

Uusien kuljettajien indeksitutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä 2013–2015

Hanna Kalenoja ja Janne Tuominen

Uusien kuljettajien indeksitutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä 2013–2015

Hanna Kalenoja & Janne Tuominen, Sito Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2016

ISBN 978-952-311-154-7
ISSN 2342-0294 (verkkojulkaisu)

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on kerännyt vuodesta 2003 alkaen tietoa uusien kuljettajien kokemuksista liikenteestä. Aineistoa on kerätty kyselytutkimuksella, joka on suunnattu edellisenä vuonna B-kortin suorittaneille, joilla on noin vuoden verran ajokokemusta. Tutkimuksessa on kerätty tietoa uusien kuljettajien tyytyväisyydestä kuljettajaopetukseen, arvioita kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista itsenäiseen ajamiseen sekä vuoden aikana sattuneista liikennevahingoista ja -rikkeistä.

Uusien kuljettajien indeksitutkimuksen tavoitteena on ollut seurata uusien kuljettajien liikennemenestystä yhdistämällä kuljettajaopetusta ja tutkintomenestystä koskevaa tietoa ensimmäisen ajovuoden aikana sattuneiden vahinkojen ja rikkeiden määrään. Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää muun muassa kuljettajaopetuksen kehittämisessä ja suuntaamisessa sekä uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen ja ajotottumusten arvioinnissa.

Tutkimus on toteutettu samanaikaisesti seniorikuljettajien indeksitutkimuksen kanssa. Indeksitutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut yksikön päällikkö Ville Autero Trafista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet johtava asiantuntija Ari Herrala, johtava asiantuntija Inkeri Parkkari, erityisasiantuntija Jussi Salminen ja erityisasiantuntija Elina Uusitalo Trafista.

Tutkimus on tehty Sito Oy:ssä, josta siitä ovat vastanneet johtava konsultti Hanna Kalenoja ja suunnittelija Janne Tuominen.

Helsingissä, 29. elokuuta 2016

Ville Autero
yksikön päällikkö
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi har från 2003 samlat in information om nya förares erfarenheter i trafiken. Material har samlats in med en enkät som riktats till dem som fått B-körkort året innan och som därmed har omkring ett års erfarenhet av körning. I undersökningen har man samlat information om nya förares nöjdhet med förarutbildningen, bedömningar om de färdigheter förarutbildningen ger för självständig körning samt trafikskador och trafiksäkerhetsincidenter som inträffat under året.

Målet med indexundersökningen har varit att följa upp nya förares trafikframgång genom att kombinera information om förarutbildningen och examensframgång med de skador och trafiksäkerhetsincidenter som inträffat under det första köråret. Resultaten från undersökningen kan användas bl.a. för att utveckla och inrikta förarutbildningen och för att utvärdera utvecklingen av trafiksäkerheten bland unga förare och deras körvanor.

Undersökningen har utförts samtidigt som indexundersökningen för seniorförare. Ordförande för indexundersökningarnas styrgrupp har varit enhetschef Ville Autero från Trafi. I styrgruppen har även ingått ledande sakkunnig Ari Herrala, ledande sakkunnig Inkeri Parkkari, specialsakkunnig Jussi Salminen och specialsakkunnig Elina Uusitalo från Trafi.

Undersökningen har gjorts vid Sito Oy, där ledande konsult Hanna Kalenoja och planerare Janne Tuominen ansvarat för den.

Helsingfors, den 29 Augusti 2016

Ville Autero
enhetschef
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

Since 2003, the Finnish Transport Safety Agency (Trafi) has been collecting information on new drivers' experiences in traffic. This information is collected through questionnaires sent to drivers who were granted a category B driving licence in the previous year and who thus have about one year of driving experience. The study involved collecting information on how satisfied new drivers were with their driving instruction, evaluations of how well the driving instruction prepared them for independent driving, and traffic accidents and offences during the past year.

The purpose of the index study of new drivers is to monitor the traffic behaviour of new drivers by combining information on driving instruction and exam scores with the number of accidents and offences in the first year of driving. The findings may be used for instance in developing and orienting driving instruction and in evaluating traffic safety trends and driving behaviour among new drivers.

The study was conducted in parallel with an index study on senior drivers. The chairman of the index study steering group was Ville Autero, Head of Analysis at Trafi. The steering group further included Senior Officer Ari Herrala, Senior Officer Inkeri Parkkari, Special Adviser Jussi Salminen and Special Adviser Elina Uusitalo from Trafi.

The study was conducted at Sito Oy by senior consultant Hanna Kalenoja and consultant Janne Tuominen.

Helsinki, 29 August 2016

Ville Autero
Head of Analysis
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1 Johdanto.....	1
1.1 Tutkimuksen tausta.....	1
1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	1
1.3 Muut rinnakkaiset tutkimukset.....	4
1.4 Tutkimuksen tavoitteet	5
2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät	6
2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko.....	6
2.2 Tutkimusten toteutus	6
2.2.1 Vertailututkimus	7
2.2.2 Monimenetelmätutkimukset	9
2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö	11
2.4 Aineiston käsittely ja tietoa-aineiston yhdistäminen muihin aineistoihin	12
3 Tyytyväisyys kuljettajatutkinnon antamiin valmiuksiin	13
3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja	13
3.1.1 Ikäjakama.....	13
3.1.2 Tutkinnon suorittaminen	13
3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen	15
3.2 Kokemukset kuljettajana	16
3.2.1 Ajokilometrien määrä	16
3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä.....	19
3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin	23
3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin	26
3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	30
4 Kuljettajaindeksit	34
4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	34
4.2 Indeksien kehitys.....	35
4.3 Ikäryhmittäinen kehitys	36
4.4 Alueelliset erot	38
4.5 Koulutusmuodon vaikutus kehitykseen	39
4.6 Ajokokemuksen vaikutus kehitykseen.....	42
5 Suositukset kuljettajaopetuksen kehittämiseksi.....	43
Lähdeluettelo	44
Liiteluettelo	45
Liite 1 Vuoden 2013 tutkimuslomake	
Liite 2 Vuosien 2014–2015 tutkimuslomake ja saatekirje	
Liite 3 Osoa-aineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus	
Liite 4 Otokseen yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus	

TIIVISTELMÄ

Uusien kuljettajien indeksitutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajantutkinnossa ja liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Uudet kuljettajat ovat liikenneturvallisuuden kannalta suurin riskiryhmä. Indeksitutkimuksen avulla on voitu pitkän aikasarjan avulla selvittää, onko nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa tapahtunut muutoksia. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista.

Uusien kuljettajien tutkimukset 2013 toteutettiin postikyselynä ja vuosien 2014 ja 2015 tiedonkeruu monimenetelmätutkimuksena, jossa vastaajalla oli mahdollisuus osallistua tutkimukseen internet- tai postikyselyllä.

Kuljettajaopetuksessa on viimeksi kuluneiden vuosien aikana tehty melko suuria muutoksia, jotka ovat muuttaneet kuljettajaopetuksen rakennetta ja hallintoa. Suurimpia viimeaikaisia muutoksia on vuonna 2013 voimaan astunut kolmivaiheinen kuljettajaopetus, jossa kortin haltija saa aluksi lyhytaikaisen kortin. Vuoden 2016 lyhytaikaisesta kortista luovuttiin ja jatkossa kortin haltija saa heti ensimmäisen vaiheen suoritettuaan pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellyttää harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista. 2010-luvulla opetuslupakäytäntöä on muutettu useaan otteeseen. Vuonna 2013 tehdyssä opetuslupaa koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvassa edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvan suosiota on pidemmällä aikavälillä vähentänyt myös kuljettajaopetuksen kolmivaiheisuus, sillä opetusluvalla korttia suorittavan on suoritettava harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe autokoulussa. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuus pieneni selvästi vuoden 2013 ajokorttiasetuksen muutoksen jälkeen. Vuoden 2014 alussa opetuslupaopetuksesta poistettiin vaatimus ensimmäisen vaiheen autokoulutunneista. Näin ollen myös kyselyn vastausjakauksessa on havaittavissa opetusluvalla kortin suorittaneiden pienempi osuus tutkimuskierroksilla 2/2014 ja 1/2015.

Harjoitteluvaiheen oli suorittanut noin 70 % vastaajista. Harjoitteluvaiheen suorittaneiden osuus on kasvanut vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierrosten välillä. Harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vastaajien näkemykset jakautuvat hyvin selvästi ja hieman yli puolet vastaajista piti harjoitteluvaihetta täysin tai melko tarpeettomana. Harjoitteluvaiheen suorittaneet arvioivat vaiheen pääosin vielä tarpeettomammaksi kuin ne vastaajat, jotka eivät olleet vielä suorittaneet harjoitteluvaihetta. Mitä enemmän vastaaja oli vuoden aikana ajanut, sitä vähemmän tarpeelliseksi harjoitteluvaihe koettiin.

Kuljettajatutkinnon syventävän vaiheen oli suorittanut alle viidennes vastaajista. Syventävä vaihe arvioitiin harjoitteluvaihetta huomattavasti tarpeellisemmaksi. Syventävän vaiheen suorittaneista 48–55 % arvioi vaiheen melko tai erittäin tarpeelliseksi.

Kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista alimpia tyytyväisyysarvioita annettiin ajamiselle vaikeissa olosuhteissa, ajamiselle taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi sekä oman tilan hallinnalle ja ajamiselle itsenäisesti. Tyytyväisimpiä oltiin ajamiseen taajamassa, ajamiseen maantiellä sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen. Kaiken kaikkiaan tyytyväisyys opetuksen antamiin valmiuksiin on pääosin lisääntynyt lukuun ottamatta itsenäisesti ajamista ja taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi ajamista, joissa muutoksia ei ole juurikaan tapahtunut. Suhteellisesti eniten on kasvanut tyytyväisyys oman ikäryhmän liikennetunnettamiseen ja oman tilan hallintaan. Vastaajat olivat pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän he olivat ensimmäisen ajovuotensa aikana ajaneet.

Vastaajat olivat keskimäärin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöön. Tyytymättömyimpiä oltiin pimeällä ajon näyttöihin ja harjoituksiin sekä itseopiskelun ja kotitehtävien organisointiin.

Liikennemenestystä kuvaavissa indekseissä alle 30-vuotiaiden ikäryhmissä kehitys oli pääosin myönteistä, mutta 30–34-vuotiaiden ryhmässä liikennemenestys aikaan sidottuna oli hieman heikentynyt. Alle 25-vuotiaiden liikennemenestys sen sijaan on parantunut sekä aikaan että ajosuoritteeseen suhteutettuna. Ajokortin tutkintomenestys on selvästi pienin nuorimmalla alle 20-vuotiaiden ikäryhmässä. Yli 30-vuotiaana kortin hankkineiden ryhmissä havaintomäärät olivat suhteellisen pieniä ja menestystä kuvaavan indeksin tulokset vaihtelivat eri tutkimuskierroksilla enemmän kuin muissa ikäryhmissä.

Uusille kuljettajille sattuneiden pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä on viime vuosien tutkimuksissa vähentynyt selvästi, samoin rikesakkojen määrä on vähentynyt. Vaikka liikennemenestys aikaan sidottuna indeksinä näyttäisikin heikentyneen, ilman liikennevahinkoja ja -rangaistuksia selvinneiden kuljettajien osuus on viime vuosien aikana kasvanut. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuus on kasvanut keskimääräisestä noin 60 prosentin tasosta noin 70 prosentin tasoon.

SAMMANFATTNING

Målet med indexundersökningen av unga förare har varit att utreda hur nya förare har klarat sig i förarexamen och i trafiken under sitt första körår. Nya förare är ur trafiksäkerhetssynpunkt den största riskgruppen. Med hjälp av indexundersökningen har man med hjälp av en lång tidsserie utrett om det skett förändringar i unga förares trafiksäkerhetssituation. Samtidigt har undersökningen gett tilläggsinformation om utvecklingsbehoven inom förarutbildningen.

Undersökningarna av nya förare 2013 genomfördes som en postenkät, och undersökningarna 2014 och 2015 som en flermetodsundersökning där de svarande hade möjlighet att delta i undersökningen via en webb- eller postenkät.

Förarutbildningen har under de senaste åren genomgått rätt stora reformer, som förändrat dess struktur och administration. De största reformerna under den senaste tiden har varit införandet av en tredelad förarutbildning 2013, där körkortsinnehavaren till en början får ett kortvarigt kort. Det kortvariga kortet slopades 2016, och i fortsättningen får kortinnehavaren genast ett långvarigt kort efter att ha avklarat den första delen. Kortets giltighet förutsätter genomförande av en övningsdel och en fördjupningsdel. Under 2010-talet har praxis för undervisningstillstånd ändrats flera gånger. I en reform gällande undervisningstillstånd som kom 2013 avskaffades kravet på att läraren och eleven ska komma från samma familj, men för att få undervisningstillstånd krävdes bilskoleundervisning där även trafikläraren deltar. Populariteten för undervisningstillstånd har under en längre tid minskat även på grund av att förarutbildningen sker i tre delar, eftersom den som tar körkort med undervisningstillstånd måste utföra övnings- och fördjupningsdelen i bilskola. Andelen personer som tog B-körkort med undervisningstillstånd minskade märkbart efter att körkortsförordningen ändrades 2013. Kravet på bilskoletimmar i den första delen avskaffades för körundervisning med undervisningstillstånd i början av 2014. Därmed går det också i svarsfördelningen i enkäten att observera en mindre andel personer som tagit körkort med undervisningstillstånd i undersökningsomgångarna 2/2014 och 1/2015.

Övningsdelen hade avklarats av cirka 70 % av de svarande. Andelen personer som avklarat övningsdelen har ökat mellan undersökningsomgångarna 2014 och 2015. De svarandes syn på behovligheten av en övningsdel var klart uppdelad, och något över hälften av de svarande ansåg övningsdelen vara helt eller rätt onödig. De som hade genomfört övningsdelen ansåg delen till största del vara ännu onödigare än de som ännu inte genomfört övningsdelen. Ju mer en svarande hade kört under året, desto mindre nödvändig upplevdes övningsdelen.

Fördjupningsdelen i förarexamen hade genomförts av mindre än femtedel av de svarande. Fördjupningsdelen bedömdes som betydligt nödvändigare än övningsdelen. Av dem som hade genomfört fördjupningsdelen ansåg 48–55 % delen vara rätt eller mycket nödvändig.

I fråga om de färdigheter förarutbildningen ger var de svarande minst nöjda med körning i svåra förhållanden, ekonomisk och miljövänlig körning samt hantering av det egna läget och självständig körning. Mest nöjda var de med körning i tätort, körning på landsväg, förutseende av trafiken och minskande av risker. Allt som allt har man i huvudsak blivit nöjdare med de färdigheter utbildningen ger med undantag av självständig körning och ekonomisk och miljövänlig körning, där det just inte skett några förändringar. Förhållandevis mest har nöjdhetsgraden ökat för identifiering av trafikriskerna inom den egna åldersgruppen samt hantering av det egna läget. De svarande var i allmänhet nöjda med de färdigheter körundervisningen gett, ju mer de hade kört under sitt första år med körkort.

De svarande var i genomsnitt nöjda med innehållet i förarutbildningen. Missnöjdast var man med förevisningarna och övningarna vid mörkerkörning samt organiserandet av självstudier och hemuppgifter.

I de index som beskriver trafikframgång var utvecklingen i åldersgrupperna under 30 år i huvudsak positiv, men i gruppen 30–34 år hade trafikframgången bunden vid tid försvagats något. Trafikframgången för personer under 25 år har däremot förbättrats i förhållande till såväl tid som körkilometrar. Framgången i körkortsexamen är klart minst i den yngsta åldersgruppen under 20 år. I de grupper som tagit körkort som över 30-åringar var observationsmängderna förhållandevis små, och resultaten för det index som beskriver framgång varierade mer under de olika undersökningsomgångarna än i de andra åldersgrupperna.

Antalet små skador och egendomsskador som inträffat för nya förare har klart minskat i de senaste årens undersökningar, likaså har antalet ordningsböter minskat. Även om trafikframgången i termer av index bundet vid tid ser ut att ha försvagats, har andelen förare som klarat sig utan trafikskador och straff vuxit under de senaste åren. Andelen nya förare som klarat sig utan skador och straff har ökat från i genomsnitt cirka 60 procent till cirka 70 procent.

ABSTRACT

The purpose of the index study on new drivers is to explore how drivers did on their driving exam and how they performed in traffic during their first year of driving. New drivers are the highest-risk group for traffic safety. The index study allows examination of a long time series to find whether there have been changes in the traffic safety of young drivers. The study has also yielded information on development needs in driving instruction.

The 2013 new driver study was conducted with a mailed questionnaire, and the 2014 and 2015 studies were conducted as a multi-method survey where respondents were asked to respond by mail or online.

Rather substantial changes have been made to driving instruction in recent years, affecting both its structure and its administration. The most significant of the recent changes was the introduction of three-stage driving instruction where the licence holder is initially given a short-term driving licence. As of 2016, the short-term licence was abandoned, and thereafter licence holders have been issued a long-term licence after completing the first stage of driving instruction; keeping the licence valid requires completion of the practice phase and the advance phase. The practice regarding instruction permits has been changed several times in the 2010s. In the amendment enacted in 2013, the requirement of the instructor and student being members of the same family was eliminated, but the instruction permit required participation in driving school instruction also by the instructor. The popularity of the instruction permit has declined over the long term due to the introduction of the three-stage driving instruction, because students taking their driving instruction under an instruction permit must nevertheless complete their practice stage and advanced stage at a driving school. The percentage of drivers qualifying for a category B driving licence under an instruction licence decreased substantially after the amendment to the Government Decree on Driving Licences in 2013. In 2014, the requirement of driving school lessons for the first stage when learning under an instruction permit was eliminated. Therefore a lower percentage of students qualifying for a driving licence under an instruction permit may be observed in study rounds 2/2014 and 1/2015.

About 70% of respondents had completed the practice stage. The percentage of those having completed the practice stage increased between the 2014 and 2015 study rounds. Respondents' views on whether the practice stage is necessary were sharply divided; slightly more than half considered the practice stage completely or rather unnecessary. Those who had completed the practice stage were more likely to consider it unnecessary than those who had not yet completed it. The more the respondent had driven during the year, the less necessary the practice stage was considered.

Fewer than one in five respondents had completed the advanced stage of the driving examination. The advanced stage was generally far more likely to be considered necessary than the practice stage. Of those who had completed the advanced stage, 48% to 55% considered it rather or very necessary.

Regarding the capabilities learned through driving instruction, the lowest satisfaction scores were given to driving in difficult circumstances, economic and environment-friendly driving, control of own vehicle's space and driving independently. The highest satisfaction scores were given to driving in urban areas, driving on highways, anticipation and risk mitigation. Overall, satisfaction with the capabilities learned through driving instruction has increased except for independent driving and economic and environment-friendly driving, in which virtually no change has occurred. The greatest increase in satisfaction in relative

terms was found in identifying traffic risks in the driver's own age group and control of own vehicle's space. Respondents were basically the more satisfied with the capabilities learned through driving instruction the more they had driven during their first year of driving.

On average, respondents were satisfied with the content of driving instruction. The lowest satisfaction scores were given to the qualifications and exercises in driving in the dark and to the organisation of self-study and homework.

In the index illustrating traffic behaviour, the trend was mainly positive in the under-30 age group, while traffic behaviour over time declined slightly in the 30–34 age group. By contrast, traffic behaviour in the under-25 age group improved relative to both time and kilometrage. Performance in the driving examination is clearly poorest in the youngest age group, under 20. In the group of drivers qualifying for their driving licence at an age of over 30, the number of responses was relatively low and the performance index scores showed a greater variation between study rounds than in the other age groups.

The number of minor accidents and property damage experienced by new drivers has decreased significantly in recent years, as has the number of petty fines. Although traffic behaviour considered as a time-dependent index seems to have declined, the percentage of drivers with no accidents or sanctions has been increasing in recent years. The percentage of drivers with no accidents and no sanctions has risen from an average of about 60% to about 70%.

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Uusien kuljettajien indeksitutkimuksen tavoitteena on kuvata, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajantutkinnossa ja liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Uudet kuljettajat ovat liikenneturvallisuuden kannalta suuri riskiryhmä, sillä liikenteessä menestyminen edellyttää usein vuosien ajokokemusta erilaisista liikenneolosuhteista. Indeksitutkimuksen avulla on voitu pitkän aikasarjan avulla selvittää, onko nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa tapahtunut muutoksia. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja siitä, miten kuljettajaopetusta olisi tarvetta kehittää.

Indeksien avulla on seurattu nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta sisällöltään pääosin samanlaisella kyselyllä vuodesta 2001 alkaen. Vuosina 2001–2012 indeksiaineisto kerättiin postikyselynä neljännesvuosittain 2 000 henkilön otoksella. Vuoden aikana otokseen on poimittu näin ollen 8 000 uutta kuljettajaa, jotka ovat saaneet ajokortin noin vuosi sitten. Vuonna 2013 haastattelu tehtiin kolmena eri ajankohtana, helmi-, elo- ja marraskuussa.

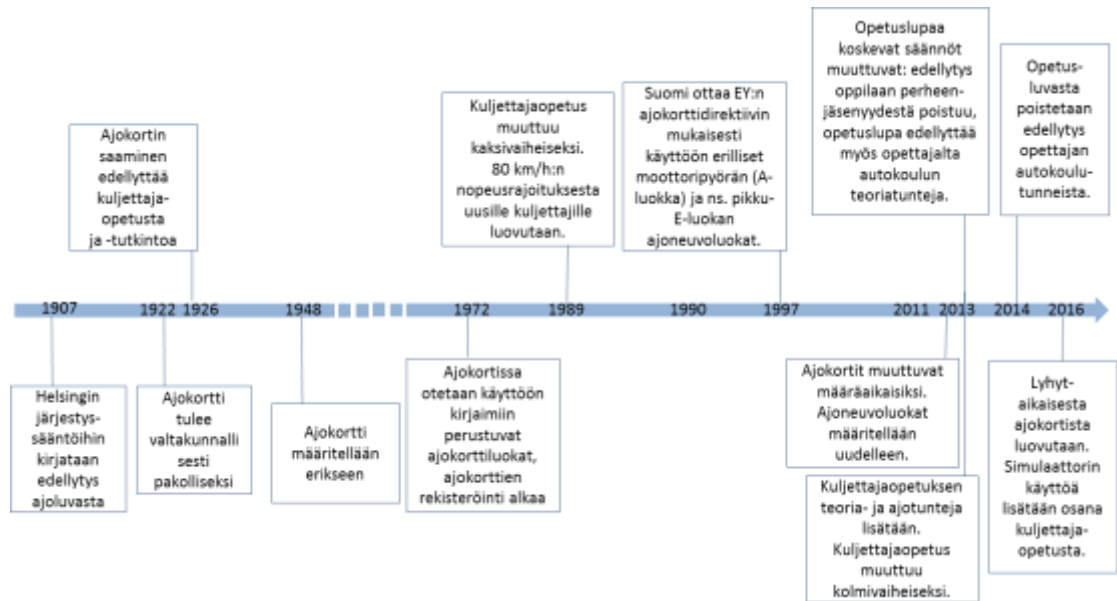
Tutkimuksen sisältöä on vuosien saatossa jonkin verran muutettu. Uusien kuljettajien indeksien laskentatapaa muutettiin vuonna 2011 poistamalla indeksien laskennasta euromääräiset arvot. Päivitettyjä laskentaperusteita sovellettiin myös aikaisempien vuosien aineistoon, jotta aikasarjat saataisiin säilymään. Samalla kyselylomakkeen sisältöä tarkistettiin vastaamaan uusia laskentaperusteita.

Tutkimuksen vastausprosentti on ollut postikyselyksi suhteellisen korkea, esimerkiksi vuoden 2011 tutkimukseen osallistui 38 % koko otoksesta. Vastausaste on kuitenkin pienentynyt selvästi viimeisimpien tutkimuskierrosten aikana. Esimerkiksi vuoden 2013 tutkimukseen osallistui 35 % koko otoksesta. Nuorten aikuisten ryhmässä vastausaktiivisuus jää yleisesti kyselytutkimuksissa muita väestöryhmiä pienemmäksi. Tästä syystä internet-vastaaminen nostettiin yhdeksi tutkimuksen vastaustavaksi vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella. Viimeaikaisissa nuorille aikuisille suunnatuissa kyselytutkimuksissa vastausprosentit ovat pienentyneet, joten myös kuljettajaindeksitutkimuksessa on tärkeää panostaa kyselyn toteutustapaan, jotta vastausaste olisi jatkossakin hyvällä tasolla. Vastaukato on kyselytutkimuksissa yksi suurimmista tutkimuksen laadullisista riskeistä.

Vuosien 2014 ja 2015 tutkimukset on toteutettu monimenetelmätutkimuksena siten, että vastaajalle lähetettiin kutsu osallistua tutkimukseen internetlomakkeella tai postikyselynä. Vuoden 2014 ensimmäinen tutkimuskierros toteutettiin ns. vertailututkimuksena, jolloin voidaan verrata kahden eri tutkimustavan tuottamia eroja vastaajajoukossa ja laatia mahdolliset painotuskertoimet indeksien aikasarjojen säilymistä varmistamiseksi.

1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

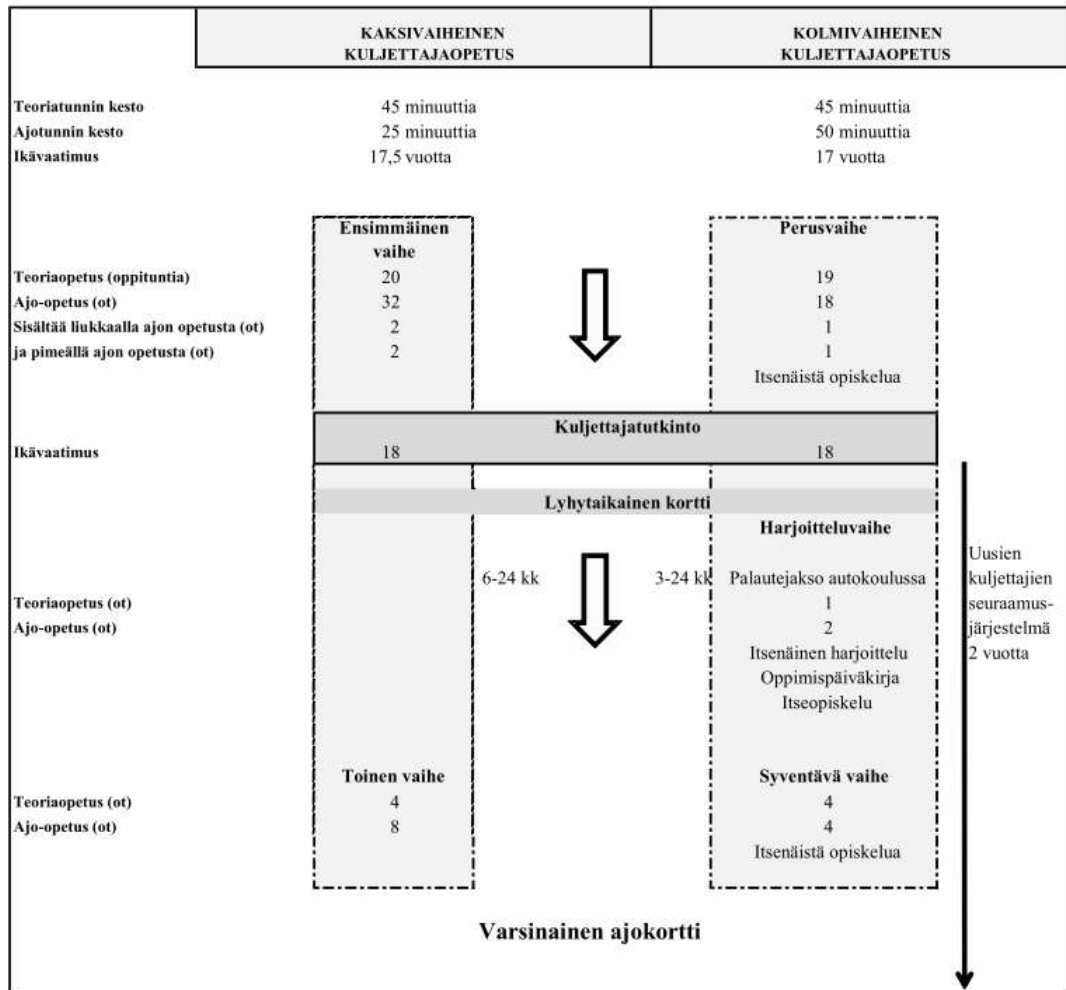
Kuljettajaopetuksessa on viimeksi kuluneiden vuosien aikana tehty melko suuria muutoksia, jotka ovat muuttaneet kuljettajaopetuksen rakennetta ja hallintoa. Kuvasa 1.1 on esitetty merkittävimpiä kuljettajaopetuksessa ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneita muutoksia.



Kuva 1.1 Ajokorttilainsäädännössä ja kuljettajaopetuksessa tapahtuneita suurimpia muutoksia.

Suurimpia viimeaikaisia muutoksia on vuonna 2013 voimaan astunut kolmivaiheinen kuljettajaopetus, jossa kortin haltija saa aluksi lyhytaikaisen kortin. Lyhytaikainen kortti muuttuu pitkäaikaiseksi, kun kortin haltija on suorittanut opetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen. Vuoden 2016 alussa lyhytaikaisesta kortista luovuttiin ja uusi kuljettaja saa heti pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellyttää harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista. Kuvassa 1.2 on esitetty B-kortin suorittamisen vaiheiden kuvaus.

2010-luvulla opetuslupakäytäntöä on muutettu useaan otteeseen. Vuonna 2013 tehdyssä opetuslupaa koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvassa edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvassa suosio kuljettajaopetuksessa väheni huomattavasti vuonna 2013, sillä osallistuminen autokouluopetukseen lisäsi opetuslupaopetuksen kustannuksia ja kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetusluvalla korttia suorittaville teoriaopetusta (kuva 1.3). Opetusluvassa suosiota on pidemmällä aikavälillä vähentänyt myös kuljettajaopetuksen kolmivaiheisuus, sillä opetusluvalla korttia suorittavan on suoritettava harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe autokoulussa. Vuoden 2014 alussa ajokorttilaista poistettiin säännökset pakollisesta opetuslupaopetukseen valmistavasta autokoulusta annettavasta yhteisopetuksesta ja muusta autokoulussa annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Opetusluvassa suosio kääntyi tämän jälkeen kasvuun ja on nyt suurin piirtein samalla tasolla kuin ennen vuoden 2013 muutoksia.

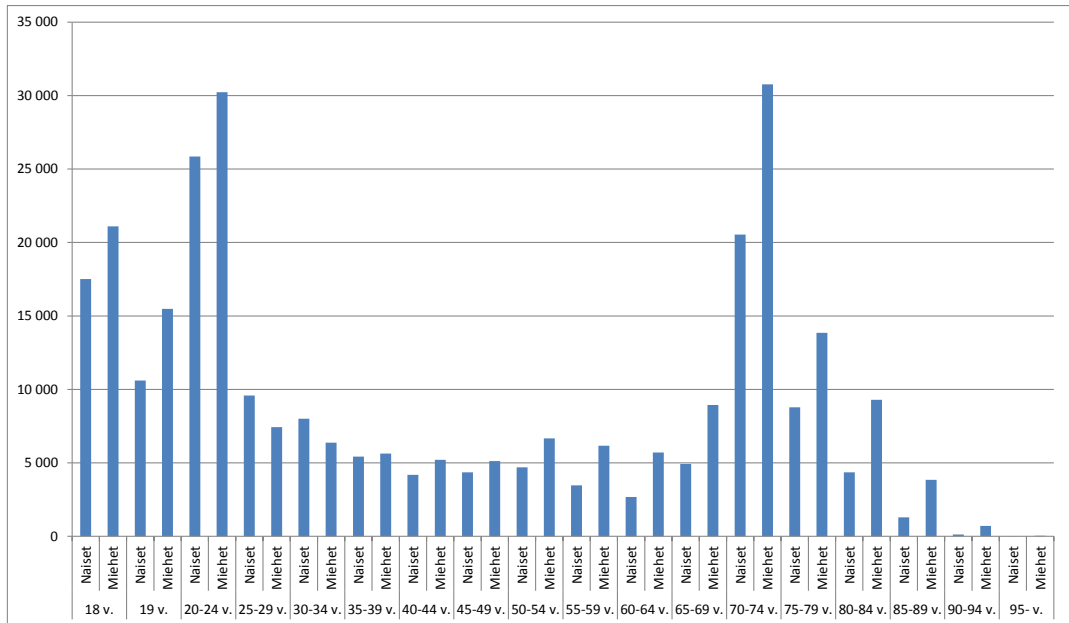


Kuva 1.2 B-kortin suorittamisen vaiheet aiemmin voimassa olleessa kaksivaiheisessa tutkintorakenteessa ja vuonna 2013 käyttöön otetussa kolmivaiheisessä tutkintorakenteessa. (Kallinen 2014)



Kuva 1.3 Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys. (Trafi 2015)

Vuonna 2015 luovutettiin yhteensä 353 642 ajokorttia, joista 319 027 oli sellaisia, joissa henkilöllä oli ajo-oikeus luokkaan B. Myös ajokorttien korotukset ja uudistamiset sisältyvät luovutettujen ajokorttien lukumääriin. Suurin osa B-korteista on luovutettu alle 24-vuotiaille ja 70–74-vuotiaille, joista monet luopuvat ikääntyessään C- ja D-luokan ajo-oikeuksista ja uusivat vain B-luokan ajo-oikeuden. (Trafi 2016)



Kuva 1.4 Luovutettujen ajokorttien määrä, kortin haltijalla vähintään B-luokan ajo-oikeus. (Trafi 2016)

1.3 Muut rinnakkaiset tutkimukset

Uusien kuljettajien tutkimuksen tuloksia voidaan vertailla myös rinnakkaisten jatkuvaluonteisten tutkimusten tuloksiin. Esimerkkejä näistä tutkimuksista ovat muun muassa Liikenneviraston tutkimus kansalaisten tyytyväisyydestä liikennejärjestelmään sekä Nuorisobarometri. Lisäksi Trafi kerää asiakaspalautteena tietoa uusien kuljettajien tyytyväisyydestä kuljettajaopetukseen ja -tutkintoon.

Vuosittain toteutettava Nuorisobarometri mittaa suomalaisten 15–29-vuotiaiden arvoja ja asenteita. Barometrin toteutuksesta vastaa valtion nuorisiasiain neuvottelukunta Nuora yhteistyössä Nuorisotutkimusverkoston kanssa. Nuorisobarometritutkimus tehtiin ensimmäisen kerran vuonna 1994. Tutkimus on suunnattu nuorten kannalta ajankohtaisiin aiheisiin, mutta siinä on myös säännöllisesti toistettavien tutkimuskysymysten sarja. Näin ollen sen tulosten perusteella on mahdollista tarkastella myös pidemmän aikavälin asennemuutoksia. (Nuora 2016)

Nuorisobarometrillä on mitattu muun muassa oman auton omistamisen tärkeyttä nuorilla. Vuosien 1998–2007 aikana havaittiin, että oman auton hankinnan tärkeys tulevaisuuden tavoitteena oli jonkin verran vähentynyt. (Myllyniemi 2007)

Liikennevirasto on vuodesta 2011 alkaen kerännyt tietoa kansalaisten tyytyväisyydestä liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin kyselytutkimuksella. Tutkimuksen tavoitteena on ollut tuottaa tietoa matka- ja kuljetusketjujen palvelutasosta sekä liikennejärjestelmästä kokonaisuutena. Tutkimuksen perusjoukkona ovat Manner-

Suomessa asuvat 15 vuotta täyttäneet. Tulosten perusteella nuorimmat ikäryhmät ovat keskimäärin tyytyväisimpiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen. Nuorten ikäryhmissä tyytyväisyys on hieman kasvanut vuodesta 2013. (Kiiskilä ja Tuominen 2015)

1.4 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on kehittää ja uudistaa uusien kuljettajien indeksitutkimusta siten, että tutkimusaineisto antaisi monipuolisen ja luotettavan kuvan kuljettajaopetuksen ja tutkintojärjestelmän toimivuudesta. Pitkänä aikasarjana tehty indeksitutkimus antaa suhteellisen suureen otokseen pohjautuvana tutkimuksena uusien kuljettajien liikennemenestyksestä tilastollisesti stabiilimpaa tietoa kuin tavanomaiset liikennevahinkojen tunnusluvut, joihin vaikuttaa tilastollinen satunnaisvaihtelu.

Tavoitteena on toisaalta varmistaa tutkimuksen vertailtavuus ja yhdistettävyyksi aiempiin vuosina 2001–2013 tehtyihin tutkimuksiin, jotta tutkimuksen arvokas aikasarja voitaisiin säilyttää. Samalla tavoitteena on uudistaa tutkimuksen sisältöä siten, että se tuottaisi aiempaa laajempaa tausta-aineistoa kuljettajaopetuksen sisällön arviointiin ja kehittämiseen.

Yhtenä tavoitteena on ollut uudistaa tutkimuksen tiedonkeruutapoja siten, että perinteisen postikyselyn rinnalle voitaisiin nostaa myös netissä vastaamisen mahdollisuus. Tutkimuksen perusasetelmana on jatkossakin otospohjainen kohdennettu tutkimus, mutta nettivastaamisen mahdollisuus lisää tiedonkeruun mahdollisuuksia, lisää vastausaktiivisuutta ja parantaa vastausten laatua.

2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

Nuorten kuljettajien tutkimuksen perusjoukkona ovat 12–15 kuukautta ennen tutkimusajankohtaa B-kortin ensimmäisen vaiheen suorittaneet. Tavoitteena on, että vastaajille on tutkimushetkellä ollut kortti hieman yli vuoden ajan.

Vuoteen 2012 asti tutkimus toteutettiin neljässä eri osassa. Vuoden 2013 tutkimus toteutettiin kolmessa osassa siten, että kussakin tutkimuskierröksessä otokseen poimittiin 3 000 henkilöä.

Vuosien 2014–2015 tutkimukset toteutettiin kahtena eri tutkimuskierröksena siten, että kumpaankin tutkimuskierrökseen poimittiin satunnaisesti 4 000 otos kuljettajan B-kortin suorittaneiden joukosta. Otos on poimittu noin vuosi ennen tutkimuksen käynnistymistä B-kortin 1. vaiheen suorittaneiden joukosta. Otoksen poiminnassa ei ole käytetty alueellisia tai ikäryhmäkohtaisia ositteita.

Taulukko 1.1 Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta.

tutkimuskierrös	otos-koko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
kierros 2/2013 *)	3 000	1.–30.9.2012	1.9.–31.10.2013	postikysely
kierros 3/2013 *)	3 000	1.–30.11.2012	1.12.2013–31.1.2014	postikysely
kierros 1/2014	4 000	1.2.–30.8.2013	1.11.–31.12.2014	vertailututkimus, jossa puolet tutkimuksesta tehtiin postikyselynä ja puolet monimenetelmätutkimuksena (posti- ja nettikysely)
kierros 2/2014	4 000	1.9.–30.11.2013	11.2.–15.5.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2015	4 000	1.1.–30.4.2014	7.5.–24.8.2015	posti- ja nettikysely
kierros 2/2015	4 000	1.5.–30.9.2014	15.10.–31.12.2015	posti- ja nettikysely

*) Tutkimusaineistot on kerätty aiemmin, mutta raportoitu tämän tutkimuksen yhteydessä. Vuoden 2013 tutkimusaineiston keruusta on vastannut Valmixa Oy.

2.2 Tutkimusten toteutus

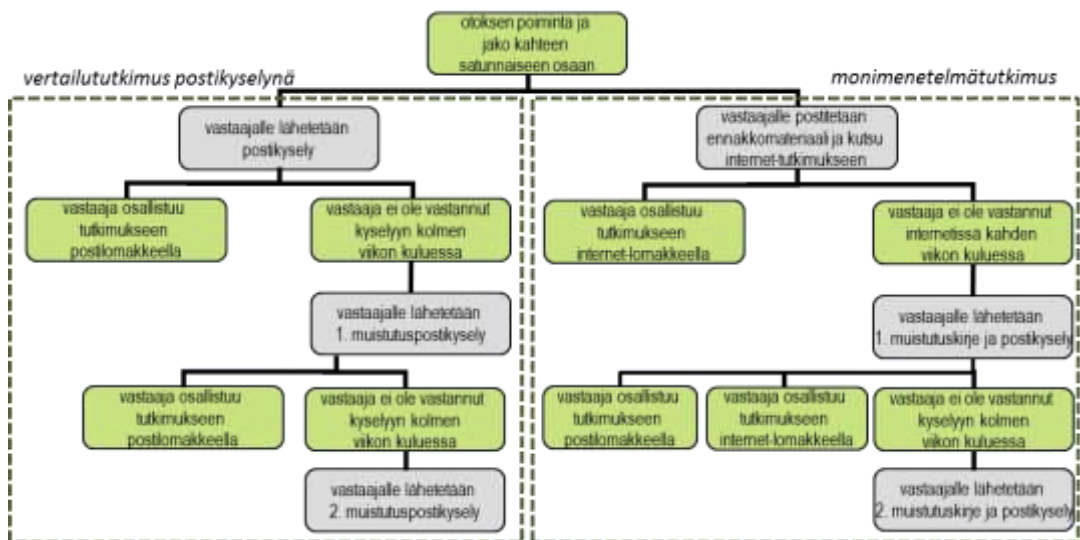
Uusien kuljettajien tutkimukset 2013 toteutettiin postikyselynä. Tutkimuksen vuoden 2014 tiedonkeruu tehtiin monimenetelmätutkimuksena, joka yhdistää internet- ja postikyselyn hyvät ominaisuudet ja lisää mahdollisuuksia nostaa tutkimuksen vastausastetta verrattuna tilanteeseen, jossa tutkimus toteutettaisiin pelkästään internet-tutkimuksena. Lomakkeet ja saatekirjeet on laadittu suomen- ja ruotsinkielisinä ja kielen valintaperusteena on käytetty ajoneuvoliikennerekisterin tietoa vastaajan valitsemasta asiantielästä.

2.2.1 Vertailututkimus

Tutkimuskierros 1/2014 sisälsi vertailututkimuksen, jossa tutkimus toteutettiin kahdella eri tiedonkeruumenetelmällä. Näin voitiin verrata kahden eri tutkimustavan tuottamia eroja vastaajajoukossa ja laatia suositukset tutkimuksen toteuttamisesta tulevilla tutkimuskierroksilla.

Kysely toteutettiin kahdessa osassa siten, että puolet otoksesta (2 000 henkilöä) osallistui samanmuotoiseen postikyselyyn kuin aiemmissakin tutkimuksissa. Puolelle otoksesta (2 000 henkilöä) suunnattiin monimenetelmätutkimus, jossa vastaajille tarjottiin ensimmäisenä vastausvaihtoehtona internet-lomaketta ja toisena vaihtoehtona postikyselyä (kuva 2.1). Vastaaja kirjautui internet-lomakkeelle omalla vastaustunnuksellaan, jolloin vastaaja voidaan identifioida vastaavalla tavalla kuin postikyselyyn osallistunut vastaaja. Monimenetelmätutkimus toteutettiin portaittain, sillä vaiheittain toteutetun tiedonkeruun on havaittu lisäävän vastausaktiivisuutta monipuolistamalla vastaustavaihtoehtoja. Samalla uusi tutkimuskierros toimii muistutuksena osallistua tutkimukseen.

Tutkimuskutsut postitettiin marraskuun alussa ja 1. muistutuskirje marraskuun viimeisellä viikolla. Nettitutkimukseen osallistuneet saivat vasta tällöin ensimmäisen postikyselylomakkeen, sillä heitä lähestyttiin ensimmäisellä kierroksella pelkällä kutsukortilla, jossa oli tutkimuksen nettisivun osoite. Koska vastausasteet molemmissa tutkimusosissa olivat joulukuun puolivälissä aiempia tutkimuskierroksia pienemmät, joulua edeltävällä viikolla vastaamatta jättäneille otoshenkilöille lähetettiin vielä toinen muistutuskirje. Kaikkien muistutuskirjeiden mukana vastaajalle lähetettiin uusi tutkimuslomake siltä varalta, että edellisen kirjeen mukana tullut lomake ei ole enää tallessa.



Kuva 2.1 Vertailu- ja monimenetelmätutkimuksen vaiheet uusien kuljettajien tutkimuksessa.

Tutkimuskierroksen 1/2014 postikyselyyn vastausaste oli 28,9 % ja monimenetelmätutkimuksen 24,0 %. Monimenetelmätutkimuksessa 43 % vastauksista on annettu internet-lomakkeelle ja 57 % postikyselyynä. Postikyselyynä tehdyn vertailututkimuksen vastausaste oli vuoden 2014 marraskuun tutkimuskierroksella noin 5 %-yksikköä suurempi kuin internet-tutkimuksen. Tämä johtuu pääosin siitä, että jokaisella kierroksella vastaajalle on tarjottu postikyselylomaketta, jolloin vastaaminen on ollut suhteellisen helppoa ja houkuttelevaa. Monimenetelmätutkimuksessa vain 8 % vas-

taajista reagoi kutsukorttiin ja suurin osa otoshenkilöistä jäi odottamaan posti-kyselyn saapumista. Monimenetelmätutkimuksessa ensimmäisen muistutuskirjeen saanto olikin suurempi kuin ensimmäisen ainoastaan kutsukortilla kerätyn kierroksen saanto.

Muistutuskierrosten merkitys on tutkimuksessa ollut suuri, sillä niiden avulla vertailututkimuksen vastausaste voitiin kaksinkertaistaa ja monimenetelmätutkimuksessa jopa kolminkertaistaa. Toisen muistutuskierroksen saanto on vastausten määrässä laskettuna monimenetelmätutkimuksessa noin puolet 1. muistutuskierroksen saannosta.

Netissä vastanneiden osuus vertailututkimuksen monimenetelmäosuudessa oli 43 % ja toisen kierroksen monimenetelmätutkimuksessa 19 %.

Taulukko 2.1 Nuorten tutkimuskierroksen 1/2014 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentti.

kierros 1/2014	vertailututkimus (postikysely)		monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	palautuneita lomakkeita	vastaus- aste	internet	posti	yhteensä	vastaus- aste
			vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	278	13,9 %	163	-	163	8,2 %
karhu 1	196	9,8 %	20	180	200	10,0 %
karhu 2	104	5,2 %	25	91	116	5,8 %
yhteensä	578	28,9 %	208	271	479	24,0 %

Kahdella eri menetelmällä toteutetun tutkimuskierroksen 1/2014 vastausaste jäi jonkin verran pienemmäksi kuin edellisessä vuonna 2013 toteutetussa tutkimuksessa. Tutkimuslomaketta on hieman muutettu siten, että se sisältää jonkin verran enemmän kysymyksiä kuin aiemmillä tutkimuskierroksilla, mutta tutkimuslomake on silti verrattain lyhyt tyypillisiin postikyselyihin verrattuna, joten tutkimuksen pituus ei ole todennäköisesti karsinut vastaajia.

Nuorten vastausaktiivisuuden on viimeaikaisissa liikennetutkimuksissa havaittu jäävän noin 20 prosenttiin, joten tutkimuksen vastausaste heijastaa hyvin yleistä käsitystä nuorten vastausaktiivisuudesta tämäntyyppisiin tutkimuksiin. Tutkimukseen osallistuneiden kesken arvottavana vastauspalkintona on aiempina vuosina ollut polttoainelahjakortti, joka vaihdettiin marraskuun tutkimuksessa tuotepalkinnoksi. Polttoainelahjakortti on mahdollisesti houkutelut nuoria arvontapalkintona enemmän kuin saatekirjeessä yleisemmin ilmaistu ”tuotepalkinto”.

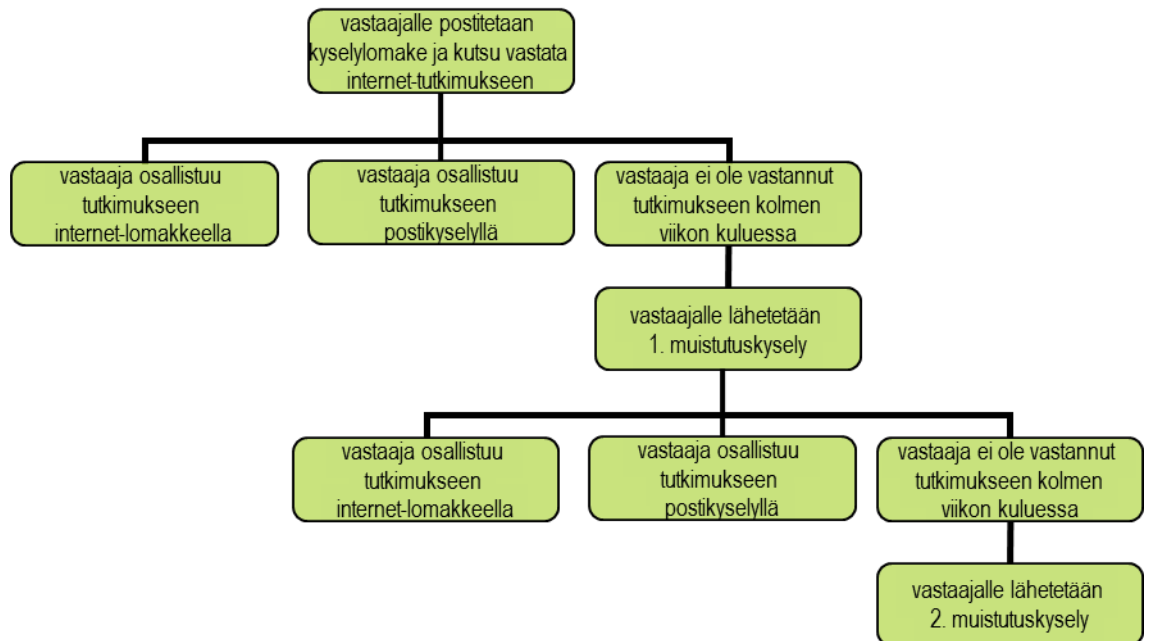
Monet opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat tutkimuslomakkeelle kirjoittaneet tulkinneensa tutkimuksen suunnatun vain autokoulussa kortin suorittaneille. Opetusluvalla kortin suorittaneilta tuli myös erillisiä tiedusteluja siitä, koskeeko tutkimus myös heitä. Toisen muistutuskyselyn saatekirjeeseen lisättiinkin maininta siitä, että tutkimus koskee kaikkia huolimatta siitä, onko kortti suoritettu autokoulussa tai opetusluvalla. Monet opetusluvalla kortin suorittaneet vastaajat olivat lomakkeelle kirjoittaneet ihmetyksensä siitä, että tutkimuslomakkeella ei kysytty ajokortin suoritustapaa. Tämä tieto saadaan Trafin ajoneuvoliikennerekisteristä, joten sitä ei ollut sisällytetty kysymysten joukkoon.

Tutkimuslomakkeet on täytetty pääosin tunnollisesti ja vastausten laatu on erittäin hyvä. Aineisto-analyysien perusteella aineiston on laadukasta ja vastaajat ovat antaneet runsaasti myös avointa sanallista palautetta kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon kehittämiseksi. Palautuneiden postikyselylomakkeiden joukossa oli vain muutamia vaillinaisesti täytettyjä lomakkeita ja nettivastausten joukossa joitakin vaillinaisesti täytettyjä lomakkeita.

Tutkimukseen kutsutuilta äidinkielenään muuta kieltä kuin suomea ja ruotsia puhuvilta tuli runsaasti yhteydenottoja erityisesti kutsukortin vastaanottaneilta. He eivät pelkän tutkimuskutsukortin perusteella olleet ymmärtäneet tutkimuksen luonnetta, vaan moni heistä oli tulkinut kyselyn liittyvän kuljettajatutkinnon suorittamiseen. Tutkimuksen kielivalikoimaa ei ole mielekästä lähteä laajentamaan vieraisiin kieliin, koska niiden valikoima on kortin suorittaneiden keskuudessa hyvin laaja. Tutkimukseen osallistumisen ohjeistusta kehitettiin kuitenkin seuraavilla kierroksilla siten, että saatekirjeeseen lisättiin lyhyet englanninkieliset ohjeet vastaamiseen. Tämä vähensi yhteydenottojen määrää ja nosti osaltaan hieman vieraskielisten otoshenkilöiden vastausastetta.

2.2.2 Monimenetelmätutkimukset

Kuvassa 2.2 on esitetty vertailututkimusta seuraavilla kierroksilla sovellettu monimenetelmätutkimuksen vaiheistus. Vertailututkimuksen kokemusten perusteella seuraavat tutkimuskierrokset toteutettiin siten, että jo ensimmäisellä kierroksella vastaajille tarjottiin rinnakkain postikyselylomaketta ja nettilomaketta. Tämä vähentää nettivastausten suhteellista osuutta, mutta nostaa kokonaisvastausastetta. Postikyselyn lähettäminen jo ensimmäisessä tutkimuskutsussa alentaa tutkimuksen toteutuskustannuksia, kun erillisestä kutsukortin postittamisesta voidaan luopua ja jo ensimmäisellä kierroksella vastaajalla on postikyselymahdollisuus. Kahden vastaustapavaihtoehdon tarjoaminen lisää selvästi tutkimuksen vastausaktiivisuutta.



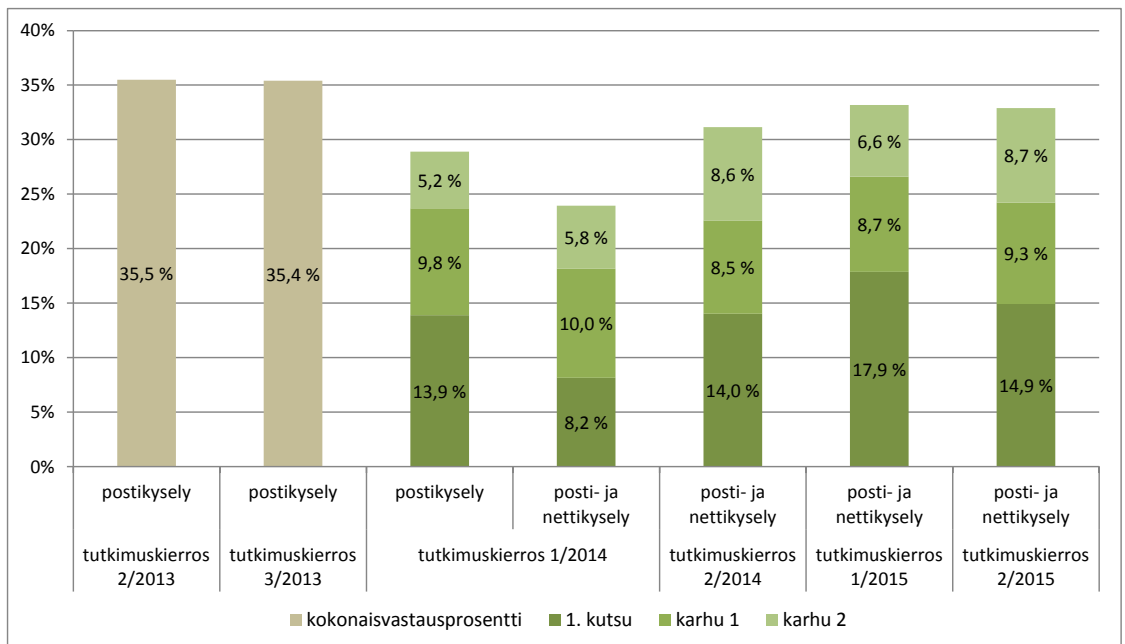
Kuva 2.2 Valitun monimenetelmätutkimuksen toteutusvaiheet.

Monimenetelmätutkimuksissa tehtiin kaksi muistutuskierrosta, jolloin otoshenkilöt saavat enimmillään kolme tutkimuskirjettä. Lisäksi saatekirjeessä ohjeistettiin vastaajaa muille kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvalle tutkimukseen osallis-

tumisen tärkeimmät ohjeet myös englanniksi. Lomakkeita ei toteutettu englanniksi, mutta vastausohjeet toimitettiin vastaajille lyhyesti myös englanniksi. Taulukossa 2.2 on esitetty vastausten määrä ja kuvassa 2.2 vastausaste eri tutkimuskierroksilla.

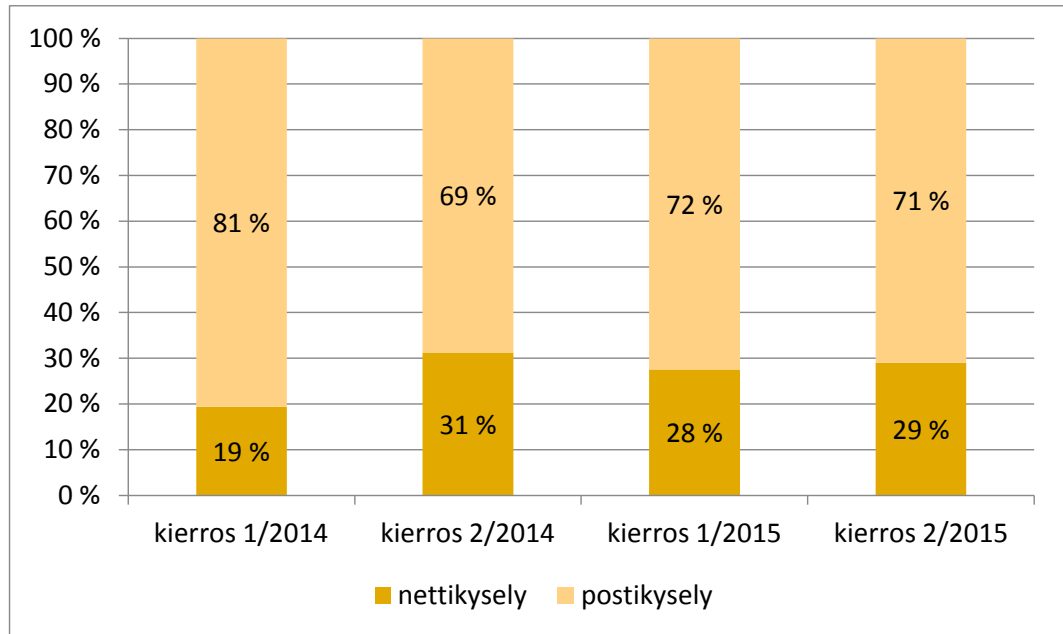
Taulukko 2.2 Nuorten tutkimuskierrosten 2/2014–2/2015 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentti.

Kierros 2/2014	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	153	407	560	14,0 %
karhu 1	108	233	341	8,5 %
karhu 2	121	221	342	8,6 %
yhteensä	382	861	1 243	31,2 %
Kierros 1/2015	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	180	535	715	17,9 %
karhu 1	103	246	349	8,7 %
karhu 2	71	192	263	6,6 %
yhteensä	354	973	1 327	33,2 %
Kierros 2/2015	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	196	401	597	14,9 %
karhu 1	111	261	372	9,3 %
karhu 2	74	273	347	8,7 %
yhteensä	354	935	1 316	32,9 %



Kuva 2.2 Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2015. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole ollut käytävissä tarkempaa tietoa.

Kaiken kaikkiaan 19 % vertailututkimuksen vastauksista annettiin nettilomakkeella (kuva 2.3). Nettivastausten osuus oli myöhemmissä monimenetelmätutkimuksissa noin 30 %, kun nettivastausmahdollisuus oli kaikilla tutkimukseen osallistuneilla.



Kuva 2.3 Vastausten jakautuminen netti- ja postikyselyvastauksiin vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla.

Vastausasteen alenemiseen vaikuttaa osaltaan myös ajokortin suorittaneiden kielivälikoiman laajeneminen ja kuljettajatutkimuksen suorittaneiden taustan monikulttuuristuminen. EU- ja ETA-maiden ulkopuolella ajo-oikeuden hankkineilta edellytetään pääosin ajo-oikeuden hankkimista Suomen lainsäädäntöä vastaavalla tavalla (Ajokorttilaki 60§).

Tausta-aineistoista ei ole saatavilla otoshenkilöiden äidinkielitietoa, mutta otoshenkilöiden nimistöä vierasperäisiä oli vuoden 2014 otoksissa 16 % ja vuoden 2015 otoksissa 18–20 %. Vieraskielisillä otoshenkilöillä ei aina ole mahdollista vastata tutkimukseen suomen tai ruotsin kielellä. Näin ollen vieraskielisten otoshenkilöiden vastausaktiivisuus jää lomaketutkimuksissa tyypillisesti muita vastaajia pienemmäksi. Esimerkiksi tutkimuskierroksella 1/2015 niiden otoshenkilöiden, joiden etu- ja sukunimi olivat vieraskielisiä, vastausprosentti oli 5 prosenttiyksikköä pienempi (29 %) kuin muiden otoshenkilöiden (34 %).

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

Vuoden 2013 tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1 ja monimenetelmätutkimuksen tutkimuslomake vuosille 2014–2015 liitteessä 2. Tutkimuslomakkeen sisältöä uudistettiin siten, että indeksin laskentaan vaikuttavat kysymykset on säilytetty ennallaan. Nämä kysymykset liittyvät kuljettajaopetuksen eri osa-alueiden antamien valmiuksien arviointiin, liikenteessä sattuneiden vahinkojen ja saatujen liikennevaurioiden määrittämiseen. Osa-alueiden arviointiin lisättiin vastausvaihtoehtona ”en osaa sanoa”, mutta muilta osin vastausasteikko pidettiin ennallaan. Lisäksi lomakkeelle lisättiin kysymys läheltä piti -tilanteiden määrästä ja poliisin antamista huomautuksista.

Lomakkeelle lisättiin myös kuljettajaopetuksen eri osien arviointi, jossa vastaajalla oli mahdollisuus arvioida teoriaopetuksen, ajotuntien, itseopiskelun ja kotitehtävien,

pimeällä ajon näyttöjen ja harjoitusten, liukkaalla kelillä ajamisen näyttöjen ja ko-
keilujen sekä kuljettajatutkinnon sisältöä. Lisäksi lomakkeelle lisättiin kysymys
kolmivaiheisen ajokorttitutkinnon syventävän vaiheen suorittamisesta ja tarpeelli-
suudesta.

Tutkimuksen taustatietoihin lisättiin kysymys kuljettajan yleisimmin käyttämän au-
ton merkistä ja vuosimallista, kotitalouden henkilöautojen määrästä, koulutustaustas-
ta ja päätoimesta sekä eri kulkutapojen käytön yleisyydestä. Lisäksi lomakkeella ky-
syttiin kolmea tärkeintä syytä hankkia ajokortti.

Tutkimuslomakkeen alkuun lisättiin myös kysymys siitä, onko ajokortti suoritettu
autokoulussa vai opetusluvalla. Vaikka tämä tieto saadaan ajoneuvoliikennerekiste-
ristä, se sisällytettiin kysymyksiin, koska se motivoi myös opetusluvalla suorittaneita
täyttämään ja palauttamaan lomakkeen.

2.4 Aineiston käsittely ja tietoa-aineiston yhdistäminen muihin aineistoihin

Postikyselylomakkeet tallennettiin käsin ja niissä olevat avoimet sanalliset vastauk-
set tallennettiin samaan tietokantaan tekstikenttinä sanasta sanaan. Avoimet sanalli-
set vastaukset on luokiteltu jatkohyödyntämistä varten. Uusien kuljettajien monime-
netelmätutkimuksessa netti- ja postivastaukskannat on yhdistetty siten, että tietokan-
taan jää yhtenä tietueena tieto vastaustavasta.

Otosaineistoihin on Trafissa yhdistetty taustatietoja, jotka koskevat ikää, ajokortin
suorittamistapaa, muita voimassaolevia ajo-oikeuksia, aiempia ajokortteja, opetustie-
toja sekä ajokokeen yrityskertojen määrää. Yhdistettyjen tietojen kuvaus on esitetty
liitteessä 3.

Lisäksi otoshenkilöiden asuinpaikkaan on tehty alue- ja yhdyskuntarakenteellisia
luokituksia paikantamalla osoitteet taajama-, kaupunkiseutuaineistoihin sekä yhdys-
kuntarakennetta kuvaaviin aineistoihin ArcMap-ohjelmistossa. Asuinpaikan alue- ja
yhdyskuntarakenteellisia luokituksia kuvaava luokitus on esitetty liitteessä 4.

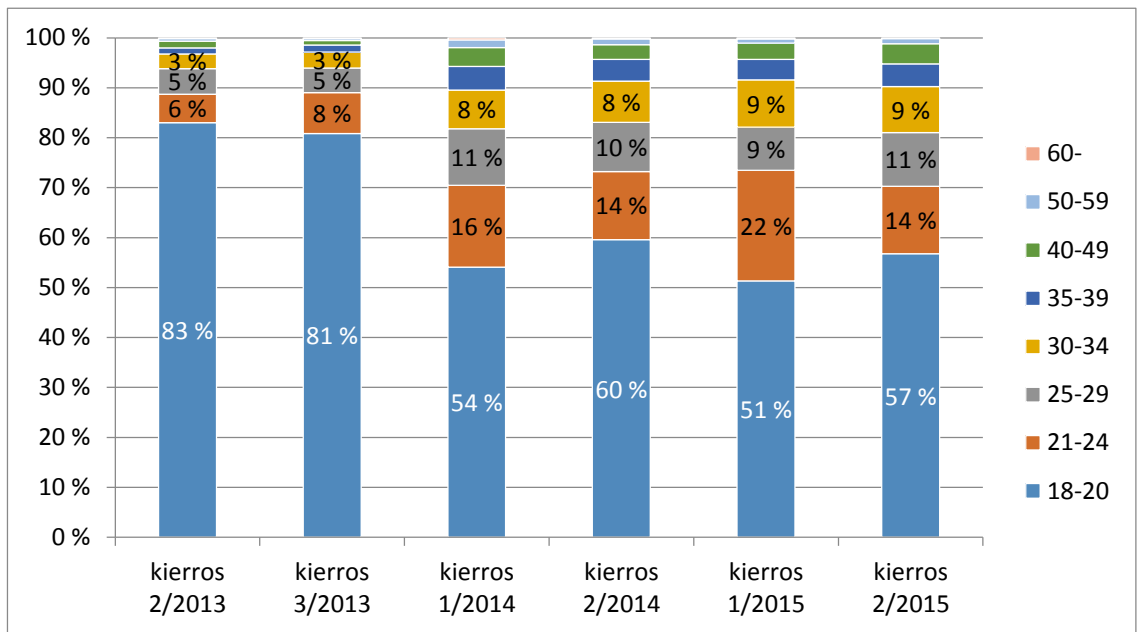
Tutkimusaineistot on koottu Microsoft Access -tietokannaksi, jonka rakenne on esi-
tetty liitteessä 5. Koska sanalliset palautteet olivat osin pitkiä ja monisanaisia, ne on
koottu erilliseen excel-tietokantaan. Sanallisiin palautteisiin voidaan yhdistää vastaa-
jaa koskevat taustatiedot tutkimusnumeron avulla. Samaa tietokantaan voidaan tar-
vittaessa siirtää myös aikaisempina vuosina kerätyt kuljettajaindeksiaineistot.

3 Tyytyväisyys kuljettajatutkimnon antamiin valmiuksiin

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

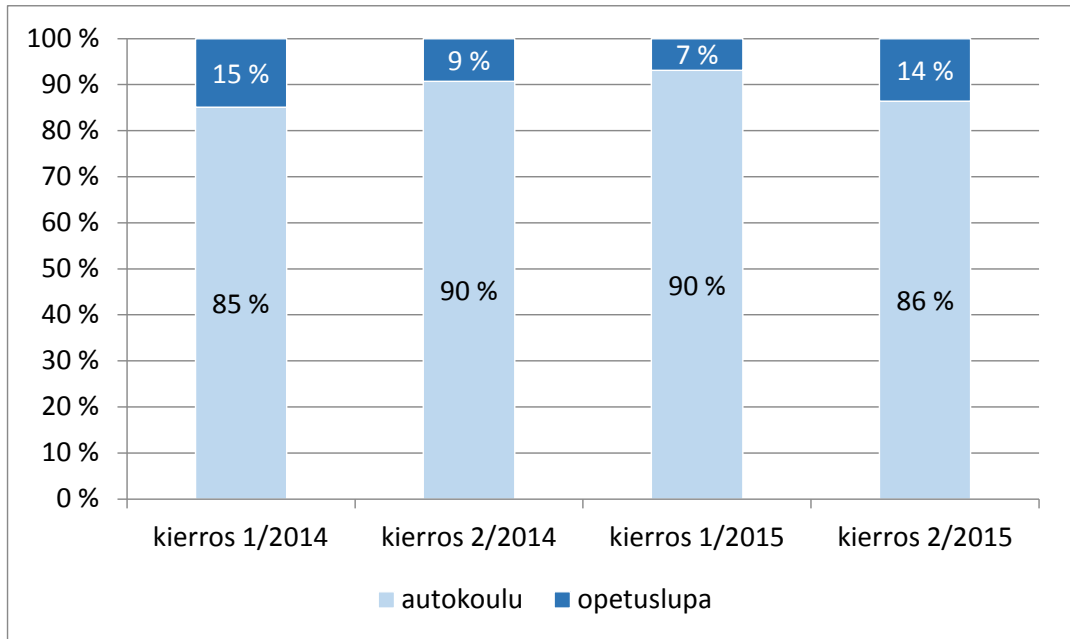
Kuvassa 3.1 on esitetty otoshenkilöiden ikäjakauma eri vuoden tutkimuskierroksilla. Vuosien 2014–2015 kierroksilla tutkimukseen osallistuneista noin 70 % oli alle 25-vuotiaita. 35 vuotta täyttäneiden osuus B-kortin ensimmäisen vaiheen suorittaneista on 12–14 %. Yli 25-vuotiaiden ajokortin hankkimistiheyttä on nostanut maahanmuuttajien kasvava määrä, sillä ETA-maiden ulkopuolella kortin suorittaneiden on pääsääntöisesti suoritettava ajokortti Suomessa. Niistä otoshenkilöistä, joilla oli vieraskielinen nimi, noin 60 % oli tutkimushetkellä yli 25-vuotiaita. Koko otoksessa vastaava osuus oli 30 %. Ennen vuoden 2014 tutkimuskierrosta otoksen poiminnassa on todennäköisesti käytetty rajaavana tekijänä vastaajan äidinkieltä, sillä vuoden 2013 otoksen ikäjakauma poikkeaa selvästi vuosien 2014–2015 perusjoukosta erityisesti 25–49-vuotiaiden suuremman osuuden osalta.



Kuva 3.1 Tutkimusotoksen ikäjakauma eri tutkimuskierroksilla. Jakauma kuvaa otoshenkilön ikää tutkimuksen käynnistyessä, eli noin vuoden kuluttua kortin suorittamisesta.

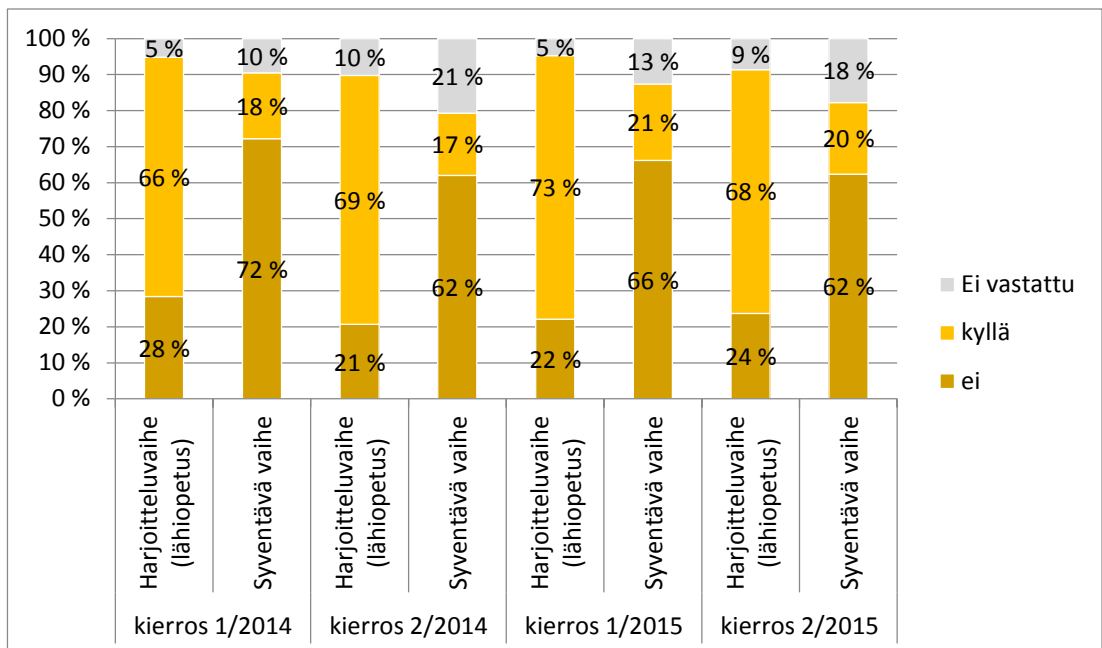
3.1.2 Tutkimuksen suorittaminen

Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuus oli 2010-luvun alkuvuosina 13–15 % kaikista B-kortin suorittaneista (Trafic 2015). Vuoden 2013 ajokorttiasetuksen muutoksen jälkeen osuus pieneni selvästi. Vuoden 2014 alussa opetuslupaopetuksesta poistettiin vaatimus ensimmäisen vaiheen autokoulutunneista. Näin ollen myös kyselyn vastausjakaumassa on havaittavissa opetusluvalla kortin suorittaneiden pienentynyt osuus tutkimuskierroksilla 2/2014 ja 1/2015 (kuva 3.2). Tutkimuskierroksella 2/2015 opetusluvalla kortin suorittaneiden osuus oli noussut samalle tasolle kuin vuoden 2013 otosaineistossa.



Kuva 3.2 Opetusluvalla B-kortin ensimmäisen vaiheen suorittaneiden osuus vastaajista. Vuoden 2013 tutkimuksessa osuus oli 14 %.

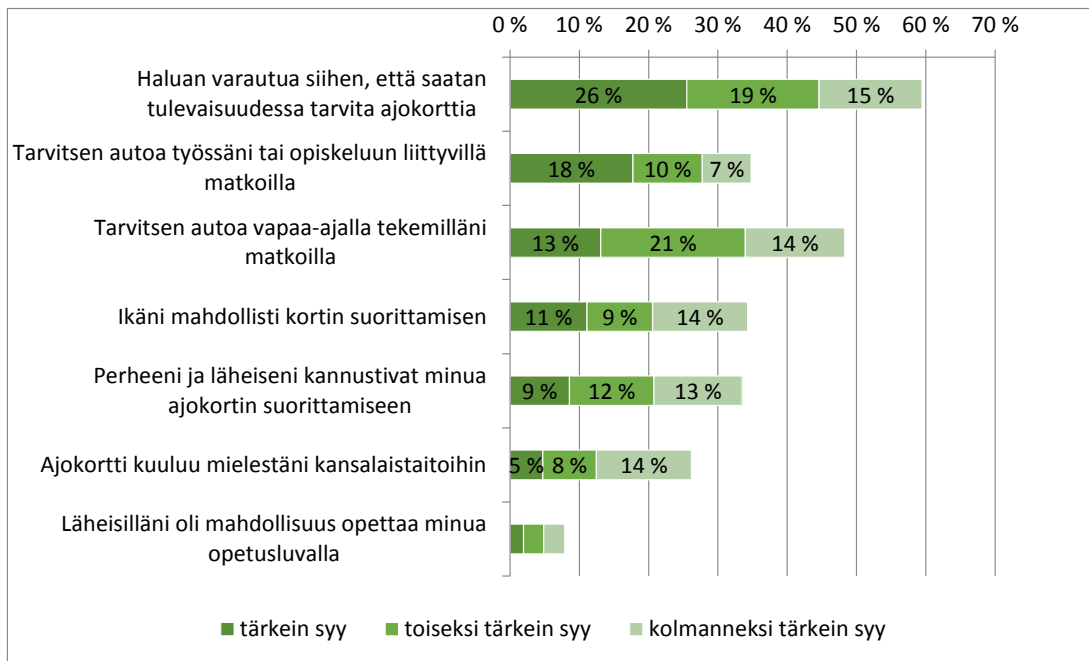
Vastaajilta kysyttiin tutkimuslomakkeessa, ovatko he suorittaneet harjoitteluvaiheet lähiopetuksen ja syventävän vaiheen. Kuvassa 3.3 on esitetty jatkovaiheiden suorittamisen yleisyys. Harjoitteluvaiheen oli suorittanut noin 70 % vastaajista. Harjoitteluvaiheen suorittaneiden osuus on kasvanut vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierrosten välillä. Syventävän vaiheen oli suorittanut alle viidennes vastaajista. Melko suuri osa vastaajista ei osannut arvioida, ovatko he jo suorittaneet ajokortin jatkovaiheet. Suuri kysymykseen vastaamatta jääneiden osuus kuvaa toisaalta myös sitä, että monille uusille kuljettajille ajokortin vaiheiden käsitteet ja suorittamisajankohtaa koskevat suositukset eivät ole tuttuja.



Kuva 3.3 Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittaneiden osuus vastaajista.

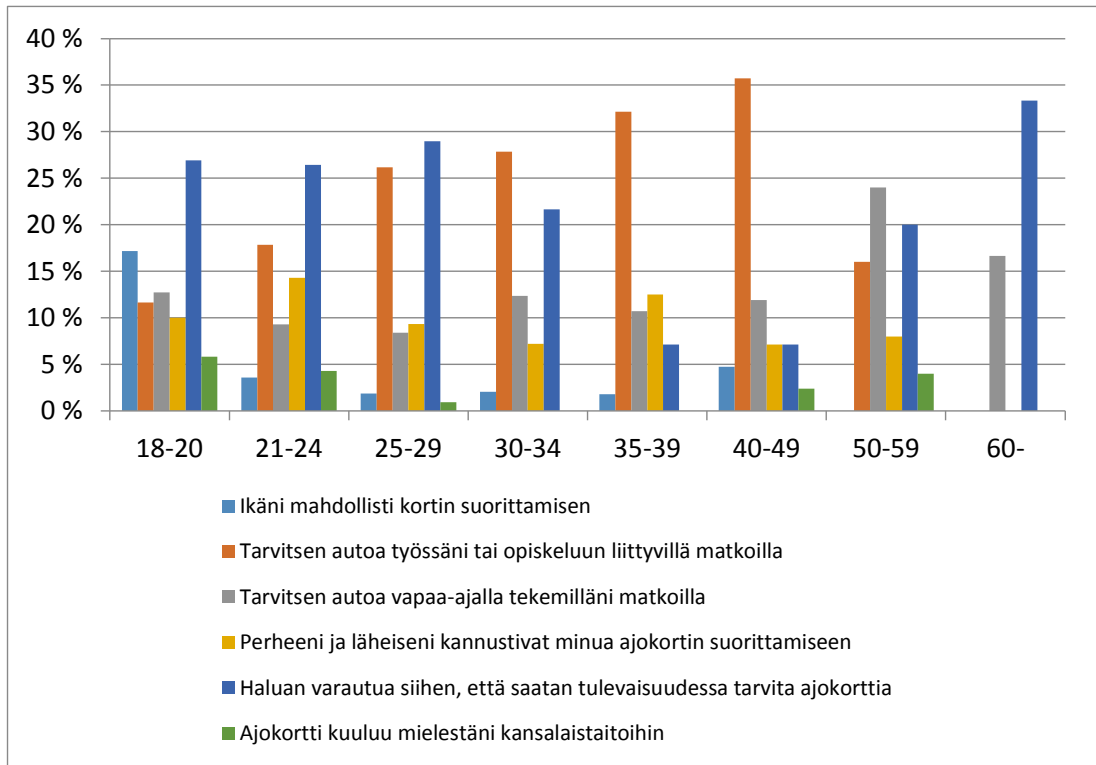
3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

Tärkein syy uusien kuljettajien ajokortin hankintaan oli varautuminen siihen, että ajokortille on tulevaisuudessa tarvetta. Joka neljäs ilmoitti ensisijaiseksi syykseen hankkia kortti tarpeen varautua auton käyttöön tulevaisuudessa. Ensisijaiseksi syyksi ilmoitettiin toiseksi yleisimmin auton tarve työ- tai opiskelumatkoilla. Tarve autolle vapaa-ajanmatkoilla nousee kuitenkin työ- ja opiskelumatkoja tärkeämmäksi tarpeeksi, jos mukaan lasketaan myös toiseksi ja kolmanneksi tärkeimmiksi ilmoitetut syyt. Vain joka kymmenes ilmoitti tärkeimmäksi syyksi ajokortin suorittamisen ikärajan ylittymisen. Kuvassa 3.4 on esitetty vastaajien ilmoittamat syyt ajokortin hankintaan vuosien 2014–2015 yhdistetyssä tutkimusaineistossa.



Kuva 3.4 Vastaajien ilmoittamat tärkeimmät syyt ajokortin hankintaan. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

Eri-ikäisinä kortin suorittaneiden tarpeet ajo-oikeudelle olivat hyvin erilaisia. Kuvassa 3.5 on esitetty tärkeimmiksi ilmoitettujen syiden osuus eri ikäryhmissä. Alle 21-vuotiailla tärkein syy kortin hankintaan oli varautuminen ajo-oikeuden tarpeeseen myöhemmin sekä iän mahdollistama oikeus ajokorttiin. 25–29-vuotiailla kortin hankinnan tärkeimpänä syynä korostuu tulevaisuuden tarpeisiin varautumisen lisäksi auton tarve työ- tai opiskelumatkoilla. 30–49-vuotiailla ensisijaisin syy on auton tarve työ- tai opiskelumatkoilla. Yli 50-vuotiailla kortin ajamisen syynä on yleisimmin ollut auton tarve vapaa-ajan matkoilla. Perheen ja läheisten kannustuksella on ollut suurin merkitys alle 25-vuotiailla sekä 35–39-vuotiailla.



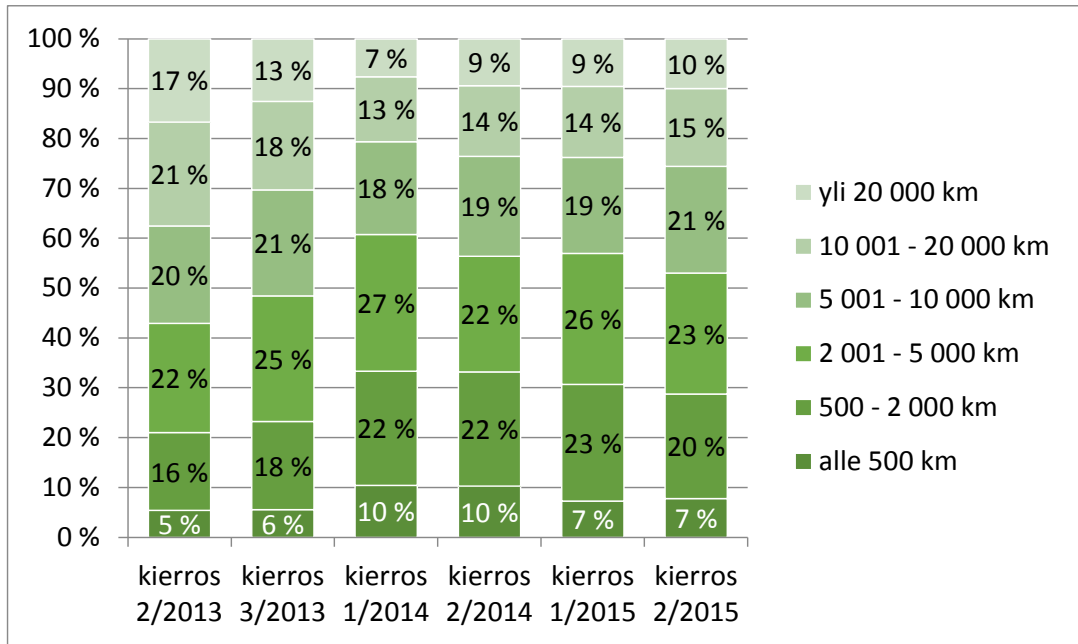
Kuva 3.5 Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.2 Kokemukset kuljettajana

3.2.1 Ajokilometrien määrä

Suurin osa uusista kuljettajista oli vuosien 2014–2015 tutkimuksissa ajanut ensimmäisen ajovuoden aikana alle 5 000 km vuodessa. Noin 10 % oli ajanut alle 500 km ensimmäisen vuoden aikana. Vastaavasti hieman alle 10 % oli ajanut yli 20 000 km vuoden aikana. Tyypillisin ajokilometrien määrä oli 2 000–5 000 km.

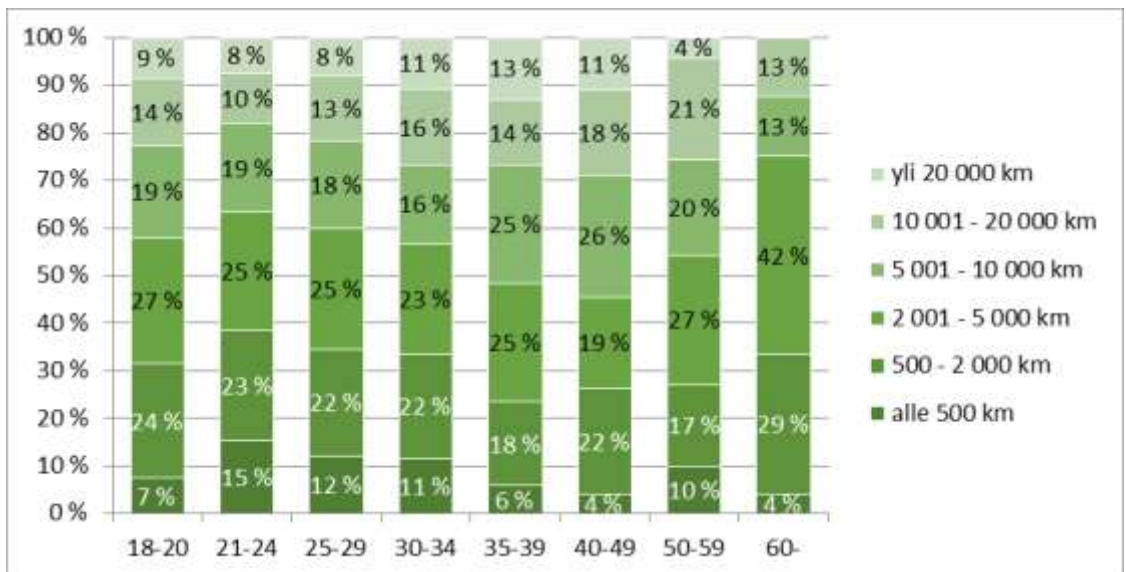
Kuvassa 3.6 on esitetty ajokilometrien määrän jakautuminen vuosien 2013–2015 tutkimuskierrosten aineistoissa. Vuoden 2013 tutkimuksissa ajosuoritteet olivat selvästi suurempia, sillä näissä aineistoissa yli 30 % vastanneista oli ajanut viimeksi kuluneen vuoden aikana yli 10 000 km. Vastaavasti alle 500 km ajaneiden osuus oli pienempi kuin vuosien 2014–2015 tutkimuksissa. Monimenetelmätutkimuksissa netti- ja postikyselyyn vastanneiden suoritteissa ei havaittu merkitseviä eroja.



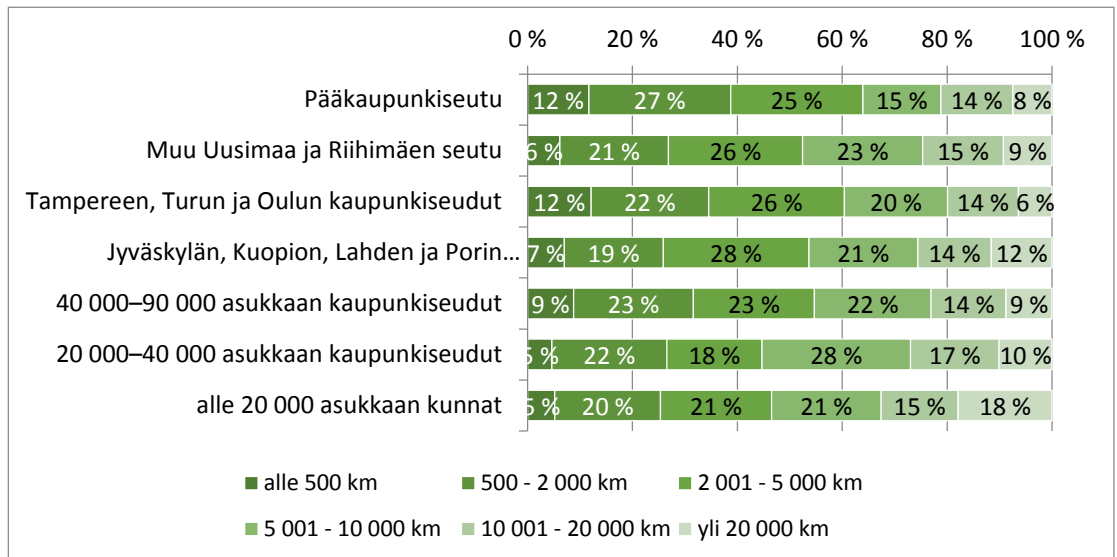
Kuva 3.6 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen eri tutkimuskierroksilla.

Kuvissa 3.7–3.9 on esitetty ajokilometrien jakautuminen vuosien 2014–2015 aineistoissa ikäryhmittäin ja asuinpaikan sijainnin mukaan. Ikäryhmäkohtaiset tulokset osoittavat, että keskimäärin eniten ajavat yli 30-vuotiaana korttinsa suorittaneet. Suhteellisesti vähiten ajokilometrejä oli 20–23-vuotiaana korttinsa suorittaneilla.

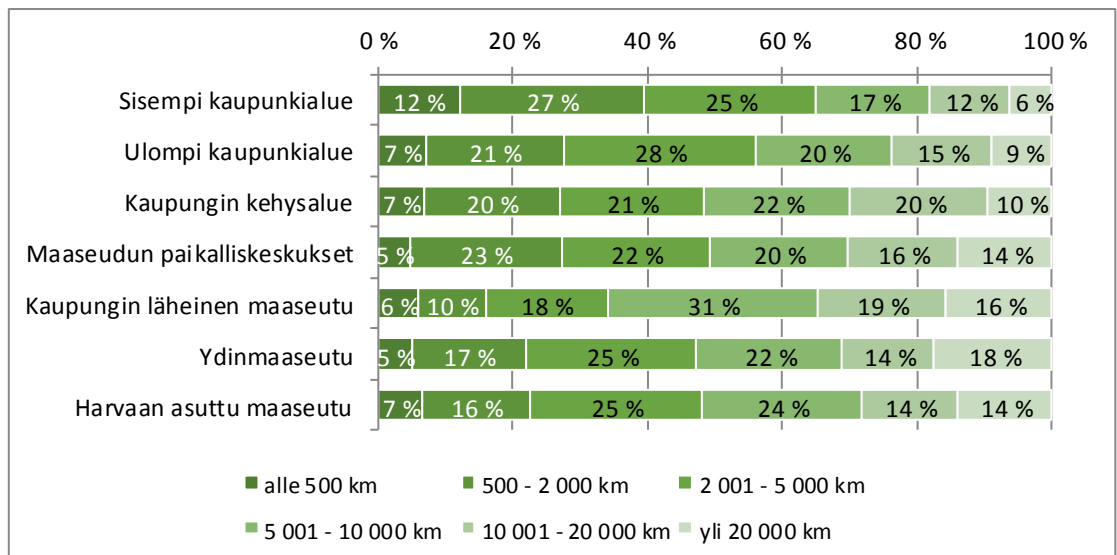
Ajokilometrejä kertyi eniten alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvilla sekä keskisuurilla kaupunkiseuduilla asuvilla. Asuinpaikan yhdyskuntarakenteellinen sijainti heijastui selvästi ajokilometrien määrään, sillä eniten ajoivat kaupunkien läheisellä maaseudulla, ydinmaaseudulla ja maaseudun paikalliskeskuksissa asuvat. Kaupunki-seutujen sisemmällä kaupunkialueella asuvista noin 40 % ajoi alle 2 000 km ensimmäisen ajovuotensa aikana.



Kuva 3.7 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen ikäryhmittäin.



Kuva 3.8 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen asuinseudun koon mukaan.

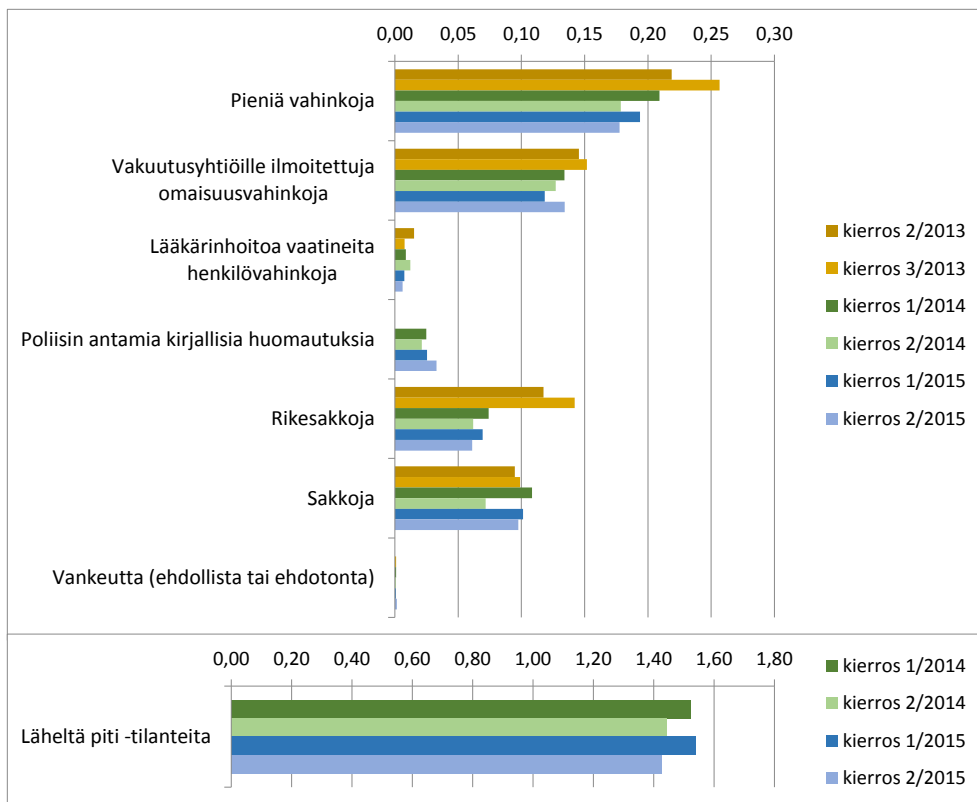


Kuva 3.9 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan.

Opetusluvalla kortin suorittaneet ajoivat vuoden 2014 ja vuoden 2015 ensimmäisen tutkimuskierroksen aineiston perusteella hieman autokoulussa kortin suorittaneita vähemmän. Vuoden 2015 toisen tutkimuskierroksen aineistossa, jossa opetusluvalla kortin suorittaneiden määrä oli palannut lähes samalle tasolle kuin vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella, opetusluvalla kortin suorittaneiden ajokilometrien määrä oli puolestaan hieman suurempi kuin autokoulussa kuljettajaopetuksen suorittaneilla.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

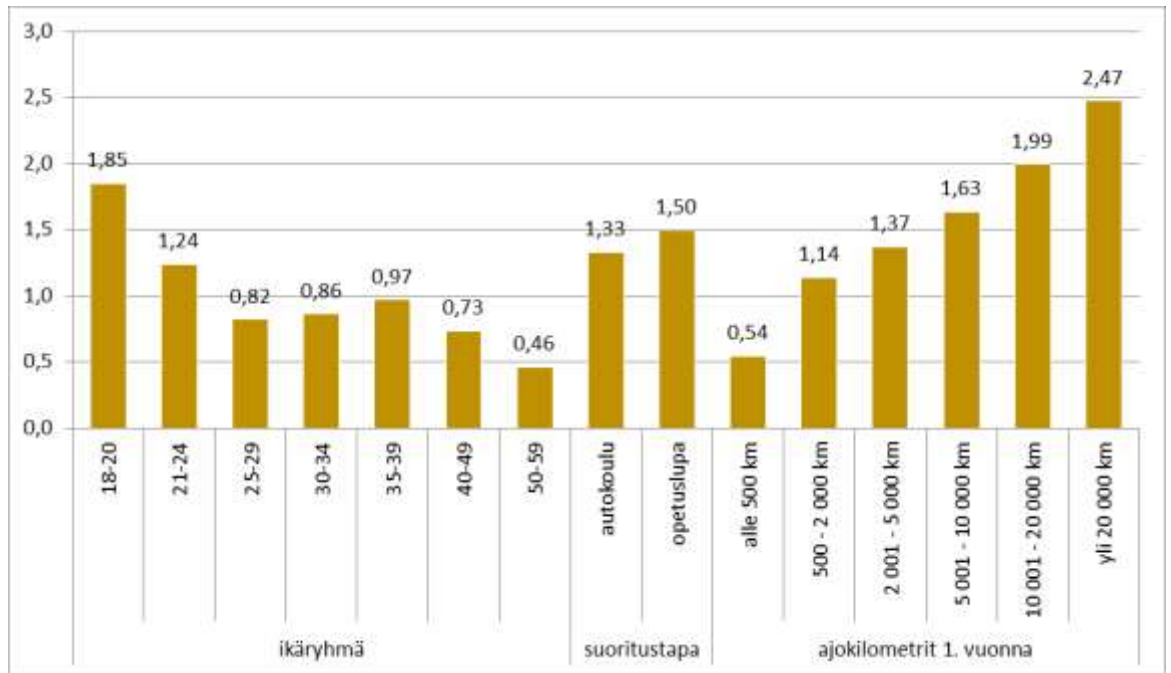
Indeksien laskennassa käytetään tietoja kuljettajalle ensimmäisen vuoden aikana tapahtuneista liikennevahingoista ja saaduista liikenneraugaistuksista. Kuvassa 3.10 on esitetty vahinkojen ja liikenneraugaistusten määrä eri tutkimuskierroksilla. Pieniä vahinkoja oli sattunut noin ensimmäisen ajovuoden aikana vuosien 2014–2015 tutkimuksissa hieman alle 0,2 ja vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja noin 0,12 vastaajaa kohti. Henkilövahinkojen määrä jäi selvästi pienemmäksi. Pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä on viime vuosien tutkimuksissa vähentynyt, samoin rikesakkojen määrä on vähentynyt huomattavasti.



Kuva 3.10 Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimuskierroksilla. (tapahtumaa/henkilö vuodessa)

Läheltä piti -tapahtumien ja kirjallisten huomautusten määrää kysyttiin ensimmäisen kerran vasta vuoden 2014 tutkimuskierroksella. Vastaajilla oli ollut keskimäärin 1,5 läheltä piti -tilannetta ensimmäisen ajovuoden aikana.

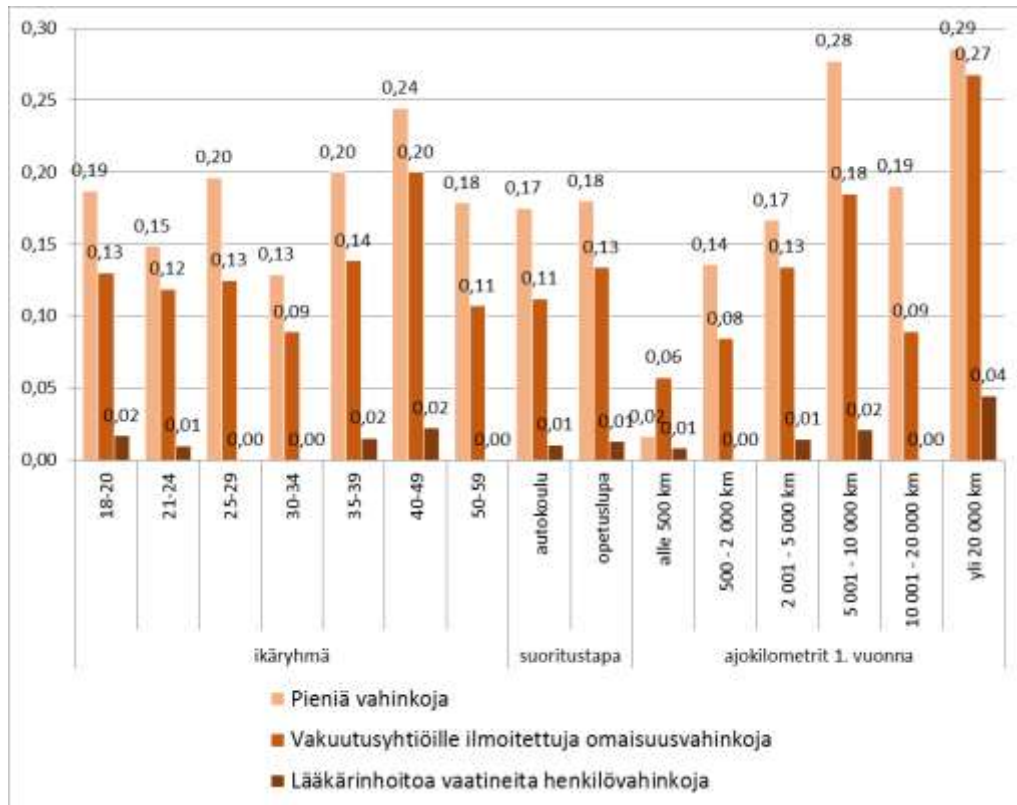
Kuvissa 3.11–3.13 on esitetty vuoden 2014 jälkimmäisen tutkimuskierroksen liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä vastaajaryhmittäin. Vahinkojen ja rangaistusten suhteellinen määrä ei juurikaan vaihdellut vuosien 2014–2015 tutkimuskierrosten välillä. Läheltä piti -tilanteita tapahtui eniten nuorille 18–24-vuotiaille vastaajille ja paljon ajaville (kuva 3.11). Ajokilometrien yhteys läheltä piti -tilanteiden määrään selittyy altistumiselle – mitä enemmän ajetaan, sitä enemmän myös läheltä piti -tilanteita ehtii tapahtua.



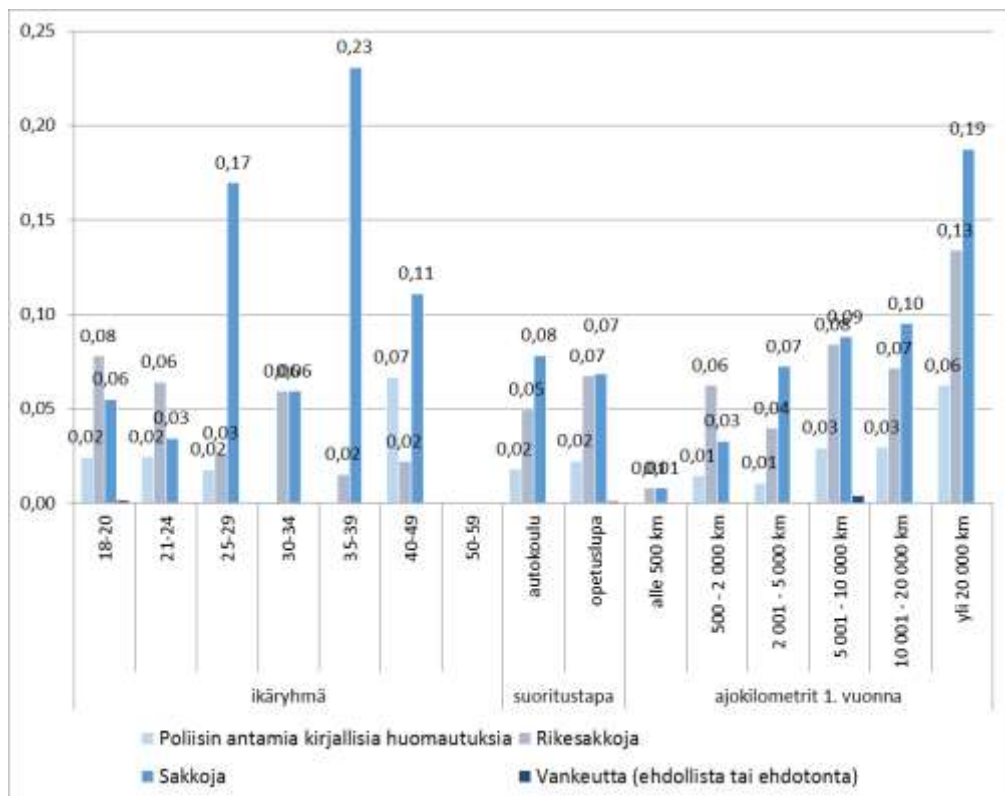
Kuva 3.11 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin tutkimuskierroksella 2/2014.

Liikennevahinkoja sattui eniten yli 35-vuotiaille kuljettajille ja vähiten 30–44-vuotiaille, joilla myös ajokilometrien määrä oli keskimääräistä suurempi (kuva 3.12). Liikennevahinkoja sattui enemmän paljon ajaneille, mutta yhteys ei ole yhtä selvä kuin läheltä piti -tilanteissa, koska vahinkojen määrä on paljon läheltä piti -tilanteita pienempi ja liikennevahinkojen esiintyvyydessä on paljon satunnaisuutta.

Liikenneerikkeiden määrän ja vastaajan iän välillä ei ollut havaittavissa selvää yhteyttä (kuva 3.13). Suurin osa vastaajien saamista sakoista liittyi pysäköintivirheisiin, joten ne eivät sinänsä olleet ajaessa tapahtuneita rikkomuksia. Liikenneerikkeiden määrä kasvoi selvästi suhteessa ajokilometrien määrään.

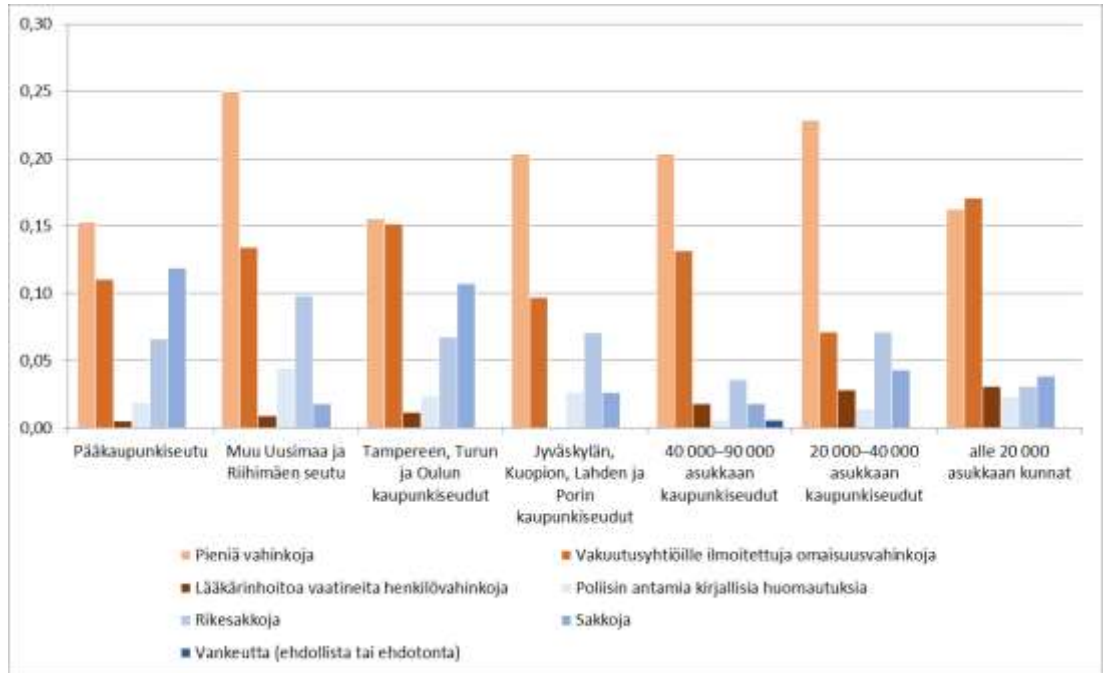


Kuva 3.12 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin tutkimuskierroksella 2/2014. (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti)

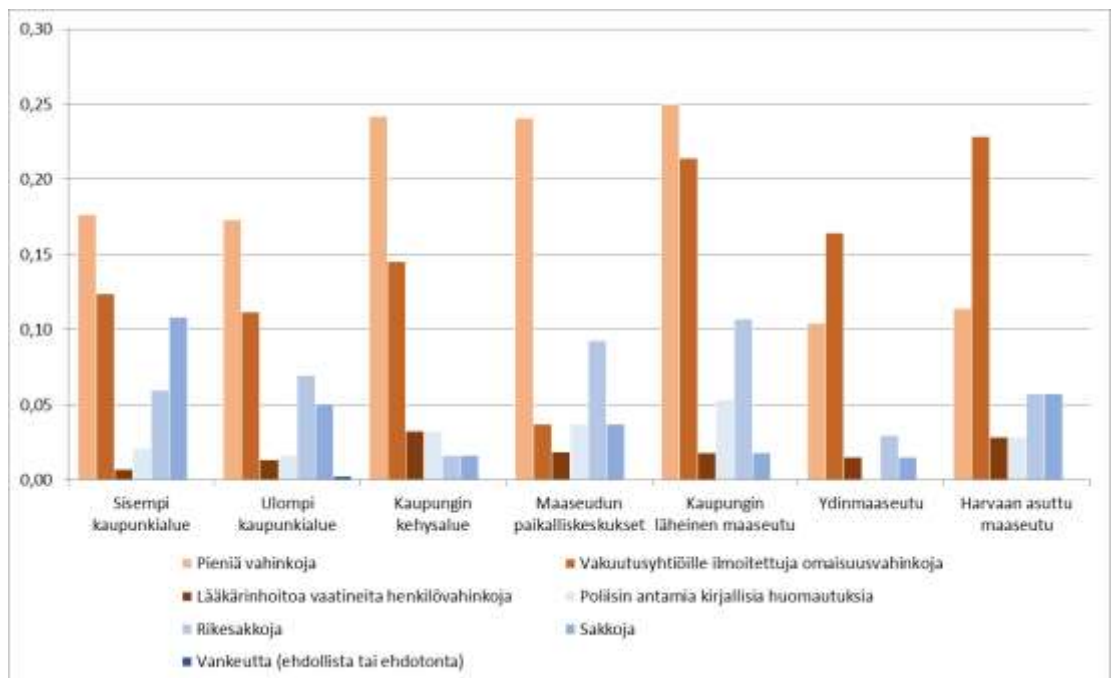


Kuva 3.13 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennerikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin tutkimuskierroksella 2/2014. (liikennerikkeitä vuodessa henkilöä kohti)

Liikennevahinkoja oli sattunut eniten pienillä alle 20 000 asukkaan seuduilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla (kuva 3.14). Liikennevahinkojen määrä sen sijaan oli suurin pääkaupunkiseudulla. Tutkittaessa tarkemmin asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin merkitystä vahinkojen ja rikkeiden määrään havaitaan, että omaisuusvahinkoja sattui eniten kaupunkiseutujen läheisellä maaseudulla ja kaupunkien kehysalueilla asuvilla (kuva 3.15). Liikennevahinkoja sen sijaan sattui eniten sisemällä kaupunkialueella asuvilla.



Kuva 3.14 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen ja rikkeiden määrä vastaajan asuinpaikan mukaan tutkimuskierroksella 2/2014.



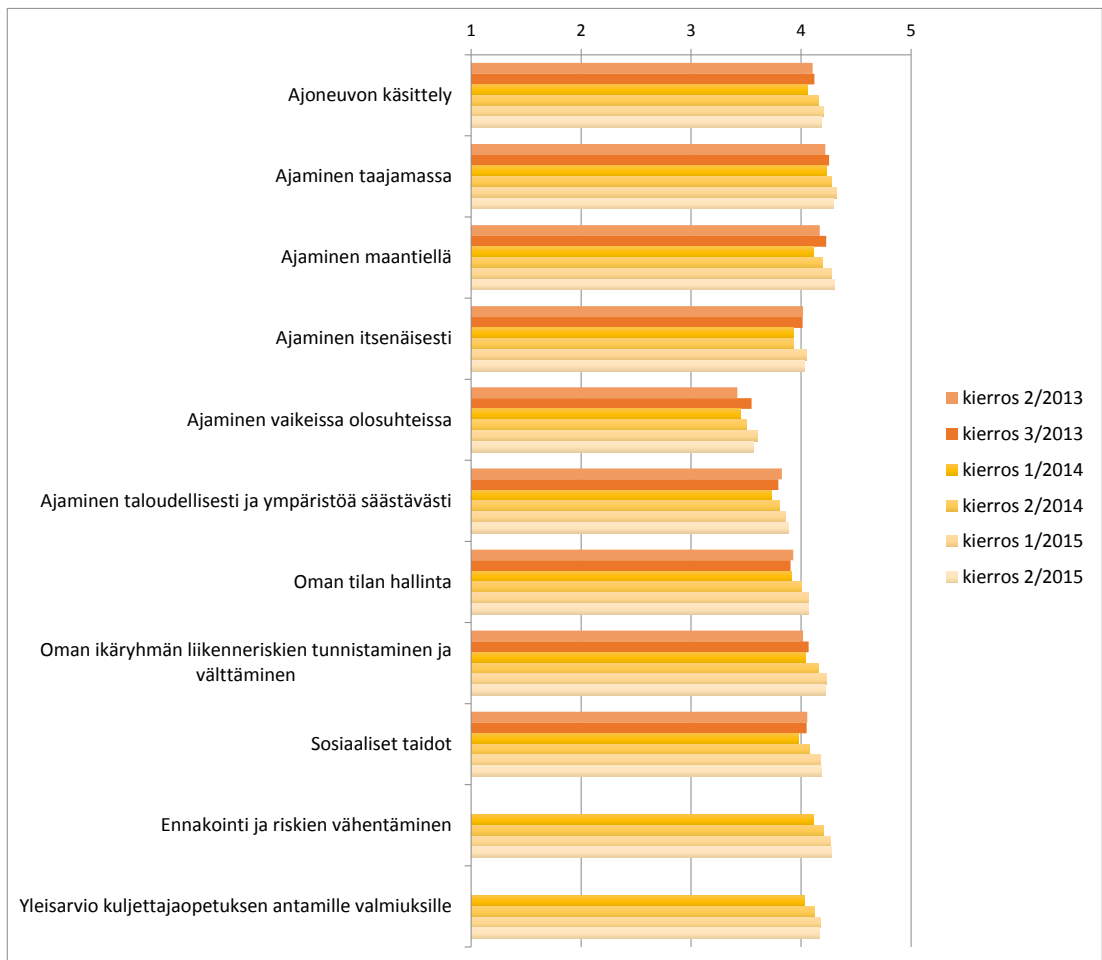
Kuva 3.15 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen ja rikkeiden määrä vastaajan asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan tutkimuskierroksella 2/2014.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

Tutkimuksessa vastaajia pyydettiin arvioimaan kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia eri osa-alueilla. Kysymyssarjaan lisättiin vuonna 2014 uutena erillisenä teemana ennakointi ja riskien välttäminen sekä yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Kuvassa 3.16 on esitetty eri osa-alueiden keskimääräiset arvostamat vuosien 2013–2015 tutkimuskierroksilla.

Kuljettajaopetuksen eri teema-alueista alimpia tyytyväisyysarvioita annettiin ajamiselle vaikeissa olosuhteissa, ajamiselle taloudellisesti ja ympäristöä säästävasti sekä oman tilan hallinnalle ja ajamiselle itsenäisesti. Tyytyväisimpiä oltiin ajamiseen taajamassa, ajamiseen maantiellä sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen.

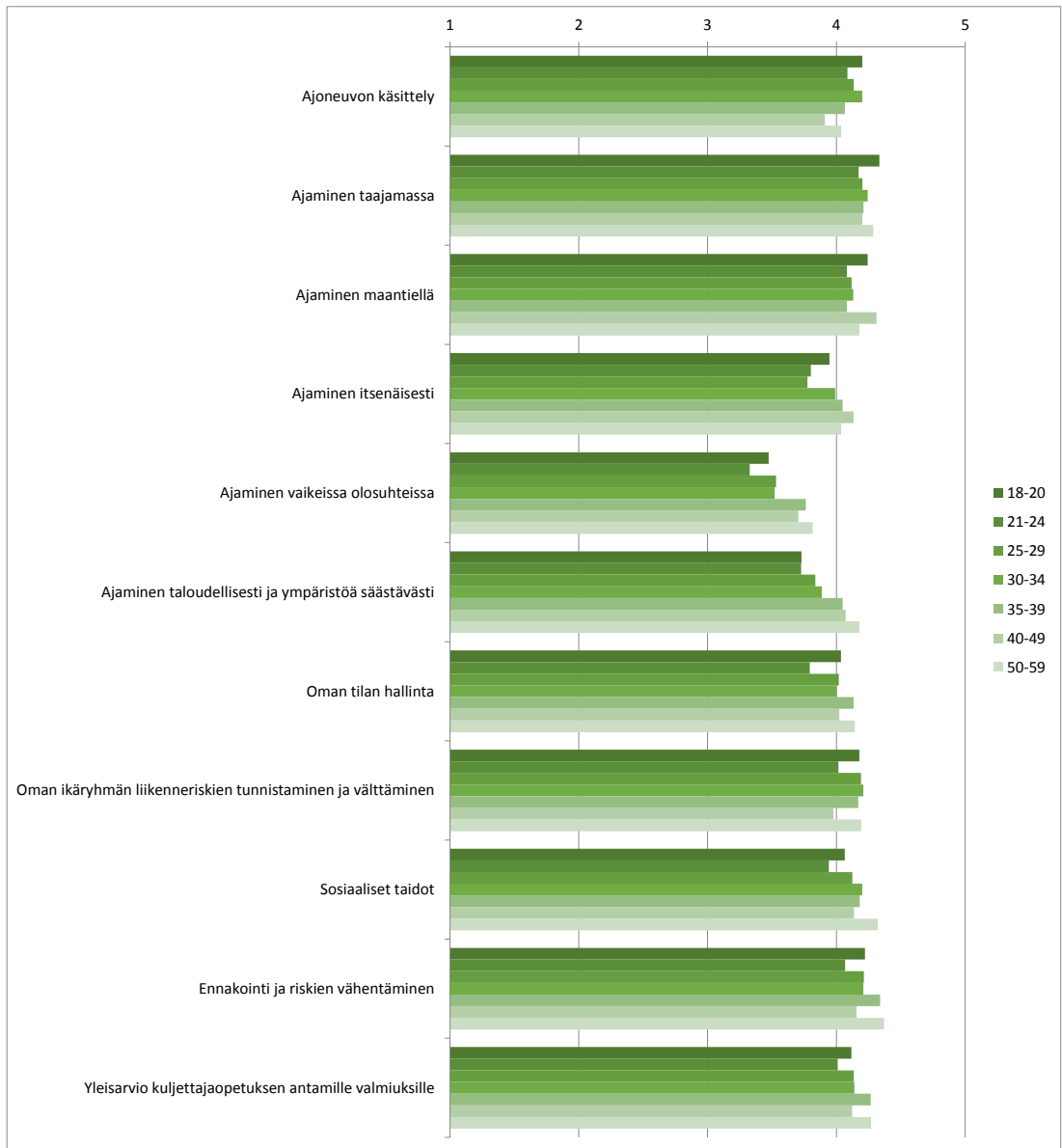
Kaiken kaikkiaan tyytyväisyys opetuksen antamiin valmiuksiin on pääosin kasvanut lukuun ottamatta itsenäisesti ajamista, jossa muutoksia ei ole juurikaan tapahtunut. Suhteellisesti eniten on kasvanut tyytyväisyys oman ikäryhmän liikenne-riskien tunnistamiseen ja oman tilan hallintaan.



Kuva 3.16 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2013–2015 tutkimuksissa (1= erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen).

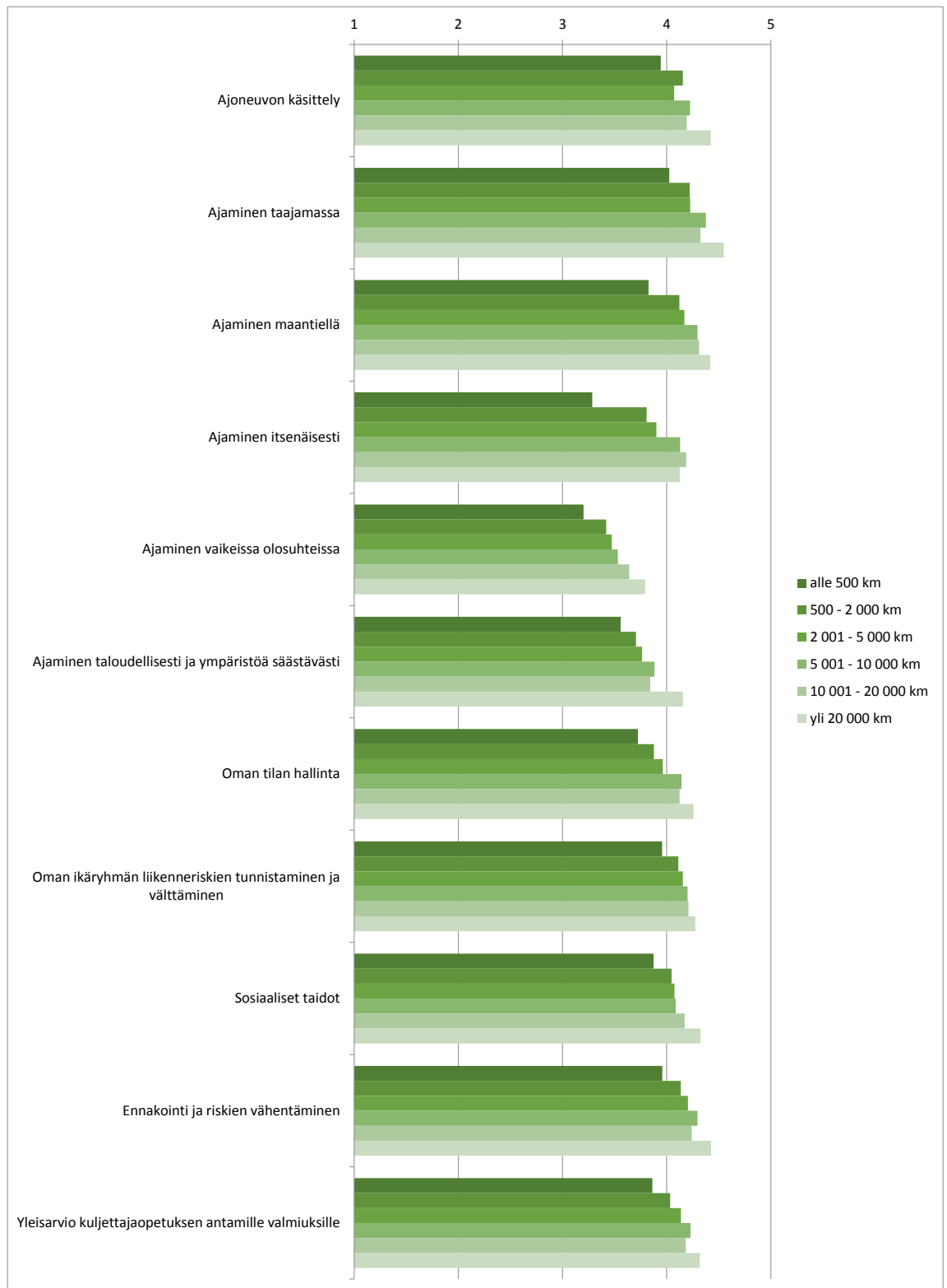
Kuvassa 3.17 on esitetty vastaajien tyytyväisyys valmiuksiinsa ikäryhmittäin tutkimuskierroksella 2/2014. Pääsääntöisesti vastaajien tyytyväisyys oli suurinta 18–20-vuotiaiden ja yli 40-vuotiaiden ikäryhmissä. Yleisesti tyytymättömmimpiä olivat 21–24-vuotiaat vastaajat, jotka antoivat muita selvästi huonompia arvosanoja ajamiseen vaikeissa olosuhteissa, oman tilan hallinnassa, itsenäisessä ajamisessa ja oman ikä-

ryhmän liikennetunnetun tunnistamisessa. Ajoneuvon käsittelyopetukseen olivat tyytymättömiä yli 30-vuotiaat vastaajat. Yli 60-vuotiaita vastaajia oli vain 6, joten tämän ikäryhmän keskimääräisiä tuloksia ei ole esitetty kuvaajassa erikseen.



Kuva 3.17 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2014 jälkimmäisellä tutkimuskierroksella (1= erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen).

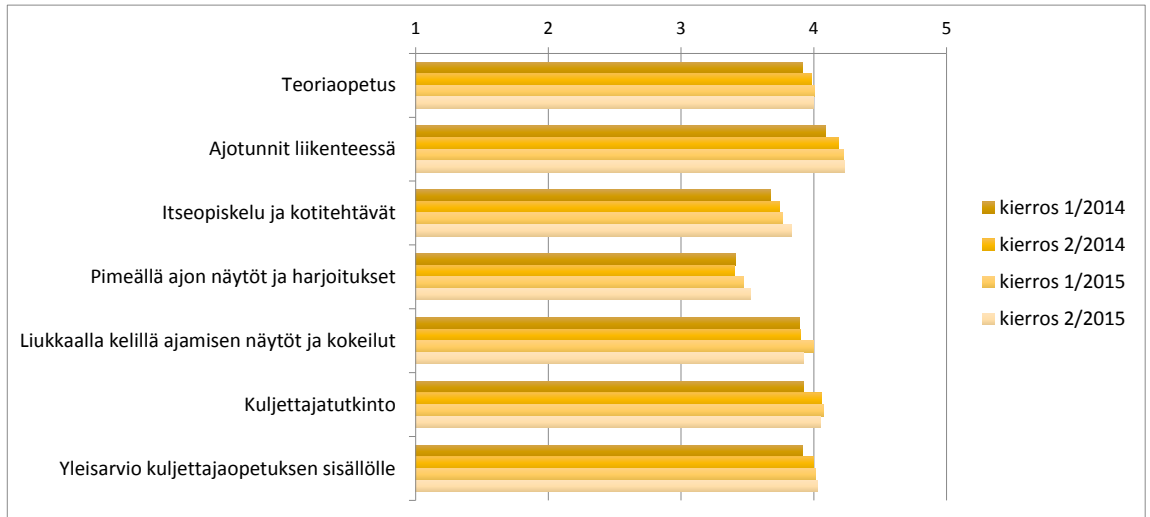
Vastaajat olivat pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän he olivat ensimmäisen ajovuotensa aikana ajaneet. Kuvassa 3.18 on esitetty tyytyväisyyskeskiarvot ajokilometrien määrän mukaan. Suurimmat erot on havaittavissa ajamisessa itsenäisesti, ajamisessa taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi, ajamisessa maantiellä sekä ajamisessa vaikeissa olosuhteissa. Kaikki nämä osa-alueet ovat sellaisia, joissa ajokokemuksen määrä vaikuttaa huomattavasti valmiuksiin selvitä vaihtelevissa liikennetilanteissa.



Kuva 3.18 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2014 jälkimmäisellä tutkimuskierroksella (1= erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen).

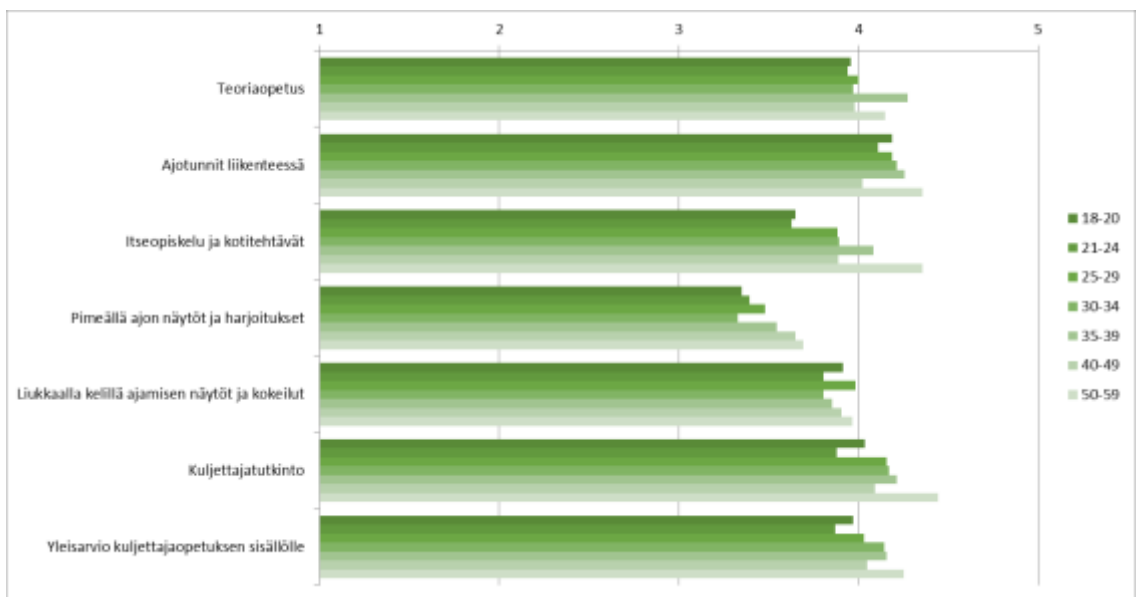
3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin

Vastaajat arvioivat kyselyssä ajo-opetuksen eri osa-alueita tyytyväisyysarvosanoilla 1–5. Lisäksi vastaajilta kysyttiin arviota toisen ja kolmannen vaiheen tarpeellisuudesta. Kuvassa 3.19 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin. Vastaajat olivat keskimäärin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöön. Tyytymättömyimpiä oltiin pimeällä ajon näytöihin ja harjoituksiin sekä itseopiskelun ja kotitehtävien organisointiin. Tyytyväisyys on kasvanut erityisesti itseopiskelun ja kotitehtävien sekä pimeällä ajon näyttöjen ja harjoitusten osalta.



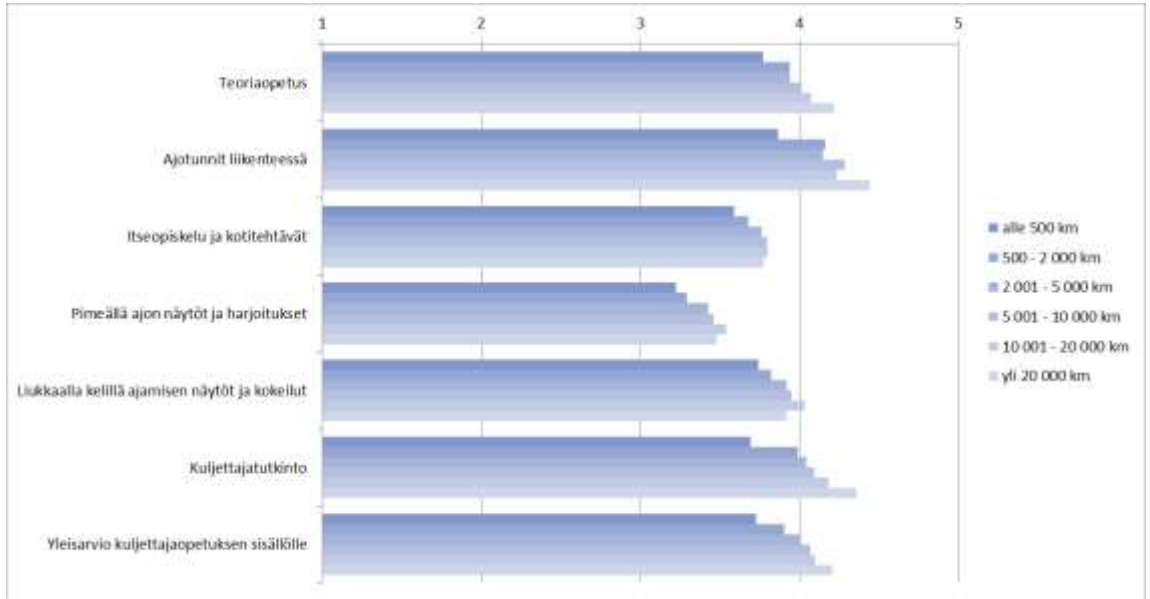
Kuva 3.19 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri osiin (1= erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen).

Nuorimmat vastaajat antoivat pääosin hieman alempia tyytyväisyysarvosanoja kuljettajaopetukselle (kuva 3.20). Vastaavalla tavalla kuin näkemyksissä kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista, 21–24-vuotiaat olivat usealla osa-alueella muita vastaajia tyytymättömyimpiä.



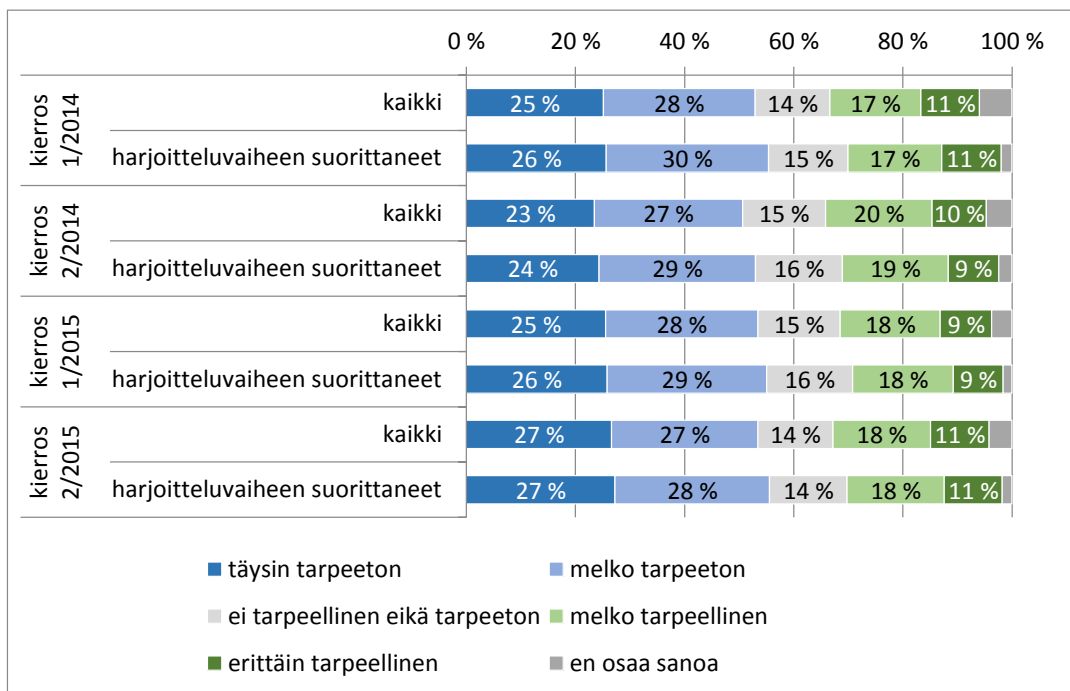
Kuva 3.20 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri osiin ikäryhmittäin tutkimuskierroksella 2/2014 (1= erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen).

Myös tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin kasvoi ajokilometrien määrän mukaan (kuva 3.21). Eniten ensimmäisen ajovuotensa aikana ajaneet antoivat pääsääntöisesti korkeimmat tyytyväisyysarvosanat tutkinnon eri osa-alueille.



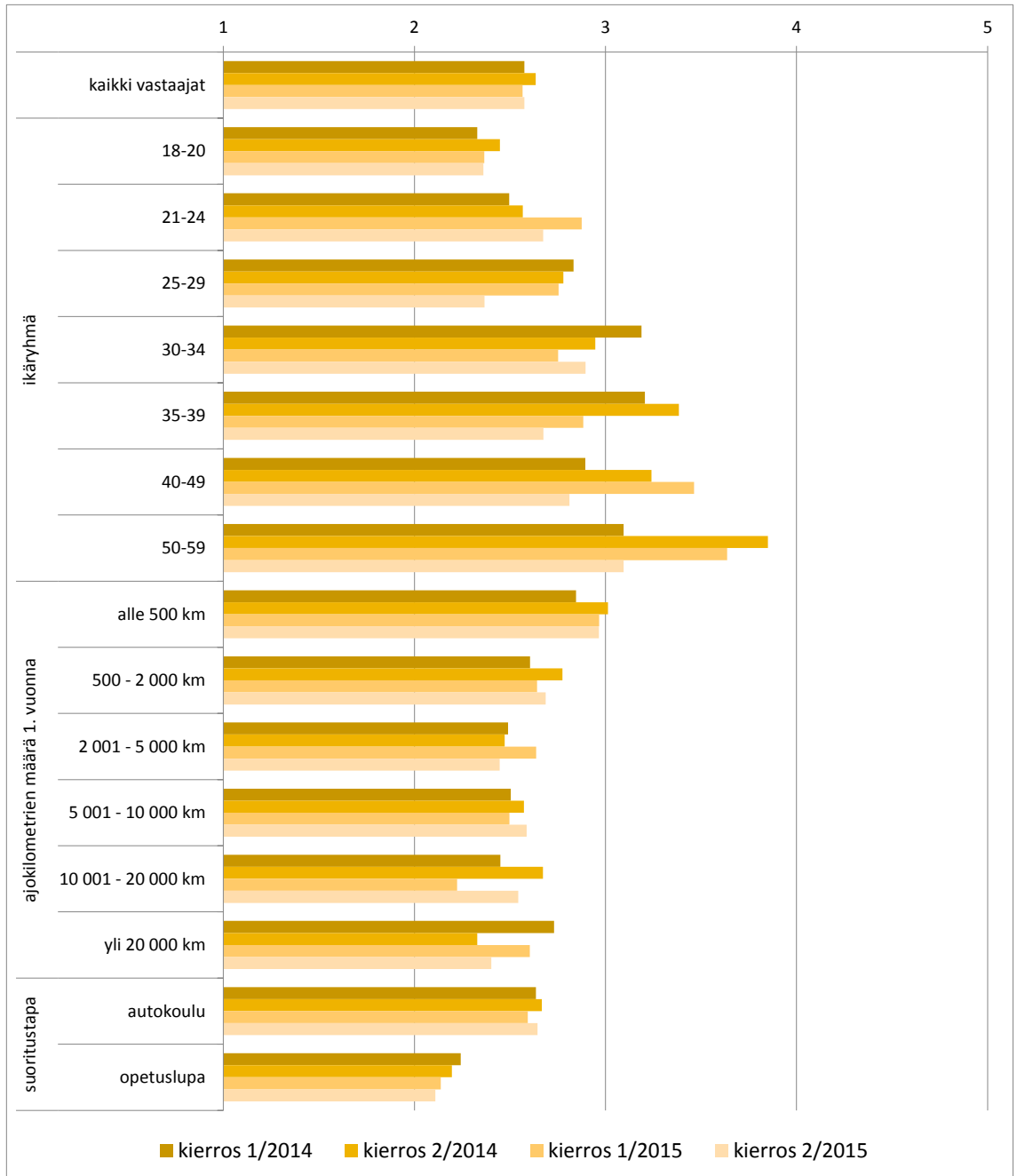
Kuva 3.21 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri osiin ajokilometrien määrän mukaan tutkimuskierroksella 2/2014 (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

Vastaajien näkemykset harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta jakautuvat hyvin selvästi. Hieman yli puolet vastaajista piti harjoitteluvaihetta täysin tai melko tarpeettomana. Harjoitteluvaiheen suorittaneet arvioivat vaiheen tarpeettomammaksi kuin ne vastaajat, jotka eivät olleet vielä suorittaneet harjoitteluvaihetta. Kuvassa 3.22 on esitetty vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla.



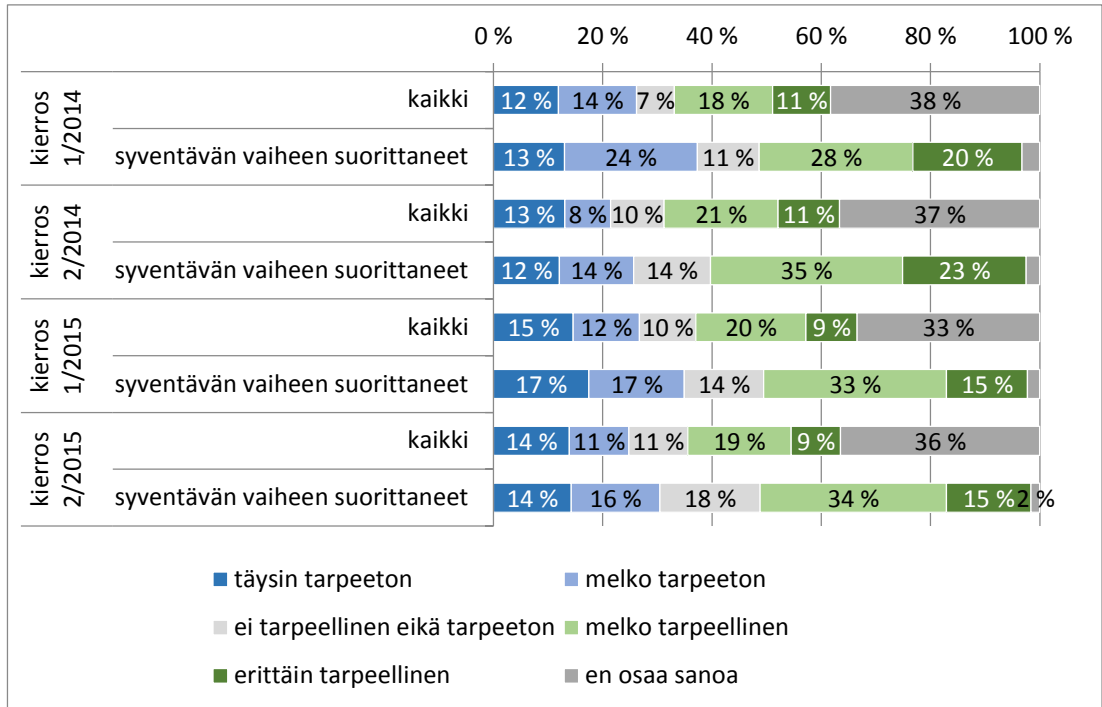
Kuva 3.22 Vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta.

Kuvassa 3.23 on esitetty vastaajien antama keskimääräinen arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin. Nuorimmat vastaajat pitivät harjoitteluvaihetta useimmin täysin tai melko tarpeettomana, iäkkäät vastaajat sen sijaan arvioivat sen useammin tarpeelliseksi. Mitä enemmän vastaaja oli vuoden aikana ajanut, sitä vähemmän tarpeelliseksi harjoitteluvaihe koettiin. Opetusluvalla kortin suorittaneet pitivät harjoitteluvaihetta selvästi yleisemmin tarpeettomana kuin autokoulussa kuljetajaopetuksen suorittaneet vastaajat. Keskimäärin arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta on säilynyt lähes samana vuosina 2014–2015.



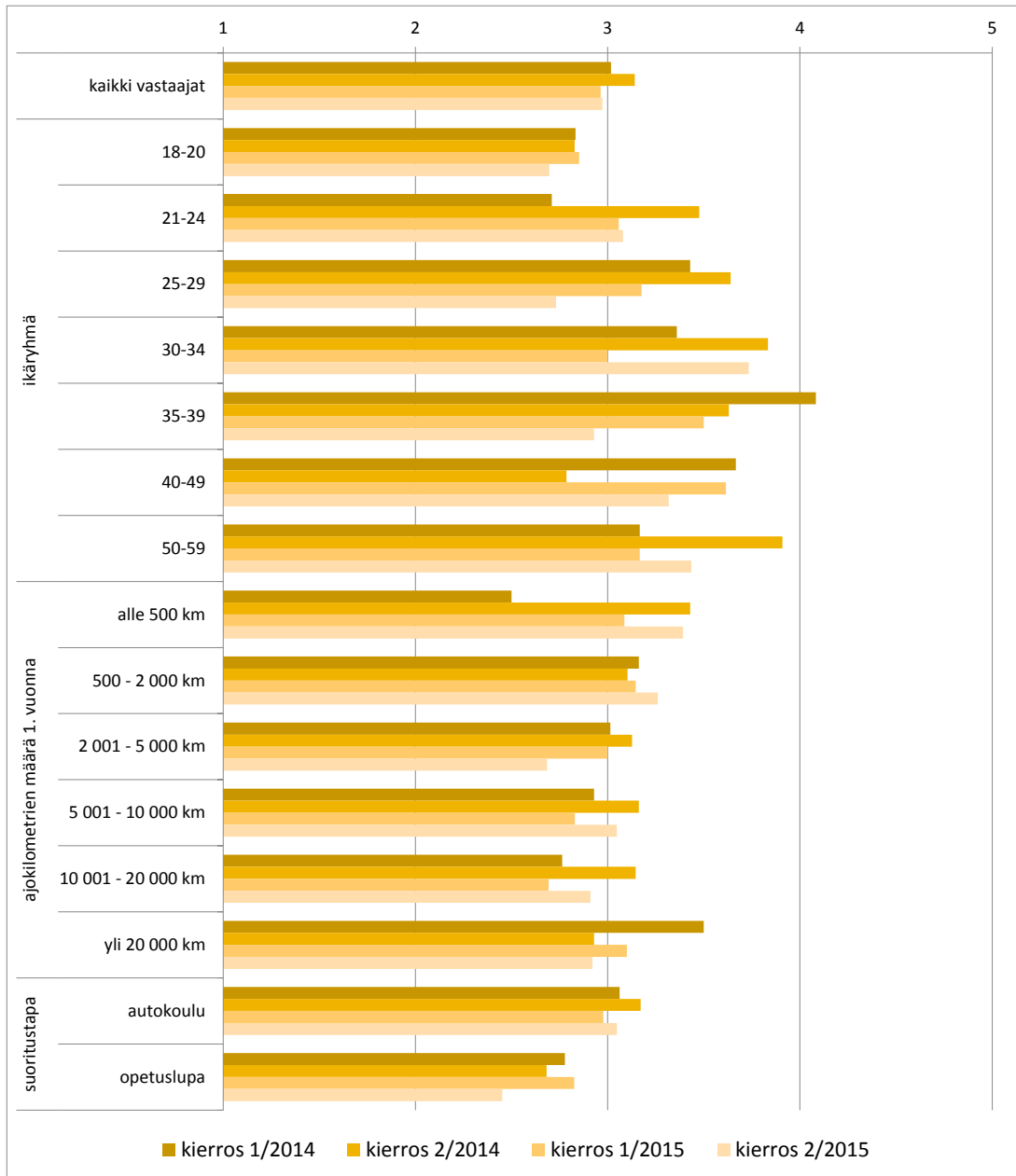
Kuva 3.23 Vastaajien keskimääräiset arviot harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

Kuvassa 3.24 on esitetty vastaajien antamat arviot syventävän vaiheen tarpeellisuudesta. Syventävä vaihe arvioitiin harjoitteluvaihetta huomattavasti tarpeellisemmaksi. Syventävän vaiheen suorittaneista 48–55 % arvioi vaiheen melko tai erittäin tarpeelliseksi. Vain alle viidennes vastaajista ilmoitti suorittaneensa syventävän vaiheen ennen tutkimukseen osallistumista, joten suurella osalla oli ainoastaan mielikuvia sen sisällöistä ja tarpeellisuudesta.



Kuva 3.24 Vastaajien arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta.

Kuvassa 3.25 on esitetty vastaajien antama keskimääräinen arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin. Syventävää vaihetta pidettiin keskimäärin tarpeellisempänä kuin harjoitteluvaihetta. Nuorimmat vastaajat arvioivat syventävän vaiheen harvemmin tarpeelliseksi kuin muut vastaajat. Ajokilometrien perusteella toisaalta vähiten ajaneet ja toisaalta eniten ajaneet arvioivat syventävän vaiheen tarpeellisimmaksi. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet arvioivat syventävän vaiheen vähemmän tarpeelliseksi kuin autokoulussa kortin suorittaneet, mutta ero ei ole suhteellisesti yhtä suuri kuin arvioissa harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta.

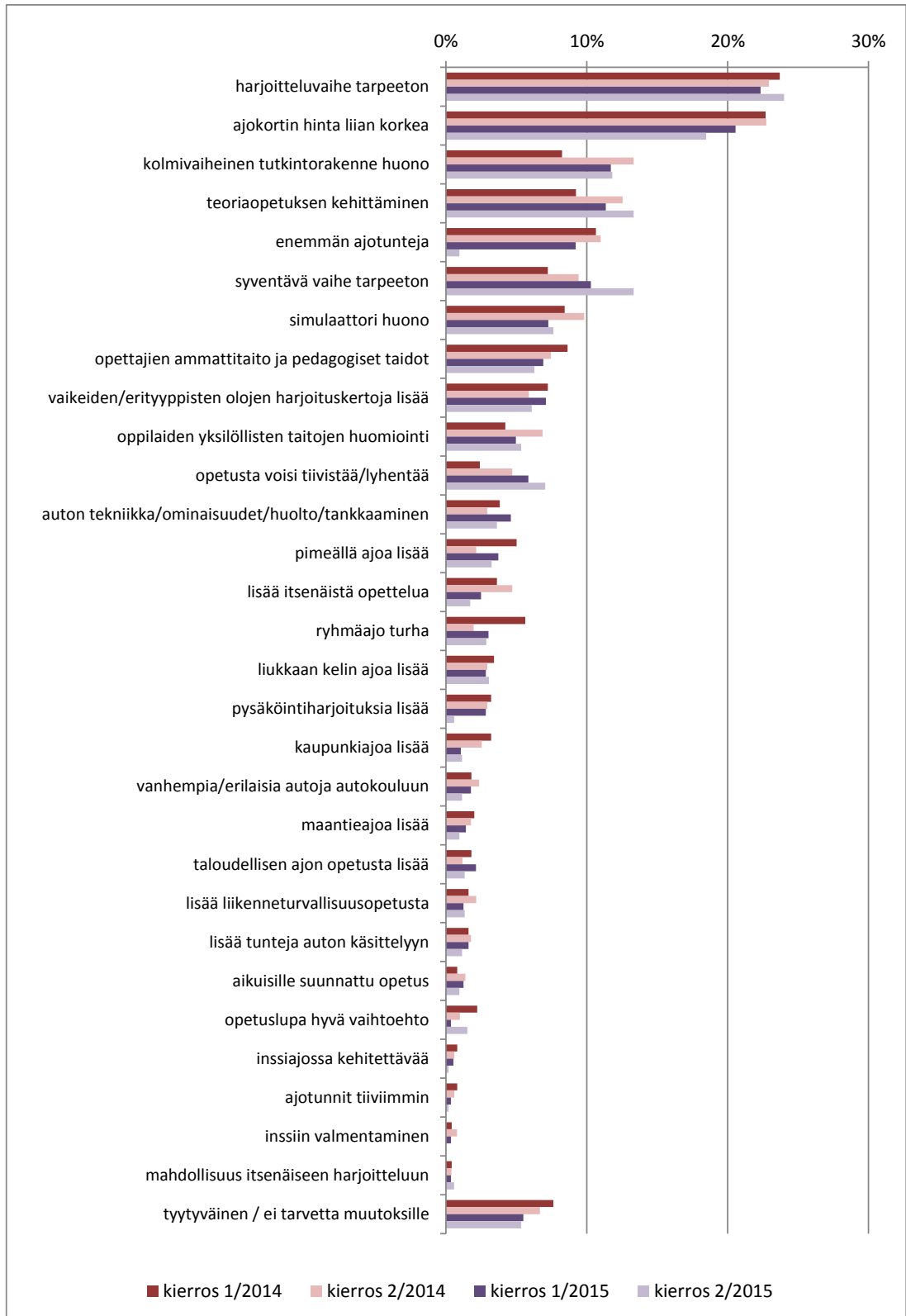


Kuva 3.25 Vastaajien keskimääräiset arviot syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Vastaajilla oli tutkimuslomakkeella mahdollista antaa vapaamuotoista palautetta kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä. Vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla keskimäärin 42 % vastaajista antoi sanallista palautetta opetuksen ja kuljettajatutkinnon rakenteen kehittämistarpeista.

Palautteet on luokiteltu sisällön mukaan yhteensä 30 ryhmään. Kuvassa 3.26 on esitetty palautteen jakautuminen eri ryhmiin eri tutkimuskierroksilla. Ylivoimaisesti eniten kehittämis ehdotuksia saatiin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen sisällöistä ja toteutuksesta sekä ajokortin hankinnasta aiheutuvista kustannuksista, joita kolmivaiheisen tutkintorakenteen koettiin lisänneen. Kustannuksiin liittyvässä palautteessa oli usein mainittu erityisesti 2. ja 3. vaiheen kustannukset. Sanallinen palaute tukee osaltaan vastaajien numeerisia arvioita harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen tarpeellisuudesta.



Kuva 3.26 Avoimen palautteen jakautuminen eri aihepiireihin vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Vastajat olivat tyypillisesti antaneet useita kehittämis ehdotuksia.

Yksittäisistä ajo-opetuksen eri osa-alueista yleisimmät kehittämis ehdotukset liittyivät ajotuntien määrään ja teoriaopetuksen sisällön ja toteutuksen kehittämiseen. Ajo-tunneista annettiin lisäksi yksilöidymiä kehittämis ehdotuksia, joissa ehdotettiin lisää vaikeissa olosuhteissa ajamista, pimeällä ajoa, liukkaan kelin ajoa, pysäköimistä, kaupunkiajtoa ja maantieajtoa koskevia tunteja. Monissa palautteissa todettiin, että ajo-opetus tulisi voida räätälöidä yksilöllisemmin oppilaan omien tarpeiden mukaan.

Sanallisessa palautteessa annettiin paljon kehittämis ehdotuksia simulaattorilla toteutettuun pimeällä ajon harjoitteluun. Yleisesti pimeällä ajon harjoittelua simulaattorilla pidettiin huonona opetusmenetelmänä, joka ei anna totuudenmukaista kuvaa todellisista olosuhteista. Noin 10 % sanallista palautetta antaneista arvioi palautteessaan simulaattorin käytön huonoksi tavaksi opetella pimeän ajoa. Palautteissa arvioitiin, että simulaattorilla harjoittelun lisäksi tarvittaisiin pimeällä ajon ajotunteja myös todellisessa liikenneympäristössä.

Kuvassa 3.27 on esitetty joitakin esimerkkejä vastaajien antamasta avoimesta palautteesta. Avoin palaute on koottu erilliseksi tietokannaksi, jonka avulla sitä on mahdollista luokitella tarkemmin ja hyödyntää tarvittaessa ajo-opetuksen sääntelyn jatkosuunnittelussa.



Kuva 3.27 Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta.

4 Kuljettajaindeksit

4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot

Kuljettajaindeksejä koskevat aineistot on analysoitu puolivuositain ja niitä koskevat tulokset esitetään indekseinä, joilla seurataan tutkinto- ja liikennemenestystä (Mikkonen 2012):

1. Tutkintomenestys

Ajokokeen pistesumma kahdeksasta eri osa-alueesta suhteutetaan saadun koulutuksen määrään ja laatuun siten, että määrää mitataan ajoharjoitusten määrällä ja laadussa otetaan huomioon koulutuksen ammattimaisuus. Tutkintomenestys lasketaan koepisteiden (A1–A5) summan suhteena ajoharjoituksen määrään ja laatuun siten, että autokoulua käyneillä ajotuntien määrä kerrotaan kymmenellä ja opetuslupatuntien määrä kerrotaan seitsemällä. Kertoimet vastaavat ammattiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannusten suhdetta. Kantaluku (= 100) on vastaavalla tavalla laskettu vuoden 2001 tutkintomenestys. Laskennassa otetaan huomioon, kuinka monen osatekijän arviosta ajokokeen pistesumma muodostuu. Vuonna 2001 osatekijöitä oli 7, vuosina 2002–2012 yhteensä 8 ja vuonna 2013 käyttöön otetussa tutkinnossa 5.

2. Liikennemenestys

Liikennemenestystä mitataan sekä suhteessa aikaan eli selviytymisenä vuotta kohti että selviytymisenä ajettua kilometriä kohti. Liikenteessä selviytymisen mittana on vahinkojen ja rangaistusten määrä ja seurausten vakavuus.

Painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa lasketaan käyttäen kertoimina kustannusten suhteita osoittavia lukuja:

- pienet vahingot = 4
- vakuutuskorvatut omaisuusvahingot = 27
- henkilövahingot = 265
- rikesakko = 1
- päiväsakko = 2
- vankeuskuukausi = 34

Indeksi mittaa ryhmien menestystä vahinkojen ja rangaistusten vähäisyytenä ja se lasketaan summan käänteislukuna $1/\text{painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa}$ kullekin vertailtavalle ryhmälle. Käänteissumma kuvaa menestystä (M) yhden vuoden aikana, jonka tunnus on Mpa. Kertomalla tämä luku vuotuisella ajomäärällä saadaan menestys kilometriä kohti Mkm

Kunkin tarkasteltavan ryhmän menestysindeksi ajovuotta kohti muodostetaan kaavalla $100 \cdot \text{Mpa ryhmä} / \text{Mpa kantajoukko}$. Kantajoukkona käytetään vuoden 2001 aineistoa.

Liikennemenestyksen indeksi ajokilometrejä kohti muodostetaan samalla tavalla käyttäen laskennassa Mkm-arvoja. Uusilla kuljettajilla otetaan tällöin huomioon myös ajojen laatu laskemalla painotettu ajosuorite. Kertoimet ovat ansioajolle 10, asiointiajolle 6 ja huviajolle 3.

3. Koulutuksen laadun subjektiivinen jälkiarvio

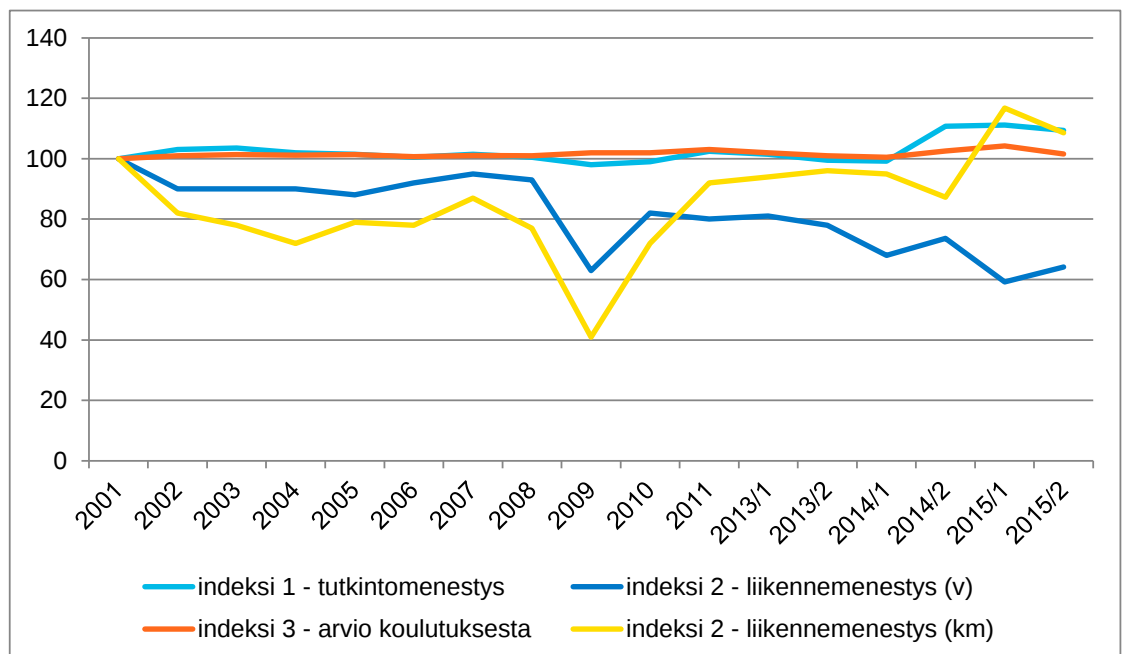
Subjektiivisia arvioita koulutuksesta tehdään yhdeksällä ulottuvuudella, joiden summa on koulutuksen laadun subjektiivinen jälkiarvio. Indeksiksi lasketaan tarkasteltavan aineiston arviointien summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteesta antamalla kantaluvulle arvo 100. Vuonna 2001 arvioitavia osatekijöitä oli 8 ja myöhemmissä aineistoissa 9.

4. Ilman liikennevahinkoja ja -rikkeitä selvinneiden osuus

Indeksien lisäksi lasketaan erillisenä tunnuslukuna niiden vastaajien osuus, joille ei ensimmäisen ajovuoden aikana ole sattunut ollenkaan liikennevahinkoja tai liikenne rikkeitä (ns. priima%-osuus).

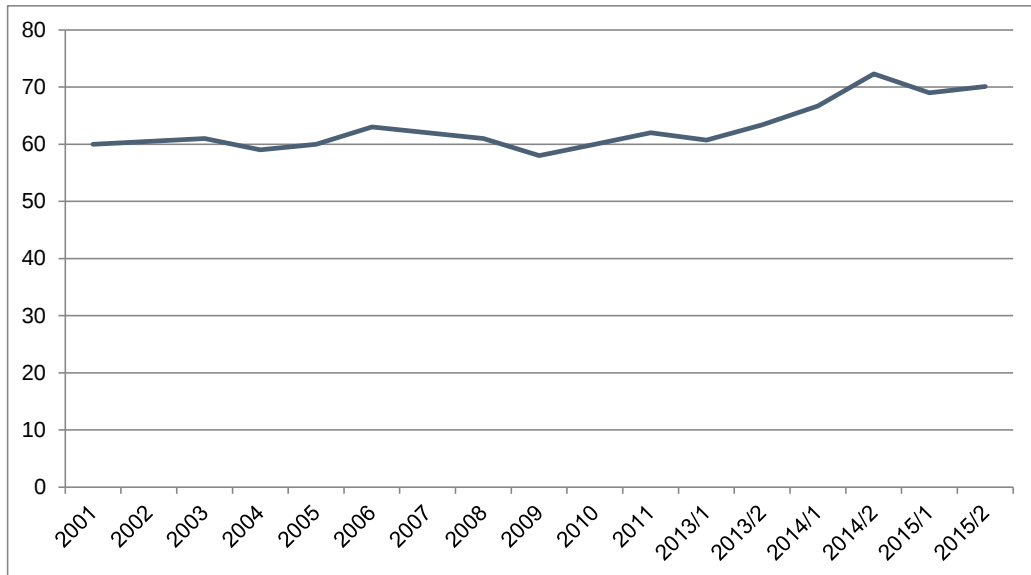
4.2 Indeksien kehitys

Uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä sekä kuljettajatutkinnon antamia valmiuksia kuvaavien indeksien kehitys on esitetty kuvassa 4.1. Tutkintomenestys ja arvio koulutuksesta ovat viimeisten kahden vuoden aikana hieman parantuneet. Myös ajokilometreihin suhteutettu liikennemenestys on parantunut. Sen sijaan liikennemenestys aikaan sidottuna kehityksenä näyttäisi tulosten perusteella heikentyneen aiempiin vuosiin verrattuna.



Kuva 4.1 Indeksien kehitys vuosina 2001–2015.

Vaikka liikennemenestys aikaan sidottuna indeksinä näyttäisikin heikentyneen, ilman liikennevahinkoja ja -rangaistuksia selvinneiden kuljettajien osuus on viime vuosien aikana kasvanut. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden määrää kuvaava priima-% on kasvanut keskimääräisestä noin 60 prosentin tasosta noin 70 prosentin tasoon (kuva 4.2).

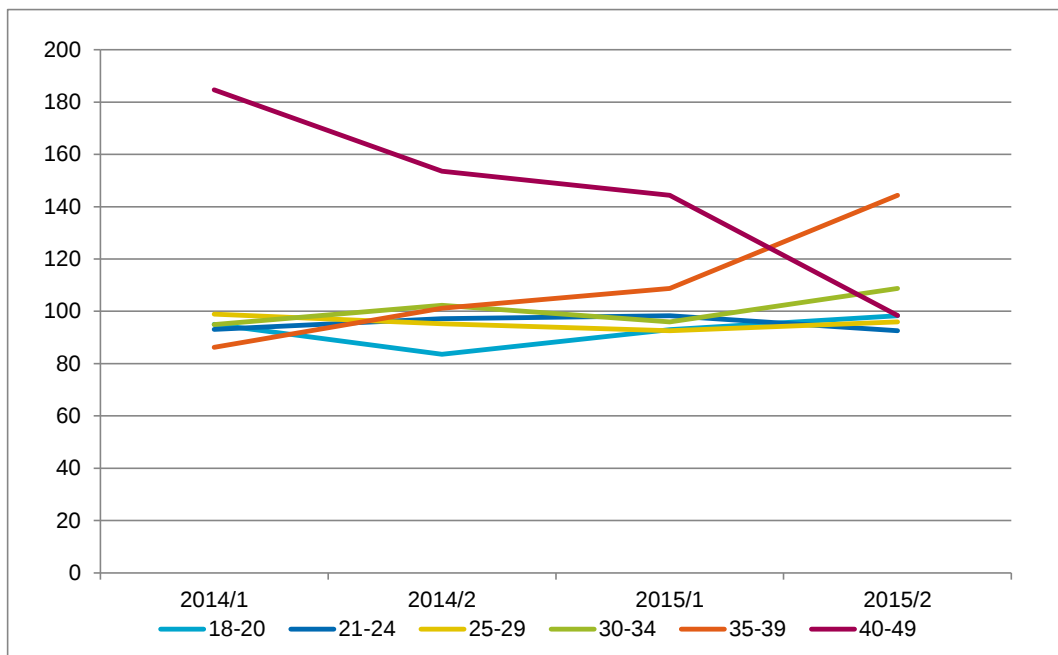


Kuva 4.2 Vahingotta ja rangaistuksessa selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2015.

Koska vahinkojen määrä näyttää keskimäärin vähentyneen, liikennemenestystä aikaan sidottuna kuvaavan indeksin kehitys kuvaa vahinkojen ja rangaistusten suhteellisen vakavuusasteen kasvua. Toisaalta ajosuoritteeseen suhteutettuna liikennemenestys on parantunut.

4.3 Ikäryhmittäinen kehitys

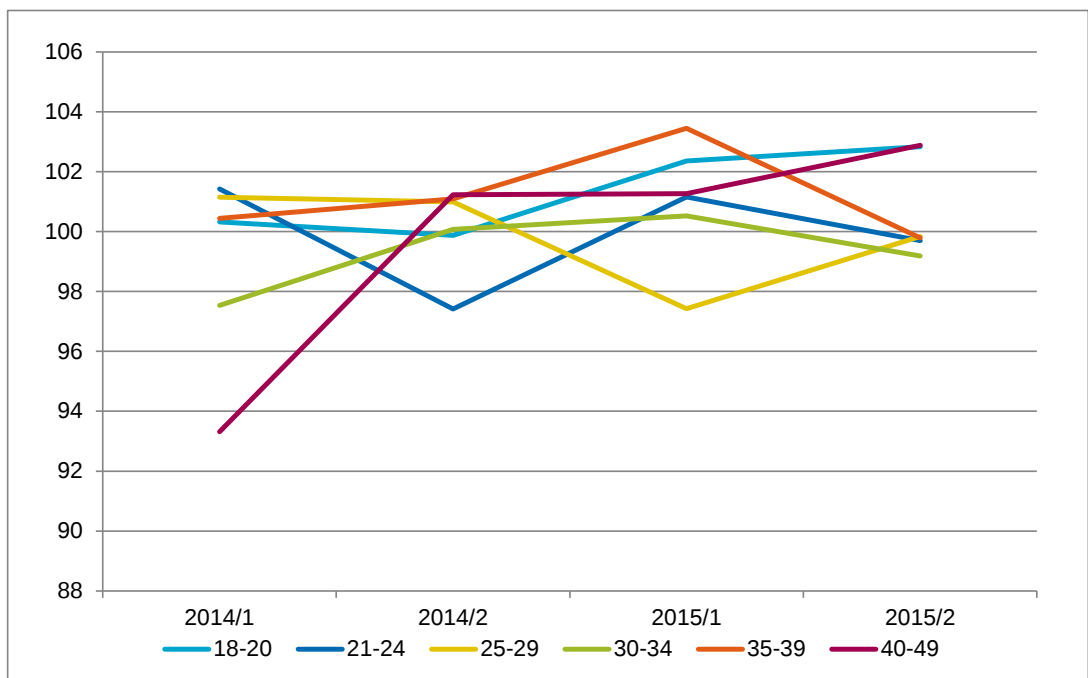
Ajokortin tutkintomenestys on selvästi pienin nuorimmalla alle 20-vuotiaiden ikäryhmässä. Yli 30-vuotiaana kortin hankkineiden ryhmissä havaintomäärät olivat suhteellisen pieniä ja menestystä kuvaavan indeksin tulokset vaihtelivat eri tutkimuskierroksilla enemmän kuin muissa ikäryhmissä.



Kuva 4.3 Tutkintomenestystä kuvaavan indeksin 1 kehitys ikäryhmittäin.

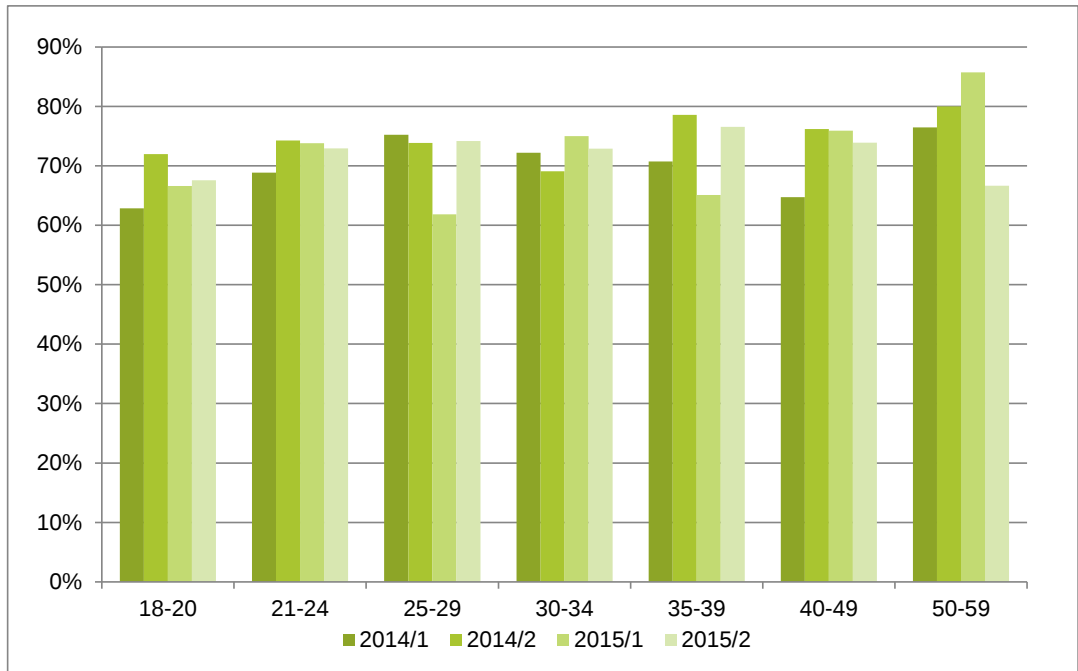
Liikennemenestystä kuvaavissa indekseissä Mpa ja Mkm ikäryhmittäinen kehitys ei ollut lineaarista, vaan tulokset vaihtelivat huomattavasti erityisesti yli 35-vuotiaiden ikäryhmissä. Alle 30-vuotiaiden ikäryhmissä kehitys oli pääosin myönteistä, mutta 30–34-vuotiaiden ryhmässä liikennemenestys aikaan sidottuna (Mpa) oli hieman heikentynyt. Alle 25-vuotiaiden liikennemenestys sen sijaan on parantunut sekä aikaan että ajosuoritteeseen (Mkm) suhteutettuna.

Ajokortin tutkintomenestys on selvästi pienin nuorimmalla alle 20-vuotiaiden ikäryhmässä (kuva 4.4). Yli 30-vuotiaana kortin hankkineiden ryhmässä havaintomäärät olivat suhteellisen pieniä ja menestystä kuvaavan indeksin tulokset vaihtelivat eri tutkimuskierroksilla enemmän kuin muissa ikäryhmissä.



Kuva 4.4 Tutkinnon antamia valmiuksia kuvaavan indeksin 3 kehitys ikäryhmittäin.

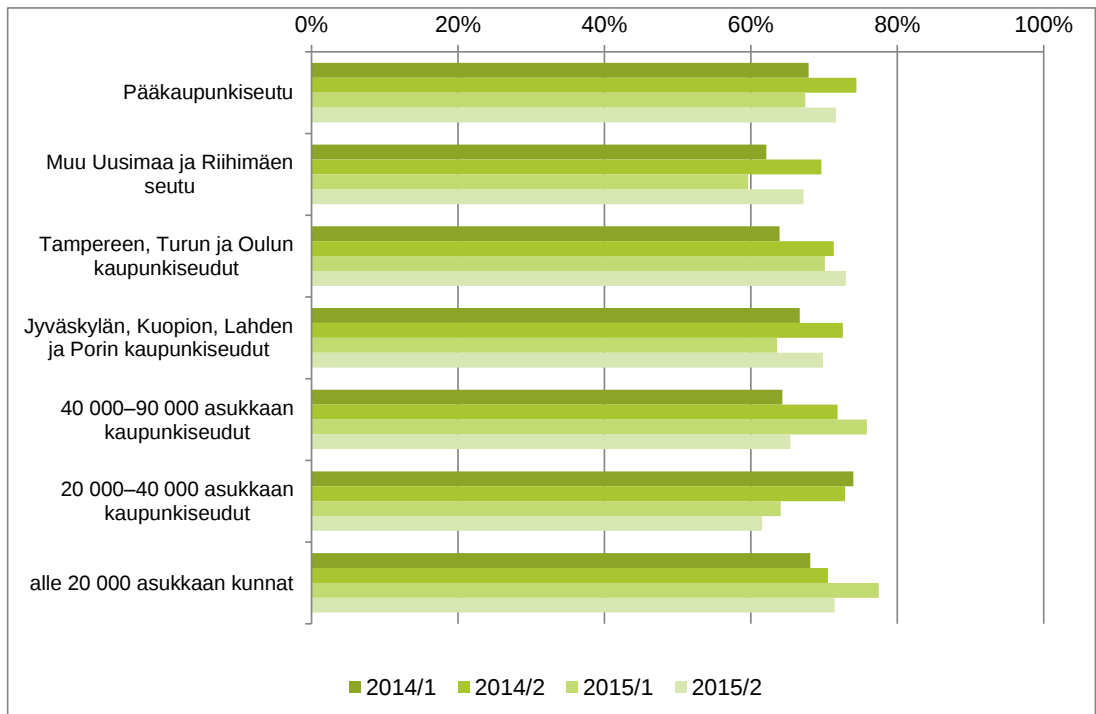
Kuvassa 4.5 on esitetty ilman vahinkoja ja liikenneraugaistuksia selvinneiden kuljettajien määrän kehitys eri ikäryhmissä. Osuudet ovat keskimäärin suurimpia yli 25-vuotiailla kuljettajilla ja pienimpiä nuorimpaan ikäryhmään kuuluvilla. Yli 50-vuotiaiden ryhmä on suhteellisen pieni, joten siinä esiintyy paljon satunnaisvaihteluja.



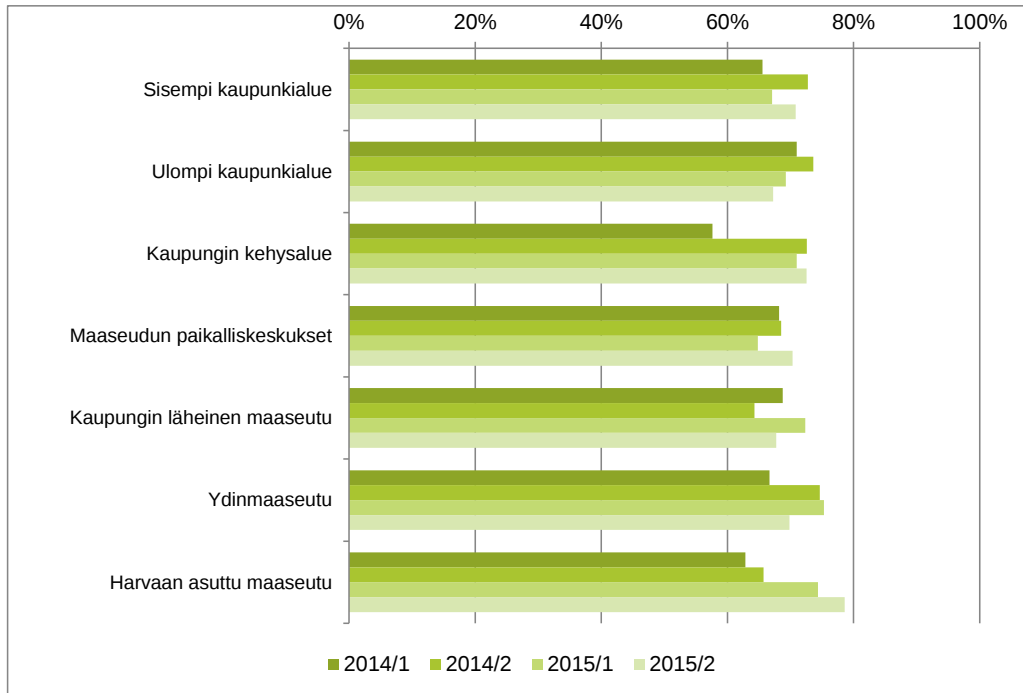
Kuva 4.5 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys eri ikäryhmissä.

4.4 Alueelliset erot

Tutkinto- ja liikennemenestystä kuvaavissa indekseissä 1–3 oli havaittavissa vain vähän alueellisia eroja.



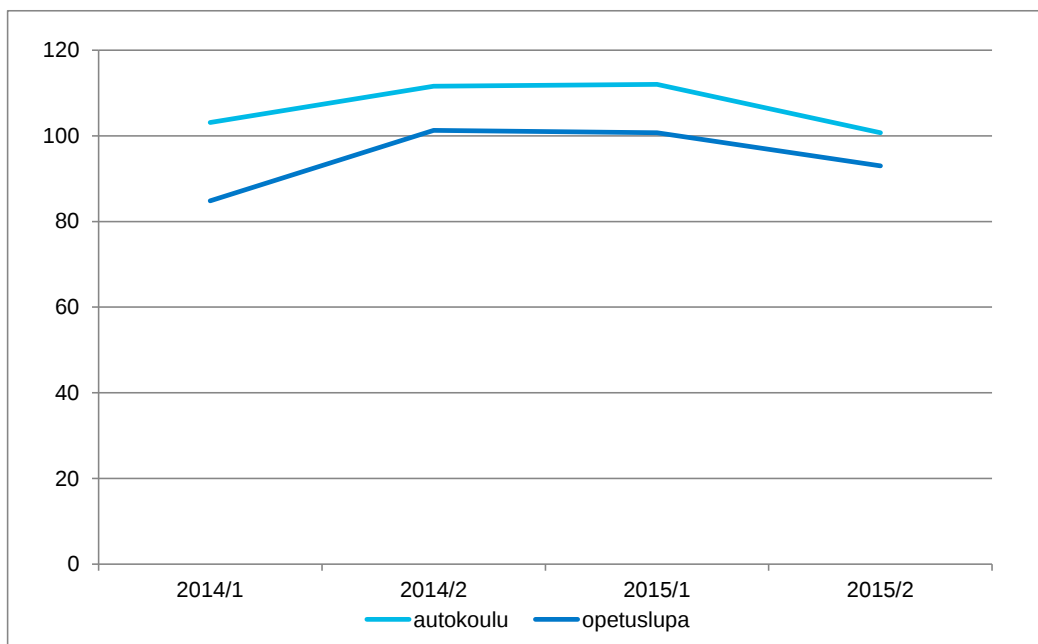
Kuva 4.6 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys erityyppisissä asuinkunnissa.



Kuva 4.7 Vahingoita ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys yhdyskuntarakenteen eri osissa asuvilla.

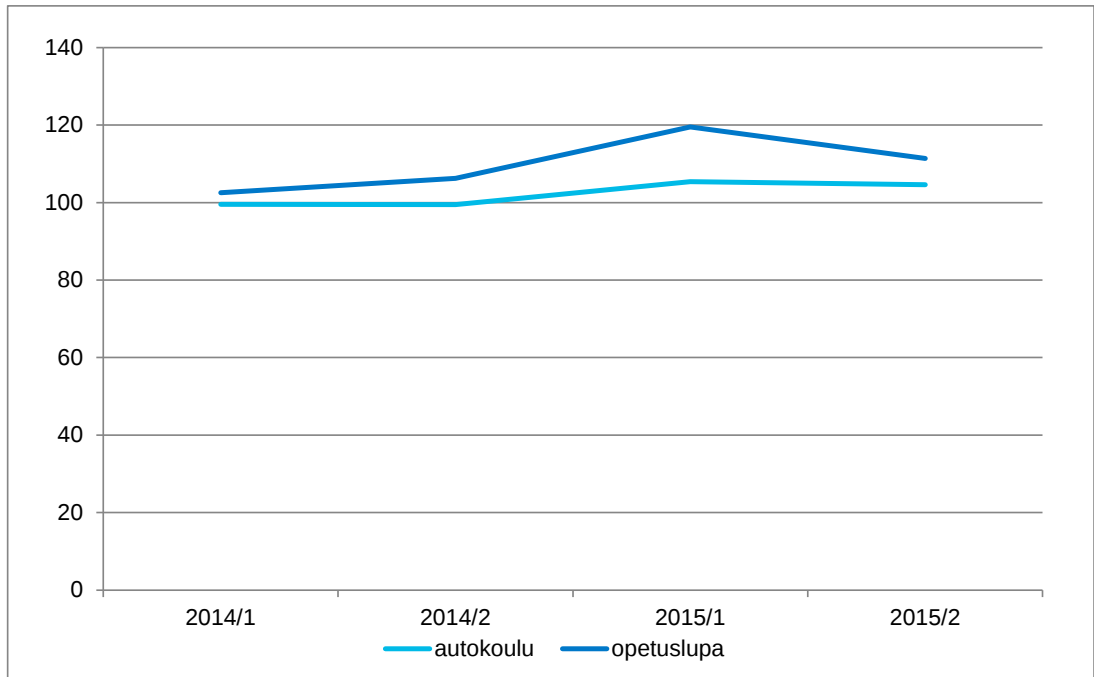
4.5 Koulutusmuodon vaikutus kehitykseen

Autokoulussa suorittaneiden tutkintomenestys oli hieman korkeampi kuin opetusluvalla kortin suorittaneiden tutkintomenestys. Opetusluvalla kortin suorittaneiden osuus oli tutkimuskierroksilla 2/2014 yhteensä 9 % ja tutkimuskierroksella 1/2015 noin 7 % vastaajista, joten satunnaisvaihtelu on näillä tutkimuskierroksilla melko suurta. Tutkimuskierroksella 1/2014 opetusluvalla kortin suorittaneiden osuus vastaajista oli noin 15 % ja kierroksella 2/2015 noin 14 %.



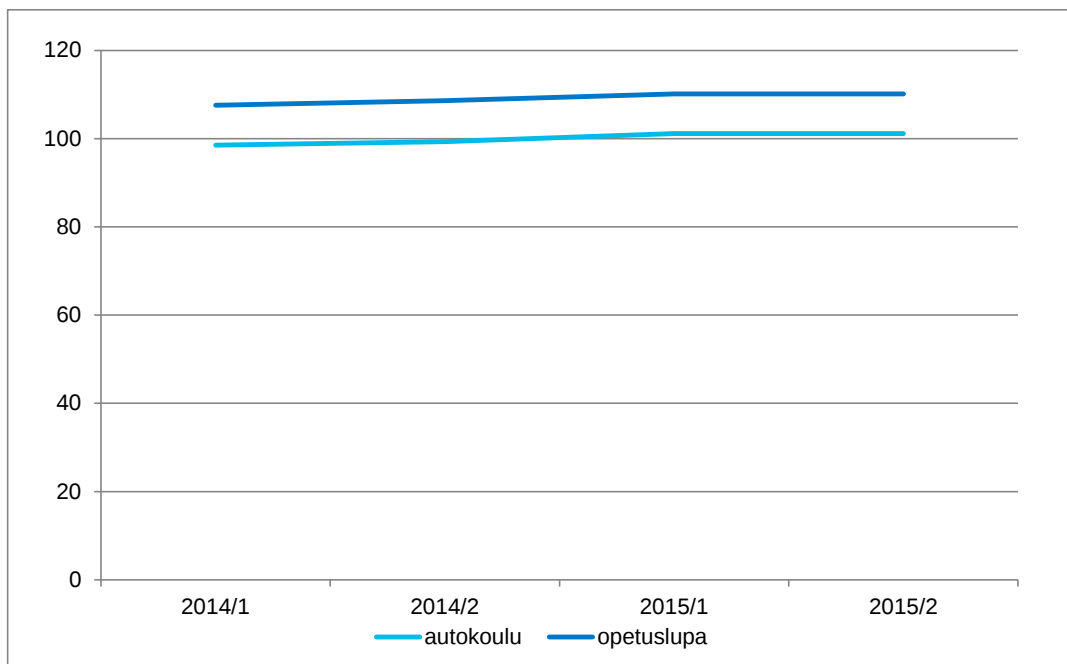
Kuva 4.8 Tutkintomenestystä kuvaavan indeksin 1 kehitys kortin autokoulussa tai pääasiassa opetusluvalla suorittaneilla.

Myös liikennemenestystä mittaavalla indeksillä autokoulussa ajokortin suorittaneiden menestys oli hieman parempi kuin opetusluvalla kortin suorittaneiden (kuva 4.9).



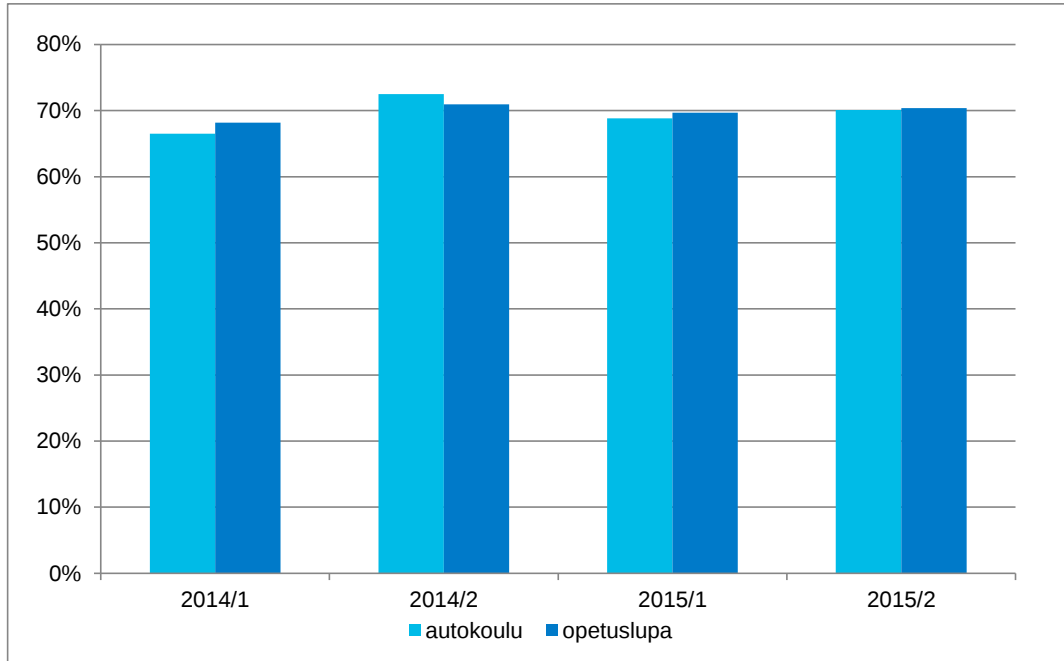
Kuva 4.9 Liikennemenestystä kuvaavan indeksin 2 (Mpa) kehitys kortin autokoulussa tai pääasiassa opetusluvalla suorittaneilla.

Vastaajien käsitykset tutkinnon antamista valmiuksista olivat autokoulussa kortin suorittaneilla jonkin verran korkeammat kuin opetusluvalla kortin suorittaneilla. Indeksillä mitattuna molemmat ovat hyvin tasaisia ja indeksin arvo on hieman kasvanut viime vuosien aikana.



Kuva 4.10 Tutkinnon antamia valmiuksia kuvaavan indeksin 3 kehitys kortin autokoulussa tai pääasiassa opetusluvalla suorittaneilla.

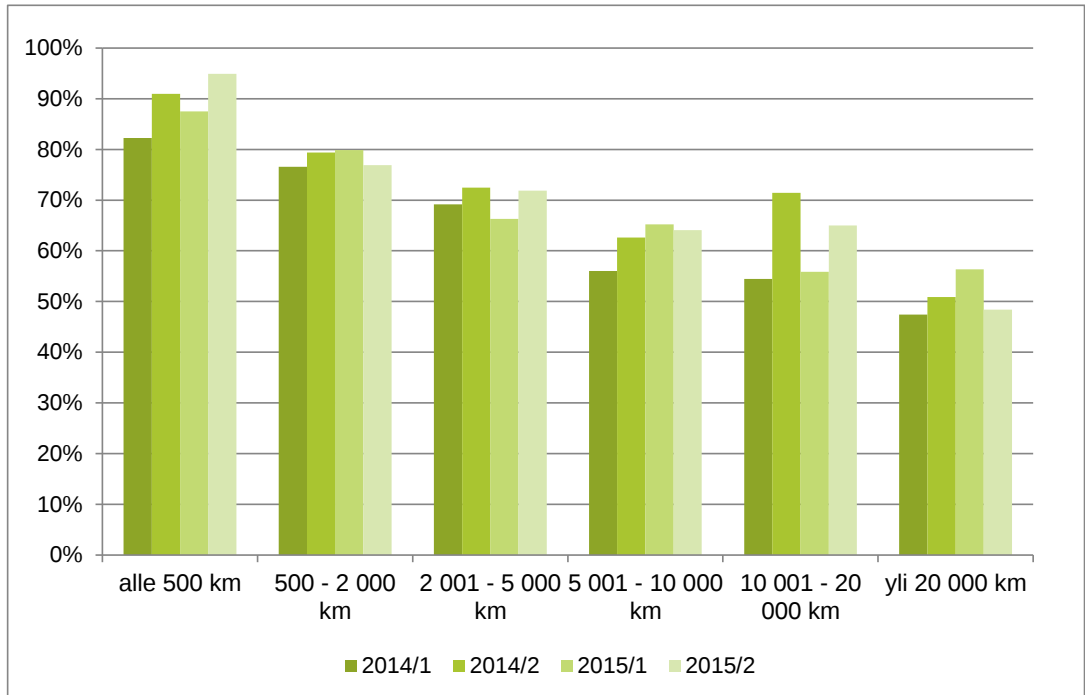
Kuvassa 4.11 on esitetty ilman vahinkoja ja rangaistuksia selvinneiden osuudet autokoulussa ja opetusluvalla kortin suorittaneilla. Erot ovat hyvin pieniä eri tavoin kortin suorittaneita vertailtaessa.



Kuva 4.11 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys autokoulussa ja opetusluvalla kortin suorittaneilla.

4.6 Ajokokemuksen vaikutus kehitykseen

Kuvassa 4.12 on esitetty vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden osuuden kehitys ajokilometrien määrään suhteutettuna. Ajosuorituksen yhteys liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrään on luonteva, sillä on ilmeistä, että riski kasvaa liikennealtituksen kasvaessa.



Kuva 4.12 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys suhteessa ajokilometrien määrään.

5 Suositukset kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Uudet kuljettajat ovat tutkimuksen tulosten perusteella keskimäärin hyvin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöön. Arvioinneissa ja palautteissa esille nousseet kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti pimeällä ajon näyttöihin ja harjoituksiin sekä tutkinnon jatkovaiheisiin, joiden tarpeellisuudesta vastaajilla oli melko erilaisia näkemyksiä.

Tulosten perusteella suuri osa kuljettajatutkinnon suorittaneista ei pidä nykyistä kolmivaiheista tutkintorakennetta onnistuneena. Avoimessa palautteessa selvästi eniten kehittämisehdotuksia saatiin harjoitteluvaiheen ja syventävään vaiheen sisällöistä ja toteutuksesta sekä ajokortin hankinnasta aiheutuvista kustannuksista, joita kolmivaiheisen tutkintorakenteen koettiin lisänneen. Erityisesti harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vastaajien näkemykset jakautuvat selvästi ja yli puolet vastaajista piti harjoitteluvaihetta täysin tai melko tarpeettomana. Harjoitteluvaiheen suorittaneet arvioivat vaiheen pääosin vielä tarpeettommaksi kuin ne vastaajat, jotka eivät olleet vielä suorittaneet harjoitteluvaihetta. Mitä enemmän vastaaja oli ensimmäisen ajovuoden aikana ajanut, sitä vähemmän tarpeelliseksi harjoitteluvaihe koettiin.

Harjoitteluvaiheen ongelmallisuudesta kertoo osaltaan myös sen suorittaneiden kuljettajien osuus. Noin kolmannes uusista kuljettajista ei ollut vielä ensimmäisen ajovuotensa jälkeen suorittanut harjoitteluvaihetta, vaikka se olisi mahdollista suorittaa jo muutaman kuukauden kuluttua väliaikaisen ajokortin suorittamisesta.

Kuljettajatutkinnon syventävän vaiheen oli suorittanut alle viidennes vastaajista. Syventävä vaihe arvioitiin yleisesti harjoitteluvaihetta huomattavasti tarpeellisemmaksi ja sisällöllisesti ehjemmäksi kokonaisuudeksi. Monissa palautteissa toivottiin harjoittelu- ja syventävän vaiheen yhdistämistä yhdeksi vaiheeksi.

Kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista kehittämiskohteiksi nousevat tyytyväisyysarvioiden perusteella vaikeissa olosuhteissa ajaminen, taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi ajaminen sekä oman tilan hallinta ja itsenäisesti ajaminen. Vastaajien kehittämiskohteiksi nostamat valmiudet ovat tyypillisesti ajokokemukseen liittyviä ja niitä on haasteellista sisällyttää kuljettajaopetukseen. Avoimen palautteen yksilöidyt kehittämisehdotukset liittyivät useimmin vaikeissa olosuhteissa ajamisen, pimeällä ajon ja liukkaan kelin ajon harjoitteluun. Palautteiden perusteella erityisesti näitä osa-alueita tulisi painottaa tutkinnon jatkovaiheissa. Yleisesti pimeällä ajon harjoittelua simulaattorilla ei pidetty yhtä hyvänä kuin pimeällä ajoa todellisissa olosuhteissa.

Lähdeluettelo

Kallinen, Terhi. 2014. Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013. Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus. Opinnäytetyö, Liiketalouden koulutusohjelma. Tampereen ammattikorkeakoulu. Toukokuu 2014 .

Kiiskilä, Kati & Tuominen, Janne. 2015. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 52/2015. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013. Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014. Helsinki.

Mikkonen, Valde. 2010. AKEn indekseistä Trafin indekseihin. Uusien kuljettajien seuraindeksien päivittäminen 2010-luvulle. Valmixa Oy. Muistio. Joulukuu 2010.

Mikkonen, Valde. 2011. Uusien kuljettajien seuranta – Trafin indeksit vuodelta 2010. Trafin julkaisuja 11/2011. Valmixa Oy.

Mikkonen, Valde. 2012 a. Uusien kuljettajien seuranta – Trafin indeksit vuodelta 2011. Trafin julkaisuja 14/2012. Valmixa Oy.

Mikkonen, Valde. 2012 b. Uusien kuljettajien indeksistä lyhyesti. Erillismuistio.

Mikkonen, Valde. 2012 c. Uuden kuljettajan ensimmäinen vuosi liikenteessä. Indeksiaineistot 2009–2011. Raporttiluonnos.

Myllyniemi, Sami. 2007. Perusarvot puntarissa. Nuorisobarometri 2007. Opetusministeriö, Nuorisotutkimusverkosto, Nuorisosiain Neuvottelukunta.

Nuora, 2016. Nuorisobarometri. Valtion nuorisosiain neuvottelukunta.
<https://tietoanuorista.fi/nuorisobarometri/>

Trafi, 2015. Ajokokeet.
<http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajantutkinnot/ajokokeet>

Trafi, 2016. Luovutetut ajokortit.
http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot/luovutetut_ajokortit

Liiteluettelo

Liite 1 Vuoden 2013 tutkimuslomake

Liite 2 Vuosien 2014–2015 tutkimuslomake ja saatekirje

Liite 3 Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

Liite 4 Otokseen yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus

Liite 1 Vuoden 2013 tutkimuslomake



ECONOMY



«Nimi»
«Osoite»
«Postinro» «Toimipaikka»

«Tunnus» 0212

Arvoisa vastaanottaja

Ajokorttisi myöntämisestä on kulunut yksi vuosi ja olet hankkinut kokemuksia kuljettajana. Miten arvioit kuljettajaopetuksen auttaneen sinua selviämään liikenteessä?

Vastaa luottamuksellisesti ainakin etusivun kysymyksiin. Takasivulla on tilaa vapaamuotoisille kommentteille. Ohessa on valmis vastauskuori.

Postita vastauksesi viimeistään 15.3.2013, ja olet mukana kahden 100 euron arvoisen huoltoasemalahjakortin arvonnassa. Tutkimuksen tuloksiin voit tutustua osoitteessa: www.trafi.fi/palvelut/julkaisut/2012 julkaisut.

Kiitos.

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

1. Oletko suorittanut kuljettajaopetuksen toisen vaiheen? ☐ En (siirry kysymykseen 3) ☐ Kyllä (siirry kysymykseen 2)							
2. Kuinka tarpeelliseksi koit toisen vaiheen opetuksen?							
		Täysin tarpeeton		Erittäin tarpeellinen			
		☐	☐	☐	☐		
3. Paljonko arvioit ajaneesi autolla ajokortin saamisen jälkeen yhteensä?							
☐ Alle 500 km	☐ 2001 - 5000 km	☐ 10 001 - 20 000 km					
☐ 500 - 2000 km	☐ 5001 - 10 000 km	☐ Yli 20 000 km					
Miten edellä mainitsemasi ajomäärä jakautuu ?							
4. Matkoja työhön, asiointiin tai kouluun		_____ km					
5. Vapaa-ajan ajelua		_____ km					
6. Ajoa työssä tai ammattikuljettajana		_____ km					
Miten hyvin saamasi kuljettajaopetus antoi sinulle valmiuksia seuraavissa asioissa? (Kommentoi mielellään kääntöpuolelle)							
		Ei lainkaan riittävästi		Täysin riittävästi			
		1	2	3	4	5	
7. Ajoneuvon käsittely		☐	☐	☐	☐	☐	
8. Ajaminen taajamassa.....		☐	☐	☐	☐	☐	
9. Ajaminen maantiellä.....		☐	☐	☐	☐	☐	
10. Ajaminen itsenäisesti.....		☐	☐	☐	☐	☐	
11. Ajaminen vaikeissa olosuhteissa.....		☐	☐	☐	☐	☐	
12. Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi.....		☐	☐	☐	☐	☐	
13. Oman tilan hallinta.....		☐	☐	☐	☐	☐	
14. Oman ikäryhmän liikennetietojen tunnistaminen ja välttäminen		☐	☐	☐	☐	☐	
15. Sosiaaliset taidot		☐	☐	☐	☐	☐	
Montako liikennevahinkoa sinulle on sattunut ajoneuvon kuljettajana (syyllisenä tai syyttömänä) ajokortin saamisen jälkeen?							
		Ei yhtään	1	2	3	4	5 tai enemmän
16. Pieniä vahinkoja, joista ei haettu korvauksia.....		☐	☐	☐	☐	☐	_____ kpl
17. Vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja.....		☐	☐	☐	☐	☐	_____ kpl
18. Lääkärinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja.....		☐	☐	☐	☐	☐	_____ kpl
Montako liikennetapahtumasta olet saanut ajoneuvon kuljettajana ajokortin saamisen jälkeen?							
		Ei yhtään	1	2	3	4	5 tai enemmän
19. Rikesakkoja.....		☐	☐	☐	☐	☐	_____ kpl
20. Sakkoja.....		☐	☐	☐	☐	☐	_____ kpl
21. Vankeutta (ehdollista tai ehdotonta).....		☐					_____ kk

22. Mielipiteesi nykyisestä kuljettajaopetuksesta. Mitä hyvää ja mitä huonoa?

23. Miten liikenneturvallisuutta pitäisi mielestäsi parantaa?

Huom! Tällä lomakkeella antamasi tiedot toimitetaan Trafiin sellaisenaan ja niitä tullaan käyttämään ainoastaan tutkimustarkoituksiin. Yksittäisten vastaajien vastaukset eivät erotu tutkimustuloksista.



lokakuu 2015

Tutkimus tyytyväisyydestä kuljettajaopetukseen

Hyvä vastaanottaja

Ajokorttisi myöntämisestä on kulunut noin vuosi ja olet ehtinyt ensimmäisen ajovuoden hankkia kokemuksia kuljettajana. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafif kerää tietoa tyytyväisyydestäsi kuljettajaopetukseen ja kokemuksistasi ensimmäisen ajovuoden jälkeen. Tutkimusaineiston keräävät Trafille **posti- ja internetkyselynä** Sito Oy ja Innolink Research Oy.

Tutkimuksessa selvitetään satunnaisesti valittujen viime vuonna ajokortin autokoulussa tai opetusluvalla suorittaneiden kokemuksia kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista. On tärkeää, että mahdollisimman moni tutkimukseen poimittu osallistuisi tutkimukseen, jotta kuljettajaopetuksen sisällöistä saataisiin mahdollisimman monipuolinen ja totuudenmukainen kuva opetuksen ja tutkinnon kehittämisen pohjaksi.

Voit osallistua tutkimukseen internetlomakkeella osoitteessa

www.sito.fi/tutkimus/kuljettajatutkimus

Internetissä vastatessasi voit kirjautua lomakkeelle kirjeen yläreunassa nimesi alla mainitulla tunnuksella. Voit osallistua myös täyttämällä tämän kirjeen mukana saamasi postikyselylomakkeen ja palauttamalla sen meille oheisessa vastauskuoressa.

Tutkimuslomakkeen täyttämiseen kuluu noin 10 minuuttia. Lomakkeella on tilaa myös vapaamuotoiselle palautteelle. Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan 100 euron arvoisia polttoainelahjakortteja.

Vaivannäöstäsi ja osallistumisestasi etukäteen kiittäen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "V. Autero".

Ville Autero

yksikön päällikkö, Trafif

Miksi näitä tietoja kerätään?

Trafi kerää vuosittain tietoa ajokortin suorittaneiden tyytyväisyydestä kuljettajaopetukseen sekä tutkinnon suorittaneiden arvioita opetuksen antamista valmiuksista. Tutkimusaineistoa on kerätty kuljettajatutkinnon suorittaneilta samantapaisella tutkimuslomakkeella jo vuodesta 2001 asti.

Tutkimuksen tuloksia käytetään kuljettajaopetuksen kehittämisessä, uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa sekä ajokorttijärjestelmän suunnittelussa. Kuljettajaopetuksen sisältöä tarkistetaan vuosittain, joten antamasi palaute on arvokasta tutkinnon suuntaamisessa siten, että se antaisi mahdollisimman hyvät valmiudet erilaisiin ajotilanteisiin.

Miten tuloksia käsitellään?

Antamasi vastaukset käsitellään luottamuksellisina. Henkilötietolaki takaa, että tietoja ei säilytetä tai luovuteta eteenpäin sellaisessa muodossa, että niistä voisi päätellä kenenkään henkilöllisyyttä. Tutkimustulokset esitetään keskiarvoja sisältävinä taulukkoina ja kaavioina. Niistä ei voi päätellä yksittäisen vastaajan antamia vastauksia. Nimi- ja osoitetietoja käytetään ainoastaan tutkimuksen kutsukorttien ja tutkimuslomakkeiden postitukseen. Nimi- ja osoitetiedot poistetaan aineistosta postitusvaiheen päätyttyä. Tutkimukseen osallistuneilla on oikeus tarkistaa tutkimustietokantaan kerätyt heitä koskevat tiedot ottamalla yhteyttä Sitoon.

Voit myöhemmin tutustua tutkimuksen tuloksiin Trafin sivustolla. Tutkimuksen tulokset julkaistaan vuoden 2016 alussa Trafin internet-sivuilla osoitteessa www.trafi.fi/palvelut/julkaisut.

Miten juuri sinut on valittu tutkimukseen?

Tutkimuksen otokseen on poimittu Trafin ajokorttirekisteristä satunnaisotoksena 8 000 vuonna 2014 B-kortin kuljettajatutkinnon suorittanutta. On tärkeää, että mahdollisimman moni osallistuisi tutkimukseen, sillä tulosten perusteella muodostetaan kuva kuljettajaopetuksen tuottamista valmiuksista. Jokainen tutkimuksen ulkopuolelle jäävä heikentää siten tutkimuksen luotettavuutta.

Lisätietoja

Lisätietoja tutkimuksesta saat tarvittaessa Sito Oy:stä tai Trafista:

tutkimuksen projektipäällikkö Hanna Kalenoja, Sito Oy, p. 040 637 2798,
hanna.kalenoja@sito.fi

erityisasiantuntija Elina Uusitalo, Trafi, p. 029 5345 445,
elina.uusitalo@trafi.fi

Osoitetietolähde

Ajoneuvoliikennerekisteri, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi,
PL 320, 00101 Helsinki, p. 029 534 5000

Arvontalipuke

Palauta tämä arvontalipuke tutkimuslomakkeen mukana, jos haluat osallistua lahjakorttien arvontaan.

Nimi

Osoite



A

ARVIO KULJETTAJAOPETUKSESTA

1. Missä sait kuljettajaopetuksen?

- ☐ autokoulussa
☐ pääosin opetusluvalla
☐ muualla, missä? _____

2. Miten hyvin saamasi kuljettajaopetus antoi sinulle valmiuksia seuraavissa asioissa?

	Ei lainkaan riittävästi					Täysin riittävästi	En osaa sanoa
	1	2	3	4	5		
Ajoneuvon käsittely	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajaminen taajamassa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajaminen maantiellä	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajaminen itsenäisesti	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oman tilan hallinta	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oman ikäryhmän liikennetietojen tunnistaminen ja välttäminen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sosiaaliset taidot	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ennakointi ja riskien vähentäminen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

3. Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin osiin kuljettajaopetuksessa?

	Erittäin tyytymätön					Erittäin tyytyväinen	En osaa sanoa
	1	2	3	4	5		
Teoriaopetus	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajotunnit liikenteessä	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Itseopiskelu ja kotitehtävät	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Liukkaalla kelillä ajamisen näytöt ja kokeilut	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kuljettajatutkinto	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Yleisarvio kuljettajaopetuksen sisällölle	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Oletko suorittanut kolmivaiheisen ajokorttitutkinnon jatkovaiheet?

- a) harjoitteluvaihe (lähiopetus) b) syventävä vaihe
☐ kyllä, suorittamisajankohta _____ ☐ kyllä, suorittamisajankohta _____
☐ ei ☐ ei

Jos olet suorittanut jatkovaiheet, kuinka tarpeellisia ne mielestäsi olivat?

	Täysin tarpeeton	Melko tarpeeton	Ei tarpeellinen eikä tarpeeton	Melko tarpeellinen	Erittäin tarpeellinen	En osaa sanoa
Harjoitteluvaihe (lähiopetus)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Syventävä vaihe	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Miten kuljettajaopetusta pitäisi mielestäsi kehittää?

B

KOKEMUKSESI KULJETTAJANA

5. Paljonko arvioit ajaneesi autolla ajokortin saamisen jälkeen yhteensä?

- ☐ alle 500 km ☐ 5 001 - 10 000 km
☐ 500 - 2 000 km ☐ 10 001 - 20 000 km
☐ 2 001 - 5 000 km ☐ yli 20 000 km

7. Miten yllä esittämäsi ajomäärä suurin piirtein jakautuu?

Matkoja työhön, kouluun tai asiointiin _____ km
 Vapaa-ajan matkoja _____ km
 Ajoa työssä tai ammattikuljettajana _____ km

9. Montako liikennevahinkoa sinulle on sattunut ajoneuvon kuljettajana (syyllisenä tai syyttömänä) ajokortin saamisen jälkeen?

	lukumäärä
Läheltä piti -tilanteita, joista ei aiheutunut vahinkoja	_____ kpl
Pieniä vahinkoja, joista ei haettu korvauksia	_____ kpl
Vakuutusyhtiöille ilmoitettuja omaisuusvahinkoja	_____ kpl
Lääkärinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja	_____ kpl

6. Minkälaisella autolla pääasiassa ajat? Jos ajat monella autolla, ilmoita se auto, jolla olet ajanut suurimman osan kilometreistä.

Auton merkki ja malli _____

Auton vuosimalli _____

8. Kuinka monta henkilöautoa taloudessasi on vakituisesti käytettävissä? _____ kpl

10. Montako liikennevahinkoa olet saanut ajoneuvon kuljettajana ajokortin saamisen jälkeen?

	lukumäärä
Poliisin antamia kirjallisia huomautuksia	_____ kpl
Rikesakkoja	_____ kpl
Sakkoja	_____ kpl
Vankeutta (ehdollista tai ehdotonta)	_____ kpl

Jos olet saanut liikennevahinkoja, minkätyyppisiä ne ovat olleet (esimerkiksi ylinopeussakkoja)?

C

TAUSTATIEDOT

11. Mitkä olivat sinulle tärkeimmät syyt hankkia ajokortti? Rastita kolme tärkeintä syytä.

	Tärkein syy	2. tärkein syy	3. tärkein syy
Ikäni mahdollisti kortin suorittamisen	☐	☐	☐
Tarvitsen autoa työssäni tai opiskeluun liittyvillä matkoilla	☐	☐	☐
Tarvitsen autoa vapaa-ajalla tekemilläni matkoilla	☐	☐	☐
Perheeni ja läheiseni kannustivat minua ajokortin suorittamiseen	☐	☐	☐
Läheisilläni oli mahdollisuus opettaa minua opetusluvalla	☐	☐	☐
Haluan varautua siihen, että saatan tulevaisuudessa tarvita ajokorttia työssäni tai vapaa-ajalla	☐	☐	☐
Ajokortti kuuluu mielestäni kansalaistaitoihin	☐	☐	☐
Muu syy, mikä?	☐	☐	☐

12. Mikä seuraavista kuvaa parhaiten päätoimeasi?

- ☐ olen opiskelija
☐ olen kokopäivätyössä
☐ olen osa-aikatyössä tai teen työtä satunnaisesti
☐ olen työtön, lomautettu tai sairaslomalla
☐ olen vanhempainvapaalla tai perhevapaalla
☐ muu, mikä? _____

13. Mikä on koulutustaustasi? Jos olet opiskelija, valitse se vaihtoehto, jossa opiskelet.

- ☐ peruskoulu
☐ lukio tai ammattikoulu
☐ ammattikorkeakoulu
☐ yliopisto
☐ muu, mikä? _____

14. Kuinka usein teet matkoja seuraavilla kulkutavoilla omalla asuinseudullasi?

Vastaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana tekemiesi matkojen osalta.	Päivittäin tai lähes päivittäin	Vähintään kerran viikossa	1-3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	En koskaan
Kävelen (koko matkan)	☐	☐	☐	☐	☐
Pyörällä	☐	☐	☐	☐	☐
Henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana	☐	☐	☐	☐	☐
Joukkoliikenteellä	☐	☐	☐	☐	☐

Liite 3 Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

- Nimi ja osoite
 - ETUNIMET
 - SUKUNIMI
 - LAHIOSOITE
 - POSTINUMERO
 - POSTITOIMIPAIKKA
- syntymäaika
 - SYNTYMAPVM
- kieli (asiointikieli)
 - KIELI
- ajokortin suorittamisajankohta (ensim. B-luokan kortti)
 - PAATOSPVM
- ajokortin suorittamistapa (opetuslupa/autokoulu)
 - OPLHENKILOASNO
 - jos sisältää tunnustiedon, on opetusluvallinen
- ajokortin syventävän vaiheen suorittaminen
 - TODISTUKSENPM
 - jos sisältää päivämäärätiedon, on syventävävaihe suoritettu kyseisenä päivänä
- muut voimassaolevat ajo-oikeudet poimintahetkellä (esim. A, B, C)
 - TILA
 - **nykyisen** ajo-oikeuden tila
 - 01 -> ajokiellossa
 - 02 -> ajokiellossa toistaiseksi
 - 03 -> korvattu
 - 06 -> osittain voimassa
 - 12 -> voimassa
 - MONNETTYAJOKORTTILUOKKA
 - **nykyisen** ajo-oikeuden ajokorttiluokka
 - 271 -> B
 - 272 -> BC
- autokoulun koodi
 - AUTOKOULU
 - TOIMIPAIKKA
- kuljettajatutkinnon ajokokeen arviointi
 - A01 = Ajoneuvon hallinta
 - 1-5
 - A02 = Kevyen liikenteen huomiointi
 - 1-5
 - A03 = Muun liikenteen huomiointi
 - 1-5
 - A04 = Ennakointi
 - 1-5
 - A05 = Oman tilan hallinta
 - 1-5
- opetustiedot
 - AJOOPETUSENNENAJOKOETTA
- ajokokeen yrityskerta, jolla ajokoe on suoritettu
 - YRITYSKERTA
 - PAATOSKDI
 - 01=Hyväty, 02=Hyväsyty
- Tieto pimeäopetuksen suorittamisesta
 - PIMEAOPETUSPVM
 - jos sisältää päivämäärätiedon, on pimeäopetus suoritettu

Liite 4 Otokseen yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus

OSOITEPAIKANNUKSEN LUOKITUS

LUOKKA: geokoodauksen laatuluokitus

1. luokka = 100 % paikantuminen, katunimi ja talonnumero oikein
2. luokka = Paikannettu käsin kadunnimen perusteella, paikannettu mahdollisimman lähelle todellista talonnumeroa
3. luokka = Paikannettu käsin, katu ei löytynyt STK-verkolta ja kohde on paikannettu lähimpään katuun/oikealle alueelle
4. luokka = Kohteet, joita ei voitu paikantaa

Nuoret 2013, syyskuu

Jakautuminen geokoodauksen laatuluokkiin

1. luokka: **2921** kpl (automaattisesti paikannettu **2741** kpl käsin paikannettu **180** kpl)
2. luokka: **58** kpl
3. luokka: **3** kpl
4. luokka: **18** kpl

Nuoret 2013, joulukuu

Jakautuminen geokoodauksen laatuluokkiin

1. luokka: **2944** kpl (automaattisesti paikannettu **2868** kpl käsin paikannettu **76** kpl)
2. luokka: **41** kpl
3. luokka: **2** kpl
4. luokka: **13** kpl

Nuoret 2014, marraskuu

Jakautuminen geokoodauksen laatuluokkiin

1. luokka: **3920** kpl (automaattisesti paikannettu **3841** kpl käsin paikannettu **79** kpl)
2. luokka: **75** kpl
3. luokka: **5** kpl
4. luokka: **0** kpl

Nuoret 2015, helmikuu

Jakautuminen geokoodauksen laatuluokkiin

1. luokka: **3930** kpl (automaattisesti paikannettu 3853 kpl käsin paikannettu 77 kpl)
2. luokka: **60** kpl
3. luokka: **9** kpl
4. luokka: **1** kpl

Nuoret 2015, toukokuu

Jakautuminen geokoodauksen laatuluokkiin

1. luokka: **3918** kpl (automaattisesti paikannettu 3842 kpl käsin paikannettu 76 kpl)
2. luokka: **62** kpl
3. luokka: **17** kpl
4. luokka: **3** kpl

Nuoret 2015, lokakuu

Jakautuminen geokoodauksen laatuluokkiin

1. luokka: **3947** kpl (automaattisesti paikannettu 3897 kpl käsin paikannettu 50 kpl)
2. luokka: **41** kpl
3. luokka: **10** kpl

4. luokka: 2 kpl

LUOKITTELUN SARAKESELITTEET

VASTAUSTUNNUS

KUNTA: vastaajan asuinkunta

MAKU: Alueryhmäjako

- 1 = Pääkaupunkiseutu
- 2 = Muu Uusimaa ja Riihimäen seutu
- 3 = Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudut
- 4 = Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseudut
- 5 = 40 000–90 000 asukkaan kaupunkiseudut
- 6 = 20 000–40 000 asukkaan kaupunkiseudut
- 7 = alle 20 000 asukkaan kunnat

TAAJAMA_13: YKR-taajama 2013

- 1 = YKR-taajaman 2013 alueella
- 0 = YKR-taajaman 2013 ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

TAAJAMA_10: YKR-taajama 2010

(vyöhykkeissä osin päällekkäisyyttä, luokka valittu tiheämmän alueen mukaan)

- 1 = YKR-taajaman 2010 alueella
- 2 = YKR-kylän 2010 alueella
- 3 = YKR-pienkylän 2010 alueella
- 4 = YKR-maaseutumaisen asutuksen 2010 alueella
- 0 = aluejaon ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

TIHEÄ: Harva/tiheä taajama-alue 2013

- 1 = Tiheällä taajama-alueella
- 2 = Harvalla taajama-alueella
- 0 = taajamajaon ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

KAUPUNKI: Kaupunki-maaseutuluokitus 2013

- 1 = Sisempi kaupunkialue
- 2 = Ulompi kaupunkialue
- 3 = Kaupungin kehysalue
- 4 = Maaseudun paikalliskeskukset
- 5 = Kaupungin läheinen maaseutu
- 6 = Ydinmaaseutu
- 7 = Harvaan asuttu maaseutu
- 99 = ei paikannettu