudistuksen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, autokoulujen ja ajoharjoitteluratojen talouteen, ajokortin hintaan ja viranomaisten toimintaan.

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan B-kuljettajakoulutusta vertaillen sitä aikaan ennen 1.7.2018 ajokorttilakimuutosta ja aikaan sen jälkeen. Tutkimusongelmana on ajokorttilakimuutoksen vaikutukset autokouluopettajan sekä ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta. Tutkimusongelma voidaan purkaa seuraaviin tutkimuskysymyksiin.

Tutkimuskysymykset ovat

- TK1: Mikä on ollut ajokorttiuudistuksen vaikutus autokouluopettajan näkökulmasta?
- TK2: Mikä on ollut ajokorttiuudistuksen vaikutus ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta?
- TK3: Mikä on ollut ajokorttiuudistuksen vaikutus oppimiseen ja opettamiseen?

- TK4: Millaisia ratkaisuja ajokorttiuudistuksen tuomiin mahdollisiin ongelmiin on löydettävissä?

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, onko B-ajokorttia suorittavien henkilöiden liikenteessä liikkumisen valmiuksissa tapahtunut muutoksia tarkasteltuna aikaa ennen vuoden 2018 ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen sekä muutoksia autokouluyrittäjien liiketoimintaan. Asiaa tarkastellaan autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien näkökulmasta heitä haastatteleamalla. Sekä autokouluyrittäjät että ajokokeen vastaanottajat ovat koulutukseltaan liikenneopettajia eli heillä on vahva ammatillinen osaaminen kuljettajakoulutuksesta.

Tarkoituksena on muodostaa näkemys siitä, miten vuoden 2018 ajokorttilakiuudistus vaikutti ajokorttia suorittavien liikennevalmiuksiin sekä kuljettajakoulutusalaan. Tutkimuksen tuloksia verrataan myös Hatakan (2016) esiin tuomiin tutkintopainotteisen kuljettajakoulutuksen ongelmiin ja siihen, missä määrin ne ovat toteutuneet vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä.

Tutkimuksessa pyritään selvittämään, miten vuoden 2018 ajokorttilakimuutos näkyy B-kuljettajaopetuksessa ja miten muutos vaikutti autokoulujen liiketoimintaan.

Tutkimuksessa pohditaan myös sitä, missä määrin saavutettiin ne tavoitteet, joihin lakimuutoksella pyrittiin. Tutkimuksessa pyritään saamaan esiin myös autokouluyrittäjien sekä ajokokeen vastaanottajien muutosehdotuksia nykyiseen kuljettajakoulutukseen sekä esitellään tutkijan johtopäätökset ratkaisuehdotuksineen.

Työn alussa luodaan katsaus yrittäjyyteen ja liiketoimintaan sekä opettamiseen ja oppimiseen. Yrittäjyyttä tarkastellaan pienyrittäjyyden näkökulmasta ja liiketoimintaa autokoululiiketoiminnan menestystekijöiden kautta. Opettamisen ja oppimisen osalta perehdytään siihen, mitä oppiminen on ja mitkä asiat vaikuttavat oppimiseen. Lisäksi tarkastellaan kuljettajakoulutuksen GDE-mallia ja sen keskeisiä sisältöjä.

Seuraavaksi tarkastellaan suomalaista ajokorttikoulutusta useammalta vuosikymmeneltä, keskittyen kahteen viimeiseen ajokorttilakiin. Niitä ovat kolmivaiheinen kuljettajakoulutus vuosina 2013-2018 ja yksivaiheinen kuljettajakoulutus vuodesta 2018 lähtien.

Kuljettajaopetuksen lisäksi tarkastellaan myös ajokokeen rakennetta ja sisältöä. Tämän jälkeen perehdytään nykyiseen ajokorttilakiin tarkemmin. Mihin lakiuudistuksella pyrittiin ja mistä haasteista tiedettiin etukäteen. Mitkä olivat odotettavissa olevat hyvät ja huonot puolet.

Tutkimusongelman ratkaisemiseksi tarvitaan myös empiiristä aineistoa. Ilmiön ymmärtämiseksi käytetään laadullista menetelmää, sillä se tuntuu sopivimmalta tavalta muodostaa näkemys tutkittavasta asiasta. Alan asiantuntijoita eli liikenneopettajia, autokouluyrittäjiä ja ajokokeen vastaanottajia, teemahaastattelemalla saadaan tutkimusongelman ratkaisemiseksi tarvittavaa tietoa.

Haastateltavien näkemyksiä peilataan teoreettiseen tietoon, jolloin voidaan ymmärtää ilmiötä ja analysoida sitä, sekä tehdä johtopäätökset. Työn lopussa esitellään johtopäätökset ja pohdinta.

2 Autokoulun liiketoimintamalli – opettaminen ja oppiminen

Aion tarkastella aihetta yrittäjyyden, liiketoiminnan ja opettamisen näkökulmasta. Yrittäjyyden osalta käsittelen erityisesti pien- ja perheyrittäjyyttä, jota autokoulu-yrittäjyys perinteisesti Suomessa on. Liiketoiminnan osalta perehdyn asiantuntijayrittäjyyden menestystekijöihin sekä liiketoiminnan uudistamiseen. Opettamisen osalta keskityn opettamiseen ja oppimiseen huomioiden liikennealan koulutuksen ominaispiirteet.

2.1 Yrittäjyys

Yrittäjyys tarkoittaa työtä, johon liittyy oman yrityksen perustaminen, hallinta ja toiminta. Yrittäjyys alkaa yrityksen perustamisesta ja se voi päättyä omistussuhteiden muutokseen tai yritystoiminnan lopettamiseen. Yrittäjyys on itsenäisyyttä, luovuutta, rohkeutta, riskien ottamista, epävarmuuden sietoa, peräänantamattomuutta ja kovaa työtä. Yrittäjyys tarjoaa vaikutusmahdollisuuksia omaan työntekoon, vapautta ja mahdollisuuden taloudelliseen menestymiseen. (Martinsuo, Mäkinen, Suomela & Lyly-Yrjänäinen 2016, 25.)

Suomessa on 292 377 yritystä, jotka työllistävät 1,5 miljoonaa henkilöä ja niiden liikevaihto on 445 miljardia euroa. Yritykset voidaan jakaa koon mukaan mikroyrityksiin, pienyrityksiin, keskisuuriin yrityksiin ja suuryrityksiin. Mikroyrityksissä työskentelee 1-9 henkilöä, pienyrityksissä 10-49 henkilöä, keskisuurissa yrityksissä 50-249 henkilöä ja suuryrityksissä yli 250 henkilöä. Suomalaisista yrityksistä 93% on mikroyrityksiä, 5,7% pienyrityksiä, 1,1% keskisuuria yrityksiä ja 0,2% suuryrityksiä. (Suomen Yrittäjät 2021.)

Kuljettajakoulutusta tarjoavia yrityksiä oli Suomessa 507 vuonna 2019. Autokoulut muodostavat suuren osan näistä yrityksistä, mutta huomioitavaa on, että kuljettajakoulutusyrityksiin kuuluu autokoulujen lisäksi lento-, purjehdus-, saaristo- ja rannikkomerenkulkukoulut ja -kurssit, osa ajoharjoitteluradoista sekä suuri yksittäinen yritys Ajovarma Oy. Kuljettajakoulutusta tarjoavien yritysten määrä on vähentynyt 6% vuodesta 2017 vuoteen 2019. Kuljettajakoulutusyritysten liikevaihto oli 136 miljoonaa euroa vuonna 2019 ja se on laskenut 2% vuodesta 2017. (Airaksinen, Kiiskilä, Rintamäki & Kaartinen 2021, 12 & 32.)

Yritykset luovat hyvinvointia työllistämällä ja tuottamalla veroja, joilla maksetaan palveluita kaikille. Viime vuosikymmeninä uudet työpaikat ovat Suomessa syntyneet pieniin ja keskisuuriin yrityksiin, niin sanottuihin PK-yrityksiin. Vuosina 2000-2019 PK-yritykset loivat 160 646 työpaikkaa, joista puolet syntyi mikro- ja pienyrityksiin. Suomalaisen yritysten

liikevaihdosta 57,5% syntyy pienissä ja keskisuurissa yrityksissä ja PK-sektorin osuus bruttokansantuotteesta on yli 40%. (Suomen Yrittäjät 2021.)

Kuljettajakoulutusyritysten henkilötövuodet ja palkkasumma ovat viime vuosina kokeneet suuremman pienenemisen kuin alan liikevaihto ja yritysten lukumäärä.

Kuljettajakoulutusyritysten henkilötövuodet (htv) laskivat 17% vuodesta 2017 vuoteen 2019 ollen 1413 htv vuonna 2019. Samanaikaisesti alan palkkasumma pieneni 9% ollen 49 miljoonaa euroa vuonna 2019. Luvut perustuvat työ- ja elinkeinoministeriön liikenneopettajien työttömyystilastoihin sekä avoinna olevien liikenneopettajien työpaikkojen määrään. (Airaksinen ym. 2021, 12 & 32.)

Yrittäjä tarkoittaa henkilöä, joka perii, perustaa tai ostaa yrityksen, omistaa yritystä ja osallistuu yrityksen johtamiseen, hallintoon tai toimintaan. (Martinsuo ym. 2016, 25.)

Suomalaisista yrittäjistä 68% on yksinyrittäjiä. Naisia suomalaisista yrittäjistä on 35%. (Suomen Yrittäjät 2021.)

Yrittävyys tarkoittaa yksilön ominaislaatua. Ahkeruus, aloitteellisuus, luovuus, autonomia, omilla jaloillaan seisominen sekä korkea motivaatio ovat tyypillisiä yrittävyyden piirteitä. Yrittävyyteen liittyy omasta terveydestä, kyvyistä ja omasta elämästä huolehtiminen. (Aaltio-Marjosola 2001, 94-95.)

Timosen (2000, 16-17) mukaan yrittävyys on enemmän arvoja ja asenteita, kun taas yrittäjyys on itse toimintaa. Yrittävyys voidaan määritellä yksilön laadullisena asennoitumistapumuksena (tsemppi), mutta se voi olla myös koko työyhteisön ominaisuus (yhteen hiileen puhaltaminen), vahva halu ja tahto menestyä. Yrittävyys tarkoittaa samaa kuin yritteliäisyys.

Yrityksen on tarkoitus tuottaa taloudellista hyötyä omistajilleen. Omistajat määräävät hyväksyttävän tuloksen. Yritys voidaan nähdä myös välineenä itsensä toteuttamiseen tai työllistämiseen tai jonkin hyvän asian edistämiseen ilman suurempia voitto- tai kasvutavoitteita. Tätä näkökulmaa edustavat etenkin jotkut pienyrittäjät. (Kurkilahti & Äijö 2007, 91-92.)

Yritysten näkeminen tulevaisuuden voimavarana on aika uusi. Yrittäjyyden ideologian ja yrittäjyyden arvostuksen taustalta on tunnistettavissa useita eri yhteiskunnallisia vaiheita. (Vanhala, Laukkanen & Koskinen 2002. 63.)

1960-luvun lopulla radikaali yhteiskuntapolitiikka näki yrittäjyyden lähes synonyymina kapitalismille. Käännö ajattelussa tapahtui vuoden 1973 öljykriisistä ja riistäjä muuttui vähitellen arvostetuksi työnantajaksi. 1980-luvulla yrittäjyyttä edistettiin koulutuksella ja

erilaisilla yrityksen perustamista helpottavilla tukimuodoilla. Nämä sekä kansantalouden hyvä kehitys johtivat siihen, että yrityksiä perustettiin paljon. Talouden taantumasta johtuen vuonna 1992 lopettaneiden yritysten määrä oli kymmeneen vuoteen suurempi kuin uusien yritysten määrä. 1990-luvun lopussa pienyrittäjyys liitettiin yhä voimakkaammin osaksi talouskasvun tavoitteita ja tuotiin esille yrittäjänä työllistymisen vaihtoehtoja. Vuosituhannen vaihtuessa yrittäjyyskasvatusta lisättiin oppilaitoksissa ja opiskelijoiden ja yrittäjien tapaamiset yleistyivät. (Vanhala ym. 2002, 63-65.)

Jo yli sata vuotta on tutkittu liiketoiminnan syntymistä ja kehittymistä. Uutta on, että yrittäjyyttä ja liiketoimintaa tarkastellaan ihmisestä käsin. Koska asiantuntemus pohjautuu ihmisen osaamiseen ja tietoon, on niihin pohjautuva liiketoiminta ihmisenä olemiseen liittyvää ja inhimillistä. (Pietiläinen, Lehtimäki, Keso & Hiukka 2005, 37.)

Autokouluyrittäjyys ja autokoululiiketoiminta on mitä suuremmassa määrin asiantuntemukseen, osaamiseen ja tietoon pohjautuvaa liiketoimintaa ja siten inhimillistä.

Ihmisyys on keskeinen käsite asiantuntijapalveluyrittäjyydessä. Ilman asiantuntijaa eli ihmistä ei ole liiketoimintaa, liiketoiminta on siis ihmisten toimintaa. Ihmisten elämä, kokemukset, tunteet ja käyttäytyminen vaikuttavat liiketoimintaan. Koska asiantuntemus pohjautuu ihmisen osaamiseen ja tietoon, on osaamiseen perustuva liiketoiminta ihmisenä olemiseen liittyvää ja inhimillistä. (Pietiläinen ym. 2005, 36.). Ajokorttilakimuutoksen aiheuttamat muutokset vaikuttavat autokouluyrittäjien elämään, kokemuksiin, tunteisiin ja käyttäytymiseen ja sitä kautta liiketoimintaan.

Yrittäjyys on perinteisesti rajattu talouden toiminnaksi, jossa yrittäjä ikään kuin uhraa itsensä tuloshakuisuudelle. Taloudellisen ulottuvuuden ohella yrittäjyydellä on myös yhteiskunnallinen ja sosiaalinen ulottuvuus. Yrittäjä haluaa toteuttaa itseään yrittäjätyössä, joten kyse on myös identiteetin työstämisestä. (Pietiläinen ym. 2005, 36.) Autokouluyrittäjä näkee itsensä tyypillisesti liikenneturvallisuuden ammattilaisena ja hänellä on voimakas liikenneopettajaidentiteetti.

Ajoneuvot kiinnostavat sukupuolisidonnaisesti enemmän miehiä kuin naisia ja tästä johtuen autoalalle ja liikenneopettajakoulutukseen hakeutuu enemmän miehiä.

Autokouluyrittäjinä toimivat naiset ovat pääsääntöisesti toisessa polvessa toimivia autokouluyrittäjiä, jotka lienevät valinneen alan osittain siksi, että ovat lapsesta saakka tutustuneet alaan ja sitä kautta nähneet autokouluyrittäjyyden yhtenä uravaihtoehtona.

Pietiläisen ym. (2005, 47) mukaan sukupuoli vaikuttaa yrittäjän käsitykseen siitä, millainen yrittäjyys on kiinnostavaa. Naisyrittäjillä työn tekemisen tarkoitus sekä elämäntilanne vaikuttavat yrittäjyyden rooliin. Heidän mielestään yrittäjyys on kilpailukykyinen tapa

kehittää ja käyttää omaa asiantuntemusta. Yrittäjyys mahdollistaa perhe- ja työajan yhteensovittamisen sekä mahdollisuuden päästä johtamistehtäviin. Miesyrittäjät puolestaan pitävät yrittäjyyttä vaativana työnä, joka mahdollistaa elannon ja jopa vaurastumisen. Yrittäjämiesten ajankäyttöä ei määrittele perhe ja lapset, sillä päävastuu arjesta on puolisollla. Miesyrittäjä käyttää suurimman osan ajastaan yritykseen, mutta pitää sitä yrittäjyyteen kuuluvana. Yrittäjämiehelle kokemus työn ja vapaa-ajan tasapainosta syntyy siitä, kuinka he kykenevät turvaamaan perheen talouden ja saavuttamaan taloudelliset tavoitteet.

Yrittäjän kokemus ajankäytön hallinnasta ja työn mielekkyydestä ovat vahvasti riippuvaisia työelämän ja yksityiselämän tasapainosta. Erityisesti asiantuntijayrittäjät pitävät yrittäjyyttä mahdollisuutena kehittyä asiantuntijana sekä toteuttaa itseään. He haluavat toteuttaa itselleen mieluisaa elämää yrittäjyyden avulla. Liiketoiminnan tulee toteutua niin, että se sallii omannäköisen elämäkokonaisuuden ja että se innostaa. (Pietiläinen ym. 2005, 48.)

”Päähän puski taas kerran ajatus, miten onnekkaita me olemme. Mutta sitten kirkastui, että eihän me ollakaan onnekkaita. Me olemme tehneet ihan helvetisti töitä ja hoitaneet järjen avulla talouttamme, jotta voimme olla täällä. Onnella ei ole asian kanssa juuri mitään tekemistä.” (Satu Kontinen teoksessa Puustinen & Mäkeläinen 2013, 34.)

Mattilan (2007, 56) mukaan kokemukset työn ja ajan hallinnasta vaikuttavat henkilön itseään kohtaan tuntemaan luottamukseen. Mahdollisuus vetää työnteolle tarvittaessa selvät rajat, lisää luottamusta. Ihmisen luottamus itseään kohtaan vahvistaa epävarmuuden sietokykyä, halua riskinottoon ja valmiutta muutoksiin. Tunne siitä, ettei työn ja työpäivän sisältö ole ulkopuolisten tekijöiden hallussa, lisää turvallisuuden tunnetta.

Tähän tutkimukseen haastatelluista autokoulu-yrittäjistä neljä kuudesta ovat perheyrityksistä. Elo-Pärssinen & Heinosen mukaan (2019, 46-49) perheyrityksen erityispiirre on perhemäisyys. Se, missä määrin yritys on perhemäinen, näkyy päätöksenteossa ja siinä, kuinka päätöksenteko vaikuttaa perheyrityksen toimintaan. Perheen vaikutus näkyy yleensä yrityksen käyttäytymisessä sekä visioissa ja päämäärissä. Tyypillisiä asioita tarkasteltaessa perhemäisyyttä ovat:

- Aktiivisesti yrityksessä toimivien perheenjäsenten pätevyys verrattuna muiden työntekijöiden pätevyyteen kertoo halusta ja kyvystä suoriutua työstä.
- Yritykseen liittyvän tiedon jakaminen perheenjäsenten välillä on tyypillisesti erittäin epävirallista (esim. perheillallisella).
- Yrityksen siirtäminen seuraavalle sukupolvelle on usein tavoitteena.
- Suhtautuminen perheen ulkopuolisiin työntekijöihin kuin perheenjäseniin.

- Perheyrittäjäidentiteetti eli kasvojen antaminen yritykselle ja historian ja perinteiden vaaliminen.

Yhteistä perheyrittäjälle on omistajaperheen sitoutuminen omistajuuteen ja yritystoimintaan. Perhemäisyys voi olla voimavara tai haaste yritykselle ja sen uudistumiselle. Perheyrittäjät ovat traditionaalisia ja riskiä kaihtavia joidenkin tutkimusten mukaan. Toisaalta perheenjäsenten vuorovaikutus voi tuoda uusia näkökulmia ja edistää innovatiivisuutta ja kokeilevaa toimintaa. On havaittu, että perheyrittäjät käyttävät teknologista yhteistyötä ja ulkopuolista apua muita yrityksiä vähemmän. Tämä vaikuttaa innovaatioiden vähäisyyteen. Innovaatiot kun olisivat kuitenkin keino uusiutua markkinoilla ja säilyttää kilpailukyky. (Elo-Pärssinen & Heinonen 2019, 49.)

Perheyrittäjä on osa perheen identiteettiä ja toimintaa, ei ainoastaan toimeentulon lähde. Tunteet ovat voimakkaasti läsnä ja ne liittyvät liiketoimintaan, omistukseen, perheeseen ja perhesuhteisiin. Rationaalisuus ja tunne voivat sekoittua perheyrittäjän päätöksenteossa. Tunteet voivat olla myös voimavara päätöksenteossa. (Elo-Pärssinen & Heinonen 2019, 62-63.)

Muuttuneeseen markkinatilanteeseen reagointi voi olla perheyrittäjässä haastavaa. Mikäli henkilökunta nähdään osana perhettä, irtisanomisia todennäköisesti vältellään kauan. Perheyrittäjästä voi olla todella tuskaista luopua. (Elo-Pärssinen & Heinonen 2019, 58.)

Fischerin & Vainion (2015, 41-42) mukaan merkitys on hyvän elämän perusta. Motivaatio, hyvinvointi ja elinvoima syntyvät merkityksellisyydestä ja auttavat pyrkimään tavoitteita kohti. Yksilön kokiessa ammatillista identiteettiä, osaamista, pystyvyyttä, sinnikkyyttä, organisaatiopohjaista itsetuntoa tai optimismia, syntyy siitä merkitystä työntekoon ja elämään. Merkityksellisyys synnyttää positiivisia tunteita ja positiiviset tunteet synnyttävät parantunutta tuottavuutta.

Kun työ tukee yksilön identiteettiä, syntyy positiivista tunne energiaa ja kokemus elinvoimasta. Positiivinen tunne-energia edistää oppimista. Jotta yksilölle syntyy merkityksen kokemus ja oppimista, on hänen luotettava tulevaan ja oltava optimistinen. Yksilö kokee merkityksellisyyden kokemusta vaativasta haasteesta (stretching goal), joka tukee hänen pyrkimyksiään omien vahvuuksien toteuttamisen ja kehittämisen alueella. (Fischer & Vainio 2015, 42).

Ihminen kokee merkityksellisyyttä, kun voi tehdä hänen arvomaailmaansa vastaavaa ja häntä kiinnostavaa työtä tai toteuttaa sellaista roolia, joka saa hänet innostumaan. (Fischer & Vainio 2015, 43).

Psykologinen pääoma auttaa elämässä onnistumisessa ja menestymisessä. Yksilön vastuulla on löytää elämälleen merkitys ja kehittää itseään ja uskoa itseensä. Toivo (hope), itseluottamus (efficacy), sinnikkyys (resilience) ja optimismi (optimism) ovat keskeiset vahvuudet, jotka löytyvät toimintakykyiseltä ja onnelliselta ihmiseltä. Toivo saa meidät uskomaan, että tulevaisuudessa tapahtuu hyviä asioita ja se auttaa hakemaan erilaisia keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi. Itseluottamus on omien kykyjensä tiedostamista ja luottamusta vaikeiden tehtävien suoriutumiseen. Sinnikkyys on sitä, että ottaa uuden toimintamallin käyttöön selviytyäkseen eikä lannistu. Optimistisuus on kykyä nähdä mahdollisuuksia ja toimia sekä positiivisissa että negatiivisissa tilanteissa. (Fischer & Vainio 2015, 52-53).

Collins (2002, 127) on kehittänyt käsitteen ”Stockdalen paradoksi”, joka tarkoittaa sitä, että jokainen yritys kokee vastoinkäymisiä, mutta ratkaisevaa on suhtautuminen niihin. Parhaiten näyttävät menestyvän yritykset, joissa johtajat kohtasivat ja hyväksyivät haastavat tosiasiat, mutta säilyttivät vahvan uskonsa siihen, että kaikki kääntyy hyväksi ja yritys pystytään kehittämään suurenmoiseksi vaikeuksista huolimatta. Nimi Stockdalen paradoksi viittaa amerikkalaiseen upseeriin, amiraali Jim Stockdaleen, joka joutui Vietnamin sodassa vankileirille ja kesti hengissä vankileirin kauheudet uskomalla siihen, että tarina päättyy hyvin – että hän vapautuu ja vankila-aika muodostuu hänen elämänsä ratkaisevaksi kokemukseksi.

Asiantuntijalta odotetaan arviointi- ja ennakointikykyä sekä suunnitelmallisuutta ja varmuutta. Mutta asiantuntijayrittäjäkin on ihminen, joka ei aina jaksaa olla ahkera, energinen ja pitkäjänteinen. Tunteet vaikuttavat päätöksentekoon ja uupumus voi viedä myös yrittäjältä voimat. (Pietiläinen ym. 2005, 48.)

Ketolan (2005, 59) mukaan liiketoimintaan liittyen arvokäsitteellä on kaksi eri merkitystä. Arvo voidaan nähdä jonkin asian rahallisena eli taloudellisena arvona, mutta se voidaan myös käsittää eettisenä arvona eli mitä pidämme tärkeänä, hyvänä ja moraalisena. Etiikka tarkoittaa sovittuja tapoja, joiden mukaan kuuluu käyttäytyä sosiaalisissa tilanteissa- Moraalilla tarkoitetaan meitä ohjaavia arvoja ja normeja.

Kotter (2009, 43-44) käsittelee yrityksen muutosvalmiutta ja ennen kaikkea sitä, miten muutostahto syntyy. Vahva muutostahto auttaa organisaatiot vaikeistakin tilanteista eteenpäin. Organisaatiot kääntyvät usein sisäänpäin ja ensimmäinen askel on tuoda organisaation tietoon sen ulkopuolella vallitseva todellisuus. Johtajan tulee toimia ja elää itse joka päivä muutostahdon mukaisesti. Ei siis vain puhua asioista, vaan toimia näkyvästi tavoilla, jotka vastaavat sitä mitä hän sanoo. Kriisistä tulee etsiä myönteisiä mahdollisuuksia. Kriisi tulee nähdä mahdollisuutena ravistella organisaatiota, joka on

jähmettynyt paikoilleen. Organisaation ei tarvitse sietää henkilöitä, jotka tappavat muutosvalmiutta. Pelot ja vihat voidaan näillä keinoilla muuttaa määrätietoiseksi tahdoksi laittaa asiat kuntoon.

”Mietin, että voin joko murehtia tai nousta jaloilleni ja tehdä kaiken sen eteen, että pystyn ottamaan kaiken irti elämästä, kun mulle kerran on vielä toinen sauma annettu. Eikä se ollut loppujen lopuksi yhtään vaikea päätös. Kun on paskat housuissa, vaihdetaan housut ja lähdetään yrittämään.” (Pekka Hyysalo teoksessa Hämäläinen & Mäkeläinen 2014, 83.)

Paavilaisen (2010, 169-170) mukaan työn tekeminen on lähes mahdotonta, ellei työ kohtaa ihmisen omaa arvomaailmaa. Koska työssä on sekä hyviä että ei niin hyviä hetkiä, voimaa saa työhön sitoutumisesta. Vaikeudet voivat olla merkityksellisiä jaksamiselle, mutta se että niistä kasvaisi voimavara, vaatii paljon.

2.2 Autokoululiiketoiminnan menestystekijät

Kuljettajakoulutus on hoidettu Suomessa pääsääntöisesti autokoulujen kautta. Autokoulutoiminta on liiketoimintaa, joka vaatii autokoululuvan. Suomessa on ollut käytössä autokoululupien tarveharkinta, joka poistui vuonna 1994. Autokoululupien paikallisuudesta ja niiden määräaikaaisuudesta luovuttiin vuonna 2009. (LVM 2014, 12.)

Suomessa on alle 500 autokoulua. Traficomın mukaan vuonna 2014 Suomessa oli 503 autokoulua. Autokoulujen määrä on vähentynyt vuosittain ja vuonna 2017 oli 478 autokoulua. (Traficom 2020c.). Airaksisen ym. (2021, 28) mukaan kuljettajakoulutusyritysten toimipaikkojen määrä oli 816 vuonna 2017 ja 786 vuonna 2019.

Liiketoiminta määritellään toiminnaksi, jossa saadaan aikaan tuotoksia aineettomien ja aineellisten resurssien avulla. Resurssien määrä, hinta, laatu, hyväksikäyttöaste ja kohdentuminen vaikuttavat resurssien käytön tehokkuuteen. (Kamensky 2015, 104.)

Palveluliiketoiminta voidaan määritellä asiakkaiden ja heidän prosessiensa palvelemiseksi (Hyötyläinen & Nuutinen 2010, 55). *Vastuullisessa liiketoiminnassa* yritys pyrkii toimimaan tuloksellisesti, läpinäkyvästi, avoimesti ja vastuullisesti luontoa ja ihmisiä kunnioittaen (Kallio & Nurmi 2006, 12).

Liike-elämässä ja yritystoiminnassa on tapahtunut vallankumouksellisen suuri muutos. Vanhan teollisen ajan kaikki perustotuudet on osittain käännetty pääläelleen ja kyseenalaistettu. Tästä käytetään nimitystä *paradigman muutos* (paradigm shift) eli todellisuuskäsityksen muutos. Teollisena aikakautena esimerkiksi oletettiin, että ylimmäksi johtajaksi päätyy aina älykkäin ja kokenein henkilö, joka tietää ja osaa kaiken parhaiten.

Uudenlaisen johtajan johtamisessa korostuvat alaisten motivointi ja valmentaminen. Auktoriteetti ei enää perustu komentamiseen ja tietämiseen. Johtaja ei voi enää tietää alaistensa erityisaloista kaikkea. (Kurkilahti & Äijö 2007, 72-73.)

Länsimaissa yritys- ja yhteiskuntamalli on teollisena aikana perustunut taulukossa 1 esitettyyn "Vanhaan teolliseen bisnesparadigma"-malliin. Malli elää vieläkin vahvasti perinteisessä suurteollisuudessa, työmarkkina- ja poliittisessa järjestelmässä. Asiantuntijaorganisaatioissa ja IT-alan yrityksissä ollaan siirtymässä kohti "Uuden infoajan bisnesparadigma"-mallia. (Kurkilahti & Äijö 2007, 74-75.) Autokoulut ovat asiantuntijaorganisaatio, jossa on paljon uuden infoajan bisnesparadigman piirteitä.

Teoria X -käsitettä käytetään yleisesti liikkeenjohdon kirjallisuudessa kuvaamaan sitä, että työntekijät ovat luonnostaan kiinnostuneita saamaan maksimipalkan minimityöllä. Vastaavasti työnantajat ovat kiinnostuneita puristamaan työntekijöistä maksimityöpanoksen mahdollisimman pienellä kustannuksella. Teoria Y:n mukaan ihmiset ovat sosiaalisia olentoja ja siksi työntekijät ovat luontaisesti halukkaita samaistumaan yhteisöön ja heillä on valmius nähdä oma menestyksensä osana yhteisön menestystä. Teoria Y:hyn kuuluu myös käsite *valtaistaminen* (empowerment), joka tarkoittaa vastuun ja vallan siirtämistä henkilöstölle. Paras tapa työntekijöiden motivoimiseksi, sitouttamiseksi ja saamaan heidät ottamaan vastuuta työstään, on ottaa heidät mukaan yrityksen toimintaan ja menestykseen ja antaa heille valtaa. (Kurkilahti & Äijö 2007, 73-75.) Autokoulussa liikenneopettajat tekevät itsenäisesti työtä ja menestyvässä autokouluyrityksessä työntekijät ovat motivoituneita ja sitoutuneita ja he ottavat vastuuta työstään.

Taulukko 1. Teollisen ajan ja infoajan bisnesparadigmojen merkittävimmät erot (mukaillen Kurkilahti & Äijö 2007)

Vanha teollinen bisnesparadigma	Uusi infoajan bisnesparadigma
Sankarijohtaja, joka itse osaa kaiken parhaiten	Johtaja, joka saa alaisensa tekemään parhaansa
"Komento ja kontrolli" -johtamistyyli	Valtaistaminen, valmennus, motivointi
Tieto on valtaa, tiedon salaaminen	Tiedon avoimuus
Työntekijöitä kiinnostaa vain oma etu – maksimipalkka minimityöllä, joten he ovat "laiskoja ja itsekkäitä" (Teoria X)	Työntekijät haluavat nähdä yrityksen ja oman etunsa samana ja samaistua yritykseen (Teoria Y)
Ajattelijoiden (johtajat) ja tekijöiden (alaiset) erottelu	Kaikkien on oltava ajattelevia osajia, johdon ja henkilöstön raja-aita hämärtyy
Syvä koneiden ja ihmisen erikoistuminen	Joustavuus, moniosaaminen, työtehtävien rotaatio
Työntekijät ovat tuotantoresurssi, ihmiset "älykkään koneen" roolissa	Älykkäät koneet on jo keksitty – ihmiset ovat yrityksen arvokkain voimavara
Aikapohjainen palkka läsnäolosta	Korvaus kompetensseista ja tuloksista
Pääoman tärkein olomuoto on raha	Älypääoma generoi rahapääomat

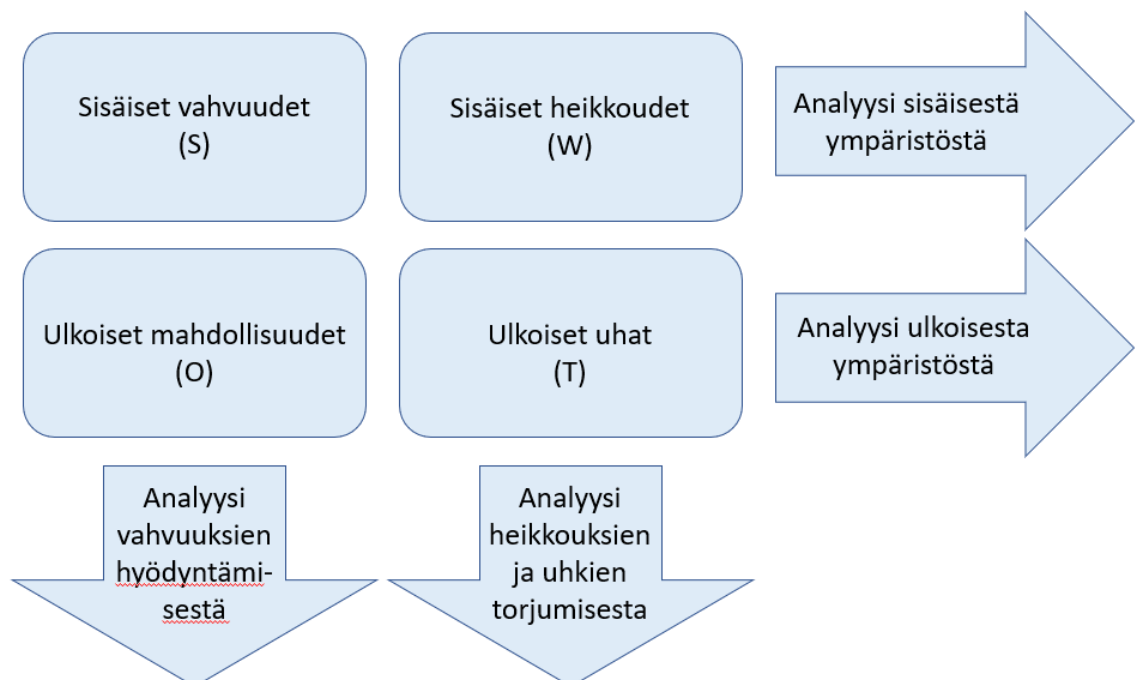
Organisaation valta- ja vastuusuhteet sekä sisäinen työnjako ja erikoistuminen kuten myös vuorovaikutus ja kommunikaatio kuvataan organisaatorakenteella. Vastuu- ja valtasuhteet kertovat, kenelle kukin on raportointivelvollinen sekä montako alaista esimiehellä on. Pienyritys-, toiminto-, divisioona-, matriisi-, prosessi-, verkosto- sekä hybridirakenteet ovat organisaatorakenteiden perustyyppit. (Peltonen 2007, 33-38.)

Pienyritysrakenteessa johtajayrittäjä osallistuu tiiviisti toteutettavaan työhön. Tässä yksinkertaisimmassa organisaatorakenteessa ei juuri ole hierarkkista rakennetta yrittäjän käyttäessä työpanoksensa pääasiassa eri tehtäviin ja vain osittain johtamistyöhön. Työntekijät osallistuvat tarpeen mukaan erilaisiin toimintoihin. Pienyritysrakenteen vahvuutena voidaan nähdä sen epämuodollinen, joustava rakenne sekä välitön

vuorovaikutus. Pienyritysrakenteen heikkous on toimintaperiaatteiden ja roolien subjektiivisuus. Organisaation kasvaessa pienyritysrakenteen ylläpito on raskasta. (Peltonen 2007, 33-41.) Autokoulut ovat tyypillisesti organisaatioltaan pienyritysrakenne.

SWOT-analyysi on yksi liiketoiminnan suunnittelun työkalu. SWOT-analyysin nimi tulee sanoista Vahvuudet (Strengths), Heikkoudet (Weaknesses), Mahdollisuudet (Opportunities) ja Uhat (Threats). Analyysissa arvioidaan yrityksen voimavaroja sekä toimintaympäristön piirteitä ja kehitystä kirjaamalla ne nelikenttään. Analyysi voidaan tehdä esimerkiksi vuosittain tai tarvittaessa päätösten tueksi. (Viitala & Jylhä 2006, 59.)

SWOT-nelikenttäanalyysillä voidaan arvioida yrityksen liiketoimintamahdollisuuksia tarkastellen yrityksen omaa toimintaa sekä tulevaisuuteen vaikuttavia tekijöitä. SWOT-analyysissä on tarkoitus kartoittaa vahvuudet eli niitä asioita yrityksestä, joissa yritys on hyvä, ehkä jopa muita parempi sekä heikkoudet eli asiat, joissa yritys ei ole erityisen hyvä tai jotka puuttuvat. Näiden sisäisten asioiden lisäksi analysoidaan ulkoinen ympäristö, mahdollisuudet ja uhat. Yhdistämällä sisäiset vahvuudet ulkoisiin mahdollisuuksiin saadaan analyysi mahdollisuuksien hyödyntämisestä. Vastaavasti analyysi heikkouksien ja uhkien torjumisesta saadaan yhdistämällä sisäiset heikkoudet ulkoisiin uhkiin. (Martinsuo ym. 2016, 70-71.)



Kuvio 1. SWOT-analyysi (mukaillen Martinsuo ym. 2016)

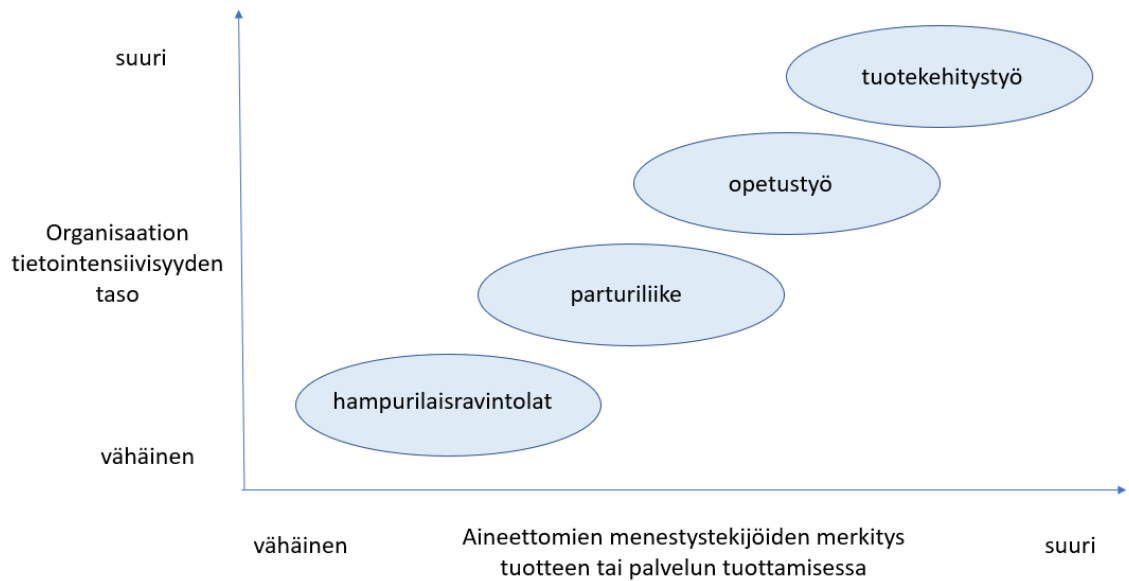
Organisaatioissa tarvitaan fyysisen pääoman lisäksi aineetonta pääomaa.

Tietointensiivisissä organisaatioissa toiminta tapahtuu koneiden sijaan asiantuntijuutta käyttämällä, jolloin aineettoman pääoman merkitys on suuri. Aineeton pääoma voidaan jakaa inhimilliseen pääomaan, suhdepääomaan ja rakennepääomaan. (Virtainlahti 2011, 30-34.)

Salojärven (2006, 168-170) mukaan näyttää siltä, että todellisen kehityksen ja kasvun aikaansaamaa kilpailuetua voidaan Suomessa saada aikaan ainoastaan aineettoman pääoman ja osaamisen kehittämisellä ja johtamisella. Tärkeimpinä taitoina pidetään yhteistyötaitoja, viestintätaitoja, tiettyjä teknisiä taitoja sekä itsensä johtamista. Yhtenä tärkeimmistä haasteista suomalaisjohtajat näkevät osaavan henkilöstön motivoinnin ja sitoutumisen. Suomen ainoa kilpailuetu voi syntyä verkostomaisesta toimintatavasta ja innovaatioista. Innovaatiot voivat teknologian lisäksi liittyä palveluihin. Innovaatiot vaativat ihmisiltä luovuutta, rohkeutta, innostusta, yhteistyötä, sinnikkyyttä, luottamusta ja unelmia.

Asiantuntijaorganisaatioksi (knowledge-intensive organisation / expert organisation) sanotaan organisaatiota, jossa työ on pääasiassa uuden tiedon kehittämistä ja soveltamista, kuten konsultointia ja suunnittelua. Tiedon merkitys tuotannontekijänä vaihtelee erilaisissa yrityksissä. Tämän perusteella voidaan yritykset jaotella korkeamman ja matalamman tietointensiivisyyden luokkaan. (Lönnqvist, Kujansivu & Antikainen 2006, 49.) Autokoulut kuuluvat opetustyöyrityksenä suhteellisen korkean tietointensiivisyyden luokkaan.

Kuviosta 2 nähdään erilaisten töiden jakautuminen tietointensiivisyyden mukaan. Aineettomien menestystekijöiden merkitys on suurempi korkean tietointensiivisyyden yrityksille kuin vähemmän tietointensiivisille yrityksille. Tietointensiivisessä työssä kilpailukyvyn kannalta tärkeitä menestystekijöitä ovat henkilöstön osaamisen jatkuva kehittäminen, tehokas tiedonkulku sekä osaamis- ja yhteistyöverkostojen luominen. Näihin panostamalla toiminnan uskotaan olevan tehokasta. (Lönnqvist ym. 2006, 50-51.)



Kuvio 2. Organisaation tietointensiivisyys suhteessa aineettomiin menestystekijöihin (mukaillen Lönnqvist ym. 2006)

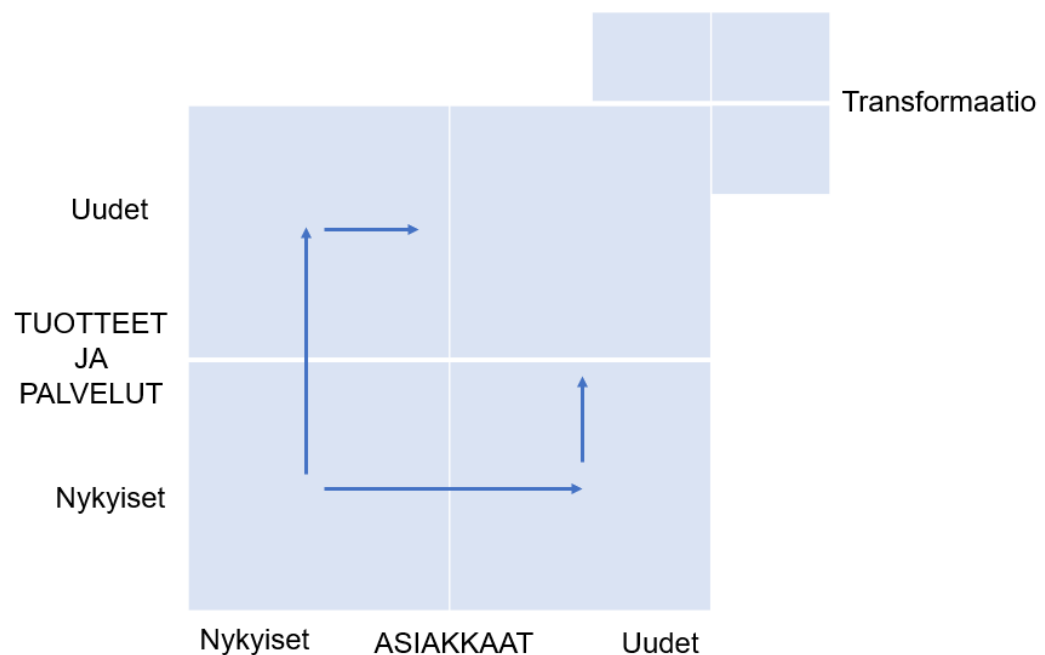
Asiantuntijaorganisaatiossa henkilöstön merkitys korostuu. Osaaminen, tietämys ja henkilökontaktit ovat organisaation keskeisiä tuotantovälineitä ja siksi organisaatiot ovat riippuvaisia osaajistaan. Asiantuntijaorganisaatiossa arvokkaat työntekijät ovat tärkeitä saada viihtymään. Viihtymistä edesauttavat työn kiinnostavuus, ilmapiiri, palaute ja arvostus. (Lönnqvist ym. 2006, 52.) Autokoulut ovat asiantuntijaorganisaationa riippuvaisia osaajistaan eli liikenneopettajistaan.

Asiantuntijaorganisaatioille on löydettävissä yleisiä menestystekijöitä. Tuotoksen laatu on tärkeämpää kuin määrä. Ajankäytön tehokkuus ja ajanhallinta liittyy siihen, että asiantuntijan tulisi kohdistaa rajallinen aikaresurssi varsinaiseen työtehtäväänsä ja välttää muita työtehtäviä. Osaaminen ja tieto ovat asiantuntijan tärkein resurssi ja siksi sitä tulee kehittää jatkuvasti. Organisaation ja työn tekijän tarpeiden yhteensopivuus tarkoittaa sitä, että jos työtehtävä on tekijän mielestä kiinnostava, niin hän antaa parhaan työpanoksen. Hyvä työilmapiiri auttaa yhteistyössä sekä asiantuntijan työssä viihtymisessä. Kiinteää yhteistyötä asiakkaiden kanssa tarvitaan, jotta asiantuntija pystyy tunnistamaan asiakkaan sellaisetkin tarpeet, joita asiakas ei tunnista tai tunnistaa mutta ei osaa ilmaista. Tiedon muunnosprosessien hyödyntämisellä tarkoitetaan sellaisten prosessien, jossa tieto jalostuu, lisääntyy ja muuttuu osaamiseksi, työn tekemisen tehostamista ja tukemista. Tiedon virtauksella suhdeverkostoissa tarkoitetaan sitä, että tiedon määrä moninkertaistuu ja se on mahdollista löytää nopeammin, kun käytetään epävirallisia, henkilökohtaisia verkostoja. (Lönnqvist ym. 2006, 53-54.)

Tieto voidaan jakaa hiljaiseen tietoon (tacit knowledge) tai eksplisiittiseen tietoon (explicit knowledge). *Hiljainen tieto* on henkilökohtaista sisältäen intuitiota, subjektiivisia mielipiteitä, aavistuksia, ideoita, kokemuksia, tunteita ja arvoja. Se on subjektiivista, käytäntöön liittyvää, tässä ja nyt toteutettavaa ja kehollista. *Eksplisiittinen tieto* on systemaattista ja formaalia tietoa, joka ilmaistaan numeroilla, sanoilla, tieteellisillä malleilla ja universaaleilla periaatteilla. Se on objektiivista, teoriaan perustuvaa ja järjestyksessä tapahtuvaa sekä rationaalista. (Virtainlahti 2011, 32.)

Virtainlahden (2011, 38-41) mukaan aineeton pääoma ja hiljainen tietämys ovat tärkein perustus organisaation menestykselle. Ne ovat tärkeitä tunnistaa ja kiinnittää huomiota niiden hyödyntämiseen ja johtamiseen. Hiljainen tieto näkyy osaamisena, tietämyksenä ja kokemuksena inhimillisen pääoman näkökulmasta. Huippuosaajan poistuminen organisaatiosta vie mukanaan hänen inhimillisen pääomansa ja jättää organisaatioon ison aukon. Suhdepääoman näkökulmasta hiljainen tieto tulee esille vuorovaikutustaidoissa, suhteissa sidosryhmiin ja verkostoitumisessa. Rakennepääoman näkökulmasta hiljaiseen tietoon liittyvät erilaiset toimintatavat ja niksit sekä johtamiseen liittyvät asiat.

Saarelainen (2013, 89) käsittelee olemassa olevan liiketoiminnan (re-inventing business model) uudistamista. Uudistuminen voi tapahtua joko hankkimalla uusia asiakkaita nykytuotteille, tuomalla uusia tuotteita ja palveluita nykyasiakkaille tai vaihtamalla liiketoiminnasta kokonaan toiseen (transformaatio).



Kuvio 3. Uudistumisen polut (mukaillen Saarelainen 2013)

Häntin (2021, 160) mukaan liiketoimintamallin uudistamisessa ovat vaihtoehtoina siirto, yhdistäminen ja vivutus. Siirto on sitä, että nykyinen liiketoimintamalli otetaan käyttöön toisessa asiakasryhmässä. Yhdistämisessä on kysymys kahden tai kolmen liiketoimintamallin yhdistämisestä siirron lisäksi. Yhdistämisen etuna on se, että kilpailijat eivät pysty niin nopeasti kopioimaan toimintamallia. Vivutus on useamman liiketoimintamallin toteuttamista pyrkien saavuttamaan synergiahyötyjä rinnakkaisia malleja soveltamalla.

Pitkään autokoulualalla toimineille yrityksille on tyypillistä Collinsin vauhtipyöräkäsité. Collinsin (2002, 238) määrittelemä vauhtipyöräkäsité tarkoittaa sitä, että monille menestyville yrityksille on tyypillistä se, että töitä tehdään pitkäjänteisesti ja järjestelmällisesti, ja se tuo menestyksen. Vauhtipyöräkäsité tulee ajatuksesta, että jos raskas pyörä pitäisi saada liikkeelle, olisi se alkuun raskasta ja vaatisi paljon voimaa. Mutta pikkuhiljaa se lähtisi pyörimään ja kun sen olisi saanut pyörimään, liikkuisi se aika pienellä voimalla. Joskus yritysten muutosprosessitkin etenevät vauhtipyörämaisesti eli suunnittelematta, tekemällä vain järjestelmällisesti töitä.

Liiketoimintamallia voi määrittää kolmella tavalla asiakkaan roolista käsin. Perinteisessä yrityskeskeisessä toimintamallissa asiakkaan rooli on tuottaa voittoa yritykselle. Toisessa mallissa asiakkaan osallistuminen muuttaa toimintamallia tuomalla ulkopuolisen resurssin. Kolmas malli on se, jossa asiakas ohjaa liiketoimintamalleja. Tässä mallissa yritys pyrkii auttamaan asiakasta tunnistamaan tarpeensa ja auttamaan asiakasta onnistumaan. (Hänti 2021, 106-107.)

Esimerkki perinteisen liiketoiminnan uudistamisesta on linja-autoalalta Onnibus. Vuonna 2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki muutti alaa niin, että ei tarvittu enää liikennelupaa vaan sopimukset ja reittiluvat riittivät. Onnibus toimi eri tavalla kuin edeltäjänsä monella tavoin kuten lippujen myynti verkossa sekä kysyntäperusteinen hinnoittelu. Erityisesti se, että Onnibus alkoi ajaa kannattavia reittejä ilman velvollisuutta ajaa kannattamattomia, osoittautui menestykseksi. (Tikkanen, Kujala & Parkkinen 2014, 134-136.)

Onnibus ei varmaankaan miettinyt, onko asiakkaan kannalta katsoen hyväksyttävää ajaa vain tiettyjä reittejä, vaan mietti sen ainoastaan liiketoimintansa kannattavuuden kannalta. Autokoulujen osalta keskustelu siitä, onko hyväksyttävää tarjota simulaattoriopetusta korvaamaan ajo-opetusta, sisältää samantyyppisiä piirteitä. Priorisoidako asiakkaan paras vaike autokoulun liiketoiminnan kannattavuuden kannalta paras ratkaisu.

Microsoftin perustaja Bill Gates on sanonut: ”Menestys on surkea opettaja. Se saa fiksut ihmiset kuvittelevaan, että he eivät voi epäonnistua.” (Tikkanen ym. 2014, 9.)

Ajokorttilakiuudistuksen aiheuttama muutos kuljettajaopetukseen on aiheuttanut suuria muutoksia autokoulujen toimintaan. Mikäli muutos on koettu negatiivisena, saattaa Mattilan kuvaava tuhoava kierre aiheuttaa autokouluorganisaation köyhtymistä. Mattila (2007, 231-232) käyttää käsitettä tuhoava kierre, jolla hän tarkoittaa sitä, miten pettymykset ja epäonnistumiset syövät uskoa ja taistelutahtoa sekä luottamusta. Luottamuksen oheneminen ja tulevaisuususkon sammuminen ennustavat organisaation köyhtymistä (organizational decline). Köyhtyvissä organisaatioissa uuden torjumista voimistavat muutokselta puolustautuminen sekä konservatiivisuus.

Ajokorttilakimuutos vuonna 2018 on aiheuttanut autokoulujen liikevaihdon vähenemistä osittain siksi, että pakollinen opetus on vähentynyt ja osittain siksi, että opettaminen opetusluvalla on lisääntynyt. Tämä on johtanut yritysten määrän vähenemiseen. Pieniä yrityksiä on todennäköisesti siirtynyt suurempiin ketjuihin ja osa on lopettanut toiminnan. Kuljettajakoulutusta tarjoavien yritysten toimipaikkojen määrä on vähentynyt 4% vuodesta 2017 vuoteen 2019 mennessä. Päättäneitä ja peruutettuja autokoululupia on tilastoitu 40 kpl kesästä 2018 kevääseen 2020. (Airaksinen ym. 2021, 32.)

Mikäli yritystoiminta päätetään lopettaa, on siihen useampia vaihtoehtoja.

Liiketoimintakauppa on järjestely, jossa myyjä myy harjoittamansa liiketoiminnan kokonaan tai osittain ostajalle. *Osakekaupasta* on kyse silloin, kun myyjä myy omistamansa osakkeet tai osan niistä ostajalle. *Osakevaihdoilla* tarkoitetaan tilannetta, jossa osakeyhtiö hankkii osan toisen osakeyhtiön osakkeista ja että osakkeet tuottavat enemmän kuin puolet toisen yhtiön kaikkien osakkeiden äänimäärästä. *Liiketoimintasiirto* on sitä, kun osakeyhtiö luovuttaa kaikki taikka johonkin liiketoiminnan osaan kohdistuvat varat, velat ja varaukset toimintaa jatkavalle osakeyhtiölle saaden samalla vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön liikkeelle laskemia tai omia osakkeita. *Purkaminen* osakeyhtiön kohdalla tapahtuu joko selvitysmenettelynä, konkurssina, sulautumisena tai jakautumisena. *Sulautuminen* on tapahtuma, jossa sulautuva yhtiö sulautuu vastaanottavaan yhtiöön, jolloin varat ja velat siirtyvät vastaanottavalle yhtiölle ja osakkeenomistajat saavat vastikkeena vastaanottavan yhtiön osakkeita. *Jakautumisessa* osakeyhtiö jakautuu niin, että varat ja velat siirtyvät ilman selvitysmenettelyä yhdelle tai useammalle osakeyhtiölle ja jakautuvan yhtiön osakkaat saavat vastaanottavan yhtiön omaisuutta. (Huikuri & Karsio & Koila & Vartiainen 2016, 10-67.)

Liiketoiminnan lopettaneet autokoulut määrittivät lopettamisen syyksi liiketoiminnan kannattamattomuuden. Myös vähentyneet oppilasmäärät, alan harmaa talous, omaan elämäntilanteeseen liittyvät syyt sekä kiristynyt kilpailutilanne tuotiin esille. (Airaksinen ym. 2021, 39.)

Kilpailun kiristyessä asiakkaan ymmärrys palvelutarjonnasta sekä odotukset ja vaatimustaso kasvavat. Asiakkaat odottavat heidän yksilöllisten tarpeiden yhä tarkempaa huomioimista. Yrittäjältä tämä edellyttää laaja-alaisempaa ja syvällisempää asiakkaiden tuntemista ja heidän mukaansa ottamista palvelun suunnitteluun ja toteuttamiseen. *Asiakasläheisyydellä* (customer intimacy) tarkoitetaan lähestymistapaa, joka sisältää sellaisia palveluratkaisuja, joilla tyydytetään sekä piilevät että julkituodut asiakastarpeet. (Helander & Kujala & Lainema & Pennanen 2013, 29-30.)

Mitä enemmän asiakas saa halvalla tai ilmaiseksi, sitä tyytyväisempi hän yleensä on. Tämä voi johtaa niin koviin kustannuksiin, että palveluyritys joutuu ulos markkinoilta. Asiakkaan tyytyväisyys voi myös toimia esteenä yrityksen uudistumiskyvylle ja oppimiselle, mikäli asiakas ei osaa tai halua vaatia parempaa ratkaisua ongelmalleen. yritykselle ei ikään kuin synny painetta palvelun uudistamiseen. (Helander ym. 2013, 29-30.)

”Asiakas on oikukas lapsiruhtinas, jolle pitää oikeasti luoda arvoa. Ihminen on hierarkkinen eläin, ja valtarakenteet luovat erilaisia jännitteitä, joita vaan on opittava sietämään.” (Jari Sarasvuo teoksessa Puustinen & Mäkeläinen 2013, 132.)

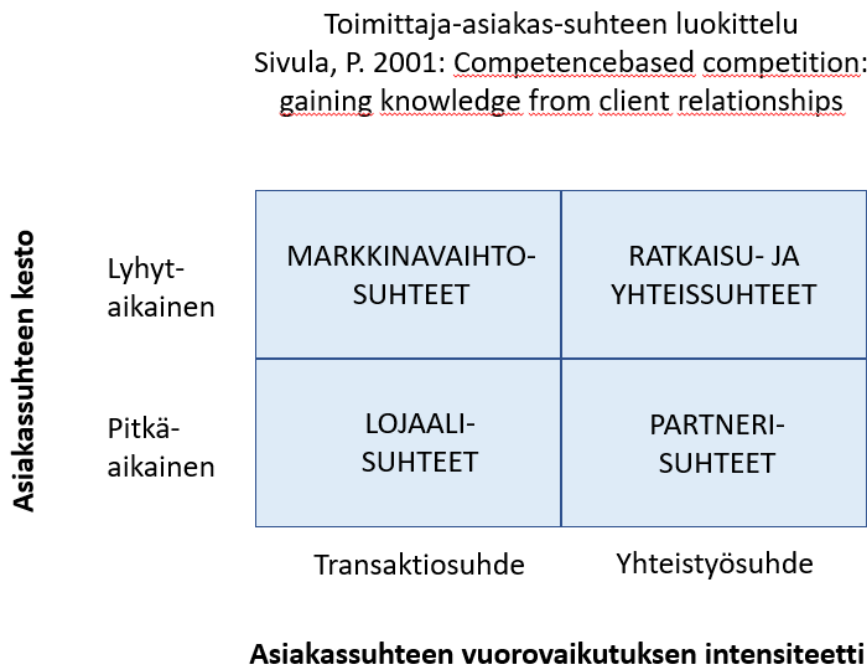
Saarijärven ja Puustisen (2020, 93-94) mukaan *asiakastarpeet* ovat asiakkaan tarpeita, toiveita ja haluja, joihin julkiset organisaatiot ja yksityiset yritykset pyrkivät vastaamaan. Asiakastarve ei kohdistu tiettyyn tuotteeseen tai palveluntarjoajaan. *Asiakasodotukset* ovat odotuksia, jotka kohdistuvat tiettyyn palveluntarjoajaan tai tuotteeseen.

Asiakasodotukset voidaan ryhmitellä yleisiin ja erityisiin odotuksiin. Yleiset asiakasodotukset ovat asioita, joiden odotetaan olevan kunnossa yrityksessä kuin yrityksessä. Tällaisia ovat personoitu asiakaskokemus, monikanavainen asiointi, läsnäolo ja reagointi sosiaalisessa mediassa, helppo ja vaivaton asiointi, yhdenmukainen viestintä, nopeus, mahdollisuus tehdä itse, osaava ja ammattitaitoinen asiakaspalvelu ja reklamaatioihin reagointi. Erityiset asiakasodotukset ovat monen tekijän yhteisvaikutuksesta syntyneitä odotuksia, jotka kohdistuvat tiettyyn yritykseen, tuotteeseen tai palveluun. Asiakasodotusten erityisiä lähteitä ovat aiemmat asiakaskokemukset, markkinointi- ja muu viestintä, toimialan normi ja suosittelu. (Saarijärvi & Puustinen 2020, 95-97.)

Autokoulualalla erityisiä asiakasodotuksia ovat koulutuspalveluun ja sen laatuun kohdistuvat odotukset. Suomalaisessa kuljettajakoulutuksessa on vuosikymmeniä pitkä perinne minimiopetusmääriin ja niiden pääsääntöiseen riittävyysajokokeen läpäisemiseksi. Ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä minimiopetusmääriin tehtiin suuret

leikkaukset (liite 2.) ja autokouluissa liikenneopettajien suuri haaste on saada asiakas mieltämään, että minimiopetusmäärä ei enää välttämättä riitä.

Markkinavaihtosuhteet sekä ratkaisu- ja yhteissuhteet ovat lyhytaikaisia suhteita toimittajan ja asiakkaan välillä. Markkinavaihtosuhteessa osapuolten välillä ei ole läheistä yhteistyötä eikä pitkäaikaista toimintaa. Asiakkaalla on tarve ratkaista ongelma standardipalvelulla. Ratkaisu- ja yhteissuhteissa vaaditaan yhteistyötä asiakkaan ongelman ratkaisemiseksi. Suhde on lyhytaikainen, mutta se voi toistua eri yhteydessä. Asiakas ei tiedä ratkaisua ongelmaansa, vaan toimittaja tarjoaa kokonaisvaltaisen ratkaisun hänelle. Toimittaja käyttää aiempaa tietämystään ongelman ratkaisemiseksi. Hän oppi lisää ongelmanratkaisusta ja käyttää oppimaansa taas uusien asiakkaiden kanssa. (Hyötyläinen & Nuutinen 2010, 56-57.) Autokoulussa asiakassuhteet ovat kestoaltaan lyhytaikaisia.



Kuvio 4. Toimittaja-asiakas-suhteen luokittelu (mukaillen Hyötyläinen & Nuutinen 2010)

Lojaalisuhteet sekä partnerisuhteet ovat pitkäaikaisia suhteita toimittajan ja asiakkaan välillä. Lojaalisuhteessa asiakas tietää mitä palvelua hän haluaa säännöllisesti. Toimittaja oppii asiakkaan toiminnasta jatkuvasti. Partnerisuhteessa sekä toimittaja että asiakas pyrkivät kehittämään kummankin osapuolen kilpailukykyä työskentelemällä yhdessä sovittujen ongelmien ratkaisemiseksi. Partnerisuhteissa pystytään omaksumaan myös

osapuolten hiljaista tietoa, jota voidaan jalostaa uusiksi liiketoimintamalleiksi tai palvelukonsepteiksi. (Hyötyläinen & Nuutinen 2010, 57.)

2.3 Opettaminen ja oppiminen

Autokoulujen liiketoiminta perustuu koulutuspalvelun tarjoamiseen. Koska opetus on hyvin tärkeässä roolissa autokouluissa, käsitellään seuraavaksi opettamisen ja oppimisen perusperiaatteita.

Opettaminen on taito, joka voi muuttua ja sen kehityssuuntaan pystyy itse vaikuttamaan. Opettaminen ei ole syntymälahja tai luonteenpiirre. Opettaja tekee opetustapavalintoja, jotka perustuvat joko tietoiseen tai tiedostamattomaan toimintaan. (Murtonen 2017, 154.)

Sisältölähtöiseksi lähestymistavaksi kutsutaan opetustoimintaa, jossa opettaja keskittyy opetettavan sisällön välittämiseen. Tällaisesta opetuksesta voidaan käyttää myös käsitettä opettajalähtöinen tai opettajakeskeinen lähestymistapa. Opettaja kokee päätehtäväkseen opetettavan asian sisällön välittämisen opiskelijalle. *Oppimislähtöiseksi opetustavaksi* kutsutaan opetustoimintaa, jossa opettajan toiminnan lähtökohta on tukea opiskelijan oppimisprosessia. Tällaisesta oppimisesta voidaan käyttää myös käsitettä opiskelijalähtöinen tai opiskelijakeskeinen. *Menetelmälähtöiseksi opetustavaksi* kutsutaan opetustoimintaa, jossa opettajan pääasiallinen huomio on opetusmenetelmässä. Opettaja voi esimerkiksi keskittyä uuteen opetustekniikkaan niin, että se mitä opitaan, jää sivurooliin. Opettajan opetustaito lisääntyy sekä tietoisien kehittämisen sekä kokemuksen kautta. (Murtonen 2017, 158-159.)

Kuljettajakoulutuksessa liikenneopettaja toimii enemmän ohjaajana kuin tiedon siirtäjänä huomioiden oppilaan yksilölliset tarpeet. Positiivinen pedagogiikka korostaa juuri tätä yksilöllisyyttä.

Avolan ja Pentikäisen (2020, 59) mukaan *positiivinen pedagogiikka* tarkoittaa oppimista, joka mahdollistaa kokemuksen ja tunteiden ilmaisun, itsensä toteuttamisen sekä sosiaalisen vuorovaikutuksen. Positiivisessa pedagogiikassa korostetaan motivaatiota ja oppimisen iloa. Positiivisen pedagogiikan pohjana toimii *konstruktivistinen oppimiskäsitys*. Konstruktiivisen oppimiskäsityksen mukaan oppiminen on oppijan aktiivista toimintaa, jossa aiemmat toimintatavat ja tietopohja toimivat perustana, jolle oppija rakentaa uudet tulkinnat ja merkitykset. Opettaminen nähdään oppimisprosessin ohjaamisena tiedon siirtämisen sijaan. Positiivisessa pedagogiikassa oppimista tarkastellaan yksilöllisenä prosessina eikä yritetä saada kaikkia oppimaan samalla tavalla. Edellytyksenä tälle on, että opettaja tuntee oppilaansa hyvin.

Valmentavalla ohjaamisella tarkoitetaan sitä, että opettaja aidosti hyväksyy oppilaan ratkaisut, ajatukset ja mielenkiinnon kohteet. Nuori on yhtä älykäs, viisas ja arvokas, kuin kasvattaja itse. Kun opettaja on valmis hellittämään omasta ”oikeammin tietämisestään”, mahdollistuu luottaminen oppilaan omaan oppimisprosessiin ja ratkaisukeskeisyys. (Avola & Pentikäinen 2020, 60.)

Sivistys voidaan määritellä taitona pohtia, mikäli elämässä on arvokasta. Sivistykseen kuuluu taito kohdata elämän ristiriitoja myötätuntoisesti, eettisesti ja hyvää puolustaen sekä rohkeutta toimia eettisesti. Kykyä eläytyä toisten ihmisten tunteisiin ja kokemuksiin sanotaan *myötätunnoksi*. (Halinen ym. 2016, 26.)

Eettinen ajattelu on sitä, että pohditaan, mikä on oikein ja väärin ja millä perusteella jokin on näin. Siihen liittyy kyky ennakoida tai pohtia, millaisia vaihtoehtoja on ja mitä seurauksia omalla toiminnalla voi olla. Se, mitä pidämme tärkeänä ja arvostamme, on eettistä ajattelua. (Halinen ym. 2016, 26.)

Oppijoiden ongelmanratkaisun taitoja sekä kriittistä ja luovaa ajattelua edistää monipuolinen *vuorovaikutus* ja yhdessä oppiminen. Vuorovaikutus ja yhdessä tekeminen edistävät oppijan oman erityislaadun tunnistamista sekä taitoa työskennellä rakentavasti erilaisten ihmisen kanssa. Oppijoiden erilaisuus luo välttämätöntä ja arvokasta monimuotoisuutta. (Halinen ym. 2016, 31.)

Oppilaan aktiivisuus on tärkeää ajattelun taitojen näkökulmasta. Aktiivista oppimista on tiedon käsittely tekemällä, kokeilemalla, puhumalla, kuuntelemalla, kirjoittamalla, lukemalla ja refleктоimalla. Aktiivinen oppiminen vaatii ongelmanasettelun ja tiedon etsimisen taitoja. Tällaisia taitoja vahvistaa tavoitteiden suunnittelu yhdessä oppijan ja opettajan kesken sekä opetettavan asian merkityksen ja hyödyn pohtiminen. Tehtävät, joissa kysymyksenasettelu on avoin ja jossa tarvitaan päättelykykyä ja olennaisen tunnistamista, vahvistavat tiedon etsimisen ja ongelmanasettelun taitoja. Aktiivista oppimista edistää tutun asian soveltaminen uudessa yhteydessä. Aktiivinen oppiminen lisää oppijan tarvetta opettajan tuelle ja ohjaukselle. Opettajan tehtävä on mahdollistaa Yhteistyö ja vuoropuhelu, erehtyminen ja yrittäminen sekä ihmettely ja kysyminen. Oppimisen taidot eivät kehity itsekseen, vaan koulun tehtävä on huolehtia oppimisen taitojen kehittämisestä. (Halinen ym. 2016, 32-33.)

Käsitystä siitä, mikä ja millainen ihminen on, sanotaan *ihmiskäsitykseksi*. Tähän käsitykseen vaikuttavat kulttuuri, arvot, uskomukset maailmasta ja tiedot ihmisestä. Ihmiskäsitys vaikuttaa siihen, miten kohtaamme ihmisen. Ihmiskäsitys näkyy myös opettajan pedagogisessa ajattelussa. (Halinen ym. 2016, 33.)

Länsimaisen ajattelun kolme ihmiskäsitystä ovat olemusajattelu, ihmiskuva-ajattelu ja minuuden rakentumisajattelu. *Olemusajattelun* mukaan ihmisen luonto on muuttumaton, pysyvä olemus. Ihmisen henkiseen puoleen kuuluvat järki, tunteet ja tahto. Henkiseen puoleen liittyy maailman kokeminen ihmisenä, taide, etiikka ja uskonto. Ihmisen ruumiillista puolta ovat kiintyminen aikaan ja paikkaan sekä seksuaalisuus. Ruumiillinen puoli syntyy, elää ja kuolee. Tämä jaottelu on ongelmallista, sillä henkeä pidetään arvokkaampana ja ruumista vähempiarvoisena. (Pietiläinen, T. ym. 2005, 41.)

Ihmiskuva-ajattelun mukaan ihmiskuva on näkemys ihmisestä ominaisuuksineen ja käyttäytymistapoineen, joka on jossakin asiayhteydessä esitetty ja hyväksytty. Ihmiskuva on aina ihmisjoukon hyväksymä kuva ihmisestä. Ihmiskuvia luovat tiede, tutkimus ja ammattikäytännöt. Koska ihmiset, joita luokitellaan, pääsevät harvoin määrittelemään luokitteluperiaatteita, on luokittelu vallankäyttöä. Esimerkiksi rationaalinen johtajakuva, jossa johtaja tekee päätöksiä järkensä eikä tunteidensa pohjalta, on ollut pitkään pinnalla, vaikka se on osoitettu mahdottomaksi. (Pietiläinen, T. ym. 2005, 41-42.)

Minuuden rakentumisajattelun mukaan ihmisluonto ei ole olemassa sinällään, vaan koko elämänsä ajan ihminen rakentaa itselleen minuutta eli identiteettiä. Rakennusaineita identiteetin rakentamiseen ihminen saa siitä yhteisöstä ja kulttuurissa, jossa elää. Asiantuntija voi samanaikaisesti olla esimerkiksi yrittäjä-johtaja, pienten lasten äiti, kauppatieteiden maisteri, nainen, kaupunkilainen, maratoonari ja suomalainen. (Pietiläinen, T. ym. 2005, 42-43.)

Opetusmenetelmät ovat opettajan työkaluja, joilla pyritään haluttuun päämäärään. Jotta opettaja voisi arvioida erilaisten opetusmenetelmien soveltuvuutta, tulee hänellä olla käsitys oppimisen perusprosesseista ja opetus-oppimistapahtumasta. Lisäksi opettajan tulee mieltää, mitä itse ajattelee opettamisen ja oppimisen olevan. (Murtonen 2017, 168-169.) Liikenneopettajalla on opettajakoulutuksensa kautta todennäköisesti opetuslupaopettajaa parempi kyky hallita oppimisen perusprosesseja.

Yksi tapa luokitella opetusmenetelmiä on se, ovatko opiskelijat ja opettaja läsnä samassa tilassa fyysisesti. Samanaikainen ja -paikkainen kontaktiopetus on perinteinen malli opettamisesta. Sen vastakohta on malli, jossa opettaja ei ole ollenkaan yhteydessä oppilaaseen vaan tarjoaa ainoastaan itseopiskeluun oppimateriaalia. Kommunikoinnin muoto on yksi tapa luokitella opetusmenetelmiä. Oppijan ja opettajan välinen viestintä voi olla suullista tai kirjallista. Opetusmenetelmiä voidaan tarkastella myös suhteessa opiskelijoiden määrään – isot ryhmät, pienryhmät tai yksilöopetus. Oppijan aktiivisuus on yksi tapa luokitella opetusmenetelmiä. (Murtonen, 169-170.)

Murtosen (2017, 171) mukaan *luento* on suosituin ja käytetyin opetusmuoto. Luento sana viittaa sanaan luenta, joka tarkoittaa ääneen lukemista. Ääneen lukeminen on perua ajalta, jolloin ne harvat, joilla oli kirjoja, lukivat niitä muille ääneen. Tällaisessa luennassa ei ole lukijan omaa tulkintaa aiheesta. Luento voidaan luennan sijaan määritellä myös tilanteeksi, jossa asiantuntija mallintaa ajatteluaan kuulijoille. Luento on parhaimmillaan silloin, kun luennoitsija ei välitä valmista tietoa, vaan kuvaa sitä, miten hän jäsentää ja rakentaa sitä. Mikäli luento yhdistetään aktivoivia menetelmiä, on se tehokas ja virikkeellinen tapa oppia.

Pienryhmät tähtäävät keskustelun lisäämiseen. Ryhmätyöskentely vaatii ohjausta ja suuntaamista, jotta ryhmä lähtee toimimaan halutulla tavalla. (Murtonen 2017, 172.)

Aktivoivat opetusmuodot ovat erilaisia tapoja, joilla aktivoidaan oppijaa. (Murtonen 2017, 172-173). Aktivoinnin tavoite on tehokas oppiminen. Aktivoivia opetusmuotoja ovat esimerkiksi ryhmätyöt. Ryhmätöiden vahvuutena on keskustelun syntyminen, näkemysten vaihtaminen ja toinen toisilta oppiminen. (Autokoululiitto 2012).

Kirjoittaminen erinomainen tapa aktivoida oppijaa. Kirjoittaminen tukee oppijan aiempien tietojen esiin kaivamista. Mikäli opettaja kerää kirjoitukset itselleen, saa hän tietoa oppijan osaamisesta. Luentopäiväkirjat ja oppimispäiväkirjat toimivat hyvin kuvan muodostamiseen oppimisprosessista sekä oppijalle että opettajalle. (Murtonen 2017, 173.)

Itsenäinen työskentely on yleinen oppimistapa. Usein sitä ei tunnisteta opetusmenetelmäksi. Itsenäisessä työskentelyssä opettaja ei ole läsnä, mutta hän on valinnut materiaalin. (Murtonen 2017, 173.)

Kehittyminen opettajana vaatii sekä työtä että aikaa. Opetusmenetelmät ovat luonteeltaan sellaisia, että yhtä ja parasta ei ole mahdollista löytää, sillä oppijat kaipaavat myös vaihtelua. Jotta opettaja osaisi käyttää sopivaa opetusmenetelmää sopivassa tilanteessa, tulee hänen tuntea opetusmenetelmät sekä niiden taustalla vaikuttavat kasvatusteoriat. Aiemmin opettaja on koettu auktoriteettina, joka tiesi oikeat vastaukset. Nykyään opettajan tehtävä on ennemminkin ohjata oppijaa itse löytämään tietoa sekä yhdessä oppijan kanssa pohtia ongelmiin ratkaisuja. (Murtonen 2017, 175-177.)

Oppiminen on sitä, että jokin asia muuttuu oppijan tiedoissa, taidoissa tai tunteissa. Oppija ei ole passiivinen tiedon vastaanottaja, joka voisi kopioida vanhempien ja kokeneempien osaamista. Tehokas oppija on aktiivinen tiedon käsittelijä ja toiminnan harjoittelija. Oppiminen vaatii aikaa, kärsivällisyyttä ja sitkeyttä. Oppijalla tulee olla edellytykset edetä tietylle osaamisen tasolle. (Kupias & Peltola 2019, 36-39.)

Oppiessa muokataan aivoja aktiivisesti. Uuden oppiminen on uuden tiedon liittämistä vanhoihin verkostoihin. Aivoja tulee käyttää, jotta ne pysyvät terveinä. Aivot aktivoituvat, mutta myös väsyvät jatkuvasta informaatiosta. Väsyneenä on vaikea toimia johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti. Tämä vaikeuttaa myös oppimista ja siksi on tärkeää huolehtia aivojen levosta. Taukojen pitäminen on tärkeää opeteltaessa uusia asioita. (Kupias & Peltola 2019, 39-41.)

Kupiaksen ja Peltolan (2019, 41-42) mukaan ikä vaikuttaa oppimiseen. Iän myötä oppijan kyky arvioida tiedon tarpeellisuutta ja hahmottaa kokonaisuuksia paranee. Samoin käysy-seuraussuhteiden näkemiselle. Nuoret ovat iäkkäitä parempia prosessoimaan informaatiota. Myös työmuistin kapasiteetti on nuorilla iäkkäitä parempi. Toisaalta iäkkäät kykenevät nuoria paremmin hyödyntämään oppimisessaan laajaa tieto- ja kokemuspohjaansa. Kaiken ikäiset voivat tehostaa oppimista pyrkimällä yhdistelemään asioita suuremmiksi kokonaisuuksiksi.

Opeteltava asia jää paremmin mieleen, jos siihen liittyy tunteita. Myönteiset tunteet parantavat tarkkaavaisuutta ja siksi oppimisessa tulisi pyrkiä positiiviseen tunnelmaan ja mielialaan. Oppijan on helpompi muuttaa käsityksiään, mikäli tunnetila on myönteinen. Tämä on tärkeää etenkin silloin, käsitykset ovat olleet virheellisiä tai puutteellisia. Oppimista vaikeuttaa stressi ja pelko. Oppija voi itse edesauttaa oppimista muuttamalla tarvittaessa näkökulmaa. (Kupias & Peltola 2019, 43.)

Toistavalla oppimisella tarkoitetaan sitä, että oppija muistaa tai osaa toistaa jonkin asian ilman että ymmärtää sitä. *Ymmärtävä oppiminen* on sitä, että oppija ymmärtää mitä on tekemässä ja miksi. Kun oppija ymmärtää asioiden taustoja, hän osaa yhdistää niitä sellaisiin tilanteisiin, joita ei ole käsitelty yksityiskohtaisesti. *Soveltava oppiminen* tarkoittaa asioiden ymmärtämistä ja soveltamista. (Kupias & Peltola 2019, 50-51.)

2.4 GDE- ja GDL-mallit oppimisprosessissa

Kuljettajakoulutukseen liittyy kaksi eri mallia, joita ei voi sivuuttaa puhuttaessa kuljettajakoulutuksesta. GDE liittyy koulutuksen laatuun ja GDL uusien kuljettajien rajoituksiin.

GDE-malli tai matriisi on alun perin suomalaisen liikennepsykologisen tutkimuksen luoma malli vuodelta 1998. Kansainväliseen tietoisuuteen se tuli EU-rahoitteisessa Gadget-tutkimusprojektissa vuonna 1999. Gadget-projektista seurasi tutkimusprojektien sarja, jossa kuljettajaopetukselle ja kuljettajien jatkokoulutukselle luotiin teoreettinen pohja sekä toteutusmuotoja. GDE-malli (Goals for Driver Education) julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2002. Mallin viisiportaista muotoa, joka sisältää fyysisen ja sosiaalisen

elinympäristön, kutsutaan GDE5-malliksi. Malli on otettu lähtökohdaksi kuljettajaopetuksen kehittämiseksi Euroopan unionin jäsenmaissa. (Peräaho & Keskinen 2012, 42.)

Ajo-opetuksen perinteinen painopiste, auton ohjaaminen ja liikennetilanteiden hallinta, on vain pieni osa kuljettajan käyttäytymistä kokonaisuudessaan. Ajo-opettajan tulisi GDE-matriisiin alempien tasojen lisäksi huomioida myös korkeammat tasot. Huomioimalla kulttuurin, arvot ja asenteet, jotka vaikuttavat ajamiseen, pystyy opettaja paremmin kouluttamaan nuoria ja vaikuttamaan heihin. (Nieminen & Susimetsä 2018, 62.)

Opettajilla on ratkaiseva rooli arvojen ja asenteiden siirtämisessä sekä luokassa, että autossa. Koska nuoret ovat omaksuneet arvot ja asenteet jo hyvin nuorina vanhemmiltaan ja muilta lähipiiriinsä kuuluvilta, on niiden muuttaminen vaikeaa. Opettajan tulee kuitenkin pyrkiä muuttamaan arvoja ja asenteita, mikäli huomaa sen tarpeelliseksi nuoren saamiseksi vastuulliseksi kuljettajaksi. Opettajan on tärkeää olla tietoinen omista arvoista ja asenteista ja varmistaa, että ne ovat sopusoinnussa vastuullisen kuljettajan määritelmän kanssa. Opettajan antamien ohjeiden, oma toiminnan, arvojen ja asenteiden tulee olla samansuuntaiset. (Nieminen & Susimetsä 2018, 62.)

GDE-mallin keskeinen ajatus on se, että kuljettajaopetuksessa on huomioitava, että kuljettajan toiminnan motiivit ja elämisen tavoitteet sekä elinympäristö vaikuttavat merkittävästi ajotapahtuman laatuun. Opittavat asiat ovat luonteeltaan erilaisia, riippuen siitä millä tasolla liikutaan hierarkiassa. Taitojen oppimisen, riskien käsittelemisen ja itsearvioinnin tulisi vuorotella käytännön opetuksessa. (Peräaho & Keskinen 2012, 44.)

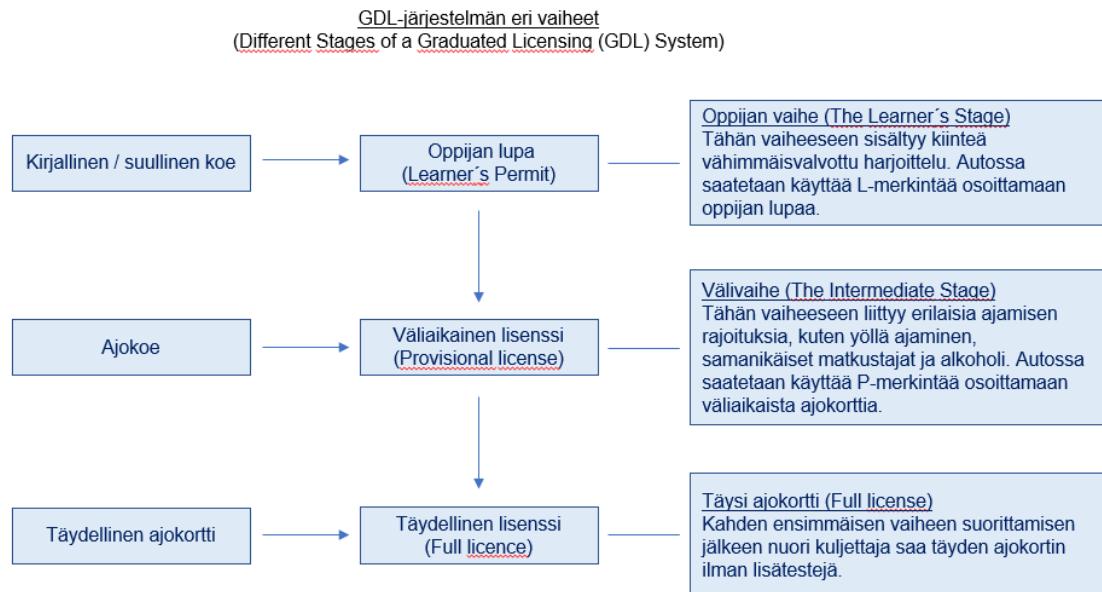
GDE-mallin vasen alakulma sisältää asioita, joista oppilas tietää vähän ja opettaja asiantutijana sitäkin enemmän. Opettaja siirtää faktatietoa ja osaamista oppilaalle. Tyypillinen esimerkki on liikennesääntöjen soveltaminen. Asiantuntijuus liukuu oppilaalle opettajalta asteittain ja samalla kuljettajaopetuksen vaatimukset kasvavat, kun siirrytään GDE-mallissa alhaalta ylös ja vasemmalta oikealle oppilaan kokemusten ja oman elämän alueelle. Tällöin ollaan tekemisissä asioiden kanssa, jotka ovat kehittyneet koko elämän ajan jo ennen kuljettajaopetukseen tuloa. Niihin on vaikea vaikuttaa pelkällä tiedon antamisella. Oppilaalla on paras tietämys mallin oikean yläkulman asioista. Oheisessa taulukossa 2. väri kuvaa opettajan ja oppilaan asiantuntijuuden suhdetta. Opettajan asiantuntijuus suhteessa oppilaaseen on sitä suurempi, mitä tummempi väri. (Peräaho & Keskinen 2012, 44.)

Taulukko 2. GDE5-malli: Kuljettajaopetuksen keskeiset sisällöt sekä opettajan ja oppilaan asiantuntijuuden suhde (mukaillen Peräaho & Keskinen 2012)

KÄYTTÄYTYMISEN TASOT:	Tiedot ja taidot	Riskit	Itsearviointi
Kuljettajan elinympäristö: Yhteiskunta, kulttuuri, sosiaalinen ympäristö	Tieto yhteiskunnan mahdollistamasta toimintaympäristöstä sekä kulttuurin ja sosiaalisen elinympäristön vaikutuksesta tavoitteiden, arvojen, toimintamallien jne. muodostumiseen sekä taito ottaa ne huomioon.	Tieto toimintaympäristön ja sosiaalisen elinympäristön turvallisuusvaikutuksista, esim. viiteryhmän sosiaaliset vaatimukset, haitalliset toimintamallit, epäviralliset normit jne. sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa yhteiskunnasta ja sosiaalisesta elinympäristöstä lähtöisin olevien tekijöiden vaikutukset omaan elämän hallintaan, tavoitteisiin ja toimintaan liikenteessä.
Kuljettaja yksilönä: Henkilökohtaiset edellytykset, elämisen tavoitteet, elämänhallinta	Tieto tavoitteiden ja arvojen, käyttäytymismallien, fyysisten ja henkisten edellytysten yms. yksilöllisten tekijöiden vaikutuksista ajamiseen sekä taito hallita niitä.	Tieto tavoitteisiin ja arvoihin, käyttäytymiseen, päihteisiin yms. tekijöihin liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa omien toimintatapojen, kuten yllykkeiden synty ja niiden hallinta, toiminnan taustamotiivien tunnistaminen, arvot jne.
Kuljettaja matkan toteuttajana: Ajamisen tavoitteet ja ajotilanne tietyllä matkalla	Tieto matkan vaikuttavista tekijöistä kuten matkan tavoitteet, ajoympäristön valinta, sosiaalisen paineen vaikutus päätöksiin, matkan tarpeellisuus jne. sekä taito nähdä valinnoille vaihtoehtoja.	Tieto matkan tavoitteisiin, kuljettajan tilaan, sosiaaliseen paineeseen, ajamisen tarkoitukseen jne. tekijöihin liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa oman toiminnan suunnitelmallisuuden taso, ajamisen tavoitteet, motiivit jne.
Kuljettaja liikennetilanteessa: Liikennetilanteiden hallinta tietyssä tilanteessa	Perustiedot ja -taidot säännöistä, ajonopeuden säätelystä, turvaväleistä, merkinannoista jne.	Tieto epäsopeaan ajonopeuteen, liian pieniin turvaväleihin, säännöistä piittaamattomuuteen, vaikeisiin ajo-olosuhteisiin, kevyeen liikenteeseen jne. liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa omien tietojen ja taitojen taso, ajotapa, riskit jne. heikkouksineen ja vahvuuksineen.
Kuljettaja auton käsittelijänä: Auton hallinta (tietty tehtävä)	Perustiedot ja -taidot auton käsittelystä ja sen ominaisuuksista, rengaspidosta jne.	Tieto auton käsittelyyn, auton ominaisuuksiin, renkaan pitoon jne. seikkoihin liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa oman ajamisen perustaitoihin liittyvät heikkoudet ja vahvuudet.

Nuorten kuljettajien, erityisesti miesten, onnettomuudet ovat suurelta osin seurausta puutteista oikean yläkulman taidoissa. Kuljettaja ei tunnista riskejä tai ei välitä. Koska GDE-mallin oikean yläkulman alueita ei ole mahdollista lähestyä opettajan tiedoista käsin, tulee opettajan toimia tiedon antajan sijaan tiedonhalun herättäjänä. Oppilasta tulee ohjata kiinnittämään huomio liikenteen ja ajamisen ilmiöihin ja pohtimaan omaa asennoitumistaan liikenteeseen ja omia käyttäytymismallejaan. (Peräaho & Keskinen 2012, 44-45.)

GDL-malli (Graduated Driver Licensing Systems) tarkoittaa uusien kuljettajien oikeuksien rajoittamista eli niin sanottua porrastettua mallia. Rajoitusten on osoitettu vähentävän teini-ikäisten liikenneonnettomuuksia ja sitä kautta liikenteessä loukkaantumisia ja kuolemantapauksia. Yleensä käytetään kolmiportaista mallia. Nuori siirtyy portaalta seuraavalle ajokokemuksen ja taitojen mukaan. Rajoituskeinona käytetään esimerkiksi riittävän pitkää ajoharjoitteluaikaa, joka on vähintään vuosi alkaen aikaisintaan 16-vuotiaana ja päättyen täysillä oikeuksilla olevan ajokortin saamiseen aikaisintaan 18-vuotiaana. Harjoitteluaikana ajamista rajoitetaan yöaikaan klo 22-5 välillä ja matkustajamäärä rajoitetaan nollaan tai yhteen matkustajaan mikäli nuori ajaa ilman aikuisen valvontaa. (U.S. Department of Transportation 2015.)



Kuvio 5. GDL-järjestelmän eri vaiheet (mukaillen Young Drivers: The Road to Safety 2006)

GDL-järjestelmä on tyypillisesti jaettu kolmeen eri vaiheeseen, oppijavaihe, välivaihe ja täysillä oikeuksilla oleva ajo-oikeus. Vaiheistuksella pyritään saamaan kuljettajalle

ajokokemusta vähäriskisissä olosuhteissa. Käytetyt rajoitukset ja oikeudet vaihtelevat maittain. GDL-on suunniteltu ensisijaisesti vähentämään uusien kuljettajien onnettomuusriskiä ja toissijaisesti vähentämään ikään liittyvää tarkoituksellista riskinottoa. Perusperiaatteena on antaa uusien kuljettajien hankkia ajokokemus matalan riskin olosuhteissa. Järjestelmällä pyritään suojaavissa olosuhteissa tapahtuvaan pidempään oppimisprosessiin, jonka aikana oppija saa kokemuksen vaihteellisesta ajamisen haasteiden lisääntymisestä. (Young Drivers: The Road to Safety 2006, 123.)

GDL on laajasti käytetty Australiassa, Canadassa, New Zealandissa ja Yhdysvalloissa. Useassa Euroopan maassa on otettu käyttöön tiettyjä osia GDL:stä. Erityisesti sitä käytetään maissa, joissa mahdollisuus ajaa autoa itsenäisesti alkaa alle 18-vuotiaana. (Young Drivers: The Road to Safety 2006, 124.)

Nuorten kuljettajien, erityisesti 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneiden, turvallisuuden parantamisesta puhuttaessa on Suomessakin nostettu esille ajatus porrastetusta ajo-oikeudesta. Nuorten ajamiselle asetettaisiin rajoituksia, joiden tarkoitus olisi antaa nuorelle mahdollisuus harjoitella ajamista turvallisessa ympäristössä ja seurassa. Kuljettajaa ei heitettäisi heti niin sanotusti syvään päätyyn. Tällaisia keinoja voisivat olla ajaminen vain aikuisen seurassa, yöllä ajamisen rajoittaminen tai muiden teini-ikäisten kuljettamisen rajoittaminen. (Anteroinen 2021.)

Ajokorttilakimuutoksen jälkeen Suomessa on myönnetty lakimuutoksen mahdollistamia ikäpoikkeuslupia 11 982 vuonna 2019 ja 15 927 vuonna 2020. Nuorten mukaan suurimmat syyt ajokortin suorittamiselle 17-vuotiaana ovat koulu- ja opiskelumatkat sekä työhön liittyvät matkat. Ikäpoikkeuslupa on mahdollistanut nuorelle itsenäisen liikkumisen, joka oli poikkeusluvan tavoite. 17-vuotiaana kortin suorittaminen on ollut suosituinta harvaan asutuissa maakunnissa, joissa on pitkät etäisyydet. (Airaksinen ym. 2021, 21.)

Vuonna 2019 B-ajokokeen suoritti hyväksytysti 17-vuotiaana 9 870 henkilöä ja vuonna 2020 ajokokeen 17-vuotiaana suorittavia oli 14 763 henkilöä (Airaksinen ym. 2021, 54). Kaikkiaan ajokokeen vuonna 2019 suoritti hyväksytysti 59 545 henkilöä ja vuonna 2020 vastaavasti 60 344 henkilöä (kuvio 6). Näiden lukujen perusteella vuonna 2019 kaikista hyväksytyistä B-ajokokeista 17% oli 17-vuotiaiden suorittamia ja vuonna 2020 hyväksytyistä ajokokeista 24% suoritettiin 17-vuotiaana. Myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä sekä 17-vuotiaana hyväksytysti ajokokeen suorittaneiden määrä viittaa ajokortin suorittamisen 17-vuotiaana kasvattavan suosiotaan.

Suomen tieliikenteessä kuolee vuosittain yli 200 henkilöä ja loukkaantuu tuhansia. Vuonna 2020 ennakkotiedon mukaan tieliikenteessä menehtyi 221 ja loukkaantui 4392

henkilöä (Liikenneturva 2021a). Vuonna 2019 tieliikenteessä menehtyi 211 ja loukkaantui 5013 henkilöä. Vuonna 2018 vastaavat luvut olivat 239 menehtynyttä ja 5303 loukkaantunutta henkilöä. (Tietokantapalvelu 2021.)

Nuorten (15-24-vuotiaiden) henkilövahingot Suomen tieliikenteessä ovat vähentyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana. Liikennekuolemien määrä on vähentynyt 40% ja loukkaantuneiden määrä 50%. Vuosittain Suomen tieliikenteessä kuolee keskimäärin 40 ja loukkaantuu 1500 nuorta. Tieliikenteessä menehtyneistä nuorista 80% on miehiä. Nuorten menehtymisistä 80% ja loukkaantumisista 50% tapahtui taajamien ulkopuolella. Nuorten kuljettajien kuolemanriski on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. Nuorten henkilövahingoista kolmasosa tapahtuu kesä-elokuun aikana. Henkilövahinkojen määrä kasvaa perjantaina ja lauantaina neljäsosalla. Yöaikaan (klo 0-7 välillä) tapahtuu lähes puolet henkilöauton kuolemantapauksista. Uhreista 50% menehtyy ulosajoissa ja 30% nokkakolareissa. Kaikista liikenteen rattijuopumustapauksista kuolleista ja loukkaantuneista 40% on nuoria. (Liikenneturva 2021b.)

3 B-kuljettajakoulutusjärjestelmä

B-ajokortti on henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. B-kortilla saa kuljettaa ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja joissa saa kuljettaa kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa henkilöä. B-kortilla saa kuljettaa ajoneuvoyhdistelmiä, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg. B-kortilla saa kuljettaa myös ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg, mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ei ylitä 3 500 kg. B-ajokortilla saa kuljettaa AM120-, AM121- ja T-luokan ajoneuvoja. (Traficom 2021b.)

3.1 Kuljettajakoulutuksen historia

1900-luvun alussa ajokortin myönsi Suomessa katsastusmies kuljettajalle, joka oli vähintään 18-vuotias, raitis, säännöllinen ja luotettava. Lisäksi hänen tuli olla riittävän perehtynyt auton ohjaamiseen, rakenteeseen ja hoitoon. Poliisin leimalla vahvistettu ajolupa koski vain tietyllä autolla ajamista ja auton numero merkittiin ajolupaun. (Laapotti 2012, 157.)

Vuonna 1915 otettiin käyttöön pakollinen auton kuljettajan kurssi kuljettajantodistuksen saamiseksi. Tosin tämä määräys koski lähinnä Helsinkiä. Kuljettajan tuli harjoitella auton ohjaamista vähintään 20 tuntia. Kuljettajalta vaadittiin peruskoulutus kuten kansakoulu sekä kolmen kuukauden pajatyöskentely. Lisäksi vaadittiin mainetodistus eli todistus raittiudesta, kunnollisuudesta ja luotettavuudesta. Kuljettajantodistus laajeni koskemaan yleisesti autolla ajoa vain yhden tietyn auton sijaan. (Laapotti 2012, 157.)

Ensimmäiset määräykset ajo-opettajan pätevyydestä annettiin vuonna 1926. Opettajalta edellytettiin ajokorttia, liikennelainsäädännön sekä auton rakenteen ja yleisimpien vikojen korjaamisen hallintaa. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä suoritettiin kaksipäiväinen opettajatutkinto. (Suomen Autokoululiitto 65 vuotta 2003, 14.)

1920-luvulla autokouluopetus vakiintui ajokorttiin tähtääväksi koulutusmuodoksi (LVM 2014, 9). Vuonna 1926 kuljettajan koulutusvaatimus laajennettiin koskemaan koko Suomea. 1920-luvun lopulla alettiin arvostella ajoluvan saamisen tiukkoja vaatimuksia. Erityisesti kritiikin kohteena oli todistus säännöllisistä elämäntavoista ja raittiudesta. Tämä johti mainetodistuksista luopumiseen. Vaatimus siitä, että ajoluvan hakijalla ei saanut olla alkoholirikoksiin liittyviä tuomioita, säilytettiin. (Laapotti 2012, 157.)

Jatkosodan aikaan ajolupaun tehtiin poikkeussäädöksiä, jotka olivat voimassa vuosien 1940 -1941 aikana. Tuolloin ajoluvan saattoi saada jo 17-vuotiaana. Liikenne rikkomukset

tai alkoholiin liittyvät rikkomukset eivät johtaneet ajoluvan menetykseen. Vuonna 1957 astui voimaan ensimmäinen tieliikennelaki. Ajokortin myöntämisestä päätti ajokortin hakijan asuinpaikan poliisiviranomainen. Vuonna 1972 ajokorttiasetus velvoitti uuden kuljettajan noudattamaan 80 km/h nopeusrajoitusta vuoden ajan ajokortin saamisesta. (Laapotti 2012, 157-158.)

1950-luvun lopulla alettiin arvioimaan soveltuvuutta autokoulunopettajan ammattiin. Ammattiin tuli sopia henkilökohtaisten ominaisuuksien sekä liikennekäyttäytymisen perusteella. 1960-luvulla otettiin käyttöön psykologiset testit autokoulunopettajiksi pyrkiville. Psykologiset soveltuvuustestit nähtiin jopa tärkeämpänä kuin opettajan ajokoe. Vuonna 1971 autokoulunopettajan kurssit korvattiin 26 viikkoa kestäväällä liikenneopettajakurssilla. Pohjakoulutusedellytyksenä liikenneopettajakoulutukseen pääsemiseksi oli keskikoulu. 1970-luvun loppuun mennessä koulutus oli noin vuoden mittainen ja se sisälsi opetusharjoittelua. (Suomen Autokoululiitto 65 vuotta 2003, 15-16.)

Suomessa otettiin käyttöön kaksivaiheinen kuljettajakoulutusmalli lokakuussa 1989. Ensimmäinen ajokortti, lyhytaikainen ajokortti, oli voimassa kaksi vuotta. Tämän kahden vuoden kuluessa tuli suorittaa kuljettajaopetuksen toinen vaihe. Aikaisintaan toisen vaiheen sai suorittaa kuuden kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saamisesta. (Laapotti 2012, 158.) Ensimmäisen vaiheen tavoitteena oli omaksua riittävät edellytykset ajoharjoittelulle itsenäisesti liikenteessä. Toisen vaiheen tavoitteena oli syventää itsenäisessä harjoittelussa sekä ensimmäisessä vaiheessa opittua. Kaksivaiheisen kuljettajakoulutuksen käyttöönoton yhteydessä koulutukseen sisällytettiin pimeällä ja liukkaalla ajamista. (LVM 2014, 9.) Kaksivaiheisen kuljettajakoulutusmallin opetusmäärät ja sisällöt on esitelty liitteessä 2.

1990-luvulla liikenneopettajien koulutus siirtyi Ammatillisen Opettajakorkeakoulun Liikenneopetuskeskukseen. Koulutuksen laajuudeksi tuli 65 opintoviikkoa ja pohjakoulutusedellytyksenä toisen asteen ammatillinen tutkinto tai ylioppilastutkinto. (Suomen Autokoululiitto 65 vuotta 2003, 15-16.)

Vuonna 1996 uutta kuljettajaa koskeva 80 km/h nopeusrajoitus ja sen tunnus poistettiin. Uuden kuljettajan ajotapaa alettiin seuraamaan tarkemmin. Jos uusi kuljettaja syyllistyi vuoden aikana kahteen tai kahden vuoden aikana kolmeen liikenne rikkomukseen, määrättiin hänet ajokieltoon. Kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkintojen kehittäminen ja valvonta määriteltiin vuonna 1996 perustetun Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäväksi. Vuonna 2010 kuljettajantutkintojen kehittäminen, valvonta ja järjestäminen siirtyi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Trafi hankkii tutkintopalvelut tarjouskilpailun

perusteella maakunnittain yrityksiltä määräaikaisilla palvelusopimuksilla. (Laapotti 2012, 158.)

3.2 B-koulutus

B-luokan kuljettajaopetusta voi antaa *liikenneopettaja*, jolla on liikenneopettajalupa. Ajokorttilain 8 luvun 88 pykälän mukaan liikenneopettajalupa oikeuttaa B-luokan kuljettajaopetuksen antamiseen. Lupa voidaan myöntää henkilölle, joka on täyttänyt 23 vuotta ja suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon liikenneopettajana toimimista koskevat sekä autokoulutoimintojen hoitamista koskevat pakolliset tutkinnon osat. Hakijalla tulee olla vähintään kolme vuotta sitten myönnetty B-luokan ajokortti ja hänen tulee täyttää ryhmän 2 ajokorttiluvan terveysvaatimukset. Hakija ei saa olla liikenneopettajaksi sopimaton henkilökohtaisten ominaisuuksien perusteella eikä hän saa olla ajokiellossa.

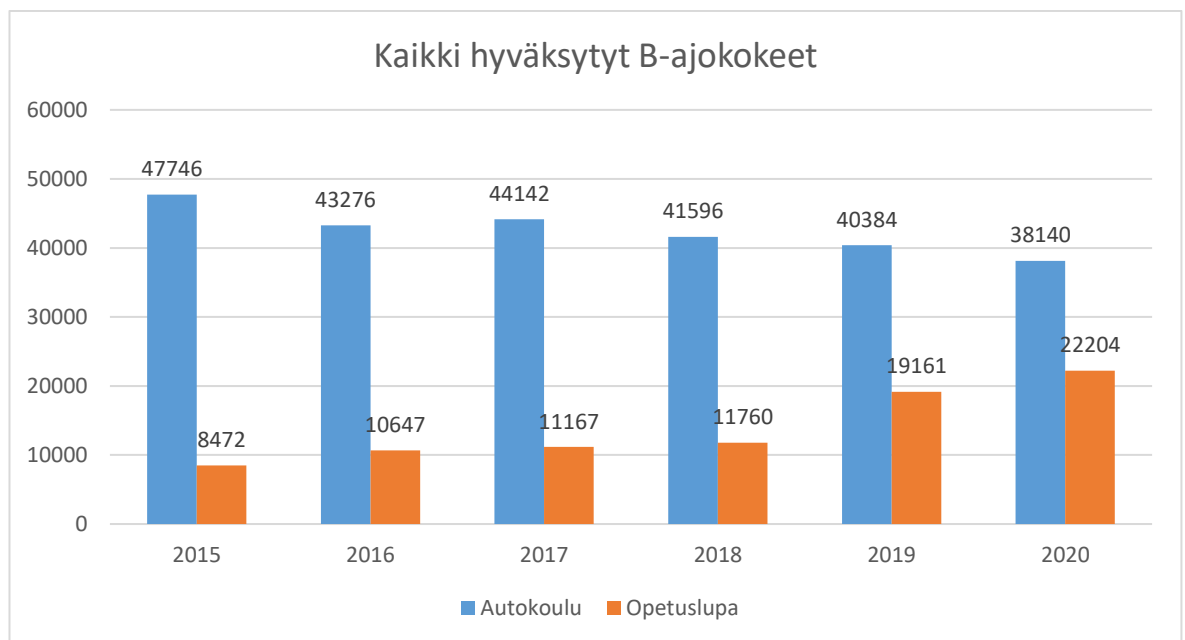
Liikenneopettaja pyrkii työssään luomaan oppimista edistävää ja turvallista oppimisympäristöä, jossa oppilaat voisivat saavuttaa yksilöllisesti ja onnistuneesti kuljettajaopetuksen päämäärät ja tavoitteet. Liikenneopettaja kehittää omaa ammattitaitoaan ja osaamistaan jatkuvasti ja vastaa omasta ammattitaidostaan myös itse työnantajansa lisäksi. Liikenneopettaja huolehtii opetuksen laadusta ja sen parantamisesta. Liikenneopettajan oma liikennekäyttäytyminen on esimerkillistä aina. Liikenneopettaja on liikennekasvattaja ja hän on ylpeä roolistaan ja ammattiosaamisestaan liikenneturvallisuuden edistäjänä. (Autokoululiitto 2021.)

Autokoulu on yritys, joka harjoittaa kuljettajakoulutusta liiketoimintana. Autokoulun pitäminen vaatii autokoululuvan. Ajokorttilain 8 luvun 77 pykälän mukaan autokoulutoiminnan harjoittamisen edellytys autokoululuvan myöntämiseksi on hakijan riittävät taloudelliset ja muut edellytykset sekä täysi-ikäisyys, mikäli kyseessä on luonnollinen henkilö. Hakija ei siis saa olla konkurssissa, hänellä ei saa olla vähäistä suurempia velkoja ulosotossa eikä hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu. Arvioitaessa muita toiminnan harjoittamisen edellytyksiä, tulee huomioida aikaisempi toiminta koulutukseen liittyvissä tehtävissä liikennealalla sekä toiminnan nuhteettomuus.

Opetuslupa on lupa, joka tarvitaan, mikäli kuljettajaopetusta annetaan muuten kuin autokoululuvalla. Opetuslupa myönnetään hakemuksesta henkilölle, joka on vähintään 25-vuotias. Hänellä tulee olla Suomessa tai muussa EU- tai ETA-valtiossa myönnetty B-ajokortti, joka on ollut voimassa vähintään viisi vuotta. Opetuslupaopettajana toimiva henkilö ei saa olla ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa ja hänen tulee henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan olla sopiva opetustehtävään. Opetuslupa

myönnetään aikaisintaan 2 vuotta ennen kuin opetettava täyttää 18 vuotta. Lupa myönnetään kolmeksi vuodeksi. Opetuslupa koskee vain luvalla merkittyä henkilöä. Yhdelle opetusluvalla voidaan merkitä kaksi opetuslupaopettajaa, mikäli he ovat opetettavan lähisukulaisia kuten vanhempi, huoltaja, isovanhempi, sisarus, lapsi tai lapsenlapsi. Muun kuin lähisukulaisten opettamiseksi, voidaan myöntää korkeintaan kolme opetuslupaa kolmen vuoden aikana. (Traficom 2021a.)

Suomessa B-ajokorttiin tarvittava koulutus hankitaan pääsääntöisesti autokoulun kautta tai opetusluvalla. Autokoululuvalla tehtävä opetus kirjataan kohtaan autokoulu ja ilman autokoululupaa tehtävä opetus kirjataan kohtaan opetuslupa. Koulutus voidaan myös suorittaa autokoulussa tapahtuvan ja opetusluvan yhdistelmänä. Lisäksi ammatillisten oppilaitosten kautta suoritetaan B-ajokorttikoulutusta. Traficomien tilastojen mukaan vuonna 2020 suoritettiin autokouluopetuksella 38 140 hyväksyttyä B-ajokoetta, opetuslupaopetuksella 22 204 hyväksyttyä B-ajokoetta. Lisäksi 2 236 hyväksyttyä ajokoetta on kirjattu kohtaan muu. (Traficom 2021c.) Muu-luokka pitää sisällään ne henkilöt, joilta ei vaadita opetusta ajokokeen suorittamiseksi. Esimerkiksi ulkomaisen ajokortin vaihtaminen suomalaiseksi tai poliisin määräys tutkintoon, kirjataan muu-luokkaan. (Immonen 26.2.2021.)



Kuvio 6. B-ajokokeiden jakautuminen autokoulu- ja opetuslupaopetuksen kesken vuosina 2015 – 2020 (Traficom 2021c.)

Suomessa otettiin 19.1.2013 käyttöön kolmivaiheinen kuljettajaopetusmalli B-luokan ajo-oikeuden hankkimiseksi. Kolmivaiheisen kuljettajaopetusmallin ja opetussuunnitelman sisältöjen taustalla on 5-tasoinen malli, jossa kuljettajaa tarkastellaan auton käsittelyn,

liikennetilanteiden hallinnan, ajamisen tavoitteiden, henkilökohtaisten edellytysten ja sosiaalisen ympäristön kautta. Kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen keskeiset muutokset verrattuna aikaisempaan kaksivaiheiseen opetussuunnitelmamalliin olivat opetuksen uudenlainen jaksottaminen, ajo-opetuksen määrän ja palautteellisuuden lisääminen, autokouluopetuksen tuominen osaksi opetuslupaopetusta ns. yhteisopetus sekä oppilaan itsenäisen työn ja ympäristövastuun korostaminen. (Autokoululiitto 2012).

Kolmivaiheinen kuljettajaopetus muodostui perusvaiheesta, harjoitteluvaiheesta sekä syventävästä vaiheesta. Perusvaiheen jälkeen seurasi ajotutkinto, jonka jälkeen siirryttiin harjoitteluvaiheeseen. Kuljettajaopetuksen päätti syventävä vaihe. Perusvaiheen sisältö ja rakenne oli hieman erilainen autokouluopetuksessa ja opetusluvalla tapahtuvassa opetuksessa, mutta harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe oli kaikille samanlainen. (Autokoululiitto 2012.)

Suomessa siirryttiin yksivaiheiseen kuljettajakoulutusmalliin 1.7.2018. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki opetus suoritetaan ennen ajokoetta. Yksivaiheinen kuljettajakoulutusmalli alkaa 4h teoriaopetusjaksolla ns. ensimmäistä ajokorttia suorittavan teoria, niille joilla ei ole aikaisempaa ajokorttia. Ajotunteja tulee minimissään ottaa 10, joista puolet saa olla simulaattorilla. Riskientunnistamiskoulutus tulee tehdä ennen ajokoetta.

Riskientunnistamiskoulutus sisältää 4h teoriaopetusta ja 4h ajo-opetusta, jonka voi tehdä autolla tai simulaattorilla. Liitteessä 2 on esitelty tarkemmin kaksi-, kolme- ja yksivaiheisen kuljettajakoulutuksen opetusmäärät ja sisällöt.

Autokouluissa ajokorttia suorittavista lain vaatiman minimiopetusmäärän valitsee noin 80% oppilaista ja noin 20% valitsee noin 1-4 ajotuntia laajemman paketin.

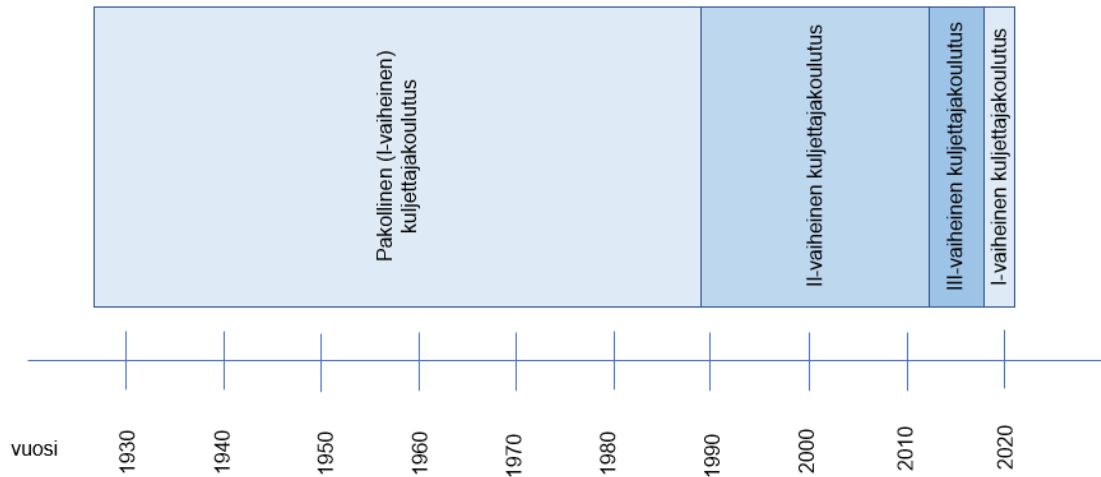
Minimiopetusmäärän valinneista noin viidesosa ottaa lisäajotunteja ennen ajokoetta.

Hylätyn ajokokeen jälkeen noin 60% oppilaista ottaa lisäopetusta. Osa autokouluista vaatii oppilaan ottavan lisätunteja hylätyn ajokokeen jälkeen. (Airaksinen ym. 2021, 23.)

Autokouluissa kuljettajakoulutuksen suorittavista noin neljäsosa ajaa osan ajotunneista simulaattorilla. Kaikista autokoulussa ajettavista ajotunneista vajaa kolmannes tehdään simulaattorilla. Vuonna 2020 autokoulujen oppilaista 66% suoritti muut kuin riskientunnistamiskoulutuksen ajotunnit ainoastaan autolla liikenteessä.

Riskientunnistamiskoulutuksessa pimeällä ajamisen opetuksesta tehtiin 85% simulaattorilla ja liukkaan kelin opetuksesta 42%. (Airaksinen ym. 2021, 27.)

B-kuljettajakoulutuksen vaiheet Suomessa vuosina 1926-2021



Kuvio 7. B-kuljettajakoulutuksen vaiheistus Suomessa vuosina 1926-2021 aikajanalla

Kuviosta 7 on havaittavissa eri kuljettajakoulutusjärjestelmien ajankohdat. Laapotin (2021, 157) mukaan koko Suomen kattava pakollinen kuljettajakoulutus aloitettiin vuonna 1926. Kaksivaiheinen kuljettajakoulutus oli käytössä lokakuusta 1989 tammikuuhun 2013. Kolmivaiheinen kuljettajakoulutusjärjestelmä oli käytössä 19.1.2013 alkaen 30.6.2018 saakka. Vaiheisuus suomalaisessa kuljettajakoulutuksessa kesti yli neljännesvuosisadan. 1.7.2018 lähtien on Suomessa ollut käytössä yksivaiheinen kuljettajakoulutusjärjestelmä.

3.3 B-ajokoe

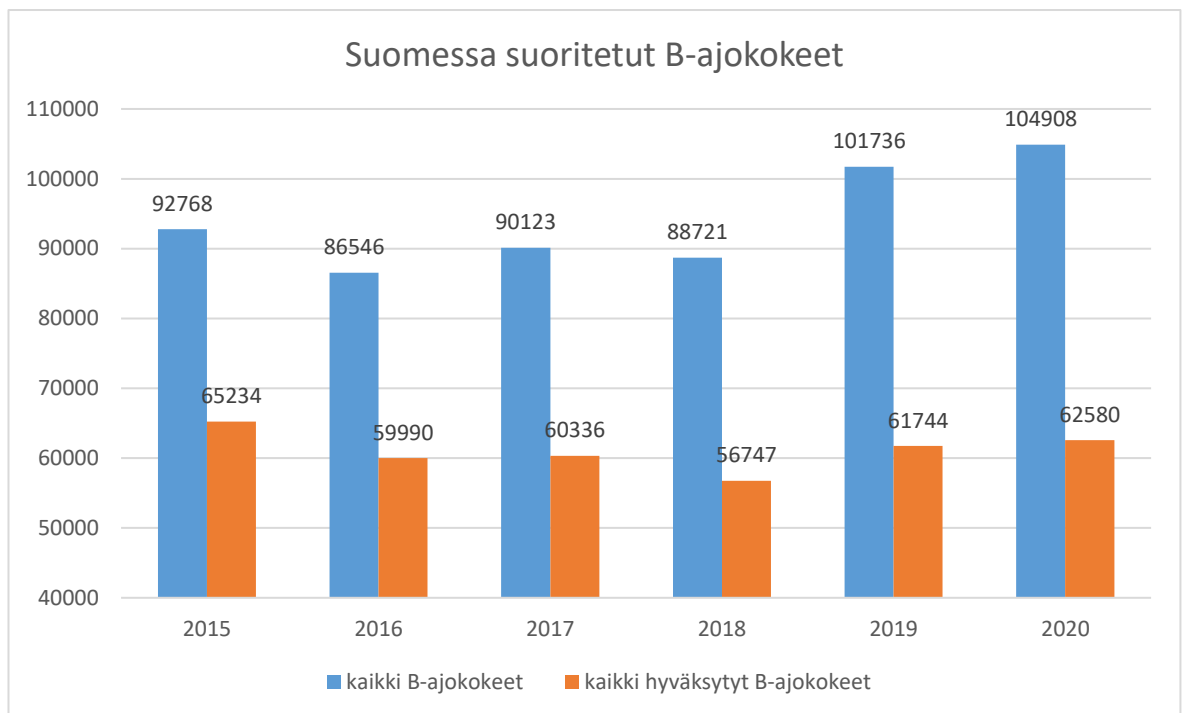
Ajokokeen on tarkoitus varmistaa, että ajokorttia suorittava osaa toimia vastuullisena kuljettajana huomioiden turvallisuuden, sosiaalisuuden ja ekologisuuden. Hänen on kyettävä tunnistamaan vaaratekijöitä ja arvioimaan riskejä sekä omaa toimintaansa ja oman toiminnan vaikutuksia liikenneturvallisuudelle. (Traficom 2020a, 4)

Traficom vastaa kuljettajantutkinnon, sisältäen teoria- ja ajokokeen, vastaanottamisesta. Traficom valitsee kilpailutuksen perusteella toimijan, joka hoitaa käytännössä tutkintojen vastaanottamisen. Tällä hetkellä Ajovarma Oy hoitaa tutkintojen vastaanottamisen.

Suomessa suoritetaan noin 60 000 hyväksyttyä ajokoetta koeluokassa B (henkilöauto) vuosittain. Hyväksytyjen B-ajokokeiden määrässä ei ole tapahtunut suuria muutoksia viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana. Enimmillään on hyväksyttyjä B-ajokokeita suoritettu 72 278 kpl vuonna 2010 ja vähimmillään 56 724 kpl vuonna 2018. Vuonna 2020 Suomessa suoritettiin 62 566 hyväksyttyä B-ajokoetta. (Traficom 2020b.)

Suomessa hyväksytysti suoritettujen B-ajokokeiden määrä on pysynyt vakaana viimeiset kaksi vuosikymmentä - vuosittain hyväksyttyjä B-ajokokeita on suoritettu noin 60 000 kpl. Sen sijaan tarkasteltaessa kaikkien suoritettujen B-ajokokeiden määrää, on havaittavissa määrällistä kasvua vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksen jälkeen. Tämä tarkoittaa siis sitä, että vuosi vuodelta yhä useampi B-ajokoetta suorittava joutuu tekemään kokeen useampaan kertaan ennen hyväksyttyä suoritusta. (Traficom 2021c.)

Kaikkien B-ajokokeiden, hylättyjen että hyväksyttyjen, määrä nousi 90 000:sta 102 000:een tarkasteltuna ajanjaksoa vuodesta 2017 vuoteen 2019 (Airaksinen ym. 2021, 51).



Kuvio 8. Suomessa suoritettut B-ajokokeet vuosina 2015 – 2020 (Traficom 2021c.)

Vuodesta 2017 vuoteen 2019 ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosentti laski autokoulun oppilaiden osalta 10% ja nousi opetusluvalla suoritettujen tutkintojen osalta 4%. Lakisääteisen ajotuntimäärän pieneneminen ja tutkintovaatimusten kiristyminen ovat hyvin todennäköisesti vaikuttaneet autokoulujen läpäisyprosentin laskuun. (Airaksinen ym. 2021, 17).

Airaksinen ym. (2021, 51) mukaan ajokorttilain uudistus lisäsi Ajovarma Oy:n työmäärää ja tutkinnon vastaanottajien määrä kasvoi 20% vuodesta 2017 vuoteen 2019 verrattuna. Samanaikaisesti Ajovarman kokonaisliikevaihto kasvoi 36% ollen 23,3 milj. € vuonna 2019. Kokonaisliikevaihto sisältää kuljettajatutkintojen lisäksi rekisteröinti- ja vakuutusmyynnin.

Ajokokeen vastaanottajien määrä on kasvanut 1.7.2018 toteutetun lakimuutoksen myötä. 31.12.2017 Ajovarmalla oli 160 ajokokeen vastaanottajaa. 7.5.2021 ajokokeiden vastaanottajien lukumäärä oli 203 henkilöä. Näistä luvuista puuttuvat katsastajat, joilla on vanhastaan tutkinto-oikeudet. Heitä on muutamia kymmeniä edellä mainittujen lukujen lisäksi. (Pellikka 7.5.2021.)

Seuraavaksi esitellään keskeisimmät muutokset, jotka B-ajokokeeseen tehtiin vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen yhteydessä.

Ennen 1.7.2018 voimaan tullutta lakiuudistusta oli *B-ajokokeen kesto* kokonaisuudessaan 45 min, josta alkukeskustelua 5 min, liikenteessä ajamista 30 min ja loppukeskustelua 10 min (Traficom 2018, 12). Tällä hetkellä B-ajokokeen kokonaiskesto on vähintään 60 min, josta liikenteessä ajamisen aika tiellä on vähintään 45 min. Kokonaiskesto pitää sisällään alkukeskustelun, ajoneuvon valmistelun ja liikenneturvallisuuden kannalta sen teknisen tarkastelun, mahdolliset käsittelykoetehtävät, liikenteessä ajamisen ja loppukeskustelun. (Traficom 2020a, 4.)

Ajoneuvon vaatimuksiin liittyen ennen 1.7.2018 lakiuudistusta ajokokeen vastaanottajalla oli mahdollisuus rajoittaa ajoneuvossa olevien lisävarusteiden käyttöä (Traficom 2018, 5). Tällä hetkellä kuljettajaa avustavien järjestelmien käyttäminen ajoneuvossa on sallittua (Traficom 2020a, 5).

Ennen vuoden 2018 lakiuudistusta *ajokoe*eritin tuli kulkea pääsääntöisesti sellaisilla väylillä, joilla kyseessä olevalla ajoneuvoluokalla muutenkin ajetaan. Lisäksi mainittiin, että liikenneympäristö on hyödynnettävä monipuolisesti. (Traficom 2018, 6.) Vuoden 2018 uudistuksen yhteydessä määriteltiin aikaisempaa tarkemmin, että ajokokeesta ajallisesti kolmasosa on ajettava tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 60 km/h. Lisäksi määritellään, että ajokokeen aikana on myös ajettava tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Ajokokeen vastaanottajan on kiinnitettävä erityistä huomiota siirtymiseen eri nopeusrajoitusalueelta toiselle. (Traficom 2020a, 10.)

Ennen 1.7.2018 ajokokeen arviointi sisälsi viisi *arviointikohdetta*, joita olivat ajoneuvon hallinta, kevyen liikenteen huomiointi, muun liikenteen huomiointi, ennakointi, oman tilan hallinta (Traficom 2018, 8-9). Tällä hetkellä ajokokeen arviointi jaetaan neljään arviointikohteeseen, joita ovat ajoneuvon käsittely ja hallinta, tienkäyttäjien huomiointi, liikennetilanteiden ennakointi ja hallinta ja oman toiminnan hallinta (Traficom 2020a, 11). käytännössä entinen kevyen liikenteen huomiointi ja muun liikenteen huomiointi on yhdistetty 1.7.2018 lähtien tienkäyttäjien huomioimiseksi.

Seuraavassa käsitellään tarkemmin sitä, mitä muutoksia kukin arviointikohde pitää sisällään. Jaottelu perustuu nykyisiin arviointikohteisiin. Liitteestä 3 on havaittavissa muutokset yksityiskohtaisesti.

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta ajoneuvon käsittelyä ja hallintaa arvioitiin näin:

"Hakija hallitsee ajoneuvon siten, että hallintalaitteiden käyttö on hyvin omaksuttu, ajoneuvon liike sujuvaa ja taloudellista ja että ajoneuvon liikesuunta ja nopeus ovat koko ajan kuljettajan hallinnassa" (Trafic 2018, 8).

1.7.2018 jälkeen ajoneuvon käsittelyä ja hallintaa arvioidaan näin:

"Ajokorttia suorittava hallitsee ajoneuvonsa, sen liikesuunnan, nopeuden ja tilantarpeen. Hän ymmärtää ajoneuvon käsittelyyn ja hallintaan liittyvät riskit ja oman vastuunsa siinä. Hän osaa käyttää kaikkia ajoneuvon hallintalaitteita ja turvavarusteita ja ymmärtää vastuunsa matkustajien turvallisuudesta. Hän tuntee taloudellisen ja ympäristöä huomioivan ajotavan ja ajoneuvon käytön." (Traficom 2020a, 11.)

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta kevyen liikenteen huomiointia arvioitiin näin:

"Hakija noudattaa liikenteen ohjausta osoittaen tarkkaavuutta ja huomaavaisuutta kevyttä liikennettä kohtaan. Hän hallitsee vuorovaikutuksen kevyen liikenteen kanssa." (Trafic 2018, 8.)

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta muun liikenteen huomiointia arvioitiin näin:

"Vuorovaikutuksen hallinta muun ajoneuvoliikenteen kanssa siten, että hakija noudattaa liikenteen ohjausta ja pitää riittävät etäisyydet sekä toimii joustavasti ja huomaavaisesti muuta ajoneuvoliikennettä kohtaan" (Trafic 2018, 9).

1.7.2018 lähtien tienkäyttäjien huomiointia arvioidaan näin:

"Ajokorttia suorittava hallitsee vuorovaikutuksen muiden tienkäyttäjien kanssa. Hän noudattaa liikennesääntöjä ja liikenteen ohjausta ja pitää riittävät etäisyydet sekä toimii joustavasti ja huomaavaisesti muita tienkäyttäjiä kohtaan. Hän kiinnittää erityistä huomiota vaaralle alttiisiin jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin ja toimii turvallisuutta edistävasti myös vaativissa, riskiä aiheuttavissa olosuhteissa." (Traficom 2020a, 12.)

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta liikennetilanteiden ennakkointia arvioitiin näin:

"Hakija havaitsee liikennetapahtumat ja tunnistaa vaaratilanteiden syntymisen sekä reagoi tilanteisiin ajoissa siten, ettei yllätyksiä ja hätäisten toimenpiteiden tarvetta

tule kuljettajalle itselleen kuin muillekaan. Ajaminen tuntuu turvalliselta ja johdonmukaiselta.” (Trafi 2018, 9.)

1.7.2018 lähtien liikennetilanteiden ennakointia ja hallintaa arvioidaan näin:

”Ajokorttia suorittava havainnoi aktiivisesti liikenteen tapahtumia ja muiden tienkäyttäjien aikomuksia ja hänen oma toimintansa on ennakoitavaa. Hän säätelee ajonopeuttaan niin, että jää aikaa tunnistaa mahdolliset riskit ja vaaratilanteiden syntyminen ja valita oikea toimintatapa vaaran välttämiseksi. Ennakoimalla liikennetilanteita hän kykenee edistämään liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja vähentämään ympäristöön vaikuttavia haittoja.” (Traficom 2020a, 12.)

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta oman tilan hallintaa arvioitiin näin:

”Hakijan keskittyminen ajotehtävään on harkitsevaa, itsenäistä ja rauhallisen päättäväistä ajon aikana vaativimmissakin liikennetilanteissa ja ajotehtävissä” (Trafi 2018, 9).

1.7.2018 lähtien oman toiminnan hallintaa arvioidaan näin:

”Ajokorttia suorittava tunnistaa omasta osaamisestaan, omasta itsestä ja sosiaalisesta ympäristöstään aiheutuvat vaaratekijät ja riskit sekä kykenee hallitsemaan näitä riskejä siten, että pystyy toimimaan rauhallisesti ja keskittymään oikeaan ajotapaan ajotehtävissä sekä toimimaan vastuullisena ja itsenäisenä kuljettajana” (Traficom 2020a, 13).

3.4 Ajokorttilakiuudistuksen tavoitteet ja toteutus

Syksyllä 2013 silloinen Liikenneministeri Merja Kyllönen asetti työryhmän arvioimaan opetus- ja tutkintopohjaisen koulutuksen eroja ja mahdollisuuksia ajo-opetuksessa. Työryhmän tehtävä oli tehdä ajo-opetusta koskevia kehittämissuhteita koskien autokoulupalvelujen saatavuutta, autokouluopetuksen sisältöä ja olemassa olevan koulutuksen hyväksi luettavuutta sekä arvioida esittämiensä toimenpiteiden vaikutuksia. Työryhmässä oli jäseniä liikenne- ja viestintäministeriöstä, opetus- ja kulttuuriministeriöstä, liikenteen turvallisuusvirastosta, puolustusvoimista sekä työ- ja elinkeinoministeriöstä. Työryhmän järjestämässä kuulemistilaisuudessa eri tahojen asiantuntijat saivat esittää näkemyksiään tulevaisuuden kehittämistarpeista. Autokoululiiton antamassa esityksessä kannatettiin uuden opetusteknologian lisäämistä ja opetuspainotteisen ja monivaiheisen kuljettajaopetuksen säilyttämistä. Liikenneturvan esityksessä painotettiin pakollisen teoriaopetuksen tärkeyttä kuljettajaopetuksessa. (LVM 2014, 5.)

Työryhmä ehdotti voimassa olevan kuljettajakoulutusjärjestelmän kehittämistä ja simulaattoriopetuksen hyödyntämistä. Esitettiin lyhytaikaisesta ajokortista luopumista sekä tutkintopainotteiseen järjestelmään siirtymistä. Työryhmän mukaan ajokorttiopetuksessa tulisi ottaa laajemmin käyttöön erilaisia opetusvälineitä ja -menetelmiä. Näin voitaisiin alentaa ajokorttikustannuksia, sillä suomalaisen ajokortin hinta oli EU:n kalleimpia. Huomioiden Suomen keliolosuhteet, tulisi osa opetuksesta olla säänneltyä. Muutoksella tavoiteltaisiin henkilökohtaisiin tarpeisiin vastaavaa opetusta. Osaaminen varmistettaisiin vaativalla teoria- ja ajokokeella. Muutos monipuolistaisi autokoulujen opetustarjontaa ja edellyttäisi liikenneopettajien ja tutkinnon vastaanottajien osaamisen kehittämistä. Monivaiheisuudesta tulisi siirtyä yksivaiheiseen järjestelmään ja B-kortin opetuksen aloittamisikä tulisi olla 16 vuotta. Ajallisesti tai alueellisesti rajoitetun ajo-oikeuden mahdollisuus tulisi selvittää. (LVM 2014, 7.)

Toukokuussa 2017 Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman faktalehden mukaan kuljettajakoulutusta koskevien sääntöjen uudistamisen olisi tarkoitus mahdollistaa vaihtoehtoisia opetustapoja, keventää sääntelyä sekä alentaa ajokorttikustannuksia. Erilaisten digitaalisten opetus- ja oppimismenetelmien käyttöönotolla olisi tarkoitus vaikuttaa ajokortin hintaan. Vaihtoehtojen tuominen ajokorttikoulutukseen katsottiin mahdollistavan ajokorttia suorittavat henkilön omien oppimistarpeiden huomioimisen entistä paremmin. Uudistuksessa ajokorttikoulutuksesta tulisi tutkintopainotteinen, jolloin opetuksen sijaan säänneltäisiin tutkintoa. Uudistuksen katsottiin edellyttävän, että tutkintoa tulee kehittää vastaamaan uutta järjestelmää. Kuljettajakoulutukseen suunnitellut muutokset tukisivat hallituksen norminpurkutavoitetta. (LVM 2017.)

Traficomin uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta on nähtävissä, että uusien kuljettajien arvio kuljettajaopetuksessa saaduista valmiuksista on ollut laskusuuntainen vuodesta 2017 lähtien. Vuonna 2017 uusien kuljettajien mukaan yleisimmät kehittämistarpeet liittyivät ajokortin korkeaan hintaan ja tutkintorakenteen tiivistämiseen. Vuonna 2020 uudet kuljettajat näkivät tärkeänä ajotuntimäärän lisäämisen ja arvioivat simulaattoriopetuksen liikenteessä tapahtuvaa ajo-opetusta huonommaksi. Kehittämistoiveet näyttävät siirtyneen hinnasta ja tutkintorakenteesta ajotuntimäärän lisäämiseen ja kehittämiseen. (Airaksinen ym. 2021, 31.)

3.5 Tutkintopainotteisen kuljettajakoulutusjärjestelmän haasteet

Toimin itse koko 2010-luvun Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n hallituksen puheenjohtajana. Kun keskustelu tutkintopainotteisuudesta heräsi, alkoi Uudenmaan Autokouluyhdistyksen hallituksen keskuudessa keskustelu siitä, tulisiko tutkia tarkemmin koulutuspainotteisen ja tutkintopainotteisen järjestelmän eroavaisuuksia. Yhdistyksen

hallitus päätti teettää asiasta selvityksen. Vuonna 2016 valmistui psykologian Tohtori Mika Hatakan selvitys aiheesta nimellä Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä.

Selvityksessään tasapainoisella järjestelmällä Hatakka viittaa kuljettajakoulutusjärjestelmään, joka on yhdistelmä koulutus- ja tutkintopainotteista järjestelmää. Hän piti 19.1.2013 – 30.6.2018 Suomessa toteutettua kolmivaiheista kuljettajakoulutusjärjestelmää tasapainoisena järjestelmänä. Hatakan laatimassa selvityksessä tarkasteltiin Suomen kuljettajakoulutusta suhteessa trendeihin Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa. Tieteellisistä artikkelitietokannoista kerätyn tiedon perusteella vaikutti siltä, että siirtyminen tutkintopainotteiseen järjestelmään sisältää lukuisia ongelmia.

Psykologian tohtori Mika Hatakan vuonna 2016 laatiman selvityksen, Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä, mukaan täysin tutkintoon perustuvaan järjestelmään siirtymiseen liittyy paljon ongelmia. 1.7.2018 Suomessa käyttöön otettu ajokorttikoulutusjärjestelmä ei perustu täysin tutkintoon, mutta sitä voidaan mielestäni hyvin sanoa tutkintopainotteiseksi, sillä minimiopetusmääriä vähennettiin ja tätä kautta ajotutkinnon merkitys kasvoi.

Tutkintopainotteinen järjestelmä on käytössä muun muassa Englannissa, Ruotsissa ja Hollannissa. Englannissa on todettu, että oppilailla ei ole selkeää kuvaa oman osaamisen tasosta eikä siitä, mitä turvallisen ja osaavan kuljettajan tulisi osata. Oppilaat eivät sitoudu oppimiseen. Tietopuolinen ja käytännön ajoharjoittelu eivät yhdisty, jolloin opetuksen teho kärsii. Opetus keskittyy niiden taitojen opetteluun, joita tutkinto pystyy mittaamaan. Monet oppilaat eivät seuraa oppimista eikä ohjaamista. Vaikka ajotaidoissa on puutteita ja mahdollisuudet hyväksytyksi tulemiseen ovat heikot, kokelaat menevät ajokokeeseen. Ajokokeessa hylätyt syyttävät ulkoisia tekijöitä, eivätkä ymmärrä omaa osuuttaan lopputulokseen. Koe ei mittaa kuljettajakäyttäytymistä, ainoastaan kuljettajan taitoja. (Hatakka 2016, 21-22.)

Hatakan (2016) mukaan opetusta ohjaavien normien purkaminen johtaisi opetuksen suunnitelmallisuuden ja tehokkuuden heikkenemiseen. Korttia hankkivat tulisivat todennäköisesti minimoimaan ostettavan opetuksen määrän ja opetusta ostettaisiin pieninä palasina. Opetuksen minimimäärien pienentäminen ei välttämättä tarkoittaisi alempia kustannuksia.

Tutkintopainotteisuus kuljettajakoulutuksessa johtaisi todennäköisesti opetuksen suuntautumisen kapea-alaisesti tutkinnossa mitattaviin asioihin, kuten ajoneuvon käsittelyyn ja liikennetilanteiden harjoitteluun. Vähimmälle huomiolle opetuksessa jäisivät

ne sisällöt, joita ei voi mitata kokeessa, mutta jotka ovat uusien kuljettajien turvallisuuden kannalta tärkeitä. Pitäisi ratkaista missä ja miten käsiteltäisiin niitä kuljettajakäyttämisen alueita, joita ei tutkinnossa voitaisi mitata. Jos luovuttaisiin kuljettajakoulutuksen vaiheisuudesta, olisi luotava ja otettava käyttöön keinot uusien kuljettajien korkean onnettomuusriskin vähentämiseksi. Nämä keinot eivät saisi perustua vapaaehtoisuuteen. (Hatakka 2016.)

Normienpurkutalkoot ovat käynnissä Suomessa ja eri aloilla turhaa sääntelyä pyritään purkamaan. Luonnollisestikin tarpeeton sääntely on turhaa, mutta kuljettajakoulutuksessa on tietyllä sääntelytasolla pyritty varmistamaan riittävä osaaminen uusille kuljettajille ennen pääsyä osaksi meille kaikille yhteistä turvallista, sosiaalista ja ekologista liikennejärjestelmää. (Saarikoski 2015, 8.)

4 Menetelmät ja toteutus

Tässä luvussa käsitellään tutkimuksen tekemistä. Alussa kerrotaan tutkimuksen tarkoitus ja tavoite sekä esitellään tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset. Sen jälkeen kerrotaan tutkimuksen lähestymistavasta, tutkimusmenetelmästä sekä tiedonkeruumenetelmästä ja esitellään haastattelukysymykset. Lopuksi kerrotaan tutkimuksen toteutuksesta ja aineiston käsittelystä.

4.1 Tavoite, ongelmat ja tutkimus

Tutkimuksen tarkoitus voidaan kuvata kuvailevana, kysymyksenä tai hypoteesina. Kuvailu sopii tutkimuksen tarkoituksen kuvailuun silloin, kun tutkittavalta alueelta ei juuri ole aiempaa tutkimustietoa. Mikäli tutkittavasta asiasta on olemassa kohtuullisesti tietoa, voidaan tutkimuksen tarkoitus esittää kysymyksenä. Tutkimuksen tarkoitus voidaan esittää hypoteesina, jos tutkittavasta asiasta on aiempaa tutkimusta tai tietoa siitä, mikä on oletettu tutkimuksen tulos. Hypoteesi kuvaa muuttujien välistä yhteyttä ja esittää väitteen, jonka paikkansapitävyyttä testataan. (Metsämuuronen 2006, 38-40.)

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, onko B-ajokorttia suorittavien henkilöiden liikenteessä liikkumisen valmiuksissa tapahtunut muutoksia tarkasteltaessa aikaa ennen vuoden 2018 ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen sekä muutoksen vaikutuksia autokouluyrityksien liiketoimintaan.

Asiaa tarkastellaan liikenneopettajien ja ajokokeenvastaanottajien näkökulmasta.

Tarkoitus on muodostaa käsitys siitä, mitä muutoksia ajokorttia suorittavien liikenteessä toimimisen valmiuksissa on tapahtunut.

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan B-kuljettajakoulutusta vertaillen sitä aikaan ennen 1.7.2018 ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen. Tutkimusongelmana on ajokorttilakimuutoksen vaikutukset autokouluyrityksen sekä ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta. Tutkimusongelma voidaan purkaa seuraaviin tutkimuskysymyksiin.

Tutkimuskysymykset ovat

- TK1: Mikä on ollut ajokorttiudistuksen vaikutus autokouluyrityksen näkökulmasta?
- TK2: Mikä on ollut ajokorttiudistuksen vaikutus ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta?
- TK3: Mikä on ollut ajokorttiudistuksen vaikutus oppimiseen ja opettamiseen?
- TK4: Millaisia ratkaisuja ajokorttiudistuksen tuomiin mahdollisiin ongelmiin on löydettävissä?

Opinnäytetyön tarkoitus on tuoda esille, miten ajokokeeseen osallistuvien liikenteessä toimimisen valmiudet ovat muuttuneet lakimuutoksen myötä vai ovatko muuttuneet. Liikenteessä toimimisen valmiuksia arvioitaessa voidaan luonnollisesti arvioida vain niitä tietoja ja taitoja, joita nykyinen ajokoe mittaa.

Traficommin tekemässä vuosittaisessa vertailututkimuksessa on ajamisen valmiuksista tehty kysely ajokortin suorittaneille. Tässä opinnäytetyössä on tarkoitus kysyä ajokortin suorittajan valmiuksista liikennealan ammattilaisilta – liikenneopettajilta ja ajokokeenvastaanottajilta.

Mikäli ajokorttia suorittavien valmiuksissa näyttäisi tämän tutkimuksen perusteella tapahtuneen muutos, on tutkimuksen hyöty siinä, että tutkimus osoittaa jatkotutkimusaiheen - mistä muutokset ajokorttia suorittavien liikennevalmiuksissa johtuvat.

4.2 Tutkimuksen lähestymistapa

Opinnäytetyön tutkimusstrategia eli lähestymistapa on *tapaustutkimus*. Tapaustutkimus soveltuu kehittämistyön lähestymistavaksi silloin, kun halutaan ymmärtää syvällisesti kehittämisen kohdetta ja tuottaa uusia kehittämisehdotuksia. Tapaustutkimuksessa pyritään tuottamaan syvällistä ja yksityiskohtaista tietoa tutkittavasta tapauksesta. Tapaustutkimuksen avulla pyritään ymmärtämään kehittämisen kohdetta kokonaisvaltaisesti realistisessa toimintaympäristössä. Tapaustutkimuksessa ei pyritä yksinkertaistamaan ilmiötä vaan annetaan tilaa ilmiön monimuotoisuudelle. Tapaustutkimuksessa on tärkeämpää saada selville suppeasta joukosta paljon kuin laajasta joukosta vähän. Tarkoituksena on tuottaa uutta tietoa kehittämisen tueksi. Tapaustutkimus voidaan toteuttaa myös kahden tai useamman tapauksen vertailuna. (Ojasalo & Moilanen & Ritalahti 2014, 52-53.)

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmä on *laadullinen* eli kvalitatiivinen. Tutkimusongelma ratkaistaan tutkimusmenetelmällä. Menetelmä on sääntö, menettelytapa tai keino, jolla tuodaan ongelmaan ratkaisu. (Kananen 2015, 65.) Laadullinen tutkimus sopii tutkimusmenetelmäksi silloin, kun pyritään ymmärtämään ilmiötä, jota ei tunneta ja josta ei ole tietoa, teorioita tai tutkimusta. Laadullinen tutkimus sopii tilanteeseen, jossa ilmiöstä halutaan saada syvälinen näkemys. Tiettyjä asioita, kuten ihmisten suhtautumista ja asenteita, on mahdollista kuvata vain tekstin avulla. (Kananen 2015, 70-71.)

Tämän opinnäytetyön tiedonkeruumenetelmänä oli *haastattelu*. Haastattelumuotoja ovat lomake eli kysely-, teema- ja syvähaastattelu. Lomakehaastattelu muodostuu yksityiskohtaisista kysymyksistä. Teemahaastattelussa on aiheita eli teemoja, joista

keskustellaan. Syvähaastattelussa on pelkkä aihe, josta keskustellaan. Tässä opinnäytetyössä käytetään teemahaastattelua. Teemahaastattelussa kaksi ihmistä, tutkija ja tutkittava, jotka keskustelevat aihe kerrallaan tutkijan etukäteen miettimistä teemoista eli aiheista. Tutkittavan ilmiön ennakkonäkemyksestä saadaan teemat. (Kananen 2017, 88-89)

Laadullisten haastattelujen yhteydessä voidaan puhua myös strukturoimattomasta ja puolistrukturoiduista haastatteluista sen mukaan, millä tavalla tutkija ikään kuin puuttuu tilanteeseen. Strukturoimattomassa (ostrukturerad intervju) haastattelussa tutkija saattaa esittää vain yhden kysymyksen tai teeman, josta tutkittava saa vapaasti kertoa. Puolistrukturoidussa (semistrukturerad intervju) tutkijalla on lista erityisistä teemoista, joita haastattelussa tulee käsitellä, mutta tutkija saa esittää kysymykset haluamassaan järjestyksessä ja muotoilla niitä. Tutkija voi myös esittää lisäkysymyksiä johonkin asiaan, jonka tutkittava on ottanut esille. Todennäköisesti tutkija esittää kuitenkin kysymykset alkuperäisessä järjestyksessä ja muodossa. (Bryman & Bell 2013, 475-476.)

Syvähaastattelu saattaa olla aloittelevalle tutkijalle haastava, kun siinä on vain pelkkä aihe, josta keskustellaan. Lomakehaastattelu ei anna niin syvällistä näkemystä kuin teemahaastattelu, siksi valitaan teemahaastattelu tämän opinnäytetyön kehittämismenetelmäksi. Haastatellaan tarvittava määrä liikennealan ammattilaisia eli liikenneopettajia. Tämä haastateltavien joukko muodostuu autokouluyrityksistä ja ajokokeen vastaanottajasta eri puolilta Suomea. Pyritään siihen, että yksi liikenneopettaja ja yksi ajokokeen vastaanottaja on aina samalta paikkakunnalta. Haastateltavat autokouluyritykset ovat koulutukseltaan liikenneopettajia ja ovat olleet alalla ennen vuoden 2018 lakimuutosta ja sen jälkeen. Haastateltavat ajokokeen vastaanottajat ovat koulutukseltaan liikenneopettajia, ja he ovat toimineet liikenneopettajan työtehtävissä. Lisäksi he ovat toimineet ajokokeen vastaanottajina sekä ennen 1.7.2018 että sen jälkeen.

Mikäli haastateltava on niin sanotusti avainhenkilö organisaatiossaan, antaa se lisäarvoa haastateltavien vastauksiin. Koska organisaatioissa on yleensä vain muutama tällainen henkilö, voidaan tässä yhteydessä käyttää käsitettä eliitin (elite) haastattelu. (Yin 2012, 12.)

Autokouluyritykset valittiin haastateltaviksi liikenneopettajiksi siksi, että opinnäytetyöhön saadaan liiketoimintanäkemyksiä autokoulualalta. Pyrin valitsemaan haastateltavat siten, että he ovat toimineet tai toimivat parhaillaan erilaisissa alan luottamus- ja kehittämistehtävissä. Tällä valinnalla pyrin saamaan lisäarvoa heidän vastauksistaan.

Haastattelut tehtiin zoomin välityksellä ja ne nauhoitettiin, jotta yksityiskohtiin oli mahdollista tarvittaessa myöhemmin palata. Haastattelun aikana tein haastattelijana muistiinpanoja ja täydensin muistiinpanoja heti haastattelun jälkeen.

Haastattelukysymykset olivat

- HK1: Onko mielestäsi B-ajokokeeseen tulevien henkilöiden liikenteellisissä valmiuksissa eroja tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Ja jos, niin millaisia eroja?
- HK2: Onko eroja havaittavissa ajoneuvon käsittelyyn tai liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?
- HK3: Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autokoulussa / pääasiassa opetusluvalla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?
- HK4: Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autolla / osittain simulaattorilla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos, niin millaisia?
- HK5: Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut B-ajokokeeseen tulevien henkilöiden liikennekäyttäytymiseen?
- HK6: autokouluyrittäjille: Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut liiketoimintaasi?

4.3 Tutkimuksen toteutus

Tähän tutkimukseen haastattelin kuutta autokouluyrittäjänä toimivaa liikenneopettajaa, sekä kuutta ajokokeen vastaanottajaa. Haastateltavat olivat eri puolilta Suomea ja eri kokoisilta paikkakunnilta. Tällä pyrin varmistamaan sen, että mikäli eri paikkakunnan koko ja sijainti vaikuttaisi vastauksiin, niin se saataisiin tällä tavoin tutkimuksessa huomioitua.

Paikkakuntia valitessa huomioin ilmansuunnat siten, että mukana on paikkakuntia Pohjois-, Länsi-, Etelä-, Kaakkois- ja Keski-Suomesta. Asukasluvuiltaan paikkakuntien koot vaihtelivat 3900 asukkaasta 660 000 asukkaaseen. Tyypillisin paikkakunnan koko oli 20 000 – 80 000 asukasta. Haastateltavien anonymiteetin säilyttämiseksi tutkimuksessa ei mainita kyseisiä paikkakuntia.

Otin yhteyttä eri puolilla Suomea toimiviin autokouluyrittäjiin, jotka ovat myös liikenneopettajia ja sovin heidän kanssaan haastatteluajankohdat. Valitsin autokouluyrittäjät haastateltaviksi liikenneopettajiksi siksi, että tämä mahdollistaa myös sen selvittämisen, miten lakiuudistus on vaikuttanut autokoulujen liiketoimintaan. Kuudesta haastattelemastani autokouluyrittäjästä neljä toimivat perheyriyksessä.

Valitsin aina yhden autokouluyrittäjän ja yhden ajokokeen vastaanottajan samalta paikkakunnalta. Haastateltavien ajokokeen vastaanottajien paikkakunniksi tuntui mielekkäältä valita paikkakunnat, joissa haastatteluun valitut autokouluyrittäjät käyttävät

oppilaitansa ajokokeessa. Paikkakunnat ovat muilta osin samat yhtä lukuun ottamatta, sillä yhden autokouluyrittäjän autokoulun paikkakunnalla ei ollut ajokokeen vastaanottoa. Tässä tapauksessa valittiin ajokokeen vastaanottajan haastattelua varten kyseistä autokoulua lähin ajokokeen vastaanottopaikkakunta.

Haastateltavia ajokokeen vastaanottajia en valinnut itse, vaan Ajovarman toimitusjohtaja otti yhteyttä kyseisten paikkakuntien esimiehiin, ja esimiehet etsivät haastattelun kriteereihin sopivat henkilöt.

Kaikki tutkimukseeni haastatellut autokouluyrittäjät sekä ajokokeen vastaanottajat ovat koulutukseltaan liikenneopettajia, ja he ovat toimineet kuljettajakoulutusalailla ennen vuoden 2018 lakimuutosta sekä sen jälkeen. Haastattelemillani henkilöillä on pitkä kokemus alalta. He ovat valmistuneet liikenneopettajiksi vuosien 1974-2014 välisenä aikana seuraavasti:

- 2010-luvulla 2 henkilöä
- 2000-luvulla 2 henkilöä
- 1990-luvulla 4 henkilöä
- 1980-luvulla 3 henkilöä
- 1970-luvulla 1 henkilö

Jokainen haastatelluista on toiminut liikenneopettajaksi valmistumisestaan saakka yhtäjaksoisesti liikennekoulutusalailla, joko opetuspuolella autokoulussa tai ajokokeen vastaanottajana. Kahta haastateltavaa lukuun ottamatta kaikki kertoivat 70-100 % työsuoritteestaan liittyvän B-ajokorttia suorittavien kouluttamiseen tai ajokokeen vastaanottamiseen. Haastatelluista henkilöistä naisia oli viisi ja miehiä seitsemän.

Laadullisessa tutkimuksessa ei ole olemassa sääntöä, joka kertoisi sopivan haastateltavien määrän. Haastateltavien määrää ei voida laskea tai määritellä etukäteen. Tutkimusaineisto on riittävä, kun tapahtuu saturaatio eli kylläntyminen. Tämä tarkoittaa sitä, että uudet tapaukset eivät enää tuo uutta tutkimukseen eivätkä muuta tulkintaa. Yleensä vähän yli kymmenen haastateltavaa riittää saavuttamaan saturaation. (Kananen 2017, 126.)

Pidin suuntaviivana tuota vähän yli kymmenen haastateltavaa. Koska haastattelin kahta eri ryhmää, autokouluyrittäjiä ja ajokokeen vastaanottajia, tulee tasapuolisuuden vuoksi haastatella yhtä monta autokouluyrittäjää kuin ajokokeen vastaanottajaa. Tästä syystä haastateltavien määräksi valikoitui 12 henkilöä. Haastattelujen edetessä tämä osoittautui sopivaksi määräksi. Samat asiat alkoivat kertautua haastatteluissa jo muutaman haastattelun jälkeen. Tapahtui siis saturaatio.

Haastattelin Zoomin välityksellä 12:ta liikenneopettajaa, joista 6 oli autokouluyrittäjiä ja 6 ajokokeen vastaanottajia. Haastattelut tehtiin ajalla 17.3.2021 – 31.3.2021. Haastattelujen aikana minulle selvisi, että haastattelujen määrä tulee olemaan riittävä. Haastatteluista alkoi selkeästi nousta esiin samoja asioita ja ne toistuivat useissa haastatteluissa.

Haastatteluajankohdat sovittiin siten, että soitin haastatteluun valitsemilleni autokouluyrittäjille viikoilla 9-10 / 2021 ja kerroin tutkimuksen aiheen sekä sen, että kyseessä on opinnäytetyöni ja sovin haastatteluajat viikoille 11-12 / 2021. Ajokokeen vastaanottajiin otin yhteyttä sähköpostitse ja pyysin heitä valitsemaan ehdottamistani haastatteluajoista sopivan tai ehdottamaan itse sopivaa aikaa.

Lähetin päivää ennen haastattelua erilliset saatekirjeet autokouluyrittäjille (liite 4) sekä ajokokeen vastaanottajille (liite 5), jossa kerroin tutkimuksesta sekä teemoista, joista tulemme keskustelemaan tunnin aikana. Päivää ennen haastattelua lähetin myös Zoom-linkin, jonka kautta haastattelin.

Haastattelut saatiin tehtyä sovittuina ajankohtina pääasiassa Zoomin välityksellä. Neljän henkilön osalta haastattelu tehtiin puhelimitse. Kolme heistä haastateltiin puhelimitse siksi, että Zoomin kanssa oli ongelmia sen toiminnassa ja yksi heistä haastateltiin puhelimitse siksi, haastattelu voitiin hoitaa haastateltavan ajomatkan aikana.

Haastattelun aluksi kerroin lyhyesti vielä saatekirjeessä olleet asiat, sekä sen, että tutkimuksesta ei tule ilmi kuka vastaaja on sanonut mitä. Pääasiassa haastatteluista pyritään löytämään yleisiä linjoja ja tekemään johtopäätöksiä. Kerroin kyseessä olevan teemahaastattelu ja että on arvokasta tuoda esille kaikkia mahdollisia ajatuksia, joita esittämäni kysymys mieleen tuo.

Pyysin haastateltavilta lupaa haastattelun nauhoittamiseen. Kerroin, että se tehdään siksi, että voin tarvittaessa palata haastatteluun. Kerroin haastateltavalle, että kirjoitan haastattelun aikana muistiinpanoja, sekä täydennän niitä haastattelun jälkeen muistini perusteella ja nauhoitusta kuuntelemalla. Haastatteluja ei tulla litteroimaan sanatarkasti. Haastattelumuistiinpanot ja nauhoitukset tullaan säilyttämään ja hävittämään huolellisesti Haaga-Helian ohjeistamalla tavalla.

Nimesin haastateltavat kirjaimin henkilö A, henkilö B, henkilö C jne. Tästä oli hyötyä aineiston käsittelyssä ja tulosten analysoinnissa. Lopullisesta raportista nimeämiseen käytetyt kirjaimet on poistettu haastateltujen anonymiteetin varmistamiseksi. Ennen varsinaista haastattelua kysyin seuraavat taustakysymykset:

- Nykyinen työtehtäväsi ja työpaikkasi?

- Kauanko olet toiminut nykyisessä työtehtävässäsi tai työpaikassasi?
- Kuinka suuri osa (%) työsuoritteestasi on B-opetusta tai B-ajokokeen vastaanottoa?
- Nykyistä työtäsi edeltävä työpaikkasi tai työtehtäväsi?
- Paikkakunta, jossa nykyistä työtehtävääsi harjoitat?
- Koulutuksesi?
- Ikäsi?

Olin varannut haastatteluun tunnin haastateltavaa kohti. Tämä osoittautui onnistuneeksi ratkaisuksi ja aika riitti hyvin. Haastateltavat olivat motivoituneita haastatteluun ja kuvailivat avoimesti havaintojaan kysymyksiin liittyen.

4.4 Aineisto ja käytetyt analyysit

Kerättyä aineistoa on mahdollista analysoida monin eri tavoin. Tutkijan tulee valita analyysitapa siten, että se tuo parhaiten vastauksen tutkimustehtävään tai ongelmaan. Mikäli käytetään tilastollista analyysiä päätelmien tekemiseksi, on kyseessä *selittämiseen* pyrkivä lähestymistapa. Jos taas käytetään kvalitatiivista analyysiä päätelmien tekemiseksi, on kyseessä *ymmärtämiseen* pyrkivä lähestymistapa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2001, 210.)

Tulosten analysoinnin lisäksi tuloksia tulee selittää ja tulkita. Tulkinta tarkoittaa sitä, että tutkija tekee omia johtopäätöksiä analyysin tuloksista sekä selkeyttää analyysissä esiin tulleita merkityksiä ja tekee pohdintaa. (Hirsjärvi ym. 2001, 211.)

Tuloksista laaditaan synteesejä. Synteetit antavat vastaukset asetettuihin ongelmiin ja kokoavat pääseikat yhteen. Synteeseihin perustuvat johtopäätökset. Tutkijan tulee pohtia mikä on tulosten merkitys ei ainoastaan tutkimusalueella, vaan myös laajemmin. (Hirsjärvi ym. 2001, 212.)

Haastattelujen aikana tein muistiinpanoja haastateltavakohtaisesti. Kun kaikki haastattelut oli tehty, analysoin aineistoa ryhmittelemällä sitä aihealueittain. Luvussa 5 esittelen haastattelujen tulokset tutkimuskysymyksittäin jaoteltuna autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien vastauksina. Luvun lopussa on yhteenvetotaulukot aineistosta löytyneistä ongelmista ja kehitysehdotuksista.

4.5 Tutkimuksen luotettavuus

Luotettavuutta kuvataan reliabiliteetilla ja validiteetilla. Reliabiliteetilla tarkoitetaan tutkimuksen toistettavuutta. Mittari on reliabeli, mikäli tutkittaessa samaa ilmiötä

uudelleen samalla mittarilla, saataisiin melko samanlaisia vastauksia. Validiteetilla tarkoitetaan sitä, mitataanko sitä mitä on tarkoitus mitata. (Metsämuuronen 2006, 56.)

Mikäli tutkimus toistettaisiin, uskon saavani melko samanlaisia vastauksia. Perustelen tätä sillä, että haastateltaessa sain hyvin samantyyppisiä vastauksia. Eri henkilöiden vastaukset alkoivat ikään kuin toistaa itseään. Myös se, että molemmat liikennealan ammattilaiset, sekä autokouluyrittäjät että ajokokeen vastaanottajat, näkivät samantyyppisiä haasteita ja korjausehdotuksia, kertoo tutkimuksen luotettavuudesta.

Validiteetti voidaan jakaa ulkoiseen ja sisäiseen. Ulkoisella validiteetilla tarkoitetaan sitä, onko kyseinen tutkimus yleistettävissä. Sisäisellä validiteetilla tarkoitetaan tutkimuksen omaa luotettavuutta. Sisäiseen validiteettiin kuuluvat oikeat käsitteet, oikein valittu teoria, oikein muodostettu mittari sekä se, mitataanko mittarilla sitä mitä on tarkoitus. (Metsämuuronen 2006, 48.)

Ulkoisen validiteetin osalta voitaneen todeta, että tutkimus on yleistettävissä. Sisäisen validiteetin eli tutkimuksen oman luotettavuuden osalta tilanne on hieman monimutkaisempi. Käsitteiden ja teorian osalta oli haastavaa se, että teoriaa työstettiin vielä haastattelujen jälkeen. Työn painotus oli ensin enemmän opetuksessa ja loppua kohden otettiin mukaan enemmän autokoululiiketoimintanäkemyksiä.

Haastattelukysymykset oli suunniteltu enemmän lakimuutoksen vaikutuksesta opetukseen ja niissä oli vain hieman sivuttu lakimuutoksen vaikutuksia autokoulujen liiketoimintaan.

5 Tulokset

Tässä luvussa esitellään tutkimuksen tulokset. Ensin esitellään haastateltujen autokouluystävällisten ajatuksia ajokorttilakimuutoksen vaikutuksista autokouluystävällisyyteen ja autokoululiiketoimintaan. Seuraavaksi esitellään haastateltujen ajokokeen vastaanottajien havaintoja ajokorttilakiuudistuksesta. Tämän jälkeen tuodaan esille autokouluystävällisten näkemyksiä siitä, miten lakiuudistus on vaikuttanut oppimiseen ja opettamiseen. Lopuksi esitellään sekä autokouluystävällisten että ajokokeen vastaanottajien ratkaisuehdotuksia havaittuihin ongelmiin.

5.1 Ajokorttiuudistuksen vaikutukset autokouluystävällisyydenäkökulmasta

Autokouluystävällisille esitettiin kysymys: ”Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut liiketoimintaasi?” Suurimmalla osalla ajokorttilain muutos oli vaikuttanut radikaalisti liiketoimintaan. Kerrottiin liikevaihdon supistumisesta sekä henkilökunnan vähenemisestä. Kaluston määrää on vähennetty ja toimitiloja on pienennetty. Viisi autokouluystävällistä kuudesta kertoi liikevaihdon pienentyneen 30-70%. Suurin osa kuvaili liikevaihdon puolittuneen.

Tämä autokouluystävällisten esiin tuoma karkea arvio liikevaihdon muutoksesta on eri suuruusluokassa, kuin mitä Airaksinen ym. (2021) tuo esille tutkimuksessaan. Airaksisen ym. mukaan kuljettajakoulutusyritysten liikevaihto on laskenut 2% vuodesta 2017 vuoteen 2019. Huomioitavaa on, että kuljettajakoulutusyrityksiin kuuluu autokoulujen lisäksi lento-, purjehdus-, saaristo- ja rannikkomerenkulkukoulut ja kurssit sekä osa ajoharjoitteluradoista ja suuri yksittäinen yritys Ajovarma Oy. Kun tiedämme, että Ajovarman kokonaisliikevaihto kasvoi 36%, on tällä asialla vaikutusta kuljettajakoulutusyritysten liikevaihtoon.

Tähän tutkimukseen haastateltujen kuuden autokouluystävällisen arvio liikevaihdon muutoksesta koskee vain autokouluja ja kohdistuu pidemmälle ajalle kuin Airaksisen ym. (2021) esittelemä luku. Autokouluystävälliset vertasivat liikevaihdon muutosta ajalta ennen uuden ajokorttilain voimaan tuloa nykyhetkeen, siis maaliskuuhun 2021.

Työmäärä väheni ja siksi henkilökuntaa jouduttiin vähentämään. Henkilökunnan vähentämisessä pudotus on ollut rajumpi kuin liikevaihdossa. Henkilökunnan määrä on vähentynyt yli 50%. Kahden liikenneopettajan kouluista tuli yhden opettajan kouluja. Henkilökuntaa on irtisanottu ja lomautettu. Osa henkilökunnasta on oma-aloitteisesti lähtenyt toisiin tehtäviin.

Henkilökunnan määrä autokouluissa näyttää haastattelujen mukaan pudonneen enemmän kuin mitä Airaksisen ym. (2021) tutkimuksessa raportoitu 17% vähennys henkilötövuosissa ja palkkasummassa vuodesta 2017 vuoteen 2019 on. Airaksisen ym. raportissa on tarkasteltu liikenneopettajien työllisyyttä liikenneopettajien työttömyystilastojen ja avoinna olevien liikenneopettajien työpaikkojen määrän kautta. Tutkimukseen haastateltujen autokouluyrittäjien ilmoittamissa henkilökunnan määrän muutoksissa on huomioitu koko henkilökunta sisältäen liikenneopettajat, sihteerit ja itse yrittäjät. Autokouluyrittäjät tarkastelivat pidempää aikaväliä kuin Airaksisen ym. tutkimuksessaan autokouluyrittäjien tarkasteluajavälin ollessa aika ennen ajokorttilakimuutosta verrattuna haastatteluhetkeen eli maaliskuuhun 2021.

Salojärven (2006) mukaan yksi tärkeimmistä haasteista kilpailuedun saavuttamiseksi on henkilöstön motivointi ja sitouttaminen. Näistä haastatteluista kävi kuitenkin ilmi, että on haastavaa motivoida ja sitouttaa henkilökuntaa, kun työt vähenevät. Elo-Pärssinen & Heinosen mukaan (2019) perheyriyksissä on tyypillistä suhtautua työntekijöihin kuin perheenjäseniin ja siksi irtisanomisia ja lomautuksia vältellään viimeiseen asti.

"Tulot tippui noin 30-35% siis liikevaihto. Vuoden 2018 tammikuussa opettaja lähti toisiin tehtäviin ja se oli onni, olisin joutunut muuten lomauttamaan 2019 vuoden alussa. Osuudet, joissa oli tuottoa, jäi pois. Työmäärä tippui, kahden open kouluista tuli yhden open kouluja. Monet yrittäjät tekevät tämän lisäksi nykyään myös muuta työtä. Itse saan oman elantoni tästä. B-opetus vähenee opetuslupalaisten myötä. Tuntimääräisesti teen saman, mutta eri asioissa. Teoriaa ei juuri ole, enemmän autossa ja tien päällä ja luokasta pois. Toimistotyöt ovat helpottuneet. Äiti oli aiemmin autokoululla pitämässä ovea auki. Oli ikään kuin puolikas työntekijä. Meitä oli oikeastaan 2,5 henkilöä ennen lakimuutosta."

"Radikaalisti on muuttanut liiketoimintaa. Asiakasmäärät ovat tippuneet, vähemmän henkilökuntaa, vähemmän liikevaihtoa, vähemmän kalustoa. Henkilökuntaa oli aiemmin 5, joista yksi sihteeri. Nyt meitä on kaksi henkilöä. Aiemmin 4 henkilöä toimi mopo-, moottoripyörä- ja auto-opetuksessa. Nykyään on kahdesta henkilöstä toinen puolipäiväisesti toimistossa. Taloudelliset vaikutukset, näkyy isot liikevaihdon muutokset. Liikevaihto on puolittunut."

Henkilökunnan vähentäminen johtaa töiden uudelleen organisointiin. Useammat autokouluyrittäjistä kertoivat siitä, että autokoulussa ei ole enää sihteerä. Tästä joutuen toimisto ei ole auki tai se on auki vain rajoitetun ajan päivässä. Toimistotyöt on kuitenkin tehtävä ja yhä enenevässä määrin autokouluyrittäjä tekee ne itse. Tilanne on erityisesti autokouluyrittäjää kuormittava, kun yritetään saada aika riittämään opetustoimintaan,

asiakaspalveluun toimistossa sekä yritystoiminnan hoitamiseen. Liiketoiminnan kehittäminen jää vähälle.

Lönnqvistin ym. (2006) mukaan asiantuntijan tulisi kohdistaa rajallinen aikaresurssi varsinaiseen työtehtäväänsä ja välttää muita työtehtäviä, sillä osaaminen ja tieto ovat asiantuntijan tärkein resurssi ja siksi sitä tulisi kehittää jatkuvasti.

”Liikevaihto on pudonnut vuodesta 2013 tähän hetkeen tultaessa 60-70%. Olen tehnyt korjausliikkeitä. Jos olisi ollut vaan B-opetuksen varassa, niin olisi isot ongelmat. Vuodesta 2017 nykyhetkeen, on ollut isoin pudotus liikevaihdossa. Henkilökunnasta on kaikki lomautettuina. 1-2 henkilöä käy töissä. Parhaina aikoina oli 8 opettajaa opettamassa päivittäin. Töitä minun lisäksi on 1,5 henkilölle. 4-päiväistä viikkoa tehdään sihteerin kanssa. Kohta ei voi enää pitää sihteerä. Toimistoa on pienennetty ja autoja vähennetty. On vuokrattu tiloja pois.”

”Kun ajokortin suorittamisessa opetuslupalaisten määrä on noussut, ja hinnalla kilpailu on lisääntynyt, niin oppilasmäärät ovat romahtaneet. Vaikea sanoa paljonko liikevaihto on muuttunut, mutta puolet puuttuu liikevaihdosta. Avasin uudet toimisteet vuosina 2006 ja 2010. Oli toimistossa ihmistä ja liikenneopettajia töissä. 9 kk lakimuutoksen jälkeen möin toimipisteet.”

Pietiläisen ym. mukaan ihmisen tunteet vaikuttavat liiketoimintaan erityisesti asiantuntijayrittäjyydessä (2005). Autokouluyrittäjä kokee oman ajankäyttönsä hallinnan tärkeäksi ja miten se liittyy työn mielekkyyteen, tulee esille autokouluyrittäjien vastauksissa. Autokouluyrittäjät ovat asiantuntijoita, jotka haluaisivat kehittyä ja toteuttaa itseään, mutta kiristynyt työtahti ja vähentynyt henkilökunta ei enää mahdollista sitä.

”Liikevaihto on pudonnut 60%. Ja työntekijämäärä on pudonnut vuodesta 2012, meitä oli ennen 5 henkilöä ja nyt olen yksin. Ennen oli sihteerä ja toimisto oli auki. Oli asiakaspalvelua. Enää ei ole, ovet ovat pari tuntia auki. Liiketoiminnan kehittäminen jää vähälle, koska yrittäjä joutuu itse tekemään kaiken. Autokoulun asiakkaat ovat nykyään pääasiassa työssäkäyviä oppilaita, joka vaikuttaa niin, että oma työaika on iltaisin ja viikonloppuisin. Vaikuttaa opetukseen, kun yrittäjä on kuormittunut, kun muisti on kuormittunut, kun mitään ei saa tehtyä loppuun ja joutuu priorisoida. Vaikea saada ajotunteja, koska ei ole varaa palkata työntekijöitä.”

Yhden autokouluyrittäjän mukaan lakimuutos ei ole vaikuttanut liiketoimintaan. Hän toimii pienellä paikkakunnalla, jossa asiakasmäärä on ollut pieni jo ennen lakimuutosta.

”Itse lakimuutos ei ole vaikuttanut liiketoimintaani mitenkään. Vuosi 2020 oli liikevaihdossa suurempi kuin 2019. Lähimmät kilpailijat ovat 35 kilometrin päässä. Henkilökunnassa ei muutoksia. Olen aina pitänyt liikenneopettajaharjoittelijoita.

Harjoittelijoita voisi käyttää työvoimana, mutta ei ole antaa töitä niille. Autokoulu ei elätä näin pienellä paikkakunnalla. Lukiossa aloitti syksyllä 26 oppilasta. Vaikka moottoripyöräkoulutus on iso lisä, niin on vaan niin pieni paikkakunta, ettei kannata.”

Työn luonne on muuttunut. Koska teoriaa ei juuri ole tai se ostetaan palveluna nettiteorian muodossa, liikenneopettajat ja autokouluyrittäjät viettävät entistä enemmän aikaa autossa ja vähemmän luokassa. Jonkin verran on pyritty ottamaan käyttöön uutta liikennekoulutuspalvelua korvaamaan osittain vähentynyttä B-opetusta. Useat autokouluyrittäjät tekevät nykyään liikenneopetuksen lisäksi myös liikennekoulutusalan ulkopuolista työtä.

Haastatellut autokouluyrittäjät kertovat siitä, että vapaaehtoisuus ei toimi. Työstä tulee raskasta, kun ammattilainen haluaisi tehdä työnsä hyvin, mutta ei näillä tuntimäärillä pysty. Tämä havainto ajotuntimäärien olevan lähellä lakisääteistä minimiopetusmäärää on samansuuntainen Airaksisen ym. (2021) tutkimuksen kanssa.

Autokoulujen oppilaat ovat lakimuutoksen jälkeen yhä enenevässä määrin aikuisia ja ulkomaalaisia, jotka lähtökohtaisesti tarvitsevat enemmän harjoitusta. Halisen (2016) mukaan oppijoiden erilaisuus saa aikaan välttämätöntä ja arvokasta monimuotoisuutta. Tämän tutkimuksen mukaan oppilaiden erilaisuus suuremmassa mittakaavassa näyttää kuitenkin lisäävän liikenneopettajan työn kuormittavuutta.

Hatakan (2016) mukaan tutkintopainotteisessa järjestelmässä korttia hankkivat tulisivat todennäköisesti kustannusten vuoksi minimoimaan ostettava opetuksen määrän. Tämä ei kuitenkaan välttämättä ole koulutuspainotteista järjestelmää edullisempaa, sillä opetuksen minimointi samanaikaisesti lisää kustannuksia ajokoeuusintojen muodossa. Tämä näyttäisi haastattelujen perusteella toteutuneen Suomessakin uuden ajokorttilain myötä.

”Tämä on liikenneopettajille kamalan raskasta aikaa. Moni haluaisi tehdä työnsä hyvin. He tietävät, että 10 h ei riitä. Minä opetan asiat niin hyvin kuin osaan, ja jos joku reuttaa, niin en ota itseäni. Asiakas valitsee, paljonko haluaa harjoitella. Oppilasaines on muuttunut, eli hankalat tulevat meille. Teoriakoeharjoittelu-ohjelmat opettavat kyllä väistämiskolmiot, mutta oppilaat eivät ymmärrä miksi tulee toimia siten kuin tulee toimia. Auton käsittelyn merkitys kasvaa suureksi ajokokeessa. Asenteisiin tulisi pureutua myös tutkinnoissa.”

”Vapaaehtoisuus ei toimi. Hyvät opetetaan kotona ja me saamme ne, joilla oppimishäiriö. Eli lähtökohtaisesti 10 h ei riitä. Joutuu itsekin ikään kuin pohtimaan, tekeekö jotain väärin, vai ollaanko me liikenneopettajat niin ammattitaidotonta porukkaa.”

Autokouluyrittäjät näkevät tilanteen negatiivisena. Ei oikein uskota omiin vaikutusmahdollisuuksiin. Mattila (2007) käyttää käsitettä tuhoava kierre, jolla hän tarkoittaa sitä, miten pettymykset ja epäonnistumiset syövät uskoa ja taistelutahtoa sekä luottamusta. Luottamuksen oheneminen ja tulevaisuuskon sammuminen ennustavat organisaation köyhtymistä, jolloin uuden torjumista voimistavat muutokselta puolustautuminen sekä konservatiivisuus. Tämä tuli esille tutkimuksessa haastattelemini autokouluyrittäjien kommentteissa, niistä kuului alakuloisuus. Autokouluyrittäjät eivät tuoneet esiin kehitysehdotuksia oman yrityksen toiminnan muuttamiseksi, kehittämiseksi tai uudistamiseksi. Tuli haastattelijana sellainen tunne, että hanskat on jo heitetty kehään. Oli aistittavissa vähän niin kuin luovuttamisen meininki.

”Joskus joku pääsee ajokokeesta läpi jumalan armosta. Olen lakannut ajattelemasta miltä tilastot näyttävät. Oppilaat eivät osta lisäopetusta. On tosi haastavaa. Oma jaksaminen on aika tiukoilla. On aina miettinyt, että keksin kyllä itselleni joitain muuta, mutta huolettaa miten työntekijät pärjäävät, kun ei ole töitä niille. Tulevaisuudessa tässä on vain minä ja joku toinen töissä. Opetuksen laatu on niin hyvää, kun se vaan voi olla näillä oppilasmäärillä. Sitä yrittää tehdä työnsä hyvin. Toiminta supistuu. Pudotus on ollut jyrkkä. B-asiakasryhmä näyttää siltä, että haetaan halvinta vaihtoehtoa. Ei osteta muuta kuin minimi. Jos minimi olisi 5 h, niin sillä mentäisiin. Opetuslupalaisia on tullut paljon lisää. Taso huononee koko ajan. Aikaisempi kokemus puuttuu yhä useammalta. Yhä useampi ei ole koskaan ajanut autoa.”

Myös Airaksisen ym. (2021, 55) tutkimuksessa todettiin autokoulujen tilanteen näyttävän synkältä. Lakiuudistuksen vaikutukset koettiin enemmän kielteisiksi kuin myönteisiksi. Suurin osa vastaajista koki yrityksensä liikevaihdon ja henkilötyövuosien pienentyneen, kannattavuuden heikentyneen ja kilpailutilanteen kiristyneen sekä näki yrityksensä tulevaisuudennäkymät suhteellisen kielteinä.

5.2 Ajokorttiuudistuksen vaikutukset ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta

Haastatelluille esitettiin kysymys: ”Onko mielestäsi B-ajokokeeseen valmistautuvien henkilöiden liikenteellisissä valmiuksissa eroja tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Ja jos, niin millaisia eroja?”

Pääsääntöisesti haastatellut kertoivat merkittävistä muutoksista. Ajokokeen vastaanottajat kertoivat ajokorttia suorittavien taitotason olevan selkeästi alhaisempi nykyään kuin ennen ajokorttilakimuutosta. He kertoivat opetuksen suuntautuvan nykyään ajotutkinnon läpäisemiseen.

”On valtavia eroja. Kun mitataan neljää osa-aluetta (1. ajoneuvon käsittely ja hallinta, 2. tienkäyttäjien huomiointi, 3. liikennetilanteiden ennakointi ja hallinta, 4. oman toiminnan hallinta) niin on huomattavia eroja.”

”Minulla on aika yksisuuntainen mielipide, että lakimuutoksen jälkeen kaikki meni huonompaan suuntaan.”

”On eroa valmiuksissa. Yleinen ero, että lakimuutoksen jälkeen yleinen varmuus on heikompi, yleinen taso on mennyt alaspäin aika paljon. Opetetaan taas tutkintoa varten. On menty takaisin kaivonkannen kiertämiseen.”

”Liikenteellisissä valmiuksissa on eroja. Aluksi kaikki näytti suht normaalilta. Nopeasti taso romahti.”

”On eroja liikenteellisissä valmiuksissa yleisesti ottaen, ja mitä on katsonut 70-luvulta lähtien, niin paljon on muuttunut homma.”

”Joo, kyllä on. Tosi paljon muutosta tapahtunut lakimuutoksen jälkeen.”

Peräahon ja Keskisen (2012) mukaan kuljettajaopetuksen GDE-matriisin ylemmille tasoille on lähes mahdotonta päästä, mikäli oppilas ei ole omaksunut matriisin alempien tasojen asioita kuten auton käsittelyä ja liikennesääntöjen hallintaa. Koska nuorten kuljettajien, erityisesti miesten, onnettomuudet ovat suurelta osin seurausta puutteista matriisin yläosan taidoissa kuten ajamisen tavoitteet ja elämänhallinta, olisi liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää päästä opetuksessa käsittelemään matriisin yläosan taitoja. Tämän tutkimuksen perusteella vaikuttaa siltä, että ajokorttilakimuutos on heikentänyt GDE-matriisin alempien tasojen hallintaa. Tällä on merkitystä liikenneturvallisuuteen.

Haastatelluille esitettiin kysymys: ”Onko eroja havaittavissa ajoneuvon käsittelyyn tai liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?” Haastatellut näkivät eroja sekä ajoneuvon käsittelyyn että liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa.

Ajokokeen vastaanottajat kertovat ajokokeeseen tulevien kokelaiden puutteista. Näyttää siltä, että aika opetuksessa on ikään kuin loppunut kesken ja kokelas on taidoiltaan keskeneräinen tullessaan ajokokeeseen. Ajokokeen vastaanottajien mielestä ajoneuvon käsittelyssä näyttää olevan paljon puutteita. Kun huomio menee ajoneuvon käsittelyyn, vie se keskittymistä pois liikenteestä. Kokelaiden heikot taidot johtavat siihen, että ajokokeen vastaanottajat joutuvat nykyään aiempaa enemmän puuttumaan ajamiseen eli ohjaamaan tai jarruttamaan.

"Auton käsittely on hyvin keskeneräistä touhua - ohjaus, nopeuden sääntely ja suunnan sääntely. Havaintojen tekeminen, puuttuu rutiini. Kokelas on hyvin keskeneräinen. Ennen lakimuutosta pari kertaa viikossa jouduin puuttumaan ajamiseen. Nykyään puutun joka päivä eli ohjaan tai jarrutan. Ajoneuvon käsittelyyn liittyvissä taidoissa on eroja ennen ja jälkeen lakimuutoksen: auton käsittely, liikkeellelähdöt, vaihteiden löytyminen."

"Tuntimäärä ei riitä. Kun 90 % huomiosta keskittyy ajoneuvon käsittelyyn, niin ei onnistu. Jos on piikkikortti (A1), niin voi onnistua. Opettaja antaa vastaukset eli ei anneta oppilaan ajatella itsenäisesti, sillä tunteja on liian vähän. 10 h ei riitä."

Kuten on huomattavissa, samat havainnot toistuvat ajokokeen vastaanottajien kommenteissa. Auton käsittely on heikkoa ja keskeneräistä ja se vie keskittymistä liikenteestä ja liikennetilanteiden hallinnasta. Liikutaan siis pääasiassa GDE-matriisin alimmalla tasolla.

"Käsittely on heikkoa ja se vie keskittymistä liikenteestä. Havainnoinnissa puutteita. Kymmenestä kokelaasta löytyy kaksi, joissa ei muutoksia näy. Kun tuntimäärä väheni, niin minimimäärästä tuli uusi normaali. Poikkeuksetta tullaan ajokokeeseen kokeilemaan miten käy. Käsittelyssä on menty takapakkia - väärä vaihteita, sammuu risteykseen. Nopeuden säätelyssä on isoja ongelmia arvioida. Tämä johtuu vähäisestä tuntimäärästä."

"Jos mietitään auton käsittelyä, niin arviointiskaala itsearviointissa on 1-5. Lähtökohtaisesti lähdetään 3:sta liikkeelle ennen kuin auto liikkuu kokeessa, jos nämä ja nämä asiat täytyvät, niin siirrytään 4:een tai sitten pudotaan 2:een. Harvoin tarvitsee antaa 3 suurempaa arvosanaa. Lypsetään rattia. Aika opetuksessa on loppunut kesken. On lähdetty liikenteeseen liian aikaisin. Olisi pitänyt olla vielä pari tuntia kentällä. Huomio menee käsittelyyn. Jos nopeusrajoitus muuttuu pienemmäksi, niin oppilaat ovat 4-7 sekuntia myöhässä havaintojen tekemisessä. Jos auto liikkuu 80 km/h, niin se ehtii mennä aika pitkän matkan... Auton ulottuvuudet ovat hukassa. Pysäköinti tuottaa suuria ongelmia. Päivittäin hylätään kokelaita, jotka eivät osaa pysäköidä."

"Erot löytyvät käsittelystä, kun tuntimäärät ovat pienentyneet. En kaipaa vanhaa mallia, mutta enemmän pitäisi olla aikaa käytettävissä käsittelyyn. Kaluston kehittyminen pitäisi näkyä käsittelyssä positiivisesti. Autokoulu ei saa lisätunteja myytyä. Lähdetään kokeilemaan menisikö läpi. Käsittely on selkeästi huonontunut ja sitä väheksytään."

"Käsittelytaito on heikolla kantilla. Kun huomio menee auton käsittelyyn, on vaikea omaksua muita asioita. Havainnointia pyritään tekemään, vaikkei välttämättä

nähdäkään mitään. Kun joku on kertonut, että pitää tehdä niin. Minimissään 10 h pitäisi käyttää käsittelyyn, jotta käsittely olisi kunnossa. Eivät ole valmiita itsenäiseen ajamiseen koska määrät ovat pieniä. Aikaisemmin, kun itsekin opetin, niin ymmärrys liikenteessä ajamisesta oli parempi. Selvä juttu kun sitä harjoitellaan. Nyt on paljon tilanteita, että joutuu puuttumaan, jotta vältetään kolari.”

Ajokokeen vastaanottajat kertovat kokelailla olevan puutteita liikennesääntöjen hallitsemisessa. Syyksi liikennesääntöjen osaamattomuuteen ajokokeen vastaanottajat mainitsevat yksiselitteisesti teoriatuntien puuttumisen. Liikennemerkkien osaamisessa on puutteita ja liikennesääntöjen soveltaminen vaikeaa.

”Eroja liikennesääntöjen hallitsemisessa on. Kokelaat eivät tiedä liikennemerkkejä, jos joku näyttää odottavan niin me singahdetaan menemään. Teoriatuntien puuttuminen johtaa tähän, ettei sääntöjä osata. Jos hälytysajoneuvo tulee takaa, niin v. 2018 lakimuutoksen jälkeen kuski ei enää tiedä mitä pitää tehdä.”

Kupias ja Peltola (2019) puhuvat ymmärtävästä ja soveltavasta oppimisesta, jolla tarkoitetaan sitä, että oppija ymmärtää mitä ja miksi on tekemässä ja osaa soveltaa oppimaansa. Haastattelujen perusteella vaikuttaisi siltä, että oppimisen ymmärtämisessä ja opitun soveltamisessa on uuden ajokorttilain mukaisen opetuksen käyttöönoton jälkeen aikaisempaa enemmän puutteita.

”Liikennesääntöjen tuntemuksessa ei ole suuria muutoksia, mutta heti kun joutuu soveltamaan vaikkapa kohtaamistilanteessa, niin heti tulee ongelmia. Pysäköintitehtävissä esim. tien reunaan pysäköinnissä saatetaan ajaa monta korttelia, kun ei osata pysäköintiin liittyviä liikennemerkkejä.”

”Lakimuutoksen suurin ero on siinä, että teoriaopetusta ei ole annettu. Liikennemerkit jäävät huomaamatta tai kokelas ei tiedä mitä liikennemerkki tarkoittaa. Teoriapuolen osaaminen on todella heikkoa. Välillä kuulee, kun antaa palautetta open kuullen, että ajotunneilla on opiskeltu teoriaa.”

”Uudet liikennemerkit ovat aivan vieraita. Suurimmalta osalta kun kysytään, niin suurin osa sanoo, että onko sillä nyt niin väliä. Yksi hyvä keino olisi yhteiset teoriatunnit luokassa. Yhdellä yksi mielipide ja toisella toinen ja keskustelu etenee tosi hyvin. Tasokokeita ei välitetä tehdä ja tämä näkyy huonona teoriakoeosaamisena. Viimeisen vuoden parin aikana on mennyt teoriat vähän paremmin.”

”Liikennemerkkejä ei tiedetä, esim. pysäköintitehtävissä ei osata, pysäköidään pihalle, joka on yksityisalue. Opetusta ei ole tarpeeksi, teoriaopetus on minimaalista. Teoriakoetta on vaikea saada läpi, aikaisemmin läpäisivät helpommin teoriakokeen.”

Ajokokeen vastaanottajien mielestä nykyään on yhä enenevässä määrin havaittavissa, että kokelaiden käsitys omasta ajotaidosta ei ole realistinen. Ei ymmärretä, mitä ajokokeessa vaaditaan eikä sitä mistä liikenneturvallisuus muodostuu.

"Käsitys omasta ajamisesta ei ole realistinen. Opettajat ovat puun ja kuoren välissä. Kaikki asiat eivät välttämättä näy kokeen lopputuloksessa."

"Suurin muutos näkyy palautekeskusteluissa, niin kokelas väittää aika usein vastaan. Hän tietää kyllä, se oli vain joku erehdys koeajossa. Oma arvio on 4, tutvolla 2. Kokelas kokee olevansa hyvä kuski, vaikka olisi todistetusti tapahtunut konflikteja ajon aikana. Ymmärrys siitä, miten vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, on hukassa."

Hatakan (2016) mukaan eri maiden tutkintopainotteisille järjestelmille on tyypillistä, että ajokokeessa hylätyt syyttävät ulkoisia tekijöitä, eivätkä ymmärrä omaa osuuttaan lopputulokseen. Tämä johtuu siitä, että tutkintopainotteisessa järjestelmässä oppilaalla ei ole selkeää käsitystä oman osaamisen tasosta eikä siitä mitä tulisi osata. Haastattelujen perusteella näyttää siltä, ettei Suomi ole millään tavalla poikkeus tässäkin asiassa, vaan myös meillä ajokokeissa hylättyjen on vaikea ymmärtää, miksi näin kävi.

"Kun motivaatio ajokortin suorittamiseen ei ole niin kova kuin aiemmin kun jouduttiin itse hankkimaan rahat korttiin. Käsittelyssä ei tiedetä auton laitteita, sanotaan että kysyn iskältä tai googlaan tai katson käyttöohjekirjasta. Väheksytään kaikkea ja ei niin väliä asenne lisääntyy koko ajan. Kyllä minä sitten opin, kun pääsen vaan liikenteeseen -asenne."

"Ajamisessa ihmiset eivät ymmärrä mitä vaaditaan. Asiaa ei tuoda esille ja yritetään mahdollisimman paljon tuoda asiaa 10 tuntiin, ei ehditä kuin raapaista asiaa."

Haastatelluille esitettiin kysymys: "Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autokoulussa tai pääasiassa opetusluvalla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?"

Ajokokeen vastaanottajat kertovat kokelaiden liikennesääntötietämyksestä samalla tavalla kuin autokouluoppilait. Ajokokeen vastaanottajien mielestä erityisesti opetusluvalla ajokorttia ajavien liikennesääntötietämyksessä on puutteita ja syyksi mainitaan opetuslupaopettajan teoriakokeen puuttuminen.

"Opetuslupalaiset eivät osaa liikennesääntöjä. Liikennesäännöt paremmin hallussa autokouluoppilaita."

”Oli mielestäni virhe, kun opetuslupaopettajien teoriakoe otettiin pois.

Muutuskatsastus on murheenkryyni, polkimet olisivat paremmin kiinni, jos pitäisi katsastaa. Yhdenmukaisuus pitäisi saada näillä toimilla takaisin. Kun on kaksi vanhempaa, jotka opettavat, oppilaat saattavat kertoa, että ei isän kanssa tullut asiasta mitään, kun ei se tiennyt liikennesäännöistä mitään niin ajettiin äidin kanssa. Uskon, että 30 % opetusluvista karsiutuisi pois, jos olisi vielä teoriakoevaatimus opetuslupaopettajilla. Nykyään on uusi ilmiö, että ajetaan autolla, jossa ei ole ollenkaan opetuspolkimia ja kolmiota.”

”Erot, jotka ovat havaittavissa, ne on ollut havaittavissa jo ennen lakimuutosta. Erot ovat nykyään suuremmat. Autokoulun laatu on aika tasainen. Opetuslupapuolella laatu voi olla todella surkeaa tai aivan mahtavaa.”

”Opetuslupalaisten liikennesäännöt eivät ole hyvällä tasolla. Puutteita kun löytyy ja keskustellaan opetuslupaopen kanssa, niin paljastuu tietämättömyys. Paikallisella lukiolla oli liikennepiiri eli ne, jotka hankkivat ajokorttia, niin ne keskustelivat siinä. Opettajatkin oppivat valtavasti tällaisesta. Pysäköinnin ja pysäyttämisen ero hämmästyttää välillä, kun pyytää asiakasta pysäköimään. Ei tiedetä mihin saa pysähtyä. He saattavat sanoa, että me ollaan äidin ja isän kanssa mietitty, et mikäköhän tuo on. Pysäköintikiekkoon ei tiedetä mitä laitetaan. Nämä asiat käytiin aikaisemmin teoriassa läpi. Siellä tuli keskusteluja ja piirroksia ja videonpätkeä.”

Ajokokeen vastaanottajat kertoivat, että tilanne on kääntynyt pääläelleen. Ennen lakimuutosta autokoulusta tuli osaavia oppilaita. Nykyään opetuslupalaiset saavat helpommin kortin. Myös Airaksinen ym. (2021) tuo tutkimuksessaan esille, että autokoulujen ja opetusluvalla opettelevien ajokokeiden läpäisyprosentit ovat vaihtaneet paikkaa. Autokoulujen läpäisyprosentit ovat laskeneet ja opetusluvalla ajavien nousseet.

Ajokokeen vastaanottajien mielestä opetusluvalla kortin suorittavien vahvuutena on ajoneuvon käsittely ja maantieajo. Käsittelystä tulee sujuvaa, kun ajetaan paljon ja ajomäärä antaa itsevarmuutta ja rutiinia, joka näkyy reippautena maantiejossa. Havainnoinnissa nähdään puutteita. Esille nostettiin myös se, miten hyvällä käsittelyllä kokelas ikään kuin pystyy peittämään osaamattomuutta liikennesäännöissä. Autokouluopetuksen heikkouteen ajokokeen vastaanottajat mainitsivat syyksi tuntimäärien vähyden. Tämä aiheuttaa epävarmuutta ja rutiinin puuttumista, jolloin ajokokeessa virheen tapahtuessa ajosuoritus epäonnistuu helpommin.

”Ovat heittäneet häränpyllyä. Ennen autokoulusta tuli vahvoja oppilaita, jotka osasivat ja tiesivät. Opetuslupalaiset olivat vähän sinnepäin. Nykyään opetuslupalaiset saavat helpommin kortin. Opetuslupalaiset eivät osaa havainnointia. Auton käsittelyyn vaikuttaa se, että paljon ajetaan, tosin kytkin

pohjassa mennään. Vaihteet löytyvät ja liikkeellelähdöt onnistuvat. Opetuslupalaiset ovat reippaampia maantiellä. Yleisfiiilis on, että ovat reippaampia menemään moottoritielle jne. Tämä johtuu mielestäni ajokertamäärästä. Autokouluopetuksen huonous johtuu ajokertamäärästä. Jos olisi edes 18 h, niin hylkyprosentit eivät olisi tällaisia kuin ovat. On viety matto ammattiopettajan alta, kun on otettu tunteja pois. Opetuslupalaiset ovat hyötynneet. Autokoulun opettaja antaa RTK:ssa täkypisteet, niin opetuslupalaiset pärjäävät. Autokouluihminen on valitettavasti se kärsijä tässä hommassa. Autokoulussa ajetaan 10 h plus RTK. Opetuslupalainen ajaa keskimäärin 30-40 h, joka on kolminkertainen määrä verrattuna autokouluopetukseen. Opetuslupalaiset eivät aja opetusaiheita.”

Samat kommentit autokoulu- ja opetuslupaopetuksen eroista toistuvat ajokokeen vastaanottajilla heidän vastauksissaan. Kaikki kuusi haastattelemaani ajokokeen vastaanottajaa kuvailivat autokoulu- ja opetuslupaopetuksen eroja samalla tavalla mainiten opetuslupalaisten autokouluoppilaita paremman auton käsittelyn sekä erot ajosuoritteiden määrissä.

”Opetuslupapuolella ykkösasia on hyvä käsittely. Opetuslupalaisilla on ajelua, ei opettamista. Hyvä ajotaito katsotaan opetuspuolella riittäväksi. 500 h ajanut opetuslupaoppilas, niin onhan sen nyt hyvää. Valtavasti saadaan kilometrejä, mutta se ei linkity ajokokeeseen. Vai onko se, että itsevarmuustaso on liian korkea. Olen ajanut niin paljon ja olen niin taitava... Kun on hyvä käsittely, niin pystyy peittelemään puutteita, esim. jos on jättämättä oikealta tulevaa väistämättä. Verrattuna siihen, jonka taito on orastavalla tasolla, niin ei pysty peittelemään. Viimeisen muutaman vuoden aikana on tullut selkeästi näkyviin, että opetuslupapuolella on äärimmäisen hyvä mutta kapea huippu, sitten on paljon niitä, joilla on heikko ajotaito. Kun autokoulussa yläpää on samanlainen eli ne, jotka ovat ottaneet lisätunteja, niin niillä on hyvä osaamisen taito, niin ne pystyvät soveltamaan. Mikä tahansa asia onnistuu, jos sitä harjoittelee valtavasti – opetusluvan hyvä puoli.”

Ajokokeen vastaanottajat näkivät riskientunnistamiskoulutuksen hyvänä koulutuksena opetuslupalaisille. Ajokokeen vastaanottajatkin mielsivät kuten autokouluyritykset, että suunniteltuun sisältöön ei päästä. Ammattilaisen antamalla lyhyelläkin koulutuksella nähtiin kuitenkin olevan merkitystä oppilaan ajokokeeseen valmistamisen osalta.

”RTK auttaa opetuslupalaisia paljon, saavat siitä valmennusta.”

”Ennen lakimuutosta oli syventävä vaihe ja harjoitteluvaihe. Silloin opetuslupalaiset olivat heikompia, nyt opetuslupalaiset saavat vinkit RTK:ssa.”

"Aikaisemmin kun ei ollut RTK:ta, niin opetuslupalaisilla oli tietyt maneerit ajokokeeseen tultaessa. Eivät esim. tienneet mikä on sokea kulma. Nykyään saavat hyötyä RTK:sta. Nyt opetuslupalaisten perusmaneerit ovat RTK: takia poissa."

"RTK on hyvä paketti, mutta sitä ei käytetä siihen mihin se oli tarkoitus."

Ajokokeen vastaanottajat eivät juuri ottaneet esille haastatteluissa taloudellista ajotapaa. Yksi ajokokeen vastaanottaja mainitsi asiasta.

"Ekologisuutta ei ole, moottorijarrutusta ei ole."

Haastatelluille esitettiin kysymys: "Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autolla tai osittain simulaattorilla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos, niin millaisia?"

Ajokokeen vastaanottajat kertovat, että simulaattorilla ajotunteja ajaneiden käsittelyssä ja ajolinjoissa on puutteita. Simulaattori vaikuttaa antavan myös liian helpon kuvan ajamisesta eli ei pelätä mitään eikä ymmärretä mitä vaaroja liikenteessä voi olla. Ajokokeen vastaanottajat kertovat kokelaiden valinneen simulaattoriopetusta sen edullisuuden vuoksi ja ovat pettyneitä laatuun. Pääsääntöisesti ajokokeen vastaanottajat mieltävät simulaattoriopetuksen sopivan autolla tapahtuvan ajo-opetuksen lisäksi, ei korvaamaan sitä.

"Pääsääntöisesti huomaa, että simulaattori ei rankaise ajosta. Simulaattori ei sammu. Kuskit sanovat, että se on ollut yhtä tyhjän kanssa. Mopoauto- tai A1-taustalla simulaattoriopetus on ihan jees, mutta pääasiallisesti se on aika kevyttä opetusta. Jos ajat ensimmäistä korttia tai että on mopokortti, niin simulaattori ei vastaa ollenkaan tarkoitusta. Ennen oli paremmin, kun sillä tehtiin vain pimeä. Ei tarvitse rämpiä pimeissä metsissä. Tavallisia ajoja kun ajettaisiin autolla. Jos ottaa 5 h autolla + 5 h simulaattorilla, niin yleensä on jo kortti. Jos sen ottaa tyhjän päälle, vain hinnan takia, niin ne oppilaat avautuvat sitten asiasta meille ajokokeessa. Kertovat, että ovat pettyneitä."

"Kun ajetaan paljon simulaattorilla, niin oppilaat eivät ole henkisesti valmiita lähtemään liikenteeseen. Ajoneuvon käsittelyssä näkyy simulaattoriopetus. Ei tiedetä, miten kaukovalot laitetaan päälle. Ei osata laittaa nopeudensäädintä päälle. Ryhmittymisissä ja ajolinjoissa puutteita, eivät osaa katsoa ajoissa määräysmerkkejä. Simulaattorioppilaat eivät pelkää mitään, eivät ymmärrä, mitä vaaroja on liikenteessä. Liukas rata simulaattorilla ei ole mistään kotoisin. Todennäköisesti oppivat simulaattorilla käsittelyä, mutta silloin tunteja pitää olla ainakin 15 yhdistelmällä auto + simulaattori."

Kuten on havaittavissa, ajokokeen vastaanottajat näkevät simulaattoriopetuksessa puutteita verrattuna autolla tapahtuvaan ajo-opetukseen. Kaikki kuusi haastattelemaani ajokokeen vastaanottajaa jakoivat tämän mielipiteen.

"Käsittelyssäkin näkee eron, onko harjoiteltu oikealla autolla vai simulaattorilla. On eroja, onko opetus saatu simulaattorilla vai autolla. Osa autokouluista antaa kaiken opetuksen oikealla autolla. Osa tekee puolet simulaattorilla ja puolet autolla, jolloin käsittely on heikompaa, soveltamispuoli tökkii, esim. kolmion takaa liittymisessä arviointi heikompaa. Simulaattori on hyvä apukeino. Mutta kaikki 14 h tuntia pitäisi ajaa autolla ja simulaattorilla siihen päälle. Pimeä on ok simulaattorilla, mutta muut kuten rata pitäisi ehdottomasti tehdä radalla. Minimiajot pitäisi ajaa autolla. Lain hyvät puolet on tietysti siinä, että valinnaisuus lisääntyy."

"Simulaattoriopetus oli alussa hyvä, mutta kun siitä on tullut pääasiallinen opetusmetodi, niin siinä mennään pieleen. Peuraan törmääminen ei ole naurun asia. Vakavuus hävisi. Kaluston luullun helppouden myötä on menty metsään. Jos ajaa maksimin 5 h simulaattorilla ja 3 h kentällä ja 2 h liikenteessä, niin ei millään onnistu. Viisi kymmenestä sanoo, että liukkaasta ja pimeästä ei jäänyt mitään käteen, kun ajoin simulaattorilla. Se hinta ja aika ratkaisee, mikä vaihtoehto rataopetuksesta valitaan. Oppilaat, jotka ovat käyneet sekä radalla että tehneet simulaattorilla, niin olivat todella tyytyväisiä."

Haastatelluille esitettiin kysymys: "Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut B-ajokokeeseen valmistautuvien liikennekäyttäytymiseen?"

Ajokokeen vastaanottajien mielestä lakiuudistus on vaikuttanut kokelaiden ajamiseen. Ajamisesta on tullut epävarmempaa. Kokelaat eivät osaa arvioida, mikä on riittävä ajamisen taso, mitä taitoja vaaditaan. Otetaan vain pakollinen opetus koskien sekä teoria- että ajo-opetusta. Hyvät ovat hyötynyt uudistuksesta ja pärjäävät. Heikommat oppilaat ovat lakiuudistuksen kärsijöitä.

"Liikennekäyttäytyminen on hirveän epävarmaa. Jämäkkä ajaminen mitä ennen näki, niin puuttuu. Arviointien tekeminen kovissa nopeuksissa on puutteellista. Aiemmin osattiin arvioida paremmin nopeuksia. Joko jäädään odottamaan autoa satojen metrien päästä tai sitten suhautetaan pikku väliin. Nyt on pakko mennä maantielle, aiemmin ei tarvinnut eli saattaa olla, ettei huomannut. Pääsääntöisesti itse tykkään mitata, että päästäänkö moottoritielle asiallisesti. Hyvä asia on, että kuski, joka on jo vahvalla osaamisella, hyötyy kun ei tarvitse ajaa 18 h. Mutta pääasiallisesti kuskit ovat sijaiskärsijöitä. Hyvät ovat saaneet voiton ja heikommat saaneet huonot kortit käteen. Eivät osaa itse päättää paljonko opetusta tarvitaan."

”Hyviä asioita oli, että tuli vartti lisää B-ajokokeeseen, voi tehdä rauhassa ja vaikuttaa ilmapiiriinkin. Tarkoitushan on vaan katsoa, miten toinen pärjää liikenteessä. Ja se että pyritään katsomaan vaan kokonaisuutta, että yksittäiset virheet eivät haittaa. Takapakkia on menty siinä, että lisääajojen määräämisoikeus poistui. Palautteenanto korostuu. Entiseen verrattuna, kevyttä liikennettä ei huomioida yhtä hyvin kuin ennen. Tämä on huolestuttavaa. Tuntimäärät ovat liian pieniä.”

Ajokokeen vastaanottajien vastauksissa, koskien ajokokeeseen tulevien kokelaiden liikennekäyttäytymistä, nousee selkeästi esille se, että kuljettajakoulutusuudistuksen suunta ei ole ollut hyvä.

”Vaatimustaso on muuttunut. Hinnat ovat halventuneet ja kortti kaikkien saatavilla helposti. Julkisuudessa käyty keskustelu muokkaa käsitystä. Ei tarvitse katsastaa poljinta, tällaiset asiat vaikuttavat. Kun ei ole opettajakoetta, niin nyt ei tarvitse hävetä, jos ei pääse läpi teoriakokeesta. Nykyään ajatellaan, että kaikkien pitäisi saada kortti.”

”Jos vertaa aikaisempaan, niin kaksi ja kolmivaiheinen koulutus oli hyvä, autoon tutustuminen ja käsittelykoe ennen kuin siirryttiin liikenteeseen. Aikaisemmin joutui pari kertaa käymään autokoulussa, se oli hyvä. Valtaosa tykkäsi toisesta käynnistä. Syventävä harjoittelu oli hyvä, nyt tulee kaikki kerralla. Voisiko olla jonkinlainen kertaus myöhemmin? Nyt on tosi pieni paketti, jolla pitäisi päästä kehittämään itseään.”

Ajokokeen vastaanottajat kertovat, että lakimuutoksen jälkeen hylkäysten määrä ajokokeessa on lisääntynyt ja työ on muuttunut henkisesti raskaammaksi, kun joutuu tuottamaan asiakkaalle pettymyksiä. Työ on aikaisempaa stressaavampaa ja epämieluisampaa. Ajokokeen vastaanottajat joutuvat aiempaa enemmän pohtimaan työturvallisuutta ja arvioimaan uskaltaako mennä kyytiin. Osa ajokokeen vastaanottajista miettii alan vaihtoa.

Halinen ym. (2016) puhuu myötätunnosta ja kyvystä eläytyä toisen kokemuksiin ja tunteisiin. Haastattelutulosten perusteella ajokokeen vastaanottajalta vaaditaan myötätuntoa ja kykyä eläytyä toisen tunteisiin. Tämä tekee työstä raskasta, kun koetut tunteet ovat negatiivisia.

”Työstäni tykkään. Tarkoitus on kirjoittaa kortteja, ja kun menee monta päivää, ettei saa kirjoittaa ajokortteja, niin on henkisesti raskasta tuottaa pettymyksiä. Ja on raskasta nähdä niitä opettajia, jotka eivät saa oppilaita ostamaan lisätunteja.”

”Yritän opiskella lisää, sillä aikaisemmin kun tulin töihin hymyilin. Nykyään kun tulen töihin, niin ajattelen että hyvä jos jään henkiin. Ajattelen, että osa meistä vaihtaa alaa, kun ei jaksa enää. Minusta tehdään nykyään noin viikoittain valituksia. Ihmiset ovat vihaisia. Nykyään tulee valtavasti myös oikaisuvaatimuksia.”

”Sen huomaa, että aika monella liikenneopettajalla on ollut vaikeuksia sopeutua uuteen systeemiin. Moni opettaa vielä vanhan opetussuunnitelman mukaan, siis aika ennen GDE-matriisia. Niiden oppilaat eivät välttämättä pärjää. Ne, jotka ovat pystyneet sisäistämään uuden systeemin, niin niiden oppilaat pärjäävät edelleenkin hyvin. Vaihtaisin työpaikkaa heti, jos voisin. Minusta on tullut hylsykone. Ei tämä kivaa ole. Joudun vääntämään oppilaiden kanssa, jotta ne ymmärtäisivät, että miksi ajokoetta ei voi hyväksyä. Viime vuoden prosentit laskin ja ei 18-vuotiaiden osalta hyväksymisprosentti oli 28 %. Liikenneopettajalle tulee harvoin yllätyksenä, jos ajokokeen joutuu hylkäämään. Autokoulut tuovat paljon kokelaita uuteen kokeeseen ilman lisäopetusta. Enemmän asiakkaasta kiinni, kuin autokoulusta, että saadaanko lisätunteja myytyä.”

Airaksisen ym. (2021) tutkimuksesta ilmenee, että hylätyn ajokokeen jälkeen lähes puolet, 40 %, kokelaista tulee uuteen ajokokeeseen ilman lisäopetusta. Osa autokouluista vaatii asiakkaiden ottavan lisäopetusta hylätyn ajokokeen jälkeen ja osa ei.

”Polkimet eivät ole kiinni, ja syy on aina meissä. Meni ajokokeessa poljin poikki ja asiakas sanoi, että piru kun rikoit polkimen. Eihän normaalin autonkaan jarrupoljin saa mennä poikki! Työ on stressaavampaa ja epämieluisampaa. Suoraan verrannollinen siihen, paljonko tulee hylkyjä. Kun menestyminen oli parempaa, niin oli mukavampaa tehdä työtä. Asiakkaan ilmeestä näkee, että harmittaa. Yleinen käsitys vaatimustasosta on muuttunut ja siksi tämä on aika haastavaa. Ihmiset vaihtavat alaa. Kunnioitusta ei ole - paperit heittää niskaan. On jopa jouduttu juoksemaan karkuun.”

”Pitäisi näyttää siltä, että vaaditaan enemmän. Tilastollisesti näyttää siltä, että se mitä ennen hylättiin, niin se hyväksytään nyt eli ovat vaihtaneet päittäin paikkaa. Ennen oli 70 % hyväksyttyjä ja 30 % hylättyjä, nyt toisinpäin. Arvioidaan ja annetaan palautetta. Työ sinänsä samaa. Pitää alussa arvioida paremmin, mihin uskaltaa mennä. Työturvallisuusasia. Ajokokeen keskeytys on mahdollista ja nykyään sitä tehdään useammin.”

Ajokokeen vastaanottajat pitivät pääsääntöisesti 17-vuotiaiden ikäpoikkeuslupaa ongelmallisena. Nuoret eivät ole heidän mielestään valmiita liikenteeseen 17-vuotiaina. Myös ajamisen tarvetta epäiltiin.

Anteroinen (2021) on tuonut esiin mahdollisuuden ottaa Suomessakin käyttöön niin sanotun porrastetun ajo-oikeuden, joka on käytössä alaikäisille kuljettajille monessa maassa. Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan kukaan haastatelluista tuonut esiin näitä GDL-mallin keinoja 17-vuotiaiden ikäpoikkeuslupien yhteydessä.

”Ikäpoikkeuslupalaisia on suunnilleen 50 % ja 50 % ottaa kortin 18-vuotiaana. Monesti kun kysyy, niin oppilaat sanovat, että he vaan hakevat luvan, vaikka ei ole syytä. Ennätys on, kun ikäpoikkeusluvalla ajokortin saanut pysäytettiin 5 min kuluttua kortin saamisesta. Ajoin 30 km/h alueella noin 100 km/h”.

”Ikäpoikkeuksista suurin osa ajaa todella hyvin. 80 % ajaa läpi ensimmäisellä kerralla. Pojilla asennepuoli on ongelma. Pitäisi olla ehtoja, että ei saa olla juoppokuskina. Pitäisi olla rangaistusta, esim. että et saa korttia töppäilyn jälkeen takaisin, ennen kuin olet 18-vuotta. Ehtoja pitäisi kiristää sekä myöntämisessä että rangaistuksissa.”

”Henkisesti harva 17-vuotiaista on valmis itsenäiseen liikkumiseen autolla liikenteessä. Vaikka auton käsittely ei tuottaisi hirveästi ongelmia, niin suurin ongelma on oma päänuppi. Ei vaan ymmärretä, että miksi kolmion takaa ei voi tulla kovalla vauhdilla. Riskien tunnistaminen on todella heikolla tasolla yleisesti. Kun ikäpoikkeuslupa vaikeutui, niin 17-vuotias muutti virallisesti isovanhempien luo. Viimeisen puolen vuoden ajalta on kerrottu tällaisia tarinoita.”

”Ikäpoikkeuslupaa hakevissa on motivoitunutta porukkaa, mutta myös keksittyjä hommia että muutetaan teennäisesti isovanhempien luo. Se porukka, joka sitä ei tarvitse, niin lyö överiksi ja menettää kortin helposti. On jännää, kun nuorten mielestä kortti on välttämätöntä liikkumisen takia eikä todellisuudessa kuitenkaan ole. Ajetaan 110 km lasissa 50 km alueella. Ikäpoikkeuslupa oli suuri virhe, se pitäisi korjata.”

”17-vuotiaat eivät ole kypsiä liikenteeseen. Ikäpoikkeusoppilaat ovat kokeessa mallihenkilöitä. Motivaatio ilmeisesti korkealla. Mikä siinä sitten on, toiminta muuttuu sitten kun kortti on saatu. Onhan ne vähän lapsia. Ei pitäisi liian aikaisin päästää liikenteeseen.”

Airaksisen ym. (2021) selvityksen mukaan 17-vuotiaat ovat merkittävä ryhmä uusien kuljettajien joukossa heidän osuutensa ollessa vuonna 2020 jo 24% kaikista hyväksytyistä suoritetuista B-ajokokeista.

5.3 Autokouluyrityksen näkemys uudistuksesta oppimiseen ja opettamiseen

Haastatelluille esitettiin kysymys: ”Onko mielestäsi B-ajokokeeseen valmistautuvien henkilöiden liikenteellisissä valmiuksissa eroja tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Ja jos, niin millaisia eroja?”

Pääsääntöisesti haastatellut kertoivat merkittävistä muutoksista. Sekä autokouluyritykset että ajokokeen vastaanottajat kertoivat ajokorttia suorittavien taitotason olevan selkeästi alhaisempi nykyään kuin ennen ajokorttilakimuutosta. Molemmat vastaajaryhmät kertoivat opetuksen suuntautuvan nykyään ajotutkinnon läpäisemiseen.

”On palattu takaisin 1980-luvulle. Valmistellaan oppilaita vain tutkintoon, ei liikenteeseen.”

”On paljokin eroja, ovat paljon huonompia nykyään.”

”Kyllä on, liikennesääntötietämys erityisesti. Liikennesääntötuntemus on todella surkeaa.”

”On eroja. Aina on ollut lyhyt käsittelyopetus, mutta nyt vielä kiireempi lähteä liikenteeseen kuin aiemmin.”

”Ennen ajettiin 19 h nyt ajetaan 14 h. Ennen lakimuutosta, jos oli kevarikortti, niin ajettiin näin paljon kuin nyt. Ei ole isoa muutosta liikenteellisissä valmiuksissa.”

”Liikenteellisissä valmiuksissa on eroja siinä mielessä, että kokeeseen mennään hyvin erilaisilla valmiuksilla. Ennen oli enemmän selkä putki, mistä puskettiin läpi. Oli enemmän homogeenista aikaisemmin. Nyt on todella erilaisilla valmiuksilla.”

Haastateltuja autokouluyrityksiä pyydettiin kuvailemaan sitä, onko havaittavissa eroja oppilaiden ajoneuvon käsittelyyn tai liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen. Ja mikäli eroja on, niin yrittäjiä pyydettiin kuvailemaan, millaisia erot ovat. Haastatellut näkivät eroja sekä ajoneuvon käsittelyyn että liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa.

Autokouluyritykset kertovat siitä, miten lakisääteisen minimiajotuntimäärän pienentäminen 18:sta tunnista 14:ään tuntiin on vaikuttanut. Käsittelyopetukselle ei jää tarpeeksi aikaa. Paine saada minimiajotuntimäärä riittämään johtaa liian lyhyeen käsittelyopetukseen ja nopeaan liikenteeseen siirtymiseen. Tällöin liikenteessä tapahtuva opetus kärsii, koska oppilaan huomio menee liikaa käsittelyyn. Kun liikenteessä harjoitellaan käsittelyä, ei päästä käsiksi liikennetilanteiden hallinnan opetteluun ja riskien tunnistamiseen. Osaamistaso jää liian alhaiseksi. Oppilaat eivät halua ostaa vapaaehtoista lisäopetusta.

”Sillä, että ennen oli 18 h ja nyt 14 h on valtava merkitys, vaikka toimin pienellä paikkakunnalla. Ennen kävin ajotunneilla myös naapurikaupungissa, mutta ei ole enää aikaa siihen. Käsittelyssä ei hirveän suuria eroja. Henkilökohtaisia eroja, joita on ollut ennenkin.”

”Auton käsittelyssä on suuria eroja. Ennen kun oli 16 h, niin saatiin panostettua eri tavalla. Nyt kymmenestä tunnista ei voi käyttää kolmea tuntia käsittelyyn. Joudutaan lähtemään liikenteeseen heikoilla käsittelytaidoilla. Liikenne vaatisi keskittymistä entistä enemmän.”

Avolan ja Pentikäisen (2020) positiivisen pedagogiikan mukaan opettaminen nähdään ohjaamisena tiedon siirtämisen sijaan ja oppimista tarkastellaan yksilöllisenä prosessina. Edellytyksenä tälle on, että opettaja tuntee oppilaansa hyvin. Haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että tämä toteutuu nykyään aikaisempaa heikommin, kun tuntimäärä on pieni. Opettaja ei ehdi tutustua oppilaaseen. Äärimmäinen tehokkuus ohjaa oppimista tiedon siirtämiseen ohjaamisen sijaan.

”Aikaisemmin sai tilanteita aikaiseksi ajo-opetuksessa enemmän toistuvasti, koska oli enemmän ajotunteja, eli sai oppilaiden pitkäkestoiseen muistiin asioita. Sosiaaliset taidot ja kohteliaisuus häviää liikenteestä kokonaan, kun ei niitä ehdi ajotuntien aikana tulla samalla tavalla kuin aikaisemmin. Aika ajotunneilla ei riitä selvittämään mitä puutteita oppilailla on. Minulla oli oppilas, jolla oli puutteita stop-merkki tietämyksessä sekä yksisuuntaisissa kaduissa ennen ajokoetta. Hän ei ajokokeessa joutunut stop-merkkiristeykseen eikä yksisuuntaisille. Eli tällaisia puutteita ei pystytty selvittämään ajokokeessa, eikä opetuksessakaan, koska on liian vähän tunteja käytettävissä. Auton tunteminen on hävinnyt aivan kokonaan liittyen auton käsittelyyn. Vapaaehtoisuus ei toimi.”

”Käsittelyopetus on lyhyt eli ei ehdi tekemään sitä, kun pitäisi jo lähteä liikenteeseen. Kun mennään nopeasti liikenteeseen, niin on vaikea rakentaa muuta siihen päälle. Liikennetilanteiden opetteleminen on hankalaa, kun keskittyminen menee käsittelyyn. Hyvien oppilaiden kanssa pärjää paremmin. Oppilaat eivät osta lisäopetusta. On tosi haastavaa. Kun vertaa aikaisempaan, niin oli enemmän aikaa käydä läpi asioita kentällä ja sitten vasta menttiin liikenteeseen. Kun annoin kotitehtäviä, niin ne usein miettivät asioita, mutta nyt kun annan kotitehtäviä, niin ei onnistu. Vaikuttaa olennaisesti, kun ei ehdi käsittelyä tekemään. Jos tai kun 8 tunnilla oppii auton käsittelyn, niin ei jää aikaa liikenteelle. Aikaa ei ole, kun kaikki täytyy paketoita niin nopeasti. Nyt on vajaa kaksi päivää aikaa opetella asia niin sanotusti, jos ajatellaan että on 14 h. Ei edes kassan käyttöä opi tuossa ajassa. Ajotuntimäärät ovat liian pieniä esimerkkien yms. kertomiseen.”

”Kun ajomäärät ovat näin paljon pienempiä, niin liikenneopettaja joutuu tekemään enemmän töitä. Saan oppilaan yhtä valmiiksi, kun aiemminkin. Ennen vanhaan käytiin naapurikaupungissakin, kun oli enemmän ajotunteja käytettävissä. Koepaikkakunta valitaan sen mukaan, mihin on lyhyin matka. Oppilaat saavat autokoulussa paljon maantieajoa ja se näkyy myös koemenestyksessä. Käsittelyyn panostetaan paljon.”

Peräahon ja Keskisen (2012) mukaan oppilasta tulisi ohjata pohtimaan omia käyttäytymismallejaan sekä omaa asennoitumistaan liikenteeseen ja opettajan tulisi toimia tiedonhalun herättäjänä. Haastattelujen perusteella näyttää siltä, että opetukseen käytettävä aika kuluu kuitenkin pääsääntöisesti käsittelyn ja liikennetilanteiden harjoitteluun.

”Sanotaan näin, että jos pyritään minimitunneilla, niin taso jää alhaisemmaksi kuin aikaisemmin, vaikka pitäisi olla parempi taso. Painotus on siirtynyt käsittelyyn, eikä niinkään liikennetilanteisiin tai riskien tunnistamiseen. Tämä toimii sekä tutkinnossa ja ohjaa siten ajo-opetuksessa toimintaa.”

Autokouluyrittäjien mielestä lakimuutoksen jälkeen oppilaiden liikennesääntöjen hallitseminen on heikompaa kuin ennen lakimuutosta. Syyksi he mainitsevat yksiselitteisesti teoriaopetuksen vähentämisen. Teoriaopetuksen vähentämisestä johtuen joudutaan ajo-opetuksessa käyttämään aikaa liikennesääntöjen selvittämiseen ja se aika on pois ajo-opetuksesta. Teoriatuntien määrän vähentäminen sekä teoriaopetuksen siirtäminen verkko-opetukseen poistaa mahdollisuuden aiemmin toteutettuihin ryhmäkeskusteluihin, joissa päästiin käsittelemään mm. riskejä ja asenteita.

”Valmiudet ovat huonompia nykyään. Nyt ei ole teoriatunteja. Aiemmin pohdittiin ryhmässä asenteita. Nyt kun ei ole teoriaa, niin joutuu etsimään tietoa muualta – ei toimi. Ennen kun menttiin autoon, niin oli selkeä tietopohja. Nyt kun sitä ei ole, niin joudutaan autossa piirtämään liikennetilanteita, jolloin ajamisen määrä jää vähäiselle. Liikennesääntöjen perusta jää epäselväksi, kun ei ole teoriaa, kokonaisuus jää hataraksi. Oppilaan oma aktiivisuus ratkaisee.”

”Liikennesääntötietämyksessä erityisesti on eroja verrattuna aikaan ennen ja jälkeen lakimuutoksen. Esimerkkinä oppilas, joka oli menossa ajokokeeseen, eikä tiennyt ketä hän väistää kääntyessä vasemmalle liikennevaloista, eikä tiennyt, että stop-merkillä pitää pysähtyä. Aiemmin opetus meni limittäin teorian kanssa. Nyt on laitettava asiakas ensin tekemään teoria ja sitten ajot, koska ajotunteja on niin vähän. Asiakkaan kanssa ajettiin aiemmin paljon ja sitten jäi pitkä tauko, kun ei mennä teoriasta läpi. Teorian ensin käyminen auttaa opetuksessa, kun tunteja on niin vähän.”

Autokouluyrittäjien vastausten perusteella vaikuttaa siltä, että ennen lakiuudistusta toteutetun laajan teoriaopetuksen etuna pidettiin sitä, että asia tuli esille monta kertaa koulutuksen aikana. Tämä lisäsi todennäköisyyttä asian omaksumiselle. Laaja teoriaopetus auttoi myös tiedon jäsentelyssä ja ryhmittelyssä. Tieto ei jäänyt niin irralliseksi asiayhteydestään kuin nykyään.

"Aiemmin kun oli teoria, niin oli hyvä. Silloin kaveri oli miettinyt asioita ennen ajotuntia, nykyään kukaan ei ole konkreettisesti selostanut ja vääntänyt rautalangasta. Hyvät pärjää, heikommat jää vielä heikommalle. Tietämättömyys johtuu siitä, kun ei ole teoriaopetusta, jossa voitaisiin käydä asioita läpi oppilaiden kanssa, kertoa esimerkkejä."

"Teoriatuntien puuttuminen on kammottavaa, teoriapohja on järkyttävän huonoa. Jää paljon enemmän aukkoja kuin oli ennen. Nyt jää paljon sellaista, että ei ole koskaan edes kuullutkaan. Uudistuksen yksi heikkous on, että teoriapuoli jäi pois."

Haastatelluille esitettiin kysymys: "Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autokoulussa tai pääasiassa opetusluvalla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?"

Autokouluyrittäjät kertovat, että liikennesääntötietämys ajokorttia suorittavien keskuudessa on huonontunut ylipäättänsä ja kaikkein eniten opetuslupalaisten osalta. He olettavat tämän johtuvan siitä, että lakiuudistuksen myötä opetuslupaopettajalta ei ole enää vaadittu teoriakokeen hyväksyttyä suoritusta edellytyksenä opetusluvalle.

"Opetuslupalaiset tiesi aiemmin enemmän säännöistä, kun ope kävi teoriakokeessa. Opetuslupalaisella tietotaito on hyvin heikko. Eivät tiedä sääntöjä."

"Liikenteelliset ja säännölliset taidot ovat heikompia opetuslupalaisilla, ei tiedetä nopeusrajoituksia, tiedoissa ja asenteissa puutteita opetuslupalaisilla. Autokouluoppilaat ovat parempia sääntöjen hallinnassa."

"On eroja. Kun opetuslupahomma vapautui ja open ei tarvitse käydä kokeessa, niin opettajat eivät tiedä itse."

Autokouluyrittäjien mielestä opetusluvalla opetuksen saaneilla on paremmat auton käsittelytaidot. Tämä perustuu suureen ajomäärään. Opetuslupaopetuksen puutteina nähdään liian kova tilannenopeus sekä puutteet havainnoinnissa ja ennakkoinnissa.

"Opetuslupalaisten auton käsittelytaito on heikko, liian kovalla vauhdilla mennään, ei osata ennakoida, ajetaan liian isoilla vaihteilla, ei osata ennakoida. Yllättävän heikkoa siihen nähden paljonko on ajettu. On opetuslupalaisia, jotka haluavat ottaa

minulta tunteja. Myyn myös auton tutkintoon. Jos me autokoulussa saataisiin ajaa 30 tuntia tai vuosi, niin kaikki menisi ajokokeesta läpi. Miksi otetaan opetuslupa, jos ei ole motivaatiota hoitaa asiaa?"

"Yleensä suurin ero siinä, että opetuslupaopetuksessa käsittelytaidot ovat paremmat, koska ovat ajaneet enemmän. Autokouluoppilailla käsittely on huonompaa, kun ajotunteja on vähemmän."

"Käsittelyyn vaikuttaa sekin, että ns. hyvät oppilaat ajavat kotona opetusluvilla ja ne, joilla on mm. oppimishäiriö tai ei ole ketään, joka opettaisi, niin ne tulevat autokouluun. Eli lähtökohtaisesti 10 h ei riitä. En oikeastaan osaa verrata aikaan ennen lakiuudistusta, sillä opetuslupalaiset eivät ole ostaneet aiemmin palveluja. Opetuslupalaisten tilannenopeudet ovat aivan liian kovia, havainnoinnissa puutteita, katvealueita ei varmisteta, jalankulkijoita ei päästetä, oma sujuvuus näyttää olevan tärkein. Harva ottaa lisäpalveluja asioiden korjaamiseksi. Poikkeuksiakin on. Nyt on ollut veljekset, jotka ottavat autokoulusta 10 h paketin ja harjoittelevat lisäksi opetusluvilla. On ollut mahtavaa. Autokoulu- ja opetuslupaopetuksen yhdistäminen olisi ehdottomasti parasta."

"Opetuslupalaisille liikenteessä ajaminen ja ymmärtäminen haastavaa. Havainnointi hukassa, vauhtia liikaa, perusasiat hukassa. Autokoulussa opetetaan nopeammin. Jos meille annettaisiin 20 h ja opetuslupaoppilaalle 50 h niin oltaisiin lähempänä toisiamme."

"Opetuslupalainen menestyy paremmin, mikä johtuu auton paremmasta käsittelystä. Opetuslupalaisilla ohjauspyörän käsittely vaikeaa, peilin säädöt jäävät tekemättä, turvavyötä ei käytetä oikein esim. paksun takin kanssa. On ajettu 20-30 h eikä kytkimen käytöstä ole vielä mitään jakoa. Autokoulussa saadaan pienemmillä määrillä aikaan hyvä tulos. Tutkinnoissa opetuslupalaiset pärjäävät paremmin, koska tulee niin paljon käsittelyharjoittelua."

"Opetusluvalla auton käsittely on sujuvampaa, kun sitä on tehty niin paljon."

Uuden ajokorttilain myötä otettiin käyttöön pakollinen riskienhallintakoulutus (RTK), jossa on tarkoitus perehtyä liikenteen riskeihin taajamassa, maantiellä, liukkaalla ja pimeässä. RTK:n ajankohta on oppilaan valittavissa, mutta se tulee tehdä ennen ajokoetta. Ennen 1.7.2018 oli käytössä syventävän vaiheen koulutus, joka sisällöltään vastasi riskienhallintakoulutusta, mutta sen toteutusajankohta oli kahden vuoden sisällä ajokortin saamisesta.

Autokouluyritykset pitivät riskienhallintakoulutusta sinänsä sisällöltään hyvänä, mutta sen toteuttamisajankohta johtaa siihen, että oppilaalla ei vielä ole tarpeeksi ajokokemusta suunniteltujen opetussisältöjen omaksumiseen.

"Haluaisin käyttää RTK:n maantie- ja taajamatunnit siihen, mihin oli tarkoitus, mutta aika ei riitä. Muutos ollut huonompaan suuntaan. Vaiheisuus oli hyvä."

"Isoin ero opetuslupa- ja autokouluopetuksen välillä on, että kun opetuslupalaiset tulevat RTK:hon, niin ne kehittyvät autokoulussa valtavasti. Voin antaa vinkkejä siihen, mitkä ovat kyseisen henkilön riskit. RTK on lisännyt opetuslupalaisten valmiuksia. Pyrin, että tulisivat hyvin loppuvaiheessa RTK:hon, jolloin on valmiuksia ajamisessa ja tahtoa ottaa vastaan ohjeita. Kun meillä oli pakollinen mopo-opetus, niin B-korttilaisista monilla on ollut takana mopo-opetus. Nyt alkaa tulla niitä, joilla pakollista mopo-opetusta ei ole ollut ja se tulee näkymään B-korttia ajavien tason heikkenemisessä. Kun tuli pakollinen mopo-opetus, niin B-korttia ajettaessa pääsi jatkamaan niin kuin aikaisemmasta pohjasta. Opetuslupapuolella on ollut helppo opettaa, kun on ollut pohjalla 3 h ajoa (joista 2 h liikenteessä) ja 6 h teoriaa, siis mopokortissa. B-korttimuutos oli erittäin huono. Mutta mopokorttiuudistus oli vielä pahempi. On menty huonoon suuntaan, kun ei ole pakollisuutta. RTK:ssa on hyvää se, että opetuslupalaisille on tällainen pakollinen osuus. Riskien tunnistamista ajatellen tämä vaihe on liian aikaisin. Harvojen kanssa päästään taloudellisen ajamisen ja riskien tunnistamisen läpikäymiseen. Kun ei hallita edes perusasioita, niin ei näihin pääse."

Autokouluyritykset ottivat esille taloudellisen ajotavan puuttumisen riskientunnistamiskoulutuksen yhteydessä. Autokouluyrityksien vastausten perusteella näyttää siltä, että etenkin opetuslupalaiset eivät hallitse taloudellista ajotapaa.

"Taloudellisen ajotavan puuttuminen harmittaa."

"Opetuslupalaisilla ekologinen ajaminen ei toimi eli ajetaan pienillä vaihteilla ja rullataan kytkin pohjassa."

"RTK:ssa näkee, että opetuslupalaiset osaavat käsitellä autoa, mutta taloudellinen ajotapa puuttuu."

"Maanantaina oli 3 opetuslupalaista, mietin että miten ne ajoivat. Kaikilla oli puutteita taloudellisessa ajamisessa. Kytkin pohjassa joka paikkaan. Taloudellinen ajo ihan hukassa esim. moottorijarrutus."

Haastatelluille esitettiin kysymys: "Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autolla tai osittain simulaattorilla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos, niin millaisia?"

Kaikki haastattelemani autokouluyrittäjät kertoivat tekevänsä pimeällä ajamisen opetuksen simulaattorilla. Puolet haastatelluista autokouluyrittäjistä käyttävät simulaattoria myös muuhun kuin pimeänajoon. Pääasiassa he kertovat käyttävänsä sitä opetuksen lisänä. Yksi yrittäjä mainitsee tekevänsä liukkaan kelin ajamisen simulaattorilla siksi, että liukkaan kelin radalle on niin pitkä matka. Haastatelluista yksi tarjoaa simulaattoria yhtenä opetusmuotona auton lisäksi. Havaittavissa on, että autokouluyrittäjät eivät pidä simulaattoria autolla tapahtuvaa opetusta korvaavana keinona, vaan hyvänä lisänä auto-opetukselle.

Airaksinen ym. (2021) tuo myös tutkimuksessaan esille sen, että simulaattoria käytetään eniten pimeällä ajamisen opettamiseen sekä liukkaan kelin ajo-opetukseen. Hänen mukaansa 85 % pimeällä ajamisen opetuksesta ja 45 % liukkaan kelin ajo-opetuksesta suoritetaan simulaattorilla.

Halinen (2016) käsittelee eettisyyttä siitä näkökulmasta, että eettinen ajattelu on sen pohtimista, mikä on oikein ja väärin ja millä perusteella jokin on näin sekä mitä pidämme tärkeänä ja arvostamme. Haastattelujen perusteella simulaattorin käyttö tai käyttämättömyys on autokouluyrittäjälle eettinen kysymys. Vaikuttaa siltä, että suurin osa autokouluyrittäjistä ei haluaisi käyttää simulaattoria, sillä he tietävät, että oppimistulokset sillä eivät ole yhtä hyviä kuin autolla tapahtuvassa opetuksessa. Koska simulaattori mahdollistaa edullisemman hinnan hintatietoiselle kuluttajalle, niin sitä kuitenkin käytetään.

”Hoidan vain pimeät simulaattorilla. Oppilaat saavat omaehtoisesti tehdä käsittelyä, taajama-ajoa, maantieajoa, vapaata ajamista. Negatiivinen palaute tullut oppilaita simulaattoriajamiseen liittyen. Simulaattori ei ole parantanut auton käsittelytaitoa, vaikka oppilas on ajanut sillä esim. 4 h. Oppilaat eivät halua ajaa simulaattorilla. Noin 10-15 vuotta sitten olen alkanut hoitamaan pimeät simulaattorilla.”

”Minulla simulaattori käytössä pimeän opetukseen. Yritän erottautua sillä, että meidän autokoulussamme tehdään ajo-opetusta oikeassa autossa. Kokemusta simulaattoriopetuksen ja auto-opetuksen vertaamisesta ei ole, kun tehdään vain pimeä simulaattorilla. Ajatuksen tasolla simulaattoriopetuksen hyödyt ovat pienet verrattuna siihen, että tehdään autolla.”

”Simulaattoria ei tähän taloon tule! Eca Faros on käytössä pimeän ajossa. Teen pimeän simulaattorilla. Mielestäni simulaattoria käytetään väärin. Asiakas laitetaan jopa yksin ajamaan simulaattorilla ilman ohjausta ja tutustumista laitteeseen ammattilaisen kanssa. Simulaattori-ohjelma menee eteenpäin, vaikka ei tekisi oikein. On väärin laittaa oppilas ajamaan ensin 5 h simulaattorilla. Pitäisi ajaa limittäin

autolla ja simulaattorilla. Oman tilan hallinta -ohjelma tai taskuun peruutus pitäisi löytyä simulaattorista.”

”Itsellä tulee simulaattoria käytettyä vähän kaikessa. Simulaattoriin hakeutuu sellaiset, jotka ihan oikeasti osaavat. Ne pärjäävät auton kanssa ja niillä on usein prätäkortit (A1). Oppimista kun miettii, niin simulaattori sopii vain perusasioiden läpikäymiseen. Ei voi verrata autoon. Liukkaan kelin asiat opitaan simulaattorilla huonosti. Kustannussäästö asiakkaalle, mutta se mitä opitaan, niin on minimaalista. Pimeänajoon ihan hyvä, tulee eri tilanteita. Ei kantasuomalaiset, jotka haluavat saada kortin halvalla, niin luulevat ottavan sen halvalla simulaattorilla.”

”Autokoulussani on käytössä pimeällä ajamisen simulaattori. Pimeä tehdään aina simulaattorilla. Liukas tehdään pääasiassa simulaattorilla, mutta myös liukkaan kelin radalla. Jokainen saa ajaa simulaattorilla niin paljon kuin haluaa. Ajavat sillä taajama-ajoa. Simulaattorista on hyötyä, esim. ohjaamisen opettelussa. Jokainen ajaa vähintään 1 h liikennevaloja ja kaupunkia simulaattorilla. Monet ajavat 2 h. Hyvä apuri, siitä on hyötyä, mutta ei korvaa autossa tapahtuvaa opetusta. Liukas rata on 95 km päässä ja siksi simulaattori on käytössä liukkaan kelin opetuksessa.”

”Meillä on vaan pimeällä ajamisen simulaattori ja käytän sitä kuten ennen lakiuudistusta. Ei ole kokemusta, mutta oma mielipide on, että simulaattorilla voidaan opettaa teorian tasolla asioita, jolloin se on yksilöllisempi tapa opettaa kuin tavallinen teoria. En tiedä, onko edes ratissa ja polkimissa lisäarvoa.”

Autokouluyrittäjien mielestä opetus on lakiuudistuksen myötä muuttunut enemmän tutkintoon ohjaavaksi. Autokouluyrittäjille esitettiin kysymys siitä, miten he näkevät ajokorttilain muutoksen 1.7.2018 vaikuttaneen B-ajokokeeseen valmistautuvien liikennekäyttäytymiseen. Autokouluyrittäjät kertoivat minimiajotuntimäärästä tulleen uusi normaali. Asiakas ei halua ottaa lisätunteja. Taitotaso jää ohueksi ja se aiheuttaa enemmän hylkäyksiä ajokokeessa. Oman tilan hallinnassa puutteita. Iso ongelma on ajo-opetuksen vähyys. Yksivaiheisuutta pidetään huonona, se sisältää myös oppilaalle signaalin, että olet valmis.

”Oppilaat kysyvät, että onko tämä se, mitä tutkinnossa käydään? Opetus on tutkintoon ohjaavaa. Kunhan tutkinnosta selviän. Ohjaavat itsekin itseään tutkintoon. Kaverit ajavat lujaa, kaahaaminen on lisääntynyt, sen perusteella, mitä kertovat kaverien tekevän. Simulaattori ei opeta. Olen jopa nähnyt, että 18 tunnin jälkeen ei osata vaihtaa vaihdetta. Oppilaiden asenne on, että tutkinnossa pitää ajaa näin ja sen jälkeen omalla tavalla.”

”Eivät ole läheskään niin valmiita, kun menevät kokeeseen. Taitotaso on ohut ja menee entistä helpommin pieleen, kuin aiemmin. Hylkäyksiä tulee siis enemmän.

Tutkinto ei ole muuttunut. Aiemmin taitotaso kesti jännittämisen, kun pohjataso oli vahvempi. Kymmenestä ajotunnista tuli uusi normaali eli ei haluta ottaa lisäajotunteja.”

Haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että ajokorttilakiuudistuksen myötä opetuksen painopiste on siirtynyt aikaisempaa enemmän auton ohjaamiseen ja liikennetilanteiden hallintaan. Niemisen ja Susimetsän (2018) mukaan auton ohjaaminen ja liikennetilanteiden hallinta on vain pieni osa kuljettajan käyttäytymistä. GDE-matriisin alempien tasojen lisäksi tulisi opetuksessa huomioida myös matriisin korkeammat tasot. Näiden korkeampien tasojen huomiointi näyttää haastattelujen perusteella jäävän vähäiselle huomiolle osittain ajotuntimäärän ja osittain teoriaopetuksen vähyyden vuoksi.

”Vaikea kysymys. Sosiaaliset taidot eli oman tilan hallinta – ei osata antaa tilaa muille vaan muiden huomioon ottaminen kärsii kaikkein eniten, koska opetus on pirstaleista. Yritetään saada oppilas kokeeseen hänen haluamallaan tavalla. Ei mene pitkäaikaiseen muistiin. Tämä vaikuttaa todella laajasti liikennekäyttäytymiseen, muiden huomioon ottamiseen ja osaamistasoon.”

”Silloin kun olen ajanut kortin, niin oli paljon ihmisiä, jotka olivat käyneet ajamassa jääradalla yms. Autoja oli paljon vähemmän ja tekniikka ei ollut niin kehittynyttä, kun ohjaustehostinta ei ollut. Autoa joutui ihan oikeasti ajamaan. Silloin osattiin paremmin jo ennen kuin tultiin autokouluun. Kaksivaiheisuus oli hyvä, onnettomuustilastot näyttivät hyvältä. Kakkosvaihe olisi pitänyt olla puolen vuoden, ei kahden vuoden sisällä. Uudistuksia pitää aina tehdä, mutta 2013 hinnatkin nousivat aika paljon. Muutos oli aika suuri silloin ja mukaan olisi voinut jo silloin tuupata digitalisuutta. Kolmivaiheinen oli hyvä ja yhteisopetusmalli oli tosi hyvä. Viimeisimmässä uudistuksessa ajettiin pöheikköön. Ennen 2018 uudistusta oppilaat osasivat ajaa aika hyvin. Isoin ongelma on ajomäärä nykyään.”

”Selvä signaali siitä, että yksivaiheisuus tarkoittaa, että olet valmis. Kaksivaiheisuus piti sisällään sen, että on riskiaika eli ole valppaana. Signaali jäi pois. Tuntuu, että kun ajokokeeseen vie, niin aiemmin pystyi sanomaan, että kiinnitä näihin huomiota ja palataan niihin.”

Haastattelun lopussa kysyin, onko vielä jotain, josta en ole kysynyt, mutta josta tässä yhteydessä haluaisit vielä kertoa. Tällä kysymyksellä halusin varmistaa, ettei jää jokin olennainen asia huomaamatta. Lähes kaikki ajokokeen vastaanottajat nostivat tässä kohtaa esille ikäpoikkeusluvut ja 17-vuotiaat kuljettajat. Autokouluyrittäjistä vain yksi mainitsi 17-vuotiaat ja heidän ajotapansa.

”Piittaamattomuus ja tietämättömyys lisääntyy. 17-vuotiaat eivät ole valmiita liikenteeseen! 17-vuotiaat ovat ihan erilaisia kuin 18-vuotiaat ajotavoissaan.”

5.4 Ongelmiin löydettävissä olevat ratkaisut

Sekä autokouluyritykset että ajokokeen vastaanottajat toivat haastattelussa esille paljon kehittämisehdotuksia, jolla edellä esitettyjä ongelmia voitaisiin ratkaista.

Autokouluyritykset toivat esille teoriaopetuksen lisäämisen yhtenä ratkaisuna. Mikäli teoriaopetusta olisi nykyistä enemmän, voisi jopa nykyinen ajotuntimäärä riittää, kun teoriaa ei tarvitsisi opettaa autossa. Tuotiin esille myös vaihtoehto, ettei olisi pakollisia ajotuntimääriä ollenkaan. Tällöin opettajan olisi todennäköisesti helpompi tarjota oppilaalle opetusta hänen tarpeidensa mukaan, kun ei olisi olemassa ohjaavaa minimimäärää. Autokouluyritykset toivovat, että tutkintoa kehitettäisiin. Tällä hetkellä koetaan, että ajokoe mittaa lähinnä auton käsittelyä ja liikennesääntöjen osaamista.

”Pitäisi olla kunnon teoriaopetus, ei että itse opiskelet. Ajo-opetuksessa on nytkin oppilaita, joilla on mahdollisuus pärjätä pienellä määrällä. Ei pakollisia tunteja ollenkaan, vaan kaikille tarpeen mukaan. Opetuslupalaisten pakollinen antaa niille tosi paljon lisää. Teoria olisi oltava kaikille pakollista. RTK:sta pitäisi olla pakollista pimeä ja liukas. Ruotsinmallityyppinen RTK ja jatkovaihe 3 kk kuluessa. RTK voisi olla siellä vasta, tutkinnossa katsottaisiin perusvalmiudet.”

Autokouluyritykset näkevät riskientunnistamiskoulutuksen hyvänä opetussisällöltään, mutta se tulisi toteuttaa vasta ajokortin saamisen jälkeen. Tällöin oppilaan ajotaito olisi sujuvampaa ja hänen ei tarvitsisi kiinnittää niin paljon huomiota perusasioihin, jolloin aikaa jäisi taitojen syventämiselle. Taloudellista ajotapaa voisi tuolloin ottaa myös nykyistä paremmin koulutuksessa esille. Vaiheisuutta ajokorttikoulutukseen kaivattiin myös.

”Tuskin saadaan paluuta vanhoihin aikoihin eli kaksivaiheisuutta. Teoriaa pitäisi lisätä, pitäisi aloittaa esikoulusta ja jatkaa koulussa. Vaikea sanoa mitä pitäisi tehdä. Nyt on puhuttu ratojen pakollisuudesta. Opetuslupaopetuksessa pitäisi olla jonkinlainen lähtötason mitta. RTK:ssa ei voi antaa kaikkea paikkauksena opetuslupalaisille. 4 h teoria on liian vähän teoriaa, jos on jo mopokoulutus. Voisiko asenteisiin paremmin vaikuttaa, jos olisi enemmän teoriaopetusta? Ajokieltokoulutuksesta on tehty tutkimus, että ne eivät tee uusia rikkeitä, jotka ovat käyneet tämän. Voisiko tästä saada jotain kehitettyä”.

Ajokokeen vastaanottajat ehdottivat teorialunteja pakollisiksi. Luokkateoriaopetuksessa ryhmäkeskusteluineen nähtiin arvo, jota nettiteoriassa ei ole. Ajotuntimäärään esitettiin tuntuvaa lisäystä tai vaihtoehtoisesti kokonaan minimiajo-opetusmäärästä luopumista. Tällöin opetusta annettaisiin jokaiselle sopiva määrä. Ajokokeen vastaanottajat toivoivat hylätyn ajokokeen jälkeen mahdollisuutta määrätä lisää ajotunteja kuten ennen lakimuutosta. Simulaattoriopetuksen osuutta opetuksesta toivotaan pienennettävän.

”Teoriatunnit pakollisiksi. Jos ei 19 h, niin kuitenkin niitä pitäisi olla. Meillä käydään 3-6 kertaa teoriakokeessa, ennen kuin ymmärtävät että pitäisi harjoitella. Ihminen on laiska. Jos saisin päättää, niin pakollisia ajotunteja ei olisi, mutta tutkinnon vastaanottaja saisi määrätä 0-10 h (ennen oli 0-5 h) opetusta hylätyistä ajokokeista. Simulaattoriopetus ainoastaan pimeänajoon, vaihtoehtoisesti voisi käyttää liikenneopetukseen, mutta ei osana peruspakettia. 10 minimimäärän koen ongelmallisena. Se ei riitä mihinkään. 10 riittää niille, joille riittäisi 5 h. Eli mielellään olisi 0 h ja harjoiteltaisiin tarpeeksi.”

Ajokokeen vastaanottajat toivoivat opetuslupaopettajan teoriakoetta takaisin. Sillä pyritäisiin varmistamaan opettajan osaamistaso. Myös opetuspolkimen katsastamista ehdotettiin palautettavaksi. Ajokokeen vastaanottajat näkivät hyvänä yhteisopetusmallin, jossa opetuslupaopettaja ja oppilas hankkivat osan opetuksesta autokoulusta.

”Nykyään pääset uuteen teoriakokeeseen saman tien, olisi kiva palauttaa kolmen päivän karenssi. Nostettaisiin teoriakokeen hintaa. Opetuslupaopettajalle olisi hyvä olla kurssi ja käydä teoriakokeessa. Paperit olivat aikaisemmin oikein täytettynä. Simulaattorin salliminen vain niille, joilla on jo joku kortti. Meillä pitäisi olla mahdollisuus määrätä lisätunteja kuten ennen. Kerron aina, että samalla rahalla saisi paljon opetusta, kun ei kävisi montaa kertaa kokeessa.”

Tämän tutkimuksen perusteella on havaittavissa, että ajokorttilakimuutos on vaikuttanut autokoulujen työntekijöiden ja ajokokeen vastaanottajien työhön sekä ajokorttia suorittavien oppimisprosessiin.

Oheisessa taulukossa 3 on esitelty tämän tutkimuksen keskeiset havainnot tuloksista. Kokonaisuudessaan voidaan todeta kehityksen kulkeneen huonompaan suuntaan. Autokouluyrittäjien osalta autokoululiiketoiminta on muuttunut haastavammaksi. Ajokokeen vastaanottajien työ on muuttunut raskaammaksi. Ajokorttia suorittava joutuu opiskelemaan enemmän itsenäisesti ja hänen liikenteelliset valmiutensa ovat heikommat ajokokeeseen mentäessä.

Taulukko 3. Keskeiset havainnot tuloksista

Mikä on ollut ajokorttiuudistuksen vaikutus autokouluyrittäjän näkökulmasta?	Työmäärä vähentynyt, joka on pienentänyt liikevaihtoa ja vähentänyt henkilökunnan määrää. Yrittäjät tekevät enemmän itse, työstä on tullut raskaampaa.
Mikä on ollut ajokorttiuudistuksen vaikutus ajokokeen vastaanottajan näkökulmasta?	Huonommilla taidoilla ajokokeeseen saapuvat kokelaat hylätään aiempaa useammin, joka johtaa asiakkaan tyytymättömyyteen ja tekee ajokokeen vastaanottajan työstä raskaampaa.
Mikä on ollut ajokorttiuudistuksen vaikutus oppimiseen ja opettamiseen?	Oppilas harjoittelee ammattiopetuksessa aiempaa vähemmän ja opetuslupaopetuksessa tavoitteetonta ajelua tulee aikaisempaa enemmän. Johtaa siihen, että ajokoe läpäistään aiempaa huonommin.
Minkälaisia ratkaisuja ajokorttiuudistuksen tuomiin mahdollisiin ongelmiin on löydettävissä?	Sekä teoria- että ajo-opetuksen määrän lisääminen kasvattamalla pakollisen opetuksen osuutta. Opetuslupaopetuksen laadun parantaminen. RTK-opetuksen ajankohdan muuttaminen tai sen sisällön muuttaminen.

6 Johtopäätökset

Vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksen myötä Suomessa siirryttiin koulutuspainotteisesta kuljettajakoulutusjärjestelmästä tutkintopainotteisempaan suuntaan. Ajokorttikoulutukseen tehdyt muutokset vaikuttivat monella tapaa B-kuljettajakoulutukseen. Muutokset näkyvät ajokokeeseen tulevien henkilöiden liikenteellisissä valmiuksissa ja sekä autokoulujen liiketoiminnassa. Molempien asioiden kohdalla haastatellut ovat kokeneet muutoksen pääasiassa negatiivisena.

Haastattelujen perusteella näyttää siltä, että pakollisen teoria- ja ajo-opetuksen vähentäminen sekä opetuslupaopetuksen kasvu johti autokoulujen liikevaihdon ja henkilökunnan vähenemiseen. Tämä on samansuuntainen johtopäätös Airaksisen ym. (2021) tekemän tutkimuksen kanssa.

Haastattelujen perusteella opetuspuolella vapaaehtoisuus ei näytä toimineen toivotulla tavalla. Autokouluopetuksen kautta ajokokeeseen menevien opetusmäärä on pienempi ja sitä kautta liikenteelliset valmiudet heikommalla. Tämä on myös samansuuntainen tulos Airaksinen ym. (2021) tutkimuksen kanssa.

Autokouluopetuksen valitsevat opetustavakseen yhä enenevässä määrin nuoret, joilla on oppimisvaikeus, aikuiset ja ulkomaalaiset, jolloin lähtökohta on se, että he oppimisvaikeuksista, iästä tai kielellisistä vaikeuksista ja liikennekulttuurieroista johtuen tarvitsevat enemmän opetusta. Tällaisten ns. erityisryhmien opettaminen on opettajalle tavallista haastavampaa ja kuormittavampaa. Kun voimat ovat vähissä, on liiketoiminnan kehittäminen autokouluyrittäjä-liikenneopettajalle haastavaa.

Opetuslupaopetuksen valitsevat oppilaat ovat suuresta ajomäärästä johtuen tietyissä valmiuksissa kuten sujuvuudessa autokoulussa opetuksen saaneihin verrattuna paremmilla valmiuksilla varustettuja ajokokeeseen mentäessä. Toisaalta puutteita löytyy osaamisesta ja tarpeellisen osaamistason arvioimisesta. Autokoulu- ja opetuslupaopetuksen yhdistämistä ei lakimuutos tämän tutkimuksen perusteella näytä edistäneen.

Laissa nähdään paljon ongelmia. Uutisointi ajokorttiuudistuksesta on mahdollisesti osaltaan vaikuttanut siihen, että luullaan ajokortin suorittamisen helpottuneen. Puhuttiin minimiopetusmäärien pienentämisestä ja helpotettiin opetusluvalla opettamista monella tavalla.

B-ajokokeeseen tulevien henkilöiden liikenteellisiin valmiuksiin liittyvät muutokset ovat osittain sidoksissa opetustapaan. Sillä näyttää olevan merkitystä, onko opetus saatu

autokoulussa vai opetusluvalla ja sillä, onko ajo-opetuksessa käytetty autoa vai auton ja simulaattorin yhdistelmää.

Autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien mielipiteet uuden ajokorttilain vaikutuksista kuljettajakoulutukseen ovat hyvin samansuuntaisia keskenään ja ne vastaavat suurelta osin tekemääni hypoteesia, että yleisesti tiedossa olleet tutkintopainotteisen kuljettajakoulutuksen ongelmat ovat suuressa määrin toteutuneet vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä.

6.1 Vaikutukset liiketoimintaan

Lakiuudistus vaikutti suuresti autokoulujen liiketoimintaan. Autokouluyrittäjien haastattelujen perusteella autokoulujen liikevaihto pieneni 30-70 %, sillä autokoulujen liiketoiminta on perustunut pääosin lakisääteiseen kuljettajakoulutukseen eikä vapaaehtoiseen koulutukseen. Autokoulujen liikevaihdon kivijalka on ollut B-opetus, johon ajokorttilain uudistus iski rajusti.

Opetuslupaopetuksen helpottaminen opetuslupaopettajan teoriakokeen ja opetuspoljinten katsastuspakon poistamisen myötä sekä 16-vuoden aloitusikä lisäsivät opetuslupaopetuksen suosiota. Opetuslupaopetuksen lisäys on suoraan pois autokoulujen liikevaihdosta.

Suuri leikkaus teoria- ja ajotuntimääriin pienensi liikevaihtoa autokouluun jäljelle jäävien oppilaiden osalta. Simulaattoriopetuksen salliminen lisäsi simulaattoriopetusta. Asiakkaat alkoivat suosimaan auto-opetusta edullisempaa simulaattoriopetusta. Haastattelujen perusteella näyttää siltä, että suurin osa autokouluyrittäjistä ei suosi simulaattoriopetuksen käyttöönottoa. Tämä on ongelmallista heidän liiketoimintansa kannalta, sillä simulaattoriopetukselle on olemassa käyttäjäkuntansa ja jos simulaattoriopetusta ei tarjota, menevät nämä asiakkaat jonnekin muualle.

Liikevaihdon pieneneminen vaikutti siten, että osa autokouluista myi liiketoiminnan autokouluketjulle ja osa lopetti toimintansa. Tähän tutkimukseen haastatteleman autokouluyrittäjät ovat sopeuttaneet toimintaansa uuteen tilanteeseen koska ovat vielä hengissä. Epävarma tilanne on osittain johtanut autokoulujen henkilökunnan, liikenneopettajien ja sihteerien siirtymiseen pois alalta. Osaa liikenneopettajista ja sihteeireistä kohtasi lomautus tai irtisanominen. Tämän tutkimuksen perusteella näyttää siltä, että liikenneopettajien määrä pieneni enemmän kuin Airaksinen ym. (2021) tutkimuksessaan toi ilmi. Tämä johtunee siitä, että Airaksinen ym. on tarkastellut työttömien liikenneopettajien sekä avoinna olevien liikenneopettajien työpaikkojen määrää. Omakohtainen kokemukseni on, että liikenneopettajat pääsääntöisesti poistuvat

liikennekoulutus alalta jollekin muulle alalle ja silloin työttömien liikenneopettajien määrä on heikko kuvaaja tilanteelle. Autokouluyrittäjät kertovat myös ajoneuvokaluston myymisestä ja toimitilojen pienentämisestä.

Monissa autokouluissa on jäljellä yrittäjä itse ja mahdollisesti yhdestä kahteen työntekijää. Ennen lakiuudistusta keskikokoisessa autokoulussa työskenteli noin kolmesta viiteen henkilöä. Työn kuormittavuus on lisääntynyt, kun yrittäjä pyrkii tekemään lähes kaiken itse. Haastattelemani yrittäjät pohtivat kovasti toimeentuloaan ja tulevaisuuttaan. Osa opiskelee ja osa suunnittelee aloittavansa toisen alan opinnot ja lähtevänsä pois autokoulualalta. Osa pyrkii löytämään uutta korvaavaa liiketoimintaa menetetyn B-opetuksen tilalle. Kaikista haastatelluista huokui huoli siitä, että ala ei enää elätä ja jotain tarvitsee tehdä.

Haastattelemieni autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien vastauksista välittyy tyytymättömyys siitä, että työ on muuttunut epämieluisaksi. Autokouluyrittäjät kokevat raskaana heikentyneen ja epävarman taloudellisen tilanteen sekä suuren ja sirpaloituneen työmäärän. Myös tunne siitä, että ei saa tehdä työtänsä niin hyvin kuin haluaisi, sillä tunteja ei ole tarpeeksi, vähentää motivaatiota. Ajokokeen vastaanottajat kokevat raskaana hylättyjen ajokokeiden määrän kasvun ja kokelaiden ymmärtämättömyyden vaadittavasta osaamisen tasosta. He kokevat myös työturvallisuutensa heikentyneen.

Tällä SWOT-nelikenttäanalyysillä (taulukko 4.) joka on yksi liiketoiminnan suunnittelun työkalu, on arvioitu autokouluyrityksen liiketoimintamahdollisuuksia tässä tutkimuksessa tehtyjen autokouluyrittäjien haastattelujen perusteella. Sisäisiin vahvuuksiin on koottu asioita, joissa autokouluyritys on hyvä. Sisäisistä heikkouksista löytyvät ne asiat, joissa autokoulut eivät keskimäärin ole erityisen hyviä. Ulkoiset mahdollisuudet kohtaan on pyritty löytämään autokouluyrityksen ulkopuolelta tekijöitä, joista yritys voisi hyötyä. Ulkoiset uhat kohdassa on kartoitettu autokouluyrityksen ulkopuolella olevia uhkia.

Taulukko 4. Autokoululiiketoiminnan SWOT-analyysi

Sisäiset vahvuudet (Strengths)	Sisäiset heikkoudet (Weaknesses)
Opetushenkilöstön asiantuntijuus ja ammattitaito. Henkilökunnan sitoutuneisuus. Opettajan osaamistaso. Opetuksen tehokkuus.	Yrittäjän heikko liiketoimintaosaaminen. Opettajuus menee bisneksen edelle. Yrittäjän ajan riittämättömyys. Yrittäjän motivaation ja voimavarojen puute. Innovaatioiden puute. Ei ole tarvinnut muuttua, niin ei ole valmiuksia siihen.
Ulkoiset mahdollisuudet (Opportunities)	Ulkoiset uhat (Threats)
Uudistuminen. Uusia tuotteita tai uusia asiakkaita. Laajan opetuslupaopetuksen hyödyntäminen.	B-kuljettajakoulutusmarkkina pienenee sillä ikäluokat pienenevät. Opetusluvan suosio kasvaa edelleen. Ajokortteja ei enää ajeta yhtä paljon. Teknologinen kehitys. Ympäristönäkökohdat.

Autokoululiiketoiminnan SWOT-analyysistä voidaan tehdä johtopäätös, että autokouluyritysten vahvuuksia ovat henkilökunnan ammattitaito, asiantuntijuus ja ammattitaito. Ammattitaito on vaarassa rapautua nykyisen kuljettajakoulutusmallin myötä, jossa lähes kuka tahansa voi opettaa ketä tahansa. Autokouluyrityksen heikkoutena ovat usein puutteet liiketoimintaosaamisessa ja nykyään yhä enenevässä määrin yrittäjän ajan ja voimavarojen riittämättömyydessä. Autokoulujen mahdollisuutena voidaan nähdä mahdollisuus uudistua. Uudet tuotteet tai uudet asiakkaat huomioiden laaja opetuslupaopetussektori voidaan nähdä mahdollisuutena. Teknologinen kehitys ja ympäristöasiat saattavat vähentää ajokorttien tarvetta. Tämä voidaan nähdä uhkana kuten myös ikäluokkien pieneneminen.

6.2 Vaikutukset opetukseen

Ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä B-kuljettajaopetuksen teoriaopetuksen määrää vähennettiin 24:stä tunnista 4-8:aan tuntiin riippuen siitä, onko ajokortin suorittajalla aiempaa ajokorttia vai ei. Samanaikaisesti mahdollistettiin nettiteoria perinteisen luokassa tapahtuvan läsnäoloteorian rinnalle. Suuri osa autokouluista siirtyi tarjoamaan nettiteoriaa. Nettiteoria on asiakkaalle mieluista, sillä se ei ole sidottu tiettyyn paikkaan tai aikaan. Koska luokkaopetusteorian ajankohta oli pääsääntöisesti ilta, nettiteorian käyttöönotto vapautti opettajaresursseja illasta ajo-opetukseen, joka on hyvä, sillä ilta on suosittua ajo-opetusaikaa. Teoriatuntien vähentäminen ja siirtyminen nettiin aiheuttivat puutteita liikennesääntöosaamisessa. Samalla menetettiin mahdollisuus GDE-matriisin ylempien tasojen käsittelyyn nuorten keskinäisenä keskusteluna, jota opettaja ohjaa.

B-kuljettajaopetuksen ajo-opetusmäärään tehty leikkaus 18:sta tunnista 14:ään tuntiin vaikutti heikentävästi oppimiseen. Lakiuudistuksen yhteydessä mahdollistettiin myös simulaattorin käyttö ajo-opetuksessa niin, että yli puolet 14:stä tunnista voi ajaa simulaattorilla. Myös tämä heikensi oppimistuloksia. Simulaattori vaikuttaa olevan hyvä lisä, mutta se ei korvaa ajo-opetusta autolla. Asiakas ostaa simulaattoriopetusta sen autolla ajotuntia edullisemman hinnan vuoksi. Opetusmäärään tehty leikkaus kohdistuu erityisesti autokoulusta ajo-opetuksensa hankkiviin. Vapaaehtoista lisäopetusta ei haluta ostaa riittävästi tai ollenkaan. Opetusluvalla opetuksen saavat ajavat tyypillisesti moninkertaisesti lakisääteiset minimiajotuntimäärät.

Opetuslupaopetus yleistyi, sillä opetuslupaopettajalta ei vaadittu enää teoriakokeen läpäisyä opetuksen aloittamiseksi eikä opetuspolkimien katsastamista. Lakiuudistuksen myötä B-kuljettajakoulutuksen aloitusikä putosi 17 vuodesta 16 vuoteen. Tämä lienee lisännyt opetuslupaopetuksen suosiota, sillä se mahdollistaa kahden vuoden yhdessä ajamisen nuoren kanssa. Vastaavasti autokouluopetusta 16 vuoden aloitusikä ei suosi, sillä 14 ajotuntia on järkevä ajaa tiiviisti lähempänä 18 vuoden ajokortti-ikää.

Lakiuudistuksen yhteydessä kolmivaiheinen ajokorttikoulutus muutettiin yksivaiheiseksi siirtämällä syventävän vaiheen opetussisältö koulutuksen kolmannelta vaiheesta ykkösvaiheeseen ja muuttamalla se nimeltään riskientunnistamiskoulutukseksi (RTK). Riskientunnistamiskoulutus tehdään siis ennen ajokoetta, kun taas aiempi syventävä vaihe tehtiin kahden vuoden sisällä ajokortin saamisesta. Opetussisällön suhteen riskientunnistamiskoulutuksen siirtäminen suoritettavaksi ennen ajokoetta ei vaikuta onnistuneelta ratkaisulta, sillä syvällisempi riskien tunnistamiseen perehtyminen vaatisi pidempää ajokokemusta. Liikenneopettajat joutuvatkin muokkaamaan riskientunnistamiskoulutusta oppilaan taitotasoon sopivaksi.

Pienestä ajotuntimäärästä johtuen oppilaat saavat riskientunnistamiskoulutuksessa koulutusta perusvalmiuksiin ja ajokeen läpäisyyn ja riskien tunnistamiseen liittyvä koulutussisältö näyttää käytännössä jäävän kokonaan pois nykyisestä B-kuljettajakoulutuksesta. Opetuslupaopetuksella B-ajokorttia suorittavat vaikuttavat hyötyvän riskientunnistamiskoulutuksesta saamalla ammattiopettajalta koulutusta perusvalmiuksiin sekä ajokeen läpäisyyn.

Seuraavassa taulukossa on esitelty autokouluylittäjien sekä ajokeen vastaanottajien esiintuomat ongelmat uudessa ajokorttilaissa B-opetuksen osalta.

Taulukko 5. Keskeiset ongelmat B-ajokorttikoulutuksessa

	Autokouluyritykset	Ajokokeen vastaanottajat
Ajoneuvon käsittely	Tuntimäärä liian pieni riittävään käsittelyopetukseen, liikennetilanteiden hallinnan oppiminen vaikeutuu.	Ajoneuvon käsittelyssä havaittavissa puutteita.
Liikennesäännöt	Puutteita sääntöjen hallinnassa. Joudutaan paikkaamaan ajo-opetuksessa.	Ei osata liikennemerkkejä, ei osata soveltaa liikennesääntöjä.
Käsitys omasta ajotaidosta	Käsitys ajotaidosta ei ole realistinen -> ei osteta lisäajotunteja.	Käsitys ajotaidosta ei ole realistinen -> ei ymmärretä hylkäystä ja sen syytä.
Autokouluopetus	Liian vähän opetusta. Aika ei riitä, osaaminen jää ohueksi.	Liian vähän opetusta, käsittely heikkoa ja se vaikuttaa liikennetilanteiden hallintaan.
Opetuslupaopetus	Liikennesääntötietämys, kova tilannenopeus, puutteet havainnoinnissa.	Oppilaan ja opettajan liikennesääntötietämys, jota peitellään hyvällä käsittelyllä. Puutteet havainnoinnissa.
Simulaattoriopetus	Pääsääntöisesti simulaattorilla ei voi korvata autolla ajo-opetusta.	Antaa liian helpon kuvan ajamisesta. Oppilaat ovat pettyneitä simulaattoriopetukseen.
RTK	Liian aikaisin suunniteltuihin opetussisältöihin nähden.	Hyvä koulutus ammattilaiselta opetuslupalaiselle, mutta suunniteltuun sisältöön ei päästä käsiksi.
Taloudellinen ajotapa	Oppilaan ajokokemus ei mahdollista taloudellisen ajotavan opettamista.	Ei tule esille haastatteluissa.

Sekä autokouluyrittäjät että ajokokeen vastaanottajat kaipasivat vaiheisuutta B-kuljettajakoulutukseen. Kaikilla haastattelemillani henkilöillä oli kokemusta kolmivaiheisesta ja yhtä haastateltua lukuun ottamatta kaikilla on omakohtainen opettamis- tai ajokokeen vastaanottamiskokemus kaksivaiheisesta kuljettajakoulutusmallista. Useampi vaihe mahdollistaisi syvällisemmän riskienhallintakoulutuksen. Se antaisi myös oikeanlaisen signaalin tuoreelle kuljettajalle siitä, että hän ei ole vielä valmis kuljettaja, vaan tietämystä täydennetään myöhemmin.

Ajokoetta ei suunnitelmista huolimatta vaikeutettu lakimuutoksen yhteydessä, mutta ajotutkintoon käytettävä aika piteni 45 minuutista 60 minuuttiin. Tämä mahdollisti monipuolisemmin erilaisten tilanteiden tarkastelun. Ajokokeen sisältöön ei tehty suuria muutoksia. Ajokokeeseen lisättiin vaatimus ajaa kolmasosa kokeesta tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 60 km/h.

Minimiopetuksen vähentäminen lisäsi autokoulussa opetuksen saaneiden hylkäyksiä ajokokeessa. Opetuksen riittämättömyys tekee osaamisesta ohuempaa ja se kostahtuu stressaavassa ja kohtalaisen pitkäkestoisessa ajokoetilanteessa. Opetuslupaopetuksen saaneiden hylkäykset ajokokeessa vähenivät. Tämä johtunee suuren ajomäärän mukanaan tuomasta hyvästä ajoneuvon käsittelytaidosta sekä ajamisen rutinoitumisesta. Ollaan ikään kuin enemmän sinut auton ja ajamisen kanssa ja ehditään käydä monta kertaa muun muassa maantiellä, jolloin siihen tulee rutiini. Toisto auttaa asioiden omaksumisessa.

Lakiuudistuksen myötä kuljettajaopetus kirjavoitui ja samoin oppimistulokset. Tämä tukee Hatakan (2016) selvitystä tutkintopainotteisesta järjestelmästä. Haastattelujen perusteella ajokokeeseen ja liikenteeseen lähtee tällä hetkellä hyvin paljon erilaisemmilla taidoilla varustettuja uusia kuljettajia kuin ennen lakimuutosta. Näyttäisi siltä, että ennen lakiuudistusta ajokokeeseen tulevilla kokelailla oli tasaisempi osaamisen taso ja realistisempi kuva siitä, mitä kuljettajan tulisi ajokokeessa ja liikenteessä osata.

Taulukkoon 6 on koottu autokouluyrittäjien ja ajokokeen vastaanottajien kehitysehdotuksia haastatteluissa esiin tulleiden ongelmien korjaamiseksi.

Taulukko 6. Ratkaisu- ja kehitysehdotukset B-ajokorttikoulutukseen

	Autokouluyritykset	Ajokokeen vastaanottajat
Teoriaopetus	Enemmän pakollista teoriaopetusta, se tukisi ajo-opetusta.	Pakollista teoriaopetusta, mielellään läsnäoloteoriana netin sijaan.
Autokouluopetus	Minimiajotuntimäärä tulisi olla suurempi. Vaihtoehtoisesti ei minimimäärä ollenkaan vaan tarpeen mukaan.	Ajotuntimäärä lähelle entistä minimiä. Vaihtoehtoisesti ei minimiä ollenkaan vaan tarpeen mukaan.
Opetuslupaopetus	Yhteisopetusmalli olisi hyvä.	Opettajan teoriakoe parantaisi osaamistasoa. Opetuspolkimien katsastus. Hyötyvät lyhyestäkin ammattilaisen opetuksesta. Yhteisopetusmalli olisi hyvä.
Simulaattoriopetus	Vain pimeän opetukseen ja perusopetuksen lisänä, ei korvaamaan autolla ajoa.	Vain pimeän opetukseen ja perusopetuksen lisänä, ei korvaamaan autolla ajoa.
Vaiheisuus	Vaiheisuus mahdollistaisi syvällisemmän riskienhallintakoulutuksen.	
Teoriakoe		Teoriakokeen läpäisyyn auttaisi teoriaopetus. Kolmen päivän karenssi takaisin.
Ajokoe	Ajokokeen vastaanottajalla tulisi olla mahdollisuus määrätä lisäopetusta hylkäyksen jälkeen. Ajokoetta pitäisi kehittää mittaamaan oikeita asioita.	Ajokokeen vastaanottajalla pitäisi olla mahdollisuus määrätä lisäopetusta hylkäyksen jälkeen.

6.3 Johtopäätökset

Muutokset ovat vaikuttaneet autokoulujen liiketoimintaan. Karkeasti arvioiden liikevaihto sekä henkilökunta ovat puolittuneet. Yrittäminen on muuttunut todella raskaaksi, sillä toimintaa on jouduttu tehostamaan äärirajoille. Muutos on niin suuri, että on suuri riski menettää koko autokouluyrittäjien ammattikunta. Ajokokeen vastaanottajien työkuormaa lisääviä tekijöitä ovat ajokokeeseen tuleva kokelaan osaamistason erilaistuminen, hylättävien ajokokeiden määrän kasvu sekä kokelaan vaikeus ymmärtää tarvittava osaamistaso. Ajokokeen vastaanottopuolella tämä saattaa aiheuttaa ongelmia työvoiman saatavuudessa.

Tässä tutkimuksessa kerätyn aineiston perusteella näyttäisi siltä, että 1.7.2018 voimaan tulleella ajokorttilakiuudistuksella on ollut vaikutuksia B-kuljettajakoulutuksen sisältöön ja sitä kautta B-ajokorttia suorittavien liikenteellisiin valmiuksiin, autokoulualaan sekä ajokokeen vastaanottajien työhön.

Autokouluyrittäjät ovat epätoivoisia. Mattilan (2007) kuvailema tuhoava kierre on meneillään useassa haastattelemassani autokouluyrittäjän yrityksessä. Pettymykset ja epäonnistumiset syövät taistelutahtoa ja luottamusta. Vähitellen luopuu yrittämästä yhtään mitään.

B-ajokorttia suorittavien heikommat liikenteelliset valmiudet johtunevat pakollisen teoria- ja ajo-opetuksen merkittävästä vähentämisestä. Koska vapaaehtoisuus liikennekoulutuspalveluiden ostamisessa ei näytä toteutuvan, jää opetusmäärä liian pieneksi.

Autokoulun kautta B-kuljettajakoulutuksen hankkineille osaaminen jää ohueksi teoriaopetuksen puuttumisen ja ajo-opetuksen vähyyden vuoksi. Aika ei yksinkertaisesti riitä tarvittavien asioiden oppimiseen. Liikenneopetuksen ammattilaiset eivät pysty siirtämään tarvittavia taitoja oppilaille, kun siihen ei anneta riittävästi aikaa.

Opetusluvalla B-kuljettajakoulutuksen hankkivien osaaminen jää vajaaksi teoriaopetuksen puuttumisen, mutta erityisesti opetuslupaopettajan osaamistason vuoksi. Mikäli opetuslupaopettajalla ei ole tietotaitoa, on sitä mahdotonta siirtää opetettavalle. Murtosenkin (2017) mukaan opettajana kehittymien vaatii työtä ja aikaa. Ei ole mahdollista saada aikaan hyviä oppimistuloksia toimimalla puolihuolimattomasti. Haastattelujen perusteella näyttää siltä, että opetuslupaopetuksessa ajomäärä on suuri, mutta opetuksen tavoitteellisuus pieni.

Opetuslupaopetukseen lakiuudistuksen yhteydessä tehdyt muutokset, kuten opetuslupaopettajan teoriakokeesta ja opetuspolkimien katsastamisesta luopuminen sekä 16-vuoden aloitusikä lienevät syynä opetusluvan suosion lisääntymiseen.

LVM:n (2014) mukaan jo syksyllä 2013 asetettiin työryhmä arvioimaan opetus- ja tutkintopohjaisen koulutuksen eroja. Tuolloin Autokoululiito kannatti uuden opetusteknologian lisäämistä ja opetuspainotteisen ja monivaiheisen kuljettajaopetuksen säilyttämistä. Liikenneturva painotti pakollisen teoriaopetuksen tärkeyttä kuljettajaopetuksessa. Työryhmä ehdotti myös ajallisesti tai alueellisesti rajoitetun ajo-oikeuden mahdollisuutta.

Tästä tutkimuksesta selviää, että liikenneopettajat, sekä autokouluyrittäjät että ajokokeen vastaanottajat, ovat edelleenkin opetuspainotteisen ja monivaiheisen kuljettajaopetuksen kannalla. Koulutuksen tulisi heidän mielestään sisältää enemmän pakollista teoria- ja ajo-opetusta eli olla koulutuspainotteisempi. Hyvä kysymys lienee, miksei uuden ajokorttilain valmistelussa huomioitu ruohonjuuritasolla kuljettajakoulutuksen parissa työskentelevien asiantuntijoiden mielipiteitä.

6.4 Kehittämis- ja jatkotutkimusehdotukset

Tämän tutkimuksen perusteella näyttäisi siltä, että pakollisesta ja nykyistä suuremmasta teoriatuntimäärästä olisi hyötyä. Teoriaopetus auttaisi liikennesääntöjen omaksumisessa ja tukisi ajo-opetusta. Mikäli teoria tai osa siitä olisi läsnäolo-opetusta luokassa nettiteorian sijaan, mahdollistaisi se GDE-matriisin ylempien tasojen kuten erilaisten riskien, kuljettajan oman tilan sekä jopa elämän hallinnan taitojen käsittelyn ryhmässä keskustellen liikenneopettajan ohjauksessa.

Lakimuutoksen pyrkimys siihen, että asiakas hankkisi ajo-opetusta tarvitsemansa määrän, ei näytä toteutuvan. Suomessa on vahvat perinteet minimiajotunteihin ja asiakkaan on vaikea mieltää, mikä on riittävä osaamisen taso. Autokoulussa opetuksen saavat menevät pääsääntöisesti ajokokeeseen minimillä (14 h) tai lähellä minimiä olevaa ajotuntimäärää. Ratkaisuvaihtoina liian pieneksi vaikuttavaan tuntimäärään voisi olla minimiopetusmäärän kasvattaminen muutamalla tunnilla tai vaihtoehtoisesti luopuminen kokonaan minimituntimäärästä. Minimituntimäärästä luopumalla asiakkaalla ei olisi etukäteisajatusta siitä, millä ajotuntimäärällä ikään kuin tulisi pyrkiä pärjäämään, vaan tarvittavaa opetuksen määrää voitaisiin arvioida enemmän yksilöllisesti.

Simulaattoriopetuksen ongelmallisuus näyttää liittyvän siihen, että asiakas valitsee simulaattoriopetuksen sen auto-opetusta edullisemman hinnan vuoksi. Valintaa ei siis ohjaa opetuksen tarve vaan hinta. Tämän tutkimuksen perusteella vaikuttaa siltä, että

simulaattoria pidetään hyvänä lisänä opetuksessa, mutta pääsääntöisesti sillä ei tulisi korvata autossa tapahtuvaa ajo-opetusta. Poikkeuksena nähdään kuitenkin ne nuoret, joilla on mopoauto- tai kevytmoottoripyöräkortti, jolloin voisi jopa olla mahdollista korvata osa auto-opetuksesta simulaattorilla.

Näyttää siltä, että simulaattorin käyttöä pimeällä ajamisen opetuksessa pidetään onnistuneena, mutta liukkaan kelin opetuksessa sen ei uskota antavan realistista käsitystä liukkaalla ajamisesta kuljettajalle. Mikäli liukkaan kelin ajo-opetuksessa päätettäisiin siirtyä käyttämään ainoastaan liukkaan kelin ratoja, tulisi pohtia myös sitä, mikä on liukkaan kelin ratojen kattavuus eri puolilla maata. Etäisyys asiakkaalta radalle muodostuu yhdeksi merkittäväksi tekijäksi.

Lakiuudistuksessa tehty vähennys ajo-opetuksen minimimäärään ei näytä olevan ongelma opetusluvalla ajotaitonsa hankkiville. Tämän tutkimuksen perusteella myös opetusluvalla ajokorttia suorittavat hyötyisivät nykyistä laajemmasta teoriaopetuksesta. Opetuslupaopettajan teoriakokeen palauttaminen auttaisi varmistamaan tietyn osaamistason opetuslupaopettajalle ja hyödyttäisi siten opetuslupaoppilasta. Opetusluvalla harjoittelevat näyttävät hyötävän lyhyestäkin liikenneopettajan antamasta opetuksesta, kuten riskientunnistamiskoulutuksesta.

Siirryttäessä lakimuutoksen yhteydessä yksivaiheiseen kuljettajakoulutukseen siirrettiin syventävän vaiheen koulutussisältö riskientunnistamiskoulutukseen. Samalla muutettiin kyseisen opetuskokonaisuuden paikkaa ajokortin suorittamisen jälkeisestä ajasta suoritettavaksi ennen ajokoetta. Syventävän vaiheen tai riskientunnistamiskoulutuksen tarkoitus on syventää osaamista, kun perusasiat ovat hallinnassa. Tämä on ongelma nykyisessä koulutusmallissa. Riskientunnistamiskoulutuksen sisältö koetaan hyväksi, mutta sen ajankohta ongelmalliseksi opetussisällön kannalta.

Hylättyjen ajokokeiden määrä kasvoi lakiuudistuksen yhteydessä. Tämä ei ole asiakkaan etu. Tästä tutkimuksesta selvisi, että on yleistä, että ajokorttia suorittavat kokelaat tulevat hylätyn ajokokeen jälkeen uudestaan kokeilemaan ajokokeen läpäisemistä ilman lisäajo-opetusta. Mikäli ajokokeen vastaanottajalle annettaisiin mahdollisuus määrätä hylätyn ajokokeen jälkeen lisäajotunteja liikenneopettajan antamana, vähentäisi se todennäköisesti turhia ajokokeen läpäisy-yrityksiä. Etenkin, jos päädyttäisiin luopumaan minimiajo-opetusmäärästä, olisi tällä ajokokeen vastaanottajan mahdollisuudella määrätä lisäajotunteja oppimista ohjaava vaikutus – asiakas saisi valita miten paljon ja kenen kanssa harjoittelee, mutta jos harjoitusta ei ole ollut tarpeeksi tai se ei ole ollut laadukasta, niin ajokokeen hylkäämisen jälkeen kokelas määrättäisiin liikenneopettajan ohjaukseen.

6.5 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyön tekeminen on ollut mielenkiintoinen prosessi. Haastattelutulosten ja niistä tehtävien johtopäätösten ohella olen pohtinut paljon omaa autokouluyrittäjyyttäni. Itse opinnäytetyöprosessista olen oppinut paljon. Jos tekisin työn uudelleen, niin tietäisin mitä tehdä ja missä järjestyksessä. Prosessi on opettanut minulle suunnittelemisen ja avun pyytämisen tärkeyden. Olen oppinut paljon tiedon hausta ja sen käsittelystä. On ollut hienoa huomata, että osaan tehdä myös tutkimustyötä.

Tämä tutkimus vahvistaa käsitystäni siitä, että autokouluyrittäjät ovat ensisijaisesti opettajia ja vasta toissijaisesti autokouluyrittäjiä. Opettajuus on kova homma sinänsä ja yrittäjyys on myös kovaa työtä. Autokouluyrittäjyydessä täytyy yhdistää nämä asiat ja se on ihmiselle liikaa. Ei kouluissakaan opettajat tee bisnestä, he opettavat.

Meillä autokouluyrittäjillä on voimakas sisäinen tunne ja tarve hoitaa opetus niin hyvin kuin mahdollista. Siksi simulaattorikysymys on meille iso asia. Tiedämme, että asiakas haluaa edullisen opetuksen, mutta emme välttämättä hanki simulaattoria, sillä se sotii meidän opettajaidentiteettiämme ja arvomaailmaamme vastaan.

Tuloksia analysoidessani en juuri hämmästynyt. Suurin osa etukäteisolettamuksistani osoittautuivat samansuuntaisiksi haastateltujen kommenttien kanssa. Yksi asia, joka minua mietitytti, oli haastattelijoiden kertoma liikevaihdon radikaali väheneminen. Minulle ei ole autokouluyrittäjänä käynyt näin ja olen miettinyt mistä se johtuu. Olen tullut siihen johtopäätökseen, että ajattelen ilmeisesti enemmän yrittäjämäisesti kuin opettajamaisesti. Tähän vaikuttanee yrittäjäperhetaustani ja kaupallinen koulutukseni.

Minulla on käytössä kaksi simulaattoria. Niillä voin tarjota edullista hintaa toivovalle asiakkaalle edullista opetusta, enkä menetä häntä naapurikouluun siksi, että en opetuksellisista syistä halua tarjota simulaattoriopetusta. Toki menestyksekkäs liikevaihto vaatii muitakin toimia kuin simulaattorin käyttöä. Toimintaa on tehostettu, henkilökuntaa vähennetty, joustavuutta on lisätty. Menestyvässä autokouluyrityksessä sekä henkilökunta mutta etenkin yrittäjä on tänä päivänä kovien vaatimusten ristitulella.

Virtainlahden (2011) mukaan hiljainen tieto on merkittävä asia organisaation menestykselle. Koen myös itse yrittäjänä näin, että aavistukset, ideat, tuntemukset ja kokemukset ovat merkittävässä roolissa menestyvässä yrityksessä. Hiljaisella tiedolla tarkoitetaan vuosien kuluessa karttunutta kokemusta, tietoa ja osaamista. Oma

mielipiteeni on, että mitä haastavampi tilanne yrityksessä tai alalla on, sitä tärkeämmässä roolissa on hiljainen tieto. Se on tässä ja nyt toteutettavaa arkipäivän käytännöllisyyttä.

Pietiläisen ym. (2005) mukaan sukupuoli vaikuttaa yrittäjän käsitykseen siitä, millainen yrittäjyys on kiinnostavaa. Naisyrittäjillä työn tekemisen tarkoitus sekä elämäntilanne vaikuttavat yrittäjyyden rooliin. Heidän mielestään yrittäjyys on kilpailukykyinen tapa kehittää ja käyttää omaa asiantuntemusta. Yrittäjyys mahdollistaa perhe- ja työajan yhteensovittamisen sekä mahdollisuuden päästä johtamistehtäviin. Koen, että näin minullakin on ollut. Olen aina sanonut, että en usko, että olisin missään muualla voinut näin hyvin yhdistää perhe-elämäni neljän lapsen äitinä ja työurani, kuin autokouluyrittäjänä. Olen myös saanut olla alani asiantuntija sekä toimia johtotehtävissä.

Olen kiitollinen siitä, että olen saanut olla autokouluyrittäjä ja kokea kuljettajakoulutusalan muutoksia useamman vuosikymmenen ajan. Viimeisin ajokorttilain muutos vuonna 2018 on minun autokouluyrittäjäurallani suurin kokemani muutos. Toivon, että voin tulevaisuudessakin käyttää osaamistani kuljettajakoulutuksesta ja autokouluyrittäjyydestä liikenneturvallisuuden ja yrittäjyyden edistämiseen.

Lähteet

- Aaltio-Marjosola, I. 2001. Naiset, miehet ja johtajuus. Werner Söderström Osakeyhtiö. Helsinki.
- Airaksinen, N. & Kiiskilä, K. & Rintamäki, J. & Kaartinen, K. 2021. Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset. Liikenne- ja viestintävirasto. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021.
- Ajokorttilaki 29.4.2011/386.
- Ajoneuvohallintokeskus 2008. Opetussuunnitelma. B-luokan kuljettajaopetus. 8.12.2008. Sähköposti 28.4.2021 asiantuntija Marjo Immonen, Traficom.
- Anteroinen, P. 2021. Ajokorttilakia muutetaan ja hyvä niin. Liikenneturva. Luettavissa: <https://liikennevilku.fi/2021/04/15/ajokorttilakia-muutetaan-ja-hyva-niin/>. Luettu: 1.5.2021.
- Autokoululiitto 2012. Opetussuunnitelma 2013 – Kolmivaiheinen kuljettajaopetus B-luokan ajo-oikeutta varten. Sähköposti 28.4.2021 asiantuntija Marjo Immonen, Traficom.
- Autokoululiitto 2018. Opetussuunnitelma 2018. Kuljettajaopetus B-luokan ajo-oikeutta varten. Sähköposti 27.2.2021 toimitusjohtaja Harri Keski-Rekilä, Autokoululiitto.
- Autokoululiitto 2021. Liikenneopettajan eettiset ohjeet. Luettavissa: <https://www.autokoululiitto.fi/liikenneopettajan-eettiset-ohjeet/>. Luettu: 5.5.2021.
- Avola, P. & Pentikäinen, V. 2020. Kukoistava kasvatus. Positiivisen pedagogiikan ja laaja-alaisen hyvinvointiopetuksen käsikirja. BEEhappy Publishing Oy.
- Bryman, A. & Bell, E. 2013. Företagsekonomiska forskningsmetoder. Liber. Stockholm.
- Collins, J. 2002. Hyvästä paras. Miksi jotkut yritykset menestyvät ja toiset eivät? Kauppakaari / Talentum Media Oy. Helsinki.
- Elo-Pärssinen, K. & Heinonen, J. 2019. Uudistuva perheyritys. Perhe, omistajuus ja liiketoiminta. Alma Talent. Helsinki.
- Fischer, M. & Vainio, S. 2015. Potkua palvelubisnekseen. Asiakaskokemus luodaan yhdessä. Talentum Pro. Helsinki.
- Halinen, I. & Hotulainen, R. & Kauppinen, E. & Nilivaara, P. & Raami, A. & Vainikainen, M. 2016. Ajattelun taidot ja oppiminen. PS-kustannus. Jyväskylä.

Hatakka, M. 2016. Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä? Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n tilaama selvitys.

Helander, N. & Kujala, J. & Lainema, K. & Pennanen, M. 2013. Avaimia asiakasläheisyyteen. Uudistuva verkostomainen palveluliiketoiminta. Tampere University Press.

Hirsjärvi, S. & Remes, P. & Sajavaara, P. 2001. Tutki ja kirjoita. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

Huikuri, H. & Karstio, T. & Koila, T. & Vartiainen, S. 2016. Yritystoiminnan uudelleen järjestely. ST-Akatemia Oy. Helsinki.

Hyötyläinen, R. & Nuutinen, M. 2010. Palveluliiketoiminnan muutosstrategiat. Teoksessa Hyötyläinen, R. & Nuutinen, M. (toim.). Mahdollisuuksien kenttä. Palveluliiketoiminta ja vuorovaikutteinen johtaminen, s. 54-71. Teknologiateollisuuden julkaisuja nro 1/2020. Teknologiateollisuus ry. Helsinki.

Hämäläinen, K. & Mäkeläinen, M. 2014. Taivas + helvetti. Vol. 2. Ilman toista ei ole toisen menestystä. One on One Publishing Oy. Espoo.

Hänti, S. 2021. Asiakkaista ansaintaan. Asiakaskeskeinen liiketoimintamalli. Alma Talent Oy. Helsinki.

Immonen, M. 26.2.2021. Asiantuntija. Traficom. Sähköposti.

Kallio, T. & Nurmi, P. 2006. Vastuullisen liiketoiminnan tutkimus. Teoksessa Kallio, T. & Nurmi, P. (toim.). Vastuullinen liiketoiminta. Peruskysymyksiä ja esimerkkejä, s. 5-14. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja. Turku.

Kamensky, M. 2015. Menestyksen timantti. Strategia, johtaminen, osaaminen, vuorovaikutus. Talentum Media Oy. Helsinki.

Kananen, J. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Suomen Yliopistopaino Oy 2017.

Kananen, J. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Suomen Yliopistopaino Oy 2015.

Ketola, T. 2005. Vastuullinen liiketoiminta. Sanoista teoiksi. Edita Prima Oy. Helsinki.

Kotter, J. 2009. Tärkeys järjestykseen. Nyt. Talentum Media Oy. Helsinki.

Kupias, P. & Peltola, R. 2019. Oppiminen työssä. Gaudeamus. Tallinna.

Kurkilahti, L. & Äijö, T. 2007. Ui tai uppoa. Suomalaisyrietykset globaalitalouden hyökyaallossa. WSOYpro. Helsinki.

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 kuljettajakoulutuksessa, s. 154-179. Liikenneturvallisuuden edistämissäätiö. Helsinki.

Liikenneturva 2021a. Ajankohtaiset tilastot. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/ajankohtaiset-tilastot#8c173a3c>. Luettu: 1.5.2021.

Liikenneturva 2021b. Nuorten henkilövahingot liikenteessä. Tilastokatsaus 4.3.2021. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_nuoret.pdf. Luettu: 29.4.2021.

LVM 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Julkaisuja 10/2014.

LVM 2017. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ajokorttikoulutusta uudistetaan. Faktalehti 28/2017. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki.

Lönnqvist, A. & Kujansivu, P. & Antikainen, R. 2006. Suorituskyvyn mittaaminen. Tunnusluvut asiantuntijaorganisaation johtamisvälineenä. Edita Publishing Oy. Helsinki.

Martinsuo, M. & Mäkinen, S. & Suomala, P. & Lyly-Yrjänäinen, J. 2016. Teollisuustalous kehittyvässä liiketoiminnassa. Edita Publishing Oy. Helsinki.

Mattila, P. 2007. Johdettu muutos. Avaimet organisaation hallittuun uudistumiseen. Talentum Media Oy. Helsinki.

Metsämuuronen, J. 2006. Metodologian perusteet ihmistieteissä. Teoksessa Metsämuuronen, J. (toim.). Laadullisen tutkimuksen käsikirja, s. 16-78. International Methelp Ky. Helsinki.

Murtonen, M. 2017. Opettaminen ja opetuksen suunnittelu taitoina. Teoksessa Murtonen, M. (toim.). Opettajana yliopistolla. Korkeakoulupedagogiikan perusteet, s. 153-177. Vastapaino. Tampere.

Nieminen, A-P. & Susimetsä, M. 2018. From Driving Skills to Driver Behaviour. Teoksessa Susimetsä, M. & Ainjärvi, H. (toim.). Theory and practice in driver education, s. 52-63. Gigatum Humeris. Tallinn University.

Ojasalo, K. & Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2014. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Sanoma Pro Oy. Helsinki.

Paavilainen, U-M. 2010. Superihmisiä? – Johtajan voimavarat. WSOYpro Oy. Helsinki.

Pellikka, H. 7.5.2021. Toimitusjohtaja. Ajovarma Oy. Sähköposti.

Peltonen, T. Johtaminen ja organisointi. Teemoja, näkökulmia ja haasteita. 2007. KY-Palvelu Oy. Keuruu.

Peräaho, M. & Keskinen, E. 2012. Kuljettajan toiminta ja kuljettajaopetus: Hierarkkinen näkökulma. Teoksessa Keskinen, E. & Laapotti, S. & Lammi, A. & Nieminen, A-P. & Peräaho, M. (toim.). Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa, s. 30-57. Liikenneturvallisuuden Edistämissäätiö. Helsinki.

Pietiläinen, T. & Lehtimäki, H. & Keso, H. & Hiukka, K. 2005. Tiedon kauppiaat. Asiantuntijat yrittäjinä. WSOY Oppimateriaalit Oy. Helsinki.

Puustinen, T. & Mäkeläinen, M. 2013. Taivas + helvetti. One on One Publishing Oy. Espoo.

Saarelainen, E. 2013. Kohti menestyvää liiketoimintamallia. Suomen liikekirjat. Saarijärvi.

Saarijärvi, H. & Puustinen, P. 2020. Strategiana asiakaskokemus. Miksi, mitä, miten? Docendo Oy. Jyväskylä.

Saarikoski, J. 2015. Digitalisaatio ja kuljettajakoulutusyrittäjyys. Diplomityö. Lappeenrannan teknillinen yliopisto.

Salojärvi, S. 2006. Nousevatko osaajat entistä suurempaan arvoon? Teoksessa Juuti, P. (toim.). Johtaminen eilen, tänään, huomenna, s. 168-177. Kustannusosakeyhtiö Otava. Helsinki.

Suomen Autokoululiitto 65 vuotta. 2003. Teoksessa Kunnari, V. & Leipälä, E. (toim.). Suomen Autokoululiitto 65 vuotta. Opetustarvike Oy. Helsinki.

Suomen Yrittäjät 2021. Yrittäjyystilastot 2019. Luettavissa:

https://www.yrittajat.fi/sites/default/files/yrittajyystilasto_2021_su.pdf. Luettu: 3.5.2021.

Tietokantapalvelu 2021. Luettavissa:

https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet_fi.html. Luettu: 1.5.2021.

Tikkanen, J. & Kujala, A. & Parkkinen, M. 2014. Ravistajat – 10 ohjetta menestykseen. Suomen Yrittäjien Sypoint Oy. Helsinki.

Timonen, R. 2000. Yrittävyys, liikkeenjohto ja menestyminen maatilayrityksissä. Helsingin yliopisto, Taloustieteen laitos. Julkaisuja nro 28, Maatalouden liiketaloustiede.

Trafi 2018. Kuljettajantutkinnon ajokoe. Ohje TRAFI/41767/03.04.03.06/2018.

Traficom 2020a. Ajokoeohje. Ohje TRAFICOM/194454/03.04.03.01/2020.

Traficom 2020b. Hyväksytyt ajokokeet luokissa A, B ja C vuosina 2000-2020. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajo-ja-teoriakoetilastot>. Luettu: 25.2.2021.

Traficom 2020c. Liikennefakta. Ajokortit ja autokoulut. Luettavissa: <https://www.liikennefakta.fi/fi/markkinat/liikenteen-palvelut/ajokortit-ja-autokoulut>. Luettu: 29.4.2021.

Traficom 2021a. Ajokortti-info. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/opetuslupa>. Luettu: 25.2.2021.

Traficom 2021b. Ajokortti-info. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/perustietoa-ajokortista/ajoneuvot-joita-saan-ajaa>. Luettu: 25.2.2021.

Traficom 2021c. Tilastotietokanta. Suoritetut ajokokeet maakunnittain 2015-2021.

Luettavissa:

https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Trafi/Trafi_Kuljettajantutkinnot/050_tutk_tau_105.px/.

Luettu: 25.2.2021.

U.S. Department of Transportation 2015. Graduated Driver Licensing Systems.

Luettavissa: <https://www.transportation.gov/mission/health/Graduated-Driver-Licensing-Systems>. Luettu: 29.4.2021.

Vanhala, S. & Laukkanen, M. & Koskinen, A. 2002. Liiketoiminta ja johtaminen. KY-Palvelu Oy. Otavan Kirjapaino Oy. Keuruu.

Viitala, R. & Jylhä, E. 2006. Liiketoimintaosaaminen. Menestyvän yritystoiminnan perusta. Edita Publishing Oy. Helsinki.

Virtainlahti, S. 2011. Hiljainen tietämys ja aineeton pääoma organisaation voimavarana. Teoksessa Puusa, A. & Reijonen, H. (toim.). Aineeton pääoma organisaation voimavarana, s. 30-42. UNIpress. EU.

Yin, R. 2012. Applications of case study research. Sage Publications, Inc. California.:

Young Drivers: The Road to Safety 2006. European Conference of Ministers of Transport (ECMT). Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). ECMT Publications. OECD Publishing. Paris.

Liitteet

Liite 1. Lyhenteet

A-kortti	moottoripyörän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti
AM-kortti	mopoauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti
B-kortti	henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti
BKT	bruttokansantuote
EAS	ensimmäistä ajokorttia suorittavan teoriaopetus
GDE	Goals for Driver Education (hierarkkinen kuljettajaopetusmalli)
GDL	Graduated Driving Licensing (porrastettu ajo-oikeus)
htv	henkilötyövuosi
kevarikortti	kevytmoottoripyöräkortti, A1-ajokortti
LMV	Liikenne- ja viestintäministeriö
M-kortti	mopon kuljettamiseen oikeuttava ajokortti
PK-yritys	pieni- ja keskisuuri yritys
prätkäkortti	moottoripyörän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti
RTK	riskientunnistamiskoulutus
Trafi	ent. Liikenteen turvallisuusvirasto
Traficom	Liikenne- ja viestintävirasto
tutvo	tutkinnon eli ajokokeen vastaanottaja

Liite 3. B-ajokokeen arviointikohteiden vertailu ennen ja jälkeen lakiuudistuksen

B-ajokokeen arviointikohdeiden vertailu ennen ja jälkeen vuoden 2018 lakiuudistuksen (Trafi 2018, Traficom 2020a)

30.6.2018 saakka	1.7.2018 lähtien
AJONEUVON HALLINTA Ajoneuvon valmistelu ja ajoneuvon tekninen tarkastus ovat asianmukaisia. <i>Valojen käyttö on asian mukaista.</i> Vaihteiden käyttö on asianmukaista. Huomioi matkustajien turvallisuuden. <i>Huomioi muiden tilantarpeen liikenteessä.</i> Hallitsee käytettävän ajonopeuden. <i>Välttää aiheettomia hidastamisia ja pysähtymisiä.</i> Käyttää hallintalaitteita liikenteen tarkkailun olennaisesti häiriintymättä. Hallitsee oman ajoneuvon suunnan ja tilantarpeen. <u>Tarvittavan varovaisuuden noudattaminen ajoneuvosta noustessa.</u> KEVYEN LIIKENTEEN HUOMIOINTI <i>Huomioi ja havainnoi tarkasti kevyen liikenteen aikomukset suojateillä ja risteyksissä, myös käännyttyessä ylittävällä suojatiellä tai pyörätien jatkeella.</i> Antaa riittävän tilan kevyelle liikenteelle kohtaamis- ja ohitustilanteissa. Osoittaa väistämisen kevyttä liikennettä kohtaan nopeutta sovitamalla ja tarvittaessa pysähtymällä sekä sopivissa tilanteissa käsimerkillä. Tiedostaa ja havainnoi katvealueet. MUUN LIIKENTEEN HUOMIOINTI Muun ajoneuvoliikenteen seuraaminen: on tietoinen tapahtumista edessä, sivuilla ja takana. Osoittaa huomaavaisuutta ja joustavuutta erilaisissa liikennetilanteissa. <u>Noudattaa väistämissääntöjä.</u> <i>Tutkitsee oikein muun liikenteen merkinantoja ja omat merkinannot ovat asianmukaisia.</i> Osaa huomioida muun liikenteen erityispiirteet. <i>Osaa huomioida takaa tulevan muun liikenteen nopeutta alennettaessa.</i> <i>Hallitsee turvallisten etäisyyksien pitämisen muihin ajoneuvoihin kaikissa tilanteissa.</i> Hallitsee asianmukaiset merkinannot ja toiminnan ohitus- ja kohtaamistilanteissa. <i>Osaa käyttää valoja asianmukaisesti kaikissa tilanteissa.</i>	AJONEUVON KÄSITTELY JA HALLINTA On omaksunut ajoneuvon valmistelun turvalliseen ajamiseen ja teknisen tarkastuksen . Hallitsee ajotavan, jolla varmistetaan turvallisuus ja vähennetään polttoaineen kulutusta ja päästöjä kiihdytettäessä ja hidastettaessa vauhtia sekä ylämäkeen ja alamäkeen ajattaessa. Ottaa huomioon matkustajien turvallisuuden. Kykenee säätämään ajoneuvon nopeutta ja hallitsee käytettävän ajonopeuden sekä ajoneuvon liikesuunnan. Osaa käyttää asianmukaisesti ajoneuvon hallintalaitteita, tuntee sen mahdolliset avustavat järjestelmät eikä niiden käyttäminen estä tai häiritse muun liikenteen tarkkailua ja ajamista. Tietää ajoneuvon massan, koon, mitat ja ulottuvuudet sekä hallitsee ajoneuvon suunnan ja tilantarpeen liikenteessä.
ENNAKOINTI Katseen suuntaaminen liikennetapahtumiin niin kauas kuin näkemä antaa mahdollisuuden. Nopeuden sovittaminen on asianmukaista. Varautuminen viivyttyksettömään lähtöön ajovuoroa odotettaessa liittymissä tai valoissa. Suuntamerkin käyttö ja ryhmittäminen asianmukaista. Varautuminen nopeutta alentaa ylätäyksiin tilanteissa, joissa näkyvyys on rajoitettu. Taloudellinen ja ympäristöä huomioiva ajotapa.	TIENKÄYTTÄJIEN HUOMIOINTI Antaa riittävän tilan jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Huomioi ja havainnoi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden aikomukset sekä osoittaa väistämisen hidastamalla nopeutta ja tarvittaessa pysähtymällä. Seuraa aktiivisesti muuta liikennettä, tunnistaa riskiä lisäävät tilanteet, tiedostaa ja havainnoi katvealueet. Toimii joustavasti ja huomaavaisesti muita tienkäyttäjiä kohtaan. Huomioi muun liikenteen erityispiirteet ja hallitsee turvallisen etäisyyden pitämisen muihin ajoneuvoihin kaikissa tilanteissa ja olosuhteissa. Hallitsee asianmukaiset merkinannot. <u>Noudattaa tarvittavaa varovaisuutta ajoneuvosta noustaessa ja ottaa huomioon matkustajien turvallisuuden ajoneuvosta noustaessa.</u> Tiedostaa eri liikenneryhmien merkityksen havainnoinnille ja vuorovaikutukselle. Ymmärtää, että muut tienkäyttäjät eivät tiedosta ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ominaisuuksia ja erityispiirteitä, ja osaa sopeuttaa oman toimintansa tämän mukaiseksi.
LIKENNETILAN HALLINTA Suuntaa katseen siten, että on tietoinen tapahtumista edessä, sivuilla ja takana sekä tiedostaa ja havainnoi katvealueet. Osaa käyttää oikeaa tilannenopeutta. Varautuu sujuvaan lähtöön ajovuoroa odotettaessa. Käyttää suuntamerkkiä ja ryhmittäytymistä turvallisuutta ja sujuvuutta edistävästi. Toimii oikein tilanteissa, joissa näkyvyys on rajoitettu. Hallitsee taloudellisen ajamisen perusteet. <u>Noudattaa liikennesääntöjä ja liikenteenohjausta.</u> Ajaa turvallisesti, johdonmukaisesti ja sujuvasti. Kykenee suunnittelemaan ajoreitin ja osaa huomioida siinä ajoneuvon, liikenneolosuhteisiin ja liikenneympäristöön liittyvät asiat. Tunnistaa liikennetapahtumiin liittyvät mahdolliset vaaratekijät sekä riskien ja vaaratilanteiden syntymisen ja osaa reagoida tilanteisiin ajoissa siten, että äkillisten toimenpiteiden tarvetta ei tule.	LIKENNETILAN HALLINTA Toimii rauhallisesti osoittaen samalla päättäväisyyttä kaikissa toimenpiteissä. Toimii huolellisesti ja järjestelmällisesti erilaisissa liikennetilanteissa. Keskittyy ajosuoritukseen ja liikennetilanteiden hallintaan. Suhtautuu muihin tienkäyttäjiin ymmärtäväisesti ja asianmukaisesti. Toimii itsenäisesti ja vastuullisesti liikenteessä. Suhtautuu vastuullisesti omiin taitoihinsa kuljettajana. Tunnistaa omasta osaamisestaan ja mielentilastaan aiheutuvat riskit sekä kykenee hallitsemaan niitä. Osaa toimia harkitusti ajoreitin toteuttamisessa, sekä tilanteissa, jossa valitun ajoreitin käyttö ei ole mahdollista.
OMAN TILAN HALLINTA Kykenee toimimaan rauhallisesti osoittaen samalla päättäväisyyttä kaikissa toimenpiteissä. Kykenee toimimaan huolellisesti ja järjestelmällisesti erilaisissa liikennetilanteissa. Kykenee keskittymään ajosuoritukseen ja liikennetilanteiden hallintaan. Kykenee hermoilemattomaan ja myötätuntoiseen suhtautumiseen muihin tienkäyttäjiin. Itsenäinen ja vastuullinen toiminta liikenteessä. Vastuullinen suhtautuminen omiin taitoihinsa kuljettajana. Kykenee asianmukaiseen suhtautumiseen liikenteen vuorovaikutukseen ja erilaisiin liikenteessä saataviin viesteihin.	OMAN TILAN HALLINTA Toimii rauhallisesti osoittaen samalla päättäväisyyttä kaikissa toimenpiteissä. Toimii huolellisesti ja järjestelmällisesti erilaisissa liikennetilanteissa. Keskittyy ajosuoritukseen ja liikennetilanteiden hallintaan. Suhtautuu muihin tienkäyttäjiin ymmärtäväisesti ja asianmukaisesti. Toimii itsenäisesti ja vastuullisesti liikenteessä. Suhtautuu vastuullisesti omiin taitoihinsa kuljettajana. Tunnistaa omasta osaamisestaan ja mielentilastaan aiheutuvat riskit sekä kykenee hallitsemaan niitä. Osaa toimia harkitusti ajoreitin toteuttamisessa, sekä tilanteissa, jossa valitun ajoreitin käyttö ei ole mahdollista.

30.6.2018 saakka voimassa olleessa ohjeessa.
Löytyy molemmista ohjeista, mutta eri kohdista.
1.7.2018 voimaan tullessa ohjeessa.

Liite 4. Saatekirje autokouluyrityksille

Helen Högström Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Liiketoiminnan kehittämisen koulutusohjelma helen.hogstrom@myy.haaga-helia.fi puh. 010 235 2201 / 0400 719 267	Saate 15.3.2021
---	------------------------

Haastattelu

Kiitos, kun lupauduit antamaan tunnin ajastasi haastatteluun.

- Mitä** Olen tekemässä opinnäytetyötä, jonka työnimenä on "Vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikutukset B-opetukseen liikenneopettajien ja ajokortin vastaanottajien näkökulmasta". Työn toimeksiantajana on Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). Opinnäytetyön ohjauksesta ja tuesta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). Tutkimus valmistuu 6/2021.
- Kuka** Suoritan Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa master-ympäristö-tutkintoa eli ylempää korkeakoulututkintoa liiketoiminnan kehittämisen koulutusohjelmassa. Koulutukseltani olen tradenomi ja liikenneopettaja. Lisää tietoa minusta löydät www.linkedin.com/in/helen-hogstrom-2900a9132/
- Miksi** Koen mielenkiintoisena vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen ja sen miten uudistus muutti suomalaista ajokorttikoulutusta. Millainen koulutusmallimme oli ennen uudistusta ja sen jälkeen? Miten uudistus onnistui saavuttamaan sen, mihin uudistuksella pyrittiin? Mitkä ovat uuden lain mukaisen ajokorttikoulutuksen hyväksi koetut asiat? Mitä jäi saavuttamatta? Löytyykö mahdollisia kehitysehdotuksia?
- Mitä tämä vaatii sinulta** Haastattelu ei vaadi etukäteisvalmistautumista. Saat sähköpostiisi Zoom-kokouksen linkin haastattelua edeltävänä päivänä. Suoritan haastattelun Zoomin välityksellä sovittuna ajankohtana. Haastattelu kestää maksimissaan tunnin. Tulen alussa kysymään muutamia taustakysymyksiä kuten alalla toimimisen kestoa jne. Sen jälkeen keskustelemme seuraavista teemoista:
- Onko mielestäsi B-ajokokeeseen valmistautuvien henkilöiden liikenteellisissä valmiuksissa eroja tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Ja jos, niin millaisia eroja?
 - Onko eroja havaittavissa ajoneuvon käsittelyyn tai liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?
 - Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autokoulussa / pääasiassa opetusluvalla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?
 - Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autolla / osittain simulaattorilla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos, niin millaisia?
 - Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut B-ajokokeeseen valmistautuvien liikennekäyttäytymiseen?
 - Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut liiketoimintaasi?

Ystävällisin terveisin

Helen Högström

Liite 5. Saatekirje ajokokeen vastaanottajille

Helen Högström
Haaga-Helia ammattikorkeakoulu
Liiketoiminnan kehittämisen koulutusohjelma
helen.hogstrom@myy.haaga-helia.fi
puh. 010 235 2201 / 0400 719 267

Saate

15.3.2021

Haastattelu

Kiitos, kun lupauduit antamaan tunnin ajastasi haastatteluun.

- Mitä** Olen tekemässä opinnäytetyötä, jonka työnimenä on "Vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen vaikutukset B-opetukseen liikenneopettajien ja ajokokeen vastaanottajien näkökulmasta". Työn toimeksiantajana on Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). Opinnäytetyön ohjauksesta ja tuesta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). Tutkimus valmistuu 6/2021.
- Kuka** Suoritan Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa ~~master work~~ -tutkintoa (90 opintopistettä) eli ylempää korkeakoulututkintoa liiketoiminnan kehittämissen koulutusohjelmassa. Koulutukseltani olen tradenomi ja liikenneopettaja, jolla on yli 20 vuoden kokemus liikennekoulutusosalta. Lisää tietoa minusta ja osaamisestani löydät www.linkedin.com/in/helen-hogstrom-2900a9132/
- Miksi** Koen mielenkiintoisena vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen ja sen miten uudistus muutti suomalaista ajokorttikoulutusta. Millainen koulutusmallimme oli ennen uudistusta ja sen jälkeen? Miten uudistus onnistui saavuttamaan sen, mihin uudistuksella pyrittiin? Mitkä ovat uuden lain mukaisen ajokorttikoulutuksen hyväksi koetut asiat? Mitä jäi saavuttamatta? Löytyykö mahdollisia kehitysehdotuksia?
- Mitä tämä vaatii sinulta** Haastattelu ei vaadi etukäteisvalmistautumista. Saat sähköpostiisi Zoom-kokouksen linkin haastattelua edeltävänä päivänä. Suoritan haastattelun Zoomin välityksellä sovittuna ajankohtana. Haastattelu kestää maksimissaan tunnin. Tulen alussa kysymään muutamia taustakysymyksiä kuten alalla toimimisen kestoa jne. Sen jälkeen keskustelemme seuraavista teemoista:
- Onko mielestäsi B-ajokokeeseen tulevien henkilöiden liikenteellisissä valmiuksissa eroja tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Ja jos, niin millaisia eroja?
 - Onko eroja havaittavissa ajoneuvon käsittelyyn tai liikennesääntöjen hallitsemiseen liittyvissä taidoissa tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?
 - Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autokoulussa / pääasiassa opetusluvalla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos on, niin millaisia?
 - Onko havaittavissa eroja, jos opetus on saatu pääasiassa autolla / osittain simulaattorilla tarkasteltuna aikaa ennen ajokorttilakimuutosta ja aikaa sen jälkeen? Jos, niin millaisia?
 - Miten ajokorttilain muutos 1.7.2018 on vaikuttanut B-ajokokeeseen tulevien henkilöiden liikennekäyttäytymiseen?

Ystävällisin terveisin

Helen Högström