

Ajoneuvohallintokeskus
Tutkimuksia ja selvityksiä

Fordonsförvaltningscentralen
Utredningar

Nro 2/2005

Uusien kuljettajien palaute kuljettajaopetuk- sesta ja liikenneturvalli- suudesta

**Sisältöanalyysi vuosien 2001–2004
avoimista vastauksista**

Isto Mikkonen

Uusien kuljettajien palaute kuljettajaopetuksesta ja liikenneturvallisuudesta

**Sisältöanalyysi vuosien 2001-2004
avoimista vastauksista**

Isto Mikkonen

ISBN 952-5324-24-9
ISSN 1456-4181
Edita Prima Oy
Helsinki 2005

ALKUSANAT

Uusien kuljettajien liikenneturvallisuusasioista puhutaan paljon, mutta heille itselleen tarjoutuu harvoin tilaisuus päästä kertomaan näkemyksistään. Useimmiten uusien kuljettajien puolesta puhuvatkin asiantuntijat, jotka harvemmin itse enää lukeutuvat tähän joukkoon. Siksi AKE:n tarjoamaa palautemahdollisuutta uusille kuljettajille on pidettävä jonkinmoisena liikenneturvallisuustekona sinänsä.

Tuloksista on nähtävissä, että vaikka liikenneturvallisuus ei ole nuorten mielestä kaikkein tärkein asia, yllättävän moni heistä on kuitenkin nähnyt tarpeelliseksi kertoa oman mielipiteensä. Tässä tutkimuksessa analysoidut vapaat vastaukset täydentävät hyvin aiempaa käsitystä uusien kuljettajien käsityksistä kuljettajaopetuksesta liikenneturvallisuudesta yleensä.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että perusasiat suomalaisessa kuljettajaopetuksessa eivät ole aivan pielessä, ja etenkin opetuksen ensimmäisestä vaiheesta saadut kokemukset saattavat jopa hieman yllättää positiivisuudellaan. Liikenneturvallisuusehdotukset puolestaan antavat eväitä pohtia keinoja uusien kuljettajien turvallisuusharastuneisuuden parantamiseksi.

Helsingissä, 6. huhtikuuta 2005

Sami Mynttinen

Yksikönpäällikkö

Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Det talas mycket om nya förare och trafiksäkerhet men själva får de sällan tillfälle att ge sin syn på saken. De som för de nya förarnas talan är ofta experter som själva mera sällan tillhör denna grupp längre. Därför ska den möjlighet att ge respons som AKE erbjuder de nya förarna ses som ett slags trafiksäkerhetshandling i sig.

Resultaten visar att även om de unga inte tycker att trafiksäkerheten är det viktigaste av allt, har överraskande många av dem trots allt tillräckligt mycket erfarenhet för att säga sin åsikt. De fritt formulerade svaren som har analyserats i denna undersökning kompletterar väl den tidigare uppfattningen om nya förares åsikter om förarutbildningen och trafiksäkerheten i allmänhet.

På grundval av resultaten kan konstateras att det grundläggande i den finländska förarutbildningen inte är alldeles fel och framför allt erfarenheterna av utbildningens första stadium är till och med något mer positiva än väntat. Förslagen till trafiksäkerhet ger för sin del underlag för diskussioner om sätt att öka de nya förarnas intresse för trafiksäkerhet.

Helsingfors den 6 april 2005

Sami Mynttinen

Enhetschef

Fordonsförvaltningscentralen AKE

PREFACE

The subject of new drivers and traffic safety receives a lot of attention nowadays, but the drivers themselves rarely have a chance to explain their view of these issues. Experts, who seldom even belong to this group, generally speak out on behalf of new drivers. For this reason alone, the opportunity to provide feedback that AKE now offers new drivers can be considered an act of traffic safety in itself.

The results show that even though young people do not feel that traffic safety is a top priority, a surprising number have seen fit to express their opinion. The open answers analysed in this study confirm the earlier impression of how new drivers perceive driving instruction and traffic safety in general.

The results indicate that we are on the right track in terms of basic Finnish driving instruction; in particular, the positive tone of comments regarding the first stage was somewhat of a surprise. The traffic safety proposals provide a good starting point for considering how to improve the practice of safety amongst new drivers.

Helsinki, 6 April 2005

Sami Mynttinen

Head of Unit
Finnish Vehicle Administration AKE

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Johdanto.....	1
2	Vastausten tulkinta ja luokitus.....	1
3	Huomioita aineistosta	3
4	Tuloksia vastausten luokittelusta.....	4
4.1	Kiittämisen esiintyminen vastauksissa.....	4
4.2	Ykkösvaiheen saama kritiikki	6
4.3	Kakkosvaiheen saama kritiikki	7
4.4	Opetuksen muutosesitykset	8
4.5	Ensisijaiset ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi.....	10
4.6	Tois- ja kolmassijaiset turvallisuusehdotukset	12
5	Tuloksia vastausten tausta-analyyseistä.....	15
5.1	Tarjolla olleet taustamuuttujat	15
5.2	Kiittämisen yhteydet taustamuuttujiin.....	15
5.3	Ykkösvaiheen kritiikki taustamuuttujien valossa	16
5.4	Kakkosvaiheen kritiikki taustamuuttujien valossa	17
5.5	Koulutuksen muutosehdotukset taustamuuttujien valossa	18
5.6	Ensisijaisten liikenneturvallisuusehdotusten taustat	19
5.7	Tois- ja kolmassijaisten liikenneturvallisuusehdotusten taustat.....	20
6	Johtopäätökset	21
6.1	Tyypivastaaaja on alle kaksikymmenvuotias eteläsuomalainen nainen	21
6.2	Kiittävä palaute lisääntynyt tasaisesti.....	21
6.3	Kritiikin kohde 1: enemmän määrää ja sisältöä ykkösvaiheeseen.....	22
6.4	Kritiikin kohde 2: kakkosvaiheeseen enemmän vastinetta rahalle.....	23
6.5	Muutosesitykset: 40 % ajo-opetukseen ja 14 % teoriaopetukseen.....	23
6.6	Uusilla kuljettajilla on intoa parantaa liikenneturvallisuutta	24
6.7	Turvallisuusehdotukset samoja vuodesta toiseen	24
6.8	Ikä ja sukupuoli näkyvät turvallisuusehdotuksissa.....	25
6.9	Helmiksi luokiteltavat ideat harvinaisia turvallisuusehdotuksissa	25
6.10	Kielteisyys ikäkuljettajia kohtaan lisääntyy?	26
6.11	Tulisiko harrastuneisuus turvallisuusasioihin saada kattavammaksi?	27

TIIVISTELMÄ

Uusien kuljettajien palaute kuljettajaopetuksesta ja liikenneturvallisuudesta – Sisällönanalyysi vuosien 2001-2004 avoimista vastauksista. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2005.

Isto Mikkonen

Uusille kuljettajille tehdään kysely kuljettajakoulutuksesta ja liikennekokemuksista siinä vaiheessa, kun ajokortti on ollut käytössä yhden vuoden. Päätehtävänä on kvantitatiivisin asteikoin kuvata ajosuoritteita ja avaintapahtumien määriä sekä arvioida koulutuksen antamia valmiuksia. Sen jälkeen tarjotaan mahdollisuus vastata lyhyin kirjoitelmin seuraaviin tehtäviin: "Mielipiteesi nykyisestä kuljettajaopetuksesta. Mitä hyvää ja mitä huonoa?" ja "Miten liikenneturvallisuutta pitäisi mielestäsi parantaa?" Näitä kirjoitelmia nimitetään avoimiksi vastauksiksi (lyh. avovastaus).

Tässä tutkimuksessa analysoitiin avovastausten sisältöä vuosilta 2001-2004. Kultakin vuodelta oli mukana noin tuhat vastaajaa, yhteensä 3953. Vastaukset analysoitiin luokittelemalla jokainen vastaus seuraavasti: kiitosten esiintyminen ja kohdentuminen, kritiikki koulutuksen ykkösvaihetta kohtaan, kritiikki koulutuksen kakkosvaihetta kohtaan, koulutuksen muutosehdotukset, ja liikenneturvallisuuden parannusehdotukset. Näillä viidellä muuttujalla oli yhteensä 26 sisältöluokkaa eli muuttujan arvoa. Sen lisäksi saattoi tulla 20 lisäluokkaa, jos turvallisuuden parannusehdotuksia oli useita.

Tuloksina selvitettiin ensin, kuinka paljon vastauksia määrällisesti ja prosentuaalisesti on tullut kuhunkin sisältöluokkaan. Erityisesti haluttiin katsoa, esiintyykö sisällöissä trendimäisiä muutoksia tarkastelujaksolla. Sen takia laskennat tehtiin jokaiselta vuodelta erikseen ja sen lisäksi koko neljän vuoden yhdistetylle aineistolle. Toisena osana analyysia haettiin sitten ristiintaulukoinnilla yhteyksiä, joita vastausten sisältöjakaumilla saattaisi olla vastaajien ominaisuuksiin, kuten sukupuoleen, ikään, asuinalueeseen, ajosuoritteeseen, vahinko- ja rikkomuskokemuksiin, tai koulutuksen antamia valmiuksia kuvaaviin itsearviointeihin.

Pari trendimäistä kehityssuuntaa voitiin havaita. Ensinnäkin kiittävät lausumat opetuksesta ovat lisääntyneet tasaisesti tarkastelujaksolla: niitä oli jakson alussa 58 prosentilla vastaajista ja jakson lopussa lähes 65 prosentilla. Toinen trendi liittyy turvallisuuden edistämiskeinoihin, joissa vaatimukset ikääntyvien kuljettajien kontrolli- ja koulutustoimista kaksinkertaistuivat: niitä oli jakson alussa viidellä ja lopussa kymmenellä prosentilla vastaajista.

Kritiikkiä esiintyi sekä koulutuksen ykkös- että kakkosvaihetta kohtaan. Ykkösvaiheesta löysi moitteille aiheen 59 prosenttia ja kakkosvaiheesta vastaavasti 26 prosenttia vastaajista. Kritiikki ei jäänyt pelkiksi moitteiksi, vaan muutosehdotuksia koulutukseen teki 61 prosenttia vastaajista.

Liikenneturvallisuuden parannusesitykset olivat vieläkin yleisempiä; niitä oli ainakin yksi 75 prosentilla vastaajista ja 32 prosenttia vastaajista oli tuottanut kaksi ehdotusta, kun taas kolme ehdotusta löytyi enää 10 prosentilla.

Kiitosten ja kritiikin sekä muutos- ja turvallisuusehdotusten sisällöllinen luokittelu ja erittely taustamuuttujittain tuottaa runsaasti lisähavaintoja. Merkittävimpinä näistä voidaan pitää sitä, että alttius antaa palautetta ja tuottaa ehdotuksia on naisilla yleisempää kuin miehillä ja että se lisääntyy iän ja ajosuoritteen myötä.

Tuloksista on pääteltävissä, että vastauksissa ilmenevä harrastuneisuus kuljettajavalmiuksien oppimiseen ja yleisemmin liikenneturvallisuusasioihin liittyy alhaisempaan vahinkoriskiin liikenteessä. Tämä antaa perusteen suositella kuljettajaopetuksen välivaiheeseen tehtäviä, joka lisäävät harrastuneisuutta ja toisivat kakkosvaiheeseen uutta sisältöä. Toisena suosituksena esitetään, että koulutuksessa tulisi nuoria ohjata näkemään ikääntyvät kuljettajat yhteispelin osallisina, joilla on nuorten kanssa yhteiset ongelmat ja intressit liikenteessä.

SAMMANFATTNING

Nya förare som har kört i ett år bedömer sina körprestationer, sin utbildning och sina trafikfärdigheter i en enkät som AKE skickar ut. Förutom kvantitativa bedömningar har förarna möjlighet att skriva korta kommentarer om följande ämnen: "Din åsikt om den nuvarande förarutbildningen. Vilka fördelar och nackdelar har den?" och "Hur tycker du att trafiksäkerheten kunde förbättras?" Kommentarererna får formuleras fritt och kallas här öppna svar.

I denna undersökning analyserades innehållen i de öppna svaren från åren 2001-2004. Varje år hade ca 1 000 förare svarat på enkäten, sammanlagt 3 953 förare. Analysen byggde på en klassificeringsstomme med fem variabler: vilka delområden som fick beröm och i vilken omfattning; kritik mot det första skedet av utbildningen; kritik mot det andra skedet av utbildningen; förslag till ändring av utbildningen samt förslag till höjning av trafiksäkerheten. Variablerna hade sammanlagt 26 innehållsklasser, dvs. variabelvärden. Dessutom kunde det förekomma 20 extra klasser, om det fanns flera förslag till förbättring av trafiksäkerheten.

Först beräknades fördelningen av antalet svar och de procentuella andelarna. Man ville särskilt utreda om det fanns några trendmässiga förändringar i innehållet i de öppna svaren. Därför gjordes beräkningarna separat för varje år och dessutom för det sammanslagna materialet för fyra år. I den andra delen av analysen användes korstabellering för att söka efter eventuella samband mellan innehållsfördelningen av svaren och de faktorer som skiljde åt dem som svarat: kön, ålder, boningsområde, körprestation, erfarenheter av skador och förseelser samt självutvärdering av färdigheter som utbildningen hade gett.

Ett par trendmässiga utvecklingsriktningar kunde observeras. De öppna svar som innehöll beröm för undervisningen ökade i en jämn takt under översiktsperioden: i början av perioden förekom de i 58 procent av svaren och i slutet av perioden i nästan 65 procent av svaren. Den andra trenden hängde samman med föreslagna åtgärder för att främja säkerheten. Kraven på kontrollåtgärder och utbildning för ålderstigna förare fördubblades; i början av perioden nämndes detta i 5 procent av svaren och i slutet av perioden i 10 procent av svaren.

Första skedet av utbildningen fick kritik i 59 procent av svaren och andra skedet i 26 procent av svaren. Kritiken bestod inte endast av klagomål, utan kompletterades i hela 61 procent av svaren med förslag till ändring av utbildningen.

Förslag till förbättring av trafiksäkerheten gavs av ännu fler – 75 procent gav åtminstone ett förslag och 32 procent gav 2 förslag och 10 procent 3 förslag.

En innehållsmässig klassificering och specificering av de berömdande och kritiska kommentarerna samt av ändrings- och säkerhetsförslagen resulterade i rikligt med nya observationer. Bland dessa var de mest betydande att benägenheten att ge respons och förslag var större bland kvinnor än bland män, och att initiativrikedomen när det gäller trafiksäkerhetsförslagen ökade med ålder och körerfarenhet. Dessutom konstaterades att mängden körerfarenhet efter att föraren fått körkortet klart inverkade på attityden till undervisningen.

Av resultaten kan man dra slutsatsen att ett aktivt intresse för förarutbildningen och trafiksäkerheten i allmänhet hänger samman med en lägre skaderisk i trafiken. Detta ger

anledning att rekommendera nya uppgifter för mellanskedet av förarutbildningen. Det skulle höja aktiviteten i mellanskedet och därigenom ge det andra skedet nytt innehåll. Som en andra rekommendation föreslås att man i undervisningen skulle vägleda ungdomar att se på ålderstigna förare som deltagare i ett samspel, med likadana problem och intressen i trafiken som ungdomarna själva har.

ABSTRACT

In response to the Finnish Vehicle Administration's (AKE) survey, new drivers assessed their driving performance, education and traffic-related skills after one year of driving. In addition to quantitative estimates, they had the opportunity to briefly comment on the following topics: "Your opinion of driving education today. What is good and what is not so good?" and "In your opinion, how should traffic safety be improved?" Hereinafter, the comments provided in these sections are referred to as free-form (free) answers.

This study focused on analysing the free-form answer contents from 2001 to 2004. The material comprised approximately one thousand respondents per year, a total of 3,953 papers. The analysis was based on a classification with five variables: the presence and target of compliments, criticism towards the first phase of education, criticism towards the second phase of education, change proposals concerning the education, and suggestions concerning the improvement of traffic safety. The variables were divided into a total of 26 content classes, i.e. variable values. In addition, 20 additional categories were used if there were several safety improvement suggestions.

The results for the first phase included response distribution and percentages. A particular goal was to detect any trend-like changes in the contents and, for this purpose the results were calculated separately for each year and, in addition, for the combined four years' material. In the second phase of the analysis, cross-tabulation was used to find connections between the content distribution and factors defining the respondents: gender, age, place of residence, driving performance, experienced accidents and violations, and the self-assessments concerning driving skills provided by the education.

A couple of trend-like developments were detected. Comments complimenting the education steadily increased during the analysed period: at the beginning of the period, 58 per cent of the respondents gave positive feedback, whereas the corresponding figure at the end of the period was nearly 65 per cent. Another trend was related to the safety improvement suggestions. The number of suggestions demanding controls and additional education for elderly drivers doubled from five per cent at the beginning of the period to ten at the end.

Fifty-nine per cent of the respondents saw areas of improvement in the first phase of the education and 26 per cent in the second phase. This criticism was not only expressed as negative feedback, but was linked to improvement suggestions given by 61 per cent of the respondents.

An even greater number of respondents provided traffic safety improvement suggestions: 75 per cent provided at least one suggestion, 32 per cent came up with two suggestions and 10 per cent with three.

A variety of additional observations were made on the basis of classifying the positive and negative feedback and the change and safety suggestions by content and dividing them per background variables. The most significant findings were that women provide feedback and suggestions more easily than men, and people in older age groups and with more driving experience are more eager to suggest traffic safety improvements. Furthermore, it was detected that the extent of driving experience after gaining the driving license clearly influenced the opinion of the education.

The results indicate that an interest in learning better driving skills and traffic safety in general expressed in the responses is linked to a lower risk of accidents in traffic. This provides grounds for recommending that tasks supporting the appearance of such interest be added to the mid-phase of driving education; such tasks could also add new content to the second phase. It is also recommended that the education should encourage young people to see elderly drivers as equal participants in the joint event of traffic, with the same problems and interests as younger drivers.

1 Johdanto

Kokemattomat ja erityisesti nuoret kuljettajat ovat toistuvasti otsikoissa tieliikenteen onnettomuuksista uutisoitaessa. He erottuvat myös tilastoissa, kun vuosittaisia vahinkotapauksia luokitellaan. Uutisten ja tilastojen pohjalta heistä keskustellaan paljon tiedotusvälineissä. Keskusteluissa kannanottoja esittävät lähinnä kokeneet kuljettajat, vanhemmat, onnettomuuksien tutkijat ja muut asiantuntijat. Vaatimusten ja parannuskeinojen kohde on usein kuljettajaopetus.

Ajoneuvohallintokeskuksella on viranomaisvastuu kuljettajakoulutuksen valvonnasta ja kehittämisestä. Tätä tehtävää hoitaessaan se kerää tietoa koulutuksen toimivuudesta. Yksi tietolähde on uusille kuljettajille tehtävä kysely siinä vaiheessa, kun ajokokemusta on kertynyt tasan yksi vuosi. Kyselyn perusteella lasketaan useita tunnuslukuja uusien kuljettajien selviytymisestä liikenteessä. Tämän kvantitatiivisen tiedon perusteella kehitystä voidaan 2000-luvulla seurata vuosi vuodelta.

Kyselyssä uusia kuljettajia kannustetaan myös avoimiin vastauksiin, joissa he lyhyinä kirjoitelmoina kertovat saamansa koulutuksen hyvistä ja huonoista puolista sekä esittävät näkemyksiään liikenneturvallisuuden parannuskeinoista. Uudet kuljettajat ovat oman liikenneturvallisuutensa asiantuntijoita. Sitä he ovat varsinkin kuljettajaopetuksen osalta, josta heillä on tuore kokemus. Vuoden liikenteessä kuljettajana toimittuaan heillä on myös tuntumaa arkitodellisuudesta, sen vaatimuksista ja parantamistarpeista. Heidän kannanottonsa voisivat siten olla hyvinkin osuvia täydennyksiä ja rinnastuskohteita muiden esittämiin näkemyksiin ja tilastojen osoittamiin tosiasioihin.

Kvalitatiivisesta aineistosta on aiemmin tehty yhteenvetoa vuodelta 2000, jolloin noin 1600 avovastausta luettiin ja luokiteltiin. Silloisen analyysin perusteella kyselyä tarkennettiin ja entistä kohdennetumpaa tietoa on saatu vuodesta 2001 alkaen. Tämä raportti analysoi avointen vastausten sanomaa ja sisältöä vuosilta 2001–2004.

Otos käsitti 3953 vuosina 2001–2004 palautettua avovastausta. Erityistä huomiota haluttiin kiinnittää siihen olisiko niistä tulkittavissa trendinomaisia muutoksia suhtautumisessa ajo-opetukseen tai liikenneturvallisuuteen.

Seuraavassa esitellään vastausten luokituksessa käytetty tekniikka, aineisto, sen tuloksinna käytettyjä muuttujia ja saadut tulokset. Tuloksissa esitellään ensin avovastauksista saatu informaatio muuttujittain ja sen jälkeen etsitään tuloksille selittäviä tekijöitä AKE:n tietokannasta saatujen taustatietojen avulla. Lopuksi esitetään johtopäätöksiä. Analyysin tärkeimmät tulokset on koottu johtopäätöslukuun, jonka voi siten lukea erillisenäkin.

2 Vastausten tulkinta ja luokitus

Vastausten luokituksessa käytettiin alempana olevaa luokitusrunkoa. Muutamat vastaukset vaativat tulkintaa, joka on pidettävä yhtenäisenä, jotta luokituksen tulos olisi yksiselitteinen. Tässä kuvataan esimerkein myös tulkintaa vaatineet kohdat ja vastaustyyppit.

Skoorauksella vastauksista poimitaan sisältöjä ennalta laadittuun luokitukseen, jossa on joukko muuttujia ja niillä joukko arvoja. Jokainen vastaus saa jonkin arvon kaikilla

muuttujilla. Tällöin "arvo" on myös se, ettei vastaus sisällä mitään skoorattavaa mainintaa jollain muuttujalla.

Vastauksia haetaan asetettujen kysymysten suunnassa: (i) millaisia mielipiteitä vastaajilla on kuljettajaopetuksesta, (ii) millaisia muutoksia he ehdottavat, ja (iii) mikä heidän mielestään parantaisi liikenneturvallisuutta.

Luokituksen avulla koetettiin seuloa kvantitatiivisesti käsiteltäviksi sisältöjä, jotka *täydentävät tai laajentavat kysymyslomakkeen etusivun vastauksia*. Niinpä toistoja etusivulla jo annettuun vastaukseen kuljettajaopetuksen toisen vaiheen tarpeellisuudesta (muuttuja 3) ei sellaisenaan luokitella. Sen sijaan huomioidaan kyllä muutosehdotukset ja niiden kohdentuminen joko 1- tai 2-vaiheeseen. Vastaavasti jätetään huomiotta spesifit sisällöt, jotka kohdistuvat kuljettajaopetuksen tiettyjen asioiden riittävyteen (muuttujat 9-17 etusivulla). Sen sijaan ehdotuksista luetaan, kohdistuvatko ne määrään vai laatuun.

Muutosesityksiä on päätelty kritiikistä, vaikka niitä ei eksplisiittisesti vaadittaisi. Moitteet kertovat muutosvaatimusten suunnan, muutostarkoitus tarkoittaa niiden sisältöä. Monisäältöiset vastaukset koodataan siten, että ensimmäinen tai muutoin painavimmaksi pääteltävä (huutomerkkejä!!, alleiviivaus, ISOLLA KIRJOITETTU) maininta on ratkaiseva. Moninaiset kiitokset kirjattiin vain kerran. Moninaiset moitteet ja muutosesitykset samoin. Ajatus oli, että yhdeltä vastaajalta tuli vain yksi – tärkein – kiitos, moite tai muutosehdotus. Tilasto kuvaa siten samalla mielipidejakaumaa vastaajien määrinä eivätkä vuolaasti kirjoittaneiden vastaukset painotu tuloksissa muita enemmän. Vain turvatoimia poimittiin mukaan useampia, enintään kolme. Pimeänajoa koskeva kritiikki, keuhut ja muutosesitykset katsottiin toiseen vaiheeseen kuuluviksi. Jos kritiikki koski yksilöimättä opetuksen kalleutta, se katsottiin kohdistuvaksi sekä ensimmäiseen että toiseen vaiheeseen. Jos toista vaihetta pidettiin turhana tai vaadittiin sen poistamista, tuli muutosmerkinnäksi 0 mikäli toinen vaihe oli vielä edessä ja 3 mikäli toinen vaihe oli käyty.

Erikseen aineistosta poimittiin "helmet", yksilölliset vastaukset, joihin sisältyy joko aivan uusi idea tai uusi tapa soveltaa jotain turvallisuustyön keinoja.

Luokitusrunko AKEn uuden kyselylomakkeen avovastauksiin:

Muuttuja	Muuttujan arvot ja niiden sisältö
ID-koodi	Vastaaajan numero
Kiittäminen	Tyhjä = ei kiitosta tai mainintaa, että kuljettajaopetus on ok 1 = opetus ok, myönteinen lausuma tai kiitos kohdistuu opettajaan opetustapaan tai sisältöön yleisesti tai myös opetuksen ammattimaisuuteen ja laatuun tai riittävyyteen 2 = teoria ok (kiittää teorian määrää tai sisältöä ja vain sitä) 3 = ajoharjoitukset ok (kiittää erikseen mainiten ajo-opetusta ja vain sitä)
1.vaihe Kritiikki	Tyhjä = ei moitteita 1 = moite 1. vaiheen opetuksen määrään, opetusta liikaa, vähennettävä 2 = moite 1. vaiheen opetuksen määrään, opetusta liian vähän, lisättävä 3 = moite tai muutosehdotus 1. vaiheen sisältöjako, opetustapaan, ajoneuvoihin tai ajoympäristöihin 4 = moite 1. vaiheen hintaan tai hinta/laatu -suhteeseen
2. vaihe Kritiikki	Tyhjä = ei moitetta 1 = moite 2. vaiheen määrään, opetusta liikaa, vähennettävä tai poistettava 2 = moite 2. vaiheen määrään, opetusta liian vähän, lisättävä 3 = moite tai muutosehdotus 2. vaiheen sisältöön, opetustapaan, ajoympäristöihin tai järjestelyihin 4 = moite 2. vaiheen hintaan tai hinta/laatu -suhteeseen
Muutoskohde	Tyhjä = ei muutosesityksiä 0 = muutosesityksen kohdetta ei pääteltävissä 1 = teoriaopetus muutosesityksen kohteena 2 = ajoharjoitukset ja autonpitoon liittyvät toimet muutosesityksen kohteena 3 = sekä teoriaopetus että ajoharjoitukset muutosesityksen kohteena 4 = tutkinto (tai sen puuttuminen) muutosesityksen kohteena 5 = muu muutosesityksen kohde (esim. opettajien opetustapa, valinta tai valmennus)
Turvatoimet	Tyhjä = ei ehdotuksia 1 = ehdotus liittyä omaan koulutukseen ("enemmän talviajoa") 2 = ehdotus liittyä toisten koulutukseen tai testaamiseen ("pappakuskit kurssitettavaksi, "asennekasvatusta linja-autokuskeille" "yli 40-vuotiaat vanhuksat lääkärintarkastukseen vuosittain") 3 = ehdotus liittyä säädöksiin ("ajokortin ikäraja saisi alentaa") 4 = ehdotus liittyä ajoneuvoihin ("nuorille kunnon autot autoveroa alentamalla") 5 = ehdotus liittyä tiedotukseen ("valistusta nopeuden vaaroista lisättävä") 6 = ehdotus liittyä liikenneympäristöön ("lisää liikenneympäristöä", "nopeusrajoituksia alemmas") 7 = ehdotus liittyä valvontaan ("poliisit töihin viikonloppuina") 8 = ehdotus liittyä asenteisiin, kuljettajaihanteisiin ja ajotapaan ("maltti on valttia" "turvaväli!") 9 = jotain muuta ("nuorille oma liikennevakuutus", "heijastin postissa jokaiselle")

3 Huomioita aineistosta

Avovastauksia käytiin läpi 3953 kappaletta. Niistä 31 oli sellaista, joista ei saatu yhtään tulkintaa skoorauksessa käytettyihin muuttujiin. 404 vastauksessa oli pelkästään ehdotus tai ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kuljettajaopetusta kommentoitiin 3518 vastauksessa. Vastauksista 23 (20 vuodelta 2004) oli sellaisia, joiden id-numerolle ei löytynyt "vastakappaletta" AKEn tietokannasta.

Vastaajista naisia oli 2782 eli 70 prosenttia. Miehiä oli 1097 eli 28 prosenttia. 74 vastaajan sukupuoli ei ollut tiedossa. Pienimillään naisenemmistö oli vuonna 2002, jolloin miehiä oli kolmannes vastaajista ja suurimmillaan vuonna 2001. Silloin miehiä oli vain neljännes.

lältään vastaajat olivat 18 ja 67 vuoden väliltä. Iän mahdollista vaikutusta selvitetessä heidät jaettiin kahteen ryhmään: alle 20 vuotiaisiin ja vähintään 20 vuotiaisiin. Ryhmien koot muodostuivat kaikkina muina vuosina suhteessa 76-22 paitsi vuonna 2002, jolloin jakauma oli nuorten eduksi 80-19.

Alueellisesti vastaukset jaettiin Etelä-, Länsi-, Itä- ja Pohjois-Suomesta tulleisiin. Muuttujien jakaumat olivat joka vuosi varsin lähellä toisiaan. Etelä-Suomesta vastaajia oli kaikkiaan 42 prosenttia, Länsi-Suomesta 26 ja Itä- ja Pohjois-Suomesta 15 prosenttia kummastakin.

Varsin tasainen oli myös vastausten jakauma ajokortin suoritusajan mukaan. Aineisto jaettiin neljän vuodenajan mukaan ja jokaiseen luokkaan tuli noin tuhat vastausta.

Vastaajista 3323 eli 86 prosenttia oli suorittanut ajo-opetuksen autokoulussa. Opetusluvalla koulutettuja oli 556 eli 14 prosenttia. Vuosittainen jakauma autokoululaisiin ja opetuslupalaisiin oli suhteellisen tasainen. Suurimmillaan opetusluvalla ensimmäisen vaiheen suorittaneiden osuus oli 16 prosenttia vuonna 2004 ja pienimmillään 13 prosenttia vuonna 2001.

4 Tuloksia vastausten luokittelusta

4.1 Kiittämisen esiintyminen vastauksissa

Joka vuosi selvästi yli puolet vastauksista sisälsi kiittävää palautetta ajo-opetuksesta (Taulukko 1). Teoriaopetusta erikseen kiitti kolmesta neljään prosenttiin vastaajista ja ajo-opetuksen erikseen saama kiitos vaihteli neljästä kymmeneen prosenttiin. Koko aineistosta myönteisten kannanoton ajo-opetukseen sisälsi 62 prosenttia vastauksista.

Myönteiseksi tulkitun palautteen suhteellinen osuus kasvoi vuosi vuodelta. Kun kiittävää palautetta vuonna 2001 antoi 58 prosenttia vastaajista, oli luku 2004 lähes 65 prosenttia. Prosenteissa suurin kasvu kohdistui ajo-opetuksen erikseen saamien kiitosten määrään. Se nousi vuoden 2001 neljästä vuoden 2004 kymmeneen prosenttiin, vastausten lukumäärissä mitaten 41:stä 98:aan.

Taulukko 1. Kiittämisen esiintyminen ja kohdentuminen vastauksissa kuljettajaopetukseen yleisesti, teoriaosaan ja ajo-opetukseen. Vastausten lukumäärät sekä prosentuaaliset osuudet vastausten kokonaismäärästä ja kiittämistä sisältäneiden vastausten määrästä.

Kiitos	yleinen	teoria	ajo	ei kiitosta	yht.
2001					
määrä	508	31	41	420	1000
% kaikista	50,8 %	3,1 %	4,1 %	42,0 %	100 %
% kiittäneistä	87,6 %	5,3 %	7,1 %		100 %
2002					
määrä	506	35	64	379	984
% kaikista	51,4 %	3,6 %	6,5 %	38,5 %	100 %
% kiittäneistä	83,6 %	5,8 %	10,6 %		100 %
2003					
määrä	516	30	91	364	1001
% kaikista	51,5 %	3,0 %	9,1 %	36,4 %	100 %
% kiittäneistä	81,0 %	4,7 %	14,3 %		100 %
2004					
määrä	487	41	98	342	968
% kaikista	50,3 %	4,2 %	10,1 %	35,3 %	100 %
% kiittäneistä	77,8 %	6,5 %	15,7 %		100 %
2001-2004					
määrä	2017	137	294	1505	3953
% kaikista	51,0 %	3,5 %	7,4 %	38,1 %	100 %
% kiittäneistä	82,4 %	5,6 %	12,0 %		100 %

Kun aineistosta puhdistetaan pois opetusluvalla ajo-opetuksen saaneet, saadaan tarkempi kuva nimenomaan autokouluopetukselle annetusta positiivisesta palautteesta (Taulukko 2).

Kiitosten osalta tilanne muuttuu siten, että kiittävän palautteen kokonaisuus kasvaa vuodesta riippuen 0,8-1,5 prosentilla. Vuonna 2001 kiittävää palautetta jakoi 59 prosenttia autokoulun käyneistä ja 2004 luku oli jo melkein 67 prosenttia. Tuoreimmista avovastauksista kiittävää palautetta sisälsi siis kaksi kolmesta.

Taulukko 2. Kiittämisen esiintyminen ja kohdentuminen autokoulua käyneiden vastauksissa

Autokoululaisten kiitokset											
vuosi	yleinen	teoria	ajo	(blank)	yht.	vuosi	yleinen	teoria	Ajo	(blank)	Yht
2001	439	29	35	353	856	2001	51,3 %	3,4 %	4,1 %	41,2 %	100 %
2002	429	33	53	311	826	2002	51,9 %	4,0 %	6,4 %	37,7 %	100 %
2003	461	27	61	291	840	2003	54,9 %	3,2 %	7,3 %	34,6 %	100 %
2004	432	36	64	269	801	2004	53,9 %	4,5 %	8,0 %	33,6 %	100 %
2001-2004	1761	125	213	1224	3323	2001-2004	53,0 %	3,8 %	6,4 %	36,8 %	100 %

Autokoululaiset jakavat selvästi opetuslupalaisia useammin kiitoksia, jotka kohdistuvat saatuun opetukseen yleensä, joten prosenttiosuuksien kasvu kohdistuu yleisten kiitosten sarakkeeseen. Teoriaopetuksen erikseen saamien kiitosten määrä säilyy suurin piirtein samana eli sitä sekä autokoululaiset että opetuslupalaiset kiittävät yhtä usein tai harvoin. Sen sijaan ajo-opetuksen erikseen saama kiitos on autokoulun käyneiden osalta selvästi vähäisempää kuin opetuslupalaisilla. Silti aikavälillä 2001-2004 suurin

muutos kiitosten suhteellisessa osuudessa tapahtui autokoululaisillakin ajo-opetuksen saamassa kiittävässä palautteessa, joka nousi vuoden 2001 neljästä prosentista kahdeksaan prosenttiin vuonna 2004.

4.2 Ykkösvaiheen saama kritiikki

Ensimmäisen vaiheen opetukseen esitti kritiikkiä varsin tasaisesti 58-60 prosenttia kaikista vastaajista (Taulukko 3). Tulosten perusteella opetusta ei koeta olevan ainakaan liian paljon. Liialliseksi ensimmäisen vaiheen opetuksen määrän katsoi keskimäärin noin yksi prosentti kaikista vastaajista, kaksi prosenttia ensimmäisen vaiheen opetusta kritisoineista. Enemmän ensimmäiseen vaiheeseen jo sisältyvää opetusta - erittäin suurelta osin ajo-opetusta - halusi vuodesta toiseen noin neljännes kaikista vastaajista, mikä merkitsi 40-43 prosenttia kritiikkiä esittäneistä. Vain hieman pienempi oli niiden osuus, jotka halusivat muutosta ensimmäisen vaiheen opetuksen sisältöön, opetustapaan tai järjestelyihin. Tyypillisin muutosvaatimus oli ajoneuvon perushuoltotoimien, kuten renkaanvaihdon lisääminen opetusohjelmaan. Pelkästään ensimmäisen vaiheen absoluuttista kalleutta tai hinta/laatu -suhdetta kritisoi vuodesta toiseen joka kymmenes vastaaja, noin joka kuudes tai seitsemäs kritiikkiä esittänyt.

Taulukko 3. Kuljettajaopetuksen 1. vaiheeseen kohdistuneen kritiikin määrä ja sisältö vastauksissa

Moite 1. vaihe	liikaa	liian vähän	muutos	kallis	(blank)	yht.
2001						
määrä	13	257	225	106	399	1000
% kaikista	1,3 %	25,7 %	22,5 %	10,6 %	39,9 %	100 %
% moittineista	2,2 %	42,8 %	37,4 %	17,6 %		100 %
2002						
määrä	11	246	221	91	415	984
% kaikista	1,1 %	25,0 %	22,5 %	9,2 %	42,2 %	100 %
% moittineista	1,9 %	43,2 %	38,8 %	16,0 %		100 %
2003						
määrä	8	247	225	101	420	1001
% kaikista	0,8 %	24,7 %	22,5 %	10,1 %	42,0 %	100 %
% moittineista	1,4 %	42,5 %	38,7 %	17,4 %		100 %
2004						
määrä	13	230	259	80	386	968
% kaikista	1,3 %	23,8 %	26,8 %	8,3 %	39,9 %	100 %
% moittineista	2,2 %	39,5 %	44,5 %	13,7 %		100 %
2001-2004						
Määrä	45	980	930	378	1620	3953
% kaikista	1,1 %	24,8 %	23,5 %	9,6 %	41,0 %	100 %
% moittineista	1,9 %	42,0 %	39,9 %	16,2 %		100 %

Kun edellisestä taulukosta puhdistetaan ensimmäistä vaihetta käymättömät opetuslupalaiset, nousee kriittisen kannanoton esittäneiden suhteellinen osuus vuosittain 4,5 - 6 prosenttia (Taulukko 4). Suurin kasvu on vuoden 2004 osalta, jolloin kaksi kolmasosaa autokoulun käyneistä esitti vähintään yhden kriittisen huomion ensimmäisen vaiheen opetuksesta. Kaikkien vuosien yhteenvedossa lisäys jakaantuu siten, että liian vähän opetusta arvioi saaneensa 27 prosenttia ja opetuksen sisältöä haluaisi muuttaa 26 prosenttia autokoulun käyneistä vastaajista. Sarakkeiden "liikaa" ja "kallis" saamat osuudet säilyvät lähes ennallaan.

Taulukko 4. Kuljettajaopetukseen 1. vaiheeseen kohdistuneen kritiikin esiintyminen autokoulua käyneillä

Autokoululaisten kritiikki 1. vaiheelle													
vuosi	liikaa	liian vähän	muuta	kallis	(blank)	yht.	vuosi	liikaa	liian vähän	muuta	kallis	(blank)	yht.
2001	13	238	208	94	303	856	2001	1,5 %	27,8 %	24,3 %	11,0 %	35,4 %	100 %
2002	10	217	204	74	321	826	2002	1,2 %	26,3 %	24,7 %	9,0 %	38,9 %	100 %
2003	7	230	204	87	312	840	2003	0,8 %	27,4 %	24,3 %	10,4 %	37,1 %	100 %
2004	11	212	241	68	269	801	2004	1,4 %	26,5 %	30,1 %	8,5 %	33,6 %	100 %
2001-2004	41	897	857	323	1205	3323	2001-2004	1,2 %	27,0 %	25,8 %	9,7 %	36,3 %	100 %

4.3 Kakkosvaiheen saama kritiikki

Toisen vaiheen opetukseen otti kantaa hieman yli neljännes kaikista vastaajista (Taulukko 5). Heistä toista vaihetta kokonaan tai osin turhana piti vuodesta riippuen 45-50 %. Kaikista vastaajista toisen vaiheen opetusta vähennettäväksi tai poistettavaksi vaatineiden osuus vaihteli yhdentoista ja kolmentoista prosentin välillä. Mitään selvää suuntausta sen paremmin kritiikin määrän kuin laadunkaan suhteen ei skooraus tuottanut. Yleisimmin toisen vaiheen opetusta moitittiin liialliseksi tai turhaksi vuonna 2002. Ilmiötä selittää se, että silloin toiseen vaiheeseen naisia kriittisemmin suhtautuvien miesvastaajien suhteellinen osuus oli suurempi kuin muina vuosina. Vuonna 2004 toisen vaiheen opetusta koskeva palaute oli hieman positiivisempaa kuin aiempina vuosina. Silloin toista vaihetta moitti ainoan kerran alle neljännes vastaajista, kun suhde muina vuosina oli selvästi yli neljännes. Lisättäväksi toisen vaiheen opetusta ehdotti 0,5 prosenttia kaikista vastaajista ja sen sisältöä kehitettäväksi hieman alle kaksi prosenttia vastaajista.

Vaikka se ei taulukosta ilmene, yleisimmin toiseen vaiheeseen kohdistettu kritiikki koski sen hintaa. Hintaan kohdistuneiden moitteiden osuus taulukossa on hieman pienempi kuin sarakkeen ”liikaa”, mikä johtuu siitä, että hintaa koskevaa arvostelua pidettiin vastauksia tulkittaessa toissijaisena.

Taulukko 5. Kuljettajaopetukseen 2. vaiheeseen kohdistuneen kritiikin määrä ja sisältö vastauksissa

Moite 2. vaihe	liikaa	liian vähän	muutos	kallis	ei kantaa	yht.
2001						
määrä	124	4	18	124	730	1000
% kaikista	12,4 %	0,4 %	1,8 %	12,4 %	73,0 %	100 %
% moittineista	45,9 %	1,5 %	6,7 %	45,9 %		100 %
2002						
määrä	129	9	20	102	724	984
% kaikista	13,1 %	0,9 %	2,0 %	10,4 %	73,6 %	100 %
% moittineista	49,6 %	3,5 %	7,7 %	39,2 %		100 %
2003						
määrä	124	3	18	133	723	1001
% kaikista	12,4 %	0,3 %	1,8 %	13,3 %	72,2 %	100 %
% moittineista	44,6 %	1,1 %	6,5 %	47,8 %		100 %
2004						
määrä	103	3	15	107	740	968
% kaikista	10,6 %	0,3 %	1,5 %	11,1 %	76,4 %	100 %
% moittineista	45,2 %	1,3 %	6,6 %	46,9 %		100 %
2001-2004						
määrä	480	19	71	466	2917	3953
% kaikista	12,1 %	0,5 %	1,8 %	11,8 %	73,8 %	100 %
% moittineista	46,3 %	1,8 %	6,9 %	45,0 %		100 %

Toisen vaiheen kritiikin osalta autokoulu- ja yksityisopetusta saaneiden vastaukset eivät sanottavasti poikkea toisistaan (Taulukko 6), joten taulukkoa 5 voi pitää sekä autokoululaisten että opetuslupalaisten kantoja ilmaisevana.

Taulukko 6. Kuljettajaopetuksen 2. vaiheen kritiikki autokoulua (Ako) käyneillä ja opetuslupaa (Opl) käyttäneillä.

Autokoululaisten ja opetuslupalaisten kritiikki 2. vaiheelle													
2001- 2004	liikaa	liian vähän	muuta	kallis	(blank)	yht.	vuosi	liikaa	liian vähän	muuta	kallis	(blank)	yht.
Ako	406	17	63	394	2443	3323	Ak.	12,2 %	0,5 %	1,9 %	11,9 %	73,5 %	100,0 %
Opl	66	2	6	60	422	556	ol.	11,9 %	0,4 %	1,1 %	10,8 %	75,9 %	100,0 %
ei tied.	8		2	12	52	74	ei tied.	10,8 %	0,0 %	2,7 %	16,2 %	70,3 %	100,0 %
kaikki	480	19	71	466	2917	3953	kaikki	12,1 %	0,5 %	1,8 %	11,8 %	73,8 %	100,0 %

4.4 Opetuksen muutosesitykset

Ajo-opetusta koskevan muutosesityksen teki noin 61 prosenttia kaikista vastaajista. Vuosina 2002–2004 osuus oli erittäin tasaisesti hieman yli 60 prosenttia ja vuonna 2001 jonkin verran suurempi eli 64 prosenttia. Suurin osa muutosesityksistä kohdistui ajo-opetukseen, johon muutoksia esitti joka vuosi noin kolmannes kaikista vastaajista ja 53-57 prosenttia muutosehdotuksen tehneistä. Teoriaopetusta koskeva muutosesitys sisältyi vuosittain noin neljään ja sekä ajo- että teoriaopetusta koskeva noin kymmeneen prosenttiin vastauksista.

Keskimäärin seitsemän prosenttia vastaajista teki "ei-pääteltävissä olevan" muutosehdotuksen. Niistä valtaosa on tapauksia, joissa toiseen vaiheeseen menossa ollut vastaaja piti edessä olevaa opetusta kokonaan tai osin turhana. Ryhmän "muu" reilun viiden prosentin joukossa tyypillisin muutosehdotus oli opetustapaa koskeva ehdotus tai -vaatimus.

Taulukko 7. Kuljettajaopetukseen tehtyjen muutosesitysten määrä ja kohdentuminen vastauksissa

Muutos	ei päätel.	teoria	ajo	teor.+ajo	tutkinto	muu	ei ehdot.	kaikki
2001								
määrä	90	52	336	107	16	38	361	1000
% kaikista	9,0 %	5,2 %	33,6 %	10,7 %	1,6 %	3,8 %	36,1 %	100 %
% ehdotuksen tehneistä	14,1 %	8,1 %	52,6 %	16,7 %	2,5 %	5,9 %		100 %
2002								
määrä	62	46	319	100	19	50	388	984
% kaikista	6,3 %	4,7 %	32,4 %	10,2 %	1,9 %	5,1 %	39,4 %	100 %
% ehdotuksen tehneistä	10,4 %	7,7 %	53,5 %	16,8 %	3,2 %	8,4 %		100 %
2003								
määrä	68	32	342	92	16	54	397	1001
% kaikista	6,8 %	3,2 %	34,2 %	9,2 %	1,6 %	5,4 %	39,7 %	100 %
% ehdotuksen tehneistä	11,3 %	5,3 %	56,6 %	15,2 %	2,6 %	8,9 %		100 %
2004								
määrä	53	35	329	90	9	72	380	968
% kaikista	5,5 %	3,6 %	34,0 %	9,3 %	0,9 %	7,4 %	39,3 %	100 %
% ehdotuksen tehneistä	9,0 %	6,0 %	56,0 %	15,3 %	1,5 %	12,2 %		100 %
2001-2004								
määrä	273	165	1326	389	60	214	1526	3953
% kaikista	6,9 %	4,2 %	33,5 %	9,8 %	1,5 %	5,4 %	38,6 %	100 %
% ehdotuksen tehneistä	11,2 %	6,8 %	54,6 %	16,0 %	2,5 %	8,8 %		100 %

Kun edellä esitellystä taulukosta poistetaan ykkösvaihetta suorittamattomat opetuslupalaiset (taulukko 8), muuttuu tulos siten, että muutosehdotuksen tehneiden suhteellinen kokonaisuus kasvaa keskimäärin nelisen prosenttiyksikköä. Autokoululaisista muutosehdotuksen teki yli 65 prosenttia vastaajista. Vastausaktiivisuuden lisäys kohdistuu ensisijaisesti ajo-opetusta koskevien muutosehdotusten määrään, joka kohoaa kolmisen prosenttia. Ryhmään muu sisältyvien opetustapaa koskevien muutosehdotusten määrä ilmeisesti kasvaa hieman. Kaikille vastaajille yhteistä tutkintoa autokoululaiset ehdottavat muutettavaksi yhtä usein kuin opetuslupalaisetkin ja koska "ei-pääteltävissä olevien" muutosesitysten määrä hieman laskee, voidaan arvioida, että opetusluvalla ajokortin hankkivat ovat keskimääräistä innokkaampia esittämään muutoksia edessä olevaan toiseen vaiheeseen opetukseen.

Taulukko 8. Kuljettajaopetukseen tehtyjen muutosehdotusten määrä ja kohdentuminen autokoululaisilla.

Autokoululaisten muutosehdotukset																	
vuosi	ei päät.	teoria	ajo	t+a	tutkint.	muu.	ei ehd.	yht	vuosi	ei päät.	teoria	ajo	t+a	tutkint.	muu.	ei ehd.	yht
2001	77	49	311	97	13	34	275	856	2001	9,0 %	5,7 %	36,3 %	11,3 %	1,5 %	4,0 %	32,1 %	100 %
2002	55	42	288	88	16	43	294	826	2002	6,7 %	5,1 %	34,9 %	10,7 %	1,9 %	5,2 %	35,6 %	100 %
2003	53	26	311	87	14	47	302	840	2003	6,3 %	3,1 %	37,0 %	10,4 %	1,7 %	5,6 %	36,0 %	100 %
2004	39	30	306	78	6	66	276	801	2004	4,9 %	3,7 %	38,2 %	9,7 %	0,7 %	8,2 %	34,5 %	100 %
2001-2004	224	147	1216	350	49	190	1147	3323	2001-2004	6,7 %	4,4 %	36,6 %	10,5 %	1,5 %	5,7 %	34,5 %	100 %

4.5 Ensisijaiset ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Kaikista vastauksista kolme neljästä sisälsi vähintään yhden ehdotuksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Vuosina 2002–2004 tällaisia vastauksia oli 75-78 prosenttia ja vuonna 2001 niitä oli 67 prosenttia. Tässä näkyy se, että 2001 noin neljäsosa vastauksista oli lomakkeilla, joissa mielipiteitä ajo-opetuksesta ja liikenneturvallisuudesta ei vielä kysytty erikseen. Takasivun kysymysten erottelu toisistaan oli oikeaan osunut toimi, sillä se lisäsi selvästi liikenneturvallisuusehdotusten määrää.

Aineistosta ei ole erotettavissa selviä trendejä, joiden mukaan tiettyjen ehdotusten suhteellinen osuus lisääntyisi ja toisten vähenisi. Kaikki vastaukset huomioiden yleisin ehdotus liikenneturvallisuuden parantamiseksi kohdistui liikenneympäristöön. Tällaisia oli lähes 23 prosenttia kaikista tehdyistä ehdotuksista ja luokkaan tuli eniten merkintöjä kaikkina muina vuosina paitsi 2003. Tyypillisimmät liikenneympäristön kehittämiseksi tehdyt ehdotukset koskivat teiden kunnossapitoa ja nopeusrajoituksia.

Toiseksi eniten, vuonna 2003 eniten, tehtiin ehdotuksia liikenteen valvonnan tehostamiseksi. Valvonnan tehostamista ehdotti 16-22 prosenttia ehdotuksen tehneistä. Kolmanneksi suosituin ehdotus oli huomio siitä, että liikenteeseen osallistuvien asenne tai ajotapa ovat ratkaisevia liikenneturvallisuuden kannalta. Turvallisuushakuisempaa asennetta tai turvallisempaa ajotapaa liikenneturvallisuuden ensisijaisena parantajana piti keskimäärin 12 prosenttia ehdotuksen tehneistä. Vuonna 2002 heidän osuutensa oli noin 15 prosenttia.

Liikennettä koskevaa lainsäädäntöä - lähinnä kovempia rangaistuksia - esitti 13-16 prosenttia liikenneturvallisuusesityksen tehneistä vastaajista. Tähän luokkaan sijoittuvat myös melko lukuisat vastaukset, joissa vaadittiin muiden liikenteeseen osallistuvien, etenkin vanhusten osallistumisoikeuksien rajoittamista. Vanhempien tielläliikkujien saamasta huomiosta on tarkempi esittely raportin viimeisessä luvussa.

Muiden liikenteeseen osallistuvien – jälleen tyypillisimmin iäkkäämpien autoilijoiden - lisä- tai uudelleen kouluttamista ehdotti 11-13 prosenttia ehdotuksen tehneistä. Luokan ehdotusten suhteellinen osuus oli muina vuosina tasaisesti noin 11 prosenttia, mutta nousi 2004 eli tuoreimpien vastusten osalta 13 prosenttiin.

Loput luokat saivat selvästi pienempiä lukuja. Oma koulutusta koskevia turvaehdotuksia oli noin seitsemän prosenttia ykkösvastauksista, tiedottamista ja yleistä asennekampanjointia halusi kehittää hieman alle viisi prosenttia ehdottajista. Lähinnä autojen turvavälineitä ehdotettiin parannettavaksi noin kolmessa prosentissa ehdotuksista ja ryhmään muut sijoittui hieman yli kaksi prosenttia ehdotuksista.

Taulukko 9. Ensisijaisten liikenneturvallisuuuden parantamisehdotusten kohdentuminen ja määrä vastauksissa

2001											
Turvaehdotus 1.	oma k.	muiden k.	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki
Lukumäärä	48	74	109	23	25	152	105	119	15	330	1000
% kaikista	4,80 %	7,40 %	10,90 %	2,30 %	2,50 %	15,20 %	10,50 %	11,90 %	1,50 %	33,00 %	100,00 %
% ehdotuksen tehneistä	7,20 %	11,00 %	16,30 %	3,40 %	3,70 %	22,70 %	15,70 %	17,80 %	2,20 %		0,00 %
2002											
Turvaehdotus 1.	oma k.	muiden k.	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki
Lukumäärä	52	82	112	25	40	162	146	145	11	209	984
% kaikista	5,30 %	8,30 %	11,40 %	2,50 %	4,10 %	16,50 %	14,80 %	14,70 %	1,10 %	21,20 %	100,00 %
% ehdotuksen tehneistä	6,70 %	10,60 %	14,50 %	3,20 %	5,20 %	20,90 %	18,80 %	18,70 %	1,40 %		0,00 %
2003											
Turvaehdotus 1.	oma k.	muiden k.	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki
Lukumäärä	58	83	98	18	35	164	168	107	20	250	1001
% kaikista	5,80 %	8,30 %	9,80 %	1,80 %	3,50 %	16,40 %	16,80 %	10,70 %	2,00 %	25,00 %	100,00 %
% ehdotuksen tehneistä	7,70 %	11,10 %	13,00 %	2,40 %	4,70 %	21,80 %	22,40 %	14,20 %	2,70 %		0,00 %
2004											
Turvaehdotus 1.	oma k.	muiden k.	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki
Lukumäärä	45	99	109	22	36	181	135	108	22	211	968
% kaikista	4,60 %	10,20 %	11,30 %	2,30 %	3,70 %	18,70 %	13,90 %	11,20 %	2,30 %	21,80 %	100,00 %
% ehdotuksen tehneistä	5,90 %	13,10 %	14,40 %	2,90 %	4,80 %	23,90 %	17,80 %	14,30 %	2,90 %		0,00 %
2001-2004											
Turvaehdotus 1.	oma k.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki
Lukumäärä	203	338	428	88	136	659	554	479	68	1000	3953
% kaikista	5,10 %	8,60 %	10,80 %	2,20 %	3,40 %	16,70 %	14,00 %	12,10 %	1,70 %	25,30 %	100,00 %
% ehdotuksen tehneistä	6,90 %	11,40 %	14,50 %	3,00 %	4,60 %	22,30 %	18,80 %	16,20 %	2,30 %		0,00 %

4.6 Tois- ja kolmassijaiset turvallisuusehdotukset

Lähes kolmasosa kaikista vastauksista sisälsi vähintään kaksi ehdotusta liikenneturvallisuuden parantamiseksi (Taulukko 10). Myös kakkosturvaehdotusten määrän suhteen vuosi 2001 tekee poikkeuksen. Silloin ehdotuksen teki vain hieman yli neljäsosa vastaajista. Sen jälkeisinä vuosina ehdotuksia tehtiin vuosi vuodelta enemmän. Vuonna 2004 prosentti kasvoi jo yli 36:n.

Eniten kakkosturvaehdotuksista sijoittui luokkaan valvonta. Valvonnan tehostamista kannatti tasaisesti hieman alle viidennes toisen ehdotuksen tehneistä. Toiseksi eniten mainintoja, reilun prosentin valvontaa vähemmän, keräsi ensimmäisiä sijoja eniten saanut luokka eli liikenneympäristö. Vuonna 2004 se sai eniten myös kakkosehdotuksia.

Seuraava ryhmä olivat järjestyksessä muiden koulutusta, säädöksiä ja liikenteeseen asennoitumista tai ajotapaa koskeneet ehdotukset, jotka saivat kukin vuosittain kymmenestä viiteentoista prosenttiin ulottuvan osuuden ehdotuksista. Vuonna 2003 säädösten muuttamista koskeneita toisia turvaehdotuksia oli toiseksi eniten.

Vähintään kolme liikenneturvallisuuden parantamisehdotusta teki yksi kymmenestä vastaajasta (Taulukko 11). Vuosina 2002-2003 hieman yli kymmenen prosenttia ja 2001 seitsemän prosenttia. Kolmosturvaehdotusten jakauma ei ole vastausten määrästä johtuen yhtä tasainen kuin ykkös- ja kakkosehdotusten. Eniten merkintöjä tuli sarakkeeseen ympäristö ja sitä seuraavat noin viitisentoista prosenttia vastauksista keränneet valvonta, säädökset ja muiden koulutus. Kymmenen prosenttia kolmosvastauksista suunnattiin asenteeseen ja ajotapaan sekä tiedotukseen, jonka osuus kolmosvastauksista oli huomattavasti korkeampi kuin ykkös- ja kakkosvastauksista. Noin viiteen prosenttiin kolmosvastauksista jäivät omaa koulutusta koskevat ehdotukset sekä luokka muut.

Taulukko 10. Toissijaiset ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi; määrä ja kohdentuminen vastauksissa

2001												
Turvaehdotus 2.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki	
Kappaletta	15	40	40	40	18	22	44	53	31	8	729	1000
Prosenttia	1,5 %	4,0 %	4,0 %	4,0 %	1,8 %	2,2 %	4,4 %	5,3 %	3,1 %	0,8 %	72,9 %	100,0 %
% ehdotuksen tehneistä	5,5 %	14,8 %	14,8 %	14,8 %	6,6 %	8,1 %	16,2 %	19,6 %	11,4 %	3,0 %		0,0 %
2002												
Turvaehdotus 2.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki	
kappaletta	14	50	34	30	31	52	62	48	3	660	984	
prosenttia	1,4 %	5,1 %	3,5 %	3,0 %	3,2 %	5,3 %	6,3 %	4,9 %	0,3 %	67,1 %	100,0 %	
% ehdotuksen tehneistä	4,3 %	15,4 %	10,5 %	9,3 %	9,6 %	16,0 %	19,1 %	14,8 %	0,9 %			0,0 %
2003												
Turvaehdotus 2.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki	
kappaletta	21	45	56	20	24	51	64	44	9	667	1001	
prosenttia	2,1 %	4,5 %	5,6 %	2,0 %	2,4 %	5,1 %	6,4 %	4,4 %	0,9 %	66,6 %	100 %	
% ehdotuksen tehneistä	6,3 %	13,5 %	16,8 %	6,0 %	7,2 %	15,3 %	19,2 %	13,2 %	2,7 %			100 %
2004												
Turvaehdotus 2.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki	
kappaletta	17	52	45	20	22	79	63	39	13	618	968	
prosenttia	1,8 %	5,4 %	4,6 %	2,1 %	2,3 %	8,2 %	6,5 %	4,0 %	1,3 %	63,8 %	100 %	
% ehdotuksen tehneistä	4,9 %	14,9 %	12,9 %	5,7 %	6,3 %	22,6 %	18,0 %	11,1 %	3,7 %			100 %
2001-2004												
Turvaehdotus 2.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki	
kappaletta	67	187	175	88	99	226	242	162	33	2674	3953	
prosenttia	1,7 %	4,7 %	4,4 %	2,2 %	2,5 %	5,7 %	6,1 %	4,1 %	0,8 %	67,6 %	100,0 %	
% ehdotuksen tehneistä	5,2 %	14,6 %	13,7 %	6,9 %	7,7 %	17,7 %	18,9 %	12,7 %	2,6 %			0,0 %

Taulukko 11. Kolmansien liikenneturvallisuuden parantamisehdotusten määrä ja kohdentuminen vastauksissa

2001													
Turvaehdotus 3.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki		
kappaletta	2	8	9	6	10	13	11	9	1	931	1000		
Prosenttia	0,2 %	0,8 %	0,9 %	0,6 %	1,0 %	1,3 %	1,1 %	0,9 %	0,1 %	93,1 %	100,0 %		
% ehdotuksen tehneistä	2,9 %	11,6 %	13,0 %	8,7 %	14,5 %	18,8 %	15,9 %	13,0 %	1,4 %		100,0 %		
2002													
Turvaehdotus 3.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki		
kappaletta	4	10	21	11	7	23	13	9	4	882	984		
Prosenttia	0,4 %	1,0 %	2,1 %	1,1 %	0,7 %	2,3 %	1,3 %	0,9 %	0,4 %	89,6 %	100,0 %		
% ehdotuksen tehneistä	3,9 %	9,8 %	20,6 %	10,8 %	6,9 %	22,5 %	12,7 %	8,8 %	3,9 %		100,0 %		
2003													
Turvaehdotus 3.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki		
kappaletta	6	18	14	10	12	14	14	14	8	891	1001		
Prosenttia	0,6 %	1,8 %	1,4 %	1,0 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	1,4 %	0,8 %	89,0 %	100,0 %		
% ehdotuksen tehneistä	5,5 %	16,4 %	12,7 %	9,1 %	10,9 %	12,7 %	12,7 %	12,7 %	7,3 %		100,0 %		
2004													
Turvaehdotus 3.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki		
kappaletta	6	14	11	6	10	16	19	9	7	870	968		
Prosenttia	0,6 %	1,4 %	1,1 %	0,6 %	1,0 %	1,7 %	2,0 %	0,9 %	0,7 %	89,9 %	100,0 %		
% ehdotuksen tehneistä	6,1 %	14,3 %	11,2 %	6,1 %	10,2 %	16,3 %	19,4 %	9,2 %	7,1 %		100,0 %		
2001-2004													
Turvaehdotus 3.	oma koul.	muiden k..	säädökset	ajoneuvo	tiedotus	ympäristö	valvonta	asenne	muut	ei ehdot.	kaikki		
kappaletta	18	50	55	33	39	66	57	41	20	3574	3953		
Prosenttia	0,5 %	1,3 %	1,4 %	0,8 %	1,0 %	1,7 %	1,4 %	1,0 %	0,5 %	90,4 %	100,0 %		
% ehdotuksen tehneistä	4,7 %	13,2 %	14,5 %	8,7 %	10,3 %	17,4 %	15,0 %	10,8 %	5,3 %		100,0 %		

5 Tuloksia vastausten tausta-analyseistä

5.1 Tarjolla olleet taustamuuttujat

Lisävalaisua tuloksille haettiin ristiintaulukoimalla avovastausten luokittelussa käytettyjä muuttujia joidenkin AKEn tietokannastasta valittujen muuttujien kanssa. Tuloksia mahdollisesti selittäväksi muuttujiksi valittiin:

1. autokoulun jälkeisen vuoden ajosuorite, asteikko 0-6. 0: ei ajoja, 1: alle 500 km, 2: 501-2000 km, 3: 2001-5000 km, 4: 5001-10000 km, 5: 10001-20000 km, 6: yli 20000 km,
2. vastaajan kotiseutu, Tilastolaitoksen suuralueluokittelu 1: etelä, 2: länsi, 3: itä, 4: pohjoinen
3. vastaajan itsearviot koulutuksen antamista valmiuksista, arvioiden summa, luokat 1-7¹
4. vastaajan sukupuoli, 1: nainen, 2: mies
5. vastaajan ikä: 1: 18-19, 2: vähintään 20
6. selviytyminen vahingoista ja rangaistuksista: 0 = ei kumpikaan, 1 = jompaakumpaa tai molempia sattunut
7. koulutusmuoto: 1: autokoulu, 2: opetuslupa

5.2 Kiittämisen yhteydet taustamuuttujiin

Kiittämisen esiintymistä koulutusmuodon mukaan on käsitelty jo aikaisemmassa yhteydessä. Ottamatta tähän kaikkia numeerisia taulukoita, niistä voitiin havaita seuraavia tuloksia:

- Vastaajien ikä tai selviytyminen vahingoista ja rangaistuksista eivät vaikuta kiittämisen esiintymiseen tai kohdentumiseen.
- Naiset osoittavat kiittävää palautetta saamaansa koulutusta kohtaan useammin kuin miehet; naisten vastauksissa kiittäviä lausumia oli yhteensä 64 prosenttia, kun miesten vastaava osuus oli 57 prosenttia. Naisilla kiittäviä lausumia oli miehiä enemmän sekä yleisesti että erikseen teoriaopetukseen ja ajo-opetukseen. Selvin muutos tarkastelujaksolla esiintyi naisten kiitoksissa ajo-opetusta kohtaan; 2001 osuus oli 4 prosenttia, mutta 2004 jo 11 prosenttia. Myös miesten tyytyväisyys saamaansa opetukseen on lisääntynyt tarkastelujakson aikana, mutta ei yhtä trendinomaisesti kuin naisten. Vuonna 2003 miehet jakoivat vähemmän kiitosta kuin edellisenä vuonna.
- Alueellisesti eniten kiitosta opetukselle jaettiin Itä-Suomesta. Sieltä lähetettyjen vastausten kiittävien kommenttien suhteellinen osuus oli suurin kolmena vuonna neljästä. Vain vuosi 2002 muodosti poikkeuksen. Kaikki vuodet huomioiden ero seuraavaan eli Länsi-Suomeen oli kolme ja Etelä- ja Pohjois-Suomeen neljä prosenttiyksikköä.
- Ensimmäisen vuoden ajosuoritteen mukaan luokiteltuna tuloksissa voidaan pitää sääntönä, että vähintään keskimääräisesti ajokortin jälkeisenä vuonna ajavat ovat tyytyväisempiä saamaansa opetukseen kuin vähän ajavat. Tämä pätee tarkastel-

¹ Itsearvioiden kahdeksan komponenttia: 1. ajoneuvon käsittely, 2. ajaminen taajamassa, 3. ajaminen maantiellä, 4. ajaminen itsenäisesti, 5. ajaminen vaikeissa olosuhteissa, 6. ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi, 7. oman tilan hallinta, 8. oman ikäryhmän liikennetietojen tunnistaminen ja välttäminen. Kutakin arvioidaan asteikolla 1-5 vastauksena kysymykseen: "Miten hyvin saamasi kuljettajakoulutus antoi sinulle valmiuksia seuraavissa asioissa?"

taessa koko aineistoa, mutta vuosien välillä oli melko suuria poikkeamia. Vähiten (alle 500 km) ajaneiden luokka erottuu kuitenkin melko selvästi ryhmänä, joka jakaa muita vähemmän kiitosta ajo-opetukselle, kiitosten osuus oli yhteensä 56 prosenttia. Otoksen tyytyväisin ryhmä olivat 2001-5000 kilometriä ajaneet joilla kiitosten osuus nousee 65 prosenttiin.

- Kuten vastausten loogisuus edellyttää, avovastauksissa annettu palaute oli sitä positiivisempaa, mitä parempi oli vastaajan käsitys ajo-opetuksessa saamistaan valmiuksista. Ero heikoimmat ja parhaat arvioinnit tehneiden välillä muodostui huomattavaksi, mikä on alla esitetty numeerisestikin (Taulukko 12). Ylimpiin luokkiin kuusi ja seitsemän sijoittuneista kiittävää palautetta myös avovastauksissa jatkoi 68 prosenttia vastaajista, kun luokissa yksi ja kaksi heidän osuutensa oli selvästi alle 50 prosenttia.

Taulukko 12. Kiittämisen esiintyminen ja kohdentuminen koulutuksesta annettujen itsearviointien mukaan

2001-2004											
arv.luokk.	yleinen	teoria	ajo	(blank)	yht.	arv.luokk.	yleinen	teoria	ajo	(blank)	yht.
1	14	3	1	51	69	1	20 %	4 %	1 %	74 %	100 %
2	114	23	27	186	350	2	33 %	7 %	8 %	53 %	100 %
3	229	26	39	243	537	3	43 %	5 %	7 %	45 %	100 %
4	258	18	48	212	536	4	48 %	3 %	9 %	40 %	100 %
5	513	33	66	318	930	5	55 %	4 %	7 %	34 %	100 %
6	428	21	51	238	738	6	58 %	3 %	7 %	32 %	100 %
7	451	11	60	248	770	7	59 %	1 %	8 %	32 %	100 %
(blank)	10	2	2	9	23	(blank)	43 %	9 %	9 %	39 %	100 %
Kaikki	2017	137	294	1505	3953	kaikki	51 %	3 %	7 %	38 %	100 %

5.3 Ykkösvaiheen kritiikki taustamuuttujien valossa

Kuljettajaopetuksen ensimmäiseen vaiheeseen kohdistettu kritiikki vaihteli taustamuuttujien mukaan seuraavasti:

- Ikä ei vaikuta kriittisen palautteen määrään, mutta kritiikin kohde vaihtelee iän mukaan. Sekä alle 20-vuotiaista että tämän ikärajan ylittäneistä otti 59 prosenttia kriittisesti kantaa ensimmäisen vaiheen opetukseen. Vuosina 2001-2003 selvä ero ikäryhmien välillä oli se, että vanhemmassa ikäryhmässä pidettiin opetuksen määrää riittämättömänä huomattavasti useammin (30 %) kuin nuoremmassa (24 %). Vastaavasti alle 20-vuotiaat pitivät opetuksen hintaa kalliina useammin (11 %) kuin vanhemmat (6 %). Opetuksen sisältöä molemmat ryhmät halusivat muuttaa keskimäärin yhtä usein (24 %).
- Sukupuolen mukaan eroja oli siten, että naiset ottivat kantaa ensimmäisen vaiheen opetukseen huomattavasti miehiä enemmän. Miehistä noin puolet esitti kritiikkiä tai muutosehdotuksia, kun naisilla osuus oli reilusti yli 60 prosenttia. Liian suppeana ensimmäisen vaiheen opetusta piti hyvin tasaisesti 27-29 prosenttia naisista, mutta vain 16-19 prosenttia miehistä. Myös muutostiedoita ensimmäisen vaiheen opetuksen sisältöön naiset esittivät selvästi miehiä useammin. Keskimäärin yli neljännes naisista halusi kehittää ensimmäisen vaiheen sisältöä kun miehistä vain noin joka kuudes esitti muutosta. Aktiivisimmin miehet moittivat opetuksen hintaa. Ainoana moitteenaan opetuksen kalleuden esitti 12-15 prosenttia miesvastaajista, kun naisilla luku oli vuotta 2001 lukuun ottamatta selvästi alle kymmenen prosenttia.
- Alueellisesti erot ensimmäisen vaiheen opetukseen suunnatussa kritiikissä eivät olleet merkittäviä. Kantaa otettiin vähiten Itä-Suomesta tulleissa vastauksissa, joissa 57 prosenttia sisälsi ensimmäisen vaiheen opetukseen kohdistuneen moitteen ja ahkerimmin Länsi-Suomesta tulleissa vastauksissa, joissa vastaava prosentti oli

61. Liian vähäisenä ensimmäisen vaiheen opetuksen määrää piti varsin tasaisesti neljännes vastaajista kautta maan ja liiallisena noin prosentti. Opetuksen sisällön kehitysehdotusten osalta alueellinen hajoama oli hieman suurempi. Useimmin muutosideoita sisältyi Pohjois-Suomesta tulleisiin vastauksiin. Niistä tällaisia oli 27 prosenttia. Vähiten muutosta halusivat itäsuomalaiset. Itä-Suomesta tulleissa vastauksissa vastaava prosentti oli 20. Ensimmäisen vaiheen hintaa tai hinta/laatusuhdetta moitittiin useimmin Länsi-Suomesta (11 %) ja harvimminkin Etelä-Suomesta (8 %) tulleissa vastauksissa.

- Ensimmäisen vuoden ajosuorite näkyy kritiikissä selvästi. Mitä vähemmän ajoja kertyy sitä enemmän opetusta moititaan. Vähiten ajaneesta ryhmästä ensimmäiseen vaiheeseen kohdistuneen moitteen esitti 68 prosenttia vastaajista, kun kahdella eniten ajaneella ryhmällä osuus oli 54 prosenttia. Vähiten ajaneet pitivät ensimmäisen vaiheen opetuksen määrää liian pienenä joka vuosi selvästi useammin kuin eniten ajaneet. Kahden ääripään välinen ero paisui 2001-2004 kymmeneen prosenttiyksikköön: 29/19 % (Taulukko 13). Myös muutosvaatimuksia vähemmän ajaneet esittivät suhteellisesti useammin kuin enemmän ajaneet. Ykkös- ja kuutosryhmän välinen ero oli 13 prosenttiyksikköä (32/19). Huonoa hinta/laatusuhdetta kuvaavaan sarakkeeseen suhde kääntyi päinvastaiseksi, mikä ei kuitenkaan merkitse sitä, että paljon ajavat olisivat erityisen hintatietoisia vaan sitä, että muilla hintaan kohdistunut moite heitä useammin "peittyi" muiden moitteiden taakse.

Taulukko 13. Ykkösvaiheen kritiikin esiintyminen ja aiheet vastaajien ajosuoritteiden mukaan

2001-2004													
ajom.	liikaa	liian väh.	muuta	kallis	(blank)	yht.	ajom.	liikaa	liian väh.	muuta	kallis	(blank)	yht.
1	1	53	59	12	60	185	1	1 %	29 %	32 %	6 %	32 %	100 %
2	11	212	231	74	306	834	2	1 %	25 %	28 %	9 %	37 %	100 %
3	13	284	241	102	451	1091	3	1 %	26 %	22 %	9 %	41 %	100 %
4	8	217	198	81	353	857	4	1 %	25 %	23 %	9 %	41 %	100 %
5	4	135	122	53	263	577	5	1 %	23 %	21 %	9 %	46 %	100 %
6	8	73	73	54	175	383	6	2 %	19 %	19 %	14 %	46 %	100 %
(blank)		6	6	2	12	26	(blank)	0 %	23 %	23 %	8 %	46 %	100 %
kaikki	45	980	930	378	1620	3953	kaikki	1 %	25 %	24 %	10 %	41 %	100 %

- Uusien kuljettajien itsearviot koulutuksen antamista valmiuksista liittyvät systemaattisesti kriittisen palautteen esiintymiseen. Mitä parempia oppilaan itsearviointit olivat, sitä vähemmän oppilas arvosteli saamaansa ykkösvaiheen opetusta. Erot olivat erittäin selviä säilyivät samanlaisina vuosi vuodelta. Koko aineistossa alhaisimpia arvioita antaneisiin ryhmiin sijoittuneista moitteita esitti 75 -77 prosenttia vastaajista, mutta vastaava osuus parhaat arviot esittäneessä luokassa oli vain 41 prosenttia. Lisää ykkösvaiheen opetusta olisi halunnut 32-35 prosenttia ykköskolmosryhmiin sijoittuneista, kun vastaava luku ryhmässä seitsemän oli 14 prosenttia. Samansuuntainen ero myös ykkösvaiheen opetusta koskeneiden muutosesitysten suhteen.
- Vahinkojen esiintymisellä ensimmäisenä vuonna ja/tai sakkojen saamisella ja koulutuksen ensimmäisen vaiheen arvostelulla ei näytä olevan keskinäistä riippuvuutta.

5.4 Kakkosvaiheen kritiikki taustamuuttujien valossa

Kuljettajaopetuksen toinen vaihe on ollut kriittisen julkisen keskustelun aihe lähes jatkuvasti sen jälkeen, kun se otettiin käyttöön noin 15 vuotta sitten. Kritiikkiä esiintyi myös tämän kyselyn vastauksissa ja siinä näkyi seuraavia yhteyksiä taustamuuttujiin:

- Alttius ottaa kriittisesti kantaa kakkosvaiheeseen vähenee iän lisääntyessä. Kaikkien vuosien vastaukset huomioiden 27 prosenttia alle 20 vuotiaista esitti kakkosvaihetta koskevaa moitetta kun vanhemman ikäluokan kohdalla vastaava prosentti

oli 22. Vuotta 2002 lukuun ottamatta nuorempi 18-19 -vuotiaiden ikäryhmä oli selvästi alttiimpi ehdottamaan kakkosvaiheen poistamista tai supistamista kuin vähintään kaksikymmenvuotiaat. Koko aineistossa tätä kuvaavien prosenttiyksikköjen suhde oli 13/9 %. Myös kalliina nuoret pitivät kakkosvaihetta vanhempia useammin vuotta 2004 lukuun ottamatta. Sen sijaan kakkosvaiheen - tosin varsin harvinaisiksi jääneitä - kehittämis ehdotuksia vanhempi ikäryhmä antoi selvästi nuorempia useammin.

- Miehet esittivät kritiikkiä kakkosvaihetta kohtaan naisia hanakammin sekä sisällön että hinnan osalta. Näin tapahtui tässä aineistossa joka vuosi. Vuonna 2004 kakkosvaiheen poistamis- tai vähentämisehdotuksia tehtiin jonkin verran vähemmän kuin aiempina vuosina. Kaikkiaan kritiikkiä kakkosvaihetta kohtaan esitti 31 prosenttia miehistä ja 24 prosenttia naisista. 14 prosenttia miesvastaajista piti kakkosvaihetta kokonaan tai osin tarpeettomana, kun naisvastaajien osalta luku oli 11. Hintaan kohdistunut moite kirjattiin 15 prosentille miehistä ja 10 prosentille naisista. Kakkosvaiheen muutosehdotusten osalta naisten suhteellinen osuus oli miehiä suurempi.
- Alueellisesti kriittisimpiä toista vaihetta kohtaan oltiin 2001-2004 Itä-Suomessa. Sieltä tulleista vastauksista 28 prosenttia sisälsi siihen kohdistettuja moitteita. Vähiten kritiikkiä esittivät Pohjois-Suomen vastaajat, joiden kohdalla vastaava prosenttiosuus oli 23. Itäsuomalaisista vastaajista 14 prosenttia halusi vähentää toisen vaiheen opetusta tai sen poistaa kokonaan, kun pohjoissuomalaisista osuus oli 9 prosenttia. Kakkosvaiheen muutosesityksiä saapui puolestaan Pohjoisesta eniten. Vuositasolla itäsuomalaiset olivat innokkaimpia kritiikin esittäjiä 2001-2003. Tuoreimpien vuoden 2004 vastausten osalta tilanne poikkesi siten, että kritiikkiä esitettiin paitsi vähemmän kuin muina vuosina myös alueellisesti tasaisemmin.
- Tämän otoksen perusteella ajosuorite heijastuu suhtautumiseen kakkosvaiheeseen siten, että mitä enemmän ajokokemusta saadaan, sitä herkemmin kakkosvaihetta kritisoidaan. Tässä suhteessa vedenjakaja näyttäisi kulkevan 5000 kilometrin kohdalla. Kun ajokokemusta kertyi ensimmäisen ajokorttivuoden aikana yli 5000 kilometriä, vastaaja piti kakkosvaihetta useammin tarpeettomana kuin jos ajokokemusta kertyi tätä rajaa vähemmän, mutta sen jälkeen ajokokemuksen lisääntyminen ei enää lisännyt moitteiden määrää. Jos myös opetuksen hintaan kohdistettu kritiikki otetaan huomioon, oli eniten, yli 20000 kilometriä, ajanut ryhmä 6 kaikkien kriittisin. Heistä moitteita esitti 30 prosenttia, kun vastaava luku vähiten, alle 500 kilometriä, ajaneessa ryhmässä 1 oli 19 prosenttia.
- Vastaajien itsearviot koulutuksen antamista valmiuksista eivät näyttäisi johdonmukaisella tavalla erottelevan vastaajan suhtautumista kakkosvaiheeseen.

5.5 Koulutuksen muutosehdotukset taustamuuttujien valossa

Koulutukseen ehdotettujen muutosten luokittelu taustamuuttujien mukaisiin osaryhmiin osoitti seuraavaa:

- Muutosehdotuksia molemmat ikäryhmät, alle 20-vuotiaat ja vähintään 20-vuotiaat, esittivät yhtä innokkaasti. Vuosina 2001-2003 nuoremmat esittivät hieman aktiivisemmin muutoksia teoriaopetukseen ja vanhemmat vastaavasti ajo-opetukseen. Vuonna 2004 jakauma kuitenkin kääntyi toisin päin, mikä osoittaa erojen olevan satunnaisluonteisia.
- Sukupuoli selittää muutosehdotusten saamaa jakaumaa huomattavasti ikää enemmän. Muutosehdotuksen teki 66 prosenttia naisista ja 51 prosenttia miehistä. Ero oli saman suuntainen jokaisena tarkasteluvuonna. Suurimmillaan, 21 prosenttiyksikköä, naisten ja miesten välinen ero oli 2004. Naiset esittävät miehiä ahkerammin muutoksia sekä ajo- että teoriaopetukseen että molempiin yhdessä. Vain muutosehdotuksia, joiden konkreettinen sisältö ei ollut pääteltävissä, kertyi miehille enemmän. Se johtuu siitä, että miehet, jotka eivät vielä olleet suorittaneet toista

vaihetta, olivat naisia alttiimpia vaatimaan toista vaihetta supistettavaksi tai poistettavaksi.

- Alueellisesti muutosesityksiä tehtiin eniten Länsi-Suomesta tulleissa vastauksissa. Erot eri vuosina tai kaikki vastaukset yhteen kooten eivät olleet suuria. Selvin oli ero Itä-Suomen ja muiden alueiden välillä. Vuosina 2002-2004 vähiten muutosehdotuksia tehtiin Itä-Suomesta tulleissa vastauksissa.
- Ajokokemuksen kertyminen vähentää alttiutta ehdottaa muutoksia opetukseen. Ero syntyy ajo-opetukseen tehtyjen muutosehdotusten määrässä. Kahdesta eniten ajaneesta luokasta 27-29 prosenttia teki ajo-opetusta koskevan muutosehdotuksen, kun kahdessa vähiten ajaneesta luokassa prosentit olivat 37 ja 41.
- Mitä tyytyväisempiä koulutuksen antamiin valmiuksiin ollaan, sitä vähemmän muutosehdotuksia tehdään. Ero eri luokkien välillä syntyy lähinnä ajo-opetusta koskevien muutosesitysten määrän vähenemisenä parempia arviointeja antaneiden keskuudessa.
- Vahingoita ja sakoita selviäminen tai selviämättömyys ei jaa vastaajia tavalla, joka tuottaisi tulkittavissa olevia eroja koulutuksen muutosehdotuksiin.

5.6 Ensisijaisten liikenneturvallisuusehdotusten taustat

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehtyjä, vastaajien ensisijaisena pitämiä ehdotuksia luokiteltaessa havaittiin seuraavia yhteyksiä taustamuuttujiin:

- Iän myötä turvallisuusehdotukset lisääntyvät. Suurempi ajo- ja elämäkokemus lisää halua tehdä ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Vähintään 20-vuotiaat tekivät joka vuosi suhteellisesti enemmän turvaehdotuksia kuin vertailuryhmä eli 18-19-vuotiaat. Kokonaiseroksi 2001-2004 muodostui viitisen prosenttiyksikköä; vanhemmista vastaajista 79 prosenttia teki vähintään yhden ehdotuksen, kun nuoremmat jäivät 74 prosenttiin. Eri turvatoimien saamien jakaumien osalta ikäryhmät erottuivat siten, että nuoremmat uskoivat jonkin verran enemmän (17/15 %) liikenneympäristön parantamiseen ja vanhemmat puolestaan näkivät selvästi useammin liikenteeseen osallistuvien asenteiden ja ajotapojen olevan tärkein liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä (18/11 %).
- Naiset ovat miehiä ahkerampia turvallisuusehdotusten tekijöitä. Naiset tekivät joka vuosi turvaehdotuksia hieman ahkerammin kuin miehet. Kokonaiseroksi 2001-2004 muodostui noin kaksi prosenttiyksikköä (75/73 %). Naisten vastaukset jakaantuivat luokiteltujen ehdotusten kesken tasaisemmin kuin miesten. Liikenneympäristön kehittäminen keräsi eniten kannatusta molempien sukupuolten osalta, mutta kun miehistä sitä ehdotti enemmän kuin joka viides vastaajista oli luokan osuus naisten ensimmäisistä turvaehdotuksista vain 15 prosenttia. Seuraavaksi eniten molemmissa ryhmissä kannatettiin valvonnan lisäämistä, jota ehdotti 14 prosenttia nais- ja 13 prosenttia miesvastaajista.
- Naiset tekivät säännöllisesti joka vuosi miehiä enemmän kuljettajien asennetta tai ajotapaa sekä omaa tai toisten koulutusta koskevia ehdotuksia. Miehet puolestaan luottivat yhtä systemaattisesti naisia enemmän liikennettä koskevien säädösten muuttamisen tai liikenneympäristön kehittämisen olevan tehokkain turvallisuutta lisäävä toimenpide.
- Pohjois-Suomesta tuli vähiten ehdotuksia. Etelä-, Länsi- ja Itä-Suomesta 2001-2004 tulleista vastauksista kolme neljästä sisälsi ehdotuksen turvatoimeksi. Pohjois-Suomesta lähetetyissä vastauksissa turvaehdotuksia oli vähemmän. Aktiivisuuseroksi sen ja muiden alueiden välillä muodostui viisi prosenttiyksikköä 75-70. Tarkasteltaessa vastausten jakaantumista eri luokkiin, käy ilmi, että liikenneympäristöä koskevia ehdotuksia tuli joka vuosi eniten Länsi-Suomesta. Säädösten ja valvonnan voimaan uskottiin eniten Itä-Suomessa. Sieltä tuli näihin luokkiin suhteellisesti eniten vastauksia kolmena vuotena neljästä. Etelä-Suomessa uskottiin

samoin kolmena vuotena neljästä muita alueita enemmän asenteen ja ajotavan merkitykseen.

- Paljon ajaneet ehdottavat useimmin muiden koulutusta parannettavaksi. Muuten ajomäärällä ei näyttäisi olevan selväpiirteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehtyihin ehdotuksiin. Enemmän ajaneet ovat kuitenkin hieman aktiivisempia turvaehdotusten tekijöitä, mikä vaikuttaakin luonnolliselta ja eniten ajanut ryhmä teki muita useammin muiden koulutusta koskevan ehdotuksen.
- Omien valmiuksien arviointien taso näkyy turvallisuusehdotusten kohdentumisessa. Oman arvionsa mukaan heikoimmin koulutuksesta oppineet ehdottavat itsekritiittisesti useimmin parannuksia omaan koulutukseensa. Vastaavasti parempia arvioiteja saaneet katsovat useammin muiden kouluttamisen parantavan liikenneturvallisuutta.
- Vahingot ja sakot näkyvät turvallisuusehdotuksissa vain vähän. Vahingoita ja sakoita selvinneet tekevät yhtä usein turvaehdotuksia kuin kolareita ajaneet tai sakoja saaneet. Ennalta olisi ajateltavissa, että vahinkojen sattuminen tai rangaistuksi tuleminen olisivat tapahtumia, jotka kannustavat ajattelemaan joko parannuksia omaan ajamiseen tai liikennejärjestelmään. Vaikka tällaista kehitystä tapahtuisi, se riittää nostamaan vahinkoja tai rangaistuksia saaneiden ryhmän ehdotusten määrän vain samalle tasolle, jolla muut ovat. Ehdotusten kohdentumisessa on ryhmien välillä kuitenkin mielenkiintoinen ero; sakoita ja rangaistuksitta selvinneet uskoivat selvästi enemmän valvontaan ja jälkimmäiset puolestaan yhtä selvästi enemmän liikenneympäristön parantamiseen.

5.7 Tois- ja kolmassijaisten liikenneturvallisuusehdotusten taustat

Osa vastaajista esitti turvallisuuden kehittämistoimia, jotka ovat tulleet mieleen toissijaisina. Näitä nimitetään tois- ja kolmassijaisiksi turvatoimiksi. Lukumääräisesti näitä ei ole paljon, minkä vuoksi vain neljän vuoden yhdistetyt luvut voivat olla tarkasteltavina. Niissä havaittiin joukko yhteyksiä taustamuuttujiin.

- Vanhempi vähintään 20-vuotiaiden ryhmä oli ykkösturvaehdotusten tapaan 18- ja 19-vuotiaiden ryhmää aktiivisempi tekemään myös useampia ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Vanhemmasta ryhmästä vähintään kaksi ehdotusta teki 40 prosenttia vastaajista, kun nuoremmissa heidän osuutensa oli 30 prosenttia. Vähintään kolme ehdotusta teki 13 prosenttia vanhemman ja 9 prosenttia nuoremman ryhmän vastaajista. Sekä vanhempien että nuorempien osalta suosituimmat tois- ja kolmosehdotukset olivat liikenteen valvonnan lisääminen ja liikenneympäristön parantaminen.
- Naiset tekivät paitsi useammin myös useampia turvaehdotuksia kuin miehet. Vähintään kaksi ehdotusta teki 35 prosenttia naisvastaajista ja vähintään kolme 10 prosenttia kun miesvastaajien osalta vastaavat osuudet olivat 27 ja 8 prosenttia. Sekä naiset että miehet esittivät suhteellisesti yhtä usein, 6 prosenttia vastaajista, toisena turvallisuusehdotuksenaan valvonnan tehostamista, mutta naisilla myös liikenneympäristön kohentaminen sekä muiden koulutus/terveystarkastus saivat yhtä suuret osuudet.
- Alueellisesti merkittävin ero toisten ja kolmansien turvallisuusehdotusten osalta oli se, että toisia ehdotuksia tehtiin selvästi muita vähemmän Pohjois-Suomesta tulleissa vastauksissa. Siellä vähintään kaksi ehdotusta oli 28 prosentissa vastauksista kun muissa maan osissa osuudet olivat 32-34 prosenttia. Eri ehdotusten välillä merkittävimmät erot olivat se, että Pohjois-Suomesta tehtiin suhteellisesti puolet vähemmän liikenneasennetta ja ajotapaa sekä omaa koulutusta koskevia ehdotuksia kuin muilta alueilta.
- Ajomäärä ei lisännyt intoa tehdä useampia ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi, sillä toisia turvallisuusehdotuksia vähemmän ajokokemusta hankki-

neet tekivät ahkerammin kuin paljon ajaneet. Sen sijaan ne enemmän ajaneet, jotka tekivät toisen ehdotuksen tekivät vähemmän ajaneita useammin myös kolmannen, sillä kolmansien ehdotusten osalta ero oli hienoisesti toisin päin.

- Itsearviointit koulutuksen antamista valmiuksista erottelevat jossain määrin alttiut- ta keksiä turvallisuuden parantamiskeinoja. Mitä paremmiksi koulutuksen antamat valmiudet arvioidaan sitä herkemmin ehdotuksia tehdään.
- Vahinkojen ja rangaistusten sattuminen ensimmäisenä vuonna on sen verran sa- tunnaista, että se ei näy alttiudessa tuottaa useita turvallisuusehdotuksia.

6 Johtopäätökset

6.1 Tyypivastaaaja on alle kaksikymmenvuotias eteläsuoma- lainen nainen

Selvityksessä analysoitiin 3953 AKelle vuosina 2001-2004 palautettua avovastausta. Aineistoa oli noin tuhat vastausta jokaiselta neljältä vuodelta. Tämän analyysin perus- teella näyttää siltä että otos oli riittävä. Tulokset olivat johdonmukaisia eivätkä eri vuo- sien väliset erot olleet selittämättömän suuria. Vapaamuotoisiin avovastauksiin sisälty- vät mielipiteet ja niiden kehityssuunnat lienevät tulleet vääristymättä esille.

Vastaaajat jatkoivat avovastauksissa lomakkeen etusivulla antamaansa palautetta. Avo- vastauksissa esitetyt mielipiteet olivat sitä positiivisempia mitä parempi oli vastaajan etusivulla tekemä arvio saamistaan valmiuksista. Erot olivat tältä osin selviä ja säilyivät samansuuntaisina läpi aineiston.

Vastauksia oli maan kaikista osista, mutta Etelä-Suomesta (42 %) selvästi enemmän kuin muualta. Vielä suurempi oli sukupuolien välinen epäsuhta. Naiset palauttavat avo- vastauksia selvästi miehiä enemmän. Tässä aineistossa naisia oli 70 prosenttia. Vas- taajien ikä painottui alle 20-vuotiaisiin: heitä oli kahdeksan kymmenestä. Vastaaajista 86 prosenttia oli suorittanut ajoharjoittelunsa autokoulussa. Tyypillisin analysoitu vastaus oli vielä vähäisen liikennekokemuksen omaavan alle 20 vuotiaan autokoulun käyneen eteläsuomalaisen naisen lähettämä.

6.2 Kiittävä palaute lisääntynyt tasaisesti

Keskimäärin nuori eteläsuomalainen nainen ja useimmat muutkin vastaajat olivat var- sin tyytyväisiä saamaansa opetukseen. Yli 60 prosenttia vastauksista sisälsi kiittävää palautetta. Tämän aineiston perusteella tyytyväisyys saatuun koulutukseen on 2000- luvun alussa lisääntynyt vuosi vuodelta. Vuonna 2001 kiitoksen sisälsi 58 prosenttia vastauksista ja 2004 jo lähes 65 prosenttia. Autokoulun käyneiden kohdalla vastaava kasvu oli 59 prosentista 67 prosenttiin. Tuoreimmista autokoulun käyneiden avovasta- uksista kiittävää palautetta sisälsi siis kaksi kolmesta. Autokoulun käyneet näyttäisivät olevan tyytyväisempiä saamaansa opetukseen kuin opetusluvalla harjoitelleet. Tulosta ei kuitenkaan voine tulkita siten, sillä kysymyslomake on suunnattu autokoululaisille tai sellaiseksi sen monet opetusluvalla harjoitelleet kokevat, mikä vaikuttaa heidän vasta- usaktiivisuuteensa ja -tapaansa.

Valtaosa kiitoksista tulkittiin esitetyiksi kokonaisuudelle, joka ajo- ja teoriaopetuksesta yhdessä muodostuu tai sitten tavalle, jolla opetus tapahtui. Tällainen kiitos sisältyi joka vuosi hieman yli puoleen vastauksista. Suurin kasvu tapahtui ajo-opetuksen erikseen saamien kiitosten määrissä. Niiden osuus nousi vuoden 2001 neljästä vuoden 2004

kymmeneen prosenttiin kaikista vastauksista. Jos kasvusta puhdistetaan opetusluvalla korttinsa hankkineet, jotka kiittivät pelkkää ajo-opetusta autokoululaisia useammin, on nousu yhä selvä: vuoden 2001 neljästä prosentista kahdeksaan prosenttiin vuonna 2004.

Naiset jakoivat kiittävää palautetta joka vuosi miehiä herkemmin, mutta myös miesvastaajien tyytyväisyys saamaansa opetukseen lisääntyi tarkastelujakson aikana. Kaikkein voimakkaimmin kasvoi naisten ajo-opetukselle jakama kiitos, jonka osuus heidän vastauksissaan nousi 2001–2004 neljästä lähes yhteentoista prosenttiin. Tyytyväisimpiä saatuun opetukseen oltiin Itä-Suomessa. Sieltä lähetetyissä vastauksissa kiittävän palautteen suhteellinen osuus oli suurin kolmena vuonna neljästä. Ero Länsi-Suomeen oli kolme ja Etelä- ja Pohjois-Suomeen neljä prosenttia.

Kortin saamisen jälkeen hankittu ajokokemus vaikuttaa tyytyväisyyden asteeseen. Tulosten perustella voidaan pitää sääntönä, että vähintään keskimääräisesti ajokortin jälkeisenä vuonna ajavat ovat tyytyväisempiä saamaansa opetukseen kuin vähän ajavat. Otoksen tyytyväisin ryhmä olivat 2001-5000 kilometriä ajaneet. Näyttää siis siltä, että ajokortin saamisen jälkeen tapahtuva riittävä omatoiminen harjoittelu ja harjaantuminen ja sitä kautta saatu varmuus ainakin jossain määrin projisoidaan ajo-opetukseen.

6.3 Kritiikin kohde 1: enemmän määrää ja sisältöä ykkösvaiheeseen

Myös kritiikkiä esitettiin reilusti yli puolessa vastauksista. Ensimmäisen vaiheen opetuksen sisältöön otti kriittisesti kantaa vuosittain varsin tasaisesti 58-60 prosenttia kaikista vastaajista. Monet vastaajat löysivät saamastaan opetuksesta siis sekä hyvää että huonoa. Maantieteellisiä tai ikäryhmäeroja kritiikin suhteen ei juuri muodostunut. Sen sijaan naiset ottivat kantaa huomattavasti miehiä enemmän. Heistä reilusti yli 60 prosenttia esitti ensimmäistä vaihetta koskevaa kritiikkiä tai muutosehdotuksia, kun miehillä osuus jäi noin 50 prosenttiin. Aktiivisimmin miehet moittivat opetuksen hintaa. Ajokortin saamisen jälkeinen ajomäärä vaikuttaa paitsi tyytyväisyyteen myös annettuun kriittiseen palautteeseen. Vieläpä varsin suoraviivaisesti: mitä vähemmän ajoja kertyy sitä enemmän saatua opetusta moititaan. Vähiten ajaneesta ryhmästä ensimmäiseen vaiheeseen kohdistuneen moitteen esitti 68 prosenttia vastaajista, kun kahdella eniten ajaneella ryhmällä osuus oli 54 prosenttia.

Tulosten perusteella opetusta ei ensimmäisessä vaiheessa koeta olevan ainakaan liian paljon. Liialliseksi ensimmäisen vaiheen opetuksen katsoi vain noin yksi prosentti kaikista vastaajista. Enemmän ensimmäiseen vaiheeseen jo sisältyvää opetusta, valtaosin ajo-opetusta, halusi noin 25 prosenttia kaikista vastaajista ja 27 prosenttia ensimmäisen vaiheen autokoulussa suorittaneista. Eri vuosina lisää opetusta halusi 27-29 prosenttia naisista, mutta vain 16-19 prosenttia miehistä. Vähintään 20-vuotiaat toivoivat lisää opetusta huomattavasti useammin kuin alle 20-vuotiaat. Myös tässä ajokortin jälkeen saatu ajokokemus vaikuttaa. Vähiten ajaneet pitivät ensimmäisen vaiheen opetuksen määrää liian pienenä joka vuosi selvästi useammin kuin eniten ajaneet.

Koko aineistossa ensimmäisen vaiheen sisältöä halusi kehittää yli neljännes naisista, mutta miehistä vain joka kuudes. Useimmin kehitysideoitu sisältyi Pohjois-Suomesta (27 %) ja harvimminkin Itä-Suomesta (20 %) tulleisiin vastauksiin. Tyypillisin toive oli ajoneuvon perushuoltotoimien, kuten renkaanvaihdon lisääminen osaksi opetusohjelmaa. Kehitysideoitu ajokortin saamisen jälkeen vähemmän ajaneet esittivät suhteellisesti huomattavasti useammin kuin enemmän ajaneet.

Alueellisesti eniten kantaa ensimmäiseen vaiheeseen otettiin Länsi-Suomesta tulleissa vastauksissa, joissa 61 prosenttia sisälsi ensimmäisen vaiheen opetukseen kohdistuneen moitteen. Vähiten moitetta sisältyi Itä-Suomesta tulleisiin vastauksiin, joiden osalta vastaava prosentti oli 57. Tasaisesti kautta maan neljännes vastaajista piti ensimmäisen vaiheen opetuksen määrää liian vähäisenä. Opetuksen sisällön kehitysehdotusten osalta alueellinen hajoama oli hieman suurempi. Useimmin kehitysideoita (27 %) sisältyi Pohjois-Suomesta tulleisiin vastauksiin ja harvimmin niitä esittivät itäsuomalaiset (20 %). Ensimmäisen vaiheen hintaa tai hinta/laatu-suhde oli ainoa moitteen aihe useimmin Länsi-Suomesta (11 %) ja harvimmin Etelä-Suomesta (8 %) tulleissa vastauksissa. Näistä eroista huolimatta koko aineiston alueellinen jakauma näyttäisi tukevan sitä, että ensimmäisen vaiheen opetus on varsin tasalaatuista ympäri maan.

6.4 Kritiikin kohde 2: kakkosvaiheeseen enemmän vastinetta rahalle

Toisen vaiheen opetukseen otti kantaa hieman yli neljännes kaikista vastaajista. Suuria eroja vuosien välille ei syntynyt, mutta vuonna 2004 toista vaihetta koskeva palaute oli hieman positiivisempaa kuin aiempina vuosina. Kun ensimmäistä vaihetta kommentoivat naiset miehiä enemmän, oli suhde toisen vaiheen osalta päinvastainen. Kritiikkiä kakkosvaihetta kohtaan esitti 31 prosenttia miehistä ja 24 prosenttia naisista.

Analysoidun aineiston perusteella alttius ottaa kriittisesti kantaa kakkosvaiheeseen vähenee iän lisääntyessä. Alle 20-vuotiaista 27 prosenttia esitti kakkosvaihetta koskevaa moitetta, kun vanhemman ikäluokan kohdalla vastaava prosenttiosuus oli 22. Toisen vaiheen - tosin varsin harvinaisiksi jääneitä - kehittämis ehdotuksia vanhempi ikäryhmä esitti nuoria aktiivisemmin. Eniten kriittistä palautetta toista vaihetta kohtaan tuli Itä-Suomesta (28 %) ja vähiten Pohjois-Suomesta (23 %). Vastaajan ajokortin saamisen jälkeinen ajokokemus heijastui myös suhtautumiseen kakkosvaiheeseen. Hieman kärkeä sääntönä oli: mitä enemmän ajokokemusta kertyy, sitä herkemmin kakkosvaihetta kritisoidaan. Vedenjakaja suhtautumisessa näyttäisi kulkevan 5000 kilometrin ajokokemuksen kohdalla.

Jos ja kun toiseen vaiheeseen otettiin kantaa, sitä pidettiin osin tai kokonaan turhana tai sisältönsä nähden kalliina. Lisättäväksi tai kehitettäväksi toisen vaiheen opetusta ehdotti vain hieman yli kaksi prosenttia kaikista vastaajista. Kummankin kritiikin kohteen, turhuuden ja kalleuden, saama osuus vaihteli käytetyn tulkintamallin mukaan kymmenen ja kolmentoista prosentin välillä kaikista vastauksista. Todellisuudessa toista vaihetta kalliina pitävien osuus on suurempi. Monet kritiikkiä esittäneet pitivät toista vaihetta sekä turhana että kalliina, mutta tällöin vain ensiksi mainittu kirjattiin. Autokoulu- ja yksityisopetusta saaneiden mielipiteet eivät toisen vaiheen osalta olennaisesti poikenneet toisistaan.

6.5 Muutosesitykset: 40 % ajo-opetukseen ja 14 % teoriaopetukseen

Ajo-opetusta koskevan muutosesityksen teki 2001–2004 noin 61 prosenttia kaikista vastaajista, autokoulun käyneistä 65 prosenttia. Vuonna 2001 muutosesityksen teki 64 prosenttia vastaajista, mutta pysyi sen jälkeen hyvin tasaisesti hieman yli 60 prosentissa.

Aineiston perusteella vastaajan ikä ei vaikuta muutoshaluun, mutta sukupuoli vaikuttaa. Naisista muutosehdotuksen teki 66 prosenttia ja miehistä 51 prosenttia. Ero oli hyvin selvä jokaisena tarkasteluvuonna. Alueelliset erot olivat paljon pienempiä, mutta pieni ero syntyi Itä-Suomen ja muiden alueiden välille. Itä-Suomesta tulleissa vastauksissa tehtiin vähiten muutosehdotuksia vuosina 2002–2004 ja koko aineistossa sieltä tulleissa vastauksissa muutosta esitettiin 59 prosentissa, kun kaikkien muiden alueiden prosenttiosuus oli 62.

Opetuksen eri osa-alueiden saamat osuudet muutostoiveista pysyvät läpi tarkasteluvuosien varsin samankaltaisina. Jatkuvasti yli puolet muutostoiveista, -ehdotuksista ja -vaatimuksista kohdistui ajo-opetukseen, johon muutoksia esitti joka vuosi noin kolmannes kaikista vastaajista. Parhaat itsearviot antaneet tekivät muita vähemmän muutosesityksiä ja myös ajokokemuksen kasvu vähensi alttiutta ehdottaa muutoksia etenkin ajo-opetukseen. Kahdessa eniten ajaneesta luokassa 27–29 prosenttia luokan vastaajista teki ajo-opetusta koskevan muutosehdotuksen, kun kahdessa vähiten ajaneessa luokassa prosentit olivat 37 ja 41.

Teoriaopetusta koskeva muutosesitys sisältyi vuosittain 3–5 prosenttiin ja sekä ajo- että teoriaopetusta koskeva esitys 9–11 prosenttiin kaikista vastauksista. Ryhmän muu saama osuus vaihteli hieman enemmän ja kasvoi vuoden 2001 neljästä vuoden 2004 seitsemään prosenttiin. Siihen kirjatuista ehdotuksista suurin osa koski tavalla tai toisella opetustapoja ja -menetelmiä.

6.6 Uusilla kuljettajilla on intoa parantaa liikenneturvallisuutta

Avovastausten analyysi vahvisti jo vuoden 2000 ensimmäisessä selvityksessä todetun ilmiön. Niitä kirjoittaneet ensimmäistä vuottaan autoilevat tekevät aktiivisesti ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kolme neljästä vastaajasta teki vähintään yhden, kolmasosa vähintään kaksi ja joka kymmenes vähintään kolme ehdotusta. 404 vastaajaa eli yli kymmenen prosenttia vastasi vain liikenneturvallisuuden parantamista koskevaan kysymykseen. Lisäksi vuosi 2001 oli tässä aineistossa vastausprosenttia laskeva poikkeus. Silloin käytettiin osa vuodesta lomaketta, jossa avovastauskysymyksiä ei ollut eroteltu. Erottelu lisäsi selvästi vastausaktiivisuuden määrää liikenneturvallisuusehdotusten osalta.

Naiset tekivät joka vuosi sekä hieman useammin että useampia ehdotuksia kuin miehet. Ero aktiivisuudessa oli kahden ja kolmen prosenttiyksikön välillä. Aineiston perusteella myös ajo- ja elämäkokemuksen lisääntyminen lisää paitsi kykyä myös halua tehdä ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Enemmän ajaneet olivat hieman muita aktiivisempia ja vähintään 20-vuotiaat tekivät joka vuosi suhteellisesti enemmän turvaehdotuksia kuin 18–19-vuotiaat. Pohjois-Suomesta lähetetyissä vastauksissa turvallisuusehdotuksia oli muita kolmea aluetta vähemmän. Aktiivisuuseroksi sen ja muiden välillä muodostui noin viisi prosenttiyksikköä.

6.7 Turvallisuusehdotukset samoja vuodesta toiseen

Aineistosta ei ole erotettavissa selviä trendejä, joiden mukaan tiettyjen turvallisuusehdotusten suhteellinen osuus systemaattisesti lisääntyisi ja toisten vähenisi. Kaikki vastaukset huomioiden vastaajat halusivat joka vuosi ensisijaisesti parannuksia liikenneympäristöön: teiden kuntoon, nopeusrajoituksiin, näkyvyyteen ja merkintöihin. Luokka keräsi lähes neljänneksen ykkösehdotuksista ja sai paljon merkintöjä myös kakkos-

ja kolmosehdotusten osalta. Kun ajo-opetus on vielä tuoreessa muistissa ja sopeutuminen liikenteeseen käynnissä, ollaan ehkä herkkiä havaitsemaan näkyvyyttä haittaavat oksat ja pensaat, teiden huono auraus, kuopat ja kallistukset. Nopeusrajoituksia koskevista ehdotuksista vain hyvin pieni osa sisälsi ajatuksen rajoitusten korottamisesta tai poistamisesta. Yleisesti ottaen vaikutelmaksi muodostui se, että vastaajat suhtautuvat nopeusrajoituksiin sinänsä myönteisesti, mutta samalla usein todeten, että rajoituksia noudatetaan sängen huonosti.

Toiseksi eniten kannatusta ykkös- ja eniten kakkosehdotuksissa keräsivät toimet liikenteen valvonnan tehostamiseksi. Tämä tukee tulkintaa, jonka mukaan ainakaan avovastauksia palauttaneet tuoreen ajokortin haltijat eivät keskimäärin nähneet nopeusrajoituksia tai muita liikennesääntöjä omaa selviämistään haittaavina, vaan päinvastoin haluaisivat valvontaa lisäämällä saada muutkin noudattamaan niitä: ”Valvontaa lisättävä, ei muu auta. Lujaa pitää mennä, muuten jää jalkoihin!”

Muiden liikenteeseen osallistuvien – tyypillisesti iäkkäämpien autoilijoiden – lisä- tai uudelleen kouluttamista ehdotti yli kymmenen prosenttia turvallisuusehdotuksen tekneistä. Muut käytetyt luokat saivat pienempiä lukuja. Omaa koulutusta koski oli noin seitsemän prosenttia ykkösvastauksista. Tiedottamista ja yleistä asennekampanjointia halusi kehittää hieman alle viisi prosenttia ehdottajista. Lähinnä autojen turvavälineitä ehdotettiin parannettavaksi noin kolmessa prosentissa ehdotuksista.

6.8 Ikä ja sukupuoli näkyvät turvallisuusehdotuksissa

Eri turvatoimien saamien jakaumien osalta ikäryhmät erottuivat siten, että nuoremmat uskoivat enemmän liikenneympäristön parantamiseen, kun vanhemmat vastaajat näkivät asenteiden ja ajotavan olevan tärkein liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä. Naisten vastaukset jakaantuivat luokiteltujen ehdotusten kesken tasaisemmin kuin miesten. Liikenneympäristön kehittäminen keräsi eniten kannatusta molempien sukupuolten osalta, mutta kun yli 20 prosenttia miehistä ehdotti sitä, oli luokan osuus naisten ensimmäisistä turvaehdotuksista vain 15 prosenttia. Seuraavaksi eniten molemmissa ryhmissä kannatettiin valvonnan lisäämistä, jota ehdotti 14 prosenttia nais- ja 13 prosenttia miesvastaajista. Naiset tekivät säännöllisesti joka vuosi miehiä enemmän kuljettajien asennetta tai ajotapaa sekä omaa tai toisten koulutusta koskevia ehdotuksia. Miehet puolestaan uskoivat yhtä systemaattisesti naisia enemmän liikenneympäristön kehittämiseen ja liikennettä koskevien säädösten muuttamiseen.

Liikenneympäristöä koskevia ehdotuksia tuli joka vuosi eniten Länsi-Suomesta. Säädösten ja valvonnan voimaan luotettiin eniten Itä-Suomessa. Etelä-Suomessa uskottiin kolmena vuotena neljästä muita alueita enemmän asenteen ja ajotavan merkitykseen. Oman arvionsa mukaan heikoimmin koulutuksessa menestyneet jatkoivat itsekkäistä linjaansa ehdottamalla muita useammin parannuksia omaan koulutukseensa. Vastavasti parempia arvioiteja antaneet katsoivat heitä useammin muiden kouluttamisen parantavan liikenneturvallisuutta.

6.9 Helmiksi luokiteltavat ideat harvinaisia turvallisuusehdotuksissa

Vastausten joukosta etsittiin myös ”helmiä”, uusia ja yllättäviä liikenneturvallisuusehdotuksia. Kovin monta sellaista otokseen ei sattunut. Parhaasta päästä olivat omaan koulutukseen liittyvät ideat:

"Autokoulussa pitäisi opettaa kestäämään puskurissa kiinni ajavien aiheuttamaa stressiä."

"Autokoulua ei pitäisi voida suorittaa ilman talviajokokemusta."

"Alkoholin vaikutuksia voisi testata ajosimulaattorilla"

"1. vaiheen jälkeen tulisi olla 3-4 ajokertaa, joissa ajovirheitä ja -tottumuksia seurattaisiin."

"Ennen toisen vaiheen suorittamista ajotaitojen tarkistus ajo-opettajan kanssa"

"Toisesta vaiheesta saisi paljon tehokkaamman, jos se suoritettaisiin aina talvela."

Muista poimituiksi tulivat:

"Katsastuksen yhteyteen myös kuskien vapaaehtoinen testaus: Oletko todella keskimääräistä parempi kuski?"

"Etuajo-oikeus vasemmalta tuleville, koska vasemmalle näkee paremmin."

"Tunnistin varoittamaan sivutieltä tulevia vaarallisiin kohtiin."

"Hirville ja peuroille syötettävä fosforia."

6.10 Kielteisyys ikäkuljettajia kohtaan lisääntyy?

Vastaajien liikenneturvallisuuden parantamiseksi tekemiä ehdotuksia voitaneen kokonaisuutena luonnehtia konservatiivisiksi ja ehkä koviksikin. Liikenneympäristön parantamisen, tehokkaamman valvonnan, säädösten tiukentamisen ja rangaistusten kovenamisen uskotaan tehoavan liikenneturvallisuuteen. Pehmeään vaikuttamiseen ei niinkään luoteta. Toki monissa vastauksissa todettiin turvallisuuden riippuvan oikeasta asenteesta ja muiden huomioimisesta, mutta kaikista ehdotuksista ne samoin kuin asennekasvatus olivat selvä vähemmistö. Lisämauste tälle huomiolle on se, että moni tuore ajokortin haltija kokee keski-ikäiset ja sitä vanhemmat autoilijat ongelmaksi ja useat heistä olisivat ainakin tämän otoksen perusteella valmiit järeisiinkin keinoihin "vanhusten" autoilun rajoittamiseksi. Asenteeseen epäilemättä vaikuttaa uuteen ajokorttiin leimattu voimassaoloaika, joka kahdeksantoistavuotiaasta tuntuu loputtomalta, mutta myös muunlaisia selityksiä voi hakea.

Vastauksia läpi käytäessä alkoi vaikuttaa siltä, että kokeneempiin autoilijoihin kohdistuneita liikenneturvallisuusehdotuksia esitettiin yhä tiheämmin. Osassa pohdittiin asiallisesti ikääntymisen vaikutuksia liikenteessä selviämiseen tai suositeltiin koulutusta myös vanhemmille ikäryhmille - "3. vaihe 40-vuotiaille" - mutta osa sisälsi myös suora- viivaisia ilmaisuja, kuten "Liian vanhat kääkät pois liikenteestä", "Keski-ikäiset törttöilevät äijät kuriin" tai "Keski-ikäiset jakkupukutädit pahin riskiryhmä."

Kun esitetyn kaltaiset ehdotukset laskettiin, kävi ilmi, että keski-ikäisten tai sitä vanhempien ajokykyjen tiukempaa kontrollointia, heidän uudelleen kouluttamistaan tai liikenteestä poistamista todellakin esitti vuosi vuodelta kasvava joukko vastaajia. Vuonna 2001 tällaisia ehdotuksia tuli 51 ja vuonna 2004 jo 97 kappaletta eli joka kymmenes vastaus sisälsi ehdotuksen vanhempiin kuljettajiin suunnattaviksi toimenpiteiksi.

6.10.1.1.1 "Vanhukset" kontrolliin tai pois liikenteestä

vuosi	ei	kyllä	yht.	Vuosi	ei	kyllä	yht
2001	949	51	1000	2001	95 %	5 %	100 %
2002	920	64	984	2002	94 %	6 %	100 %
2003	914	87	1001	2003	91 %	9 %	100 %
2004	871	97	968	2004	90 %	10 %	100 %
2001-2004	3655	298	3953	2001-2004	92 %	8 %	100 %

"Vanhuksia" koskevia ehdotuksia tehneiden osuus on sen kasvusta huolimatta edelleen pieni osa kaikista vastaajista eikä tämän otoksen perusteella vielä voine tehdä kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Silti tulos nostaa ilmaan kysymyksen siitä, johtako ajo-opetuksen yhteydessä nuoriin kohdennettu ja nuorten riskejä korostetusti esille tuova teoriaopetus mahdollisesti vastareaktioon? Kun oman ikäryhmän riskejä käsitellään erillisenä ongelmana, tulee helposti mieleen, ettei keski-ikäistenkään autoilu ole moitteetonta ja monien vanhusten suorastaan kehnoa. Joissain vastauksissa tämä todettiin suoraan: "Ei kaikkea aina saa kaataa nuorten autoilijoiden niskaan", "Kyllä ne mummi kuulee ja ukki näkee" -autoilijatkin vaaratilanteita aiheuttavat!"

Samalla kun nuoret poimitaan koulutuksessa omaksi riskipitoiseksi erityisryhmäkseen, kenties jää taka-alalle perinteinen oppi siitä, että liikenne on yhteispeliä eikä eri ryhmien välistä taistelua elintilasta ja osallistumisoikeuksista. Kun yhdistetään sekä se, että epäluuloiset tai jopa vihamieliset asenteet toisia kuljettajia kohtaan lisäävät vahinkorisikiä ja se, että ikääntyvien kuljettajien määrä lisääntyy nopeasti 2010-luvulla, voi eri kuljettajaryhmien välisten epäluulojen mahdollinen kärjistyminen olla jatkossa vakavakin ongelma.

Tilastojen perusteella uusilla nuorilla kuljettajilla ja ikääntyvillä kuljettajilla on hyvin samankaltaisia ongelmia liikenteessä; kumpikin ryhmä on osuuttaan enemmän mukana onnettomuuksissa ja nimenomaan syyllisenä osapuolena. Intressi vahinkoriskin vähentämiseen järjestelmän kehittämiskeinoin on siten mitä suurimmassa määrin yhteinen uusille kuljettajille ja ikääntyville kuljettajille. Olisiko uhkakuvan torjumiseksi kuljettajakoulutuksessa osoitettava, että yhteispeli on sekä nuorten että "vanhusten" etu?

6.11 Tulisiko harrastuneisuus turvallisuusasioihin saada kattavammaksi?

Avovastauksissa mielipiteitä esittävät nuoret autoilijat, jotka epäilemättä tuntevat keskimääräistä enemmän kiinnostusta liikenneturvallisuuteen. Silti tässäkin aineistossa iän ja ajokokemuksen karttuminen lisäsi selvästi aktiivisuutta tehdä ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Johtopäätös havainnosta voisi olla se, että mitä nuorempi ja kokemattomampi tuoreen kortin haltija on, sitä välinpitämättömämpi tämä on liikenneturvallisuuden, kuten myös liikenneturvallisuustyön suhteen. Osalle nuorista liikenteen muodostama kokonaisuus ei luultavasti lainkaan hahmotu tavalla, joka mahdollistaisi turvallisuusesitysten teon. On perusteltua epäillä, että juuri tällä osalla nuorista kuljettajista on myös korkea vahinkoriski. Vastaavasti voidaan olettaa, että harrastuneisuus liikenneturvallisuusasioita kohtaan – riskien havaitseminen ja analysointi – muodostaa jonkinasteisen turvallisuustekijän.

Voisiko myös harrastuneisuutta liikenneturvallisuusasioihin lisätä autokoulussa? Kenties kiinnostus liikenneturvallisuuteen ja sitä edistäviin toimiin voisi lisääntyä, jos oppilaat saataisiin nykyistä tehokkaammin aktivoitua havaitsemaan turvallisuuteen liittyviä

ongelmia ja miettimään niiden ratkaisemista. Tehtävä on haasteellinen, mutta se, että liikenneturvavallisuustyö olisi osa ajo-opetusta, ei veisi tilannetta ainakaan huonompaan suuntaan.

Opetukseen voitaisiin räätälöidä esimerkiksi paketti, jossa parilla teoritunnilla käytäisiin valmistellun aineiston avulla läpi se, miten liikenneturvallisuuksi nykyisin yritetään eri tahojen toimesta parantaa. Millaisia, myös ristiriitaisia, lähtökohtia ja tavoitteita eri toimijoilla on, ja ennen kaikkea mitä havaintoja ja päätelmiä jokainen tielläliikkuja voi omasta ja muiden turvallisuudesta tehdä. Ensimmäisen ja toisen vaiheen välisenä aikana oppilaan olisi tehtävä huomioita liikenneturvallisuuksi ja tuotettava palaute havainnoistaan esimerkiksi ajopäiväkirjaa pitäen. Havainnoista muodostuisi ”ajo-oppilaan lopputyö”, jonka tuottaminen olisi ehto pysyvän ajokortin saamiselle ja josta saisi palautteen toisen vaiheen yhteydessä. Tämänkaltaisen lopputyö toisi samalla myös, ilman kohtuuttomia lisäkustannuksia, lisää sisältöä toiseen vaiheeseen, mikä oli erittäin monien vastaajien toive tässäkin aineistossa.