



Mopokorttiuudistuksen vaikutukset

Annamari Ruonakoski, Mikko Seila

Mopokorttiuudistuksen vaikutukset

Annamari Ruonakoski, Mikko Seila, Linea Konsultit Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2013

ISBN 978-952-5893-72-4
ISSN 1799-0157

ALKUSANAT

Työn lähtökohtana on 29.4.2011 vahvistettu ajokorttilaki ja sen mukana tullut muutos mopokortin hankintaan. Muutoksen tarkoituksena oli parantaa nuorten mopoilijoiden osaamista ja liikenneturvallisuutta. Muutos astui voimaan 1.6.2011. Lakimuutoksen myötä mopokortin hankkimiseen sisällytettiin pakollinen teoria-, käsittely- ja ajo-opetus. Teoriakokeen lisäksi kokelaan on suoritettava ajo- tai käsittelykoe.

Lakimuutoksen taustalla oli pitkään jatkunut huoli nuorten mopoilijoiden onnettomuuksien lisääntymisestä. Tämän työn tarkoituksena on ollut selvittää, onko lakimuutos vaikuttanut toivotulla tavalla liikenneturvallisuuteen ja nuorten mopoilijoiden osaamiseen.

Tutkimusta ohjasivat Trafissa Inkeri Parkkari, Elina Uusitalo, Erno Aholammi sekä Marjo Herlevi.

Selvityksen ovat laatineet Annamari Ruonakoski ja Mikko Seila Linea Konsultit Oy:stä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta, edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä sekä vastaa liikennejärjestelmän viranomaistehävistä.

Helsingissä, 13. maaliskuuta 2013

Inkeri Parkkari

Johtava asiantuntija, tutkimus ja kehittäminen
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Utgångspunkt för arbetet är körkortslagen som fastställdes 29.4.2011 och medförde en ändring i anskaffningen av mopedkort. Målet med ändringen var att förbättra unga mopedförarens färdigheter och säkerhet i trafiken. Ändringen trädde i kraft 1.6.2011. Genom lagändringen infördes obligatorisk teori- manövrerings- och körundervisning vid anskaffning av mopedkort. Förutom teoriprovet ska kandidaten också genomföra ett kör- eller manöverprov.

Bakgrunden till lagändringen var en under lång tid upplevd oro över ökningen av olyckorna bland unga mopedförare. Målet med detta arbete har varit att utreda om lagändringen har inverkat på önskat sätt på trafiksäkerheten och unga mopedförarens färdigheter.

Hos Trafi leddes undersökningen av Inkeri Parkkari, Elina Uusitalo, Erno Aholammi och Marjo Herlevi.

Utredningen har utarbetats av Annamari Ruonakoski och Mikko Seila från Linea Konsultit Oy.

Trafiksäkerhetsverket Trafi svarar för lagstiftning för och tillsyn av trafiksystemet, utvecklar trafiksystemets säkerhet aktivt och främjar trafiksystemets miljövänlighet.

Helsingfors 13 mars 2013

Inkeri Parkkari

Ledande sakkunnig, forskning och utveckling
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

The starting point for the work is the Act on Driving Licences, ratified on 29 April 2011, and the accompanying change to the requirements for a moped licence. The purpose of the change was to improve the skills and traffic safety of young moped riders. The amendment, which took effect from 1 June 2011, introduced compulsory training in theory, handling and riding in traffic for those seeking a moped licence. In addition to a theory test, the applicant must also pass a driving or handling test.

The background to the amendment was the long-standing concern over the increase in accidents among young moped riders. The purpose of this work has been to establish whether the legislative amendment has influenced the traffic safety and skills of young moped riders in the manner intended.

The research at the Finnish Transport Safety Agency was conducted by Inkeri Parkkari, Elina Uusitalo, Erno Aholammi and Marjo Herlevi.

The report was drafted by Annamari Ruonakoski and Mikko Seila from Linea Konsultit Oy.

TraFi (Finnish Transport Safety Agency) is responsible for traffic system-based regulation and supervisory tasks, actively develops the safety of the traffic system, and promotes the environmental friendliness of traffic.

Helsinki, 13 March 2013

Inkeri Parkkari

Senior Expert, R&D
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen tausta ja tavoite	1
2	Tutkimusmenetelmät.....	1
2.1	Kyselytutkimukset	1
2.2	Tilastolliset tarkastelut	2
2.3	Muut menetelmät	2
3	Tilastotarkastelujen tulokset	2
3.1	Mopojen ja mopoautojen määrät	2
3.2	Suoritettujen ajolupien määrä	5
3.3	Mopoilun turvallisuuskehitys	5
4	Mopokortin haltijoiden ja heidän vanhempiansa näkemykset.....	8
4.1	Vastaaajaryhmät.....	8
4.2	Ajotottumukset	9
4.3	Mopokortin hankinta	9
4.4	Mopokortin hinta	10
4.5	Erot osaamisessa	11
4.6	Erot asenteissa	13
4.7	Erot onnettomuusalttiudessa.....	16
4.8	Opetuksen kehittäminen.....	18
4.9	Opetuslupaopetus.....	19
4.10	Mopoautoilu	20
4.11	Ajoneuvon virittäminen	22
5	Autokoulunopettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemykset..	23
5.1	Vastaaajaryhmät.....	23
5.2	Opetuksen määrä	23
5.3	Tutkinto	25
5.4	Autokoulujen talous	26
5.5	Kehittämisehdotukset	26
6	Lakimuutoksen vaikutukset	26
6.1	Vaikutukset mopoilijoiden osaamiseen ja asenteisiin	26
6.2	Vaikutukset mopoilun ja onnettomuuksien määrään	27
6.3	Taloudelliset vaikutukset	28
7	Johtopäätökset	29
8	Lähdeluettelo.....	30
	Liitteet.....	31

TIIVISTELMÄ

Työn taustalla on 29.4.2011 vahvistettu ajokorttilaki ja sen mukana tullut muutos mopokortin hankintaan. Muutos astui voimaan 1.6.2011. Ennen lakimuutosta M-luokan ajokortin saamiseksi riitti teoriakokeen suorittaminen ilman osallistumista teoria- tai ajo-opetukseen. Uuden AM-luokan kortin suorittamiseen tarvitaan teoriaopetusta kuusi tuntia ja ajo-opetusta kolme tuntia. Teoriakokeen lisäksi on suoritettava käsittely- tai ajokoe. AM-ajokorttiluokkaan kuuluvat sekä mopot että kevyet nelipyörät (mm. mopoautot). Uudistuksen on toivottu parantavan nuorten mopoilijoiden turvallisuutta ja valmiuksia liikenteessä. Lakimuutoksella on vaikutuksia myös autokoulujen toimintaan.

Työn tavoitteena oli selvittää, miten lakiuudistus on vaikuttanut nuorten mopoilijoiden ja kevyellä nelipyörällä ajavien turvallisuuteen ja heidän valmiuksiinsa toimia liikenteessä. Tutkimus perustuu suurelta osin syksyllä 2012 tehtyihin kyselyihin, jotka osoitettiin ajoluvan haltijoille ja heidän vanhemmilleen, opetuslupaopettajille, autokouluille ja tutkinnon vastaanottajille. Kullekin ryhmälle laadittiin erilliset webropol-kyselyt. Kyselykutsu lähetettiin postikortilla 3 000 mopokortin haltijalle ja myöhemmin tehtiin vielä 1 000 opetusluvan hankkineen kotitalouden lisäotanta.

Tilastolliset tarkastelut pohjautuvat Trafin ja Tilastokeskuksen tietoihin, joista jälkimmäisistä oli käytettävissä vuoden 2012 osalta ennakkotiedot. Lisäksi kerättiin poliisien mopoilun kehityksestä tekemiä havaintoja muutamilta paikkakunnilta.

Suoritettujen mopokorttien määrä on laskenut noin 25 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2012. Samalla mopojen ensirekisteröinnit ovat vähentyneet ja myös liikenteessä olevien mopojen kokonaismäärä on lievässä laskussa.

Aloittelevien mopoilijoiden taidot ovat parantuneet hieman aiemmasta. Kyselytutkimuksen vastausten mukaan uuden lain aikana kortin suorittaneille mopoilijoille sattuu hieman vähemmän onnettomuuksia ajouran alkuvaiheessa kuin pelkällä teoriakokeella ajo-oikeuden hankkineille. Myös poliisin havaintojen mukaan lakimuutos on saanut aikaan sen, että aloittelevilla mopoilijoilla on ajamisen perustaidot entistä paremmin hallussa.

Mopo-onnettomuudet ovat vähentyneet merkittävästi lakimuutoksen voimaan astumisen jälkeen. Onnettomuuksien vähenemä johtuu osin suoritettujen mopokorttien määrän vähenemisestä ja osin mopoilijoiden taitojen paranemisesta.

Uudistus nosti mopokortin hankintahinnan moninkertaiseksi verrattuna aikaan ennen lakimuutosta. Perheissä mopokortin hinta koetaan korkeaksi ja joskus jopa kortin hankintaa rajoittavaksi tekijäksi.

Kyselytutkimuksen tulokset antavat viitteitä siitä, että ajoharjoittelun lisääminen voisi parantaa nuorten mopoilijoiden taitoja entisestään. On kuitenkin vaikea arvioida, olisiko esimerkiksi yhden tai kahden pakollisen ajotunnin lisäyksestä merkittävää hyötyä turvallisuuden kannalta. Tätä suuremmat pakolliset ajotuntimäärät voivat taas olla taloudellisen hyväksyttävyyden kannalta vaikeita toteuttaa. Ajokorttikäytäntöjen kehittämisessä tulisikin selvittää ajoharjoittelun lisäämisen mahdollisuuksia siten, että kortin hankkimiskustannukset pysyisivät silti kohtuullisina. Mopokortin haltijoille ja opetuslupaopettajille tehtyjen kyselyiden mukaan opetuslupaopetus näyttäytyy tuloksiltaan ainakin yhtä hyvänä tai jopa parempana vaihtoehtona kuin autokoulussa annettu opetus, sillä opetusluvalla opiskelleet harjoittelevat enemmän liikenneajoa sekä saavat vanhemmiltaan tukea osaamisensa kehittämiseen.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävän asennekasvatuksen osalta riskien tunnistaminen ja tahallisen riskinoton välttäminen ovat avainasemassa. Vanhempien kiinnostuksella on niin ikään selkeä rooli nuorten turvallisuuskäyttäytymiseen vaikuttamisessa ja riskinoton vähentämisessä.

SAMMANFATTNING

Som bakgrund till arbetet finns körkortslagen som fastställdes 29.4.2011 och medförde en ändring i anskaffningen av mopedkort. Ändringen trädde i kraft 1.6.2011. För att få ett körkort av klass M räckte det före lagändringen att man avlade teoriprovet utan att delta i teori- eller körundervisningen. För att få det nya körkortet av klass AM krävs det att man genomgår sex timmar teoriundervisning och tre timmar körundervisning. Förutom teoriprovet måste man också avlägga ett manöver- eller körprov. Körkortsklass AM omfattar både mopeder och lätta fyrhjulingar (bl.a. mopedbilar). Man hoppas att förnyelsen ska förbättra unga mopedförarens säkerhet och beredskap i trafiken. Lagändringen påverkar också bilskolornas verksamhet.

Målet med arbetet var att utreda på vilket sätt förnyelsen av lagen har påverkat säkerheten för unga mopedförare och förare av lätta fyrhjulingar, och deras beredskap att fungera i trafiken. Undersökningen baseras till stora delar på enkäter som genomfördes hösten 2012, och som riktades till körrättsinnehavare och deras föräldrar, lärare med undervisningstillstånd, bilskolor och examensmottagare. Separata webropol-enkäter utarbetades för varje grupp. En enkätinbjudan via postkort skickades till 3 000 mopedkortsinnehavare och senare gjordes ytterligare ett urval bland 1 000 hushåll som hade skaffat undervisningstillstånd.

De statistiska undersökningarna baseras på data hos Trafi och Statistikcentralen, av vilka hos den senare fanns tillgängliga preliminärdata från år 2012. Dessutom samlade man in observationer som polisen hade gjort om mopedanvändningsutvecklingen på några orter.

De utfärdade mopedkortens antal har minskat cirka 25 procent från år 2010 till år 2012. Samtidigt har nyregistreringarna av mopeder minskat och även det totala antalet mopeder i trafiken minskar något.

Färdigheterna hos ovana mopedförare har förbättrats något från tidigare. Enligt svaren från enkätundersökningen inträffar något färre olyckor i början av förarkarriären för mopedförare som skaffade sitt mopedkort efter att den nya lagen trädde i kraft, än för förarna som skaffade körkortet med enbart teoriprov. Också enligt polisens observationer har lagändringen medfört att ovana mopedförare behärskar grundkunskaperna för körningen bättre än tidigare.

Antalet mopedolyckor har minskat betydligt efter att lagändringen trädde i kraft. Minskningen av antalet olyckor beror delvis på att antalet utfärdade körkort har minskat och delvis på att mopedförarnas färdigheter har förbättrats.

Förnyelsen medförde att kostnaden för att ta mopedkort mångfaldigades jämfört med tiden före lagändringen. I många familjer anser man att priset för mopedkortet har blivit högt och ibland till och med en begränsande faktor för att skaffa kortet.

Resultaten från enkätundersökningen indikerar att ökad körträning skulle kunna förbättra unga mopedförarens färdigheter ytterligare. Det är dock svårt att bedöma om till exempel en ökning med en eller två obligatoriska körtimmar skulle göra någon betydande nytta ur säkerhetssynpunkt. Ett större antal obligatoriska körtimmar kan å andra sidan vara svåra att genomföra med avseende på den ekonomiska acceptansen. Vid utvecklingen av körkortsförfarandena borde man undersöka möjligheterna att öka körträningen på ett sådant sätt att anskaffningskostnaderna för kortet ändå hålls på en rimlig nivå. Enligt enkäter som mopedkortsinnehavare och lärare med undervisningstillstånd har besvarat verkar undervisning som ges av lärare med undervisningstillstånd med avseende på resultaten vara ett åtminstone lika bra eller till och med bättre alternativ till undervisningen som ges i bilskolorna, eftersom elever till lärare med undervisningstillstånd tränar mer körning i trafik och får stöd av sina föräldrar vid utvecklingen av sina färdigheter.

När det gäller en attitydförändring som siktar på förbättring av trafiksäkerheten har identifiering av riskerna och undvikande av avsiktlig risktagning en nyckelposition. Föräldrarnas intresse och attityder spelar en tydlig roll för ungas beteende och risktagning.

ABSTRACT

The background to the work is the Act on Driving Licences ratified on 29 April 2011, and the accompanying change to the requirements for a moped licence. The change took effect on 1 June 2011. To obtain a class M licence before the legislative change it was sufficient to pass a theoretical test, with no need to participate in theoretical or practical training. The new class AM licence requires six hours of theoretical training and three hours of riding instruction. In addition to the theory test the applicant must also pass a handling or riding test. The class AM licence includes both mopeds and light quadricycles (including four-wheeled mopeds). The reform aims at improving the traffic safety and traffic skills of young moped riders. The legislative changes also affect driving school operations.

The aim of the work was to examine the impact of the reform on the safety of young moped riders and drivers of light quadricycles, as well as their ability to operate in traffic. Research is largely based on a survey conducted in autumn 2012 addressed to moped licence-holders and their parents, driving instructors, driving schools, and research recipients. A separate Webropol survey was set up for each group. Survey invitations were sent by postcard to 3,000 moped licence-holders and a later sample of 1,000 to households applying for the right to give driving instruction.

Statistical evaluation was based on data supplied by the Finnish Transport Safety Agency (Trafi) and Statistics Finland, the latter comprising advance information for 2012. Police observations on the development of moped riding were also collected from selected localities.

Between 2010 and 2012 the number of moped licences issued dropped by approximately 25 per cent. First-time registration of mopeds also dipped over the same period, while the overall number of mopeds in traffic showed a slight decline.

The skills of moped riders entering traffic for the first time have shown slight improvement. The survey results indicate that moped riders issued with licences under the reformed Act experience fewer accidents at the start of their riding career than those who obtained a licence solely on the basis of a theory test. Police observations also bear out that the reform has achieved a higher standard of basic riding skills among first-time moped riders.

Since the reform was introduced there has been a notable reduction in the number of moped accidents. This stems from a combination of fewer moped licences issued and the improvement in moped riding skills.

The reform brought a manifold increase in the price of the moped licence compared to earlier. Within families, the price of a moped licence is considered high, and on occasion even proving the factor that decides against application.

The survey results point to the potential improvement in the skills of young moped riders through increased training. Whether there would be a significant benefits for safety through one or two additional compulsory riding lessons, for example, is nonetheless difficult to assess. On the other hand, a larger number of compulsory lessons would, for reasons of economic acceptability, be difficult to implement. In developing driving licence practices the possibility should be investigated of increasing driver training in a way that ensures the cost of applying for a licence remains reasonable. In surveys involving moped licence-holders and instruction permit teachers, results indicate that instruction permit training is at least as good an alternative as the instruction given by a driving school, if not better, as instruction permit students practice more in traffic and obtain support from their parents in developing their skills.

Risk identification and avoidance of risk-taking are key factors with regard to encouraging enlightened attitudes aimed at improving traffic safety. Similarly, the interest and attitude of parents plays a clear role in the behaviour and risk-taking attitudes of the young.

1 Tutkimuksen tausta ja tavoite

Työn taustalla on 29.4.2011 vahvistettu ajokorttilaki ja sen mukana tullut muutos mopokortin hankintaan. Muutos astui voimaan 1.6.2011. Ennen lakimuutosta M-luokan ajokortin saamiseksi riitti teoriakokeen suorittaminen ilman osallistumista teoria- tai ajo-opetukseen. Uuden AM-luokan kortin suorittamiseen tarvitaan teoriaopetusta kuusi tuntia ja ajo-opetusta kolme tuntia. Teoriakokeen lisäksi on suoritettava käsittely- tai ajokoe. Opetuslupaopetuksessa luvanhaltijan on yhdessä opettajan kanssa osallistuttava autokoulussa järjestettävään turvallisuusopetukseen ennen ajo-opetuksen aloittamista. Uudistuksen on toivottu parantavan nuorten mopoilijoiden turvallisuutta ja valmiuksia liikenteessä. Lainmuutoksella on vaikutuksia myös autokoulujen toimintaan.

AM-ajokorttiluokkaan kuuluvat sekä mopot että kevyet nelipyörät (mm. mopoautot).

AM-luokka eriytettiin 19.1.2013 alkaen siten, että mopoauton ajo-oikeutta ei enää saa tavallisella mopokortilla. Kuitenkin ennen 19.1.2013 hyväksytysti suoritettu M-luokan kuljettajantutkinto oikeuttaa edelleen kuljettamaan sekä mopoa että kevyttä nelipyörää.

Työn tavoitteena on selvittää, miten 1.6.2011 voimaan astunut lakiuudistus on vaikuttanut nuorten mopoilijoiden ja kevyellä nelipyörällä ajavien turvallisuuteen ja heidän valmiuksiinsa toimia liikenteessä. Uudistuksen vaikutuksia tarkastellaan monipuolisesti eri toimijoiden näkökulmista ja samalla tarkastellaan koulutuksen sisällön tarkoituksenmukaisuutta ja kehittämistarpeita.

2 Tutkimusmenetelmät

2.1 Kyselytutkimukset

Tutkimus perustuu suurelta osin syksyllä 2012 tehtyihin kyselyihin, jotka osoitettiin ajoluvan haltijoille ja heidän vanhemmilleen, opetuslupaopettajille, autokouluille ja tutkinnon vastaanottajille. Kullekin ryhmälle laadittiin erilliset webropol-kyselyt.

Kyselykutsu lähetettiin postikortilla aluksi 3 000 mopokortin haltijalle ympäri maata siten, että maan eri osat olivat edustettuina samassa suhteessa kuin siellä oli suoritettu ajolupia. Otannassa huomioitiin myös ajoluvan hankkimisajankohta siten, että puolet vastaajista oli hankkinut ajoluvan ennen 1.6.2011 lakimuutosta ja puolet sen jälkeen. Tällä haluttiin saada aineistoon vertailtavuutta vanhan ja uuden lain aikana kortin suorittaneiden kesken. Kyselyt aukesivat nettisivuilta, joilla oli erilliset linkit mopokortin haltijoille, heidän vanhemmilleen sekä opetuslupaopettajina toimineille. Kyselyt toteutettiin suomeksi ja ruotsiksi.

Koska opetuslupaopettajien osuus vastaajissa jäi pieneksi, tehtiin vielä 1 000 kappaletta lisäotanta opetusluvan hankkineisiin talouksiin. Tässä otoksessa oli kuitenkin mukana myös henkilöauton opetusluvan hankkineita, sillä osoiterekisterissä näitä ei ollut eroteltu toisistaan. Lisäotanta tuotti silti toivotusti lisää materiaalia mopon opetuslupaopettajien osalta. Kokonaisuudessaan vastausprosentti oli 11.

Autokouluille ja tutkintojen vastaanottajille lähetettiin kyselylinkki sähköpostitse. Otanta perustui sähköpostiosoitteiden saatavuuteen. Kysely lähetettiin yhteensä 241 autokoululle, joista vastaus saatiin 61 autokoulusta eli otoksen vastausprosentti oli 25. Kaikkiaan Suomessa toimii noin 600 autokoulua. Kysely lähetettiin sähköpostitse 232 tutkinnon vastaanottajalle, joista vastasi 97. Vastausprosentiksi tuli näin 42. Mukana oli sekä pitkään alalla toimineita että vasta kuluvana vuonna aloittaneita tutkinnon vastaanottajia. Autokouluille ja tutkinnon vastaanottajille suunnattuihin kyselyihin saatiin vastauksia joka puolelta maata.

2.2 Tilastolliset tarkastelut

Lain vaikutusten tilastollisten käsittelyn teki haastavaksi se, että lakimuutos on tullut voimaan suhteellisen äskettäin, puolitoista vuotta ennen raportin valmistumista. Tilastolliset tarkastelut pohjautuvat siten Liikennevakuutuskeskuksen, Trafin ja Tilastokeskuksen tietoihin, joista jälkimmäisistä oli käytettävissä vuoden 2012 osalta ennakkotiedot. Vuoden 2012 osalta Liikennevakuutuskeskuksen tilastoista ei ollut vielä saatavissa tietoja.

2.3 Muut menetelmät

Poliisien mopolain uudistamista koskevia havaintoja tiedusteltiin puhelimitse ja sähköpostitse viideltä poliisilta eri puolilta Suomea. Vastaukset saatiin kolmelta taholta. Koska vastaukset olivat keskenään samansuuntaisia, katsottiin niiden riittävän edustamaan poliisin kenttähavaintoja sillä tarkkuudella kuin tämän työn kannalta on tarpeellista.

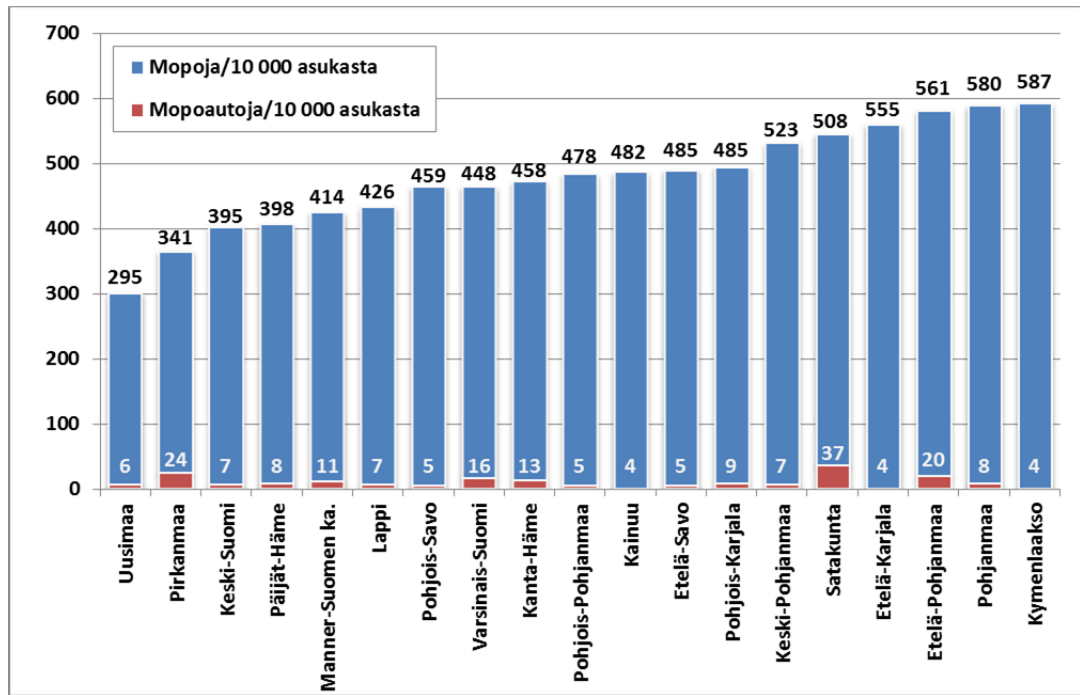
Taloudellisia vaikutuksia on arvioitu yhdistelemällä kyselyiden tuloksia ajoneuvojen ja ajolupien määrissä tapahtuneisiin muutoksiin. Työssä on lisäksi hyödynnetty kirjallisia lähteitä, jotka löytyvät lähdeluettelosta.

3 Tilastotarkastelujen tulokset

3.1 Mopojen ja mopoautojen määrät

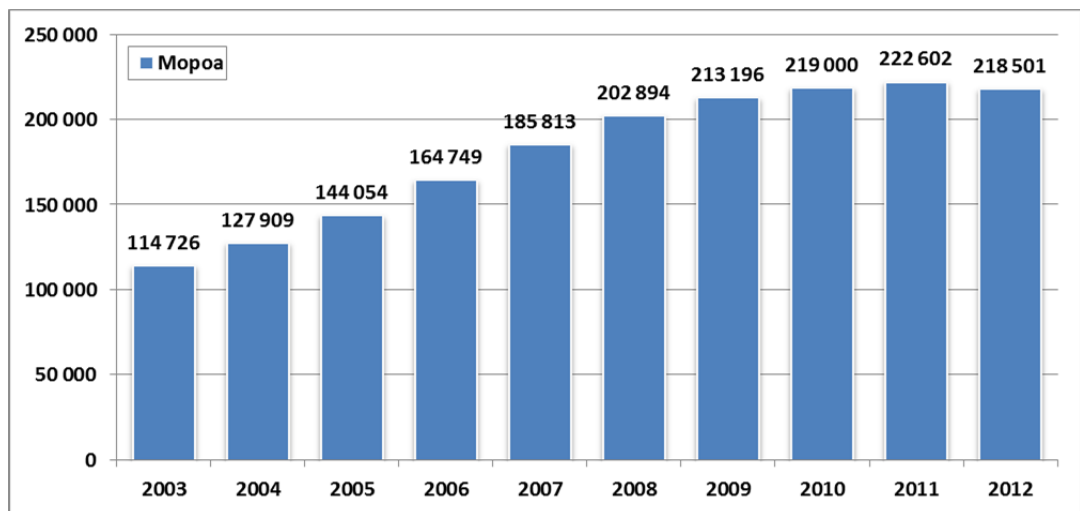
Mopoilun ja mopoautoilun yleisyys vaihtelee huomattavasti eri osissa maata. Pie-nimmillään mopotiheys on Uudellamaalla ja suurimmillaan Pohjanmaalla ja Kymen-laaksossa. Mopoilun suosion jakaantuminen selittyy pitkälti alueiden yhdyskuntarakenteella ja muiden liikkumismahdollisuuksien, kuten joukkoliikenteen, tarjonnalla.

Mopoautoilun suosio on suurinta Satakunnassa, Pirkanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla. Mopoautoilun yleisyyttä ei voi helposti selittää toimintaympäristötekijöillä, vaan se on nähtävä pikemminkin vähitellen yleistyvänä alueellisena kehitystrendinä.

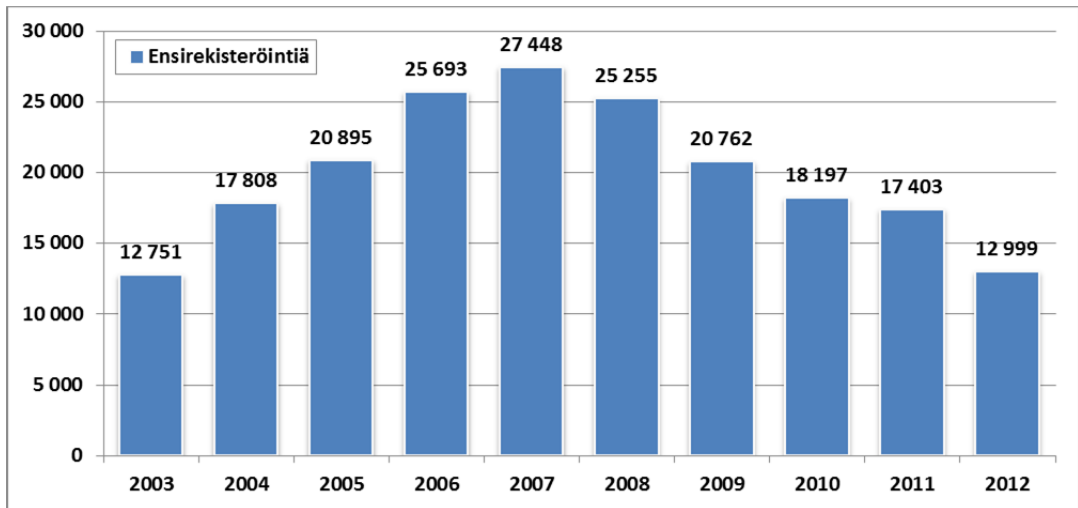


Kuva 1. Mopojen ja mopoautojen määrät suhteutettuna väkilukuun vuonna 2011 (lähde: Tilastokeskus/Trafi).

Liikennekäytössä olevien mopojen kokonaismäärä on kasvanut voimakkaasti etenkin tarkastelujakson alkupuolelle. Se näyttää viime vuosina tasaantuneen 220 000 kappaleen tienoille. Mopojen ensirekisteröintien määrät ovat selvästi taittuneet huippuvuodesta 2007, jolloin rekisteröitiin yli 27 000 mopoa. Vuonna 2012 ensirekisteröityjä mopoja oli enää noin 13 000 kappaletta.

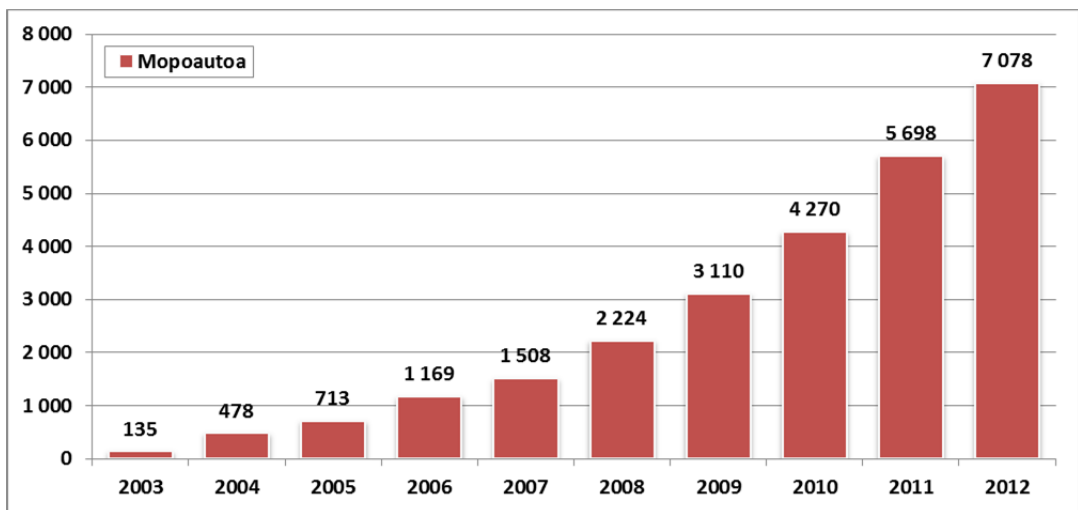


Kuva 2. Liikennekäytössä olevat mopot. Huom. 2003–2006 kaikki rekisterissä olleet mopot (lähde: Trafi).

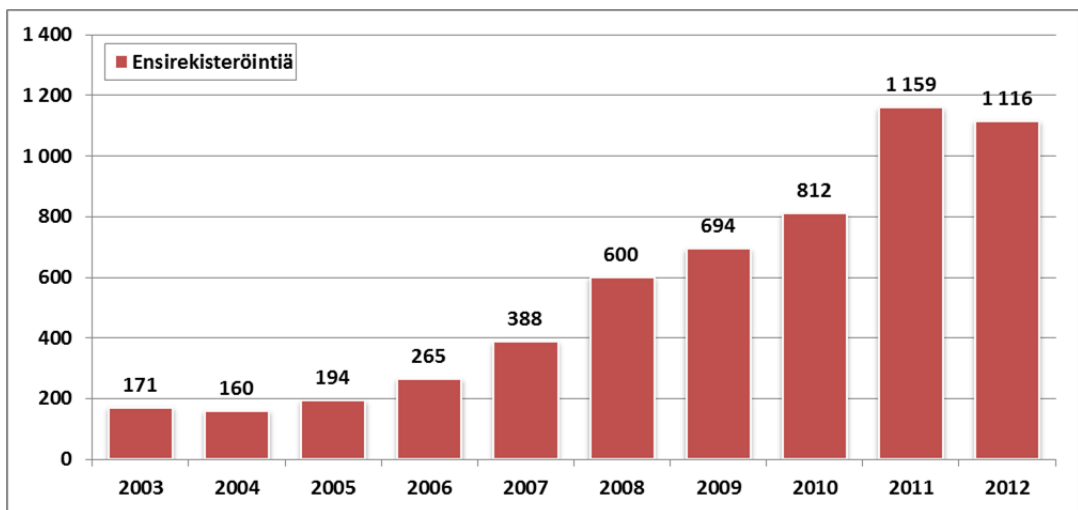


Kuva 3. Mopojen ensirekisteröintien määrät 2003–2012 (lähde: Trafi).

Mopoautojen kokonaismäärä on puolestaan noussut voimakkaasti tarkastelujakson jälkipuoliskolla. Mopoautojen kokonaismäärä on silti suhteellisen pieni, vain 7 000 kappaletta. Vuonna 2012 ensirekisteröityjä mopoautoja oli noin 1 100 kappaletta.



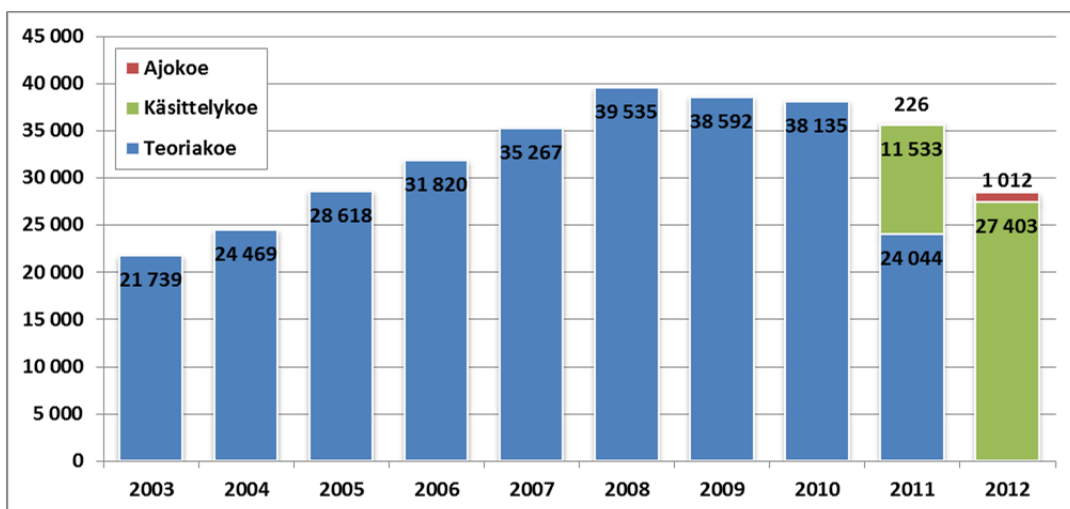
Kuva 4. Liikennekäytössä olevat mopoautot (lähde: Trafi).



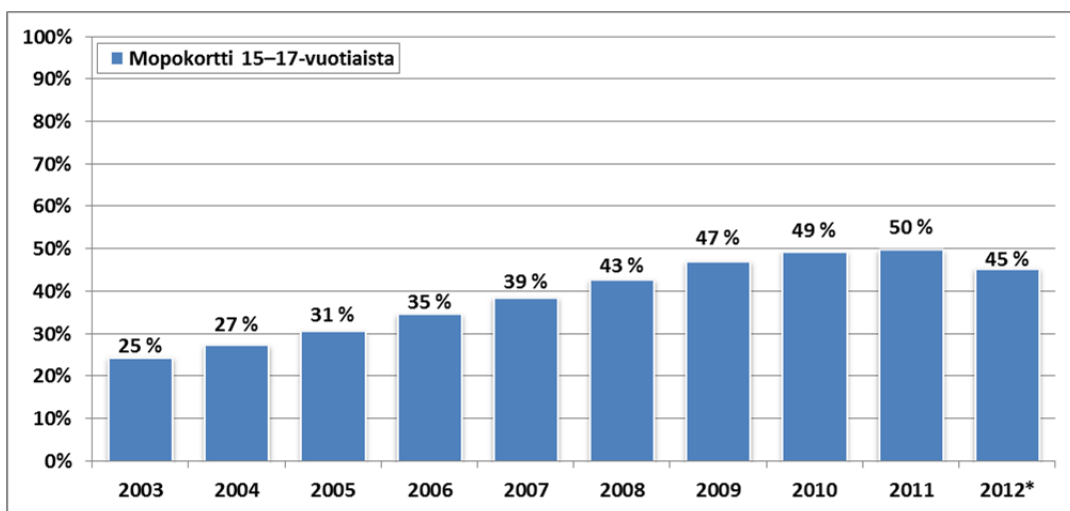
Kuva 5. Mopoautojen ensirekisteröintien määrät 2003–2012 (lähde: Trafi).

3.2 Suoritetettujen ajolupien määrä

Mopoilun suosio on kasvanut kymmenen vuoden tarkastelujakson aikana tasaisesti vuoteen 2008 asti, jolloin vuosittain suoritettujen ajolupien määrä kääntyi hienoiseen laskuun. 15–17-vuotiaiden ikäluokan kokoon suhteutettuna kasvu jatkui kuitenkin aina vuoteen 2011 asti. Mopokorttilain muutos näkyy suoritettujen ajolupien määrässä selvästi. Vaikka vuoden 2011 alkupuoliskolla suoritettiin yli 24 000 ajolupaa, jäi ajolupien kokonaismäärä yli 2 300 kappaletta edellisvuotta pienemmäksi. Vuonna 2012 suoritettiin vain 28 400 ajolupaa, mikä merkitsee noin 25 prosentin vähennystä vuoden 2010 tasoon verrattuna, joka oli viimeinen kokonainen vuosi, jolloin kortin saattoi suorittaa pelkällä teoriakokeella. 15–17-vuotiaiden ikäluokan kokoon suhteutettuna vähennystä on samalla ajanjaksolla ainoastaan vajaa 5 prosenttia.



Kuva 6. Suoritetettujen mopokorttien määrät vuosina 2003–2012. Kuviossa on eritelty kokeet, joissa teoriakokeen lisäksi on suoritettu käsittely- tai ajokoe. (lähde: Trafi).



Kuva 7. Mopokorttien suorittaneet suhteutettuna ikäluokan kokoon vuosina 2003–2012 (lähde: Tilastokeskus/Trafi). Vuoden 2012 osalta ennakkotieto.

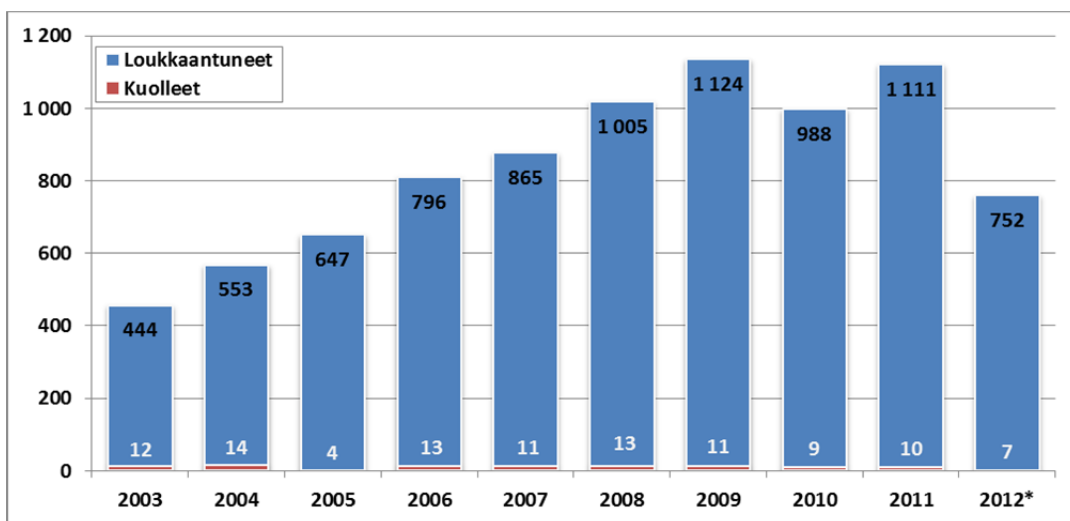
3.3 Mopoilun turvallisuuskehitys

Mopoilijoiden liikennekuolemien määrä on laskenut 40 prosenttia viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantuneiden määrä on kasvanut 70 prosentilla vastaavana aikana. Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut keskimäärin yhdeksän ja

loukkaantunut 950 mopoilijaa vuosittain. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä kolme prosenttia ja loukkaantuneista 13 prosenttia on ollut mopoilijoita. Kolme neljästä menehtyneistä oli miehiä. Loukkaantuneista kaksi kolmesta oli miehiä. Henkilövahingoissa tapahtumapaikkana oli risteys joka toisessa tapauksessa.

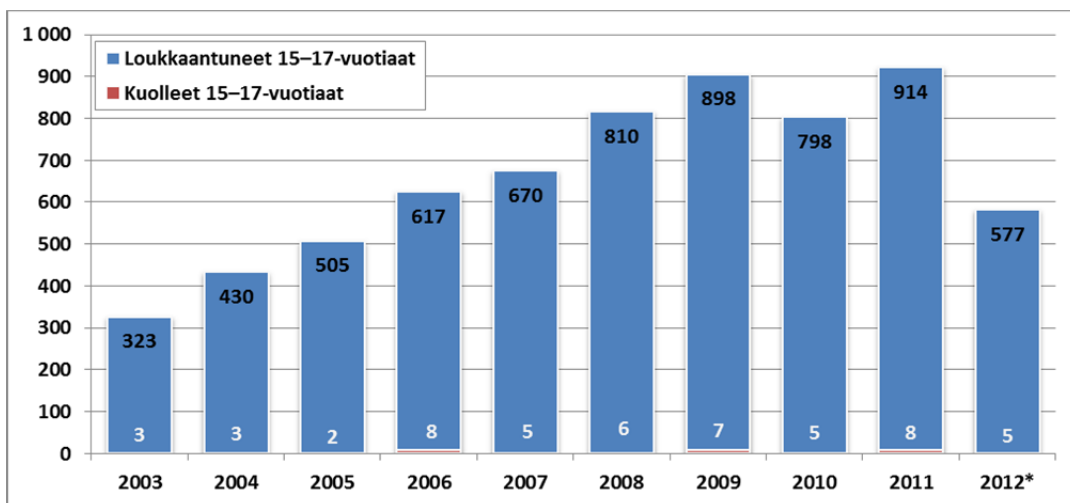
Taajamissa tapahtui kolme neljästä loukkaantumisista ja 54 prosenttia kuolemantapauksista. Kuolemista 43 prosenttia tapahtui risteävien ajosuuntien onnettomuuksissa ja 21 prosenttia saman ajosuunnan onnettomuuksissa. Loukkaantumisista 38 prosenttia tapahtui risteävien ajosuuntien onnettomuuksissa ja 29 prosenttia saman ajosuunnan onnettomuuksissa. Taajamien ulkopuolella tapahtui 46 prosenttia kuolemista ja neljännes loukkaantumisista. Uhreista kolmannes menehtyi risteävien ajosuuntien onnettomuuksissa ja neljännes kohtaamisonnettomuuksissa. Loukkaantumisista neljännes tapahtui risteävien ajosuuntien onnettomuuksissa ja neljännes saman ajosuunnan onnettomuuksissa (Liikenneturva 2013).

Uuden mopokorttilain ensimmäisenä kokonaisena voimassaolovuotena 2012 tieliikenteessä loukkaantui yhteensä 752 mopoilijaa, mikä oli 359 loukkaantumista vähemmän kuin edellisellä vuonna. Kuolleiden määrä väheni kolmella edellisvuodesta. Yleensä ottaen kuolleiden määrät ovat kuitenkin niin pieniä, että niiden perusteella on vaikea päätellä kokonaistrendiä lyhyen aikavälin vertailuissa.



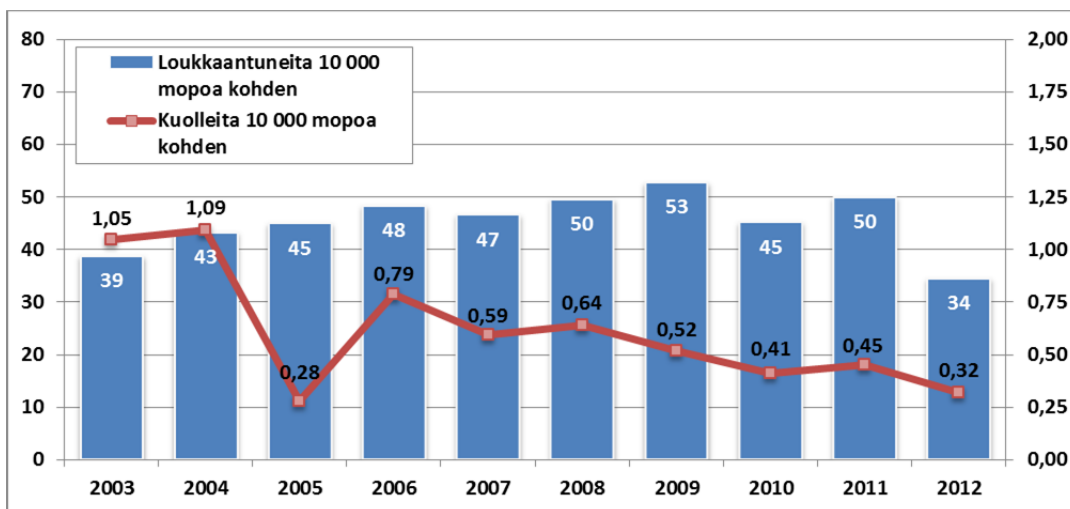
Kuva 8. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet mopoilijat vuosina 2003–2012 (lähde: Tilastokeskus). Vuoden 2012 osalta ennakkotieto.

Kuvassa 9 on esitetty vastaava ajanjakso 15–17-vuotiaiden osalta. Vuonna 2012 loukkaantuneiden määrät ovat pudonneet merkittävästi edellisvuodesta. Kun kaikkien loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä on vähentynyt noin kolmanneksella, on 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä vähenemä vielä hieman tätä suurempi eli noin 37 prosenttia. Vastaavasti kaikkien mopo-onnettomuuksissa kuolleiden määrä väheni 30 prosenttia ja 15–17-vuotiaiden ikäluokassa 38 prosenttia.



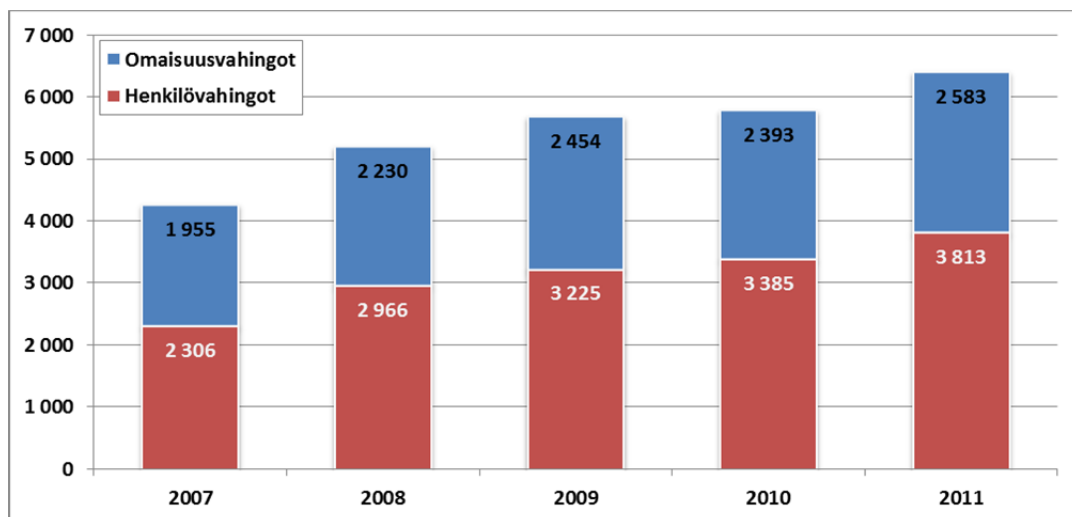
Kuva 9. Tieliikenteessä loukkaantuneet 15–17-vuotiaat mopoilijat vuosina 2003–2012 (lähde: Tilastokeskus). Vuoden 2012 osalta ennakkotieto.

Vastaava kehitys on nähtävissä kuvassa 10, jossa liikenteessä loukkaantuneiden ja kuolleiden mopoilijoiden määrät on suhteutettu ajoneuvojen määrään. Vuosi 2012 on selvästi paras liikenneturvallisuuden suhteen koko tarkastelujaksolla. Liikenneturvallisuus on siis parantunut muutenkin kuin ajoneuvojen määrän laskun vuoksi. Kyseinen vuosi oli muunkin liikenneturvallisuuden kannalta poikkeuksellisen hyvä, joten eri tekijöiden osuutta myönteiseen kehitykseen on vaikea arvioida.



Kuva 10. Kuolleiden ja loukkaantuneiden suhde liikennekäytössä olevien mopojen määrään vuosina 2003–2012 (lähde: Tilastokeskus).

Mopo-onnettomuustilastoja tarkasteltaessa tulee myös huomioida, että valtaosa lievistä mopo-onnettomuuksista ei päädy tilastoihin. Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkotilaston mukaan vuonna 2011 mopo oli osallisena yhteensä noin 3 800 henkilövahinkoon ja noin 2 600 johtaneessa muussa onnettomuudessa.



Kuva 11. Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen, joissa osallisena mopo, määrä vuosina 2007–2011 (lähde: Liikennevakuutuskeskus 2012).

4 Mopokortin haltijoiden ja heidän vanhempien sa näkemykset

4.1 Vastaajaryhmät

Tässä luvussa käsitellään mopokortin haltijoille ja heidän vanhemmilleen osoitetun kyselyn tuloksia. Vanhempien joukosta erityistapauksena on otettu esiin opetusluvalla lapsiaan opettaneet vanhemmat, joille tehtiin erillinen kysely.

Mopoilijoille ja mopoautoilijoille osoitettuun kyselyyn vastasi 425 mopokortin haltijaa, joista miehiä oli 57 ja naisia 43 prosenttia. Perusmopolla ajoi 43 prosenttia vastaajista ja skootterilla 49 prosenttia, mopoautolla vain 4 prosenttia eli 16 vastaajaa. Lisäksi muutamat mopokortin haltijat ajoivat kevytmoottoripyörällä, traktorilla tai mönkijällä. Mopoautoilusta tehdyt päätelmät perustuvat siis varsin pienen joukon näkemyksiin.

Työssä on analysoitu materiaalia myös ajoluvan suorittamistavan mukaan. Vastaajista 36 prosenttia oli hankkinut kortin vanhan lain aikana ja muut uuden lain aikana. Uuden lain aikana kortin hankkineista vastaajista 77 prosenttia sai opetuksen autokoulussa (208 vastaajaa), 10 prosenttia (27 vastaajaa) mopokoulussa ja 12 prosenttia (35 vastaajaa) opetuslupaopetuksessa. Tämä ei kerro eri suoritustapojen keskimääräistä yleisyyttä, sillä otannassa painotettiin opetusluvalla kortin suorittaneita.

Mopokoululaisissa oli suhteellisesti hieman enemmän tyttöjä ja opetusluvalla opetettiin hieman useammin poikia. Kahden viimeksi mainitun ryhmän vastaajamäärät ovat selvästi muita ryhmiä pienempiä, mikä on otettava huomioon vastausten luotettavuutta arvioitaessa. Pienten vastaajamäärien ryhmät ovat tuottavat herkemmin keskimääräisestä poikkeavia tuloksia kuin suuret ryhmät. Siten tärkein ryhmien välinen vertailu tapahtuukin suurimpien ryhmien eli ennen lakimuutosta kortin suorittaneiden ja autokouluopetusta saaneiden välillä.

Mopokortin haltijoiden vanhemmista 165 vastasi kyselyyn. Heistä 74 prosenttia oli naisia. On todennäköistä, että kyselyyn vastanneet vanhemmat ovat keskimääräistä kiinnostuneempia lapsensa mopoilusta.

Opetuslupaopettajilta saatiin 31 vastausta, jotka eivät siis sisälly edellä mainittuihin vanhemmilta saatuihin vastauksiin. Vastanneista opetuslupaopettajista 84 prosenttia oli miehiä ja opetettavista 55 prosenttia oli poikia.

Opettajat olivat antaneet opetusta pääasiassa mopolla, vain kahden opetusajoneuvo oli mopoauto. Opetusta oli annettu tavallisimmin kahdelle nuorelle, mutta yhdellä vastaajalla oli ollut jopa viisi oppilasta.

4.2 Ajotottumukset

Kyselyssä kartoitettiin mopokortin haltijoiden ajotottumuksia työn taustaksi. Eniten vastaajat tekivät mopolla tai mopoautolla koulumatkoja (83 prosenttia), asiointimatkoja (67 prosenttia) sekä ajelivat huvikseen (62 prosenttia). Valtaosa ajoi päivittäin (68 prosenttia) tai ainakin muutaman kerran viikossa (24 prosenttia). Tätä harvemmin ajoi 14 prosenttia vanhan lain aikana kortin hankkineista, mutta vain 4 prosenttia uuden lain aikana kortin hankkineista. Vastaavasti päivittäin ajavia oli uuden lain aikana kortin hankkineissa yli 10 prosenttia enemmän kuin vanhan lain aikaan ajo-oikeuden saaneissa.

Eniten tehtiin 2–5 ja 5–10 kilometrin matkoja, joita oli yhteensä 71 prosenttia matkoista. Kuitenkin 26 prosenttia vastaajista teki pääasiassa tätä pidempiä matkoja.

Kaveria kyyditsi 7 prosenttia vastaajista päivittäin, 30 prosenttia muutaman kerran viikossa ja loput tätä harvemmin. Kyyditsemistä suhteen tärkein ero tulee niiden välille, jotka kyyditsevät ystäviään ainakin joskus ja jotka eivät kyyditse toisia koskaan (12 prosenttia vastaajista). Suurin ero on tyttöjen ja poikien välillä – tytöistä 7 prosenttia ja pojista 15 prosenttia ei koskaan kyyditse ystäviään. Kortin hankkimistavan mukaan ei koskaan kyyditseviä oli eniten opetusluvalla opiskelleissa (20 prosenttia) ja ennen lakimuutosta kortin suorittaneissa (14 prosenttia). Vähiten heitä oli mopo-koulun käyneissä (4 prosenttia).

Noin puolet matkoista tehtäisiin kävellen tai polkupyörällä ja 22 prosenttia henkilöauton matkustajana, ellei mopoa olisi käytössä. Joukkoliikenteellä tehtäisiin viidennes matkoista.

Vastaajat olivat siis pääosin aktiivisia mopoilijoita tai mopoautoilijoita, jotka hyödynsivät ajolupaansa useimmiten koulumatkoilla. Uuden lain aikana kortin hankkineet ajoivat aktiivisemmin kuin vanhan lain aikana kortin hankkineet. Kyyditseminen oli tytöillä yleisempää kuin pojilla, kuten aiemmissakin tutkimuksissa on todettu (Lampinen ja Saarlo 2012a).

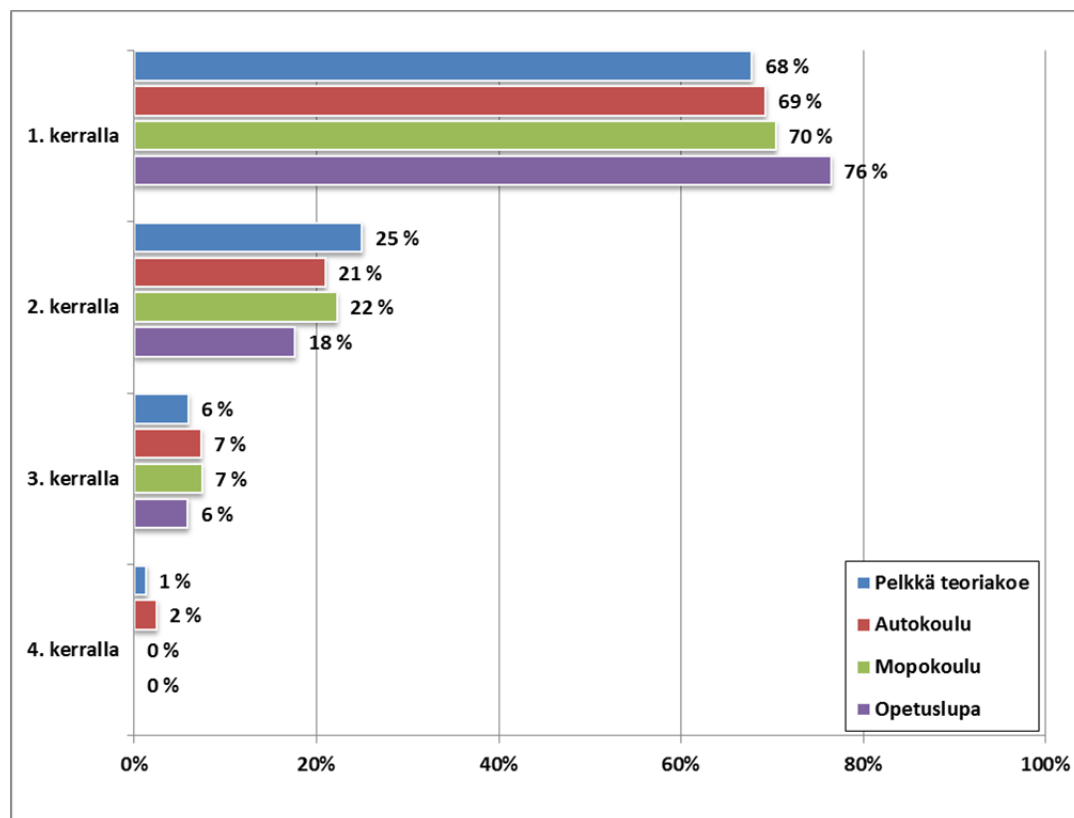
4.3 Mopokortin hankinta

Uuden lain mukaan ajokokelaan on suoritettava teoriakokeen lisäksi hyväksytysti joko mopon käsittelykoe tai mopoauton ajokoe. Uuden lain aikana kortin saaneista vastaajista vain 3 prosenttia suoritti kokeen mopoautolla, muut suorittivat mopon käsittelykokeen. Hieman tätä useampi ajoi kuitenkin pääasiassa mopoautoa. Monilla vastaajilla oli kokemusta sekä mopoilusta että mopoautoilusta.

Yli puolet oli harjoitellut mopon tai mopoauton käsittelyä itsenäisesti suljetulla alueella ja 15 prosenttia oli kerrannut itsenäisesti liikennesääntöjä. Ylimääräisiä ajotunteja auto- tai mopokoulusta oli ottanut vain muutama, mutta selvästi useampi oli saanut ylimääräistä opetusta opetuslupaopettajilta.

Mopoauton ajokokeen oli läpäissyt ensimmäisellä kerralla 95 prosenttia pojista ja 90 prosenttia tytöistä. Tytöistä ja pojista 5 prosenttia oli läpäissyt sen toisella kerralla ja 5 prosenttia tytöistä vasta kolmannella kerralla. Vastaavasti mopon käsittelykokeessa tytöt tarvitsivat hieman useammin kokeen uusintoja kuin pojat, kuitenkin tytöistäkin 94 prosenttia läpäisi kokeen ensimmäisellä kerralla. Vanhempien, autokoulunopettajien ja tutkinnon vastaanottajien mukaan ajokokeiden uusintoja on keskimäärin enemmän, kuin kyselyyn vastanneet nuoret ilmoittivat.

Teoriakokeen läpäisi ensimmäisellä yrityksellä useimmin opetusluvalla opiskelleet. Muiden ryhmien teoriakokeesta suoriutumisessa oli vain pieniä eroja.



Kuva 12. Mopokortin haltijoiden teoriakokeen läpäisykerta opetustavan mukaan ja oteltuna mopokortin haltijoille osoitetussa kyselyssä (n=423).

Tutkinnoista 83 prosenttia suoritettiin kesäkelillä ja loput talvella. Tutkinnosta sai mielestään riittävästi palautetta 80 prosenttia kokelaista. Noin joka kymmenes olisi toivonut enemmän palautetta ja samoin noin joka kymmenes ei ollut saanut lainkaan palautetta kokeestaan.

Mopokortin haltijoista 92 prosenttia piti mopoilun aloittamisikää sopivana ja loput olisivat joko nostaneet tai laskeneet sitä vuodella tai kahdella, hieman useampi ehdotti ikärajaa alennettavaksi kuin nostettavaksi. Kaikista vastaajaryhmistä vähintään yhdeksän kymmenestä piti nykyistä mopoilun aloitusikää sopivana.

4.4 Mopokortin hinta

Kun lakimuutoksen myötä koulutus tuli pakolliseksi mopokortin hankkimisen yhteydessä, nousivat myös kortin hankkimiskustannukset merkittävästi. Pelkällä teoriakokeella suoritettuna mopokortin hankkiminen maksoi ennen lakimuutosta noin 90 euroa. Kortin hankkimiskustannusten arvioitiin nousevan 400–500 euroon auto-

koulussa suoritettuna ja opetusluvalla suoritettuna 150–200 euroon (Mopokorttia koskevat linjaukset, 2008). Nyt mopokortin kustannukset kaikkine kuluineen tulevat autokoulussa suoritettuna helposti arvioitua suuremmaksi, sillä usein pelkkä autokoulun osuus kustannuksista on 450 euroa¹ tai enemmän. Opetuslupaopetukseen liittyvästä turvallisuustunnista autokoulut veloittavat noin 100 euroa. Kortin hinta sai kyselyvastauksissa osakseen runsaasti kritiikkiä, ja myös turvallisuustunnin hintaa pidettiin liian korkeana.

Kyselyihin vastanneiden vanhempien mukaan kortin kalleudesta oli keskusteltu lähes puolessa mopokodeista, mopokortin haltijoiden mukaan vain joka neljännessä kodissa. Mopokortin haltijoista 16 prosenttia sanoi maksaneensa mopokortin itse, 82 prosentille kortin olivat kustantaneet vanhemmat tai sukulaiset. Loput vastaajista olivat jakaneet kulut vanhempiensa kanssa. Lakimuutoksen myötä kortin itse kustantaneiden osuus pieneni.

Kortti olisi hankittu hinnasta riippumatta vanhempien mukaan 44 prosentissa ja mopokortin haltijoiden mukaan 64 prosentissa vastanneista talouksista, sillä korttia pidettiin välttämättömänä nuoren liikkumisen kannalta. Kuitenkin vanhemmista 14 prosenttia ja mopokortin haltijoista 11 prosenttia oli sitä mieltä, että kortti olisi jäänyt hankkimatta, mikäli se olisi nykyistä kalliimpi. Sopiva hinta mopokortille olisi vastaajien mielestä ollut noin 150–300 euroa.

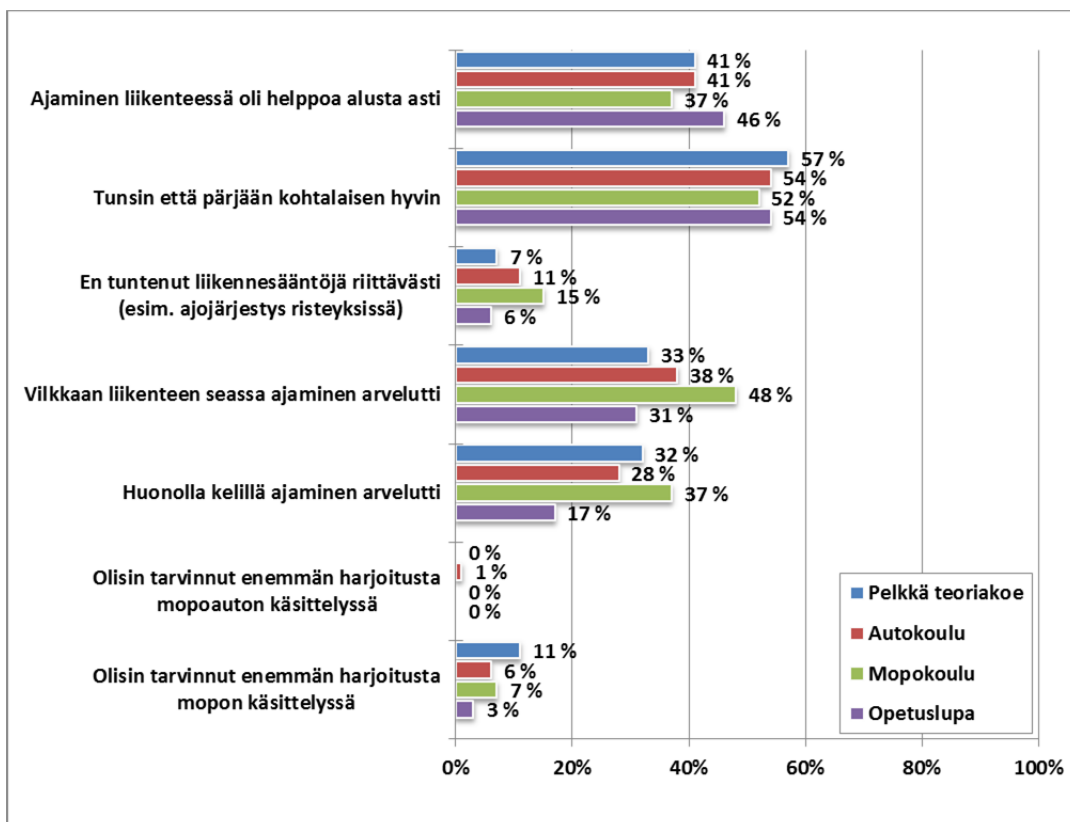
4.5 Erot osaamisessa

Kyselyssä tiedusteltiin mopokortin haltijoiden käsitystä omasta koulutustarpeesta, koulutuksen riittävyydestä sekä omasta osaamisesta ajouran alussa heti kortin saamisen jälkeen. Ennen lakimuutosta pelkällä teoriakokeella kortin suorittaneista 17 prosenttia olisi toivonut saaneensa opetusta ennen mopoilun aloittamista, ja heidän vanhemmistaan 63 prosenttia olisi toivonut lapselleen opetusta ennen kortin saantia.

Uuden lain aikana opetusta saaneista kortin suorittaneista 86 prosenttia piti opetuksen antamia valmiuksia lähes tai täysin riittävinä tutkintoa ajatellen. Autokoulussa opiskelleista kolme prosenttia ei katsonut saaneensa läheskään riittävästi käytännön valmiuksia pakollisten ajotuntien aikana.

Kuvassa 13 mopokortin haltijoiden käsitys omasta osaamisesta heti ajoluvan saamisen jälkeen on jaoteltu opetustavan mukaan.

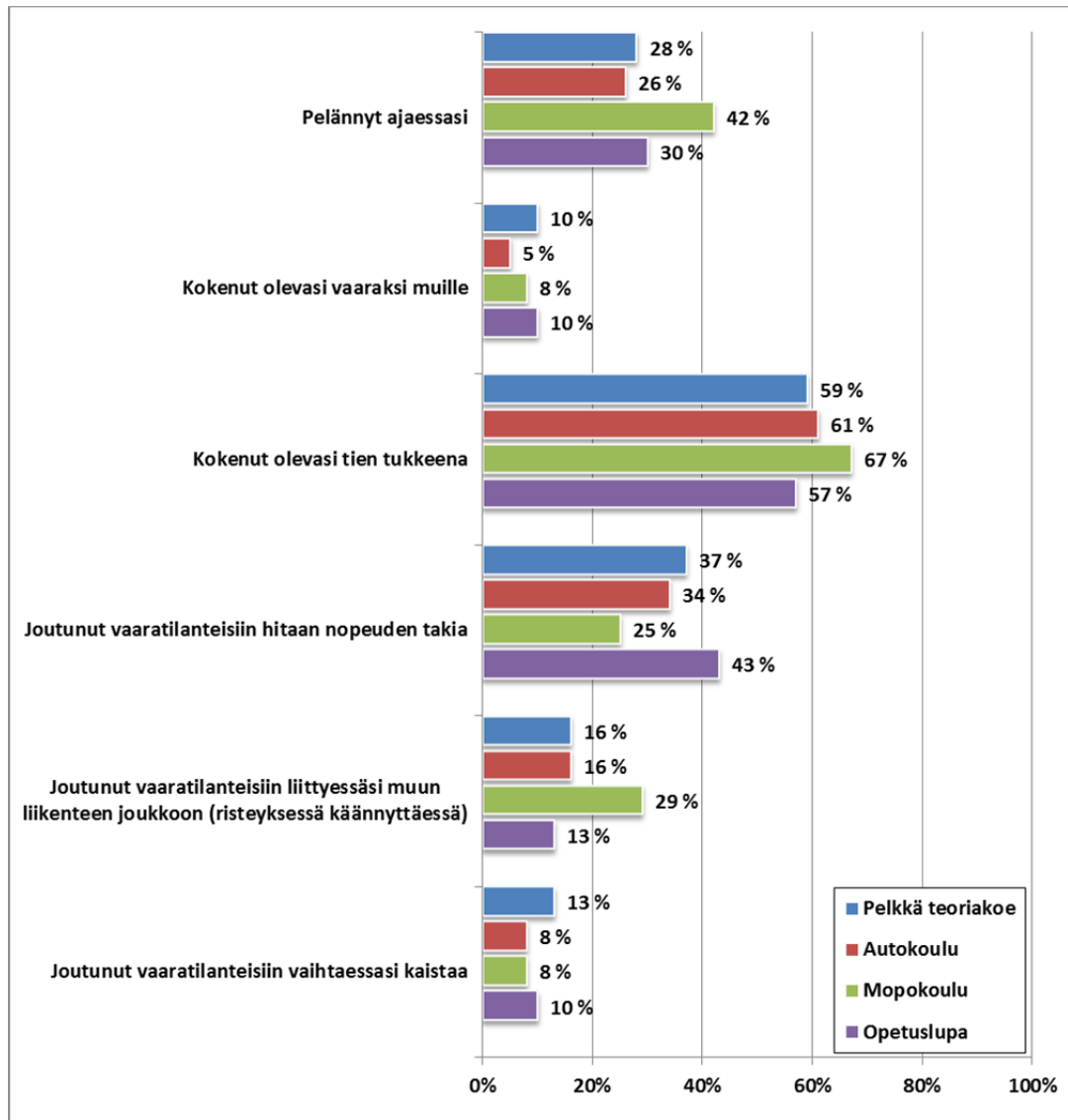
¹ Internetissä autokoulujen sivuilla kerrottuja hintoja.



Kuva 13. Mopokortin haltijoiden käsitykset omasta osaamisesta heti kortin saamisen jälkeen opetustavan mukaan jaoteltuna (n=424).

Opetuslupaoppilaat arvioivat oman osaamisensa hieman paremmaksi kuin muilla tavoilla kortin hankkineet. Mopokoulua käyneet olivat epävarmimpia. Vanhan lain aikana pelkän teoriakokeen suorittaneista 11 prosenttia olisi pitänyt lisäharjoittelua tarpeellisenä. Toisaalta he tunsivat pärjäävänsä liikenteessä hyvin ja pitivät ajamista helppona heti kortin saamisen jälkeen yhtä usein kuin autokoulussa opiskelleet. Vastauksiin voi vaikuttaa se, että pelkän teoriakokeen suorittaneilla on nyt jo pitkä ajokokemus ja muistikuva osaamisesta ajouran alussa voi olla epätarkka.

Lisäksi selvitettiin mopoilijoiden ajokokemuksia. Kuvassa erottuvat mopokoulun käyneet muita epävarmempana ryhmänä, muiden osalla erot ovat pieniä.

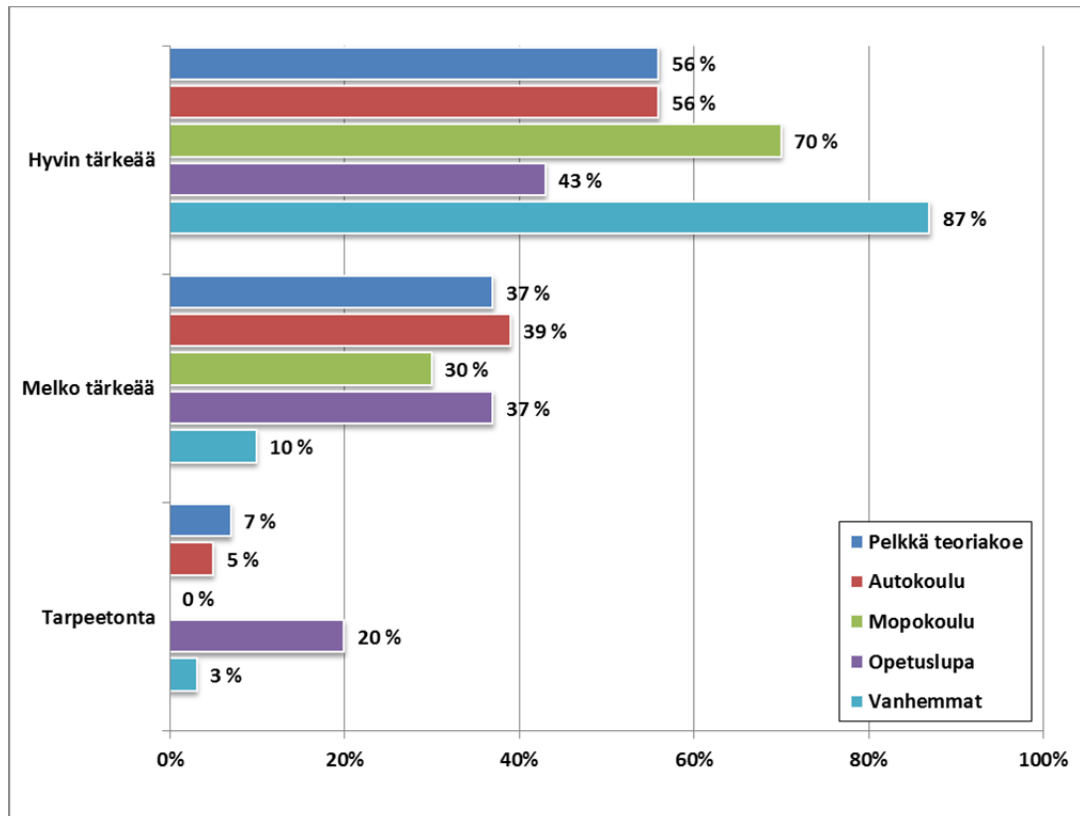


Kuva 14. Mopoilijoiden ajokokemukset opetustavan mukaan jaoteltuna (n=376).

4.6 Erot asenteissa

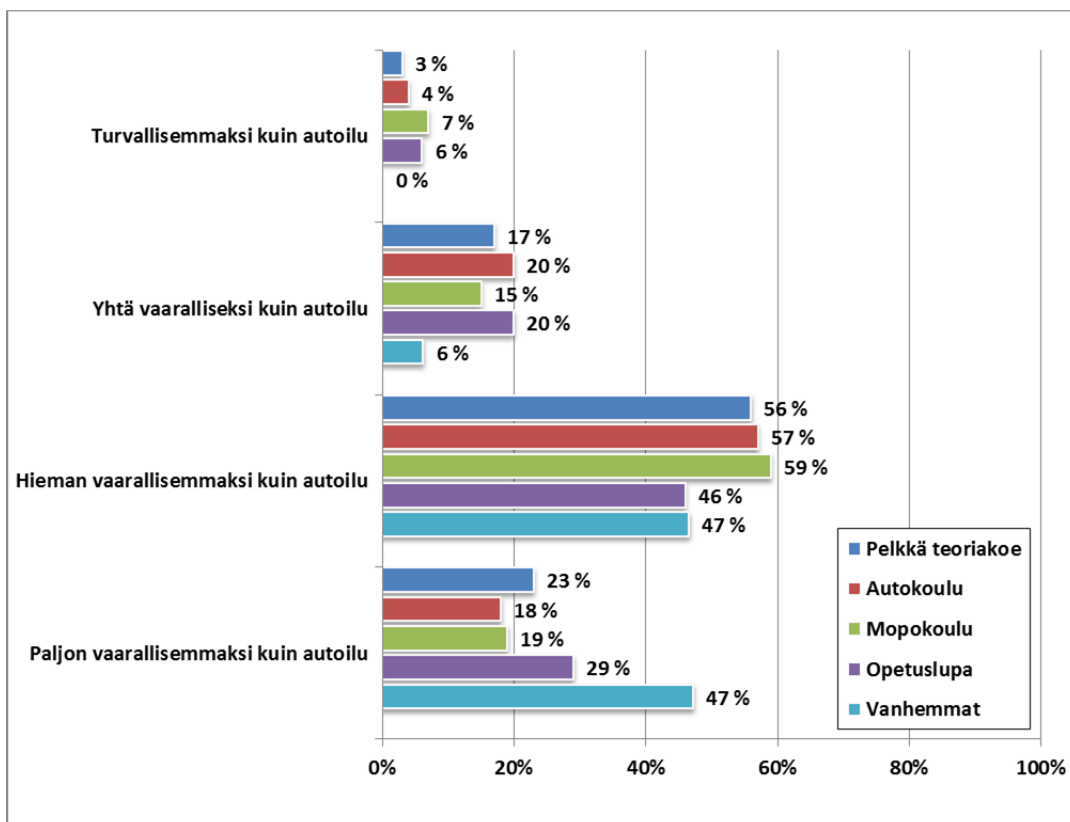
Kyselyn vastaajia pyydettiin arvioimaan turvallisuusopetuksen tärkeyttä ja mopon vaarallisuutta suhteessa autoiluun. Mopokortin haltijoista 93 prosenttia piti turvallisuusopetusta hyvin tai melko tärkeänä. Seitsemän prosenttia piti turvallisuusopetusta tarpeettomana. Pelkällä teoriakokeella ennen lakimuutosta kortin saaneet ja autokoulussa opiskelleet olivat hyvin lähellä toisiaan turvallisuusopetuksen arvostuksessa.

Turvallisuusopetusta arvostivat eniten mopokoulun käyneet, joiden kaikkien mielestä se oli hyvin tai melko tärkeää. Vähiten turvallisuusopetusta arvostivat opetuslupaoppilaat, joista viidennes piti sitä tarpeettomana. Mahdollisesti tämä kriittinen asenne kohdistuu enemmän autokoulussa järjestettävään turvallisuustuntiin kuin turvallisuusasioihin sinänsä. Vanhemmista 87 prosenttia piti turvallisuusopetusta hyvin tärkeänä ja 10 prosenttia melko tärkeänä.



Kuva 15. Mopokortin haltijoiden ja heidän vanhempiansa näkemykset turvallisuusopetuksen tärkeydestä (n=420 mopoilijat ja n=161 vanhemmat).

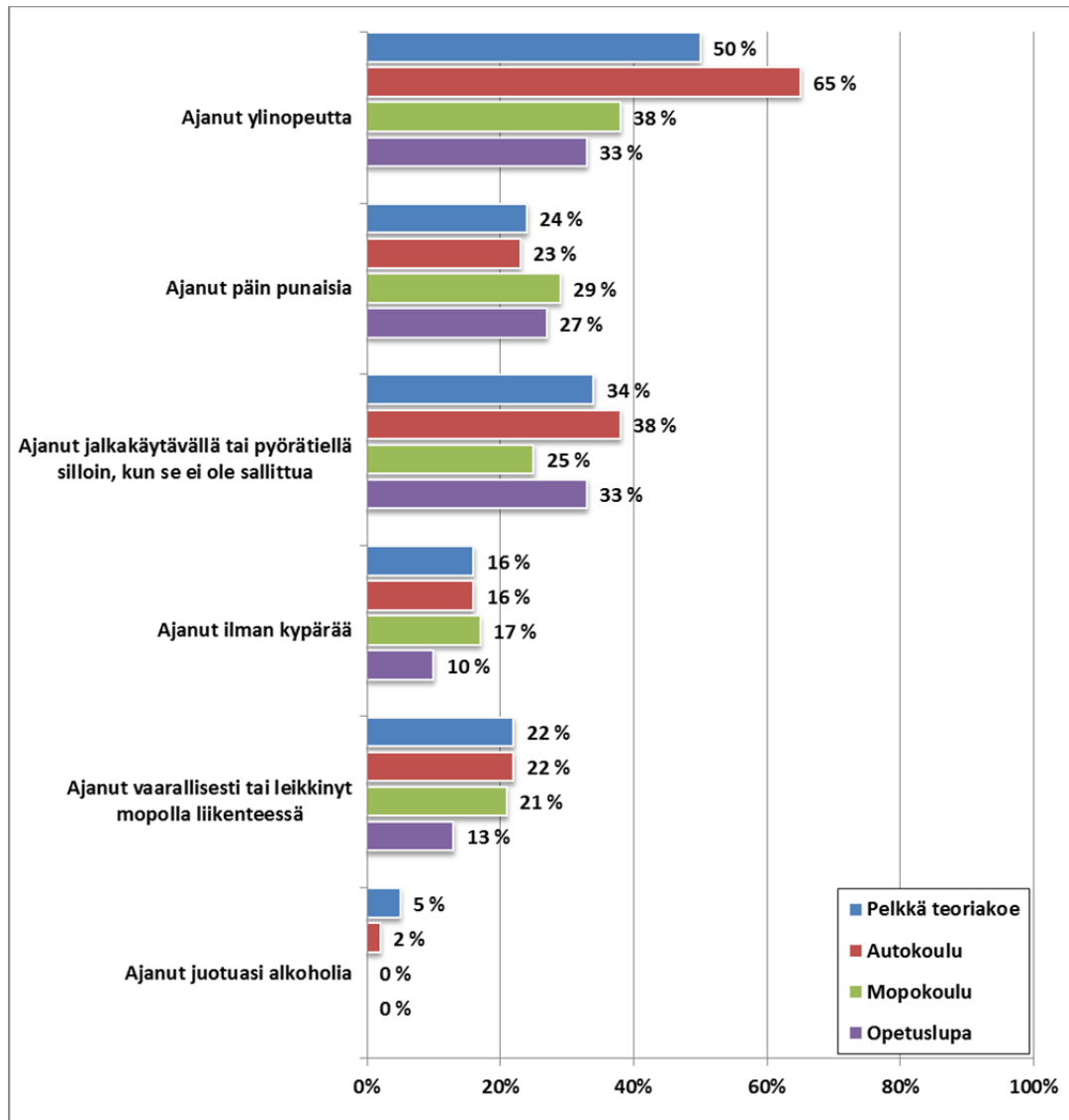
Mopoilun turvallisuutta suhteessa autoiluun arvioitaessa ennen lakimuutosta kortin suorittaneet pitivät mopoilua hieman vaarallisempana kuin autokoulussa opiskelleet, mutta erot eri tavoin korttinsa hankkineiden välillä olivat pieniä. Sen sijaan vanhemmista 94 prosenttia piti mopoilua hieman tai paljon vaarallisempana kuin autoilua (kuva 16).



Kuva 16. Mopokortin haltijoiden ja heidän vanhempiansa näkemykset mopoihin turvallisuudesta verrattuna autoiluun ($n=424$ mopoilijat ja $n=161$ vanhemmat).

Turvallisuuskäyttäytymistä kuvastava kysymys koski pieniä rikkeitä ja tietoista riskinottoa ajaessa (kuva 17). Kysymyksen kolme ensimmäistä kohtaa käsittelee rikkeitä, jotka ovat hyvin tavallisia ja liittyvät vahvasti lainkuuliaisuuteen (esimerkiksi punaisten valojen noudattaminen silloin, kun muuta liikennettä ei ole). Pyörätiellä ajaminen voi joskus olla myös mopoilijan turvallisuudentunnetta lisäävä valinta. Kolme viimeistä kohtaa, ilman kypärää ajaminen, mopolla leikkiminen liikenteessä ja päihtyneenä ajaminen, edustavat selvemmin tahallista riskinottoa.

Viimeksi mainituissa rikkeissä opetusluvalla korttinsa saaneet olivat kaikkein kuu-
liaisimpia, mutta muiden ryhmien välillä ei ollut juuri lainkaan eroa. Koska opetus-
lupaopettajat ovat yleensä keskimääräisiä vanhempia kiinnostuneempia lasten mo-
poilusta, selvitettiin vielä muidenkin vanhempien kiinnostuneisuuden korrelaatiota
mopoilijoiden tietoiseen riskinottoon. Ristiintaulukoinnissa selvisi, että niiden mo-
poilijoiden kohdalla, jotka juttelivat mopoihin vanhempiensa kanssa lähes päivit-
tään, oli tietoinen riskinotto suunnilleen samaa luokkaa kuin opetusluvalla opiskel-
leissa. Toisin sanoen riskinottoon vaikuttaa pikemminkin vanhempien osoittama
kiinnostus ja huolenpito kuin opetustapa.



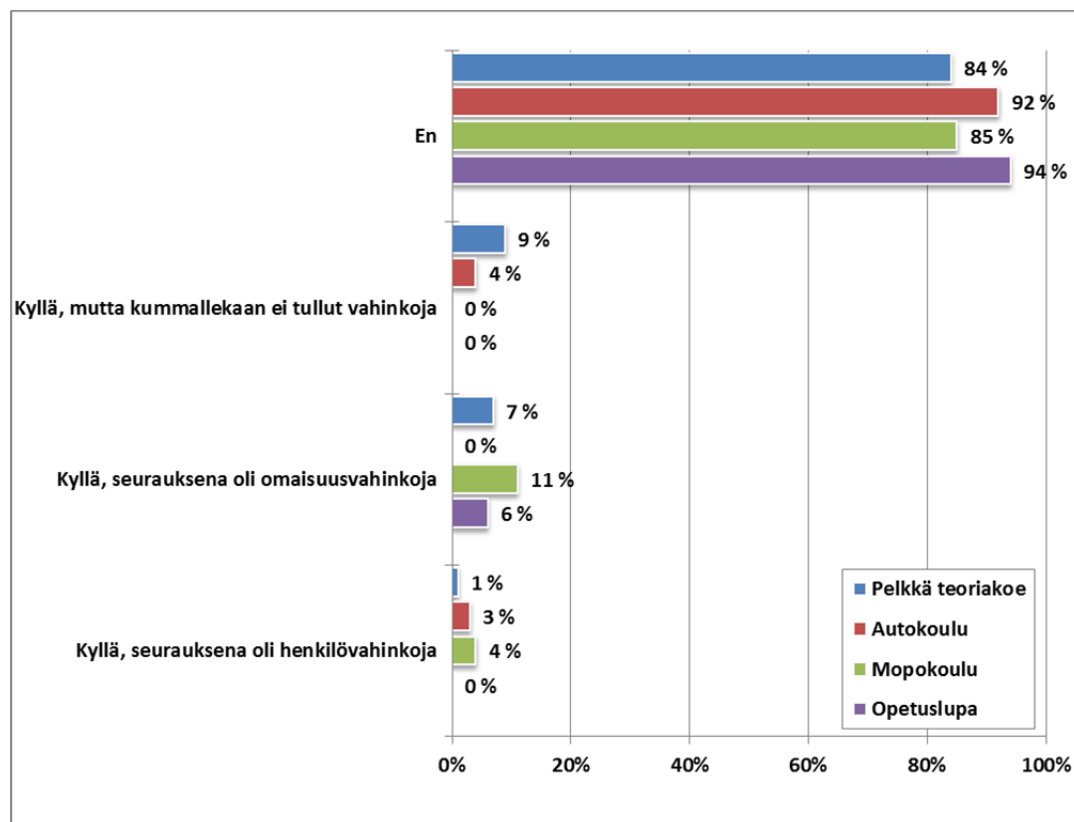
Kuva 17. Mopoilijoiden liikennevirheet opetustavan mukaan jaoteltuna (n=376).

4.7 Erot onnettomuusalttiudessa

Onnettomuusalttiutta käsiteltiin ajoneuvon hallinnan menettämisen, onnettomuuksien sekä läheltä piti -tilanteiden avulla. Ilman kaatumisia tai ajoneuvon hallinnan menettämistä oli selvinnyt 56 prosenttia opetuslupaoppilaista, 52 prosenttia mopokoululaisista, 50 prosenttia autokoululaisista ja 45 prosenttia vanhan lain mukaan mopoilun aloittaneista. Sukupuolittain tarkasteltuna ilman kaatumisia tai ajoneuvon hallinnan menetyksiä oli selvinnyt 58 prosenttia pojista, mutta vain 42 prosenttia tytöistä. Tämän kyselyn tulokset vahvistavat sitä käsitystä, että erityisesti tytöillä on ongelmia mopon hallinnassa. Tytöille sattuu myös heidän oman kertomuksensa mukaan myös lieviä, usein hitaassa vauhdissa kaatumiseen johtavia onnettomuuksia enemmän kuin pojille (Lampinen ja Saarlo 2012b).

Onnettomuuksia oli molemmille ajoneuvotyypeille (mopot ja mopoautot) sattunut suhteellisesti saman verran (12 prosentille). Mopoilijoista perusmopoille oli sattunut hieman useammin onnettomuuksia kuin skoottereille. Mopoautoille sattuneissa onnettomuuksissa oli aina tullut omaisuusvahinkoja, mutta vastauksissa ei ollut lainkaan mopoautojen henkilövahinkoja. Kaksi prosenttia mopoilijoista oli ollut mukana

henkilövahinkoja aiheuttaneessa onnettomuudessa, 4 prosenttia omaisuusvahinko-onnettomuudessa ja kuusi prosenttia oli ollut onnettomuudessa, jossa ei tullut vahinkoja.

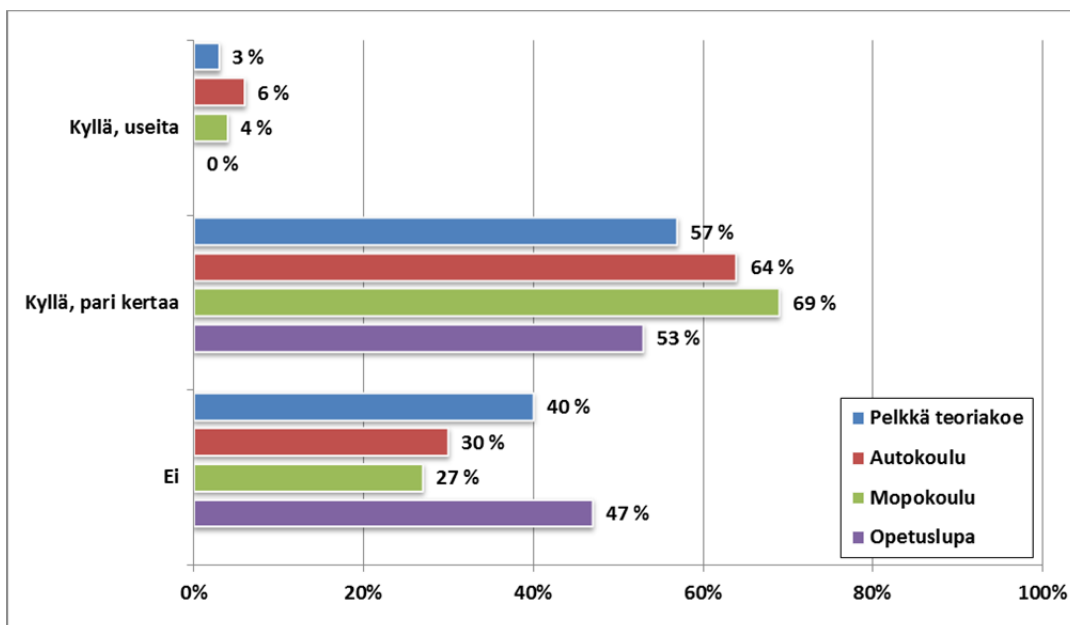


Kuva 18. Mopokortin haltijoille ensimmäisen ajovuoden aikana tapahtuneet onnettomuudet kortin hankintatavan mukaan jaoteltuna (n=422).

Uuden lain aikana tutkinnon suorittaneista lähes 92 prosenttia oli selvinnyt ilman onnettomuuksia ensimmäisen ajovuotensa aikana, kun taas vanhan lain aikana tutkinnon suorittaneilla vastaava prosentti oli 84. Eroon saattaa vaikuttaa myös se, että osa uuden lain aikana tutkinnon suorittaneista on ollut alle vuoden liikenteessä kuin vanhan lain aikana mopoilun aloittaneet, mutta todennäköisesti tämä ei selitä kokonaan eroa. Sukupuolen mukaan jaoteltuna ilman onnettomuuksia toisen osapuolen kanssa oli selvinnyt 87 prosenttia pojista ja 92 prosenttia tytöistä.

Kun tarkastellaan onnettomuuksista selvinneiden määrää suhteessa opetustapaan käy ilmi, että vähiten onnettomuuksia oli sattunut opetuslupaoppilaille (94 prosenttia selvinnyt ilman onnettomuuksia), toiseksi vähiten autokouluoppilaille (92 prosenttia selvinnyt ilman onnettomuuksia) ja eniten mopokouluoppilaille (85 prosenttia selvinnyt ilman onnettomuuksia), joiden onnettomuusmäärät olivat samaa luokkaa kuin ilman opetusta vanhan lain mukaan mopoilun aloittaneilla.

Pelkillä teoriakokeella kortin saaneista 40 prosenttia ja autokoululaisista 30 prosenttia ei muista olleensa läheltä piti -tilanteissa ensimmäisen ajovuotensa aikana. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut opetuslupaoppilaille vähiten ja eniten mopokouluoppilaille.



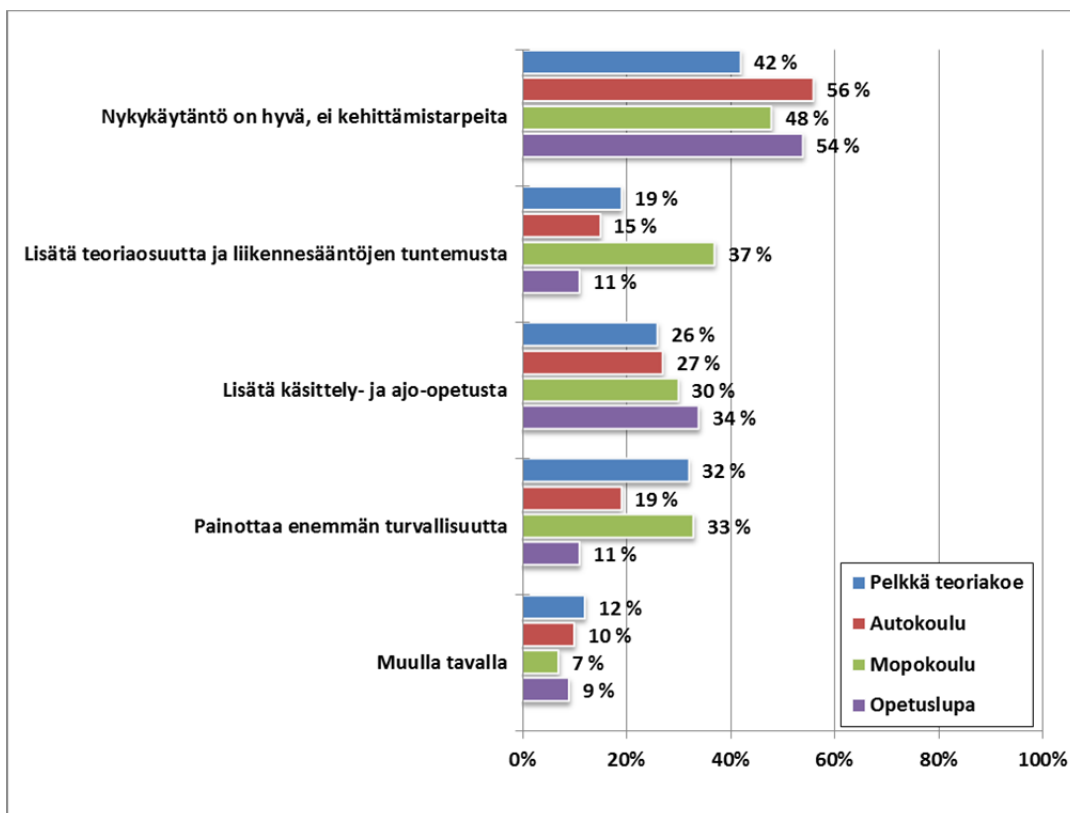
Kuva 19. Mopokortin haltijoille ensimmäisen ajovuoden aikana sattuneet läheltä piti -tilanteet kortin hankintatavan mukaan jaoteltuna (n=420).

Onnettomuuksia on siis sattunut eniten ennen lakimuutosta kortin suorittaneille, mutta toisaalta he muistavat muita vähemmän läheltä piti -tilanteita. Kovin suurta eroa onnettomuuksien määrässä ja vakavuudessa ei ole, mutta turvallisuus näyttää hieman parantuneen mopoilijoiden saaman opetuksen myötä.

4.8 Opetuksen kehittäminen

Puolet kaikista mopokortin haltijoista piti nykyistä opetuskäytäntöä hyvänä. Hieman yli neljännes toivoi enemmän käytännön ajo-opetusta ja neljännes enemmän turvallisuuden painottamista. Avovastauksissa toivottiin useimmiten enemmän käytännön ajo- ja käsittelyopetusta, lisäksi muutamat olisivat lisänneet myös teoria- ja turvallisuusopetusta. Toinen ryhmä vastaajista toivoi paluuta vanhaan järjestelmään, jossa ei ollut pakollista opetusta.

Vanhemmat painottivat vastauksissaan käsittely- ja ajo-opetuksen sekä turvallisuusasioiden lisäämistä. Kuitenkin myös osa vanhemmista kannatti opetuksen vapaaehtoisuutta.



Kuva 20. Mopokortin haltijoiden näkemykset opetuksen kehittämistarpeista (n=418).

Opetuksen kehittämistarpeista kysyttäessä autokoulussa opiskelleet pitivät useimmiten nykymallia hyvänä. Mopokoulun käyneet korostivat muita enemmän teorian ja liikennesääntöjen sekä turvallisuusasioiden opetusta. Opetuslupaoppilaat puolestaan toivoivat enemmän käsittely- ja ajo-opetusta. Kaikkiaan käsittely- ja ajo-opetusta toivottiin lisättävän useammin kuin teoriaopetusta.

4.9 Opetuslupaopetus

Opetuslupaopettajina toimineille laadittiin erillinen kysely. Opetusluvan hankkimisprosessia piti 58 prosenttia vastaajista liian monimutkaisena ja loput sopivana. Tiukennuksia opetusluvan myöntämiseen ei toivonut kukaan.

Tärkein syy opetuslupaopetuksen valitsemiseen oli ajoharjoittelun suurempi määrä. Näin kertoi 81 prosenttia vastanneista opetuslupaopettajista. Kaikki opetuslupaoppilaat olivat saaneet vähimmäismäärää enemmän opetusta, yleisimmin noin 10 tuntia mutta enimmillään jopa 30 tuntia.

Toinen syy opetuslupaopetuksen valintaan oli autokoulun kalleus, jonka mainitsi 77 prosenttia vastaajista. Vanhemmat kertoivat vastanneensa kokonaan opetuslupaopetuksen kuluista. Opetuslupaoppilaat harjoittelivat ajamista monipuolisesti eri paikoissa.

Valtaosa (87 prosenttia) opetuslupaopettajista piti nykyistä teoriaopetuksen määrää riittävänä, mutta liikenneajon vähimmäismäärää lisäisi 58 prosenttia heistä. Autokoulun turvallisuustuntia arvosti 77 prosenttia opetuslupaopettajista, loput olisivat poistaneet sen.

Opetuslupaopettajina toimineet vanhemmat ovat keskimääräistä kiinnostuneempia lapsensa mopoilusta jo senkin vuoksi, että ovat itse sitoutuneet lapsen opettamiseen. He myös keskustelivat ajamisesta lapsen kanssa muita useammin. Opetustuntien runsaalla määrällä on yritetty huolehtia lapsen riittävästä taidoista ennen itsenäisen ajamisen aloittamista ja opetuslupaopettajat luottivat lapsensa ajotaitoihin enemmän kuin muut vanhemmat. Silti heistä 96 prosenttia oli ainakin silloin tällöin huolissaan lapsensa turvallisuudesta liikenteessä.

Opetusluvalla opiskelleita mopokortin haltijoita oli vastaajissa 35 kappaletta. Opetusluvalla opetusta saaneet mopoilijat kyyditsivät kavereitaan muita harvemmin ja suhtautuivat virittämiseen keskimääräistä kielteisemmin. He myös ajoivat ilman kypärää ja ajoivat vaarallisesti muita harvemmin. Heille oli sattunut kaatumisia ja ajoneuvon hallinnan menettämisä, mutta ei onnettomuuksia toisten tienkäyttäjien kanssa. He katsoivat saaneensa itse riittävästi opetusta mopon käsittelyssä ja ajamisessa, ja pitivät ajo-opetuksen vähimmäismäärän nostamista mopo-opetuksessa tarpeellisena.

Nähtävästi suurempi ajokokemus ja vanhempien kiinnostus mopoiluun selittävät pitkälti opetuslupaoppilaiden pärjäämisen.

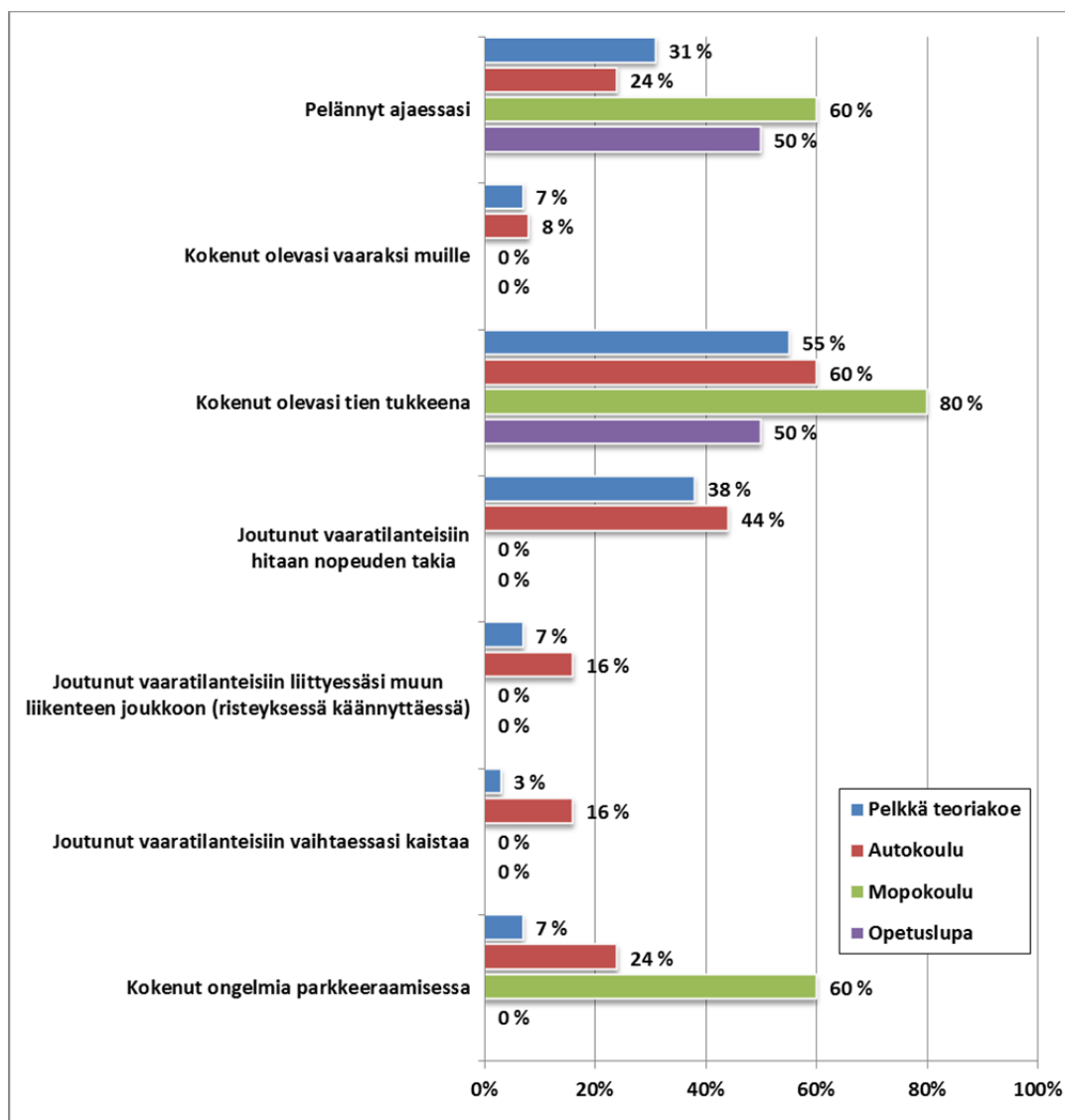
Mopoilijoiden osaamisen, turvallisuuden ja liikennekäyttäytymisen suhteen opetuslupaopetus on tämän tutkimuksen valossa vähintään yhtä hyvä ja jopa parempi opetusmuoto kuin autokoulussa annettava opetus.

4.10 Mopoautoilu

Mopoautoa käytti pääasiallisena ajoneuvonaan vain 16 vastaajaa. Heistä 7 oli naisia ja 9 miehiä. Mopoautojen käyttö painottui selvästi pidempiin, yli viiden kilometrin matkoihin ja kyyditseminen oli hyvin yleistä, sillä mopoauto on jo lähtökohtaisesti 2-paikkainen.

Mopoautoilijat maksoivat kortin useammin itse kuin mopoilijat ja he pitivät mopon auton hankintaa myös useammin välttämättömyytenä (13 vastaajaa). Seitsemän mopoautoilijaa oli hankkinut kortin ennen lakimuutosta ja muista seitsemän oli suorittanut mopon käsittelykokeen korttia hankittaessa. Yksi oli suorittanut kokeen mopon autolla ja yksi jätti vastaamatta.

Pelkällä teoriakokeella kortin suorittaneista yksi olisi kaivannut opetusta ennen ajamaan lähtöä. Yksi opetusta saaneista olisi toivonut sitä enemmän, muut olivat tyytyväisiä opetuksen määrään. Opetustavan mukaan tarkasteltuna mopokoulussa opetuksen saaneet olivat muita epävarmempia osaamisensa suhteen, muutoin erot olivat vähäisiä. Opetuksessa mopoautoilijat pitivät tärkeinä etenkin liikennesääntöjen tuntemusta ja turvallisuutta.



Kuva 21. Mopoautoilijoiden ajokokemukset opetustavan mukaan jaoteltuna (n=62).

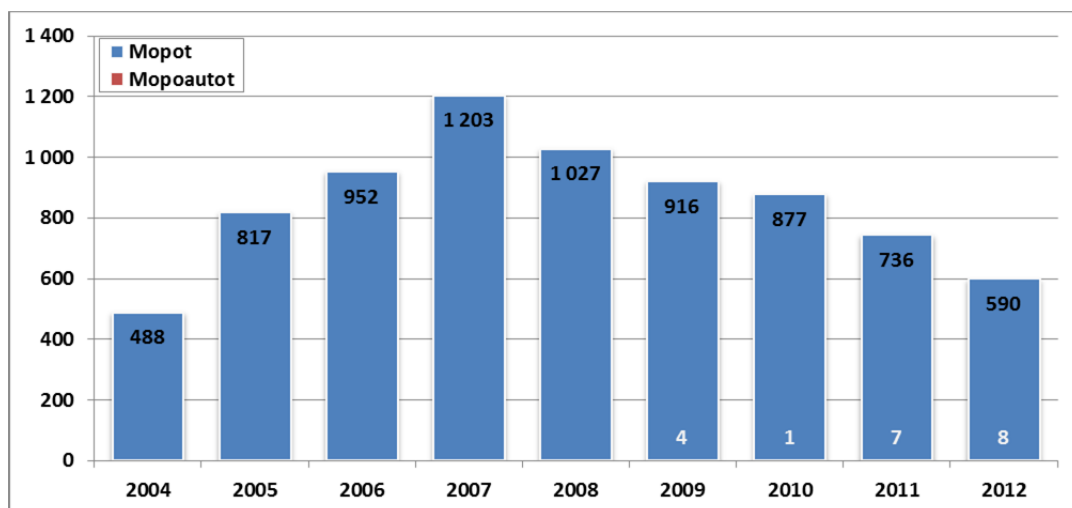
Kahta lukuun ottamatta mopobikeilijat pitivät ajamista yhtä turvallisena tai lähes yhtä turvallisena kuin autoilua. Mopobikeilijoista 12 oli kokenut olevansa tien tukkeena ja seitsemän oli joutunut vaaratilanteeseen hitaan nopeuden vuoksi. Kahden ajoneuvoa oli viritetty. Vastaavasti yhdeksän vastaajaa katsoi, että virittäminen joko ei vaikuta turvallisuuteen tai parantaa sitä, ja vain seitsemän katsoi virittämisen lisäävän riskejä. Arviot virittämisen vaarallisuudesta ovat suhteellisesti samaa tasoa kuin perusmopon kuljettajilla.

Yksi mopobikeilija oli kaatunut ja kuusi menettänyt muuten ajoneuvon hallinnan. Kaksi oli ajanut peltikolarin ja 14 oli ollut läheltä piti -tilanteissa. Suhteellisesti hallinnan menetyksiä, läheltä piti -tilanteita ja kolareita oli mopobikeilijoilla paljon enemmän kuin mopobikeilijoilla. Toisaalta läheltä piti -tilanteet johtuivat vastaajien mukaan 87-prosenttisesti muista syistä kuin vastaajan omasta toiminnasta.

Havainnot ovat samansuuntaisia kuin Mopobike liikenteessä -tutkimuksessa (Saarlo ja Lampinen 2010). Vastaukset kuvastavat mopobikejen ongelmallista asemaa liikenteessä. Mopobikeilija tarvitsee samanlaista osaamista kuin autoilija, mutta hitaampi nopeus erottaa mopobike muusta liikenteestä. Mopobikeilun riskit ovat kyselyn perusteella selvästi suuremmat kuin mopobikeilussa.

4.11 Ajoneuvon virittäminen

Viritetystä moposta tai mopoautosta joutuu maksamaan korkeamman autoveron muiden seuraamusten lisäksi. Tässä työssä virittämisen yleisyyttä tarkasteltiin muun muassa maksettaviksi määrättyjen veron korotusten kautta. Verotilaston perusteella mopojen virittäminen on vähentynyt vuodesta 2007 lähtien melko tasaisesti. Mopautojen osalta autoveron korotuksia on tapahtunut vasta suhteellisen vähän, mutta lukumäärä on kasvussa. Poliisin näkemyksen mukaan mopautojen virittäminen on kasvava ongelma ja voi helposti johtaa vakaviin onnettomuuksiin.

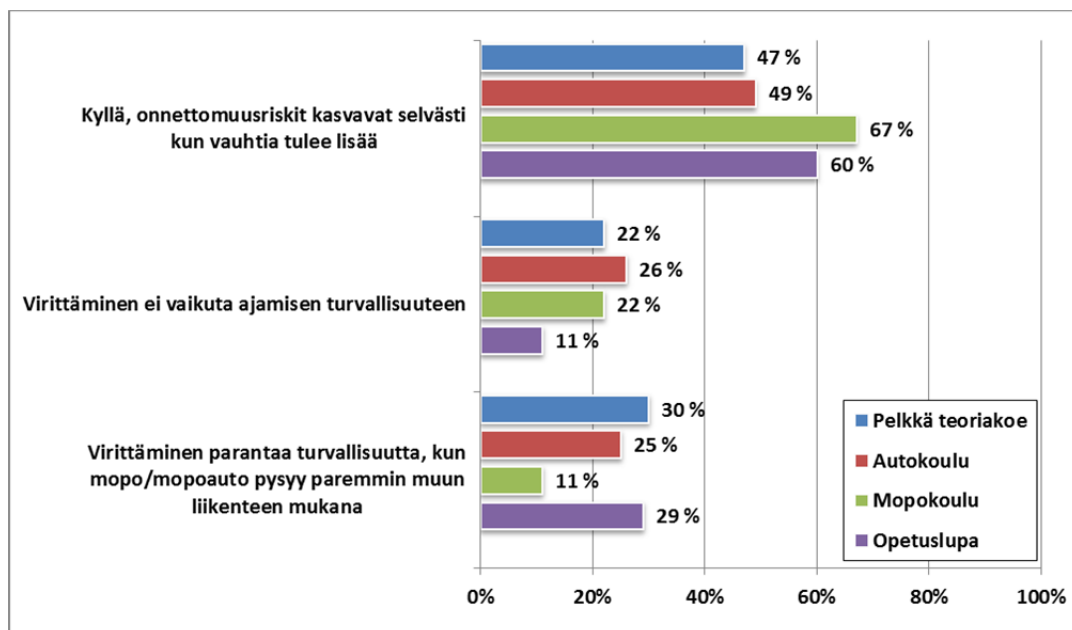


Kuva 22. Ajoneuvon virittämisen vuoksi mopoille ja mopautoille määrätty veronkorotukset (lähde Trafi).

Mopokortin haltijoille tehdyssä kyselyssä 97 mopoilijaa (23 prosenttia vastaajista) kertoi ajavansa viritetyllä ajoneuvolla. Viritetyllä ajoneuvolla ajoi hieman useampi ennen lakimuutosta korttinsa suorittanut kuin sen jälkeen kortin saanut.

Mopoilijoiden vanhemmista puolestaan 6 prosenttia tiesi lapsensa ajavan viritetyllä ajoneuvolla ja lähes yhtä moni kertoi, ettei tiedä onko lapsen ajoneuvoa viritetty vai ei.

Vain puolet mopokortin haltijoista piti mopon tai mopauton virittämistä vaaralliseksi ja yli neljännes koki turvallisuuden paranevan, kun ajoneuvo pysyy paremmin muun liikenteen vauhdissa. Kielteisimmin virittämiseen suhtautuivat skootterilla ajavat, korttinsa opetusluvalla hankkineet sekä mopokoulussa oppinsa saaneet.



Kuva 23. Suhtautuminen ajoneuvon virittämiseen saadun opetuksen mukaan (n=424).

5 Autokoulunopettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemykset

5.1 Vastaajaryhmät

Tässä luvussa käsitellään autokoulun opettajille ja tutkinnon vastaanottajille kohdistettujen kyselyiden tuloksia.

Kaikki vastanneet autokoulut kouluttavat mopoilijoita. Vuosittaisten koulutettavien määrät vaihtelevat muutamasta kymmenestä kolmeen sataan. Keskimäärin autokoulut kouluttavat mopolla 91 mopoilijaa.

Mopopuolalla koulutusta antaa 17 autokoulua (27 prosenttia vastanneista autokouluista). Koulutettavien määrät vaihtelevat muutamasta oppilaasta kolmeen sataan vuodessa. Keskimäärin autokoulut kouluttavat mopopuolalla 34 mopoilijaa (mediaani 10).

Opetusluvalla hankittavaan mopokorttiin vaadittavia turvallisuustunteja on pitänyt 59 prosenttia autokouluista. Opetettavien opettaja-oppilasparien määrät vaihtelevat yhdestä neljäänkymmeneen.

Tutkinnon vastaanottajat ottivat vastaan mopolla suoritettuja tutkintoja jopa 650 kappaletta vuodessa, mopopuolalla suoritettuja enimmillään 60 tutkintoa. Keskimäärin vastaajat vastaanottivat 117 mopolla ja 9 mopopuolalla suoritettua tutkintoa vuodessa. Vastaajista 86 prosenttia istui mopopuolalla kyydissä tutkintoa suoritettaessa, ja 14 prosenttia seurasi autolla tutkinnon suorittajaa.

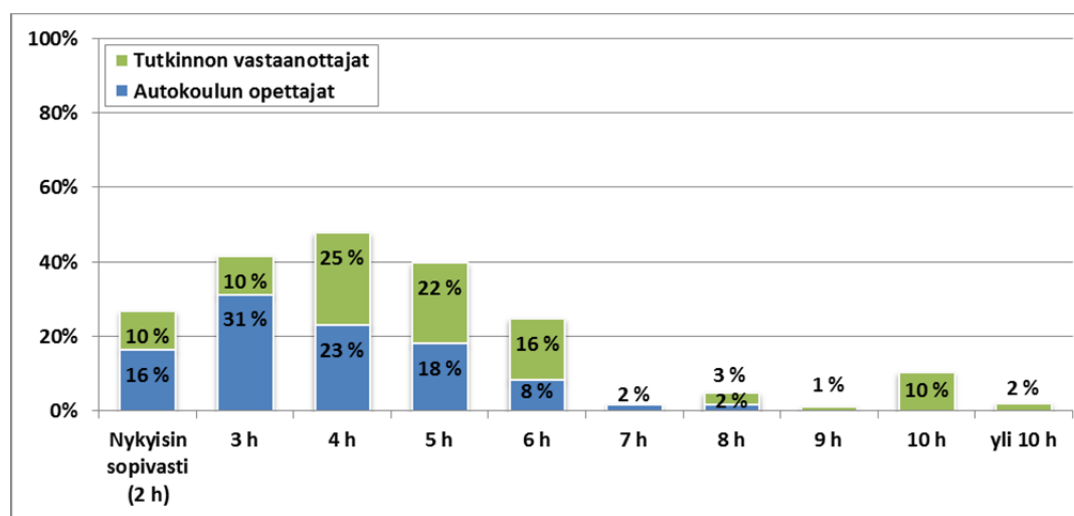
5.2 Opetuksen määrä

Autokoulunopettajista 77 prosenttia pitää nykyistä teoriaopetuksen määrää (6 tuntia) sopivana. Vastaavasti tutkinnon vastaanottajista 60 prosenttia piti teoriaopetuksen

määrää riittävänä. Loput autokoulunopettajat sekä tutkinnon vastaanottajat lisäisivät teoriaopetuksen määrää 8–12 tuntiin. Yllättäen kaksi tutkinnon vastaanottajaa oli myös valmiita vähentämään teoriaopetusta hieman.

Autokoulunopettajista noin 65 prosenttia ja tutkinnon vastaanottajista 54 prosenttia pitää mopon tai mopoauton käsittelyopetuksen määrää (1 tunti) sopivana, muut lisäisivät sitä kahteen tuntiin. Muutamien vastaajien mielestä käsittelyopetusta tulisi olla vieläkin enemmän.

Autokoulunopettajista 16 prosentin ja tutkinnon vastaanottajista 10 prosentin mielestä liikenteessä ajamisen opetusta on nykyisin sopivasti (2 tuntia) ja loput toivoisivat sitä lisättävän pääasiallisesti kolmesta kuuteen tuntiin. Muutamat toivoivat jopa 8 tai 10 ajo-opetustuntia. Tutkinnon vastaanottajat toivoivat tuntimääriä lisättävän enemmän kuin autokoulun opettajat.



Kuva 24. Autokoulun opettajien ja tutkinnon vastaanottajien näkemykset liikenneajo-opetuksen sopivasta määrästä (n=97 tutkinnon vastaanottajat ja n=60 autokoulun opettajat).

Myös avovastauksissa ajo-opetuksen vähäistä tuntimäärää pidettiin ongelmana ja ajo-opetuksen lisääminen sekä mopoille että mopoautoille nähtiin tarpeelliseksi jo senkin vuoksi, että silloin ehdittäisiin käydä pieneltä paikkakunnalta myös lähimmässä kaupungissa tutustumassa liikenneoloihin. Myös mahdollisuus suorittaa puolitonta ajotuntia kerrallaan parantaisi mahdollisuutta käydä kauempana ajamassa. Opettajat kertoivat myös, että ensimmäinen ajotunti voi olla oppilaalle niin jännittävä, että varsinaista oppimista tapahtuu vasta toisella ajokerralla.

Autokoulunopettajat ilmoittivat ajo-opetuksen tapahtuvan monipuolisesti eri paikoissa kahta vastaajaa lukuun ottamatta, jotka kertoivat keskittyvänsä kokeen kannalta oleellisiin asioihin koulun lähiympäristössä. ”Monipuolisen liikenneympäristön” löytäminen voi pienimmillä paikkakunnilla olla ongelma.

Opetuslupaopettaja ja -oppilaspareille pidettävän turvallisuusopetuksen määrää (1 tunti) piti sopivana 58 prosenttia autokoulunopettajista. Loput toivoivat turvallisuusopetusta lisättävän 2–3 tuntiin.

Mopoilijoiden teoriatunneista neljän tulee olla yksinomaan mopon kuljettamiseen liittyvää opetusta ja mopoautoilijoiden teoriatunneista kahden tulee liittyä yksinomaan kevyen nelipyörän kuljettamiseen. Muut teoriatunnit voidaan pitää yhdessä

autokoulun muiden oppilaiden kanssa. Autokouluista 65 prosenttia ei pitänyt ongelmallisena henkilöauton ja mopon ajolupaoppilaille yhdessä pidettävien tuntien sisällyksen määrittelyä. Noin 7 prosenttia piti ongelmallisena mopoilijoiden ja henkilöauton kuljettajien yhteisopetusta ja vain pari vastaajaa mopoautoilijoiden ja autoilijoiden yhteisopetusta. Kuitenkin neljännes vastaajista oli sitä mieltä, että eri ajoneuvon kuljettamiseen pitäisi olla kokonaan erilliset teoriatunnit. Avovastausten puolella kerrottiin toisaalta, että yhdessä pidettävät tunnit auttavat oppilaita hahmottamaan liikenteen monipuolisemmin eri ajoneuvotyyppien näkökulmasta. Myös yhteisten teoriatuntien monipuolisemmassa ikärakenteessa nähtiin etuja.

Yksi autokoulun opettaja arvioi, että nykymallinen opetus hyödyttää tyttöjä sikäli, että ajoneuvon käsittelytaidot paranevat. Parin tunnin liikenneajo taas ei riitä poikien liikenneosaamisen kehittymiseen.

5.3 Tutkinto

Autokoulunopettajista 30 prosenttia oli tyytyväisiä nykyiseen tutkintojärjestelmään, mutta tutkinnon vastaanottajista vain 7 prosenttia. Lähes 40 prosenttia autokoulunopettajista piti liikenneajokoetta tarpeellisenä myös mopoilijoille ja tutkinnon vastaanottajista tätä mieltä oli 54 prosenttia. Autokoulunopettajista neljännes ja tutkinnon vastaanottajista 35 prosenttia oli sitä mieltä, että mopoautoilijan tulisi suorittaa tutkintonsa mopoautolla, ei mopolla. Käsittelykokeeseen ehdotettiin lisättäväksi pujotteluosuus. Lisäksi autokouluissa toivottiin, että ajokokeet järjestettäisiin omalla paikkakunnalla ja tutussa ympäristössä.

Kuusitoista prosenttia autokoulunopettajista ja 48 prosenttia tutkinnon vastaanottajista oli sitä mieltä, että mopoilijan pitäisi päästä harjoittelemaan liikenteessä ajoa vasta suoritettuaan käsittelykokeen autokoulussa. Yli kolme neljännestä autokoulunopettajista ja 38 prosenttia tutkinnon vastaanottajista taas piti nykyistä järjestelyä toimivana. Tutkinnon vastaanottajista kuusi ehdotti vastaavaa käytäntöä kuin moottoripyöräilijöille, jossa opettaja arvioi riittävän käsittelyopetuksen määrän ennen liikenneajoon siirtymistä. Yhdeksän kymmenestä autokoulunopettajasta ja 95 prosenttia tutkinnon vastaanottajista piti nykyistä mopoilun aloittamisikää sopivana, muut olisivat nostaneet sitä kuuteentoista tai seitsemääntoista vuoteen. Tosin yksi tutkinnon vastaanottaja olisi laskenut ikärajan 14 vuoteen.

Autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien mukaan mopo-oppilailla oli selvästi eniten puutteita porteissa ja seuraavaksi eniten jarrutuksissa. Lisäksi puutteita oli hidassajossa ja asenteissa sekä ohjeiden kuuntelemisessa.

Mopoauto-oppilailla puolestaan oli ongelmia selvästi eniten havainnoinnissa sekä tilanteiden arvioinnissa. Risteysajossa oli ongelmia 30 prosentin mielestä, erityisesti ajolinjojen ja ajonopeuden valinnassa sekä ajovuorojen tuntemuksessa erilaisissa risteyksissä. Myös ryhmittäminen ja ajonopeuksien valinta tuotti hankaluuksia. Käsittelyssä tai peruuttamisessa nähtiin olevan ongelmia vain harvoin. Tämä kysymyksen osalta autokoulujen ja tutkinnon vastaanottajien käsitykset eivät juurikaan poikenneet toisistaan.

Tutkinnon vastaanottajilta kysyttiin lisäksi, onko autokoulu- ja opetuslupaoppilaiden osaamisessa eroja. 59 prosentin mielestä autokouluopetusta saaneet pärjäsivät paremmin, 5 prosentin mielestä opetuslupaoppilaat. Loppujen 35 prosentin mielestä osaamisessa ei ollut eroja. Ilmeisesti opetuksessa on eroja niin autokouluissa kuin opetuslupaopettajissakin.

Osa mopoauto-oppilaista suoritti vapaaehtoisesti ylimääräisiä ajotunteja 2–4 kappaletta ennen ajokoetta. Tutkinnossa hylätyille määrättiin tavallisesti 1–2 ylimääräistä ajotuntia, mutta joskus ei yhtään.

Liikenneajo-opetuksen määriä pidettiin aivan liian alhaisina sekä mopolle että mopoautolle. Yhtenä ongelmana nähtiin se, että mopoauton tutkinto on vaatimuksiltaan lähellä henkilöauton ajokoetta, eikä kokelaan saama koulutus ole suhteessa tähän. Siksi mopoautoille ehdotettiin erillistä arvosteluohjetta kokeen arviointiin.

5.4 Autokoulujen talous

Mopo-opetuksen taloudellinen merkitys vaihteli huomattavasti eri autokoulujen välillä. Mopo-opetus edusti kyselyyn vastanneiden autokoulujen liikevaihdosta 4–40 prosenttia ja oppilasmäärästä 5–65 prosenttia. Keskimäärin mopo- ja mopoautokoulutus edusti tällä hetkellä 13 prosenttia vastanneiden autokoulujen liikevaihdosta ja oppilasmäärästä 26 prosenttia.

Yhtä lukuun ottamatta kaikki kyselyyn vastanneet autokoulut olivat hankkineet mopoja opetusajoneuvoiksi (1–5 kappaletta) ja lähes kaikkien mielestä hankinta oli ollut kannattava. Mopoauto puolestaan oli noin kolmanneksella vastanneista autokouluista eikä kenelläkään niitä ollut yhtä enempää. Hankintana mopoauto oli kannattava vain 13 prosentille autokouluista.

5.5 Kehittämisehdotukset

Neljä viidestä vastanneesta autokouluopettajasta ja 62 prosenttia opetuslupaopettajista ei pitänyt erillistä pimeäajon tai liukkaan kelin harjoittelua tarpeellisenä mopokortin hankkijoille. Pimeäajon harjoittelua pidettiin hieman hyödyllisempänä kuin liukkaan kelin harjoittelua.

Avovastausten kehittämisehdotukset keskittyivät mopon muun muassa käsittelykokeen kehittämiseen ja muuttamiseen, ajokokeen järjestämiseen mopoilijoille ja opetuksen laajentamiseen.

Myös haastatellut poliisit olivat sitä mieltä, että ajo- ja käsittelyopetusta tulisi kehittää siten, että nuoret saisivat paremman tuntuman vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Harjoiteltavia asioita voisivat olla esimerkiksi irtosoralla ajaminen, kyyditsemisen vaikutus ajoneuvon ohjattavuuteen sekä kaatumisriskien tunnistaminen ennakoon.

6 Lakimuutoksen vaikutukset

6.1 Vaikutukset mopoilijoiden osaamiseen ja asenteisiin

Lakiuudistuksella haluttiin ennen kaikkea parantaa mopoilun turvallisuutta ja vähentää onnettomuuksia kaikille pakollisen koulutuksen avulla. Koulutuksen vähimmäismäärä on kuusi tuntia teoriaopetusta ja kolme tuntia käsittely- ja ajoharjoittelua. Käytännössä puolet ajokokelaista harjoittelee lisäksi omatoimisesti ajoneuvon käsittelyä suljetulla alueella ja kuudennes kertaa liikennesääntöjä itsenäisesti. Ylimääräisiä ajotunteja saavat lähinnä vain opetuslupaoppilaat.

Uuden lain aikana opetusta saaneista mopoilijoista 86 prosenttia piti opetuksen antamia valmiuksia lähes tai täysin riittävinä tutkintoa ajatellen. Koulutuksen tarpeelli-

suudesta kertoo se, että 17 prosenttia ennen lakimuutosta mopokortin saaneista olisi toivonut ajo-opetusta, ja heidän vanhemmistaan 63 prosenttia olisi toivonut lapsilleen opetusta ennen mopoilun aloittamista. Nykylain mukaista opetusta saaneista puolet pitää nykykäytäntöä hyvänä. Loput muuttaisivat opetuksen painotuksia tai palaisivat vanhaan järjestelmään. Vanhaan järjestelmään palaamisen perusteena on nykyisin kortista maksettava korkeampi hinta.

Ennen lakimuutosta kortin suorittaneet arvioivat osaamisensa heti kortin saamisen jälkeen suunnilleen yhtä hyväksi kuin kortin uuden lain mukaisen opetuksen jälkeen saaneet. Parhaimmaksi osaamisensa arvioivat opetuslupaopetusta saaneet ja heikoimmaksi mopokoulussa opiskelleet. Kuitenkin tutkintojen vastaanottajista niukka enemmistö piti autokoulussa opiskelleiden osaamista parempana.

Kyselytutkimus osoitti, että nuorten mopoilijoiden turvallisuus ja selviytyminen liikenteessä olivat sidoksissa ajoharjoittelun määrään. Näin opetusluvalla kortin saaneet, jotka olivat harjoitelleet vanhempansa kanssa usein huomattavasti enemmän kuin vaaditut kolme ajotuntia, olivat pärjänneet hieman paremmin ja olleet harvemmin onnettomuuksissa kuin muilla tavoin kortin hankkineet. He ottivat myös vähemmän tietoisia riskejä kuin muut. Riskinottoon vaikuttava tekijä oli opetuslupa-vanhempien keskimääräistä suurempi kiinnostus lapsen mopoilua kohtaan, joka tuli ilmi myös muiden paljon kiinnostusta osoittaneiden vanhempien kohdalla opetustavasta riippumatta.

Yllättäen autokoululaiset kertoivat ottavansa riskejä suunnilleen saman verran kuin ilman opetusta kortin saaneet. Näin autokouluopetus ei näyttäisi parantavan nuorten asenteita kovinkaan paljoa, mutta ajotaitoja se parantaa jonkin verran.

Edellistä tukevat poliisin havainnot, joiden mukaan mopoilijoiden asenteissa ei juuri ole havaittavissa muutoksia, mutta selvästi puutteellisilla ajotaidoilla liikenteessä olevien aloittelevien mopoilijoiden määrä on vähentynyt.

6.2 Vaikutukset mopoilun ja onnettomuuksien määrään

Mopoilijoille sattuneet onnettomuudet ovat vähentyneet selvästi vuonna 2012 pitkän ajan kehitykseen verrattuna. Vuoteen 2011 verrattuna vähenemä on yli 30 prosenttia ja prosentuaalisesti suurempi 15–17-vuotiaiden keskuudessa kuin muissa ikäryhmissä. Onnettomuudet ovat vähentyneet myös suhteessa liikennekäytössä olevien mopojen ja mopoautojen määrään.

Onnettomuuksien vähentymistä selittää suurelta osin uusien mopoilijoiden määrän pieneneminen. Suoritetujen mopokorttien määrä on laskenut noin 25 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2012. Samalla mopojen ensirekisteröinnit ovat vähentyneet ja myös liikenteessä olevien mopojen kokonaismäärä on lievässä laskussa.

Kuitenkin myös aloittelevien mopoilijoiden taidot ovat parantuneet aiemmasta. Kyselytutkimuksen vastausten mukaan uuden lain aikana kortin suorittaneille mopoilijoille sattuu hieman vähemmän onnettomuuksia kuin ajouran alkuvaiheessa kuin pelkällä teoriakokeella ajo-oikeuden hankkineille. Myös poliisin mukaan lakimuutos on saanut aikaan sen, että aloittelevilla mopoilijoilla on ajamisen perustaidot entistä paremmin hallussa. Lakimuutos on saanut aikaan myös sen, että mopoilijat ovat keskimäärin entistä motivoituneempia ajamisen harjoitteluun, eikä korttia suoriteta enää vain hivin vuoksi tai henkilötodistukseksi.

Lakimuutos on siis vähentänyt mopoilun määrää ja myös parantanut mopoilijoiden taitoja, jotka yhdessä selittävät onnettomuuksien vähenemisen. Lisäksi onnettomuuksien määrään vaikuttavat luonnollisesti myös muut toimintaympäristön tekijät.

6.3 Taloudelliset vaikutukset

Lakimuutoksen tärkeimmät taloudelliset vaikutukset koostuvat mopokortin hankkimiskustannusten vaikutuksista ja mopojen myynnin muutosten vaikutuksista. Lisäksi voidaan osoittaa yhteiskunnalle ja kotitalouksille jakautuvia välillisiä taloudellisia vaikutuksia onnettomuuksien määrässä tapahtuvista muutoksista.

Lakimuutosta valmisteltaessa arvioitiin mopokortin hankkimiskustannusten nousevan silloisesta 90 eurosta noin 400–500 euroon autokoulussa suoritettuna ja opetusluvalla suoritettuna 150–200 euroon (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008). Nyt mopokortin kustannukset kaikkine kuluineen tulevat autokoulussa suoritettuna helposti arvioitua suuremmaksi, sillä usein pelkkä autokoulun osuus kustannuksista on 450 euron tuntumassa. Tämän lisäksi kulut ajokorttiluvasta, teoriakokeesta sekä käsitteily- ja ajokokeista mopokortille ovat noin 100 euroa ja mopoautokortille noin 140 euroa (Poliisin ja Ajovarma Oy:n palveluhinnastot 2013). Opetuslupaopetukseen liittyvästä turvallisuustunnista autokoulut veloittavat noin 100 euroa, jonka lisäksi maksetaan yhteensä noin 160 euroa opetuslupaoppilaan ja -opettajan viranomaiskuluja. Mopolle täytyy tehdä myös muutostarkastus ennen opetusajoneuvona käyttöä.

Kyselyn mukaan mopokortin hankkimiskustannus tuntuu kohtuuttoman suurelta kortin hankkineiden nuorten ja heidän vanhempiensa mielestä. Nuorella ei tavallisesti ole mahdollisuutta kustantaa korttia itse, joten lasku jää entistä useammin vanhempien tai sukulaisten maksettavaksi. Suurin taloudellinen rasitus kohdistuu perheisiin, joissa mopokortti on hankittava usealle nuorelle esimerkiksi pitkien koulumatkojen vuoksi.

Kyselyyn vastanneiden autokoulujen liikevaihdosta mopo-opetus muodosti keskimäärin yli 10 prosenttia. Vuonna 2012 suoritettiin noin 28 400 mopokorttia. Jos ne kaikki olisi suoritettu autokouluissa, lisääisivät ne autokoulujen liikevaihtoa noin 12 780 000 eurolla, jos autokouluopetuksen hinta on edellä mainittu 450 euroa. Tilastoa eri opetustavoilla suoritettujen tutkintojen osuuksista ei ollut saatavilla.

Mopojen ensirekisteröintien määrä on ollut laskussa jo muutamia vuosia, mutta vuoden 2011 ja 2012 välillä pudotus oli selvästi poikkeuksellisen suuri, 4 700 kappaletta. Todennäköisesti ainakin osa vähenemästä johtuu lakiuudistuksesta. Mopojen myyntihinnat ovat kuitenkin suhteellisen alhaisia ja vaihtelevat vajaasta tuhannesta eurosta useisiin tuhansiin. Mopojen myynnin vähenemisen taloudelliset vaikutukset ovat euromääräisesti pienemmät kuin mopokorttien hinnan kautta aiheutuvat vaikutukset.

Vuoden 2012 aikana eli lakiuudistuksen ensimmäisenä kokonaisuena voimassaolovuotena sattui mopoilijoille yli 360 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän kuin edellisenä vuotena 2011. Liikennekuoleman laskennalliset kustannukset ovat 1 919 000 euroa ja keskimääräisen onnettomuudessa syntyneen vamman kustannukset 241 000 euroa (Tervonen ym. 2010). Jos oletetaan, että mopolakiuudistuksesta johtuva onnettomuuksien vähenemä on puolet mainitusta 360:stä ja käytetään edellä mainittuja laskennallisia kustannuksia, on pelkästään loukkaantumisista aiheutuvien laskennallisten kustannusten vähenemä 43 miljoonaa euroa, eli selvästi suurempi

kuin lakimuutoksen muut taloudelliset vaikutukset. Tosin laskennalliset kustannukset eivät välttämättä toteudu sellaisenaan mopo-onnettomuuksissa, joten niihin on syytä suhtautua varauksella.

7 Johtopäätökset

Lakimuutoksen tärkeimpänä tavoitteena oli parantaa mopoilun turvallisuutta. Onnettomuudet ovatkin vähentyneet merkittävästi lakimuutoksen voimaan astumisen jälkeen. Vähemmän johtuu kuitenkin osin suoritettujen mopokorttien ja samalla liikenteessä ajavien, vähän kokemusta omaavien mopoilijoiden määrän vähenemisestä ja vain osin mopoilijoiden taitojen paranemisesta.

Uudistus nosti mopokortin hankintahinnan moninkertaiseksi verrattuna aikaan ennen lakimuutosta. Hinta koetaan korkeaksi ja joskus jopa kortin hankintaa rajoittavaksi tekijäksi.

Liikenneajo-opetuksen määriä pidettiin yleisesti liian alhaisina sekä mopolle että mopoautolle. Yhtenä ongelmana nähtiin se, että mopoautoilijalta edellytetään liikennesääntöjen suhteen vastaavaa osaamista kuin henkilöauton kuljettajalta, eikä mopoautoilijan koulutuksen määrä ole suhteessa tähän. Mopoautoilussa riskit ovat kyse-
lyn perusteella selvästi suuremmat kuin mopoilussa.

Kyselytutkimuksen tulokset antavat viitteitä siitä, että ajoharjoittelun lisääminen voisi parantaa nuorten mopoilijoiden ja mopoautoilijoiden taitoja entisestään. Tätä mieltä olivat myös autokoulunopettajat ja tutkinnon vastaanottajat. On kuitenkin vaikea arvioida, olisiko esimerkiksi yhden tai kahden ajotunnin lisäyksestä merkittävää hyötyä turvallisuuden kannalta. Tätä suuremmat pakolliset ajotuntimäärät voivat taas olla taloudellisen hyväksyttävyyden kannalta vaikeita toteuttaa. Ajokorttikäytäntöjen kehittämisessä tulisikin selvittää ajoharjoittelun lisäämisen mahdollisuuksia siten, että kortin hankkimiskustannukset pysyisivät silti kohtuullisina.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävän asennekasvatuksen osalta riskien tunnistaminen ja tahallisen riskinoton välttäminen ovat avainasemassa. Erityisen tärkeää olisi oppia, kuinka ajoneuvo käyttäytyy kyyditystilanteissa, jolloin ajajan on hallittava normaalia suurempaa massaa, miten nopeus sekä tien pinnan kunto, liukaus ja irtosora vaikuttavat ohjattavuuteen ja millaisissa olosuhteissa ajoneuvo kaatuu. Vanhempien kiinnostuksella on niin ikään selkeä rooli nuorten turvallisuuskäyt-
tämiseen vaikuttamisessa ja riskinoton vähentämisessä.

8 Lähdeluettelo

Ajovarma Oy. 2013. Hinnat 19.1.2013 alkaen.

Lampinen, Seppo ja Saarlo, Anna. 2012a. Tyttöjen mopoilu - kyselytutkimus tyttöjen mopoilusta ja mopoilun turvallisuudesta. Trafin julkaisuja 7/2012. Helsinki.

Lampinen, Seppo ja Saarlo, Anna. 2012b. Nuorten mopoilun turvallisuus - kyselytutkimuksen 2. vaihe. Nuorten mopo-onnettomuuksien taustatekijät. Trafin julkaisuja 8/2012. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Mopokorttia koskevat linjaukset. Työryhmän ehdotukset 2.6.2008.

Liikennevakuutuskeskus. 2012. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2011. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot.

Poliisi. 2013. Palveluhinnasto 1.1.2013.

Saarlo, Anna ja Lampinen, Seppo. 2010. Mopoautot liikenteessä. Mopoauton käyttäjät ja ajamisen koettu turvallisuus. Helsinki.

Tervonen, Juha & Ristikartano, Jukka & Sorvoja, Sanna. 2010. Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvojen määrittäminen. Taustaraportti 2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 33/2010. Helsinki.

Tilastokeskus. Tieliikenneonnettomuudet (vuodet 20003–2012).

Tilastokeskus. 2013. StatFin-palvelu.

Trafi. 2013. Ajoneuvo- ja ajokorttitilastot.

Liitteet

Liite 1. Mopokortin haltijoiden kyselylomake

A. PERUSTIEDOT

1. Syntymävuosi *

Valitse tästä ▼

2. Sukupuoli *

☐ Nainen

☐ Mies

3. Postinumero *

5 merkkiä jäljellä

4. Pääasiassa käyttämäni ajoneuvo on tyypiltään *

☐ Perusmopo

☐ Skootteri

☐ Mopoauto

☐ Muu, mikä

(Sivu 1 / 5)

B. AJOTOTTUMUKSET

5. Millaisia matkoja ajat mopolla/mopoautolla (valitse enintään 3 tärkeintä)?

- ☐ Koulumatkoja
- ☐ Työmatkoja
- ☐ Asiointimatkoja (kauppaan, kirjastoon ym.)
- ☐ Käyn harrastuksissa
- ☐ Huviajelua ilman erityistä päämäärää

6. Kuinka usein mopoilet/ajat mopoautolla?

- ☐ Päivittäin
- ☐ Muutaman kerran viikossa
- ☐ Harvemmin

7. Kuinka pitkiä matkoja ajat yleensä (yhteen suuntaan)?

- ☐ Alle 2 km
- ☐ 2-5 km
- ☐ 5-10 km
- ☐ 11-20 km
- ☐ Yli 20 km

8. Kyyditsetkö kavereita mopolla/mopoautolla?

- ☐ Päivittäin
- ☐ Muutaman kerran viikossa
- ☐ Harvemmin
- ☐ En koskaan

9. Oletko osallistunut mopomiitteihin?

- ☐ Kyllä, 3 kertaa tai useammin
- ☐ Kyllä, 1-2 kertaa
- ☐ En

10. Osaitko arvioida mopoilun määrän oikein ennen kortin hankkimista?

- ☐ Ajan vähemmän kuin osasin kuvitella
- ☐ Ajan sen verran kuin kuvittelinkin ajavani
- ☐ Ajan enemmän kuin osasin kuvitella

11. Millä liikkuisit, ellei käytössäsi olisi mopoa/mopoautoa?

- ☐ Kävelen tai polkupyörällä
- ☐ Julkisella liikenteellä (esim. bussilla)
- ☐ Kevytmoottoripyörällä
- ☐ Henkilöauton matkustajana
- ☐ Muuten, miten

[<-- Edellinen](#)

[Seuraava -->](#)

(Sivu 2 / 5)

C. MOPOKORTIN HINTA

12. Kuka maksoi mopokortin hankinnasta aiheutuneet kulut?

- ☐ Maksoin kortin itse
- ☐ Vanhemmat, sukulaiset tai muut lähipiirini ihmiset maksoivat kortin
- ☐ Muu rahoitus, mikä

13. Vaikuttiko kortin hinta hankintapäätökseen?

- ☐ Ei, sillä tarvitsin/halusin kortin joka tapauksessa
- ☐ Kortin hankkiminen tuntui kalliilta ja aiheesta keskusteltiin kotona
- ☐ En olisi hankkinut mopokorttia, jos se olisi nykyistä kalliimpi

14. Paljonko enintään olisit ollut valmis maksamaan mopokortista (kaikki kulut mukaan lukien), jos sinun olisi pitänyt maksaa se kokonaan itse?

euroa

[<- Edellinen](#)

[Seuraava ->](#)

(Sivu 3 / 5)

D. MOPOKORTIN HANKKIMINEN

Uusi ajokorttilaki tuli voimaan 1.6.2011. Ennen uuden lain voimaantulusta mopokortin saamiseen riitti teoriakokeen hyväksyty suorittaminen. Uuden lain mukaan oppilaan on osallistuttava teoriaopetukseen (6 tuntia) ja ajo-opetukseen (vähintään 3 tuntia). Teoriakokeen lisäksi on suoritettava mopon käsittelykoe tai mopoauton ajokoe.

15. Kuinka hankit mopokorttisi?

- ☐ Hankin kortin ennen, kuin opetukseen osallistuminen tuli pakolliseksi (ennen 1.6.2011)
- ☐ Olen hankkinut kortin 1.6.2011 jälkeen ja osallistuin opetukseen autokoulussa
- ☐ Olen hankkinut kortin 1.6.2011 jälkeen ja osallistuin opetukseen mopokoulussa (jossa ei ole henkilöautolla ajon opetusta)
- ☐ Olen hankkinut kortin 1.6.2011 jälkeen ja osallistuin opetuslupaopetukseen (opettajana perheenjäsen)

16. Suoritin ajokokeen (Uuden lain aikana kokeen suorittaneet)

- ☐ Mopolla
- ☐ Mopoautolla

17. Pidätkö mopoilun aloittamisikää sopivana?

- ☐ Nykyinen ikä on sopiva
- ☐ En, sopiva ikä olisi

18. Jos hankit korttisi suorittamalla pelkän teoriakokeen, olisitko kaivannut opetusta ennen mopoilun/mopoautoilun aloittamista? (Vanhan lain aikana kokeen suorittaneet)

- ☐ Kyllä
- ☐ En

19. Opitko mopon/mopoauton ajo-opetuksessa eli käytännön harjoittelussa (3 pakollista tuntia) tarpeeksi asioita suorittaaksesi ajokokeen? (Uuden lain aikana kokeen suorittaneet)

- ☐ Kyllä, täysin riittävästi
- ☐ Lähes riittävästi
- ☐ Ei läheskään riittävästi
- ☐ En osaa sanoa

20. Tapahtuiko liikenneajon opetus todellisissa liikennetilanteissa (kaduilla ja maanteillä sekä risteyksissä muun liikenteen seassa)? (Uuden lain aikana kokeen suorittaneet)

- ☐ Kyllä, ajoimme monipuolisesti eri paikoissa
- ☐ Kyllä, mutta ajoimme vain muutamassa paikassa auto/mopokoulun tai kodin lähellä
- ☐ Ei, ajoin suljetulla alueella (esim. piha tai harjoittelualue) tai vain muutamilla hiljaisilla katuosuuksilla

21. Oletko hankkinut vapaaehtoisesti lisäopetusta tai harjoittelut omatoimisesti ennen mopokorttitutkinnon suorittamista?

- ☐ En
- ☐ Kyllä, ajotunteja autokoulusta
- ☐ Kyllä, ajotunteja mopokoulusta
- ☐ Kyllä, ajotunteja opetuslupaopettajalta
- ☐ Olen harjoitellut itsenäisesti mopon/mopoauton käsittelyä liikenteeltä suljetulla alueella (esim. omalla pihalla)
- ☐ Olen kerrannut itsenäisesti liikennesääntöjä

22. Mitä mieltä olet turvallisuusopetuksen tärkeydestä?

- ☐ Hyvin tärkeää
☐ Melko tärkeää
☐ Tarpeetonta

23. Monennellako kerralla läpäisit teoriakokeen?

kerralla

24. Monennellako kerralla läpäisit mopon käsittelykokeen? (Uuden lain aikana kokeen suorittaneet **mopoilijat)**

kerralla

25. Monennellako kerralla läpäisit mopoauton liikenneajokokeen? (Uuden lain aikana kokeen suorittaneet **mopoautoilijat)**

kerralla

26. Antoiko tutkinnon vastaanottaja ajosuorituksestasi suullista palautetta eli kertoi, mikä oli mennyt hyvin ja mikä huonosti? (Uuden lain aikana käsittely- tai ajokokeen suorittaneet)

- ☐ Kyllä, riittävästi
☐ Kyllä, mutta olisin toivonut enemmän palautetta
☐ Ei

27. Suoritin tutkinnon

- ☐ Kesäkelillä
☐ Talvikelillä

28. Millaisena pidit ajotaitoasi heti kortin saamisen jälkeen? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- ☐ Olisin tarvinnut enemmän harjoitusta mopon käsittelyssä
☐ Olisin tarvinnut enemmän harjoitusta mopoauton käsittelyssä
☐ Huonolla kelillä ajaminen arvelutti
☐ Vilkkaan liikenteen seassa ajaminen arvelutti
☐ En tuntenut liikennesääntöjä riittävästi (esimerkiksi ajojärjestys risteyksissä)
☐ Tunsin, että pärjään kohtalaisen hyvin liikenteessä
☐ Ajaminen liikenteessä oli helppoa alusta asti

29. Miten mopokorttiin liittyvää opetusta tulisi kehittää?

- ☐ Nykykäytäntö on hyvä, ei kehittämistarpeita
☐ Lisätä teoriaosuutta ja liikennesääntöjen tuntemusta
☐ Lisätä käsittely- ja ajo-opetusta
☐ Painottaa enemmän turvallisuutta
☐ Muuten, miten

[<-- Edellinen](#)

[Seuraava -->](#)

(Sivu 4 / 5)

E. MOPOILUN TURVALLISUUS

30. Mopoilun/mopoautoilun vaarallisuudesta puhutaan paljon julkisuudessa. Miten turvalliseksi itse koet mopoilun verrattuna autoiluun?

- ☐ Turvallisemmaksi kuin autoilu
- ☐ Yhtä turvalliseksi kuin autoilu
- ☐ Hieman vaarallisemmaksi kuin autoilu
- ☐ Paljon vaarallisemmaksi kuin autoilu

31. Ovatko vanhempasi huolissaan ajoturvallisuudestasi?

- ☐ Kyllä, usein
- ☐ Kyllä, joskus
- ☐ Ei

32. Jutteletko mopoilusta/mopoautoilusta ja siihen liittyvistä tapahtumista (ajotilanteet, turvallisuus, missä ajat ym.) vanhempiesi kanssa?

- ☐ Kyllä, lähes päivittäin
- ☐ Silloin tällöin
- ☐ En koskaan

33. Oletko mopoillesasi (voit valita useita vaihtoehtoja)

- ☐ Ajanut ylinopeutta
- ☐ Ajanut päin punaisia
- ☐ Ajanut jalkakäytävällä tai pyörätiellä silloin, kun se ei ole sallittua
- ☐ Ajanut ilman kypärää
- ☐ Ajanut vaarallisesti tai leikkinyt mopolla liikenteessä
- ☐ Pelännyt ajaessasi
- ☐ Kokenut olevasi vaaraksi muille
- ☐ Kokenut olevasi tien tukkeena
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin hitaan nopeuden vuoksi
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin liittyessäsi muun liikenteen joukkoon (risteyksestä käännyttyessä)
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin vaihtaessasi kaistaa
- ☐ Ajanut juotuasi alkoholia
- ☐ Kyydinnyt päihtynyttä kaveria

34. Oletko ajaessasi mopoautoa (voit valita useita vaihtoehtoja)

- ☐ Ajanut ylinopeutta
- ☐ Ajanut päin punaisia
- ☐ Ajanut ilman turvavyötä
- ☐ Pelännyt ajaessasi
- ☐ Kokenut olevasi vaaraksi muille
- ☐ Kokenut olevasi tien tukkeena
- ☐ Kokenut ongelmia parkkeeraamisessa
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin hitaan nopeuden vuoksi
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin liittyessäsi muun liikenteen joukkoon (käännyttyessä)
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin vaihtaessasi kaistaa
- ☐ Ajanut juotuasi alkoholia
- ☐ Kyydinnyt päihtynyttä kaveria
- ☐ Kyydinnyt useampaa kuin yhtä matkustajaa kerrallaan (ylikuorma)

35. Onko käyttämäsi ajoneuvoa viritetty?

- ☐ Kyllä
☐ Ei

36. Pidätkö mopon/mopoauton virittämistä vaarallisena?

- ☐ Kyllä, onnettomuusriskit kasvavat selvästi kun vauhtia tulee lisää
☐ Virittäminen ei vaikuta ajamisen turvallisuuteen
☐ Virittäminen parantaa turvallisuutta, kun mopo/mopoauto pysyy paremmin muun liikenteen mukana

37. Oletko saanut sakon tai huomautuksen poliisilta mopoillessasi?

- ☐ Kyllä, mistä asiasta sinua on sakotettu tai huomautettu
☐ Ei

38. Oletko kaatunut mopolla/mopoautolla tai muuten menettänyt ajoneuvon hallinnan? Voit valita useamman vaihtoehdon.

- ☐ Kyllä, kaatunut
☐ Kyllä, menettänyt ajoneuvon hallinnan (esim. törmännyt esteeseen tai ajanut ojaan)
☐ En

39. Oletko joutunut onnettomuuteen toisen tienkäyttäjän (esim. henkilöauto, mopo, pyöräilijä, jalankulkija) kanssa ensimmäisen ajovuotesi aikana?

- ☐ Kyllä, mutta kummallekaan ei tullut vahinkoja
☐ Kyllä, seurauksena oli omaisuusvahinkoja (ns. peltikolari)
☐ Kyllä, seurauksena oli henkilövahinkoja (loukkaantuminen tai kuolema)
☐ En

40. Johtuiko onnettomuus omasta toiminnastasi?

- ☐ Kyllä
☐ Ei

41. Onko sinulle ensimmäisen ajovuotesi aikana sattunut läheltä piti -tilanteita, jotka kuitenkin eivät johtaneet onnettomuuteen?

- ☐ Kyllä, useita
☐ Kyllä, pari kertaa
☐ Ei

42. Johtuiko läheltä piti -tilanne omasta toiminnastasi?

- ☐ Kyllä
☐ Ei

Kiitos vastauksestasi!

Vastanneiden kesken arvotaan iPad 3.

Mikäli haluat osallistua arvontaan, täydennä tähän yhteystietosi ennen vastausten lähettämistä.

Yhteystietoja käytetään ainoastaan arvonnän voitosta ilmoittamiseen.

Nimi

Sähköposti

Puhelinnumero

(Sivu 5 / 5)

Liite 2. Poliisien haastattelujen kysymysrunko ja haastatellut tahot

Kysymysrunko

1. Miten nuorten mopoilijoiden liikenne- ja ajotaidot ovat muuttuneet verrattuna aikaan, jolloin mopokortin saamiseen ei liittynyt ajo-opetusta? Onko mopoautoilijoiden osaamisessa tapahtunut muutosta?
2. Millaisissa tilanteissa nykyistä laajemmasta ajo-opetuksesta voisi olla hyötyä a) mopoilijoille b) mopoautoilijoille?
3. Millaisia ovat mopoilijoiden tyypilliset virheet liikenteessä? Entä mopoautoilijoiden?
4. Ovatko mopoilijoiden liikenneturvallisuusasenteet muuttuneet uuden lain ja koulutuksen myötä? Entä mopoautoilijoiden asenteet?
5. Onko mopojen virittämisen yleisyydessä tapahtunut muutosta? Entä mopoautojen virittämisessä?
6. Onko mopon ajoluvatta ajamisen yleisyydessä tapahtunut muutosta? Entä mopoautojen ajoluvatta ajamisessa?
7. Ovatko lain vaikutukset odotusten mukaiset ja riittävät? Miten lakia pitäisi kehittää edelleen?

Haastatellut tahot

Uudenmaan tutkijalautakunta / liikkuva poliisi, Timo Jaakkola (1.3.2013)

Liikkuva poliisi / Porin yksikkö, Reijo Savolainen (1.3.2013)

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos, Oskari Joki (2.3.2013)