

Moottoripyöräkorttiuudistuksen vaikutukset

Annamari Ruonakoski ja Mikko Seila

Moottoripyöräkorttiuudistuksen vaikutukset

Annamari Ruonakoski ja Mikko Seila, Linea Konsultit Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2014

ISBN 978-952-3110-04-5
ISSN 2342-0294 (verkkojulkaisu)

ALKUSANAT

Työn lähtökohtana ovat 29.4.2011 vahvistetun ajokorttilain mukanaan tuomat muutokset moottoripyöräkortin hankintaan. Lakimuutoksen tarkoituksena oli saattaa voimaan ajokorttidirektiivin 2006/126/EY vaatimukset ja soveltaa entistä tehokkaammin periaatetta moottoripyörän ajokorttien asteittaisesta suorittamisesta. Asteittaisen ajokorttien suorittamisen tavoitteena on parantaa moottoripyörän kuljettajien valmiuksia ajoneuvon kuljettamiseen liikenteessä liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi. Muutos astui voimaan 19.1.2013. Lakimuutoksen jälkeen moottoripyörän ajokorttiluokat ovat A1, A2 ja A. Moottoripyörän ajokorttiluokkaa korotettaessa uudet vaatimukset lisäsivät vaatimustasoa aikaisemmasta. Luokasta toiseen siirryttäessä on kaikissa tapauksissa saatava kuljettajaopetusta. Tästä koituu moottoripyöräilijöille kustannuksia, mutta toisaalta moottoripyöräilyn turvallisuuden toivotaan paranevan.

Lakimuutoksen taustalla oli pitkään jatkunut huoli vakavien liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien hitaasta laskemisesta. Tämän työn tarkoituksena on ollut selvittää, onko lakimuutos vaikuttanut toivotulla tavalla liikenneturvallisuuteen ja moottoripyöräilijöiden osaamiseen.

Tutkimusta ohjasivat Liikenteen turvallisuusvirastossa Trafissa Sampsa Lindberg, Juha Kulmala, Inkeri Parkkari sekä Reetta Salonen.

Selvityksen projektipäällikkönä toimi Annamari Ruonakoski ja projektisihteerinä Mikko Seila Linea Konsultit Oy:stä. Tilastanalyysit toteuttivat Atte Mantila ja Jaana Martikainen Lineasta.

Trafi kehittää liikennejärjestelmän turvallisuutta, edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä sekä vastaa liikennejärjestelmään liittyvistä viranomaistehtävistä.

Helsingissä, 15. toukokuuta 2014

Inkeri Parkkari

Johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Utgångspunkten för arbetet är ändringarna av processen för att ta motorcykelkort, vilka den nya körkortslagen som stadfästes 29.4.2011 medförde. Syftet med lagändringen var att sätta i kraft kraven i körkortsdirektivet 2006/126/EG och att ännu effektivare tillämpa principen om stegvist tagande av motorcykelkort. Målet med det stegvisa tagandet av körkort är att förbättra motorcyklisternas färdigheter att framföra fordon i trafiken för att minska trafiko-lyckorna. Ändringen trädde i kraft 19.1.2013. Efter lagändringen utgörs körkortskategorier-na för motorcyklar av A1, A2 och A. De nya kraven ökade ytterligare kravnivån då katego-rin för ett motorcykelkort höjs. Vid övergång från en kategori till en annan ska man alltid delta i förarundervisning. Detta orsakar kostnader för motorcyklisterna, men å andra sidan hoppas man på att motorcyklismens säkerhet förbättras.

Bakgrunden till lagändringen var att man länge varit orolig över att antalet allvarliga olyck-or och dödsfall i trafiken minskat långsamt. Målet med detta arbete har varit att utreda om lagändringen haft den önskade effekten på trafiksäkerheten och motorcyklisternas färdig-heter.

Vid Trafiksäkerhetsverket Trafi handleddes undersökningen av Sampsa Lindberg, Juha Kulmala, Inkeri Parkkari och Reetta Salonen.

Annamari Ruonakoski och Mikko Seila från Linea Konsultit Oy fungerade som projektchef respektive projektsekreterare för utredningen. De statistiska analyserna utfördes av Atte Mantila och Jaana Martikainen från Linea.

Trafiksäkerhetsverket Trafi utvecklar trafiksystemets säkerhet, främjar trafikens miljövän-lighet och ansvarar för myndighetsuppgifter inom trafiksystemet.

Helsingfors, den 15 maj 2014

Inkeri Parkkari

Ledande sakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

The starting point for the work is the Act on Driving Licences, ratified on 29 April 2011, and the resulting changes to the application process for obtaining motorcycle licences. The purpose of the amendment was to enforce the requirements of Directive 2006/126/EC with respect to driving licences, and to apply the principle of gradual qualification more effectively. In terms of the gradual completion of driving licences, the aim is to reduce accidents by making motorcycle riders better able to handle their vehicles in traffic. The amendment came into force on 19 January 2013. The new motorcycle driving licence categories are A1, A2 and A. As the categories have changed, the requirements for higher categories have become more stringent compared with the previous system. Any switch from one category to another requires driver training. Although this results in increased costs for motorcyclists, the changes are expected to improve road safety.

The background to the amendment lay in long-standing concern about the slow fall in serious and fatal traffic accidents. The purpose of this work has been to establish whether the legislative amendment has influenced traffic safety and the skills of motorcycle riders as intended.

Trafi representatives supervising the study included Sampsa Lindberg, Juha Kulmala, Inkeri Parkkari and Reetta Salonen.

Annamari Ruonakoski acted as the project manager and Mikko Seila from Linea Konsultit Oy as the project secretary. Statistical analyses were conducted by Atte Mantila and Jaana Martikainen from Linea.

Trafi (Finnish Transport Safety Agency) is responsible for traffic system-based regulation and supervisory tasks, active development of the traffic system's safety, and for promoting the environmental friendliness of traffic.

Helsinki, 15 May 2014

Inkeri Parkkari

Senior Expert
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen tausta ja tavoite	1
2	Moottoripyöräkortin hankkiminen	1
2.1	Moottoripyöräkortin suorittaminen ennen ja jälkeen lakimuutoksen	1
2.2	Moottoripyörän käsittelykoe ja ajokoe	3
2.2.1	Käsittelykoe A1-, A2- ja A-luokka.....	3
2.2.2	Ajokoe	4
3	Tutkimuksen rajaus ja menetelmät	4
3.1	Lakiuudistuksen tärkeimmät muutokset	4
3.2	Kyselyt.....	5
3.3	Tilastolliset tarkastelut	6
4	Tilastotarkastelujen tulokset	6
4.1	Moottoripyörien määrät	6
4.2	Suoritettujen moottoripyöräkorttien määrä.....	8
4.3	Moottoripyöräilyn turvallisuuskehitys	9
5	Kyselytutkimusten tulokset	11
5.1	Kyselyiden lähtökohdat	11
5.2	Moottoripyöräilijöiden perustiedot.....	12
5.2.1	Vastaajien ajokortit	12
5.2.2	Harrastuneisuus.....	14
5.3	Autokoulujen opetusajoneuvot ja kannattavuus.....	15
5.4	Harjoituslupa ja opetuslupa	15
5.5	Käsittely- ja ajokokeet	16
5.6	Mielipiteet lakiuudistuksesta	17
5.6.1	Moottoripyöräkortin peruskoulutus	17
5.6.2	Moottoripyöräkortin korotuskoulutus	19
5.6.3	Korttien ikärajat.....	22
5.6.4	Kortin hinta.....	23
5.7	Osaaminen, riskinotto ja onnettomuusalttius	24
5.7.1	Osaaminen	25
5.7.2	Riskinotto	27
5.7.3	Onnettomuusalttius.....	28
5.7.4	A1-kortilla ajavat nuoret	30
5.7.5	Vastaajien ryhmittely	31
5.8	Kritiikkiä ja kehittämis ehdotuksia	32
5.9	Kyselytutkimuksen tarkastelua.....	34
6	Yhteenveto	35
6.1	Näkemykset lakiuudistuksesta	35
6.2	Osaaminen	36
6.3	Onnettomuudet	36
6.4	Taloudelliset vaikutukset	37
6.5	Johtopäätökset.....	37
6.6	Kehittämis ehdotuksia.....	38
6.7	Jatkotutkimustarpeet	38

TIIVISTELMÄ

Työn lähtökohtana ovat 29.4.2011 vahvistetun ajokorttilain mukanaan tuomat muutokset moottoripyöräkortin hankintaan. Lakimuutoksen tarkoituksena oli saattaa voimaan ajokorttidirektiivin 2006/126/EY vaatimukset. Muutos astui voimaan 19.1.2013, jonka jälkeen moottoripyörän ajokorttiluokat ovat A1, A2 ja A. Asteittaisen ajokorttien suorittamisen tavoitteena on parantaa moottoripyörän kuljettajien valmiuksia ajoneuvon kuljettamiseen liikenteessä liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi. Nyt luokasta toiseen siirryttäessä on kaikissa tapauksissa saatava kuljettajaopetusta. A-kortin suorittamisikäraja ilman edeltävää moottoripyöräkorttia nousi 21 vuodesta 24 vuoteen. Työn tarkoituksena oli selvittää lakimuutoksen vaikutuksia ja vastaanottoa. Lisäksi haluttiin arvioida, onko lakiuudistuksella ollut toivottuja turvallisuusvaikutuksia. Työ perustuu tilastotietoihin sekä moottoripyöräilijöille, autokouluille ja ajokokeen vastaanottajille tehtyjen kyselyiden tuloksiin.

Lakiuudistuksen mukanaan tuoma moottoripyöräkorttiluokan korottamiseen vaadittu koulutus on saanut osakseen ristiriitaisen vastaanoton kyselyihin vastanneiden keskuudessa. Järjestelmää on arvosteltu päällekkäisestä opetuksesta, tehottomuudesta, monimutkaisuudesta ja kalleudesta. Etenkin toista korotuskoulutusta A-korttiin siirryttäessä on pidetty tarpeettomana. Korotusjärjestelmän puolustajat uskovat lakimuutoksella tavoiteltujen turvallisuusvaikutusten toteutuvan ajan myötä. Kriittisimpiä ovat olleet moottoripyöräilijät, mutta myöskään autokoulut eivät ole ottaneet muutoksia vastaan varauksitta. Tyytyväisimpiä ovat olleet ajokokeen vastaanottajat, joskaan eivät yksimielisesti. Lakimuutokseen sisältynyt A-kortin suorittamisen ikärajamuutos herätti selvästi vähemmän kritiikkiä. Nykylainsäädännön mukaisiin ikärajoihin oli tyytyväisiä enemmistö kaikista vastaajaryhmistä.

Lakimuutoksen hyvänä puolena nähtiin se, ettei A-korttia hankita enää helpon myöntämismenettelyn kautta pelkästään siltä varalta, että moottoripyöräharrastus joskus alkaisi kiinnostaa. Näin liikenteestä karsiutuu suuri joukko vähäisen ajokokemuksen omaavia satunnaisia moottoripyörän kuljettajia.

Onnettomuustilastojen ja tämän työn yhteydessä suoritettujen kyselytutkimuksen perusteella ei pystytty vielä osoittamaan lakimuutoksen odotettujen turvallisuushyötyjen toteutumista. Toisaalta noin vuoden pituisella tarkastelujaksolla eivät kaikki hyödyt vielä voikaan toteutua. Korotuskoulutuksen on saanut vasta pieni määrä motoristeja, eikä A-kortin ikärajamuutokseen vaikuta vielä täysimääräisesti. On todennäköistä, että turvallisuusvaikutukset tulevat esiin vasta pidemmällä aikavälillä.

Lakiuudistuksen on esitetty lisäävän autokoulunopettajien työllisyyttä. Kuudenneksella vastanneista autokouluista ei kuitenkaan ollut opetusajoneuvoja kaikkien moottoripyöräluokkien opetusta varten, sillä opetusajoneuvojen hankintaa pidettiin taloudellisesti kannattamattomana. Korotuskoulutusryhmien pelättiin jäävän pieniksi ja siten huonosti kannattaviksi. Lakimuutos luo näin edellytyksiä autokoulujen erikoistumiselle.

Lakimuutoksen haittapuoliksi voidaan lukea kohonneet moottoripyöräkortin hankintakustannukset, jotka koskettavat etenkin nuoria. A-kortin hinta kahden korotuskoulutuksen kautta hankittuna yli kaksinkertaistui aiempaan verrattuna. Moottoripyöräkorttien suorittamisen suosio nuorimmissa ikäluokissa onkin vähentynyt lakimuutoksen voimaan astumisen jälkeen. Erityisesti A1-korttien suorittaminen on vähentynyt. Muutokset ovat kuitenkin pieviä eikä niiden pysyvyyttä voi vielä arvioida.

Kyselyvastausten analyysissä ilmeni, että moottoripyöräilijät ovat heterogeeninen ryhmä, jonka jäsenet hyötyvät erityyppisistä painotuksista lisäopetuksessa. Lisäksi kaivattiin aiemman osaamisen suurempaa arvostusta korttiluokkaa korotettaessa. Tutkintopainotteisella järjestelmällä voitaisiin vastata nykyjärjestelmää paremmin näihin kehittämistarpeisiin.

SAMMANFATTNING

Utgångspunkten för arbetet är ändringarna av processen för att ta motorcykelkort, vilka den nya körkortslagen som stadfästes 29.4.2011 medförde. Syftet med lagändringen var att sätta i kraft kraven i körkortsdirektivet 2006/126/EG. Ändringen trädde i kraft 19.1.2013, efter vilket kategorierna för motorcykelkort utgörs av A1, A2 och A. Målet med det stegvisa tagandet av körkort är att förbättra motorcykelförarnas färdigheter att framföra fordon i trafiken för att minska trafikolyckorna. Vid övergång från en kategori till en annan ska man nu alltid delta i förarundervisning. Åldersgränsen för att ta A-kort steg från 21 till 24 år om man tidigare inte haft ett annat motorcykelkort. Syftet med arbetet var att utreda effekterna och mottagandet av lagändringen. Ett ytterligare syfte var att utvärdera om lagändringen har lett till de önskade säkerhetseffekterna. Arbetet grundar sig på statistiska uppgifter och resultaten av enkäterna till motorcyklister, bilskolor och förarexamensmottagare.

Den utbildning som krävs för att höja kategorin för motorcykelkortet, vilken är en följd av lagrevideringen, har fått motstridigt mottagande av enkätens respondenter. Systemet har kritiserats för att innehålla överlappande undervisning och för att vara ineffektivt, komplicerat och dyrt. Framför allt den andra höjningsundervisningen vid övergång till A-kort har ansetts vara onödig. De som försvarar utbildningssystemet tror att de säkerhetseffekter som eftersträvas med lagändringen uppnås med tiden. Motorcyklisterna har varit mest kritiska, men inte heller bilskolorna har tagit emot ändringarna utan förbehåll. Förarexamensmottagarna har varit mest nöjda, även om de inte är eniga. Ändringen av åldersgränsen för att ta A-kort, vilken ingick i lagändringen, var föremål för avsevärt mindre kritik. Majoriteten av alla respondentgrupper var tillfredsställda med åldersgränserna i den nuvarande lagstiftningen.

Det ansågs att en god sida av lagändringen var att A-kort inte längre skaffas via ett enkelt förfarande för att få ett kort endast med tanke på att ett motorcykelintresse eventuellt väcks i något skede. På så sätt gallrar man bort ett stort antal tillfälliga motorcyklister med liten körerfarenhet i trafiken.

Utifrån de statistiska uppgifterna om olyckor och den enkätundersökning som gjordes i samband med detta arbete kunde man inte ännu påvisa att de förväntade säkerhetsfördelarna av lagändringen uppnåts. Å andra sidan kan inte alla fördelar uppnås under en uppföljningsperiod på cirka ett år. Endast ett litet antal motorcyklister har deltagit i höjningsutbildningen och ändringen av åldersgränsen för A-kort har inte ännu nått full effekt. Sannolikt syns säkerhetseffekterna först på lång sikt.

Det har framförts att lagrevideringen skulle öka sysselsättningen bland bilskollärarna. Var sjätte bilskola som svarade på enkäten hade dock inte undervisningsfordon för att ge undervisning i alla motorcykelkategorier, eftersom det inte ansågs vara ekonomiskt lönsamt att skaffa undervisningsfordon. Man var rädd för att grupperna i höjningsundervisningen skulle bli för små och följaktligen olönsamma. Lagrevideringen skapar följaktligen förutsättningar för specialisering bland bilskolorna.

Nackdelarna med lagändringen kan anses omfatta ökade kostnader för att ta motorcykelkort, vilket berör framför allt unga personer. Priset för att ta A-kort genom att delta i två höjningsutbildningar mer än fördubblades jämfört med tidigare. Bland de yngsta åldersklasserna har det blivit mindre populärt att ta motorcykelkort efter att lagändringen trädde i kraft. Nedgången gäller särskilt A1-kort. Ändringarna är dock små och det är inte ännu möjligt att bedöma om de är bestående.

Vid analysen av svaren på enkäten kom det fram att motorcyklisterna är en heterogen grupp, vars medlemmar drar nytta av olika fokusområden i tilläggsundervisningen. Därtill önskades större uppskattning för det tidigare kunnandet då kortkategorin höjs. Med ett examensinriktat system kunde man tillfredsställa dessa utvecklingsbehov bättre än med det nuvarande systemet.

ABSTRACT

The starting point for the work is the Act on Driving Licences, ratified on 29 April 2011, and the resulting changes to the application process for obtaining motorcycle licences. The purpose of the legislative amendment was to enforce the requirements of Directive 2006/126/EC with respect to driving licences. Following the entry into force of the amendment on 19 January 2013, the motorcycle driving licence categories are A1, A2 and A. The gradual completion of driving licences is aimed at reducing traffic accidents, by improving the ability of motorcycle riders to handle their vehicles in traffic. Under the new system, driver training is required when making a switch from one category to another. The recommended minimum age for taking the category A driving test without a previous motorcycle licence has risen from 21 to 24 years. The objective of the study was to assess the effects of and public response to the legislative amendment, and to evaluate whether the amendment had the desired effect on safety. The study is based on statistical information and the results of surveys conducted among motorcycle riders, driving schools and driving examiners.

Survey respondents had received the changes in the training required to obtain a higher category motorcycle driving licence with mixed feelings. The system was criticised for its unnecessary overlaps, inefficiency, complexity and high costs. In particular, the second round of training required to obtain category A licence was considered unnecessary. Those in favour of the additional training believed that the safety impacts sought by the legislative amendment will be achieved on time. The most critical feedback came from motorcycle riders, but driving schools also had reservations about the changes. Most positive feedback was given by driving examiners, although they were not unanimous about the issue. Much less criticism was evoked by the change in the recommended minimum age for a category A driving licence. The majority of respondents in all groups were satisfied with the age limits specified in the current legislation.

As a positive effect of the legislative amendment, the respondents mentioned the fact that a more stringent procedure for obtaining a category A licence eliminates those who obtain it just in case they want to start motorcycling at some point. This eliminates a large number of motorcycle riders who only ride occasionally and therefore have very little experience of handling a motorcycle.

So far, accident statistics and the survey conducted in connection with the study have been unable to confirm the expected safety benefits. However, a review period of approximately one year is too short a time for realising all of the benefits. Only a small number motorcycle riders have undergone the required additional training and the changes in the recommended age limit for category A licence have yet to fully feed through into the statistics. The full safety impacts will probably take longer to materialise.

It has been suggested that the legislative change will have a positive employment effect on driving schools. However, one sixth of the driving schools did not have appropriate vehicles for the provision of training in all motorcycle categories, since the acquisition of training vehicles was considered unprofitable. The schools anticipated that the groups in need of the required additional training would be small and the training would therefore be unprofitable. Consequently, the legislative amendment has created a situation conducive to specialisation among driving schools.

The downsides of the amendment include the higher costs of obtaining a motorcycle licence, which affects young people in particular. The price of a category A licence, now obtained by completing two rounds of additional training, has more than doubled. As a result, motorcycle licences have become considerably less popular among young people since the legislative amendment came into force. There has been a significant fall in the number of category A1 licence applicants. However, these changes are minor and it is too early to determine whether they will be permanent.

An analysis of the survey responses indicated that motorcycle riders are a heterogeneous group whose members benefit from the different focus areas included in the additional training. Respondents also felt that more weight should be placed on existing skills when obtaining a higher category licence. A system with a stronger emphasis on the examination element would better address these development needs.

1 Tutkimuksen tausta ja tavoite

Työn taustalla on 29.4.2011 vahvistettu ajokorttilaki ja sen mukana tullut muutos moottoripyöräkortin hankintaan. Ennen lakimuutosta moottoripyöräkorttia hankkiva osallistui opetukseen kerran. A1-kortin sai kahden vuoden ajokokemuksen jälkeen muutettua rajoitetuksi A-kortiksi poliisille tehdyllä hakemuksella, ja se korottui edelleen A-kortiksi kahden vuoden ajokokemuksen jälkeen ilman toimenpiteitä.

Nykylain mukaan moottoripyöräkortin hankkimiseksi vaaditaan kuljettajaopetuksen saaminen autokoulussa tai opetusluvalla sekä kuljettajantutkinnon suorittaminen. Ajokorttiluokkaa voi korottaa myös ilman kuljettajantutkintoa kokemusteitse lisäkoulutuksella. Työssä kutsutaan ensimmäisen moottoripyöräkortin suorittamiseksi vaadittavaa koulutusta, johon liittyy kuljettajantutkinto, peruskoulutukseksi ja korttiluokan korottamiseksi vaadittavaa koulutusta korotuskoulutukseksi. Lakimuutoksen myötä käyttöön tuli uusi moottoripyöräkorttiluokka A2 ja A-kortin suorittamisen ikärajaksi ilman edeltävää A2-korttia tuli 24 vuotta. Uudistus sisältää myös muita määräyksiä, mutta edellä kuvatut ovat moottoripyöräkortin hankkimisen kannalta keskeisimmät muutokset. Lakiuudistuksen tavoitteena on parantaa moottoripyöräilijöiden turvallisuutta ja heidän valmiuksiaan toimia liikenteessä.

Työn tavoitteena on selvittää, miten 19.1.2013 voimaan astunut lakiuudistus on vaikuttanut ja miten se on otettu vastaan. Uudistuksen vaikutuksia tarkastellaan monipuolisesti eri toimijoiden näkökulmista ja samalla selvitetään koulutuksen sisällön tarkoituksenmukaisuutta ja kehittämistarpeita.

2 Moottoripyöräkortin hankkiminen

2.1 Moottoripyöräkortin suorittaminen ennen ja jälkeen lakimuutoksen

Moottoripyörän kuljettaminen henkilöauton ajokortilla

A-moottoripyöräkortin sai henkilöauton ajokortin (B-kortti) kylkiäisenä vuoteen 1990 asti. Kortilla sai ajaa kaikenlaisia moottoripyöriä. Tämän jälkeen moottoripyöräkortin hankkimiseksi on pitänyt saada kuljettajaopetusta ja suorittaa teoria- ja ajokoheet.

A1-kortti

Ennen nykyisen lain voimaantulusta A1-luokan kortin saattoi suorittaa 16-vuotiaana. Opetusta vaadittiin 12 teorituntia ja 9 ajotuntia. A1-kortin suorittamisen jälkeen sai ajaa moottoripyörää, jonka sylinteritilavuus on enintään 125cm³ ja tehoa enintään 11kW. Kortin hinnan vaihteluväli oli 800–1 000 €.

Lakimuutoksen jälkeen ikäraja on sama kuin ennen, samoin opetuksen määrä. Ajokorttiluokkaan lisättiin teho/painosuhteavaatimus.

A-kortti (tehorajoitettu 25kW)

Ennen lakimuutosta 18-vuotiaana oli mahdollista saada teholtaan rajoitettu A-kortti. A1-luokan kortti voitiin vaihtaa A-luokan korttiin hakemuksesta. Ilman aikaisempaa A1-korttia tehorajoitettun moottoripyörän ajokortin hankkimiseksi vaadittiin suorit-

tavaksi kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto. Opetuksen sisältö oli sama kuin A1-korttia suoritettaessa. Tehorajoitetun A-kortin hinnan vaihteluväli oli noin 800–1 000 €. Tällä kortilla ajettavan moottoripyörän teho sai olla enintään 25 kW.

Nykyisen lain mukaan tehoiltaan rajoitetun kortin korvaa A2-kortti, joka oikeuttaa enimmäisteholtaan 35 kW:n moottoripyörän ajamiseen. A2-kortin hankkimiseksi vaaditun opetuksen määrä on sama kuin A1-kortilla

Mikäli kortin hakijalla on ollut A1-kortti kaksi vuotta, voi luokan korottaa A2-luokkaan korotuskoulutuksella ilman tutkintoa suorittamalla koulutuksena 2 tuntia teoriaopetusta ja 5 tuntia ajo-opetusta. Kortin hankkimisen ikäraja on edelleen 18 vuotta.

Korotuskoulutuksen hinta on noin 500–800 euroa. Toisaalta A2-kortilla saa nyt ajaa tehokkaampaa moottoripyörää kuin ennen. On arveltu, että osalle moottoripyöräharastajia voisi A2-kortti riittää laajimmaksi moottoripyöräkortiksi.

A-kortti

Ennen lakimuutosta A-luokan moottoripyöräkortin sai automaattisesti, kun tehorajoitettu A-kortti oli ollut hallussa 2 vuotta. Vaihtoehtoisesti 21 vuotta täyttänyt saattoi hankkia A-kortin suorittamalla kuljettajaopetuksen ja tutkinnon. Ajokokeessa käytettävän moottoripyörän tehon oli oltava vähintään 35 kW. A-kortin keskimääräinen hinta oli noin 800–1 000 €.

Nykyisen lain merkittävä muutos on A-kortin suorittamisen 24 vuoden ikävaatimus ilman edeltävää A2-korttia aikaisemman 21 vuoden sijasta. A-kortin saamiseksi vaaditaan suoritettavaksi sama määrä opetusta ja tutkinto kuten ennenkin.

A2-kortin haltija voi kahden vuoden ajokokemuksen jälkeen saadakseen A-kortin osallistua moottoripyöräkortin korotuskoulutukseen, joka on laajuudeltaan ja hinnaltaan sama kuin A2-kortiksi korotettaessa. Tällöin tutkintoa ei tarvita. Korotusten kautta hankitun A-kortin vähimmäisiäksi tulee näin 20 vuotta. A1-kortin voi korottaa A-luokan kortiksi opetuksella ja tutkinnolla vasta 24 vuoden ikävaatimuksen täyttyttyä. Mikäli A1-kortin hankkinut ei halua suorittaa väliluokan korttia, joutuu hän siis odottamaan A-kortin suorittamista peräti kahdeksan vuotta.

Opetuslupaopetus

Moottoripyörän opetuslupa on voimassa 9 kuukautta ja sen myöntää poliisi. Ennen luvan myöntämistä luvan hakijan on suoritettava opetuslupaopettajan teoriakoe. Opetusluvan voi saada henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva henkilö.

Moottoripyörän opetuslupaa hakevalta edellytetään 25 vuoden ikää ja hänellä on pitänyt olla opetuksen luokkaa vastaava ajokortti vähintään kolmen vuoden ajan.

Harjoituslupa

Ennen moottoripyörän harjoitusluvan myöntämistä pitää hakijan saada ajo-opetusta 4 tuntia, joista vähintään 2 tuntia on oltava ajo-opetusta liikenteessä. Lisäksi hakijalla pitää myös olla voimassa oleva ajokorttilupa sekä hyväksytysti suoritettut teoria- ja käsittelykokeet.

Ennen 19.1.2013		A1	Rajoitettu A	A
	Ikäraajat ja opetus (peruskoulutus)	- 16 vuotta - Teoriaopetusta 12 tuntia - Ajo-opetusta 9 tuntia - Teoriakoe - Ajokoe	- 18 vuotta - Teoriaopetusta 12 tuntia - Ajo-opetusta 9 tuntia - Teoriakoe - Ajokoe	- 21 vuotta - Teoriaopetusta 12 tuntia - Ajo-opetusta 9 tuntia - Teoriakoe - Ajokoe
	Kortin korottaminen	- –	- 18 vuotta - A1-ajokortti 2 vuotta - Korotushakemus poliisille	- 18 vuotta - Automaattisesti, kun rajoitettu A-ajokortti 2 vuotta
	Oikeuttaa ajamaan	- Sylinteritilavuus enintään 125 cm ³ , enimmäisteho 11 kW	- Enimmäisteho 25 kW	- Kaikki moottoripyörät
Nykyisin 19.1.2013 alkaen		A1	A2	A
	Ikäraajat ja opetus (peruskoulutus)	- 16 vuotta - Teoriaopetusta 12 tuntia - Ajo-opetusta 9 tuntia - Teoriakoe - Ajokoe	- 18 vuotta - Teoriaopetusta 12 tuntia - Ajo-opetusta 9 tuntia - Teoriakoe - Ajokoe	- 24 vuotta - Teoriaopetusta 12 tuntia - Ajo-opetusta 9 tuntia - Teoriakoe - Ajokoe
	Kortin korottaminen	- –	- 18 vuotta - A1-ajokortti 2 vuotta - Teoriaopetusta 2 tuntia - Ajo-opetusta 5 tuntia	- 20 vuotta - A2-ajokortti 2 vuotta - Teoriaopetusta 2 tuntia - Ajo-opetusta 5 tuntia
	Oikeuttaa ajamaan	- Sylinteritilavuus enintään 125 cm ³ , enimmäisteho 11 kW	- Enimmäisteho 35 kW	- Kaikki moottoripyörät

Kuva 1. Yhteenveto lakimuutoksen keskeisestä sisällöstä. Tärkeimmät muutokset lihavoitu.

2.2 Moottoripyörän käsittelykoe ja ajokoe

2.2.1 Käsittelykoe A1-, A2- ja A-luokka

Moottoripyöräkortin ajokokeeseen sisältyy erillinen käsittelykoe, joka koostuu kuudesta tehtävästä:

1. **Hidasajo:** Tehtävässä mitataan hakijan taitoa hallita moottoripyörä alhaisessa nopeudessa.
2. **Pujottelu:** Tehtävässä mitataan hakijan taitoa kääntää moottoripyöräänsä alhaisella nopeudella.
3. **Väistö:** Tehtävässä mitataan hakijan taitoa väistää este turvallisesti.

4. **Portit:** Tehtävässä mitataan hakijan taitoa hallita moottoripyörä kaarreajossa.
5. **Jarrutus:** Tehtävässä mitataan hakijan kykyä väistää este hallitusti ja pysäyttää moottoripyörä tehokkaasti.
6. **Hätäjarrutus:** Tehtävässä mitataan hakijan kykyä pysäyttää moottoripyörä tehokkaasti ja hallitusti.

Päätös käsittelykokeesta kerrotaan hakijalle ennen liikenteessä ajettavaa kokeen osaa. Hylätystä käsittelykokeesta annetaan kirjallinen palaute.

2.2.2 Ajokoe

Ajokokeella varmistetaan, että hakija on saavuttanut hyväksytyssä opetussuunnitelmassa määritellyn tavoitteen, osaa toimia vastuullisena kuljettajana huomioiden turvallisuuden, sosiaalisuuden ja ekologisuuden sekä kykenee soveltamaan ajamisen perustaitoja itsenäisesti ja turvallisesti erilaisissa liikennetilanteissa. Lisäksi ajokokeella varmistetaan, että hakija osaa tunnistaa ja arvioida riskejä sekä omaa toimintaansa ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuudelle.

Ajokoe alkaa keskustelulla ja ajoneuvon teknisellä valmistelulla. Kokeen aikana ajokokeen vastaanottaja tarkkailee hakijan kykyä havainnoida ja arvioida tilanteita, säädellä nopeuttaan liikennetilanteen mukaisesti, ottaa huomioon vuorovaikutus muiden tienkäyttäjien kanssa, valita ajolinjansa oikein sekä noudattaa liikenteen ohjausta.

Hyväksytyssä ajokokeessa ajokokeen vastaanottaja tuntee olonsa turvalliseksi koko ajokokeen ajan. Ajokokeen vastaanottajan on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, osoittaako hakija harkitsevaa ja sosiaalista liikennekäyttäytymistä. Tämän pitäisi näkyä ajotyyliä, ja ajokokeen vastaanottajan on otettava se huomioon muodostaessaan kokonaisarviota. Tällaiseen vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen kuuluu mukautuva ja määrätietoinen ajo, tie- ja sääolosuhteiden, muun liikenteen ja tienkäyttäjien huomioon ottaminen, ennakointi sekä energiatehokas ajotapa.

(Kuljettajantutkinnon ajokoe. Määräys TRAFI/2829/03.04.03.00/2013.)

3 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

3.1 Lakiuudistuksen tärkeimmät muutokset

Lakiuudistuksessa ei muutettu moottoripyörän peruskoulutuksen tuntimääriä tai sisältöä. Koulutuksen osalta moottoripyöräkorttia hankkivalle merkittävin muutos oli vaatimus korotuskoulutuksista aina kortin luokkaa nostettaessa. Lisäksi A2-kortilla ajettavan pyörän enimmäisteho on korkeampi kuin aiemman tehorojoitetun A-kortin sallima enimmäisteho. Tämä on merkinnyt autokouluille tarvetta opetuskaluston uusimiseen.

Ikärajojen suhteen merkittävä muutos on, että A-kortin saa ennen 24 ikävuotta ainoastaan peruskoulutuksen ja kahden korotuskoulutuksen kautta, mikä nostaa nuoren henkilön moottoripyöräharrastuksen hintaa huomattavasti.

Lakiuudistuksen vaikutukset eivät vielä näy täysimääräisinä liikenneturvallisuudessa. Korotuskoulutuksen suorittaneiden A2- ja A-kortin haltijoiden osaamisen olete-

taan olevan parempaa kuin ilman koulutusta pelkän ajokokemuksen perusteella A-korotuksen saaneilla. A-korotuskoulutukset on tarkoitettu kaksi vuotta A2-kortilla ajaneille. Koska lakimuutoksesta on tätä tutkimusta tehtäessä kulunut vasta reilu vuosi, ei A-korotuskoulutuksia ole vielä toteutettu. Myös A2-korotuskoulutuksen läpikäyneiden määrä on toistaiseksi pieni, 2014 loppuun mennessä vain noin 660 henkilöä. Näin ollen korotuskoulutuksen mahdolliset turvallisuusvaikutuksetkin ovat vielä pienet.

Korttiluokka	Muutos koulutuksessa	Vaikuttavuus
A1	Ei muutosta	Ei muutosta
A2	Korotuskoulutus	Vaikutukset toteutuvat jo 2014
A	Korotuskoulutus	Koulutusta ei vielä toteutettu

Kuva 2. Lakiuudistuksen koulutusmuutosten toteutuminen 2014.

Korotuskoulutuksen vaikutuksia voidaan arvioida kokonaisuudessaan vasta sitten, kun molemmista korotuskoulutuksista on kokemusta ja koulutuksiin osallistuneiden määrä on selvästi nykyistä suurempi.

Myöskään A-kortin ikärajamuutos ei vaikuta vielä täysimääräisesti, sillä vielä vuonna 2012 saattoi 21-vuotias saada A-kortin ilman edeltävää moottoripyöräkorttia. Sitä vuonna 2013, jolta työssä käytetyt viimeisimmät tilastotiedot ovat, oli siis liikenteessä 22-vuotiaita kuljettajia, joille A-kortti on ensimmäinen moottoripyöräkortti.

3.2 Kyselyt

Tutkimus perustuu suurelta osin loppuvuodesta 2013 ja alkuvuodesta 2014 tehtyihin kyselyihin, jotka osoitettiin moottoripyörän ajokortin haltijoille, autokouluille ja ajokokeen vastaanottajille. Kullekin ryhmälle laadittiin erilliset Webropol-kyselyt.

Moottoripyöräkortin haltijoille osoitettu kysely oli vastattavana internetissä. Lisäksi kutsu vastaamiseen lähetettiin postikortilla noin 3 000 moottoripyöräkortin haltijalle ympäri maata siten, että maan eri osat olivat edustettuina samassa suhteessa kuin siellä oli suoritettu ajokokeita. Otannassa huomioitiin myös ajokortin hankkimisajankohta siten, että puolet vastaajista (noin 1 500 kpl) oli hankkinut ajokortin välillä 18.7.2012–18.1.2013 ennen lakimuutosta ja puolet (noin 1500 kpl) sen jälkeen. Tällä haluttiin saada aineistoon vertailtavuutta vanhan ja uuden lain aikana kortin suorittaneiden kesken. Lisäksi otannassa kiinnitettiin huomiota siihen, että vastaajille olisi ehtinyt kertyä ainakin jonkin verran ajokokemusta ennen kyselyyn vastaamista. Siksi otanta rajattiin niihin, jotka ovat saaneet ajokortin uuden lain voimassa ollessa ennen 30.6.2013. Molemmat ryhmät oli vielä jaettu siten, että kustakin korttiluokasta (A1, rajoitettu A tai A2 sekä A) tuli saman verran eli noin 500 vastaajaa.

Tavoitteena oli, että kaikista korttiluokista saataisiin vastaajia, myös uuden lain aikana korttiaan korottaneilta. Koska kaikkien luokkien vastaajia ei näin rajattuna ollut tarpeeksi, muokattiin otanta-ajanjaksoja sen verran että otantamäärät saatiin täyteen.

Yhteensä vastauksia saatiin 1 396 kappaletta, joista 400 vastausta tuli kyselykutsun postissa saaneilta. Postikorttikyselyn vastausprosentiksi tuli 14, joka on hieman parempi kuin vuonna 2012 toteutetussa mopokorttikyselyssä (11 prosenttia).

Autokouluille ja ajokokeen vastaanottajille lähetettiin erilliset kyselylinkit sähköpostitse. Otanta perustui sähköpostiosoitteiden saatavuuteen. Kysely lähetettiin yhteensä 241 autokoululle, joista vastaus saatiin 81 autokoulusta eli otoksen vastausprosentti oli 34. Kaikkiaan Suomessa toimii noin 600 autokoulua. Ajokokeen vastaanottajista kyselylinkin sai 232, joista vastasi 79. Myös tämän kyselyn vastausprosentiksi tuli näin 34. Mukana oli sekä pitkään alalla toimineita että vasta kuluvana vuonna aloittaneita ajokokeen vastaanottajia. Autokouluille ja ajokokeen vastaanottajille suunnattuihin kyselyihin saatiin vastauksia joka puolelta maata.

Kyselyvastauksista tarkasteltiin suoria jakaumia sekä tehtiin ristiintaulukointeja ennalta sovittujen taustamuuttujien suhteen. Lisäksi moottoripyöräilijöiden kyselyvastauksista pyrittiin pääkomponenttianalyysin avulla löytämään erilaisia moottoripyöräilijöitä ryhmitteleviä tekijöitä. Pääkomponenttianalyysin tavoitteena on tiivistää laajemman muuttujajoukon esittämää tietoa vähentämällä muuttujien määrää ja tässä tapauksessa alun perin tarkastellut 15 muuttujaa tiivistettiin neljään pääkomponenttiin. Kullekin vastaajalle laskettiin saatujen pääkomponenttien pistemäärät ja näistä suurimman pistemäärän saanut pääkomponentti valittiin kuvaamaan moottoripyöräilijää. Analyysin tuloksia on käsitelty luvussa 5.7.5.

3.3 Tilastolliset tarkastelut

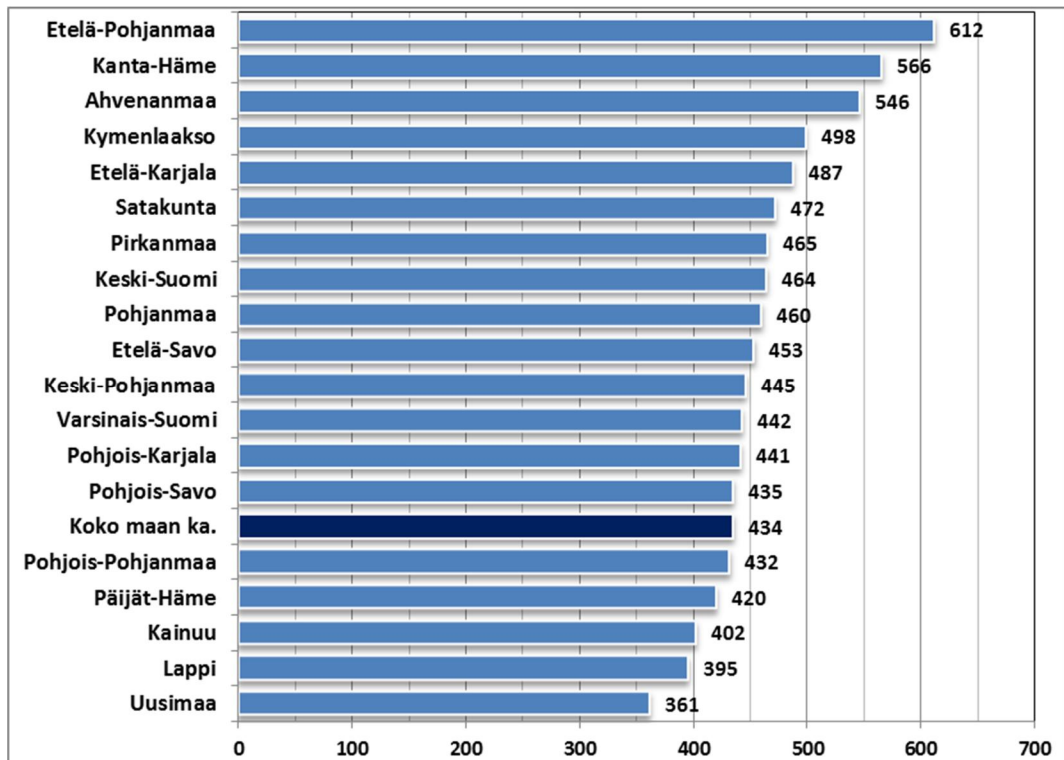
Lain vaikutusten tilastollisten käsittelyn teki haastavaksi se, että lakimuutos on tullut voimaan suhteellisen äskettäin, vain vähän yli vuosi ennen raportin valmistumista. Tilastolliset tarkastelut pohjautuvat siten Liikennevakuutuskeskuksen, Trafin ja Tilastokeskuksen tietoihin, joista jälkimmäisistä oli käytettävissä vuoden 2013 osalta ennakkotiedot. Vuoden 2013 osalta Liikennevakuutuskeskuksen tilastoista ei ollut vielä saatavissa tietoja.

Työssä on lisäksi hyödynnetty kirjallisia lähteitä, jotka löytyvät lähdeluettelosta.

4 Tilastotarkastelujen tulokset

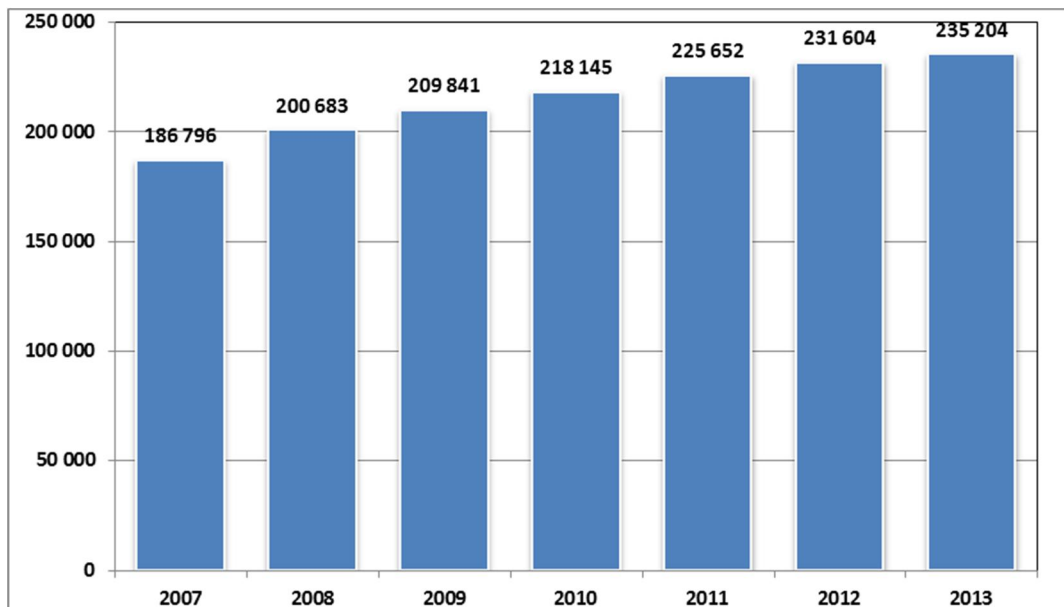
4.1 Moottoripyörien määrät

Asukaslukuun suhteutettuna moottoripyöriä on eniten Etelä-Pohjanmaalla, Kanta-Hämeessä sekä Ahvenanmaalla ja vähiten Uudellamaalla. Lapin ja Kainuun suhteellisen pieni moottoripyörätiheys selittyy ilmasto-oloilla sekä kulttuurisilla tekijöillä. Vaikka moottoripyöräilyä pidetään usein paljon rahaa vaativana harrastuksena, eivät moottoripyöräilyn yleisyyden alueelliset erot selity taloudellisilla tekijöillä.



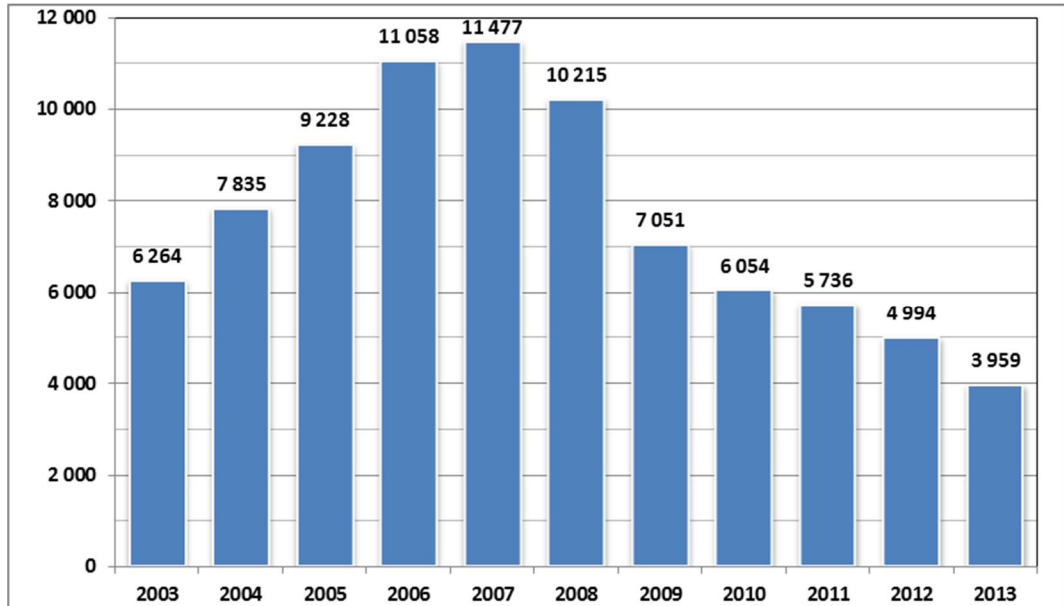
Kuva 3. Moottoripyörien määrät suhteutettuna 10 000 asukkaaseen vuonna 2013 (lähde: Tilastokeskus/Trafi).

Liikennekäytössä olevien moottoripyörien määrä on kasvanut edelleen viime vuosien talouskasvun hiipumisesta huolimatta. Myöskään uusittu moottoripyöräkorttilainsäädäntö ei ainakaan vielä ole vähentänyt moottoripyörien kokonaismäärää. Vuoden 2013 lopussa Manner-Suomessa oli liikennekäytössä yli 235 000 moottoripyörää.



Kuva 4. Liikennekäytössä olevat moottoripyörät Manner-Suomessa vuosina 2007–2013 (lähde: Trafi).

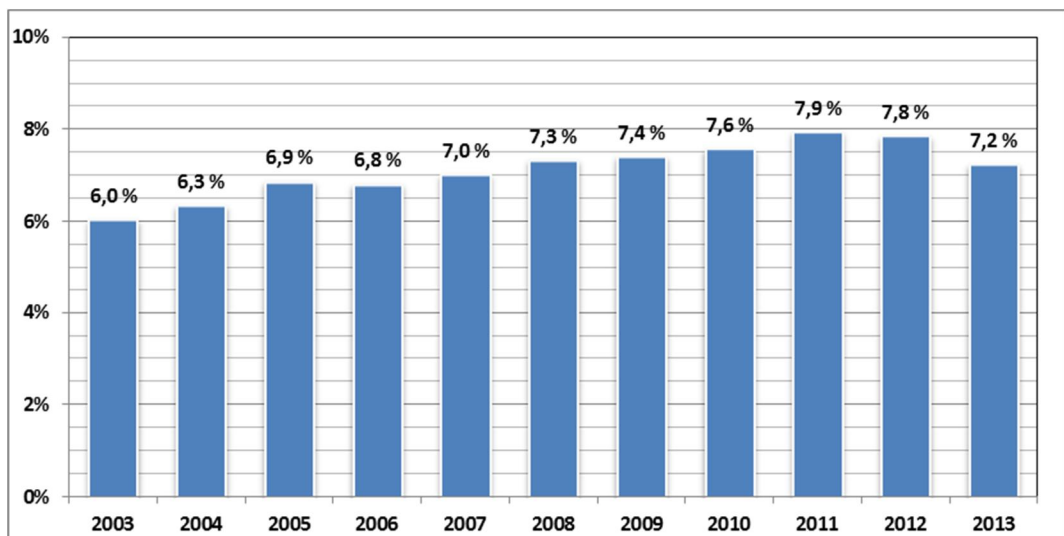
Sen sijaan moottoripyörien ensirekisteröintien määrässä on havaittavissa notkahdus – vuonna 2013 rekisteröitiin yli tuhat moottoripyörää vähemmän kuin edellisena vuotena. Ensirekisteröinnit ovat kuitenkin vähentyneet jo vuodesta 2008 alkaen. Vähemmän vaikuttaa myös kansantalouden heikko tilanne, mutta uusittu ajokorttilainsäädäntö voi kiihdyttää laskevaa kehitystä.



Kuva 5. Moottoripyörien ensirekisteröintien määrät Manner-Suomessa 2003–2013 (lähde: Trafi).

4.2 Suoritetujen moottoripyöräkorttien määrä

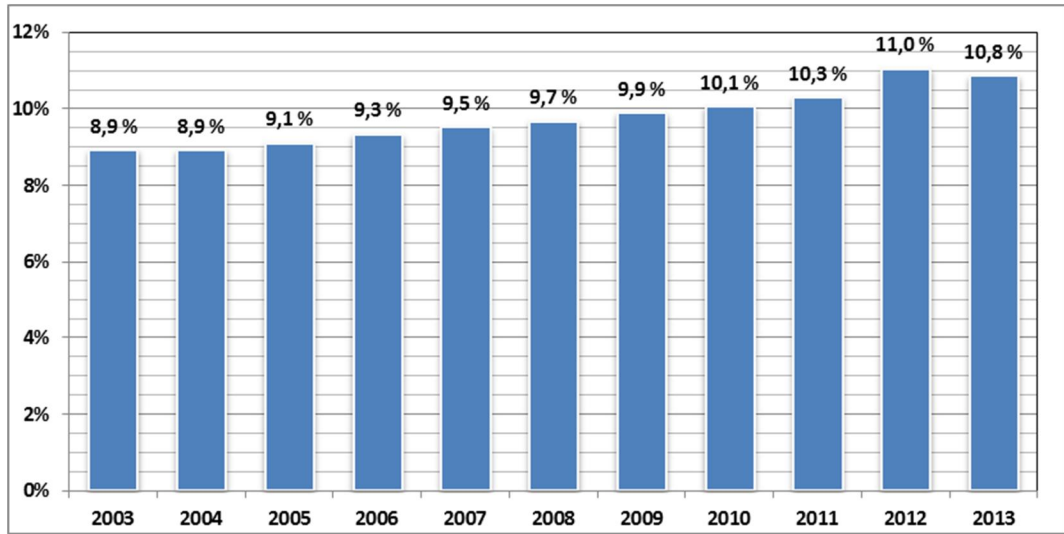
Suoritetujen moottoripyöräkorttien määrää on järkevää tarkastella suhteessa ikäluokan kokoon. Tällöin saadaan kuva moottoripyöräilyn suosion kehityksestä. A1-moottoripyöräkortit yleistyivät 16–17-vuotiaiden keskuudessa vuoteen 2011 asti. Yleistyminen näyttää kuitenkin taittuneen vuonna 2011.



Kuva 6. A1-kortin suorittaneiden osuus 16–17-vuotiaiden koko ikäluokasta vuosina 2003–2013 (lähde: Tilastokeskus/Trafi).

Sen sijaan moottoripyöräkortit 18–24-vuotiaiden keskuudessa ovat jatkaneet yleistymistään niin, että vuonna 2013 moottoripyörän ajokortti oli hallussa 10,8 prosen-

tilla tästä ikäluokasta. Lakiuudistuksen myötä voimaan astuneet korotuskoulutusvaatimukset koskevat juuri tätä ikäluokkaa, sillä yli 24-vuotiaat voivat suorittaa suoraan A-kortin peruskoulutuksen kuten ennenkin. Ennen lakimuutosta saatu tehorajoitettu A-kortti korottuu kuitenkin A-kortiksi vanhan lainsäädännön mukaisesti.

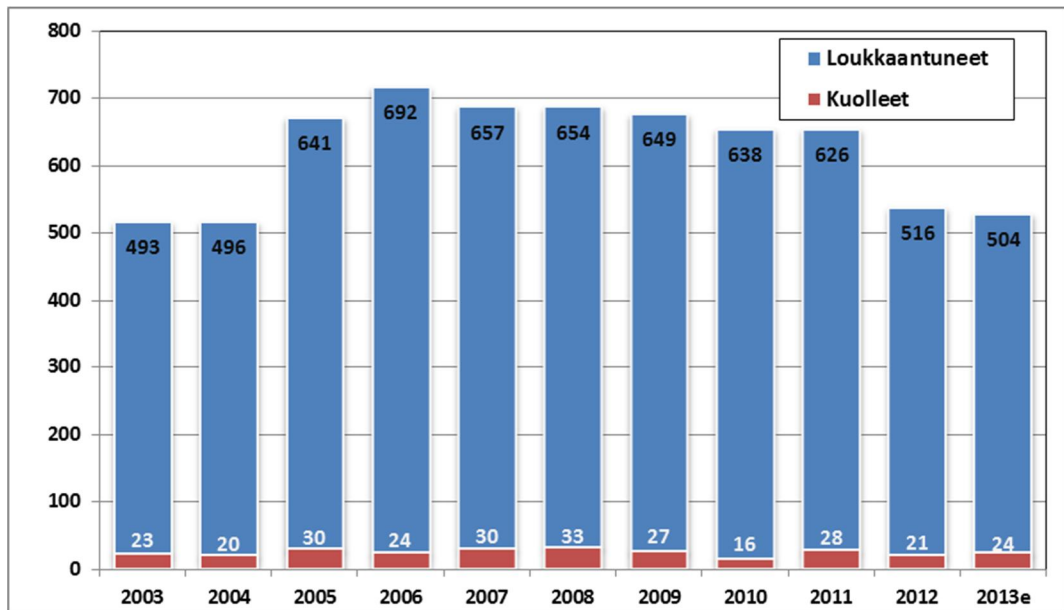


Kuva 7. Moottoripyöräkortin suorittaneiden osuus 18–24-vuotiaiden koko ikäluokasta vuosina 2003–2013 (lähde: Tilastokeskus/Trafi).

Moottoripyöräkorttien suorittaminen nuorimmissa ikäluokissa on siis vähentynyt hieman lakimuutoksen voimaan astumisen jälkeen. Erityisesti A1-korttien suorittaminen on vähentynyt edellisvuodesta noin viiden vuoden takaiselle tasolle.

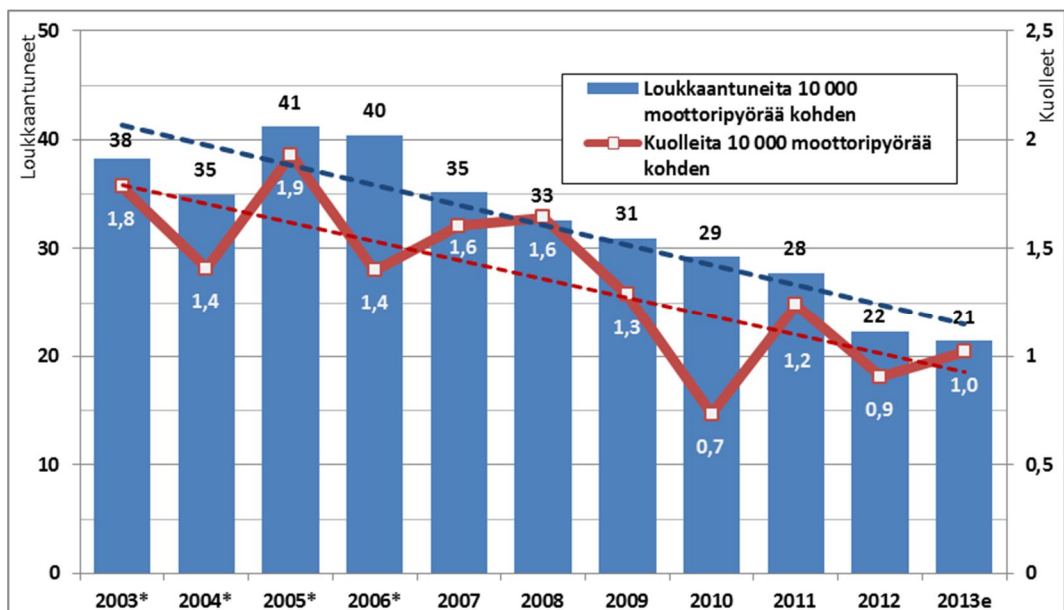
4.3 Moottoripyöräilyn turvallisuuskehitys

Moottoripyöräonnettomuuksien määrä on vähentynyt vuodesta 2006 lähtien. Etenkin vuosien 2011 ja 2012 välillä pudotus oli huomattava, yli sata loukkaantunutta. Lakimuutoksen astuttua voimaan myönteinen kehitys onnettomuuksien määrässä on jatkunut maltillisempana. Kuolleita oli vuonna 2013 kolme enemmän kuin lakimuutosta edeltävänä vuotena 2012. Luvuissa on satunnaisvaihtelua eri vuosien välillä ja myös ulkoiset tekijät, kuten ajokauden sää, vaikuttavat onnettomuuksien määrään vuositasolla.



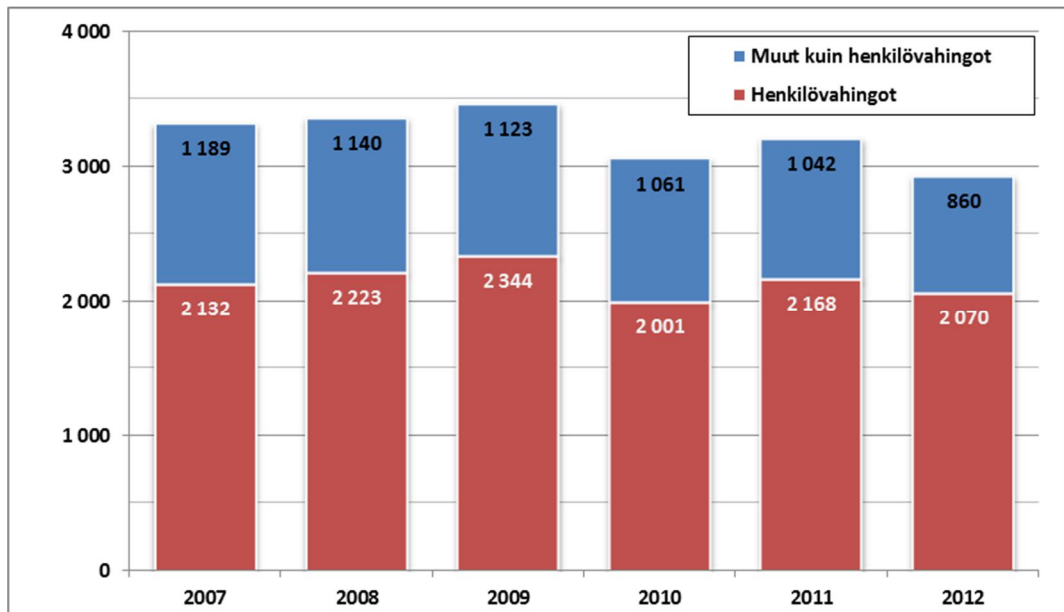
Kuva 8. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet moottoripyöräilijät vuosina 2003–2013, vuosi 2013 ennakkotieto (Lähde: Tilastokeskus).

Onnettomuudet ovat vähentyneet kymmenen vuoden tarkastelujaksolla ennen lakiuudistusta myös suhteessa moottoripyörien määrään. Vuosittaisesta vaihtelusta huolimatta trendi on ollut laskeva sekä kuolemaan johtaneissa moottoripyöraonnettomuuksissa että loukkaantumisten osalta. Vuosien 2012 ja 2013 välillä henkilövahinko-onnettomuuksien väheneminen on hidastunut ja kuolleet suhteellinen määrä on hieman kohonnut edellisestä vuodesta.



Kuva 9. Kuolleet ja loukkaantuneiden suhde liikennekäytössä olevien moottoripyörien määrään vuosina 2003–2013 (lähde: Tilastokeskus). Kuvaajassa myös kehityksen trendiviivat. (* = kaikki rekisterissä olevat moottoripyörät, e = henkilövahinkojen ennakkotieto.)

Liikennevakuutuksista korvattujen henkilövahinkojen ja myös omaisuusvahinkojen kokonaismäärät ovat pysyneet kuuden viimeisen tilastoidun vuoden aikana suunnilleen samana tai jopa hieman alentuneet moottoripyöräilyn suosion kasvusta huolimatta. Vuoden 2013 tietoja ei ollut vielä saatavissa tutkimuksen valmistuessa.



Kuva 10. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Moottoripyörien osallisuus vuosina 2007–2012 tapahtuneissa liikennevahingoissa (lähde: Liikennevakuutuskeskus 2013).

Toistaiseksi lakimuutoksella ei vielä näyttäisi olevan suurta merkitystä onnettomuuksien vähenemiseen. A-kortin suoritusiän nostaminen ilman edeltävää moottoripyöräkorttia alkaa vaikuttaa vähitellen ja korotuskoulutuksia on suoritettu vasta vähän. Mahdollisesti lakimuutoksen turvallisuusvaikutukset tulevat esiin täysimääräisesti vasta vuosien kuluttua.

5 Kyselytutkimusten tulokset

5.1 Kyselyiden lähtökohdat

Työhön sisältyi kolme erillistä kyselyä eri vastaajaryhmille. Moottoripyöräkortin haltijoille osoitettuun kyselyyn saatiin vastauksia 1 396 kappaletta. Kysely oli vapaasti vastattavana internetissä, ja linkkiä jaettiin sosiaalisen median sekä Trafín nettisivujen kautta. Tätä kautta saatiin 70 prosenttia vastauksista eli noin tuhat kappaletta. Lisäksi ajokorttirekisteristä poimittiin noin 3 000 vastikään moottoripyöräkortin hankkinutta henkilöä, joille lähetettiin postikorttikutsu kyselyyn vastaamiseksi. Tämän otannan perusteella saatiin vielä noin 400 vastausta eli noin 30 prosenttia vastausten kokonaismäärästä.

Analyyseissä on käytetty moottoripyöräilijöiden kannan ilmaisijana koko vastaajajoukkoa, vain koulutuksen kautta kortin saaneita vastaajia tai vain kyselykutsun saaneita vastaajia tarkasteltavasta kysymyksestä riippuen sen mukaan, millä vastaajien osajoukolla voi olettaa olevan kokemusta käsiteltävästä asiasta. Esimerkiksi kortin hinnan suhteen on käsitelty koko vastaajajoukon mielipidettä, mutta nykymuotoisen opetuksen ominaisuuksia on tarkasteltu opetukseen osallistuneiden mielipiteiden kautta. On myös huomattava, että osa vastaajista ei ole vastannut kaikkiin kysymyksiin, joten kysymyskohtaiset vastaajamäärät vaihtelevat.

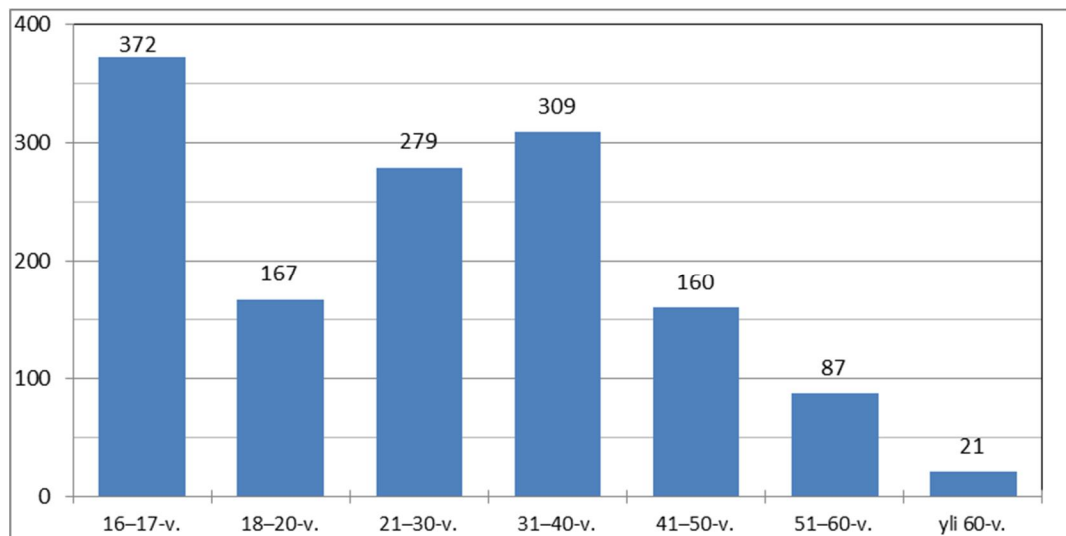
Autokouluille ja ajokokeen vastaanottajille lähetettiin sähköpostitse erilliset vastaajaryhmän mukaan muokatut kyselyt. Kysymykset, jotka koskivat mielipiteitä uuden lainsäädännön mukaisesta koulutuksesta ja lainsäädännön onnistuneisuudesta, olivat

samoja myös moottoripyöräilijöille osoitetussa kyselyssä, ja ne on raportoitu luvussa 5.6. Autokoulujen ja ajokokeen vastaanottajien osalta on käytetty koko vastaajajoukkoa analyysin kaikissa osissa.

5.2 Moottoripyöräilijöiden perustiedot

Motoristeille suunnatussa kyselyssä taustoitettiin vastaajia perustietojen, nykyisen ajokortin ja sen hankinnan sekä harrastuneisuuden suhteen. Vastaajista 12 prosenttia oli naisia ja loput miehiä. Vastaajia oli melko tasaisesti eri puolilta maata. Vastaajien iän tai asuinpaikan mukaan ei tehty ristiintaulukointeja.

Vastaajien ikäryhmistä korostuu nuorten A1-kortin hankkineiden osuus sekä 21–40-vuotiaiden moottoripyöräharrastajien osuudet.

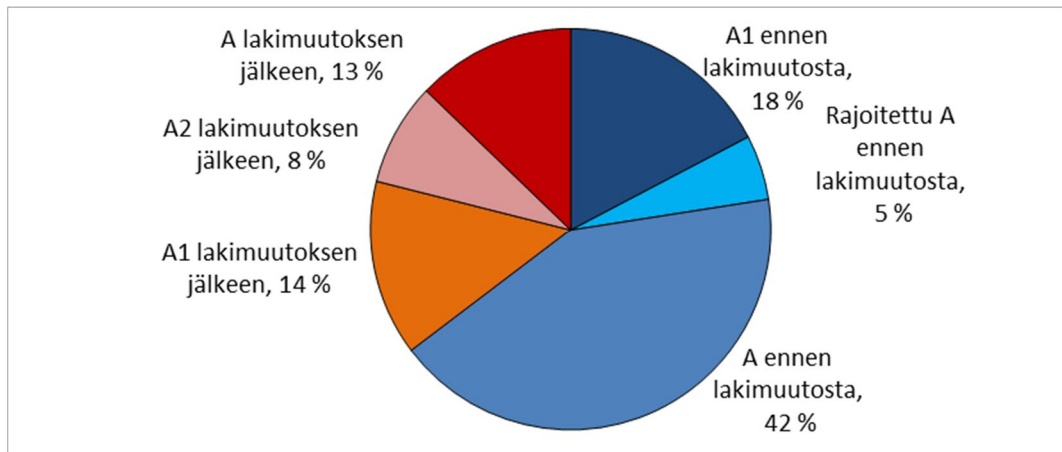


Kuva 11. Kyselyyn vastanneiden moottoripyöräilijöiden ikäjakauma (N=1 395).

5.2.1 Vastaajien ajokortit

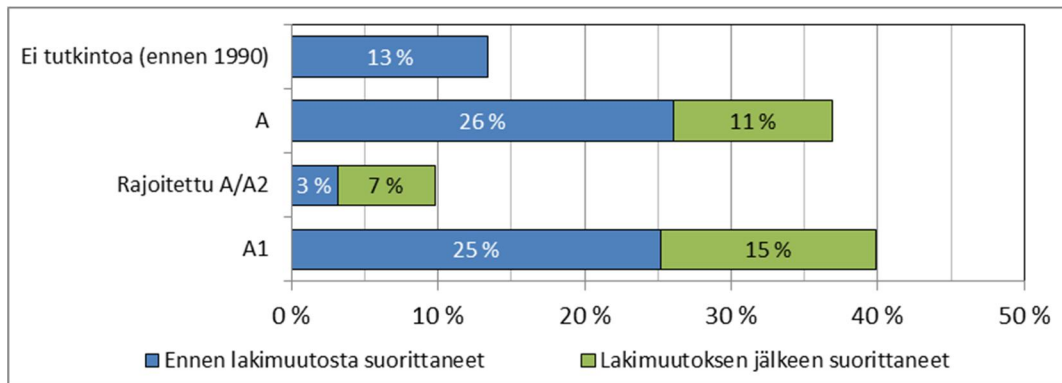
Lakimuutoksen jälkeen moottoripyöräkortin oli hankkinut 508 vastaajaa eli 35 prosenttia vastanneista. Tässä joukossa yleisin kortti oli A1-kortti. A2-kortteja oli 8 prosentilla vastaajista, mutta heistä vain noin puolet eli 61 henkilöä oli suorittanut korotuskoulutuksen.

Ennen lakimuutosta kortin hankkineiden vastaajien keski-ikä oli korkeampi ja yleisin kortti A. Kaikista vastanneista 16 prosenttia oli saanut korttinsa ilman koulutusta ennen vuotta 1990, vaikka kysely pyrittiin pääosin kohdentamaan koulutuksen kautta korttinsa saaneille motoristeille. Kohdentamisen taustalla oli ajatus saada moottoripyöräkoulutusta koskevia näkemyksiä niiltä motoristeilta, joilla on omakohtaista kokemusta koulutuksesta. Vanhemmilla vastaajilla on kuitenkin usein paljon kokemusta ja laaja kokonaisnäkemys moottoripyöräilystä, joten heidän näkemyksensä on otettu huomioon osassa raporttia. Monella vanhemmalla vastaajalla oli kokemusta myös uudesta lainsäädännöstä moottoripyöräilevien lasten kautta.



Kuva 12. Vastaajien moottoripyöräkorttien jakauma.

Koska moottoripyöräkortin tutkinto suoritetaan vain yhden kerran ja korttiluokan korottaminen tapahtuu ilman tutkintoa, kysyttiin myös tutkinnonsuoritusluokkaa erikseen. Eniten tutkintoja oli suoritettu A1- ja A-luokkaa varten.



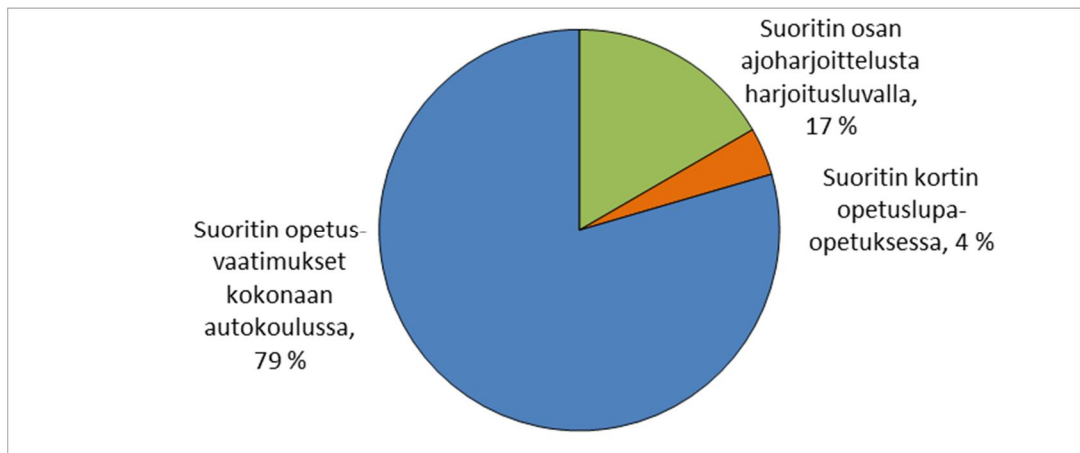
Kuva 13. Vastaajien suorittamat tutkinnot (N=1 373).

Lakimuutosta muotoiltaessa on arvioitu, että jatkossa osalle motoristeista voisi riittää A2-kortin sallima pyörä koko ajouran ajaksi. Näin korotuskoulutus tulisi suoritettavaksi vain kerran. Kyselyyn vastanneista A1- ja A2-kortin haltijoista 92 prosenttia ilmoitti tavoitteekseen rajoittamattoman A-kortin suorittamisen ja vain viisi prosenttia arvioi A2-kortin riittävän. A1-korttiin uskoi tyytyvänsä kolme prosenttia vastaajista; heistä valtaosa oli nuoria kuljettajia, joiden ikä ei vielä riittänyt henkilöauton ajokorttiin ja joille moottoripyörä toimi välivaiheen kulkuneuvona. A2-korttiin tyytyvistä puolet piti itseään intohimoisina motoristeina, mikä viittaa siihen, että teholuokkaan oltiin tyytyväisiä. Tässä ryhmässä vastaajien määrä oli kuitenkin hyvin pieni, sillä A2-korttiin sanoi tyytyvänsä vain 29 vastaajaa.

Valtaosalla moottoripyöräkortin hankkineista oli ennestään jonkun muun ajoneuvon ajokortti; useimmiten mopon tai mopoauton ajokortti (46 prosenttia) tai henkilöauton ajokortti (42 prosenttia). Joka viidennelle moottoripyöräkortti oli kuitenkin ensimmäinen ajokortti. Aikaisemman opetuksen tai ajokortin perusteella saa hyvitystä uuden korttiluokan opetuksesta.

Vuoden 1990 jälkeen moottoripyöräkortin saaneista vastaajista 79 prosenttia oli suorittanut kaikki opetusvaatimukset autokoulussa, 17 prosenttia oli hyödyntänyt harjoituslupamahdollisuutta ja neljä prosenttia eli 45 vastaajaa oli hankkinut kortin opetus-

lupaopetuksen kautta. Autokouluopetuksen asema moottoripyöräkortin hankinnassa on siis varsin vahva.



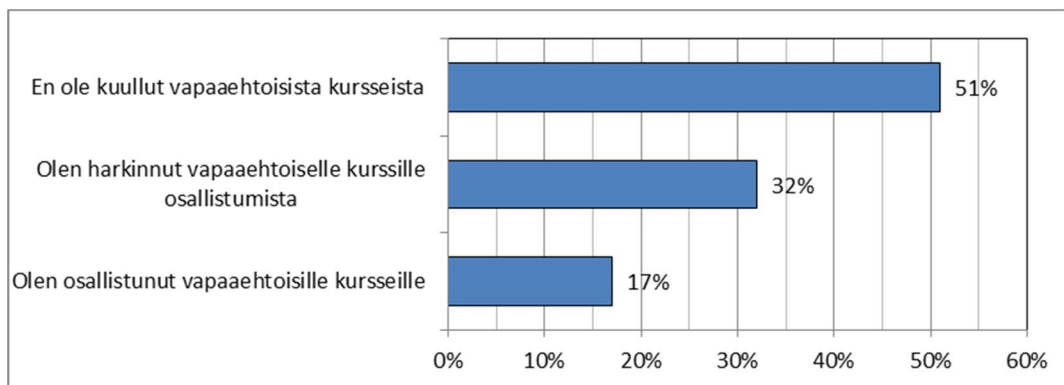
Kuva 14. Opetusvaatimusten suoritustapa (N=1 370).

5.2.2 Harrastuneisuus

Vastaajien harrastuneisuutta kartoitettiin muutamilla ajotapoja ja -määriä koskevilla kysymyksillä. Reilu kymmenesosa vastaajista kuvasi itseään kevytmoottoripyörän kuljettajaksi, koska ikä ei vielä riittänyt autoiluun, ja noin kolmannes piti itseään lähiseutujen huviajelijana. Matkapyöräilijöitä oli kuudennes vastaajista.

Vastaajista yli 40 prosenttia kuvasi itseään intohimoiseksi motoristiksi, ja yli puolet kaikista vastaajista ajokilometrejä kertyi yli 5 000 vuodessa. On mahdollista, että vastaajiksi on valikoitunut keskimääräistä enemmän paljon ajavia motoristeja. Kolmannes oli moottoripyöräjärjestöjen jäseniä ja vähän suurempi osuus oli kiinnostunut järjestöjen toiminnasta, vaikkei ollut jäsenyyttä hankkinut. Moottoripyöräjärjestöistä ei ollut lainkaan kiinnostunut 30 prosenttia vastaajista.

Vapaaehtoisille ajokursseille oli osallistunut noin kuudennes vastaajista, mutta puolet vastaajista ei ollut tietoinen tällaisten kurssien olemassaolosta. Loput olivat harkinneet kurssille osallistumista.



Kuva 15. Kiinnostuneisuus vapaaehtoiseen ajo-opetukseen osallistumista kohtaan (N=1 357).

Itsensä intohimoiseksi motoristiksi luokittelevat olivat kiinnostuneimpia vapaaehtoisesta koulutuksesta ja heistä liki neljännes oli myös osallistunut vapaaehtoiselle kurssille.

5.3 Autokoulujen opetusajoneuvot ja kannattavuus

Valtaosa (78 prosenttia) autokouluista oli hankkinut uusia moottoripyöriä opetusajoneuvoiksi lakimuutoksen johdosta, yleensä 1–2 kappaletta. Hankintoja piti kannattavina vain 5 prosenttia vastaajista. Silti lähes kuudenneksella autokouluista ei ollut tarvittavaa kalustoa kaikkien moottoripyöräluokkien opetusta varten. Avovastauksissa pidettiin lain edellyttämän kaluston hankkimista kannattamattomana pienillä paikkakunnilla sekä arvioitiin moottoripyöräkorttien kysynnän kokonaisuutena hiipuneen.

Opetusryhmät moniportaisessa moottoripyöräkoulutuksessa ovat usein pieniä, mikä heikentää kurssien kannattavuutta autokouluille. Noin puolessa autokouluista otettiin kuitenkin myös vapaaehtoisesti ylimääräisiä ajotunteja, yleisimmin 1–3 kappaletta. Nykymallin mukainen moniportainen moottoripyöräopetus kalustovaatimuksineen saattaa johtaa siihen, että autokoulualalla tapahtuu erikoistumista. Pienet autokoulut eivät ehkä jatkossa tarjoa jokaisen moottoripyöräkorttiluokan opetusta, ja osa autokouluista saattaa erikoistua moottoripyöräopetukseen.

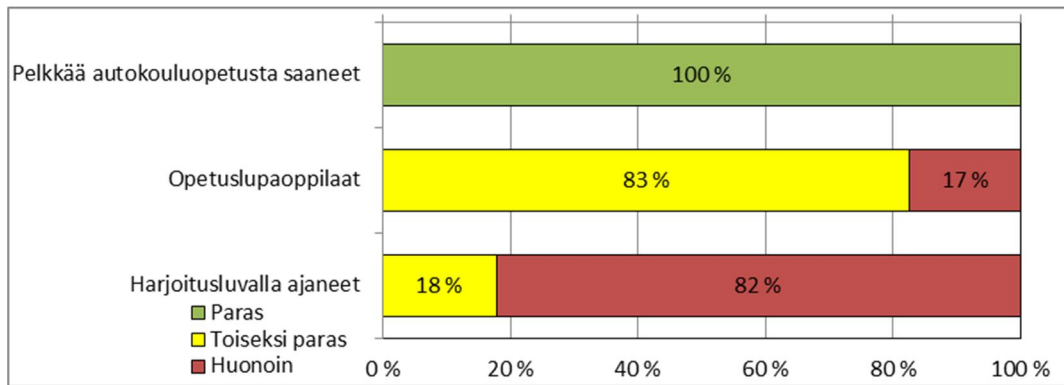
5.4 Harjoituslupa ja opetuslupa

Moottoripyöräkortin hankkimisen erityispiirre on harjoituslupakäytäntö. Harjoitusluvan voi saada, kun ajo-oppilas on saanut teoriaopetusta 12 tuntia ja ajo-opetusta 4 tuntia sekä suorittanut käsittelykokeen. Harjoituslupalaisen tulee harjoitella ajamista itsenäisesti 1–3 kuukautta, minkä jälkeen hänen on suoritettava ajokoe kortin saamiseksi. Harjoituslupakäytäntö koskee kaikkia moottoripyöräkorttiluokkia. Harjoitusluvalla hankittu kortti tulee hieman halvemmaksi, ja oppilas saa yleensä enemmän ajoharjoittelua kuin pelkkään autokouluopetukseen pohjautuvassa kortin hankinnassa. Moottoripyöräkoulutusta saaneista motoristivastaajista 17 prosenttia oli hyödyntänyt mahdollisuutta ajaa harjoitusluvalla.

Noin puolet autokouluista oli sitä mieltä, että harjoituslupakäytäntö olisi syytä poistaa kokonaan. Reilu kolmannes piti nykykäytäntöä hyvänä ja loput olisivat muuttaneet sitä, esimerkiksi lisäämällä yhden opetustunnin omatoimisen ajojakson loppuun. Tällöin olisi mahdollisuus käydä läpi vielä esiin nousseita kysymyksiä ammatilaisen kanssa ennen ajokoetta. Ajokokeen vastaanottajat arvioivat harjoitusluvalla ajaneiden osaamisen heikoimmaksi verrattuna kokonaan autokoulussa tai opetusluvalla kortin hankkineisiin, vaikka runsaammat harjoittelumahdollisuudet antaisivat olettaa muuta.

Moottoripyöräkortin voi suorittaa myös opetuslupaopetuksella, joskin se on paljon harvinaisempaan kuin opetusluvan hyödyntäminen henkilöauton ajokorttia suoritettaessa. Moottoripyöräilijöille osoitetun kyselyn vastaajista 4 prosenttia eli 45 vastaajaa oli ollut opetuslupaopetuksessa.

Kyselyssä ajokokeen vastaanottajat pitivät parhaana kaikki tuntinsa autokoulussa suorittaneiden osaamista. Toiseksi parhaaksi arvioitiin opetuslupaopetuksessa kortin hankkineiden osaaminen. Harjoituslupaa hyödyntäneiden osaaminen arvioitiin huonoimmaksi. Viisi prosenttia ajokokeen vastaanottajista ei ollut huomannut eroja eri opetustavoilla vaatimukset suorittaneiden välillä.



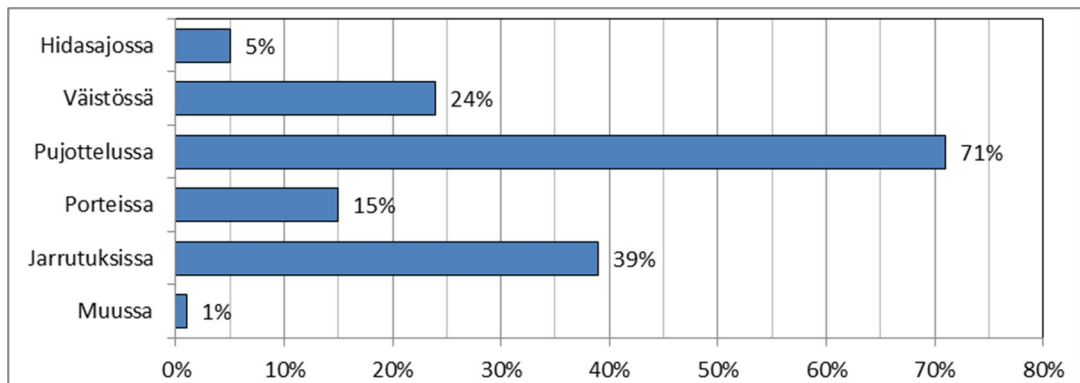
Kuva 16. Ajokokeen vastaanottajien arviot opetustapojen vaikutuksesta osaamiseen (N=78).

Vastauksiin saattaa vaikuttaa osaamisen lisäksi myös tutkintojärjestelmän autokoulu- lukeskeisyys. Autokouluissa ollaan hyvin selvillä tutkintovaatimuksista ja opetusta painotetaan niiden mukaan. Opetus- tai harjoitusluvalla opiskellut voi selvittää hyvin liikenteessä, mutta on vähemmän harjaantunut tutkintovaatimusten tarkassa täyttämässä.

5.5 Käsittely- ja ajokokeet

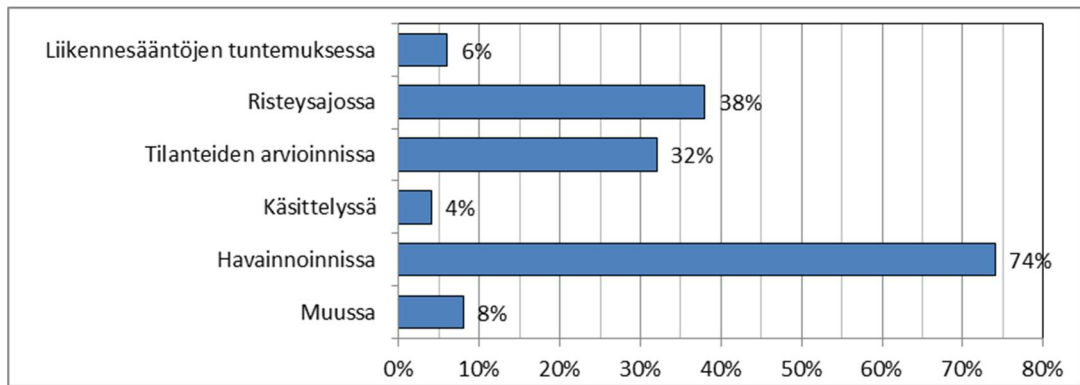
Käsittely- ja ajokokeet säilyivät lakimuutoksessa ennallaan, mutta kyselyssä selvitettiin niissä esiintyviä puutteita kehittämistarpeiden löytämiseksi. Kysymykset esitettiin sekä ajokokeen vastaanottajille että autokouluille.

Käsittelykokeissa esiintyi ajokokeen vastaanottajien mielestä yleisimmin puutteita pujottelussa: noin kolme neljästä nimesi tämän ongelmallisimmaksi osuudeksi. Noin viidennes vastaajista mainitsi myös väistön ja jarrutukset ongelmakohdiksi. Pujottelun esitettiin saavan liikaa huomiota käsittelyopetuksessa, mutta toisaalta vaativaa pujotteluosuutta pidettiin myös hyvänä asiana. Taulukon vaihtoehtojen lisäksi ongelmia oli havaittu nopeuden säätelyssä.



Kuva 17. Käsittelykokeissa ilmenevät puutteet (N=79).

Ajokokeessa oli ongelmia etenkin havainnoinnissa, risteysajossa sekä tilanteiden arvioinnissa. Ajojärjestys sekä ajolinjojen valinta saivat muutamia mainintoja avovastauksissa. Muita puutteita löytyi turvallisuusasenteissa, oman toiminnan arvioinnissa sekä suojavarusteiden käytössä. Lisäksi avovastauksissa kerrottiin ongelmista, joita syntyy pienikokoisen oppilaan yrittäessä suorittaa tutkintoa isolla pyörällä. Tällöin esitettiin A2-opetusajoneuvoksi pienempää 245–600 kuution pyörää, jonka käsittely olisi helpompaa.



Kuva 18. Ajokokeissa ilmenevät puutteet (N=78).

Muutamassa avovastauksessa esitettiin myös, että kokeessa tulisi kiinnittää enemmän huomiota moottoripyörän todellisiin hallintataitoihin (kytkimen käyttö hidasajossa, työntöohjauksen käyttö väistöissä) kuin pelkkään koetehtävien suorittamiseen mahdollisesti puutteellisella tekniikalla. Myöskään pientä puutetta nopeudessa ei pitäisi pitää ainoana hylkäysperusteena muuten mallikkaassa suorituksessa. Yksi vastaaja piti tutkinnon suorittamista esimerkiksi sateessa ja huonolla kelillä vaarallisena samoilla nopeuksilla kuin kuivalla säällä. Myös varovaisuutta pitäisi vastaajien mukaan arvostaa kokeessa, etenkin väistöissä. Muutenkin kyky arvioida omaa toimintaa nähtiin ongelmaksi.

Vaikeiden olosuhteiden osuutta ei yleisesti kaivattu tutkintoon. Tärkein vaikea olosuhde olisi soralla tai hiekalla ajaminen, yksittäiset maininnat saivat myös pimeä sekä sade.

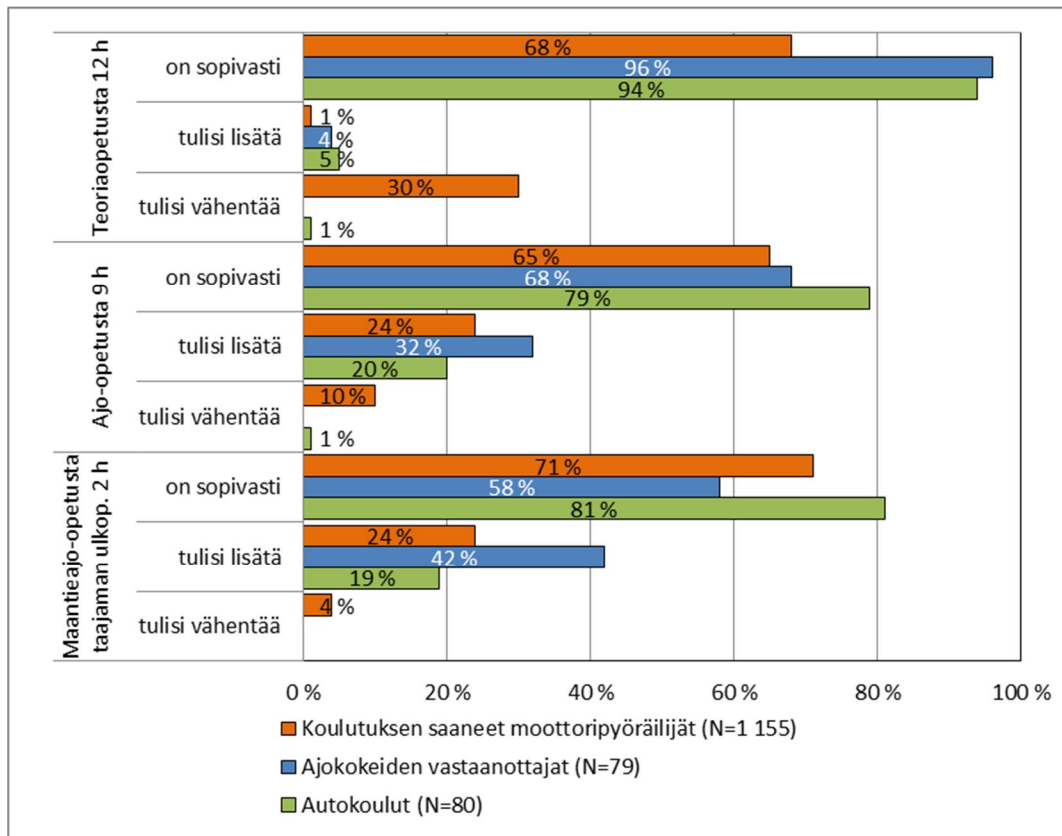
5.6 Mielipiteet lakiuudistuksesta

5.6.1 Moottoripyöräkortin peruskoulutus

Ensimmäisen moottoripyöräkortin hankkimiseksi on suoritettava peruskoulutus, johon kuuluu teoriaopetusta 12 tuntia ja ajo-opetusta 9 tuntia. Ajo-opetuksesta 2 tuntia suoritetaan maantiellä. Kokelaan on suoritettava teoriakoe ja ajokoe hyväksytysti.

Koulutus on tältä osin pysynyt jokseenkin samansisältöisenä siitä asti, kun koulutus tuli pakolliseksi osaksi moottoripyöräkortin hankkimista vuonna 1990. Myöskään vuoden 2013 alussa voimaan astunut lakimuutos ei tuonut muutoksia peruskoulutuksen määrään, sisältöön tai hintaan.

Kyselyssä tiedusteltiin näkemyksiä opetuksen eri osien laajuudesta moottoripyöräilijöiltä, autokoulunopettajilta ja ajokokeen vastaanottajilta samansisältöisellä kysymyksellä.

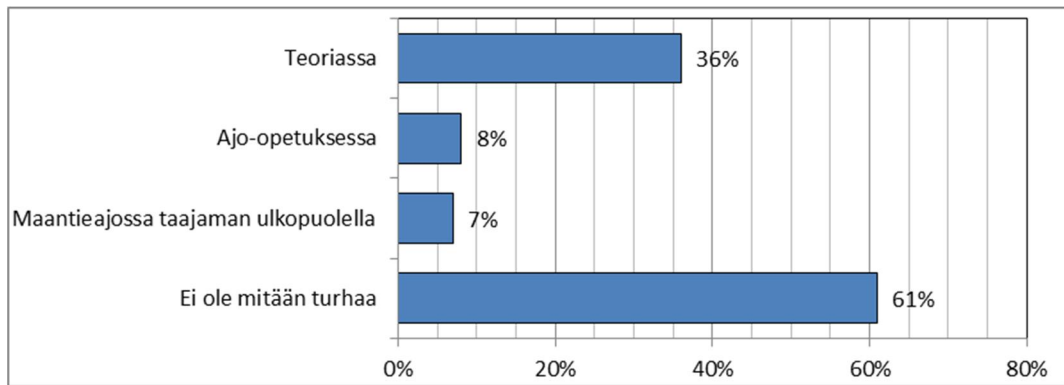


Kuva 19. Kyselyihin vastanneiden näkemykset perusopetuksen määrästä ensimmäistä moottoripyöräkorttia hankittaessa.

Kaikista vastaajaryhmistä yli puolet on tyytyväisiä nykyisiin opetusmääriin kaikkien osa-alueiden suhteen. Vähiten tarvetta opetuksen lisäämiseen nähtiin teoriaopetuksen kohdalla, jota moottoripyöräilijöistä moni jopa vähentäisi. Ajo-opetuksen lisääminen sai kuitenkin jonkin verran kannatusta kaikkien vastaajaryhmien keskuudessa.

Sekä autokouluvastaajat että ajokokeen vastaanottajat olivat pääsääntöisesti tyytyväisiä teoriaopetuksen määrään. Moni ajokokeen vastaanottaja olisi kuitenkin lisännyt hieman ajotunteja, etenkin maantieajoa. Tutkinnon vastaanottajista suurempi osa oli ajotuntien lisäämisen kannalla kuin autokoulun opettajista. Myös moottoripyöräilijöistä joka neljäs olisi valmis lisäämään ajo-opetusta ja maantieajoa, mutta teoriaopetusta heistä 30 prosenttia vähentäisi.

Kun moottoripyöräkorttinsa vuoden 1990 jälkeen koulutuksen kautta hankkineilta kysyttiin, oliko koulutuksessa turhia osuuksia, ei 61 prosenttia vastaajista löytänyt koulutuksesta mitään turhaa. Teoriassa arvioi turhia osuuksia olevan yli kolmannes eli 36 prosenttia vastaajista, muissa osuuksissa harvempi kuin joka kymmenes koki olleen mitään turhaa. Vastaukset ovat samassa linjassa edellisen kysymyksen kanssa, eli teorian opiskelu koetaan toisinaan turhauttavaksi. Tämä voi johtua siitä, että moottoripyöräkortin hankkijat ovat taustaltaan heterogeenisiä ikänsä ja ajokokemuksensa puolesta. Osalla on jo ennalta hankittuna jonkin muun ajoneuvon ajokortti, jolloin osa teoriasta voi tuntua vanhan kertaukselta.



Kuva 20. Arviot moottoripyörän peruskoulutuksen turhista osuuksista (N=1 121).

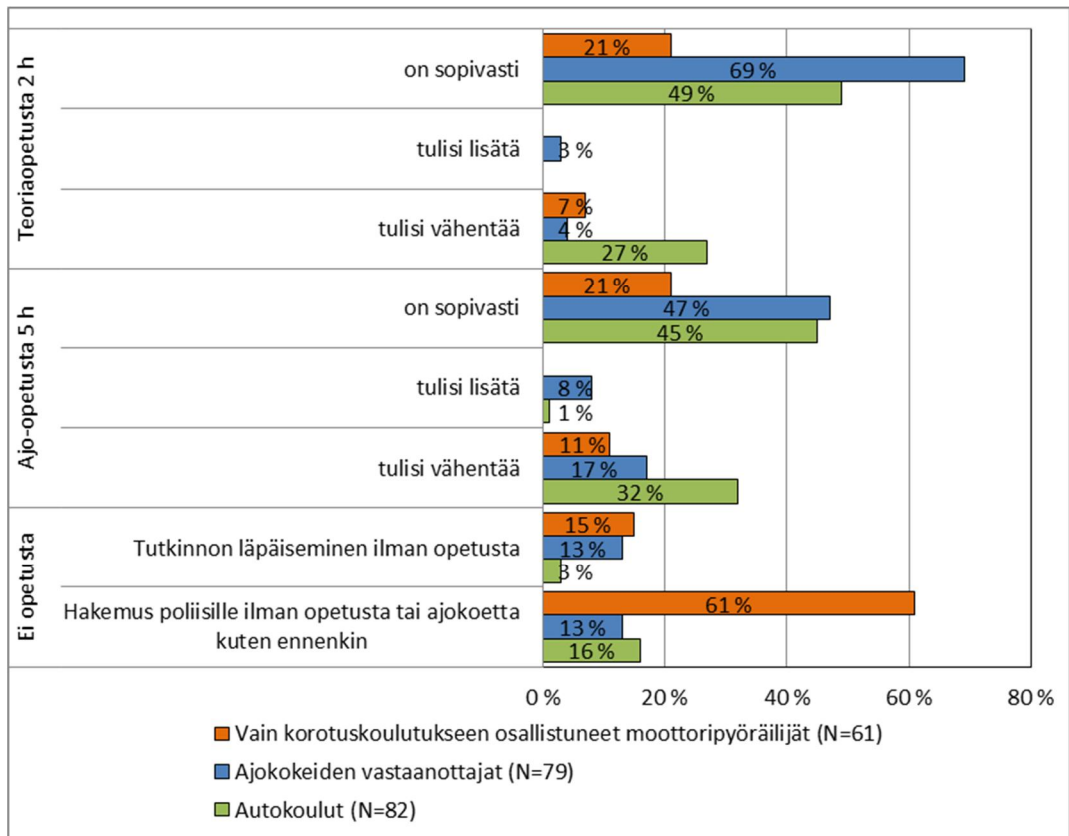
5.6.2 Moottoripyöräkortin korotuskoulutus

Korotuskoulutus sisältää 2 tuntia teoriaopetusta ja 5 tuntia ajo-opetusta. Koulutus sisältää harjoituksia ja syventävää opetusta (SAKL Opetussuunnitelma). Koulutukseen voi osallistua, kun alemman luokan moottoripyörän ajo-oikeus on ollut henkilöllä 2 vuotta. Tällöin luokan korottamiseen riittää pelkkä koulutus ilman tutkinnon suorittamista.

Kyselyssä kartoitettiin näkemyksiä kortin korottamiskoulutuksen eri osista ja käytännöistä kaikissa eri ryhmille osoitetuissa kyselyissä. Moottoripyöräilijöiden kyselyssä kysymys osoitettiin niille, jotka ovat osallistuneet korotuskoulutukseen ja joilla siten on kokemusta aiheesta. Käytännössä vastaukset koskevat A1-kortin korottamista A2-kortiksi, sillä toisen korotuskoulutuksen suorittaneita ei vielä ole. Rajoitetun A-kortin ennen lakimuutosta saaneiden kortti muuttuu rajoittamattomaksi A:ksi vanhan mallin mukaisesti kahden vuoden ajokokemuksen jälkeen. A2-kortin suorittaneilla ei vielä 2014 ole toiseen korotukseen vaadittavaa kahden vuoden ajokokemusta.

Autokoulujen ja ajokokeen vastaanottajien kyselyssä mielipiteitä tiedusteltiin molempien korotuskertojen osalta erikseen. Kuvassa 21 on yhdistetty autokoulujen ja ajokokeen vastaanottajien näkemykset eri korotuskerroista yhdeksi luvuksi, jotta vertailu moottoripyöräilijöiden vastauksiin olisi mahdollinen. Kuvaa tulkittaessa on huomattava, että kysymysten vastausvaihtoehdot eivät ole olleet toisensa poissulkevia, vaan vastaajat voivat valita niin monta vaihtoehtoa kuin halusivat.

Korotuskoulutukseen osallistuneista vain viidennes piti nykyisiä opetusmääriä sopivina. Kukaan heistä ei olisi lisännyt opetusta, ja valtaosa (61 prosenttia) olisi palannut vanhaan käytäntöön eli korttiluokan korottamiseen poliisille tehtävällä hakemuksella. Autokoulut ja ajokokeen vastaanottajat suhtautuivat korotuskoulutukseen myönteisemmin.

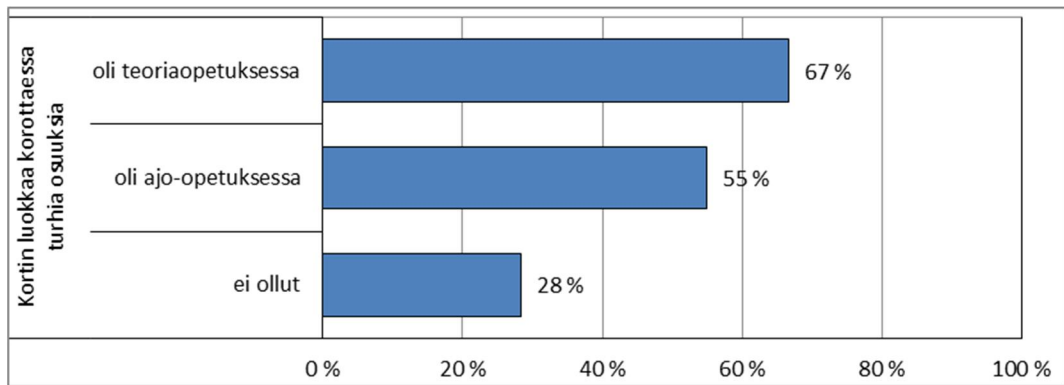


Kuva 21. Eri vastaajaryhmien näkemykset korttiluokan korottamiseen vaadittavasta opetuksesta.

Oli ehkä hieman yllättävää, että myös autokouluista vain hieman vajaat puolet piti nykymuotoista korotuskoulutusta tuntimääriltään sopivana. Monet autokouluvastaajista olivat valmiita vähentämään tuntimääriä tai järjestämään kortin korottamisen ilman opetusta. Tämän perusteella motoristien epäilyt autokoulujen rahastuksesta eivät tuntuisi pitävän paikkaansa.

Tutkintojen vastaanottajat esittivät hieman positiivisempia näkemyksiä korotuskoulutuksen tuntimäärien sopivuudesta kuin autokoulut. Eroa oli erityisesti teorialuokkien määrissä, joihin ajokokeiden vastaanottajista enemmistö oli tyytyväisiä ja osa olisi jopa lisännyt teoriaopetusta. Muutamat ajokokeen vastaanottajat olisivat lisänneet myös ajotunteja.

Vain reilu neljännes kortin korotuskoulutukseen osallistuneista oli sitä mieltä, että koulutuksessa ei ollut turhia osuuksia. Yli puolet (67 %) näki teoriaopetuksessa turhaa sisältöä ja 55 prosenttia piti myös ajo-opetusta osin turhana. Niistä vastaajista, joiden mielestä korotuskoulutus sisälsi turhia osuuksia, 91 prosenttia koki niiden olevan teoriaopetuksessa ja 75 prosenttia ajo-opetuksessa. Käytännössä nämä näkemykset koskevat siis A2-korotusta.

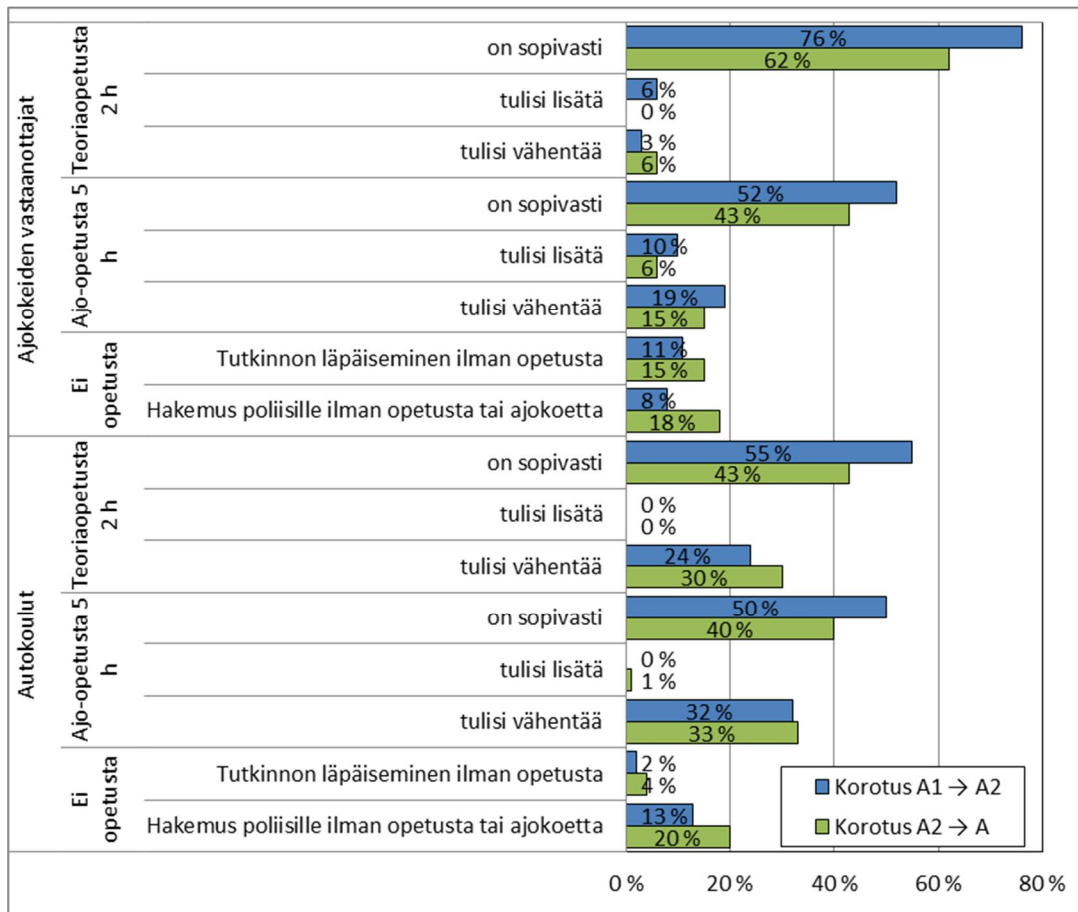


Kuva 22. Korotuskoulutukseen osallistuneiden arviot moottoripyöräkortin korotuskoulutuksen turhista osuuksista (N=60).

Kun moottoripyöräilijöiltä kysyttiin, tunsivatko he saaneensa vastinetta rahoilleen autokouluopetuksessa, oli tyytymättömyys opetuksen sisältöön suurempaa korotuskoulutukseen osallistuneiden keskuudessa kuin pelkästään moottoripyörän peruskoulutukseen osallistuneilla. Korotuskoulutukseen osallistuneista 44 prosenttia koki maksaneensa osin turhista tunneista, kun peruskoulutuksen osalta tämä kokemus oli vain 33 prosentilla.

Analyysissä tarkasteltiin moottoripyöräilijöiden kokemusta korotuskoulutuksesta useiden eri kysymysten kautta. Vaikka korotuskoulutukseen osallistuneiden vastaajien määrä oli suhteellisen pieni, olivat vastaukset kuitenkin samansuuntaisia kaikkien korotuskoulutusta koskeneiden kysymysten osalta. Selvä vähemmistö piti nyky-muotoista korotuskoulutusta tarkoituksenmukaisena, ja yli puolet olisi palannut vanhaan käytäntöön kortin korottamisen osalta.

Kun tarkastellaan autokoulujen ja ajokokeen vastaanottajien näkemyksiä A2- ja A-korotusjaksoista erikseen (kuva 23), nähdään selvästi, että ajokokeen vastaanottajat ovat kaikkiaan tyytyväisempiä nykykäytäntöihin kuin autokoulut, ja A2-korotusopetukseen ollaan tyytyväisempiä kuin A-korotusopetukseen. Yli puolet molempien ammattilaisryhmien edustajista on tyytyväisiä A2-korotusjakson teoriatuntimäärään, mutta vain noin puolet pitää ajo-opetuksen määrää sopivana. Valtaosa tyytymättömistä olisi valmis vähentämään opetusta, ja yli kymmenen prosenttia olisi valmis hyväksymään myös korotuskäytännön, johon ei sisälly opetusta.

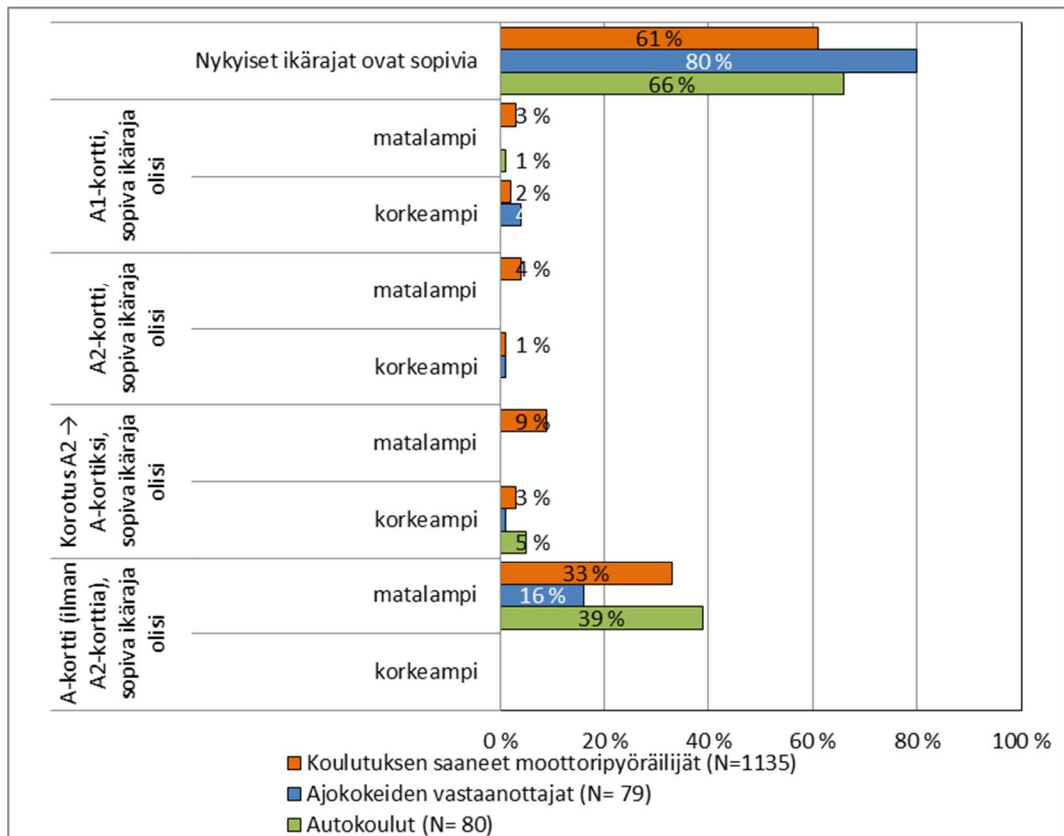


Kuva 23. Ajokokeiden vastaanottajien ja autokoulujen näkemykset korttiluokan korottamiseen vaadittavasta opetuksesta korotettavan kortin mukaan eriteltyinä.

A-korotuskoulutuksen teoriaopetuksen määrään oli tyytyväisiä 62 prosenttia ajokokeen vastaanottajista, mutta vain 43 prosenttia autokouluista. Tyytyväisyys ajo-opetuksen määrään A-korotuskoulutuksessa oli 40 prosentin tuntumassa molemmissa ryhmissä. Jälleen opetusta haluttiin enemmän vähentää kuin lisätä ja jopa joka viides autokoulu olisi kuitannut A-korotuksen poliisille tehtävällä hakemuksella.

5.6.3 Korttien ikäraajat

Moottoripyöräkorttiudistuksessa A1-kortin ikäraja säilyi ennallaan 16 vuodessa ja A2-kortin ikäraja vastaa aiempaa rajoitetun A-kortin ikärajaa eli 18 vuotta. A-kortin saa ajaa 20-vuotiaana, mikäli henkilöllä on tällöin ollut A2-kortin ajo-oikeus vähintään 2 vuotta, eli ikäraja vastaa rajoitetun A-kortin korotusikää ennen lakimuutosta. Uudessa lainsäädännössä on yksi merkittävä muutos ikärajoja koskien. Ennen lakimuutosta A-kortin saattoi suorittaa ilman edeltäviä moottoripyöräkortteja 21-vuotiaana, mutta nyt tämä on mahdollista vasta 24 vuoden iässä.

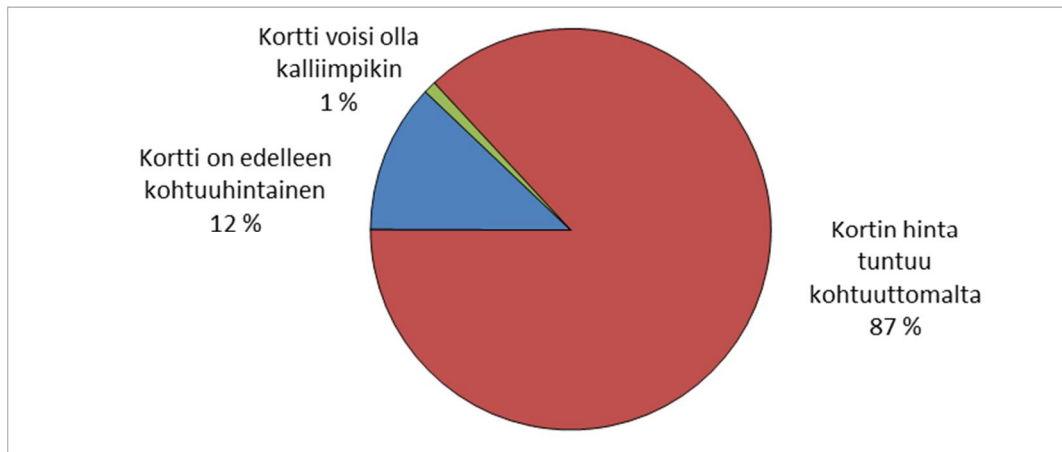


Kuva 24. Moottoripyöräilijöiden, ajokokeiden vastaanottajien ja autokoulujen näkemykset ikärajoista.

Nykyilainsäädännön mukaisiin ikärajiin oli tyytyväisiä yli 60 prosenttia kaikista vastaajaryhmistä. Kaikkein tyytyväisimpiä olivat ajokokeiden vastaanottajat. Tyytymättömyys koski odotetusti pääasiassa A-kortin suorittamista ilman edeltävää A2-korttia. Tätä ikärajaa olisi laskenut kolmannes moottoripyöräilijöistä, jopa 39 prosenttia autokouluista ja 16 prosenttia ajokokeen vastaanottajista. Ikärajaa olisi useimmiten laskettu 20, 21 tai 22 vuoteen.

5.6.4 Kortin hinta

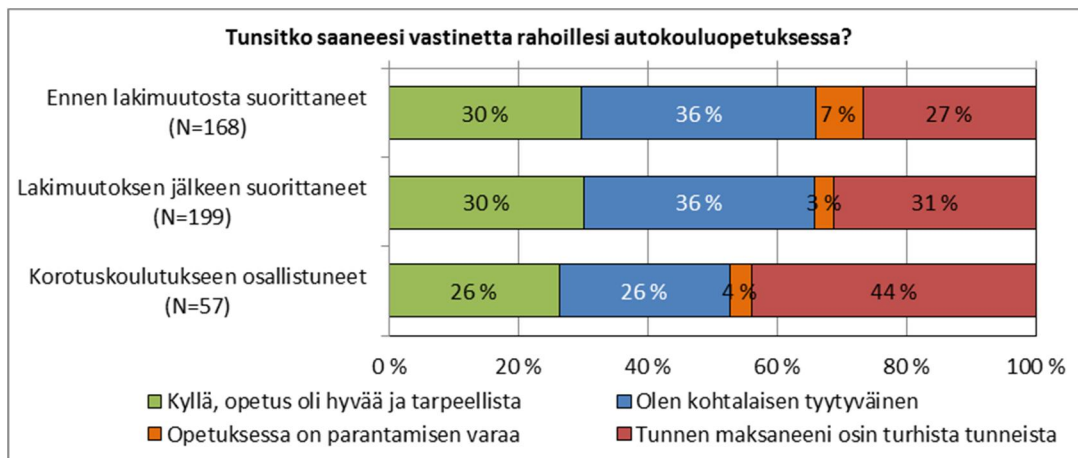
Moottoripyöräkortin hankkimiseksi vaadittu peruskoulutus säilyi lakiuudistuksessa ennallaan sekä tuntimääränsä että hintansa puolesta. Koulutusvaatimukseen lisättiin 2013 lakimuutoksella korotuskoulutukset kortin luokkaa nostettaessa. Korotuskoulutuksen joutuu suorittamaan enimmillään kahdesti, mikäli motoristi aloittaa A1-luokasta ja haluaa A-kortin ennen 24 ikävuotta. Peruskoulutusjakson hinta autokoulussa suoritettuna ilman viranomaismaksuja on noin 800–1 100 euroa ja kunkin korotuskoulutusjakson hinta noin 500–800 euroa. Enimmillään A-kortin hankkimiskustannukset ovat korotuskoulutukset mukaan laskettuina yli kaksinkertaistuneet verrattuna lakimuutosta edeltävään aikaan.



Kuva 25. Näkemykset moottoripyöräkortin hankkimisen hinnasta lakimuutoksen jälkeen (N=1 338).

Yli 85 prosenttia moottoripyöräilijöistä piti kortin nykyistä hintaa kohtuuttomana. Sekä nuoret että varttuneemmat motoristit olivat asiasta samaa mieltä. Hinnasta oli myös ylivoimaisesti eniten mainintoja avovastauksissa: korotuskoulutusten kalleuden katsottiin rankaisevan nuoria motoristeja ja järjestelmää pidettiin autokoulujen rahastuskeinona.

Kuudennes vastaajista jättäisi kortin hankkimatta, jos se olisi vielä nykyistä kalliimpi. Noin 40 prosenttia katsoi tarvitsevänsä moottoripyöräkortin joka tapauksessa ja hankkisi sen hinnasta riippumatta. Noin kolme neljästä vastaajasta arvioi korttiusdistuksen heikentäneen moottoripyöräharrastuksen houkuttelevuutta.



Kuva 26. Autokouluopetuksen sisältö suhteessa kustannuksiin (postkorttiotanta).

Kaikista koulutukseen osallistuneista vastaajista 33 prosenttia koki maksaneensa osin turhista tunneista, korotuskoulutukseen osallistuneista 44 prosenttia. Määrää voidaan pitää melko korkeana. Kuitenkin noin 60 prosenttia vastaajista oli vähintään kohtalaisen tyytyväinen saamaansa moottoripyöräopetukseen. Korotuskoulutukseen osallistuneiden keskuudessa vähintään kohtalaisen tyytyväisiä oli vähemmän, noin 52 prosenttia.

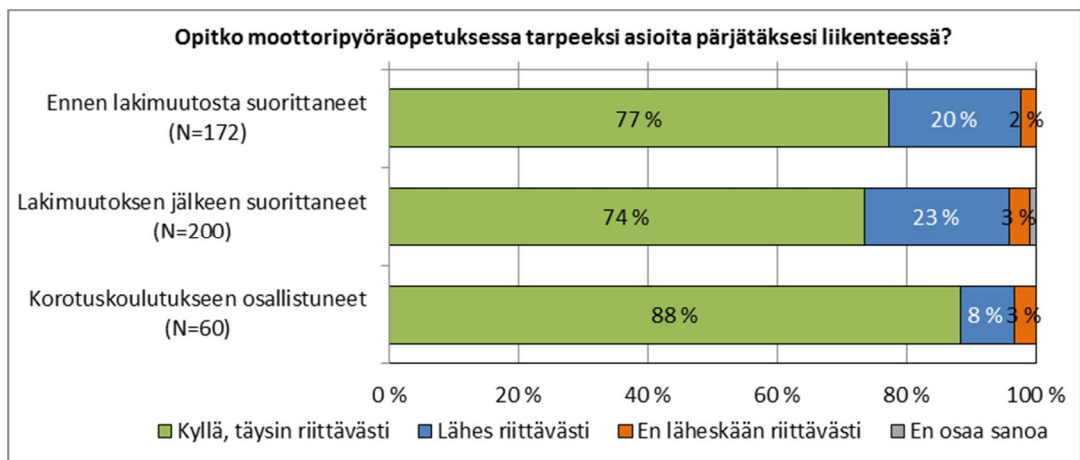
5.7 Osaaminen, riskinotto ja onnettomuusalttius

Kyselyssä kartoitettiin vastaajien osaamista, tietoista riskinottoa ja liikennesääntöjen noudattamista sekä onnettomuusalttiutta, jotta päästäisiin tekemään vertailuja näistä asioista ennen ja jälkeen lakiuudistuksen korttinsa saaneiden sekä perus- ja korotus-

koulutukseen osallistuneiden kesken. Tulokset kertovat kuitenkin moottoripyöräkoulutuksesta paljon laajemmin kuin pelkästään lakimuutoksen siihen tuomista muutoksista.

5.7.1 Osaaminen

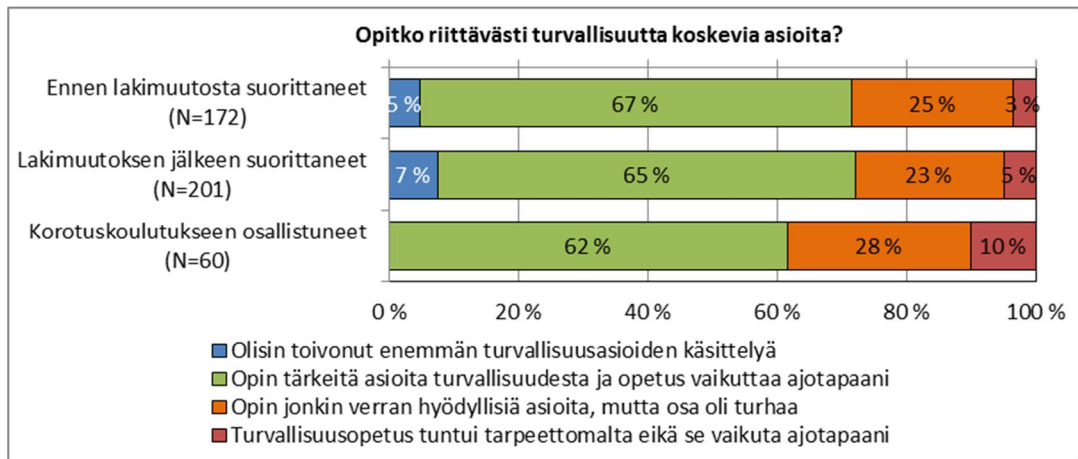
Noin 96 prosenttia kaikista moottoripyöräkoulutukseen osallistuneista vastaajista arvioi oppineensa lähes tai täysin riittävästi asioita pärjätäkseen liikenteessä. Ennen lakimuutoksen voimaantulusta kortin suorittaneet arvioivat koulutuksen jälkeisen osaamisensa hieman useammin täysin riittäväksi kuin lakimuutoksen jälkeen kortin suorittaneet. Korotuskoulutukseen osallistuneista vastaajista 88 prosenttia piti osaamistaan täysin riittävänä. Tulosten perusteella voi olettaa, että korotuskoulutus lisää vielä entisestään osaamista. Toisaalta korotuskoulutukseen osallistuvilla on jo runsaasti ajokokemusta, joten osaamisen tunne ei välttämättä johdu pelkästään koulutuksesta.



Kuva 27. Arviot moottoripyöräkoulutuksen riittävydestä (postikorttiotanta).

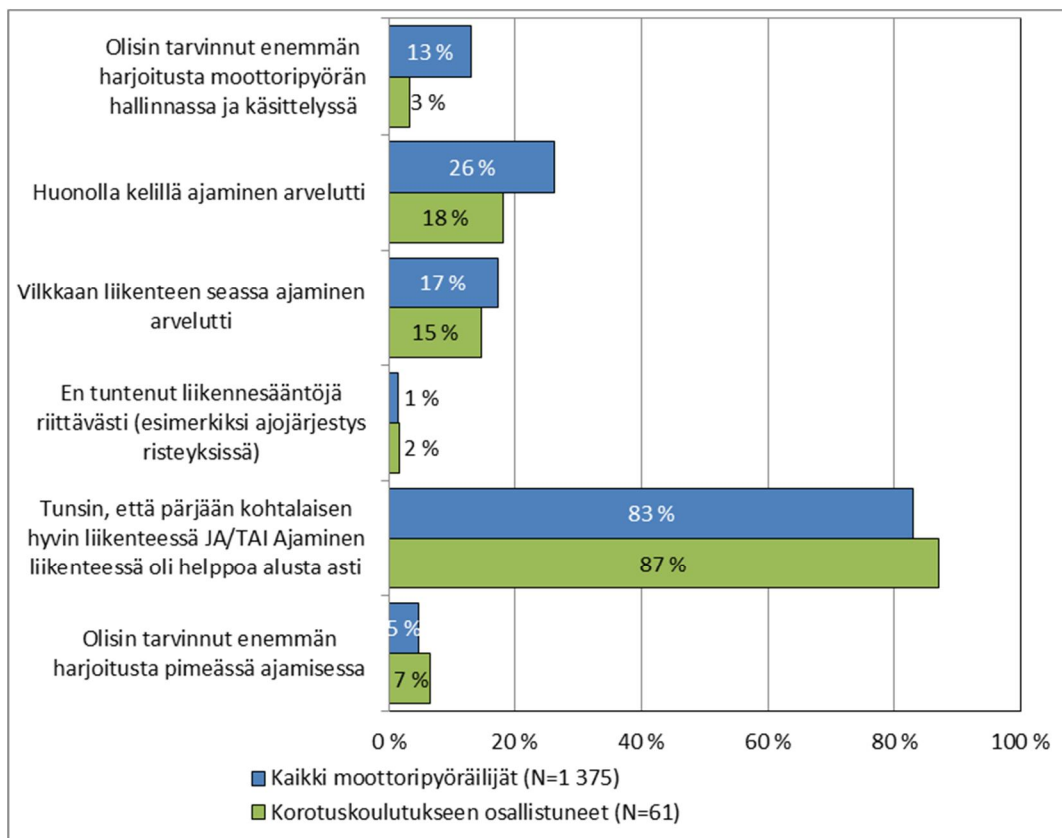
Turvallisuutta koskevaan opetukseen oli 60 prosenttia kaikista moottoripyöräilijöiden kyselyn vastaajista tyytyväisiä. Muutamat olisivat toivoneet lisää turvallisuusopetusta, mutta noin kolmannes piti turvallisuusopetusta ainakin osin turhana. Postikorttiotannan perusteella vastanneiden arviot olivat hieman myönteisempiä turvallisuusopetuksen tarkoituksenmukaisuudesta (kuva 28). Opetusta arvioitaessa on muistettava, että oppilaan kokemus ei riipu pelkästään opetuksen sisällöstä tai määrästä. Kokemukseen vaikuttavat myös oppilaan aiemman osaamisen taso sekä opetuksen toteuttamistapa.

Verrattaessa ennen ja jälkeen lakimuutosta kortin saaneita erot olivat pieniä. Korotuskoulutukseen osallistuneista kukaan ei kaivannut lisää turvallisuusopetusta, ja niiden osuus, jotka kokivat saaneensa osin tai kokonaan turhaa turvallisuusopetusta, oli suurempi kuin peruskoulutuksen käyneiden motoristien keskuudessa.



Kuva 28. Arviot turvallisuusopetuksesta (postikorttiotanta).

Yli neljä viidennestä arvioi pärjänneensä vähintään kohtalaisen hyvin liikenteessä heti kortin saatuaan. Pieniä puutteitakin löytyi. Eniten arveluttivat huonolla kelillä ajaminen, vilkas liikenne sekä pyörän käsittely. Nämä seikat korjaantuvat useimmiten ajokokemuksen karttuessa, mutta toisaalta puutteiden tiedostaminen osoittaa myös tervettä varovaisuutta. Ilahduttavaa on, että vain prosentti vastaajista piti liikennesääntöjen osaamistaan riittämättömänä. Korotuskoulutukseen osallistuneet pitivät ajotaitoaan kortin saamisen jälkeen hieman parempana kuin pelkän peruskoulutuksen suorittaneet. Syynä voi olla korotuskoulutusjakso tai aiempi ajokokemus pienemmällä pyörällä.



Kuva 29. Arviot omasta osaamisesta liikenteessä.

Yli 90 prosenttia vastaajista koki autoilijoiden aiheuttavan vaaratilanteita moottoripyöräilijöille, ja joka viides oli pelännyt ajaessaan. Joka kuudennella oli ollut ongelmia ajoneuvon hallinnassa ja kaistanvaihdossa.

Kokonaisuudessaan moottoripyörän peruskoulutus tuntuu palvelevan tarkoitustaan varsin hyvin. Korotuskoulutukseen osallistuneiden kokemus osaamisesta heti koulutuksen jälkeen on hieman parempi kuin peruskoulutukseen osallistuneilla, mutta tähän vaikuttaa luonnollisesti myös kortin korottajien aiempi ajokokemus.

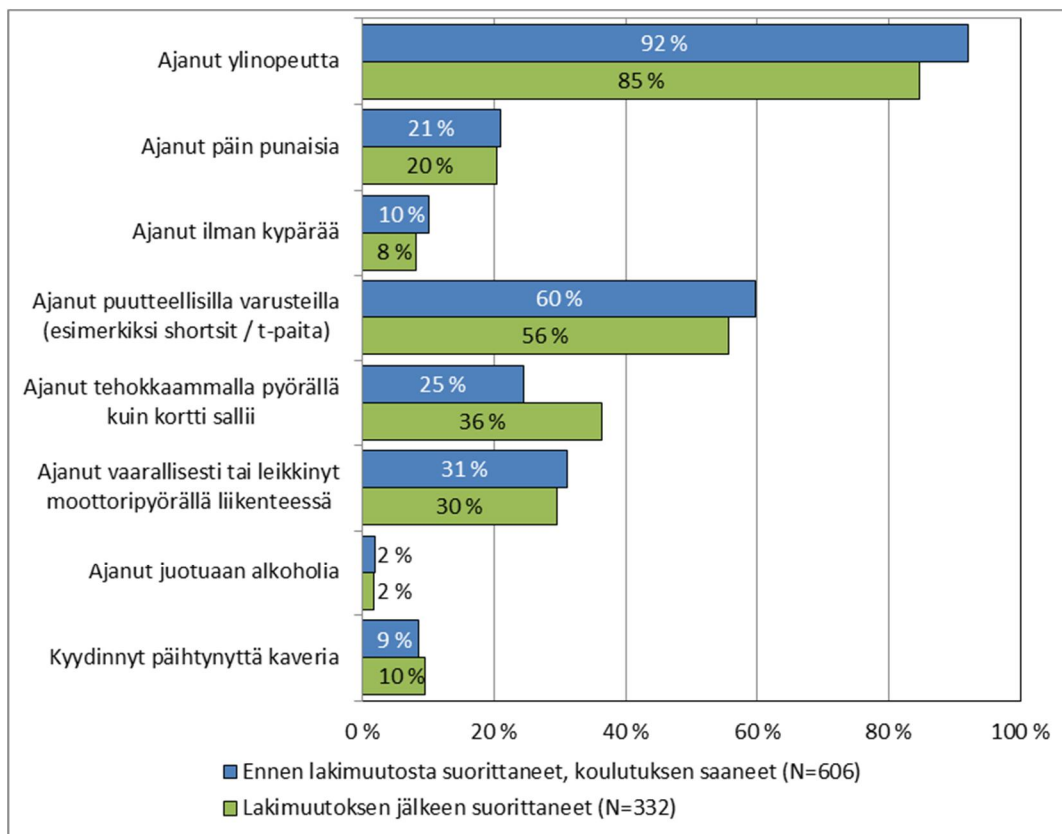
5.7.2 Riskinotto

Kolme neljästä vastaajasta piti moottoripyöräilyä vaarallisempana kuin autoilua. Vaikka moottoripyöräilyn vaarat tiedostetaan, osa motoristeista ottaa silti tarpeettomia riskejä.

Yleisimpiä riskinoton muotoja vastaajilla oli ylinopeus (89 prosenttia) ja puutteellisilla varusteilla ajaminen (60 prosenttia). Joka viides oli ajanut päin punaisia ja joka kymmenes ilman kypärää. Noin neljännes vastaajista oli ajanut tehokkaammalla pyörällä kuin kortti olisi sallinut, ja lähes 30 prosenttia oli leikkinyt tai ajanut vaarallisesti liikenteessä.

Neljännes vastaajista oli saanut poliisilta sakon tai huomautuksen, joiden tavallisimpia syitä olivat ylinopeus, rekisterikilven kulma, renkaiden kunto, virittäminen tai keuliminen.

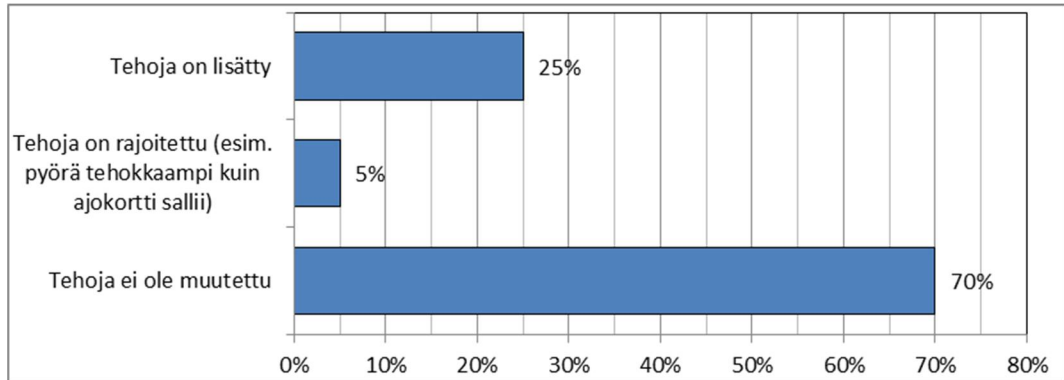
Riskinotossa heijastuu jossain määrin moottoripyöräilyn asema harrastuksena ja urheiluna – ajamisesta halutaan myös elämyksiä. Henkilöauto on kätevämpi kulkuväline silloin, jos tavoitteena on vain liikkuminen paikasta toiseen.



Kuva 30. Riskinotto ennen ja jälkeen lakimuutoksen kortin suorittaneiden keskuudessa.

Moottoripyörän tehon muuttaminen tehokkaammaksi eli virittäminen on yksi tapalisätä riskejä. Pyöräänsä oli virittänyt neljännes vastaajista. A-kortin haltijoilla ei yleensä ole tarvetta kajota pyöränsä tehokkuuteen. A2- tai rajoitetun A-kortin halti-

joista neljännes oli vähentänyt pyöränsä tehoja. Tehoja vähennetään usein korttiluokkaa vastaaviksi etenkin silloin, kun suunnitelmissa on korttiluokan korottaminen ja ajamista halutaan jatkaa tämän jälkeen samalla pyörällä. A1-kortin haltijoiden vastaukset jakautuivat melko tasaisesti, eli noin kolmanneksella tehoja oli lisätty, kolmanneksella vähennetty ja kolmanneksella ei kumpaakaan.



Kuva 31. Moottoripyörän tehon muuttaminen (N=1 375).

5.7.3 Onnettomuusalttius

Onnettomuusalttiutta käsiteltiin ajoneuvon hallinnan menettämisen, onnettomuuksien sekä läheltä piti -tilanteiden avulla. Erilaisten vaaratilanteiden kokeminen yleisty ajokilometrien ja ajohistorian karttumisen myötä, mikä tulee ottaa tulosten tulkinnessa huomioon epävarmuustekijänä. Siten ennen lakimuutosta kortin suorittaneilla on ollut nykyisin aikana kortin suorittaneista suurempi mahdollisuus joutua onnettomuuteen jo ajohistoriansakin perusteella.

Ilman kaatumisia oli selvinnyt 59 prosenttia kaikista vastaajista ja ilman muunlaista moottoripyörän hallinnan menettämistä 83 prosenttia. Neljännes vastaajista oli selvinnyt myös ilman läheltä piti -tilanteita, joista joka viides johtui motoristin omasta toiminnasta, neljä viidestä muiden tiellä liikkujien toiminnasta.

Avovastauksissa kerrottiin, että hallinnanmenetyksiä oli tapahtunut esimerkiksi

- kaarreajossa, johon toivottiin enemmän opetusta
- hiekalla tai irtosoralla, märällä tai jäisellä tiellä
- liian kovan tilannenopeuden vuoksi
- motoristi oli joutunut ohjaamaan pyöränsä ulos tieltä eteen ajaneen auton tai bussin vuoksi
- peräänajoja oli tapahtunut äkillisissä jarrutustilanteissa
- tekniset viat (esimerkiksi ketjuissa tai jarruissa) olivat johtaneet ajoneuvon hallinnan menettämiseen
- huonokuntoiset tiet tai huonosti merkityt tietyöt ovat aiheuttaneet hallinnan menetyksiä.

Kyselyssä tiedusteltiin vastaajan joutumisesta onnettomuuteen ensimmäisen ajovuoden aikana. On silti todennäköistä¹, että osa vastaajista ei ole kiinnittänyt ensimmäistä ajovuotta koskevaan täsmennykseen huomiota. Kyselyn kaikista vastaajista 135 eli joka kymmenes kertoi joutuneensa onnettomuuteen toisen tienkäyttäjän kanssa. Onnettomuusalttiudessa ei ollut havaittavissa eroja sukupuolen mukaan. Onnettomuuksista 11 prosenttia johtui motoristin omasta toiminnasta.

Onnettomuuksien yleisyyttä tarkasteltiin suhteessa kortin suoritusajankohtaan (vanhan ja uuden lain aikana suoritettut kortit) korttiluokittain siten, että vertailtavina olivat A1-kortin suorittaneet ennen ja jälkeen lakimuutoksen, rajoitetun A-kortin ja A2-kortin suorittaneet sekä A-kortin suorittaneet ennen ja jälkeen lakimuutoksen.

Kaikkien edellä mainittujen vertailujen tuloksena ennen lakimuutosta kortin suorittaneille oli sattunut hieman enemmän onnettomuuksia kuin lakimuutoksen jälkeen kortin suorittaneille. Tämä selittyy pitkälti vastaajien ajohistorian pituudella. Onnettomuuksien määrät olivat niin pieniä, että sattumalla on suuri vaikutus tulokseen eikä eroja voida pitää tilastollisesti merkittävinä.

Vastauksista tehtiin kuitenkin vielä kaksi vertailua korotuskoulutuksen vaikuttavuuden selvittämiseksi. Ensin verrattiin ennen lakiuudistusta rajoitetun A-kortin suorittaneiden ja lakimuutoksen jälkeen A2-kortin suorittaneiden onnettomuuksia. Tällöin ennen lakimuutosta rajoitetun A-kortin suorittaneille oli sattunut suhteellisesti enemmän onnettomuuksia kuin lakimuutoksen jälkeen A2-kortin suorittaneille, joilla on lyhyempi ajohistoria takanaan. Toisessa vertailussa käsiteltiin A2-korotuskoulutuksen suorittaneita, joilla on siis kahden vuoden kokemus pienemmällä moottoripyörällä ajamisesta takanaan, ja A2-kortin peruskoulutuksen suorittaneita. Suoraan A2-koulutuksen suorittaneille, joilla on myös lyhin ajokokemus, oli sattunut selvästi vähemmän onnettomuuksia.

Korttiluokka	Ollut onnettomuudessa toisen tienkäyttäjän kanssa
Kaikki korttiluokat (N=1 376)	9,8 %
Rajoitettu A (N=75)	13,3 %
A2, kaikki (N=118)	6,8 %
A2 peruskoulutuksella (N=84)	2,4 %
A2 korotuskoulutuksella (N=34)	17,6 %

Kuva 32. Rajoitetun A-kortin ja A2-kortin haltijoiden onnettomuusprosentit.

Tuloksissa on mielenkiintoista se, että korotuskoulutuksen suorittaneet ja ennen lakiuudistusta rajoitetun A-kortin suorittaneilla oli molemmilla enemmän onnetto-

¹ Vastaava epätarkkuus käy ilmi tarkasteltaessa muita vastauksia, joissa vastausta on haluttu rajata esimerkiksi vastaajajoukon suhteen. Esimerkiksi korotuskoulutusta koskeviin kysymyksiin pyydettiin vastausta vain koulutukseen osallistuneilta, mutta vastauksia tuli runsaasti myös koulutukseen osallistumattomilta.

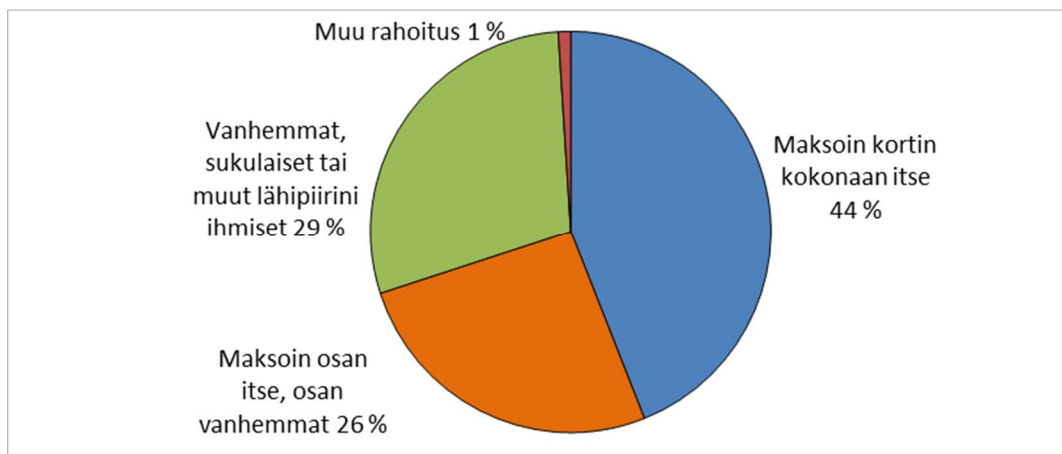
muuksia kuin kaikilla vastaajilla keskimäärin. A2-kortin peruskoulutuksen kautta saaneet olivat pärjanneet lyhyen ajokokemuksensa aikana parhaiten.

Nyt käsitellyn aineiston perusteella ei voida osoittaa yhteyttä muuttuneiden koulutuskäytäntöjen ja onnettomuuksien määrän välillä. Koko maata koskevissa onnettomuustilastoissa on tapahtunut edellisvuosia pienempää onnettomuuksien määrän laskua lakiuudistuksen jälkeen. On kuitenkin mahdollista, että korotuskoulutuksen vaikutus tulee esiin pidemmällä aikavälillä.

Moottoripyöräilijöiden avovastauksissa esitettiin arvioita, joiden mukaan moottoripyöräonnettomuuksien kokonaismäärä voisi laskea moottoripyöräilyn suosion ja motoristien kokonaismäärän vähenemisen myötä. Lisäksi kynnys moottoripyöräkortin hankkimiseen nousee kortin kohonneen hinnan ja moniportaisen koulutuksen myötä, jolloin tiellä liikkuu suhteellisesti enemmän moottoripyöräilyä aktiivisesti harrastavia kuljettajia ja satunnaisten, riskialttiimpien ajelijoiden määrä vastaavasti pienenee.

5.7.4 A1-kortilla ajavat nuoret

Kyselyssä oli erikseen A1-kortilla ajaville nuorille suunnattu osio, jossa tiedusteltiin vanhempien osoittamaan kiinnostusta nuoren moottoripyöräharrastusta kohtaan. A1-kortilla ajavista suurin osa asuu vielä kotona ja moottoripyöräharrastus on paljolti vanhempien kustantamaa, joten vanhempien suhtautuminen voi vaikuttaa nuoren liikennekäyttäytymiseen.



Kuva 33. Kevytmoottoripyöräkortin suorittamisen rahoitus (N=812).

A1-kortin oli maksanut kokonaan itse lähes puolet vastaajista ja neljännes oli maksanut kortin yhdessä vanhempien kanssa. Vajaa kolmannes A1-korteista oli kokonaan vanhempien tai sukulaisten rahoittamia. Kaikkiaan vanhemmat olivat ainakin osarahoittajina 55 prosentissa A1-korteista.

A1-korttilaisista noin puolet arvioi vanhempiensa olevan huolissaan nuoren ajoturvallisuudesta ainakin joskus. Valtaosa, yli 80 prosenttia, keskusteli vanhempien kanssa ajamisestaan ja siihen liittyvistä tapahtumista ainakin silloin tällöin. Tätä selittää osaltaan se, että nuoren moottoripyöräily vaatii usein vanhempien taloudellista tukea myös kortin hankkimisen jälkeen.

Vuonna 2013 tehdyssä mopokorttiuudistusta koskevassa tutkimuksessa (Ruonakoski ja Seila, 2013) havaittiin korrelaatio nuorten mopoilijoiden riskinoton ja vanhempien

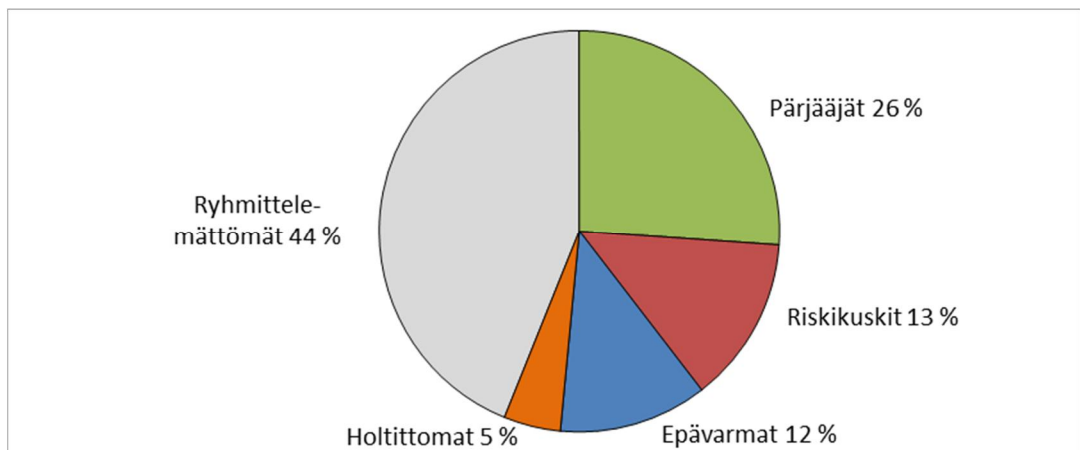
mopoharrastusta kohtaan osoittaman kiinnostuksen välillä. Vastaavaa korrelaatiota etsittiin tässä tutkimuksessa A1-luokan kortin vastikään suorittaneiden osalta.

Vanhempien osoittama kiinnostus vähensi A1-korttilaisten keskuudessa selvästi ilma kypärää tai puutteellisilla varusteilla ajamista, samoin liian tehokkaan pyörän käyttöä ja vaarallista ajotyyliä ylipäänsä. Myös päihtyneenä ajaminen oli harvinaisempaa niiden keskuudessa, joiden vanhemmat olivat kiinnostuneita nuoren moottoripyöräharrastuksesta.

Vanhempien osoittama kiinnostus ei kuitenkaan vaikuttanut moottoripyöräilijän poliisilta saamien huomautusten tai sakkojen määrään, sillä ne olivat yhtä yleisiä (noin 25 prosenttia vastaajista) riippumatta siitä, jutteliko nuori harrastuksestaan vanhempien kanssa vai ei. Tämä selittyy osin sillä, että kyselyssä kartoitettu tietoinen riskinotto on luonteeltaan sellaista, että kiinnijäämisen mahdollisuus on pieni. Toisaalta poliisilta saatujen sakot ja huomautukset koskevat useimmiten ylinopeutta, rekisterikilven kulmaa, renkaiden kuntoa, virittämistä ja keulimista. Näistä kyselyn riskinotolistalla oli vain ylinopeus, jonka yleisyyteen vanhempien osoittama kiinnostus ei vaikuttanut merkittävästi.

5.7.5 Vastaajien ryhmittely

Motoristien asenteista ja toimintamalleista haettiin yhteyksiä pääkomponenttiallyysin avulla. Yhdistämällä omaa osaamista ja riskinottoa koskevia vastauksia voitiin löytää neljä vastaajatyyppeä, joilla oli keskenään samantapaisia ominaisuuksia. Noin 56 prosentin vastaajista voidaan katsoa kuuluvan johonkin analyysissä löytyneistä ryhmistä. Lopuista vastaajista (611 vastaajaa) löytyi ominaisuuksia useista vastaajatyypeistä, eikä heidän voida luotettavasti katsoa kuuluvan mihinkään nyt analyysissä määritellyistä ryhmistä. Ryhmittelyä voidaan pitää suuntaa antavana, eikä sen perusteella voida tehdä suoraan johtopäätöksiä eri ryhmien osuuksista kaikkien motoristien keskuudessa.



Kuva 34. Vastaajien ryhmittely.

Pärjääjät kokivat selviävänsä kohtalaisen hyvin liikenteessä, mutta eivät toisaalta yliarvioineet taitojaan. Heitä oli suhteellisesti saman verran miesten ja naisten joukossa. Pärjääjät oli selvästi suurin ryhmä, lähes puolet luokitelluista vastaajista.

Epävarmat eivät ottaneet tietoisia riskejä, mutta toivoivat enemmän harjoitusta moottoripyörän käsittelyssä ja huonoissa olosuhteissa ajamisesta. Epävarmoja oli suhteellisesti kaksinkertainen määrä naisten joukossa. Epävarmoja oli kaikkiaan noin viidennes luokitelluista vastaajista. He eivät olleet tyytyväisiä nykymuotoiseen

opetukseen, vaan toivoivat muita useammin lisää ajo-opetusta, maantieajoa sekä turvallisuusasioiden painottamista.

Riskikuskit ajoivat helposti ylinopeutta ja päin punaisia, usein vielä korttiluokkaan-
sa tehokkaammalla pyörällä ja vajain varustein. Eniten heitä yhdisti vaarallinen ajo-
tyyli ja liikenteessä leikkiminen. He olivat pääasiassa miehiä, joukossa oli vain muu-
tamia naisia. Riskikuskien ryhmä oli toiseksi suurin, eli lähes neljännes luokitelluista
vastaajista. Heistä moni toivoi pakollisen moottoripyöräopetuksen vähentämistä. Li-
sää turvallisuusopetusta riskikuskit kaipaivat hieman muita harvemmin.

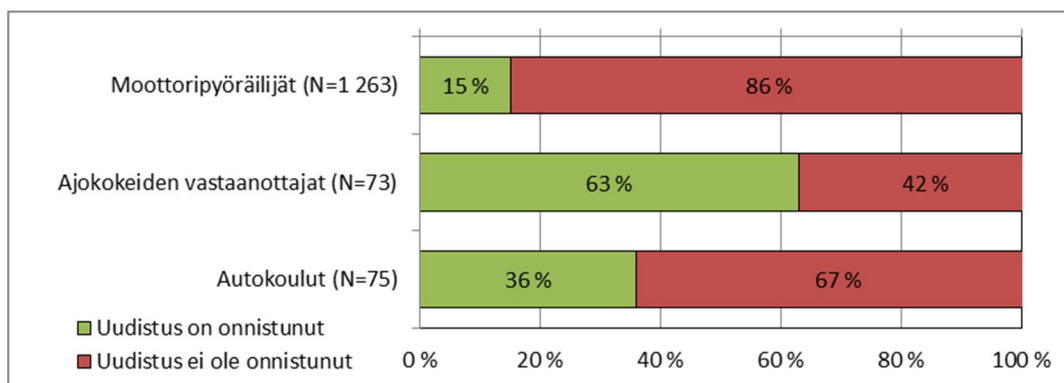
Holtittomat ajoivat muita useammin ilman kypärää, olivat joskus itse alkoholin vai-
kutuksen alaisena tai kyyditsivät päihtyneitä ystäviä. He myös arvioivat liikenne-
sääntöjen tuntemuksensa heikoksi, mutta eivät silti toivoneet lisää teoriaopetusta,
vaan olivat valmiita vähentämään pakollisen moottoripyöräopetuksen määrää. Heitä
oli suhteellisesti saman verran miesten ja naisten joukossa. Ryhmä oli tässä kuva-
tuista pienin, eli alle 10 prosenttia luokitelluista vastaajista.

Ryhmittely tuo hyvin esiin sen, että motoristit ovat erilaisia kyvyiltään ja asenteil-
taan. Tämä voitaisiin ottaa huomioon nykyistä paremmin myös moottoripyöräkoulu-
tuksessa. Suurelle osalle motoristeista heidän nyt saamansa koulutus on antanut riit-
tävät taidot itsenäistä ajamista varten. Epävarmat näkevät lisäopetuksen tai toisin
painotetun opetuksen hyödylliseksi ajotaitojensa parantamisessa, mutta uhkarohkeat,
sääntöjä tahallaan rikkovat ryhmät hyötyisivät eniten asennekasvatuksesta. Yhden
mallin mukaan tuotettu lisäopetus ei välttämättä tuota tulosta, ellei se osu tarpeeseen
yksilötasolla. Tämä tuli esiin myös muutamissa autokoulujen avovastauksissa, joissa
toivottiin lisää mahdollisuuksia jakaa opetustunteja yksilöllisten tarpeiden mukaan.

5.8 Kritiikkiä ja kehittämisehdotuksia

Lakiuudistusta kommentoitiin runsaasti avovastauksissa, joista tähän on koottu poi-
mintoja.

Uudistuksen etuna nähtiin mahdollisuus syvällisempään turvallisuusopetukseen ja
asenteisiin vaikuttamiseen. Tätä mieltä olivat etenkin ajokokeen vastaanottajat. Hy-
vä puoli oli myös se, että isomman pyörän korttia ei tule hankittua ilman selvää ai-
komusta harrastaa moottoripyöräilyä, ikään kuin siltä varalta että joskus kiinnostuvat
harrastuksesta. Muutamat motoristit pitivät myös ikärajoja hyvinä, ettei liian nu-
rena pääsisi ajamaan liian isolla pyörällä.



Kuva 35. Eri vastaajaryhmien näkemykset korttiuudistuksen onnistuneisuudesta.

Ajokokeen vastaanottajista moni olisi poistanut harjoitusluvalla ajamisen koko-
naan. Kaikkiaan ajokokeen vastaanottajat oli kuitenkin tyytyväisin vastaajaryhmä, ja

kehitysehdotukset koskivat esimerkiksi maantieajon lisäämistä ja ajo-opettajien tason valvontaa. Ajokokeen vastaanottajistakin moni kritisoi koulutuskertojen päällekkäisyyttä. Ajokokeen vastaanottajista vajaat kaksi kolmannesta piti uudistusta onnistuneena.

Autokoulujen avoimissa vastauksissa kritisoitiin niin ikään etenkin kahden erillisen korotuskerran päällekkäisyyttä, raskautta ja kalleutta. Monen mielestä korotus A2:sta A:han pitäisi voida toteuttaa ilman opetusjaksoa. Lisäksi kritiikkiä sai osakseen sekä ajo-opettajien että ajokokeen vastaanottajien osaaminen. Joillakin vastaajilla oli kokemuksia opettajista, jotka eivät itse olleet motoristeja, eivät käyttäneet suojarusteita eivätkä pystyneet näyttämään itse opettamaansa asiaa. Myös ajokokeen vastaanottajia kritisoitiin asiantuntemattomuudesta. Huolenaiheita olivat myös kortin kallistunut hinta sekä A kortin ikäraja ilman edeltävää A2-korttia.

Kolmannes vastanneista autokoulun opettajista piti uudistusta pääosin onnistuneena. Hyvänä pidettiin opetuksen syventymistä ja mahdollisuutta parantaa turvallisuutta. Niistäkin jotka pitivät muutosta hyvänä, arvioivat monet kaksi erillistä korotusvaihetta liian päällekkäisiksi ja opetuksen määrää liioitelluksi.

Jopa 67 prosenttia vastanneista autokouluista ei pitänyt lakimuutosta onnistuneena. Autokouluilta kritiikkiä sai osakseen järjestelmän monimutkaisuus, kaksi päällekkäiseltä vaikuttavaa korotusta ja kortin huomattava kallistuminen kuluttajalle. Muutama vastaaja kertoi, että nyt autokouluja syytetään rahastuksesta, kun ne yrittävät toteuttaa lakiuudistuksen mukaista opetusta. Lakiuudistuksen koettiin karsineen moottoripyöräkortin suorittajia ja siten rasittaneen moottoripyöräharrastusta. Kriitikot pitivät turvallisuusparannusta vähäisenä ja pelkäsivät entistä useampien ajavan ilman asianmukaista ajokorttia.

Uutta koulutusmallia ei pidetty erityisen hyvänä myöskään autokoulujen kannalta, sillä opetusajoneuvoja tarvitaan useita eivätkä kaikki yrittäjät ole pitäneet niiden hankkimista kannattavana. Näin opetuksen tarjonta kapenee alueellisesti. Ratkaisuksi esitettiin opetuksen poistamista tai keventämistä A2-kortista A-korttiin siirryttäessä. Opetusajoneuvoihin liittyviä määräyksiä pitäisi helpottaa. Muutamat ehdottivat suoraan paluuta vanhaan lakiin.

Moottoripyöräilijöistä viidesosa piti nykyistä koulutuskäytäntöä hyvänä, mutta vain kuudesosa oli tyytyväinen lakiuudistukseen kokonaisuutena. Yli kolmannes vastaajista oli valmis vähentämään pakollista koulutusta. Toisaalta ajo-opetusta ja turvallisuuspainotusta oli noin kolmannes valmis lisäämään koulutuksessa. Maantieajon lisäys olisi kiinnostanut joka viidettä motoristia.

Motoristit pelkäsivät, että kalliit korotuskoulutukset houkuttelevat nuoria tinkimään ajovarusteista ja pyörän laadusta, jos kaikkiin kustannuksiin ei riitä rahaa. Toiset taas arvioivat liian tehokkaalla pyörällä ajamisen yleistyvän, mikäli kortin korottaminen on kallista. Kaikkiaan korotusjärjestelmän vaikuttavuuteen ei uskottu.

”Trafi voisi miettiä haluaako se riistää nuoria ihmisiä ja vaikuttaa osaltaan negatiivisesti nuorten ajoturvallisuuteen vanhemman ja huonokuntoisemman ajokaluston ja -varusteiden muodossa...”

”Itsekin kun olen ensin mopolla ajanut ja sen jälkeen kevarilla, tuntuu turhalta kerata uudelleen liikennesäännöt ja pyörän käsittely, vaikka se on päivittäistä. Enkä varmasti ole ainoa.”

”(Moottoripyörä)kortin ajaminen pitää sisällään hyvän määrän opetusta, sopivassa suhteessa. Kortin korottaminen taas on suoraan sanottuna turhauttavaa ja täydellistä byrokratiaa, rehellinen mielipide sisältää liudan kirosanoja...”

”Jos kuljettaja on ajanut moottoripyörällä aktiivisesti 2 vuotta, hänen on täytynyt omaksua tarvittavat taidot itse tuona aikana... Ennemmin kortin saamiseksi paras keino olisikin todistaa juuri tuo ”aktiivinen” ajokokemus. Tällä tarkoitan sitä että kahden vuoden aikana tulisi ajaa moottoripyörällä tietyn verran ajotaidon ylläpitämiseksi, jotta korotus seuraavaan luokkaan olisi mahdollista. Itsestäni tuntui järin turhalta maksaa 400€ kortin korottamisesta A2-luokkaan yli 20 000 kevytmoottoripyörällä ajatun kilometrin jälkeen.”.

Turvallisuuteen voitaisiin motoristivastaajien mukaan vaikuttaa paremmin esimerkiksi peruskoulutuksen painottamisella ajo-opetukseen ja asennekasvatukseen, opettamalla autoilijoita ottamaan huomioon moottoripyöräilijät, moottoripyöräjärjestöjen rataharjoittelupäiviä lisäämällä sekä paremmilla ajovarusteilla. Hyvää ja asiantuntevaa peruskoulutusta arvostettiin, sillä jo A1-pyörän kuljettajan on selvittävä liikenteessä ja monipuolisissa ajotilanteissa.

5.9 Kyselyotannon tarkastelua

Moottoripyöräilijöille suunnattuun kyselyyn pyydettiin vastauksia internetin ja sosiaalisen median kautta (Twitter, Trafin ja moottoripyöräjärjestöjen nettisivut, Facebook) sekä lähettämällä postikorttimuotoinen kutsu vastata kyselyyn 3 000 ajokorttirekisteristä poimittuun osoitteeseen. Internetin ja sosiaalisen median kautta saatiin noin 1 000 vastausta ja postikorttien perusteella noin 400 vastausta.

Eri tavoin saatuja vastauksia tarkasteltaessa selvisi, että yleistä suhtautumista kuvaavissa kysymyksissä erot olivat varsin pieniä (tilastollisesti merkityksettömiä) etenkin silloin, kun vastaajaryhmien ikä ja korttiluokka olivat samat. Esimerkiksi moottoripyöräkortin hintaa koskevilla kysymyksillä yksimielisyys oli suuri myös ikäryhmästä riippumatta.

Sen sijaan omaa toimintaa kuvaavien kysymysten kohdalla löytyi eroja postikorttikutsun saaneiden ja muuta kautta kyselyn löytäneiden välillä. Postikorttikutsun saaneet kertoivat ottavansa vähemmän riskejä ja käyttäytyvänsä muutenkin keskimäärin hieman kuuliaisemmin kuin muut vastaajat. Voidaan vain arvata, mistä tämä johtuu ja kumpi vastaajaryhmä edustaa paremmin keskimääräistä motoristia. On mahdollista, että motiivit vastaamiseen ovat näillä ryhmillä erilaiset. Postikorttikutsua noudattava osoittaa yhteistyöhalua vastatessaan, netistä kyselyosoitteen huomannut haluaa ehkä enemmän vaikuttaa moottoripyörälainsäädännön kehittämiseen ja osoittaa muutenkin aktiivisuutta vastatessaan.

Jatkoa ajatellen voisi netin ja median kautta jaettu kyselykutsu olla riittävä tapa hankkia tietoa suurten joukkojen näkemyksistä. Tämän työn mukaan vastaukset eivät poikkea merkittävästi satunnaistetulla otannalla saaduista vastauksista, vastaajamäärät ovat suurempia ja mikäli oikeat foorumit saadaan paikannettua, jäävät tutkimuksen kustannukset hieman pienemmiksi. Vapaasti vastattavissa olevaa kyselyä laadittaessa on kuitenkin kiinnitettävä enemmän huomiota perustietojen keräämiseen siten, että vastaajat voidaan analyysivaiheessa jaotella tarkoituksenmukaisiksi ryhmiksi.

6 Yhteenveto

Työn tarkoituksena oli selvittää moottoripyöräkortin hankintaa koskevan lakimuutoksen vaikutuksia ja vastaanottoa. Lisäksi haluttiin arvioida, onko lakiuudistus parantanut moottoripyöräilijöiden turvallisuutta ja valmiuksia toimia liikenteessä.

Moottoripyöräkortin korottamiseen vaadittava koulutus oli suurin lakiuudistuksen mukanaan tuoma muutos. Asteittainen koulutus mukailee henkilöauto-opetuksen linjaa. Koulutuksen lisääminen on herättänyt myös eniten keskustelua. Toisaalta koulutustarvetta on puolustettu turvallisuusperustein, toisaalta kahteen kertaan suoritettava korotuskoulutusta on pidetty turhana rahastuksena ja koulutuskertojen sisällölliseen mielekkyyteen on suhtauduttu epäillen.

Korotuskoulutuksesta on toistaiseksi vasta vähän kokemuksia, joten tässä tutkimuksessa ei ole mahdollista selvittää korotuskoulutusten vaikuttavuutta luotettavasti. Lakimuutoksen turvallisuusvaikutukset tulevat esiin täysimääräisesti vasta pidemmällä aikavälillä.

6.1 Näkemykset lakiuudistuksesta

Tässä työssä toteutetussa kyselyssä lakiuudistusta kokonaisuudessaan piti onnistuneena kuudennes moottoripyöräilijöistä, kolmannes autokouluista ja kaksi kolmannesta ajokokeen vastaanottajista. Lisäksi moni tyytyväinenkin esitti avovastauksessaan pieniä parannusehdotuksia. Kaikkiaan suhtautuminen oli hyvin kriittistä.

Moottoripyöräkortin peruskoulutukseen oli enemmistö kaikista vastaajaryhmistä tyytyväisiä. Osa kaikkien ryhmien vastaajista olisi ollut kuitenkin lisäämään ajo-opetusta.

Korotuskoulutuksen suhteen oltiin selvästi kriittisempiä. Moottoripyöräilijöistä viidennes piti opetusmääriä sopivina. Etenkin teoriaopetusta haluttiin vähentää ja yli puolet olisi halunnut korotuksen tapahtuvan poliisille tehtävällä hakemuksella. Korotuskoulutukseen osallistuneet arvioivat maksaneensa osin turhista tunteista muita vastaajia useammin.

Ajokokeiden vastaanottajien enemmistö piti teoriaopetuksen määrää sopivana ja noin puolet heistä oli tyytyväisiä myös ajo-opetuksen määrään. Kuitenkin lähes joka viides ajokokeen vastaanottaja ja autokoulu olisi ollut valmis palaamaan lakiuudistusta edeltäneeseen käytäntöön A-korotuksen kohdalla. Autokouluista niukka enemmistö kannatti nykyisiä opetusmääriä A2-korotuksen kohdalla, mutta A-korotuksen kohdalla opetusmääriä oli moni valmis vähentämään. Korotuskoulutus sai siten varsin kriittisen vastaanoton myös ammattilaistahoilla.

Nykylainsäädännön mukaisiin ikärajoihin oli tyytyväisiä enemmistö kaikista vastaajaryhmistä. Yli kolmannes moottoripyöräilijöistä ja autokouluista sekä viidennes ajokokeiden vastaanottajista olisi laskenut ilman edeltävää moottoripyöräkorttia hankittavan A-kortin ikärajaa.

Moottoripyöräilijöistä ylivoimainen enemmistö piti kortin nykyisiä hankkimiskustannuksia kohtuuttoman kalliina. Epäoikeudenmukaiseksi koettiin se, että moninkertaiset koulutusvaatimukset ja niiden kustannukset kohdistuvat nuoriin, joilla usein on matala tulotaso. Valtaosa vastanneista motoristeista arvioi moottoripyöräharrastuksen houkuttelevuuden heikentyneen lakimuutoksen myötä. Onkin totta, että ikä-

luokittain tarkasteltuna moottoripyöräkorttien yleisyys on hieman laskenut lakimuutoksen voimassaoloaikana nuorimpien ikäluokkien keskuudessa.

Moottoripyöräilijät näkivät korotuskoulutusten taustalla vaikuttavan autokoulujen lobbauksen ja halun lisätä liikevaihtoaan. Autokoulut eivät kuitenkaan olleet varauksettomasti lakiuudistuksen kannalla, vaan pitivät korotuskoulutuksia osin turhina ja vaikeina järjestää. Kuudenneksellä vastanneista autokouluista ei ollut opetusajoneuvoja kaikkien moottoripyöräluokkien opetusta varten, sillä opetusajoneuvojen hankintaa pidettiin taloudellisesti kannattamattomana.

Hyvänä puolena nähtiin se, ettei A-korttia hankita enää helpon myöntämismenetelyn kautta pelkästään siltä varalta, että moottoripyöräharrastus joskus alkaisi kiinnostaa. Näin liikenteestä karsiutuu suuri joukko vähäisen ajokokemuksen omaavia satunnaisia kuljettajia.

6.2 Osaaminen

Motoristit arvioivat osaamisensa koulutuksen jälkeen varsin hyväksi, sillä 96 prosenttia vastaajista katsoi oppineensa lähes tai täysin riittävästi asioita pärjätäkseen liikenteessä. Korotuskoulutukseen osallistuneet arvioivat hieman muita useammin oppineensa täysin riittävästi asioita koulutuksessa. Korotuskoulutus siis näyttäisi parantavan hieman osaamista, mutta toisaalta tulokseen vaikuttaa myös oppilaan pienemmällä pyörällä hankkima ajokokemus.

Turvallisuusopetusta katsoi enemmistö moottoripyöräilijöistä saaneensa sopivasti. Peruskoulutuksen käyneistä muutamat olisivat kaivanneet lisää turvallisuusopetusta, korotuskoulutuksen käyneistä ei kukaan. Toisaalta korotuskoulutuksen käyneet kokivat muita useammin saaneensa turhaa turvallisuusopetusta, joka ei vaikuta ajotapaan.

Turvallisuusopetuksen suhteen on vaikea löytää optimaalista tasoa, johon kaikki olisivat tyytyväisiä. Nykytasoa lienee lähellä optimia peruskoulutuksessa. Korotuskoulutuksessa turvallisuusopetukseen tyytyväisten määrä jo hieman pienenee ja turhautuneiden määrä kasvaa.

Ajokokeen vastaanottajat pitivät parhaana opetusvaatimukset kokonaan autokoulussa suorittaneiden osaamista ja huonoimpana harjoitusluvalla ajaneiden osaamista. Opetuslupaopetusta saaneet sijoittuivat näiden välille.

Näkemykset heijastavat osaltaan järjestelmän autokoulukeskeisyyttä, jolloin autokouluopetuksessa on mahdollista painottaa juuri tutkinnossa vaadittavia asioita. Toisaalta tilanteessa on nähtävä autokouluille avautuva tilaisuus markkinoida harjoitusluvalla ajaneille ylimääräistä ajotuntia ennen ajokoetta taitojen hiomiseksi. Moottoripyöräilijöiden kiinnostuksesta taitojensa kehittämistä kohtaan kertoo myös moottoripyöräjärjestöjen tarjoaman vapaaehtoisen lisäkoulutuksen suosio.

6.3 Onnettomuudet

Onnettomuustilastojen mukaan moottoripyöräilijöille sattuneiden onnettomuuksien määrä on ollut laskussa jo vuosia. Laskeva trendi näkyy onnettomuuksien kokonaismäärässä sekä suhteutettuna liikenteessä olevien moottoripyörien määrään. Lakimuutos ei ole tuonut muutosta aiemmin vallinneeseen kehityslinjaan. Lakimuutoksen ensimmäisenä voimassaolovuotena onnettomuuksien väheneminen jopa hieman

hidastui edellisvuoteen verrattuna. Myöskään kyselyiden perusteella ei voitu osoittaa onnettomuuksien vähenemistä uuden lain voimassaoloaikana tai korotuskoulutukseen osallistuneiden keskuudessa. Onnettomuuksien määrät olivat lisäksi niin pieniä, että luotettavia päätelmiä oli niiden perusteella vaikea tehdä.

Vertailuja onnettomuusalttiudesta tehtiin myös sukupuolen mukaan. Mopotutkimuksissa tyttöjen on todettu hallitsevan ajoneuvonsa keskimäärin hieman huonommin kuin poikien. Moottoripyörien kohdalla vastaavaa eroa ei kuitenkaan tullut esiin.

Kyselyn perusteella muut tielläliikkujat aiheuttavat valtaosan motoristien kokemista vaaratilanteista ja onnettomuuksista. Moottoripyöräilyn turvallisuus -tutkimuksen mukaan suistumisonnettomuuksien ohella suurin osa kaikista vuosien 1991–2006 aikana tapahtuneista kolareista johtui kuitenkin pääasiassa moottoripyöräilijän toiminnasta. Toisaalta 2000-luvulla sattuneissa risteyskolareissa moottoripyöräilijä oli useimmiten kakkososalainen (Mattsson ja Summala, 2008). Moottoripyöräilijöiden näkemyksissä saattaa olla viitteitä oman osaamisen yliarvioimisesta, mutta tästä huolimatta moottoripyöräilyn turvallisuuteen vaikutetaan myös kouluttamalla muita tienkäyttäjiä havaitsemaan moottoripyöräilijät ja reagoimaan oikein.

6.4 Taloudelliset vaikutukset

Ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä arvioitiin moottoripyöräkorttiuudistuksen yritysvaikutuksia (III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano, 2009). Korotusopetuksen antaminen ja siihen tarvittavan kaluston hankkiminen vaatii autokouluilta lisäresursseja. Toisaalta pakollisella koulutuksella on työllistävä vaikutus autokouluissa. Vastaavasti uudistus kuormittaa myös kuljettajan tutkinnon vastaanottajia. Kansalaisiin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia ei moottoripyöräkortin osalta käsitelty, vaikka uudistuksen myötä korotuskoulutusten kautta hankittuna A-luokan kortin hinta yli kaksinkertaistui.

Kyselyyn vastanneista autokouluista kuudenneksellä ei kyselyhetkellä (lokakuu 2013) ollut kaikkien moottoripyöräluokkien opetukseen tarvittavia ajoneuvoja. Uusien moottoripyörien hankkimista piti vain 5 prosenttia autokouluista kannattavana. Korotuskoulutukset ovat lain ensimmäisen voimassaolovuoden aikana lisänneet autokoulujen liikevaihtoa vain hiukan korotuskoulutukseen osallistuneiden pienen määrän vuoksi. On mahdollista, että lisäys on pienempi kuin moottoripyöräkorttien suosion vähenemisen aiheuttama liikevaihdon lasku. Tietoa uudistuksen työllisyysvaikutuksista ei ole.

Vastaavasti moottoripyöräilijät ovat maksaneet korotuskoulutuksen autokoulumaksuja. Kustannusvaikutus kohdistuu opiskeleviin tai työuransa alussa oleviin nuoriin, joiden maksukyky voi joutua koetukselle uuden menoeran vuoksi. Kyselyn yhteydessä esitettiin arvioita, joiden mukaan korttikustannusten vuoksi moni voi joutua tinkimään monista muista moottoripyöräharrastukseen liittyvistä menoista, kuten varusteiden ja pyörän laadusta. Toisaalta arveltiin, että moni voi jättää koko harrastuksen kallistuneiden kustannusten vuoksi, mikä näyttäisi alustavasti jossain määrin toteutuneenkin.

6.5 Johtopäätökset

Lakiuudistuksen mukanaan tuoma moottoripyöräkortin korottamiseen vaadittu koulutus on saanut osakseen ristiriitaisen vastaanoton. Kriittisimpiä ovat olleet moottoripyöräilijät, mutta myöskään autokoulut eivät ole ottaneet muutoksia vastaan va-

rauksista. Tyytyväisimpiä ovat olleet ajokokeen vastaanottajat, joskin myös heidän keskuudestaan löytyy arvostelua monimutkaisena ja tehottomana pidettyä järjestelmää kohtaan. Hyvänä pidettiin opetuksen syventymistä ja mahdollisuutta parantaa turvallisuutta. Lakimuutokseen sisältynyt A-kortin suorittamisen ikärajamuutos on otettu vastaan paremmin.

Onnettomuustilastojen ja tämän työn yhteydessä suoritetun kyselytutkimuksen perusteella ei ole pystytty osoittamaan lakimuutoksen odotettujen hyötyjen toteutumista. Toisaalta noin vuoden pituisella tarkastelujaksolla eivät kaikki hyödyt vielä voikaan toteutua. On kuitenkin mahdollista, että näitä vaikutuksia pidemmällä aikavälillä tulee esille.

Lakimuutoksen haittapuoliksi voidaan lukea kohonneet moottoripyöräkortin hankintakustannukset, jotka koskettavat etenkin nuoria. Lisäksi järjestelmää pidetään liian monimutkaisena ja työläänä suhteessa mahdollisiin hyötyihin nähden.

6.6 Kehittämisehdotuksia

Kyselyn perusteella opetusta voisi painottaa enemmän käsittely- ja ajo-opetuksen suuntaan. Moottoripyöräilijät olivat usein turhautuneita teorialunteihin, joita pidettiin usein vanhan kertauksena ja siten tehottomina.

Vastauksissa toivottiin lisää arvostusta korttiaan korottavan aiemmalle kokemukselle ja osaamiselle sekä teoriassa että käytännössä. Osaamisen taso ja mahdollinen lisäopetuksen tarve kortin korottamisen yhteydessä saataisiin selville tutkintomenetellyllä. Kyselyssä tuotiin esiin näkemys, jonka mukaan kortin korottajan tulisi voida valita tutkinnon tai koulutusjakson oman osaamisensa mukaan korotustavaksi, mutta tämä ei ole ajokorttidirektiivin puitteissa mahdollista.

Tutkimuksessa tehtiin myös ryhmittely erilaisista moottoripyöräilijätyypeistä osaamisen ja riskinoton perusteella. Ryhmittely osoitti hyvin, kuinka erilaisia puutteita osaamisessa voi olla. Mikäli näihin halutaan vaikuttaa, tulisi opetus räätälöidä kunkin tarpeita vastaaviksi. Joku voi tarvita lisää käsittelyopetusta ja itseluottamusta, toinen hyötyy asennekasvatuksesta. Myös kyselyssä toivottiin mahdollisuutta painottaa opetusta opetettavan eniten harjoitusta vaativien osa-alueiden suuntaan.

Kyselyn vastauksia voidaan peilata myös tutkimuksen valmistumisajankohtana ilmestyneeseen Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen -raporttiin (2014), jossa esitetään suosituksia tutkintopainotteiseen opetusjärjestelmään siirtymisestä. Tutkintopainotteisella järjestelmällä voitaisiin vastata selvästi nykyistä paremmin kyselyssä esiin tulleisiin kehittämistarpeisiin.

6.7 Jatkotutkimustarpeet

Lakimuutoksen keskeiset muutokset ovat korttiluokan korotuskoulutuksen sisällyttäminen suuritehoisia moottoripyöriä ajavien koulutukseen sekä A-korttia koskeva ikärajamuutos. Muutosten tehokkuus ja turvallisuusvaikutukset tulevat esiin muuttaman vuoden viiveellä, jolloin koulutuskäytännöt ovat vakiintuneet ja korotuskoulutuksiin osallistuneiden motoristien määrä on ehtinyt kasvaa tilastollisesti merkittävämmäksi nuorten motoristien keskuudessa. Siten koulutusvaatimusten ja ikärajan muutoksen vaikutuksia tulisi tarkastella uudelleen esimerkiksi 3–4 vuoden kuluttua. Tällöin myös tulosten kriittisyyteen nyt mahdollisesti vaikuttava muutosvastarinta on ehtinyt laantua.

Mahdollisessa seurantatutkimuksessa tulisi kiinnittää huomiota onnettomuuskehitykseen ikäluokittain sekä erityisesti korotuskoulutukseen osallistuneiden keskuudessa.

Selvitettäväksi voitaisiin ottaa myös mahdollisuus kehittää moottoripyöräkorttiluokan korotuskäytäntöjä yksinkertaisemmiksi ja yksilölliset tarpeet paremmin huomiioon ottaviksi. Erilaisia tarpeita on mahdollista tutkia hyödyntämällä tässä työssä suppeasti käytettyä moottoripyöräilijätyyppien ryhmittelyä laajemmin.

Lähdeluettelo

Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. 2014. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014.

Kuljettajantutkinnon ajokoe. Määräys Trafi/2829/03.04.03.00/2013. TraFi.

Liikennevakuutuskeskus. 2013. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2012. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot.

Moottoripyöräkortin hankinta muuttui.

http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttien_uudistukset_2013/moottoripyora

Mattsson, Markus ja Summala, Heikki. 2008. Moottoripyöräilyn turvallisuus. Ajoneuvohallintokeskus. Tutkimuksia ja selvityksiä 10/2008.

Opetussuunnitelma. Ajokorttiluokkien A1 ja A2 korottaminen kuljettajaopetuksella. Valmennusjakso A2 ja valmennusjakso A. SAKL Suomen autokoululiitto.

Ruonakoski, Annamari ja Seila, Mikko. 2013. Mopokorttiuudistuksen vaikutukset. Trafin julkaisuja 7/2013. Trafi.

Tilastokeskus. Tieliikenneonnettomuudet (vuodet 2003–2013).

Tilastokeskus. 2014. StatFin-palvelu.

Trafi. 2014. Ajoneuvo- ja ajokorttitilastot.

III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano. Työryhmän muistio. 2009 Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 22/2009.

Liitteet

Liite 1. Moottoripyöräkortin haltijoiden kyselylomake

A. PERUSTIEDOT

1. Syntymävuosi *

Valitse tästä ▾

2. Sukupuoli *

- ☐ Nainen
☐ Mies

3. Asuinkunta *

4. Mistä sait tiedon tästä kyselystä?

- ☐ Kotiin tulleet postikortista
☐ Sosiaalisesta mediasta (Facebookista, Twitteristä tai muualta netistä)
☐ Kuulin ystävältäni
☐ Muusta lähteestä, mistä

5. Millainen moottoripyöräkortti sinulla on?

Ennen lakimuutosta 19.1.2013 hankittu

Lakimuutoksen jälkeen 19.1.2013 hankittu

- ☐ A1, kevytmoottoripyöräkortti
☐ A, rajoitettu enimmäisteholtaan 25 kW
☐ A, rajoittamaton teholtaan yli 25 kW
- ☐ A1, kevytmoottoripyöräkortti
☐ A2, enimmäisteholtaan 35 kW
☐ A, teholtaan yli 35 kW

Mitä ajokorttiluokkaa varten suoritit tutkinnon?

- ☐ A1
☐ A, rajoitettu / A2
☐ A
☐ Olen saanut ajo-oikeuden ilman tutkintoa (ennen vuotta 1990)

6. Mikäli sinulla on A1- tai A2-luokan ajokortti, mikä on korkein moottoripyöräkorttiluokka, jonka aiot suorittaa?

- ☐ A1
☐ A2
☐ Haluan A-luokan ajokortin, jolla saa ajaa mitä hyvänsä moottoripyörää

7. Oliko sinulla ennen moottoripyöräkortin hankintaa joku tai joitain seuraavista korteista?

- ☐ T (traktori)
☐ AM / M (mopoauto / mopo)
☐ B (henkilöauto) tai laajempi
☐ Ei mitään ajokorttia

8. Kuinka hankit moottoripyöräkorttisi?

- ☐ Suoritin opetusvaatimukset kokonaan autokoulussa
☐ Suoritin osan ajoharjoittelusta harjoitusluvalla
☐ Suoritin kortin opetuslupaopetuksessa
☐ Olen saanut ajo-oikeuden ilman tutkintoa (ennen vuotta 1990)

9. Mikä seuraavista kuvaa sinua moottoripyöräilijänä?

- ☐ Kevarikuski, koska ikä ei riitä autoiluun
- ☐ Lähiseutujen huviajelijä
- ☐ Matkapyöräilijä
- ☐ Intohimoinen motoristi

10. Kuinka paljon ajokilometrejä sinulle kertyy vuodessa / ajokaudessa?

- ☐ Alle 1 000 km
- ☐ 1 000-3 000 km
- ☐ 3 000-5 000 km
- ☐ Yli 5 000 km

11. Oletko kiinnostunut moottoripyöräjärjestöiden toiminnasta?

- ☐ Kyllä, olen jäsen
- ☐ Kyllä, mutta en ole jäsen
- ☐ En ole kiinnostunut moottoripyöräjärjestöistä

12. Oletko kiinnostunut järjestöiden organisoimasta vapaaehtoisesta ajo-opetuksesta?

- ☐ En ole kuullut vapaaehtoisista kursseista
- ☐ Olen harkinnut vapaaehtoiselle kurssille osallistumista
- ☐ Olen osallistunut vapaaehtoisille kursseille

13. Onko käyttämäsi moottoripyörän tehoja muutettu?

- ☐ Kyllä, lisätty
- ☐ Kyllä, rajoitettu (esimerkiksi jos pyörä on tehokkaampi kuin kuljettajan ajokortti sallii)
- ☐ Ei

Seuraava -->

(Sivu 1 / 4)

B. NÄKEMYKSET MOOTTORIPYÖRÄKORTIN HANKKIMISESTA

Opetuksen määrä

- Nykyisen lainsäädännön mukaan moottoripyöräkortin suorittamiseksi henkilön on saatava kuljettajaopetusta autokoulussa tai opetusluvalla seuraavasti: teoriaa 12 tuntia ja ajo-opetusta 9 tuntia, josta 2 tuntia maantieajo-opetusta, sekä suoritettava kuljettajantutkinto.

- A1- tai A2-luokan korottamiseksi teoriaopetusta on saatava 2 tuntia ja ajo-opetusta 5 tuntia. Kahden vuoden ajokokemuksella kuljettajantutkintoa ei tarvitse suorittaa korttiluokkaa korotettaessa.

Mitä mieltä olet ensimmäisen moottoripyöräkortin hankkimiseksi tarvittavan opetuksen määrästä?

14. Teoriaopetusta (12 h) on?

- ☐ Sopivasti
☐ Teoriaopetusta tulisi olla (tuntia)

15. Ajo-opetusta (9 h) on

- ☐ Sopivasti
☐ Ajo-opetusta tulisi olla (tuntia)

16. Ajo-opetuksesta maantieajoa taajaman ulkopuolella (2 h) on

- ☐ Sopivasti
☐ Maantieajoa taajaman ulkopuolella tulisi olla (tuntia)

17. Korttinsa koulutuksen (vuoden 1990 jälkeen) kautta saaneet: Onko opetuksessa mielestäsi turhia osuuksia?

Ensimmäistä moottoripyöräkorttia suoritettaessa opetuksessa turhia osuuksia on

- ☐ Teoriassa
☐ Ajo-opetuksessa
☐ Maantieajossa taajaman ulkopuolella
☐ Ei ole mitään turhaa

18. Korotettaessa A1-kortti A2-kortiksi tai A2-kortti A-kortiksi kahden ajovuoden jälkeen vaaditaan 2 h teoriaopetusta ja 5 h ajo-opetusta. Aiemmin opetusta ei vaadittu.

- ☐ Teoriaopetusta (2 h) on sopivasti
☐ Teoriaopetusta tulisi olla (tuntia)
☐ Ajo-opetusta (5 h) on sopivasti
☐ Ajo-opetusta tulisi olla (tuntia)
☐ Korottamiseen riittäisi A2-luokan tutkinnon läpäiseminen ilman opetusta
☐ Korottamisen tulisi tapahtua poliisille tehtävällä hakemuksella ilman opetusta tai ajokoetta kuten ennenkin

19. Oletko osallistunut uuden lain mukaiseen opetukseen kortin luokan korottamiseksi (A1 -> A2 tai A2 -> A)?

- ☐ Kyllä
☐ En

Kortin luokkaa korottaessasi (A1 -> A2 tai A2 -> A) opetuksessa turhia osuuksia oli

- ☐ Teoriassa
☐ Ajo-opetuksessa
☐ Ei ollut mitään turhaa

Harjoituslupa

- Henkilö voi harjoitella ajamista moottoripyörän ajokorttia varten poliisin myöntämällä harjoitusluvalla. Harjoituslupan saadakseen henkilön on saatava kuljettajaopetusta (teoriaa 12 tuntia ja ajo-opetusta 4 tuntia) sekä suoritettava teoriakoe ja käsittelykoe.

- Harjoitusluvalla saa harjoitella omatoimisesti ajamista 1-3 kuukauden ajan, jonka jälkeen on suoritettava ajokoe. Harjoitusluvalla voi korvata 5 autokoulun ajotuntia.

20. Mitä mieltä olet harjoituslupakäytännöstä?

- ☐ Nykykäytäntö on hyvä
☐ Poistaisin harjoituslupan kokonaan
☐ Muuttaisin käytäntöä, miten

Ikärajat

21. A1-kortin voi suorittaa 16-vuotiaana, A2-kortin 18-vuotiaana ja A-kortin 24-vuotiaana, paitsi mikäli A2-kortin haltijalla on 2 vuotta ajokokemusta, voi hän suorittaa A-kortin aikaisintaan 20-vuotiaana. Pidätkö nykyisen lainsäädännön moottoripyöräkorttien ikärajoja sopivina?

- ☐ Nykyiset ikäraajat ovat sopivia
☐ En, sopiva ikä A1-kortille olisi
☐ En, sopiva ikä A2-kortille olisi
☐ En, sopiva ikä A2-kortin korottamiselle A-kortiksi olisi
☐ En, sopiva ikä A-kortin suorittamiselle ilman A2-korttia olisi

Kortin hinta

Aiemmin moottoripyöräopetusta annettiin vain ensimmäistä moottoripyöräkorttia varten. A1 kortin sai korotettua enimmäistehoaltaan 25 kW rajoitetuksi A-kortiksi poliisille tehdyllä hakemuksella. Kahden vuoden ajokokemuksen myötä A kortti muuttui rajoittamattomaksi A:ksi ilman toimenpiteitä.

Nykyisin opetusta vaaditaan jokaista moottoripyöräkorttitasoa varten erikseen. Ensimmäistä moottoripyöräkorttia varten vaadittavan opetuksen määrä ja kortin hinta on säilynyt jokseenkin ennallaan.

- Kortin korottamiseksi vaadittavan opetuksen vähimmäismäärä on 7 tuntia (teoriaa 2 tuntia ja ajo-opetusta 5 tuntia). Opetuksen hinta on noin 500 euroa ja lisäksi tulevat noin 150 euron viranomaismaksut.

- Mikäli A-luokan kortin haluaa ennen 24 vuoden ikää, on kevytmoottoripyöräkoulutuksen saaneen käytävä korotuskoulutuksessa kaksi kertaa (A1 -> A2 ja A2 -> A), jolloin korotusten yhteenlasketut kustannukset nousevat yli tuhanteen euroon. Tämä on uusi kustannuserä lakia edeltäneeseen tilanteeseen verrattuna.

- Toisaalta on arvioitu, että kaikki motoristit eivät välttämättä tarvitse A-korttia.

22. Korttinsa koulutuksen (vuoden 1990 jälkeen) kautta saaneet: Paljonko olet itse maksanut nykyisestä moottoripyöräkortistasi kaikki opetukseen ja viranomaismaksuihin liittyvät kulut mukaan lukien?

euroa

23. Korttinsa koulutuksen (vuoden 1990 jälkeen) kautta saaneet: Vaikuttiko kortin hinta hankintapäätökseen omalla kohdallasi?

- ☐ Ei, sillä tarvitsin / halusin kortin joka tapauksessa
☐ Kortin hankkiminen tuntui kalliilta
☐ En olisi hankkinut moottoripyöräkorttia, jos se olisi nykyistä kalliimpi

24. Mitä mieltä olet moottoripyöräkortin nykyisistä hankkimiskustannuksista?

- ☐ Kortti on edelleen kohtuuhintainen
- ☐ Kortti voisi olla kalliimpikin
- ☐ Kortin hinta tuntuu kohtuuttomalta

Ennen vuotta 1990 moottoripyöräkorttinsa saaneet voivat siirtyä osioon C kysymykseen 31.

Opetuksen sisältö

25. Korttinsa koulutuksen (vuoden 1990 jälkeen) kautta saaneet: Opitko moottoripyöräopetuksessa tarpeeksi asioita pärjätäksesi liikenteessä?

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

26. Korttinsa koulutuksen (vuoden 1990 jälkeen) kautta saaneet: Opitko riittävästi turvallisuutta koskevia asioita?

- ☐ Olisin toivonut enemmän turvallisuusasioiden käsittelyä
- ☐ Opin tärkeitä asioita turvallisuudesta ja opetus vaikuttaa ajotapaani
- ☐ Opin jonkin verran hyödyllisiä asioita, mutta osa oli turhaa
- ☐ Turvallisuusopetus tuntui tarpeettomalta eikä se vaikuta ajotapaani

27. Korttinsa koulutuksen (vuoden 1990 jälkeen) kautta saaneet: Tunsitko saaneesi vastinetta rahoillesi autokouluopetuksessa?

- ☐ Kyllä, opetus oli hyvää ja tarpeellista
- ☐ Olen kohtalaisen tyytyväinen
- ☐ Opetuksessa on parantamisen varaa
- ☐ Tunnen maksaneeni osin turhista tunneista

Kysymykset 28-30 viimeksi A1-kortin suorittaneille:

28. Kuka maksoi moottoripyöräkortin hankinnasta aiheutuneet kulut?

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

29. Ovatko vanhempasi huolissaan ajoturvallisuudestasi?

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

30. Jutteletko moottoripyöräilystä ja siihen liittyvistä tapahtumista (ajotilanteet, turvallisuus, missä ajat ym.) vanhempiesi kanssa?

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

[<-- Edellinen](#)

[Seuraava -->](#)

(Sivu 2 / 4)

C. TURVALLISUUS JA VAARATILANTEET

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

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

32. Moottoripyöräilyn vaarallisuudesta puhutaan paljon julkisuudessa. Miten turvallisiksi itse koet moottoripyöräilyn verrattuna autoiluun?

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

33. Oletko moottoripyöräillessäsi (voit valita useita vaihtoehtoja)

- ☐ Ajanut ylinopeutta
- ☐ Ajanut päin punaisia
- ☐ Ajanut ilman kypärää
- ☐ Ajanut puutteellisilla varusteilla (esimerkiksi shortsit / t-paita)
- ☐ Ajanut tehokkaammalla pyörällä kuin kortti sallii
- ☐ Ajanut vaarallisesti tai leikkinyt moottoripyörällä liikenteessä
- ☐ Ajanut juotuasi alkoholia
- ☐ Kyydinyt päihtynyttä kaveria

34. Oletko saanut sakon tai huomautuksen poliisilta moottoripyöräillessäsi?

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

35. Oletko

- ☐ Pelännyt ajaessasi
- ☐ Kokenut ongelmia ajoneuvon hallinnassa
- ☐ Kokenut olevasi vaaraksi muille
- ☐ Joutunut vaaratilanteisiin vaihtaessasi kaistaa
- ☐ Pitänyt taitojasi muuten riittämättöminä turvallisuuden kannalta
- ☐ Kokenut autoilijoiden aiheuttavan vaaratilanteita sinulle

36. Oletko kaatunut moottoripyörällä?

- ☐ Kyllä
- ☐ En

37. Oletko muuten menettänyt ajoneuvon hallinnan, esimerkiksi suistunut tieltä tai törmännyt esteeseen?

- ☐ Kyllä, mitä tapahtui
- ☐ En

38. Oletko joutunut onnettomuuteen toisen tienkäyttäjän (esimerkiksi henkilöauto, moottoripyörä, pyöräilijä, jalankulkija) kanssa (ensimmäisen ajovuotesi aikana)?

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

39. Johtuiko onnettomuus omasta toiminnastasi?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

40. Onko sinulle sattunut läheltä piti -tilanteita, jotka kuitenkin eivät johtaneet onnettomuuteen?

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

41. Johtuiko läheltä piti -tilanne omasta toiminnastasi?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

42. Mikä mielestäsi olisi paras keino parantaa moottoripyöräilyn turvallisuutta?

[<-- Edellinen](#)

[Seuraava -->](#)

(Sivu 3 / 4)

D. KEHITTÄMISEHDOTUKSET

43. Miten moottoripyöräkorttiin liittyvää opetusta tulisi kehittää?

- ☐ Nykykäytäntö on hyvä, ei kehittämistarpeita
- ☐ Lisätä teoriaosuutta ja liikennesääntöjen tuntemusta
- ☐ Lisätä ajo-opetusta
- ☐ Lisätä maantieajoa taajaman ulkopuolella
- ☐ Painottaa enemmän turvallisuutta
- ☐ Vähentää pakollista koulutusta

44. Onko sinulla kommentoitavaa tai kehittämisehdotuksia opetuksen sisältöön, opetusmääriin tai tutkintoon liittyen?

45. Miten korttiudistus on vaikuttanut moottoripyöräharrastuksen houkuttelevuuteen?

- ☐ Lisännyt houkuttelevuutta
- ☐ Vähentänyt houkuttelevuutta
- ☐ Ei ole vaikuttanut mitenkään

46. Pidätkö korttiudistusta onnistuneena? Perustele.

- ☐ Kyllä
- ☐ En

Kiitos vastauksestasi!

Vastanneiden kesken arvotaan 500 euron lahjakortti Eurobiker-verkkokauppaan.

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

Yhteystietoja käytetään ainoastaan arvonnän voitosta ilmoittamiseen.

Nimi

Sähköposti

Puhelinnumero

(Sivu 4 / 4)