

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2016 aineisto

Janne Tuominen

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2016 aineisto

Janne Tuominen, Sito Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2017

ISBN 978-952-311-219-3
ISSN 2342-0294 (verkkajulkaisu)

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2016 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Sito Oy	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), 8.9.2016 (monivuotinen sopimus)	
Julkaisusarjan nimi ja numero Trafin tutkimuksia 17/2017	ISSN (verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-219-3
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Yhteyshenkilö Elina Uusitalo	Raportin kieli suomi
Tiivistelmä Uusia vastikään ajokortin saaneita kuljettajia voidaan pitää liikenneturvallisuuden kannalta yhtenä suurimmista riskiryhmistä. Uusille kuljettajille suunnatun seurantatutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää, miten uudet kuljettajat ovat suoriutuneet kuljettajantutkinnosta ja selviytyneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Pitkän, vuodesta 2001 saakka kerätyn, aikesarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa on tapahtunut. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista. 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 sai aluksi lyhytaikaisen kortin. Vuonna 2016 lyhytaikaisesta kortista luovuttiin, ja nykyään käytössä olevassa järjestelmässä kuljettaja saa heti ensimmäisen vaiheen suoritettuaan pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellyttää harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista. Myös opetuslupakäytäntöön on tullut useita muutoksia 2010-luvulla. Vuonna 2013 tehdyssä opetusluvasta koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvassa edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Vuoden 2014 alussa opetuslupaopetuksesta poistettiin vaatimus ensimmäisen vaiheen autokoulutunneista. Tämän muutoksen jälkeen opetuslupaopetuksen suosio on kasvanut tasaisesti ja sen osuus on nyt noin 20 prosenttia.	

Uusien kuljettajien tutkimus vuonna 2016 toteutettiin monimenetelmätutkimuksena, jossa vastaajalla oli mahdollisuus osallistua tutkimukseen joko internet- tai postikyselyllä. Internet-vastausmahdollisuus on tuotu mukaan postitutkimuksen rinnalle vuoden 2014 tutkimuskierroksista lähtien. Vuoden 2016 kahdella tutkimuskierroksella vastauksia saatiin yhteensä 2072 uudelta kuljettajalta vastausasteen ollessa keskimäärin 26 %. Vastaajista keskimäärin noin 80 % oli alle 25-vuotiaita. Reilu viidennes kaikista vastaajista oli suorittanut tutkintonsa opetusluvalla.

Kyselyyn vastanneista uusista kuljettajista noin 80 % oli suorittanut harjoitteluvaiheen ja noin 40 % syventävän vaiheen. Aiempien vuosien tapaan vastaajat pitivät syventävää vaihetta selvästi harjoitteluvaihetta tarpeellisempina. Harjoitteluvaiheen eri osa-alueista teoriaopetusta piti täysin tai melko tarpeettomana lähes puolet vastaajista ja ryhmäajoa hieman yli 40 % vastaajista. Henkilökohtainen ajo-opetus ja siitä saatu palaute koettiin kuitenkin melko tarpeelliseksi. Syventävän vaiheen ajo-opetusosioita piti tarpeellisina suurin osa vastaajista, mutta myös syventävän vaiheen teoriaopetuksen osalta mielipiteet jakautuivat suuresti. Keskimäärin eri vaiheita pidettiin tarpeellisimpina vanhimmissa ikäryhmissä sekä niiden keskuudessa, joille oli kertynyt vähiten ajokilometrejä ensimmäisenä ajovuonna.

Kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oltiin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla keskimäärin hieman aiempaa tyytyväisempiä. Eri osa-alueista tyytymättömiä oltiin aiempien vuosien tapaan valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Tyytyväisimpiä sen sijaan oltiin valmiuksiin taajamassa ajamiseen sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen. Myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkimuksen eri osiin oltiin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla hieman aiempaa tyytyväisempiä. Korkeimman tyytyväisyyskeskiarvon sai ajotunnit liikenteessä ja matalimman arvon pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset. Keskimäärin vanhimmat ikäluokat olivat nuoria tyytyväisempiä opiskeluun ja teorialunteihin, kun taas nuorimmat ikäluokat tyytyväisempiä ajo-opetukseen liikenteessä. Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin.

Vastaajien ilmoittamien liikennevahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä oli vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella noussut aikaisemmista vuosista. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut eniten nuorimmille kuljettajille. Liikennevahinkojen osalta vastaajan iällä ei havaittu suoraa yhteyttä vahinkojen määrään. Sekä läheltä piti -tilanteita että liikennevahinkoja ja -rikkeitä oli sattunut eniten niille vastaajille, jotka olivat myös ajaneet eniten ensimmäisenä ajovuonnaan. Vahingotta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan oli selvinnyt vuoden 2016 tutkimuskierroksilla noin kaksi kolmasosaa vastaajista. Osuus on hieman vuosien 2015 ja 2014 tutkimuskierrosten vastaavaa osuutta matalampi, mutta kuitenkin hieman tätä edeltäviä vuosia korkeampi.

Publikation Uppföljningsundersökning av unga förare Nöjdhet med förarundervisningen och erfarenheter i trafiken, material för 2016	
Författare Janne Tuominen, Sito Oy	
Tillsatt av och datum Trafiksäkerhetsverket (Trafi), den 8 september 2016	
Publikationsseriens namn och nummer Trafi:s undersökningsrapporter 17/2017	ISSN (webbpublikation) 2342-0294 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-219-3
Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, nöjdhet, förarundervisning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd	
Kontaktperson Elina Uusitalo	Raportens språk finska
Sammandrag Nya förare som nyss fått sitt körkort kan anses vara en av de ut trafiksäkerhetssynpunkt största riskgrupperna. Målet med uppföljningsundersökning av unga förare har varit att utreda hur nya förare har klarat sig i förarexamen och i trafiken under sitt första körår. Med hjälp av den långa tidsserien, insamlad ända sedan år 2001, har man kunnat studera förändringarna i de nya förarnas trafiksäkerhetssituationer. Samtidigt har undersökningen gett mer kunskap om hur förarutbildningen kunde utvecklas. 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 fått 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. Kravet på bilskoletimmar i den första delen avskaffades för körundervisning med undervisningstillstånd i början av år 2014. Efter det har populariteten för undervisningstillstånd ökat stadigt och andelen är nu cirka 20 procent. Undersökningen av nya förare 2016 genomfördes som en flermetodsundersökning där de svarande hade möjlighet att delta i undersökningen via en webb- eller postenkät. Möjligheten att vid sidan av postenkäten delta i undersökningen via webben har funnits sedan år 2014. Under 2016 års två undersökningsrundor fick man in sammanlagt 2072 svar av nya förare och svarsprocenten uppgick till 26 procent. 80 procent av de svarande var under 25 år gamla. Drygt en femtedel av alla svarande hade tagit sitt körkort med undervisningstillstånd.	

Av de nya förarna som svarade på enkäten hade cirka 80 procent genomfört övningsskedet och 40 procent fördjupningsskedet. Liksom tidigare år upplevde deltagarna det fördjupande skedet som viktigare än övningsskedet. Av övningsskedets olika delområden ansågs teoridelen vara helt eller nästan onödig av nästan hälften av deltagarna och drygt 40 % ansåg det samma om gruppkörningen. Det fördjupande skedets körundervisning ansåg största delen av de svarande vara nödvändig men också det fördjupande skedets teoriundervisning delade åsikterna starkt. I genomsnitt ansågs de olika skedena viktigare bland äldre åldersgrupper och bland de som hade samlat på sig minst körkilometrar under det första året.

I fråga om de färdigheter förarutbildningen ger var man i 2016 års undersökningsrunda i genomsnitt en aning nöjdare än tidigare år. Av de olika delområdena var de svarande minst nöjda med färdigheterna i körning i svåra förhållanden. Mest nöjda var de med körning i tätort, förutseende av trafiken och minskande av risker. Även i fråga om förarundervisningens och förarexamens olika delar var man i 2016 års undersökningsrunda en aning nöjdare än tidigare. Det svarande gav högst betyg till körlektionerna i trafiken och var mest missnöjda med förevisningarna och övningarna vid mörkerkörning. I genomsnitt var de äldre åldersgrupperna mer nöjda med studierna och teorilektionerna än de yngre, medan de yngre igen var nöjda med körundervisningen i trafiken. De som tagit körkort med undervisningstillstånd var i genomsnitt nöjda med körundervisningens olika delområden än de som hade gått i bilskola.

Antalet trafikskador och nära ögat-situationer hade i 2016 års andra undersökningsrunda ökat i jämförelse med tidigare år. Nära ögat-situationerna hade inträffat främst bland de yngre förarna. Vad gäller trafikskador fann man inget direkt samband mellan de svarandes ålder och antal skador. Nära ögat-situationer, trafikskador och trafikförseelser hade mest inträffat hos de som också hade kört mest under det första året. Ungefär två tredjedelar av de svarande år 2016 hade klarat sig helt undan skador och straff under det första köråret. Andelen är en aning lägre än motsvarande resultat för åren 2015 och 2014 men ändå en aning högre än åren dessförinnan.

Title of publication Monitoring study of new drivers Satisfaction with driving instruction and experiences in traffic, data from 2016	
Author(s) Janne Tuominen, Sito Oy	
Commissioned by, date Finnish Transport Safety Agency, 8 September 2016	
Publication series and number Trafı Research Reports 17 / 2017	ISSN (online) 2342-0294 ISBN (online) 978-952-311-219-3
Keywords new drivers, young drivers, traffic, traffic safety, traffic behaviour, coping, experiences, satisfaction, driving instruction, driving examination, right to drive, driving licence, driving instruction permit	
Contact person Elina Uusitalo	Language of the report Finnish
Abstract New drivers are the highest-risk group for traffic safety. The purpose of the monitoring 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. The study allows examination of a long time series to find whether there have been changes in the traffic safety of young and new drivers. The study has also yielded information on development needs in driving instruction. 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. In 2014, the requirement of driving school lessons for the first stage when learning under an instruction permit was eliminated. After this the percentage of drivers (20 % in year 2016) qualifying for a category B driving licence under an instruction licence has increased steadily.	

The questionnaire for new drivers in year 2016 were conducted as a multi-method survey where respondents were asked to respond by mail or online. The online respond method has been possible since year 2014. In year 2016 responses were gathered from total 2072 respondents and the average response rate was 26 %. Around 80 % of respondents were under 25 years old. Slightly over 20 % of respondents had qualified their driving licence under an instruction licence.

About 80 % of respondents had completed the practice stage and about 40 % had completed the advance phase. The advanced stage was generally far more likely to be considered necessary than the practice stage. Almost half of the respondents considered the theory lessons included in practice stage completely or rather unnecessary and slightly over 40 % of respondents considered the group drive stage unnecessary. Instead, the personal driving instruction and feedback from it was considered necessary. Also in advanced stage, the driving instruction were considered way more necessary than the theory lessons. The more the respondent had driven during the year, the less necessary the practice and advanced stage were considered. Also, younger respondents considered the stages less necessary than older respondents.

Overall, satisfaction with the capabilities learned through driving instruction has increased slightly from earlier years. Regarding the capabilities learned through driving instruction, the lowest satisfaction scores were given to driving in difficult circumstances. The highest satisfaction scores were given to driving in urban areas, anticipation and risk mitigation. Also, satisfaction with driving instruction and driving exam has increased slightly. The highest satisfaction scores were given to the driving exercises in traffic and lowest satisfaction scores were given to the qualifications and exercises in driving in the dark. Overall, the younger respondents were more satisfied with the driving exercises and older respondents with the self-study exercises and theory lessons. Basically, the respondents qualified their licence under an instruction licence were slightly more satisfied than the respondents qualified their licence in driving school.

The number of minor accidents and potential risk situations experienced by new drivers has increased in the second-round survey in 2016. The potential risk situations were experienced especially by the youngest drivers, but minor accidents seemed not to correlate with the age of the respondent. Both were experienced more likely among drivers who had driven more during their first year as a driver. Two thirds of the respondents had succeeded their first year as a driver with no accidents and no sanctions. The percentage of drivers with no accidents or sanctions was slightly lower than in years 2015 and 2014 but slightly higher than in years before that.

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on kerännyt vuodesta 2001 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 seurantatutkimuksen 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 kehittämässä ja suuntaamisessa sekä uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen ja ajotottumusten arvioinnissa.

Tutkimus on toteutettu samanaikaisesti seniorikuljettajien seurantatutkimuksen kanssa. Tutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut osastopäällikkö Kimmo Pylväs Trafista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet yksikön päällikkö Marko Rajamäki, yksikön päällikkö Simo Karppinen ja erityisasiantuntija Elina Uusitalo Trafista.

Tutkimus on tehty Sito Oy:ssä. Siitä ovat vastanneet projektipäällikkö Janne Tuominen Sito Oy:stä ja alikonsultin edustajana erityisasiantuntija Hanna Kalenoja Tielii-kenteen Tietokeskuksesta.

Helsingissä, 27. marraskuuta 2017

Kimmo Pylväs
osastopäällikkö
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi har från 2001 samlat in information om nya förarens 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 förarens nöjdhet med förarutbildningen, bedömningar om de färdigheter förarutbildningen ger för självständig körning samt trafikskador och trafikförseelser som inträffat under året.

Målet med uppföljningsundersökning har varit att följa upp nya förarens trafikframgång genom att kombinera information om förarutbildningen och examensframgång med de skador och förseelser 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 uppföljningsundersökning för seniorförare. Ordförande för undersökningarnas styrgrupp har varit enhetschef Kimmo Pylväs från Trafi. I styrgruppen har även ingått enhetschef Marko Rajamäki, enhetschef Simo Karppinen och specialsakkunnig Elina Uusitalo från Trafi.

Undersökningen har gjorts vid Sito Oy där projektledare Janne Tuominen har ansvarat för den med hjälp av specialsakkunnig Hanna Kalenoja vid Tieliikenteen Tietokeskus.

Helsingfors, den 27 november 2017

Kimmo Pylväs
enhetschef
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

Since 2001, the Finnish Transport Safety Agency (Trafí) 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 monitoring 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 a monitoring study on senior drivers. The chairman of the study steering group was Kimmo Pylväs, Head of Department at Trafí. The steering group further included Head of Analysis Marko Rajamäki, Head of Analysis Simo Karppinen and Special Adviser Elina Uusitalo from Trafí.

The study was conducted at Sito Oy by Project Manager Janne Tuominen with assistance of Special Adviser Hanna Kalenoja at Tieliikenteen Tietokeskus.

Helsinki, 27 November 2017

Kimmo Pylväs
Head of Department
Finnish Transport Safety Agency Trafí

Sisällysluettelo

Index

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta	1
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	2
1.3	Muut rinnakkaiset tutkimukset	5
1.4	Tutkimuksen tavoitteet	6
2	Tutkimuksen rajausta ja menetelmät	7
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko	7
2.2	Tutkimusten toteutus	7
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	Ikäjakautuma	13
3.1.2	Tutkinnon suorittaminen	14
3.1.3	Syyt ajokortin suorittamiseen	15
3.2	Kokemukset kuljettajana	17
3.2.1	Ajokilometrien määrä	17
3.2.2	Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä	20
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin	25
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin	29
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	37
4	Kuljettajaindeksit	41
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	41
4.2	Indeksien kehitys	42
4.3	Kehitys vastaajaryhmittäin	45
5	Päätelmät ja suositukset kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	49
	Lähdeluettelo	50
	Liiteluettelo	51
	Liite 1 Vuoden 2016 saatekirje ja tutkimuslomake	
	Liite 2 Osa-aineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus	
	Liite 3 Osa-aineistoon yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus	

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on kuvata, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajantutkinnosta ja pärjänneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Uudet kuljettajat ovat liikenneturvallisuuden kannalta suuri riskiryhmä, sillä liikenteessä menestyminen edellyttää usein vuosien kokemusta erilaisista liikenneolosuhteista. Seurantatutkimuksen avulla on voitu pitkän aikasarjan avulla selvittää, onko nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa tapahtunut muutoksia. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja siitä, millaisia valmiuksia kuljettajaopetus on tarjonnut uusille kuljettajille ja miten sitä olisi tarvetta kehittää.

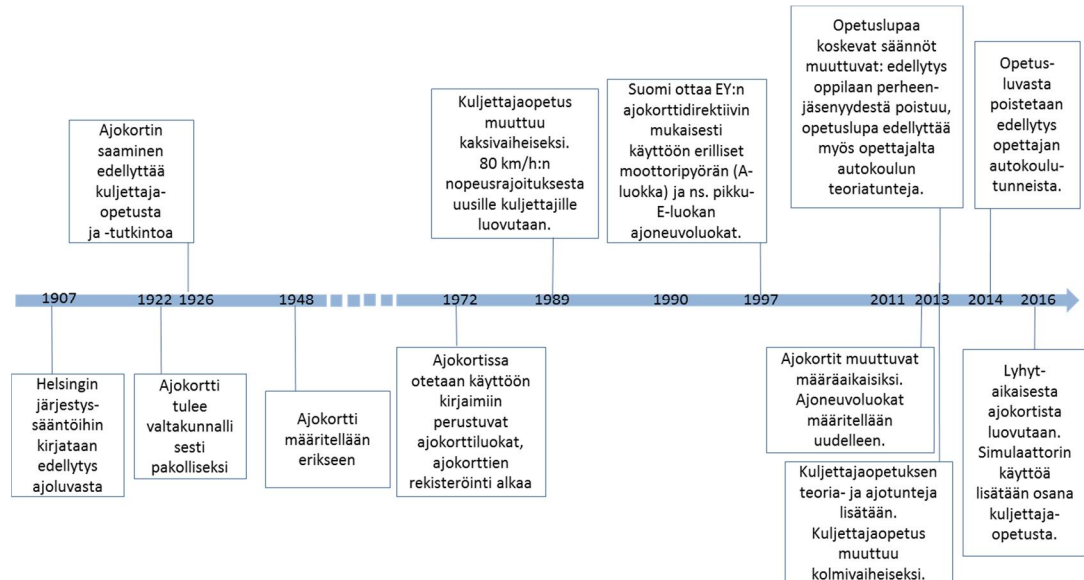
Uusien, pääasiassa nuorten, kuljettajien liikenneturvallisuuden kehitystä on selvitetty sisällöltään pääosin samanlaisella kyselyllä vuodesta 2001 alkaen. Vuosina 2001–2012 tutkimusaineisto kerättiin postikyselynä neljännesvuosittain 2 000 henkilön otoksella. Vuoden aikana otokseen on poimittu näin ollen 8 000 uutta kuljettajaa, jotka ovat saaneet ajokortin noin vuosi ennen tutkimuksen toteutusajankohtaa. Vuonna 2013 postikysely tehtiin kolmena eri ajankohtana, helmi-, elo- ja marraskuussa. Vuonna 2014 postikyselyn rinnalle nostettiin mahdollisuus vastata kyselyyn internetissä ja siitä lähtien tutkimus on toteutettu monimenetelmätutkimuksena kahdena 4000 henkilön otoksena vuosittain.

Tutkimuksen sisältöä on vuosien saatossa muutettu jonkin verran. Uusien kuljettajien liikennemenestystä kuvaavien 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. Pääosin muutokset vuosien varrella ovat kuitenkin olleet pieniä ja indeksien laskentaan vaikuttavat kysymykset on säilytetty ennallaan, jolloin myös tulosten vertailukelpoisuus eri vuosien välillä on saatu säilytettyä mahdollisimman korkealla tasolla.

Tutkimuksen vastausprosentti on ollut 2010-luvun alkupuolelle saakka postikyselyksi suhteellisen korkea, esimerkiksi vuoden 2011 tutkimukseen osallistui 38 % koko otoksesta. Vastausaste on kuitenkin pienentynyt selvästi viimeisimpien tutkimuskierrosten aikana. Nuorten aikuisten ryhmässä vastausaktiivisuus jää yleisesti kyselytutkimuksissa muita väestöryhmiä pienemmäksi. Viimeaikaisissa nuorille aikuisille suunnatuissa kyselytutkimuksissa vastausprosentit ovat pienentyneet, joten myös uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa on tärkeää panostaa kyselyn toteutustapaan, jotta vastausaste saataisiin säilytettyä mahdollisimman hyvällä tasolla. Vastauskato on kyselytutkimuksissa yksi suurimmista tutkimuksen laadullisista riskeistä.

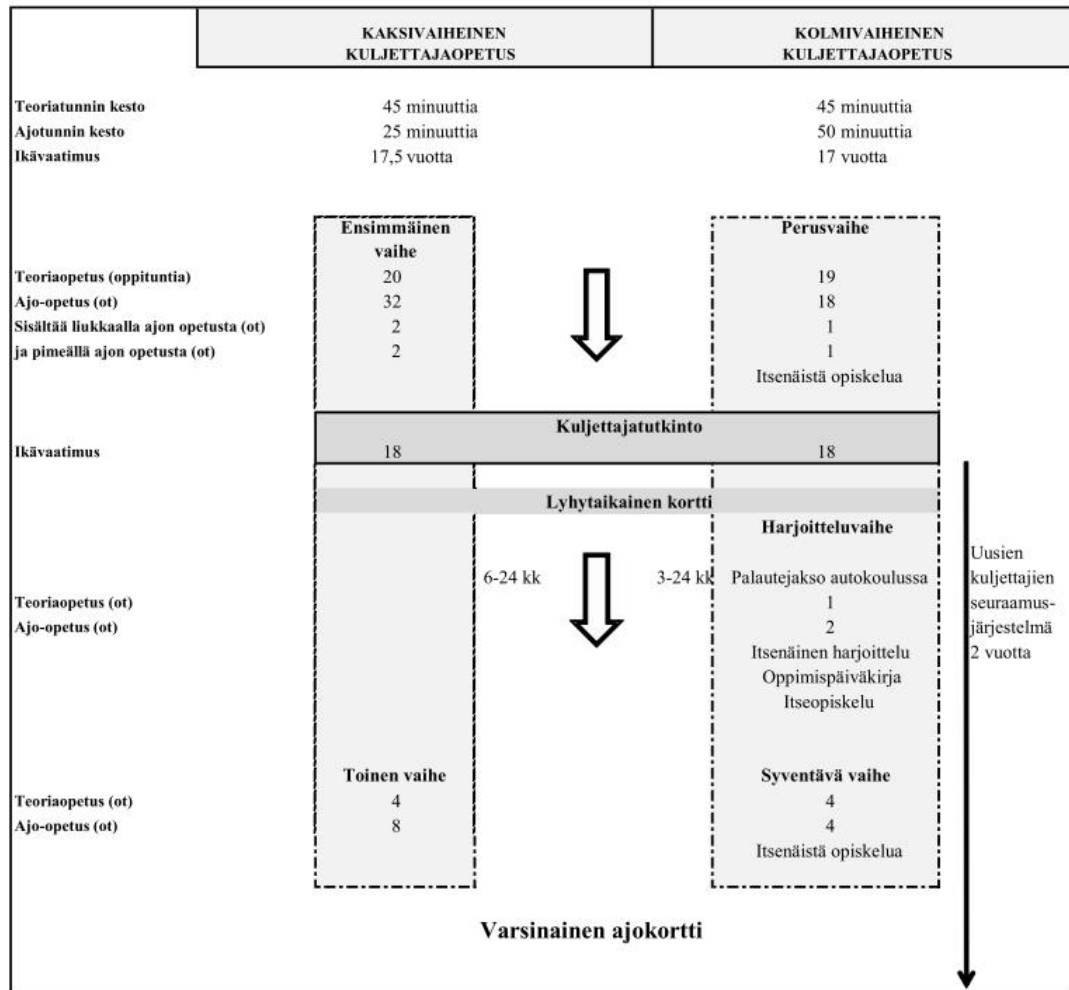
1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

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



Kuva 1.1 Ajokorttilainsäädännössä ja kuljettajaopetuksessa tapahtuneita suurimpia muutoksia.

Suurimpia kuljettajantutkinnoissa tapahtuneita viimeaikaisia muutoksia on vuonna 2013 voimaan astunut kolmivaiheinen kuljettajaopetus, jossa kortin haltija sai aluksi lyhytaikaisen kortin. Lyhytaikainen kortti muuttui pitkäaikaiseksi, kun kortin haltija oli suorittanut opetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen. Vuoden 2016 alussa lyhytaikaisesta kortista luovuttiin ja uusi kuljettaja saa nykyisin käytössä olevassa järjestelmässä heti pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellyttää kuitenkin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista. Kuvassa 1.2 on esitetty B-kortin suorittamisen vaiheiden kuvaus aiemmassa kaksivaiheisessa kuljettajaopetuksessa ja nykyisessä kolmivaiheisessa kuljettajaopetuksessa.



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

Kuljettajatutkinto on perinteisesti ollut mahdollista suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. 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 suosio kuljettajaopetuksessa väheni huomattavasti vuonna 2013 (kuva 1.3), sillä osallistuminen autokouluopetukseen lisäsi opetuslupaopetuksen kustannuksia ja kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetusluvalla korttia suorittaville teoriaopetusta. Opetusluvan suosiota on pidemmällä aikavälillä vähentänyt myös kuljettajaopetuksen kolmivaiheisuus, sillä myös opetusluvalla korttia suorittavan on suoritettava harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe autokoulussa. (Trafli 2017a)

Vuoden 2014 alussa ajokorttilaista poistettiin säännökset pakollisesta opetuslupaopetuksesta valmistavasta autokoulusta annettavasta yhteisopetuksesta ja muusta autokoulussa annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Opetusluvan suosio kääntyi tämän jälkeen kasvuun ja vuonna 2016 jo noin joka viidennes ajokortin saaneista suoritti tutkintonsa opetusluvalla. (Trafli 2017a)

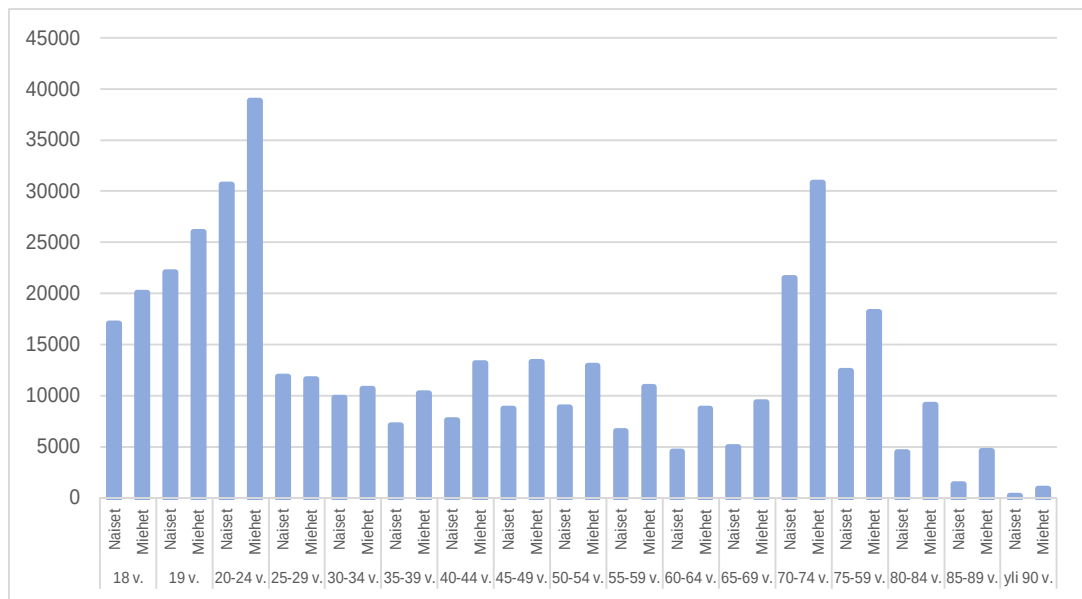


Kuva 1.3 Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2007–2016. (Trafi 2017a)

Vuonna 2016 luovutettiin yhteensä 461 439 ajokorttia, joista 428 233 oli sellaisia, jossa henkilöllä oli ajo-oikeus luokkaan B. Määrä on selvästi korkeampi kuin aikaisempina vuosina (kuva 1.4). Myös ajokorttien korotukset ja uudistamiset sisältyvät luovutettujen ajokorttien lukumääriin. Vuoden 2016 selvästi kasvaneen määrän voidaan katsoa johtuvan suurelta osin Trafín tarjoamasta palvelusta ajokortin uusi- miseen sähköisten järjestelmiensä kautta, jolloin esimerkiksi kadonnut, rikkoutunut, henkilötietojen osalta päivittynyt tai muuten vanhanmallinen kortti oli mahdollista päivittää aiempaa helpommin uudenmalliseksi. Suurin osa B-korteista on luovutettu alle 25-vuotiaille (kuva 1.5). Lisäksi paljon luovutuksia on 70-74-vuotiaiden ikäryh- mässä, jossa monet uusivat B-luokan ajo-oikeuden ja mahdollisesti luopuvat samalla C- ja D-luokan ajo-oikeuksista. (Trafi 2017c)



Kuva 1.4. Luovutetut ajokortit (Trafi 2017b)



Kuva 1.5. Vähintään B-luokan sisältävien luovutettujen ajokorttien määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2016 (Trafi 2017c)

1.3 Muut rinnakkaiset tutkimukset

Uusien kuljettajien tutkimuksen tuloksia voidaan vertailla myös rinnakkaisten jatkuvaluonteisten tutkimusten tuloksiin. Esimerkkejä näistä tutkimuksista ovat muun muassa Nuorisobarometri sekä Liikenneviraston tutkimus Kansalaisten tyytyväisyydestä liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin.

Vuosittain toteutettava Nuorisobarometri mittaa suomalaisten 15–29-vuotiaiden arvoja ja asenteita. Barometrin toteutuksesta vastaa valtion nuorisoiasiain neuvottelukunta Nuora yhteistyössä Nuorisotutkimusverkoston kanssa. Nuorisobarometritutkimus tehtiin ensimmäisen kerran vuonna 1994. Tutkimus on suunnattu nuorten kanalta 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)

Vuodesta 2011 alkaen Liikennevirasto on kerännyt tietoa kansalaisten tyytyväisyydestä liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin joka toinen vuosi toteutetulla kyselytutkimuksella. Tutkimuksen tavoitteena on ollut tuottaa tietoa eri liikennemuotojen palvelutasosta sekä liikennejärjestelmästä kokonaisuutena. Tutkimuksen perusjoukko ovat Manner-Suomessa asuvat 15 vuotta täyttäneet. Tulosten perusteella tyytyväisimpiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen yleisesti ovat 18–24-vuotiaat vastaajat, joskin erot ikäluokkien välillä säilyvät melko pieninä. Tyytyväisimpiä henkilöautoilun olosuhteisiin omalla asuinseudulla ovat kyselyn nuorimmat 15–17-vuotiaat vastaajat. Kysyttäessä ensisijaisesti kehitettäviä liikkumismuotoja omalla asuinseudulla, henkilöautoilu nousee selvästi esille erityisesti 18–24-vuotiaiden vastaajien keskuudessa, joista 45 % vastaajista on valinnut sen vähintään toiseksi toivomakseen kehityskohteeksi. (Kiiskilä ja Tuominen 2017)

1.4 Tutkimuksen tavoitteet

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen pääasiallisena tavoitteena on saada tietoa kuljettajien kokemuksista ja menestymisestä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen ensimmäisen ajovuoden aikana. Tutkimusta pyritään kehittämään ja uudistamaan siten, että tutkimusaineisto antaisi monipuolisen ja luotettavan kuvan kuljettajaopetuksen ja tutkintojärjestelmän toimivuudesta. Pitkänä aikasarjana tehty seurantatutkimus antaa suhteellisen suureen otokseen pohjautuvana tutkimuksena uusien kuljettajien liikennemenestyksestä tilastollisesti stabiilimpaa tietoa kuin tavanomaiset liikennevahinkojen tunnusluvut, joihin voi joiltakin osin vaikuttaa suurestikin tilastollinen satunnaisvaihtelu.

Tavoitteena on ollut myös varmistaa tutkimuksen vertailtavuus ja yhdistettävyyys aiempiin vuodesta 2001 saakka tehtyihin tutkimuksiin, jotta tutkimuksen arvokas aikasarja voidaan säilyttää. Samalla tavoitteena on uudistaa tutkimuksen sisältöä siten, että se tuottaisi aiempaa laajempaa tausta-aineistoa kuljettajaopetuksen sisällön arviointiin ja kehittämiseen.

Tutkimuksen painopistettä on viimeisillä tutkimuskierroksilla siirretty indeksien laskennasta tutkimustulosten laaja-alaisempaan analysointiin ja saatujen kehitysehdotusten esille nostamiseen. Useiden viime vuosina kuljettajatutkimuksen suorittamiseen tulleiden rakenteellisten muutosten myötä tutkimuksen suorittaneilta suoraan saatu palaute on ensiarvoisen tärkeää.

2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

Uusien kuljettajien tutkimuksen perusjoukkona ovat 12–15 kuukautta ennen tutkimusajankohtaa B-kortin ensimmäisen vaiheen suorittaneet. Vuoteen 2012 asti tutkimus toteutettiin neljässä eri osassa. Vuonna 2013 siirryttiin kolmiosaiseen tutkimukseen siten, että kullakin tutkimuskierroksella otokseen poimittiin 3 000 henkilöä. Vuosien 2014–2016 tutkimukset toteutettiin kahtena eri tutkimuskierroksena ja kumpaankin tutkimuskierrokseen poimittiin satunnaisesti 4 000 henkilön otos. Tavoitteena tutkimuskierroksilla on, että vastaajalla on ollut ajokortti noin vuoden tutkimukseen vastaamishetkellä. Otoksen poiminnassa ei ole käytetty alueellisia tai ikäryhmäkohtaisia ositteita. Taulukossa 2.1 on esitetty otoskoot ja tiedonkeruumenetelmät eri vuosien tutkimuskierroksilla.

Taulukko 2.1 Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta.

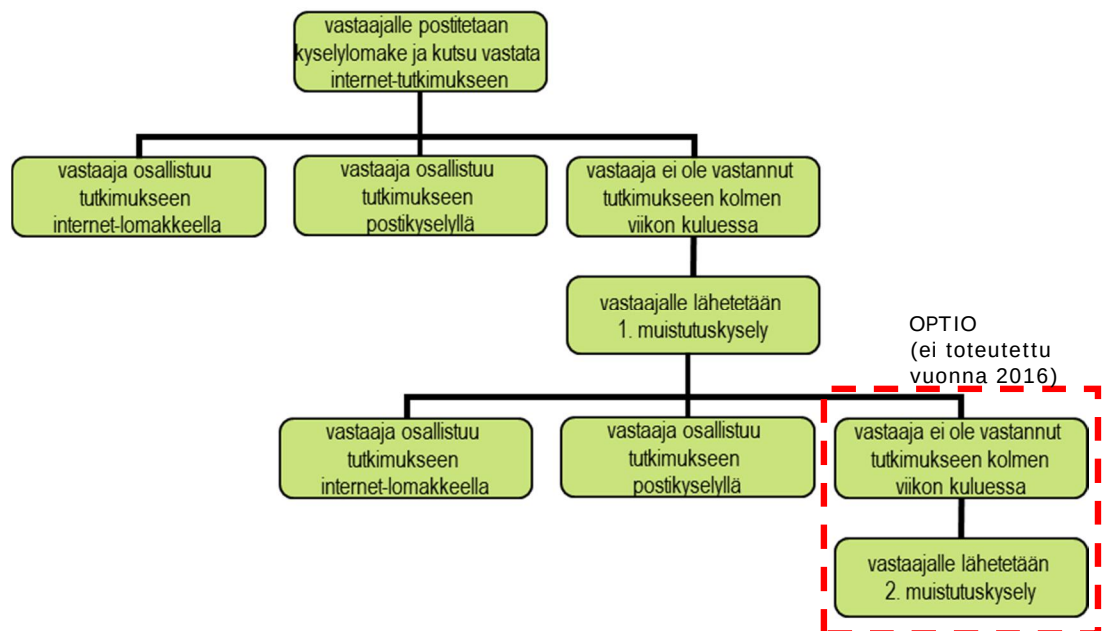
tutkimuskierros	otoskoko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajan-kohta	tutkimusmenetelmä
kierros 2/2013	3 000	1.–30.9.2012	1.9.–31.10.2013	postikysely
kierros 3/2013	3 000	1.–30.11.2012	1.12.2013–31.1.2014	postikysely
kierros 1/2014	4 000	1.2.–30.8.2013	1.11.–31.12.2014	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
kierros 1/2016	4 000	1.6.–31.8.2015	10.11.–23.12.2016	posti- ja nettikysely
kierros 2/2016	4 000	1.9.–30.9.2016	2.12.2016–27.1.2017	posti- ja nettikysely

2.2 Tutkimusten toteutus

Uusien kuljettajien tutkimukset vuonna 2013 toteutettiin postikyselynä, jossa kaikki vastaukset kerättiin vastaajille kotiin lähetetyillä postilomakkeilla. Vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella käynnistettiin vertailututkimus, jossa tutkimus toteutettiin osittain perinteisenä postikyselynä ja osittain monimenetelmätutkimuksena, jossa postikyselyn rinnalle tuotiin vastausmahdollisuus internetissä. Kysely toteutettiin kahdessa osassa siten, että puolet otoksesta (2 000 henkilöä) osallistui samanmuotoiseen postikyselyyn kuin aiemmissakin tutkimuksissa. Toisen puolen otoksen (2 000 henkilöä) vastaajille tarjottiin ensimmäisenä vastausvaihtoehtona internet-lomaketta ja ensimmäisen muistutuskierron yhteydessä toisena vaihtoehtona

postikyselyä. Näin voitiin verrata kahden eri tutkimustavan tuottamia eroja vastaajajoukossa ja laatia suositukset tutkimuksen toteuttamisesta tulevilla tutkimuskierroksilla.

Vertailututkimuksen kokemusten perusteella seuraavat tutkimuskierrokset toteutettiin siten, että jo ensimmäisellä kierroksella vastaajille tarjottiin rinnakkain postikyselylomaketta ja nettilomaketta. Vuoden 2014 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien tutkimus on toteutettu monimenetelmätutkimuksena kuvan 2.1 mukaisesti. Postikyselyn lähettäminen jo ensimmäisessä tutkimuskutsussa alentaa tutkimuksen toteutuskustannuksia, kun erillisestä kutsukortin postittamisesta voidaan luopua ja jo ensimmäisellä kierroksella vastaajalla on postikyselymahdollisuus. Menetelmä vähentää nettivastausten suhteellista osuutta, mutta nostaa kokonaisvastausastetta. Mikäli vastaaja ei ole vastannut kyselyyn määräaikaan mennessä, on hänelle lähetetty vastaamiseen kannustava muistutuskirje.

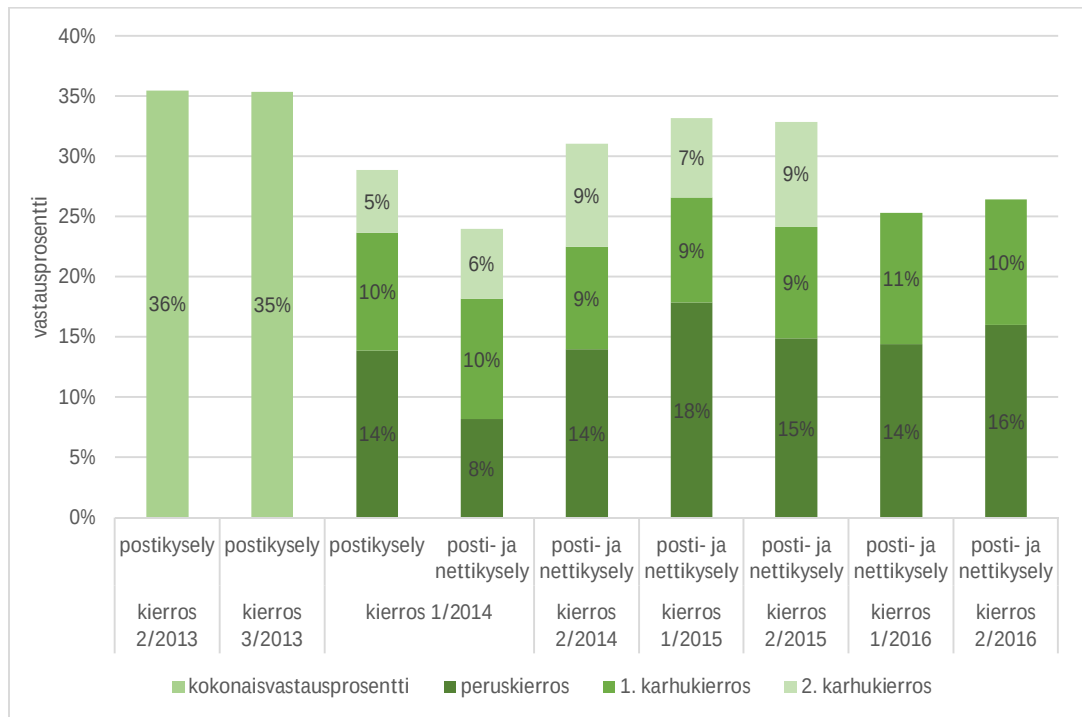


Kuva 2.1 Valitun monimenetelmätutkimuksen toteutusvaiheet.

Vuoden 2014 ja 2015 monimenetelmätutkimuksissa lähetettiin kaksi erillistä muistutuskirjettä niille, jotka eivät olleet vastanneet kyselyyn määräaikaan mennessä. Tällöin otoshenkilöt saivat enimmillään kolme tutkimuskirjettä. Vuonna 2016 toisesta muistutuskierroksesta luovuttiin, jolloin peruskierroksen jälkeen vastaamatta jättäneille lähetettiin enää yksi muistutuskirje. Taulukossa 2.2 on esitetty vastausten määrä ja vastausaste vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksilla. Kuvassa 2.2. on esitetty vastausten kertyminen eri tutkimuskierroksilla vuoden 2013 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien.

Taulukko 2.2 Uusien kuljettajien tutkimusten 1/2014-2/2016 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentit.

KIERROS 1/2014	vertailututkimus (postikysely) otos 2000 kpl		monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 2000 kpl			
	palautu- neita lo- makkeita	vastaus- aste	internet	posti	yhteensä	vastaus- aste
			vastauksia	palautu- neita lo- makkeita		
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 %
KIERROS 2/2014	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	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) otos 4000 kpl					
	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) otos 4000 kpl					
	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 %	
KIERROS 1/2016	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet	posti		yhteensä	vastausaste	
	vastauksia	palautuneita lomakkeita				
1. kutsu	249	328		577	14,4 %	
karhu 1	173	263		436	10,9 %	
yhteensä	422	591		1 013	25,3 %	
KIERROS 2/2016	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet	posti		yhteensä	vastausaste	
	vastauksia	palautuneita lomakkeita				
1. kutsu	227	414		641	16,0 %	
karhu 1	180	238		418	10,5 %	
yhteensä	407	652		1 059	26,5 %	



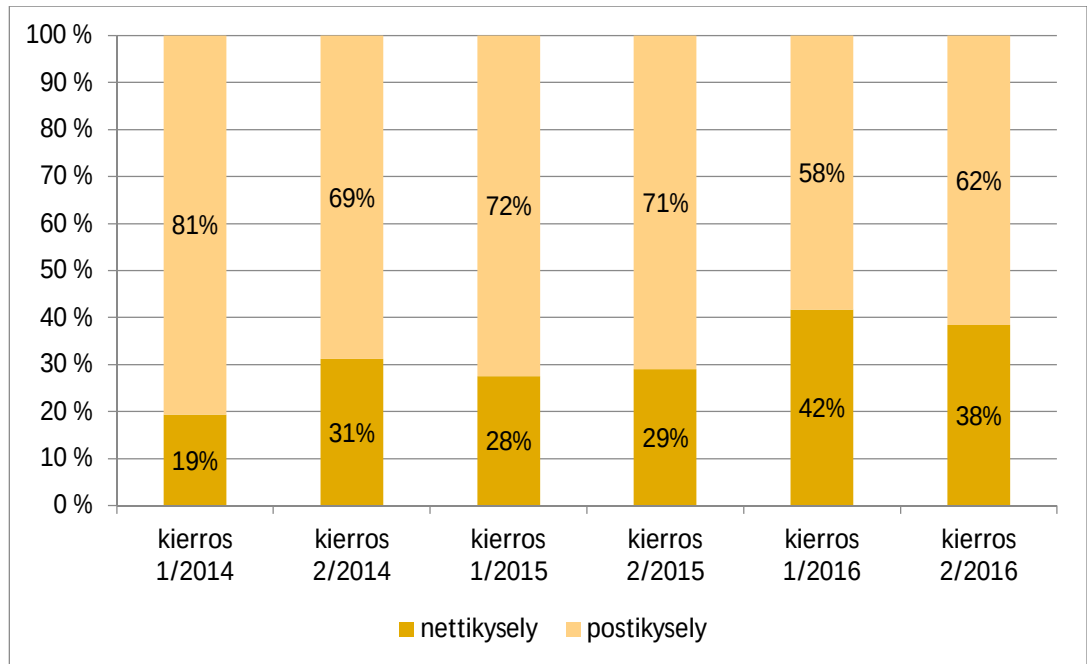
Kuva 2.2 Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2016. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole ollut käytävissä tarkempaa tietoa.

Vuoden 2013 tutkimuskierroksilla kokonaisvastausprosentti nousi hieman yli 35:een ollen samaa tasoa tai hieman alentunut tätä edeltävien vuosien tasosta. Vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla kokonaisvastausprosentti vaihteli 24:n ja 33:n välillä. Muistutuskierroksilla vastauksia saatiin keskimäärin lisää vajaa 10 % kokonaismäärästä. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla kokonaisvastausprosentti oli 25–27 %. Ensimmäisellä ja ainoalla muistutuskierroksella vastauksia saatiin lisää hieman yli 10 % kokonaismäärästä.

Nuorten vastausaktiivisuuden on viimeaikaisissa liikennetutkimuksissa havaittu jäävän noin 20 prosenttiin, joten tutkimuksen vastausaste heijastaa melko hyvin yleistä käsitystä keskimääräisestä aktiivisuudesta tämän tyyppisissä tutkimuksissa. Yleisen laskevan trendin ohella vastausasteen alenemiseen vaikuttaa osaltaan myös ajokortin suorittaneiden kielivalikoiman laajeneminen ja kuljettajatutkinnon suorittaneiden taustan monikulttuuristuminen. EU- ja ETA-maiden ulkopuolella ajo-oikeuden hankkineilta edellytetään pääosin ajo-oikeuden hankkimista Suomen lainsäädäntöä vastaavalla tavalla (Ajokorttilaki 60§).

Vastausaktiivisuutta on pyritty kasvattamaan muun muassa vastaajien kesken arvotavalla lahjakortilla, jonka arvontaan on voinut osallistua jättämällä yhteystietonsa vastaamisen yhteydessä. Vuoden 2014 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien arvontapalkinto on vaihdettu aiemmasta yleisesti ilmaistusta tuotepalkinnosta polttoainelahjakortiksi. Vuodeksi 2016 vastaajille lisättiin lisäksi mahdollisuus vastata kyselyyn suomen- ja ruotsin kielen lisäksi englanniksi internetissä, kun aikaisemmin muuta kuin suomea tai ruotsia asiointikielenään käyttäville oli lähetetty suomenkielisten lomakkeiden yhteydessä ainoastaan lyhyt englanninkielinen ohjeistus kyselyyn vastaamisesta. Vuodeksi 2016 internet-vastauslomakkeet optimoitiin myös paremmin mobiililaitteille sopiviksi, jonka lisäksi saatekirjeisiin lisättiin QR-koodi, jonka skannaaminen vei vastaajan suoraan internetkyselyn etusivulle.

Vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella kaiken kaikkiaan 19 % vertailututkimuksen vastauksista annettiin nettilomakkeella (kuva 2.3). Monimenetelmätutkimuksissa vuonna 2014 ja 2015, joissa nettivastausmahdollisuus tuli mahdolliseksi kaikille vastaajille, nettivastausten osuus oli noin 30 %. Vuonna 2016 nettivastausten osuus nousi keskimäärin noin 40 prosenttiin. Osaltaan nettivastausten osuuden nousua saattaa selittää yleisen internetin käytön arkipäiväistymisen lisäksi vuodeksi 2016 mobiilioptimoidut nettivastauslomakkeet sekä suoraan nettivastauslomakkeelle vievä saatekirjeeseen lisätty QR-koodi.



Kuva 2.3 Vastausten jakautuminen netti- ja postikyselyvastauksiin vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksilla.

Ennen vuotta 2016 tausta-aineistoista ei ollut saatavilla otoshenkilöiden äidinkieli-tietoa. Otoshenkilöiden nimistöstä vierasperäisiä oli vuoden 2014 otoksissa 16 % ja vuoden 2015 otoksissa 18–20 %. Äidinkieli-tieto saatiin mukaan vuoden 2016 tausta-aineistoihin, jolloin muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvia oli otosai- neistoissa keskimäärin noin 15 %. Vieraskielisten otoshenkilöiden vastausaktiivi- suus jää lomaketutkimuksissa tyypillisesti muita vastaajia pienemmäksi, erityisesti mikäli vastauskielet on rajattu suomeen tai ruotsiin. Vuoden 2016 tutkimuskierrok- silla, englanninkielisestä nettilomakevaihtoehdosta huolimatta, muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvien vastausprosentti jäi alle viiteen.

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

Vuoden 2016 monimenetelmätutkimuksien vastaajille lähetetty suomenkielinen saa- tekirje ja tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1. Tutkimuslomakkeen sisältöä on uu- distettu maltillisesti vuosien varrella ja indeksien laskentaan liittyvät kysymykset on pidetty ennallaan. Nämä kysymykset liittyvät kuljettajaopetuksen eri osa-alueiden antamien valmiuksien arviointiin sekä liikenteessä sattuneiden vahinkojen ja saatu- jen liikenne-rangaistusten määriin.

Vuodeksi 2016 tutkimuslomakkeelle lisättiin kuljettajaopetuksen suorituspaikkaa koskevaan kysymykseen vastausvaihtoehto ”ulkomailla”, jotta saataisiin selville, kuinka suuri osa vastaajista on suorittanut alkuperäisen ajokorttinsa muualla kuin Suomessa ja näin ollen vain pakolliset tunnit kortin saamiseksi suomalaisessa auto-koulussa. Lisäksi vuonna 2016 tutkimuslomakkeen kuljettajatutkinnon arviointia koskeva kysymys jaettiin erikseen teoriakokeen ja ajokokeen arviointiin. Niin ikään jatkovaiheiden tarpeellisuuden arviointi jaettiin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen osalta tarkempiin osa-alueisiin. Lisäkysymysten johdosta aikaisemmin lomakkeella ollut kysymys vastaajan koulutustaustasta jätettiin pois vuonna 2016, jotta lomake saatiin pidettyä kaksisivuisena.

2.4 Aineiston käsittely ja tietoa-aineiston yhdistäminen muihin aineistoihin

Monimenetelmätutkimuksissa palautuneet postikyselylomakkeet tallennettiin sähköiseen muotoon manuaalisesti. Lomakkeisiin kirjatut avoimet sanalliset vastaukset tallennettiin niin ikään tekstikenttinä sanasta sanaan. Sanalliset palautteet luokiteltiin myöhemmin keskeisimpiin teemoihin jatkohyödyntämistä varten. Analyyseja varten postitse tulleet vastaukset ja nettivastaukset yhdistettiin yhteen tietokantaan siten, että tietokantaan jäi yhtenä sarakkeena tieto vastaustavasta.

Ennen tutkimuskierrosten käynnistymistä otosaineistoihin yhdistettiin Trafissa taustatietoja, jotka koskivat ikää, ajokortin suorittamistapaa, muita voimassaolevia ajo-oikeuksia, aiempia ajokortteja, opetus- ja arviointitietoja sekä ajokokeen yrityskertojen määrää. Otosaineiston taustatietojen kuvaus on esitetty liitteessä 2.

Lisäksi otoshenkilöiden asuinpaikat paikannettiin osoitteen perusteella paikkatietomuotoon ArcGIS-ohjelmalla. Paikannetuille osoitteille tehtiin alue- ja yhdyskuntarakenteellisia luokituksia yhdistämällä pistemäiset sijainnit kaupunkiseudun kokoa ja yhdyskuntarakennetta kuvaaviin aineistoihin. Asuinpaikan alue- ja yhdyskuntarakenteellisia luokituksia kuvaava luokitus on esitetty liitteessä 3.

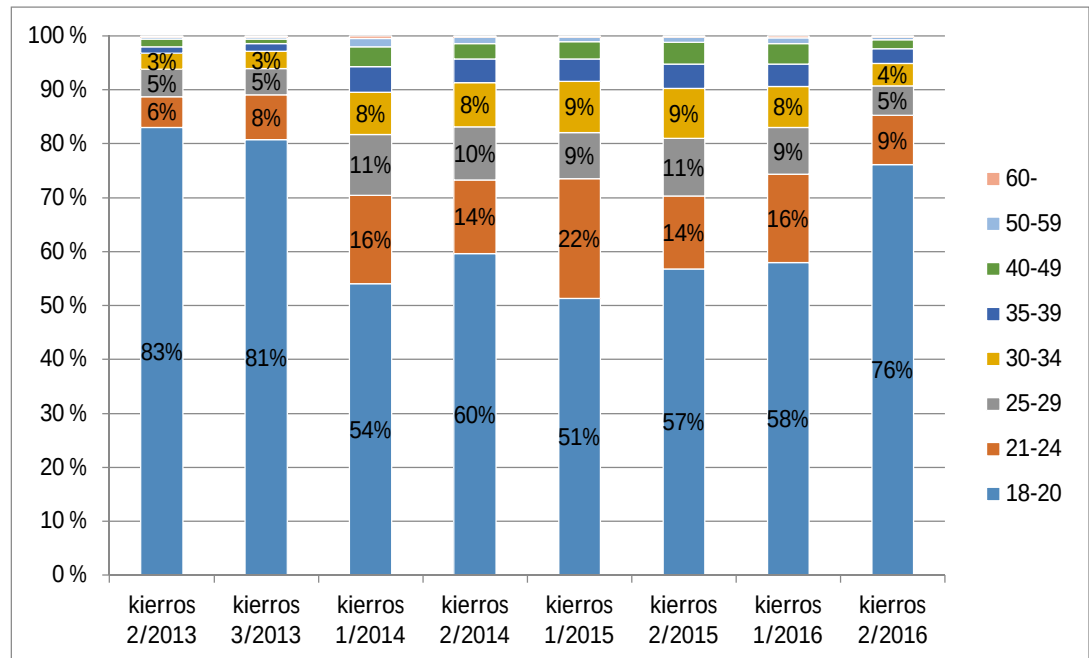
Tutkimusaineistot koottiin Excel- ja SPSS-tietokannoiksi, ja myös analyysit tehtiin näillä ohjelmilla. Kullekin vastaajalle luotiin otoksen keruun jälkeen yksilöllinen ID-tunnus, jonka avulla taustatiedot ja vastaukset oli mahdollista yhdistää, vaikka vastaajan henkilötiedot jätettiin pois lopullisista tietokannoista. Eri vuosien tietokannat on myös koottu yhtenäiseksi Access-tietokannaksi, johon myös tulevien vuosien tutkimustulokset on helppo jatkossa yhdistää.

3 Tyytyväisyys kuljettajatutkinnon antamiin valmiuksiin

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Kuvassa 3.1 on esitetty otoshenkilöiden ikäjakauma eri vuosien tutkimuskierroksilla. Nuorimman 18–20-vuotiaiden ikäluokan osuus on ollut suuri vuoden 2013 tutkimuskierroksilla (yli 80 %) ja kasvanut jälleen yli 75 prosenttiin vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella. Vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella mukaan otokseen otettiin puhtaiden B-korttien lisäksi ne kuljettajat, joilla on ollut aiempia ajo-oikeuksia (esim. mopokortti). Muutokset otoksen keruussa selittänevät erot vuosiin 2014–2016/1, jolloin mukana oli ainoastaan puhtaan B-kortin saaneet kuljettajat. Yli 60-vuotiaiden ikäluokka oli kaikilla tutkimuskierroksilla hyvin pieni (alle 20 henkilöä otoksessa).

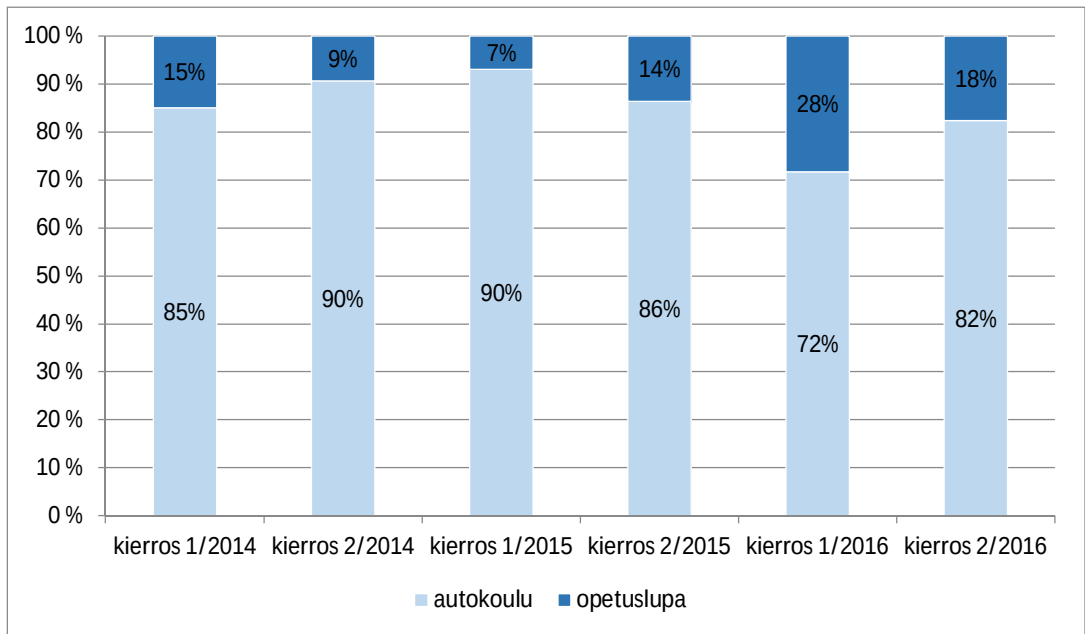


Kuva 3.1 Tutkimusotoksen ikäjakauma eri tutkimuskierroksilla. Jakauma kuvaa otoshenkilön ikää tutkimuksen käynnistyessä, eli noin vuoden kuluttua kortin suorittamisesta.

Vastausaktiivisuus vaihteli jonkin verran eri ikäluokkien välillä. Keskimäärin vastausprosentti oli korkeimmillaan vanhimmissa ikäluokissa. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla yli 60-vuotiaiden ikäluokassa vastausprosentti oli yli 50, joskin yli 60-vuotiaita vastaajia oli silti ainoastaan 13 vuoden 2016 tutkimuskierrosten yhdistetyssä aineistossa. Myös kaikkein nuorimman, 18–20-vuotiaiden ikäluokan vastausprosentti oli vuoden 2016 tutkimuskierroksilla hieman keskiarvoa korkeammalla tasolla. 18–20-vuotiaita vastaajia oli vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella 65 % ja toisella tutkimuskierroksella 79 % vastaajista.

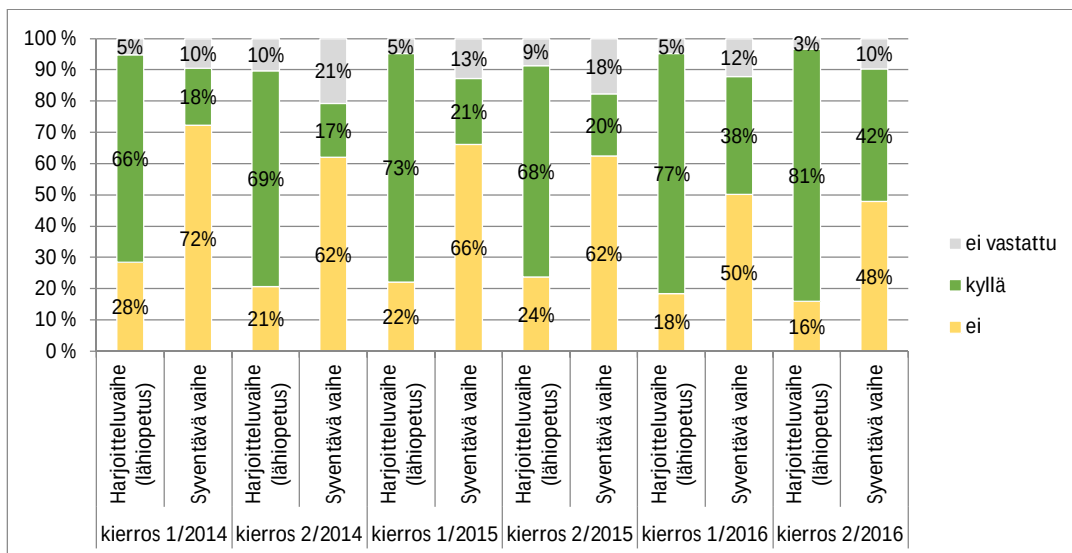
3.1.2 Tutkinnon suorittaminen

Kuvassa 3.2 on esitetty vastaajien jakautuminen tutkinnon suorittamistavan perusteella autokoulun ja opetusluvan välille eri tutkimuskierroksilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on ollut pienimmillään vuoden 2014 jälkimmäisellä ja vuoden 2015 ensimmäisellä tutkimuskierroksella. Osuus on noussut selvästi vuoden 2016 tutkimuksissa ja esimerkiksi vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella opetuslupalaisten osuus muodosti jo yli neljänneksen kaikista vastaajista. Osuus heijastaa melko hyvin kuvan 1.3. mukaista opetuslupalaisten osuutta kaikista ajokortin suorittaneista eri vuosina. Ulkomailla tai jotenkin muuten kuin autokoulussa tai opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus jäi yhteensä alle kahteen prosenttiin molemmilla vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.



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

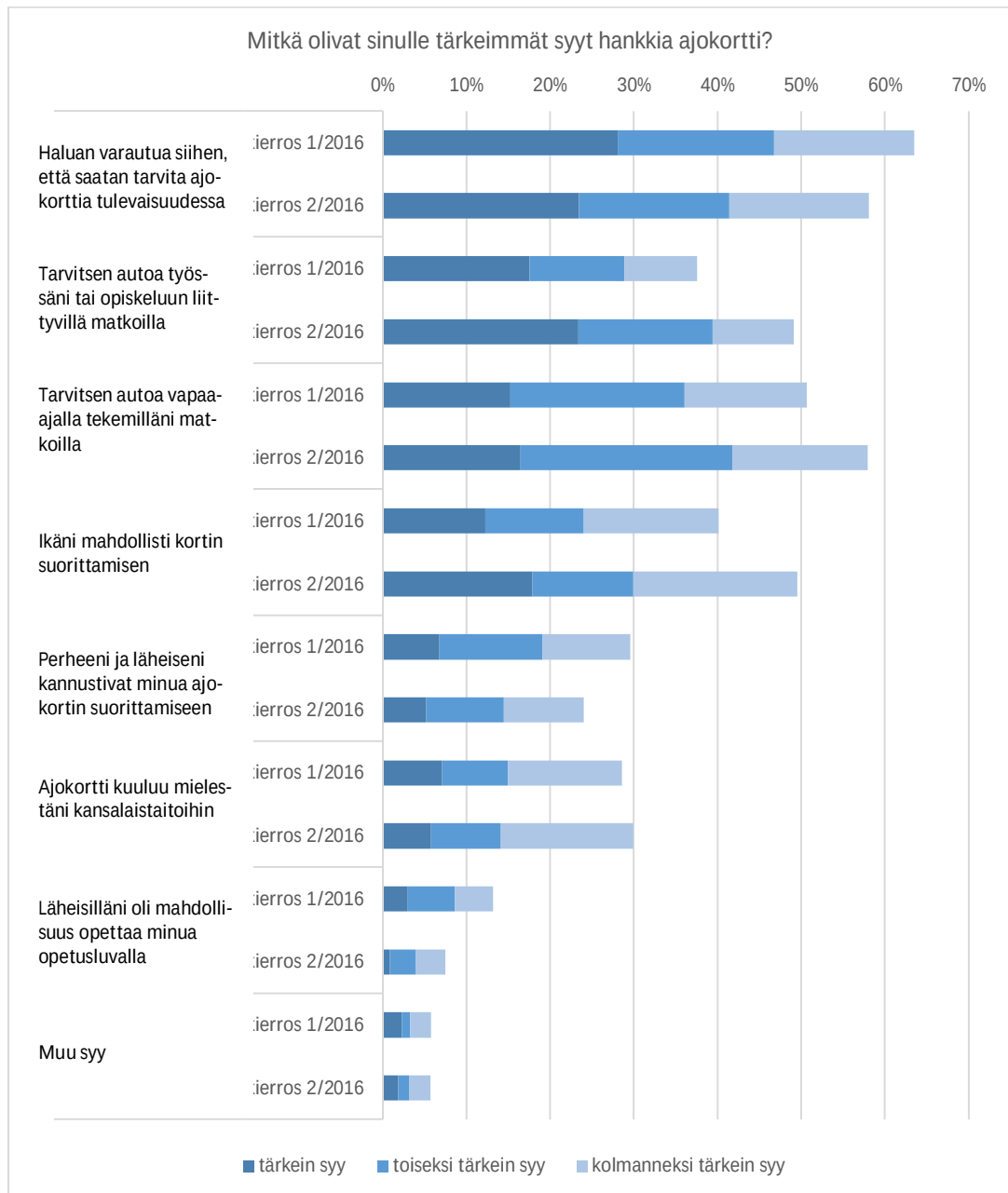
Tutkimuslomakkeessa kysyttiin vastaajilta myös, ovatko he suorittaneet harjoitteluvaiheen lähiopetuksen ja syventävän vaiheen. Kuvassa 3.3 on esitetty jatkovaiheiden suorittamisen yleisyys. Harjoitteluvaiheen oli suorittanut vuoden 2016 tutkimuskierroksilla noin 80 % vastaajista ja syventävän vaiheen noin 40 % vastaajista. Syventävän vaiheen osalta kysymykseen oli jättänyt vastaamatta noin 10 % vastaajista, joka osaltaan voi myös merkitä, että vaihetta ei ole suoritettu tai tutkintorakenne kaikkine vaiheineen ei muuten ole vastaajalle tuttu. Sekä harjoitteluvaiheen että syventävän vaiheiden suorittaneiden osuus on kasvanut hieman aikaisempien vuosien tutkimuskierroksista.



Kuva 3.3 Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittaneiden osuus vastaajista.

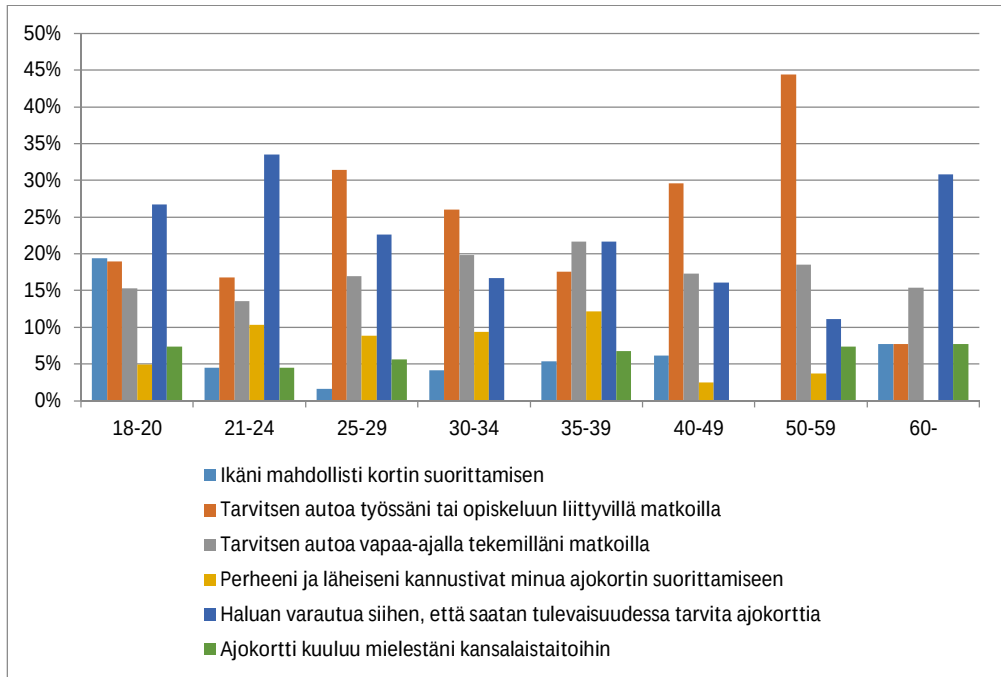
3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

Tutkimuslomakkeella vastaajat saivat valita eri vaihtoehtoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä ajokortin suorittamiselleen (kuva 3.4). Tärkeimmäksi syyksi vuoden 2016 molemmilla tutkimuskierroksilla nousi varautuminen siihen, että ajokortille on tulevaisuudessa tarvetta. Vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella reilu neljännes ja ensimmäisellä tutkimuskierroksella vajaa neljännes oli valinnut tämän tärkeimmäksi syyksi kortin hankintaan. Erityisesti vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella ajokortin tarve työ- tai opiskelumatkoilla sekä kortin suorittamisen mahdollistava ikä olivat myös usein tärkeimmäksi koettuja tekijöitä. Erityisesti ikään liittyvät syyt olivatkin luonnollinen tulos aikaisempia kierroksia nuoremman vastausjoukon vuoksi. Ensisijaisena syynä auton tarve työ- ja opiskelumatkoilla koettiin tärkeämmäksi kuin auton tarve vapaa-ajanmatkoilla, mutta toissijaiset syyt huomioon ottaen auton tarve vapaa-ajanmatkoilla nousi kuitenkin kortin hankinnan syyksi työ- tai opiskelumatkoja useammin.



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

Eri-ikäisinä kortin suorittaneiden syyt ajokortin hankintaan poikkesivat huomattavasti. Kuvassa 3.5 on esitetty tärkeimmäksi ilmoitetun syyn osuus eri ikäryhmissä vuoden 2016 tutkimuskierrosten yhdistetyssä aineistossa. Varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa koettiin tärkeimmäksi syyksi erityisesti 21–24-vuotiaiden sekä yli 60-vuotiaiden ikäryhmissä, joissa sen oli valinnut ajokortin hankinnan ensisijaiseksi syyksi yli 30 % vastaajista. Auton tarve työ- tai opiskelumatkoilla koettiin niin ikään tärkeäksi tekijäksi useissa ryhmissä korkeimmillaan sen osuuden ollessa 50–59-vuotiaiden vastaajien keskuudessa, jossa lähes 45 % vastaajista oli valinnut sen tärkeimmäksi syyksi. Ajokortin suorittamisen mahdollistava ikä oli luonnollisesti tärkeä syy nuorimmassa 18–20 vuotiaiden ikäryhmässä, jossa sen valitsi tärkeimmäksi syyksi noin 20 % vastaajista.

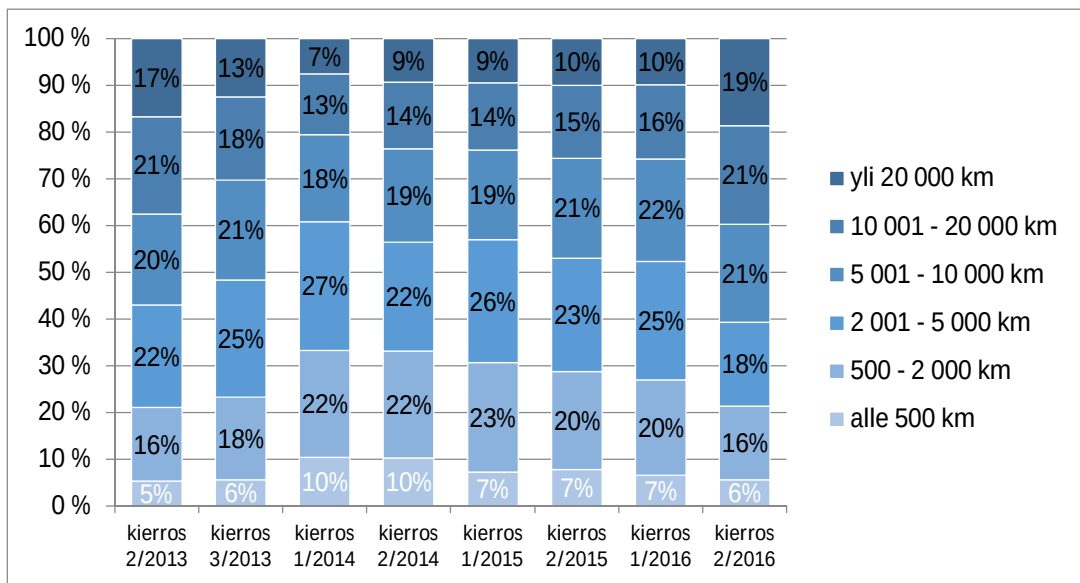


Kuva 3.5 Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.2 Kokemukset kuljettajana

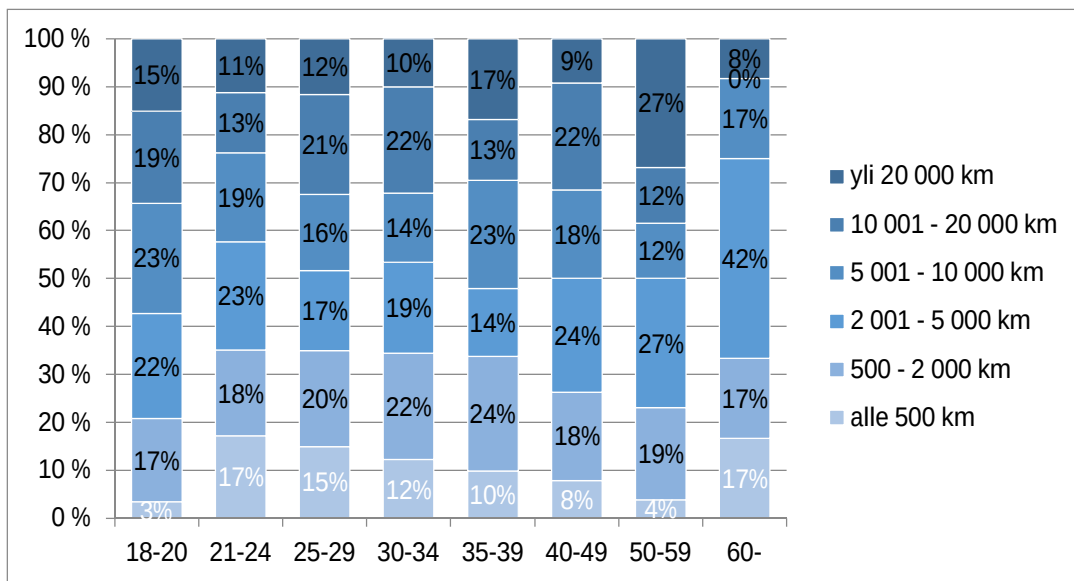
3.2.1 Ajokilometrien määrä

Suurin osa uusista kuljettajista oli vuosien 2014–2015 tutkimuksissa ajanut ensimmäisen ajovuoden aikana alle 5 000 kilometriä (kuva 3.6). Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla ajomäärät olivat hieman suurempia, erityisesti vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella, jolloin yli 5 000 km ajoa oli kertynyt yli 60 prosentille vastaajista ja yli 20 000 ajokilometriä lähes viidennekselle vastaajista. Melko paljon ajokilometrejä oli kertynyt vastaajille myös vuoden 2013 tutkimuksissa.



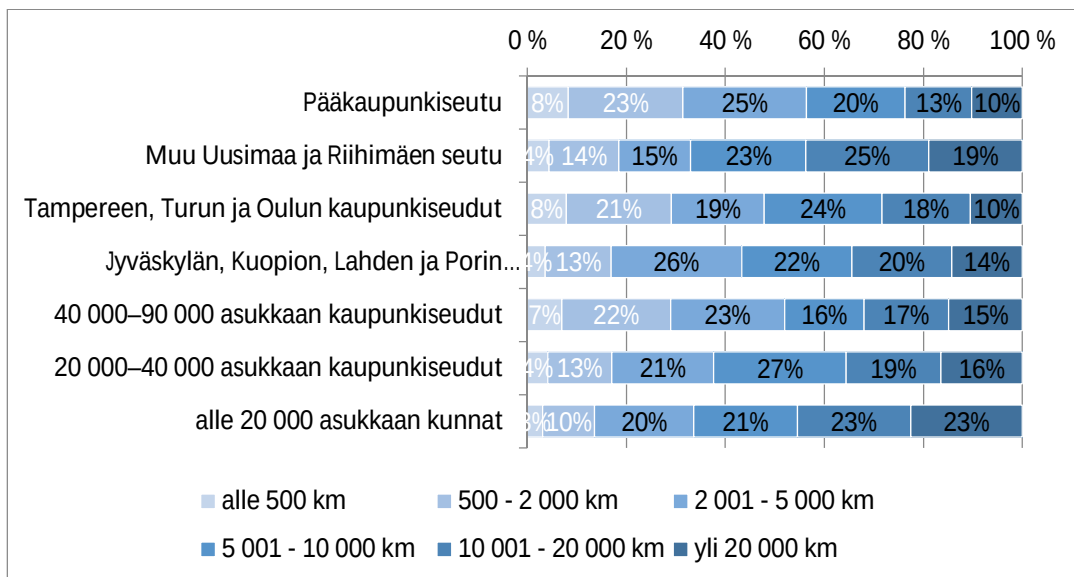
Kuva 3.6 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen eri tutkimuskierroksilla.

Kuvissa 3.7–3.9 on esitetty ajokilometrien jakautuminen vuoden 2016 aineistoissa ikäryhmittäin ja asuinpaikan sijainnin mukaan. Ikäryhmittäin tarkasteltuna kertyneiden ajokilometrien määrä oli suurimmillaan nuorimmassa 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä, mutta toisaalta kasvoi tämän jälkeen melko tasaisesti iän mukana 50–59-vuotiaiden vastaajaryhmään asti. Keskimäärin vähiten ajokilometrejä ensimmäisenä ajovuonna oli kertynyt 21–24-vuotiaiden ikäryhmässä. Yli 60-vuotiaiden ikäryhmä oli pieni (13 vastaajaa) ja siksi satunnaisvaihtelun osuus siinä oli suurta. Nuoren iän yhteyttä suurempiin ajomääriin tukee myös kuvan 3.6 mukainen ajosuorituksen jakauma, jossa ajomäärät ovat suurimmillaan niillä tutkimuskierroksilla, joilla vastaajajoukon keski-ikä on ollut matalimmalla.

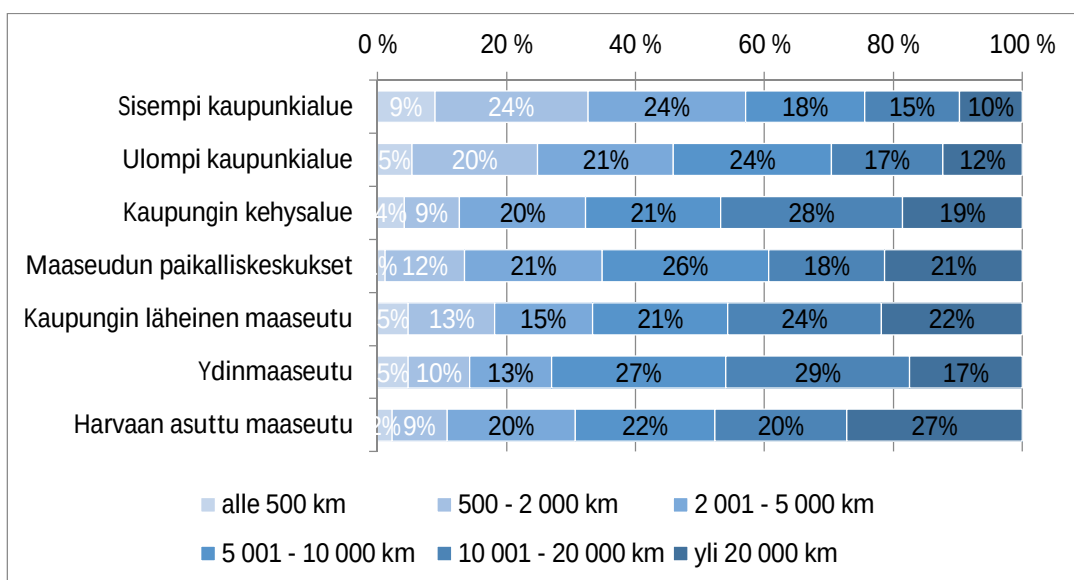


Kuva 3.7 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

Alueryhmittäin tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvilla sekä pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuville vastaajille. Vähiten ajokilometrejä oli kertynyt pääkaupunkiseudulla asuville vastaajille. Asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella selvästi vähiten ajokilometrejä oli kertynyt sisemmällä kaupunkialueella asuville vastaajille, jossa yli kolmannes vastaajista oli ajanut ensimmäisenä ajovuonnaan alle 2 000 kilometriä. Vastaava osuus harvaan asutulla maaseudulla oli vain noin 10 %. Ajokilometrien määrä olikin suurimmillaan harvaan asutuilla asuinseuduilla.



Kuva 3.8 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen asuinseudun koon mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.



Kuva 3.9 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen asuinpaikan yhdysskantarakenteellisen sijainnin mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

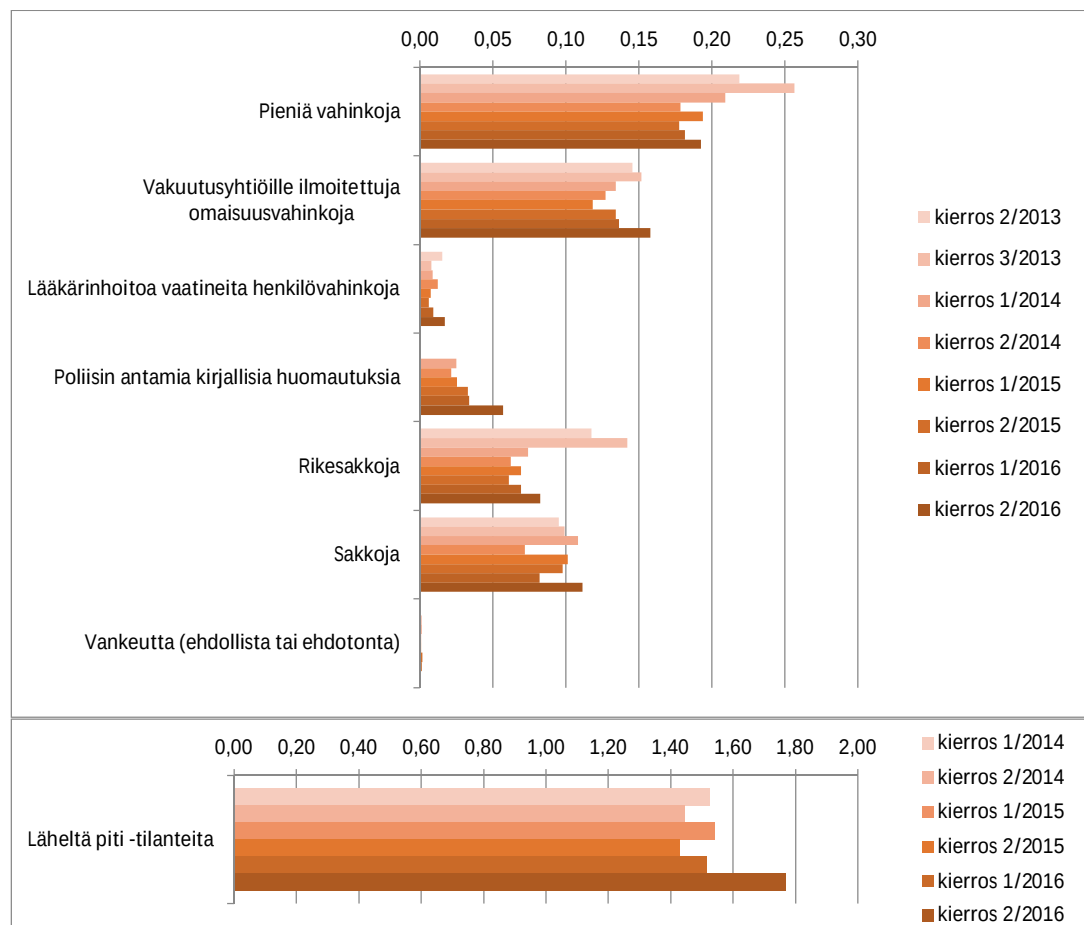
Opetusluvalla kortin suorittaneet olivat ajaneet vuoden 2016 tutkimuskierrosten aineistojen perusteella hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita enemmän. Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneita oli autokoulussa korttinsa suorittaneiden joukossa selvästi enemmän. Tulos on samansuuntainen kuin vuoden 2015 toisella tutkimuskierroksella. Vuoden 2015 ensimmäisellä tutkimuskierroksella ja vuoden 2014 aineistossa autokoulussa ajokortin suorittaneet olivat puolestaan ajaneet keskimäärin opetuslupalaisia enemmän.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

Indeksien laskennassa käytetään tietoja kuljettajalle ensimmäisen vuoden aikana sattuneista liikennevahingoista ja saaduista liikenneraugaistuksista. Tieto perustuu vastaajan ilmoittamaan tietoon tai omaan arvioon tutkimuslomakkeella. Kuvassa 3.10 on esitetty vahinkojen ja liikenneraugaistusten määrä eri tutkimuskierroksilla.

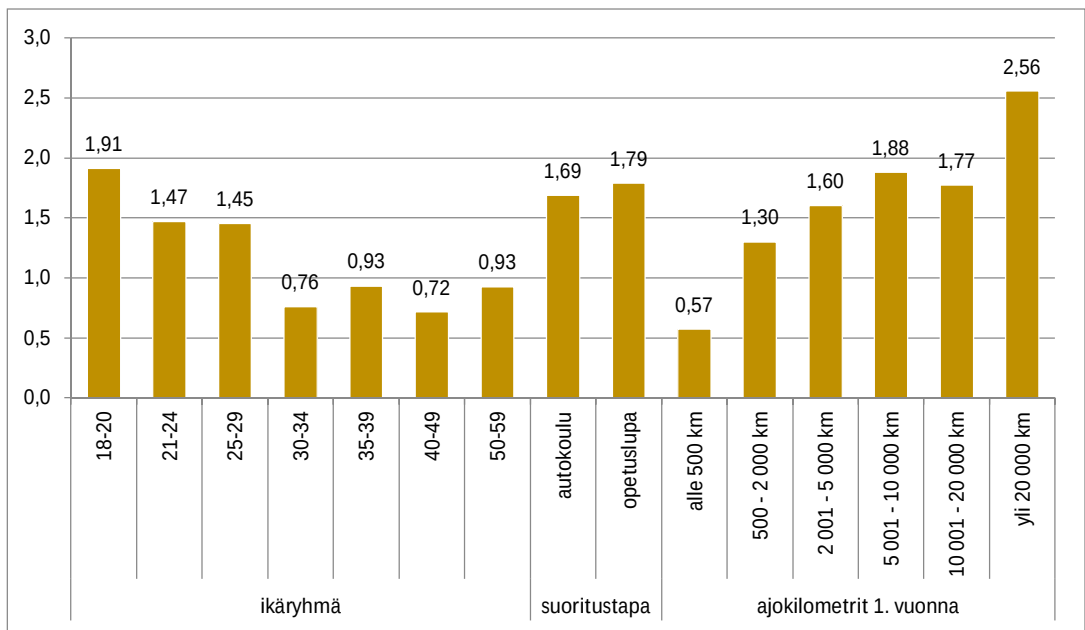
Ennen vuoden 2016 tutkimuskierroksia pienien vahinkojen, vakuutusyhtiölle ilmoitettujen omaisuusvahinkojen, henkilövahinkojen ja sakkojen määrät olivat olleet korkeimmillaan vuoden 2013 tutkimuskierroksilla ja laskeneet useimpien tekijöiden osalta viime vuosina. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla määrät olivat kuitenkin jälleen nousseet hieman ja vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella vakuutusyhtiölle ilmoitettujen omaisuusvahinkojen ja sakkojen määrä oli vuotta 2013 korkeammalla tasolla. Poliisin antamien kirjallisten huomautusten määrä oli myös noussut melko selkeästi aikaisemmista vuosista vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella.

Läheltä piti -tilanteiden ja kirjallisten huomautusten määrää kysyttiin ensimmäisen kerran vuoden 2014 tutkimuskierroksella. Vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella läheltä piti -tilanteita oli sattunut vastaajille noin 1,5 ja toisella tutkimuskierroksella noin 1,8 ensimmäistä ajovuotta kohden. Niin ikään vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella määrä oli noussut melko selkeästi aikaisemmista vuosista. Huomionarvoista kuitenkin on, että omaan arvioon perustuva lukema saattaa poiketa suuresti vastaajasta riippuen ja yksittäiset suuret arviot nostavat herkästi keskiarvoa.



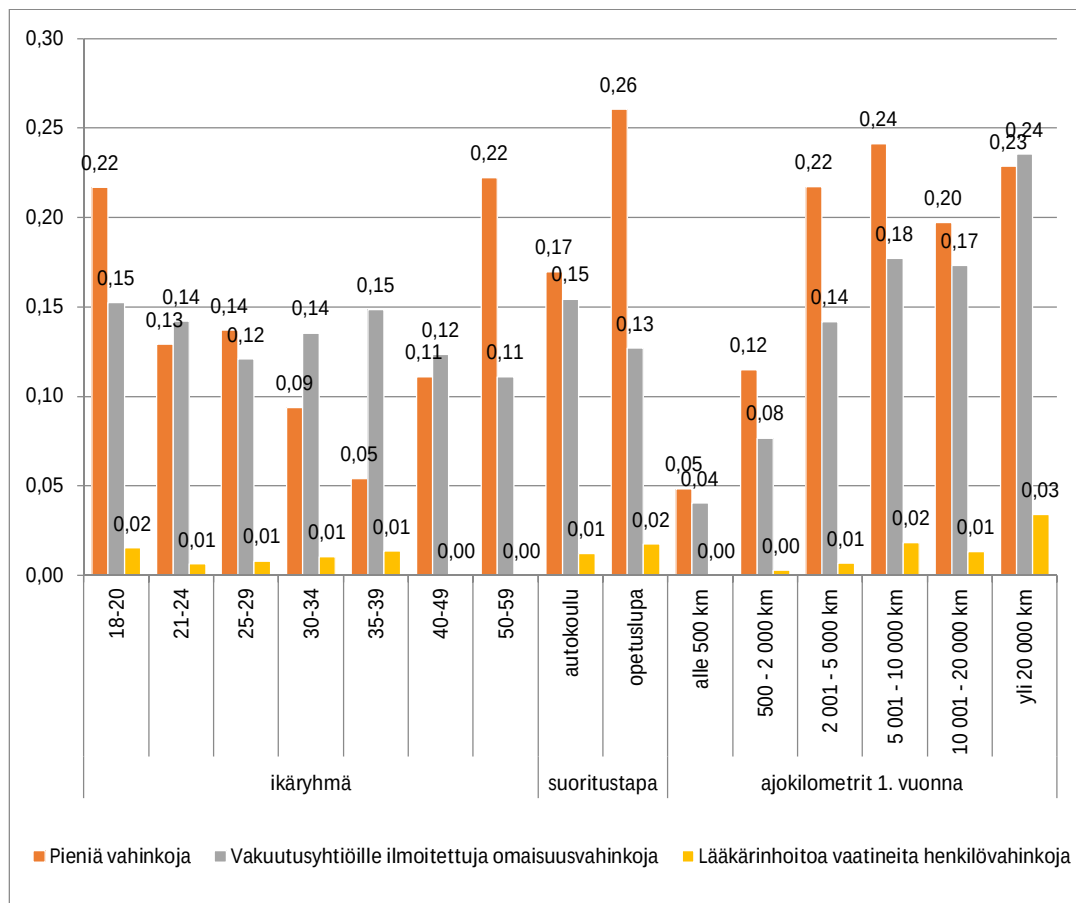
Kuva 3.10 Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimuskierroksilla. (tapahtumaa/henkilö/vuosi)

Kuvissa 3.11–3.13 on esitetty vuoden 2016 tutkimuskierrosten liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä ikäryhmittäin, suoritustavoittain ja ajokilometreittäin. Yli 60-vuotiaiden ikäryhmä jätettiin pois tarkasteluista ryhmän pienen koon (13 vastaajaa) vuoksi. Ikäryhmittäin tarkasteltuna eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut nuorimmille kuljettajille. 18–20-vuotiaiden ryhmässä läheltä piti -tilanteita oli sattunut keskimäärin 1,9 ensimmäisen ajovuoden aikana. Yli 30-vuotiaiden ikäryhmissä läheltä piti -tilanteiden määrä laski keskimäärin alle yhteen vuodessa. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut keskimäärin myös sitä enemmän, mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt ensimmäisenä ajovuotenaan. Altistumisella oli siten luonnollinen yhteys läheltä piti -tilanteiden määrään. Autokoulun käyneiden ja opetusluvalla ajokortin suorittaneiden välillä ei ollut merkittävää eroa läheltä piti -tilanteiden määrässä.



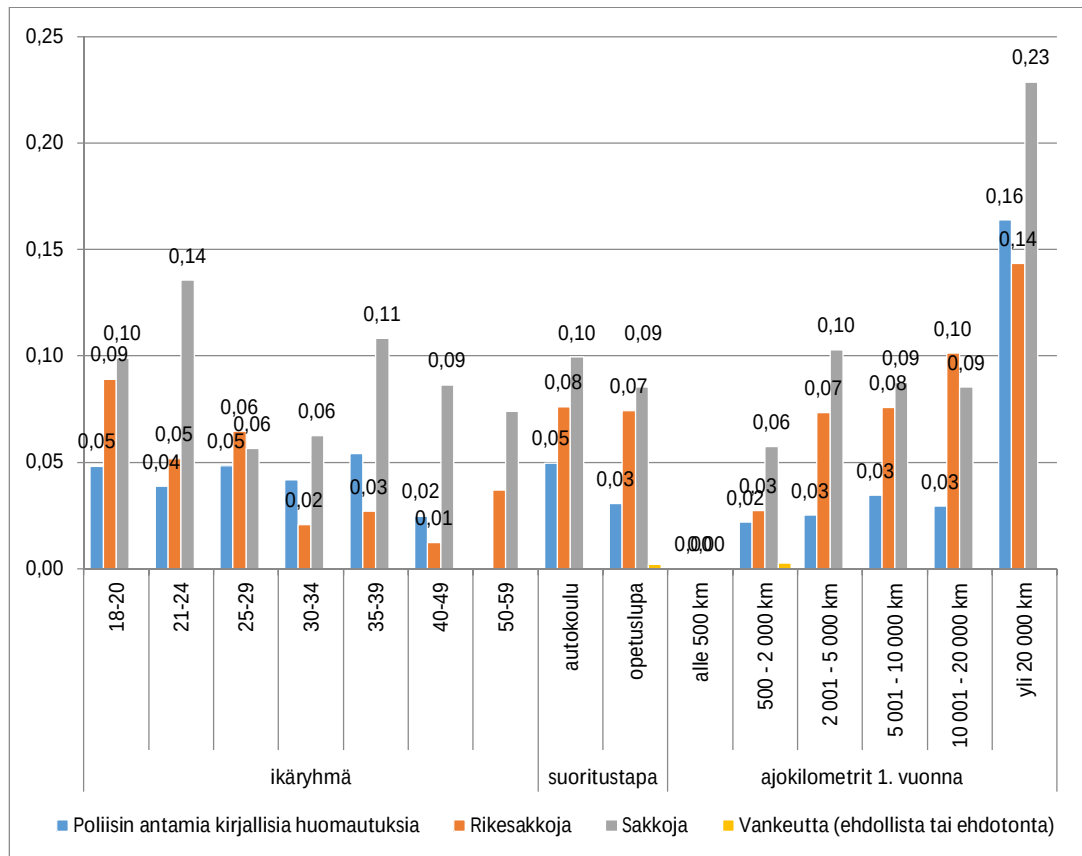
Kuva 3.11 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

Pieniä liikennevahinkoja ensimmäisen ajovuoden aikana oli sattunut eniten sekä nuorimmille 18–20-vuotiaille että vanhimmille 50–59-vuotiaille kuljettajille (keskimäärin 0,2 vahinkoa). Vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja sekä henkilövahinkoja oli sattunut tasaisemmin kaikissa ikäryhmissä. Pieniä vahinkoja oli sattunut hieman useammin opetusluvalla autokoulun suorittaneille kuin autokoulun käyneille kuljettajille. Läheltä piti -tilanteiden tapaan myös vahinkoja oli sattunut eniten niille, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt eniten.



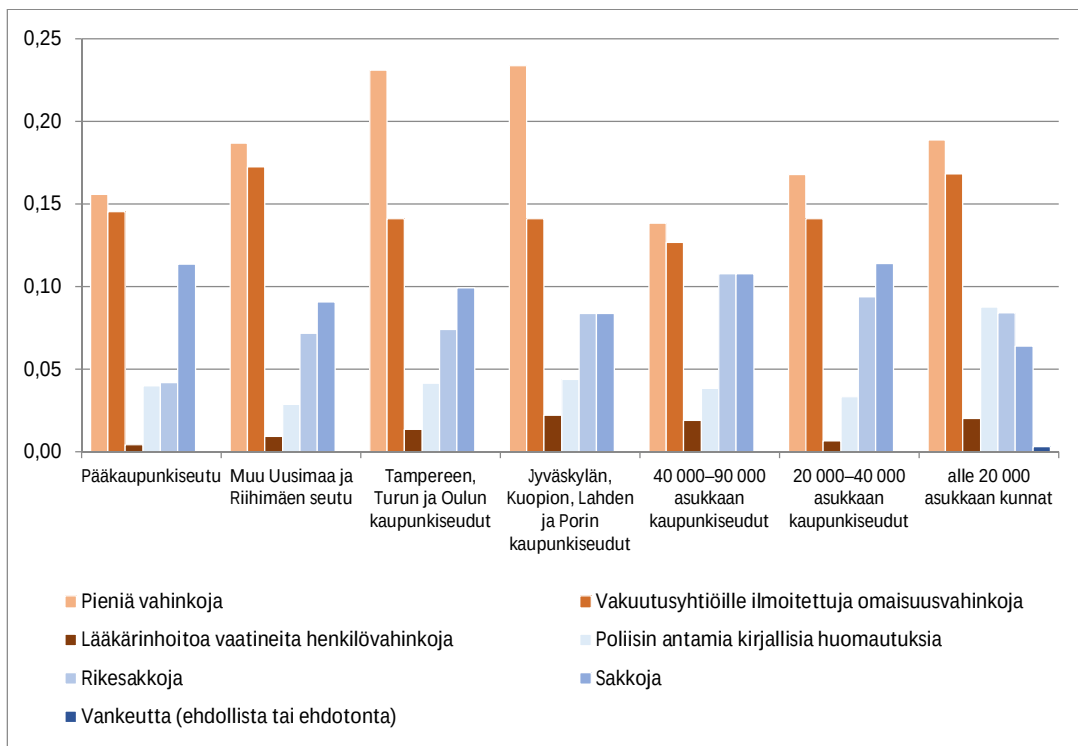
Kuva 3.12 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla. (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti)

Liikennerikkeiden määrän ja vastaajan iän välillä ei ollut havaittavissa selkeää yhteyttä (kuva 3.13). Myöskään autokoulun suoritus tavalla ei ollut merkittävää vaikutusta rikkeiden määrään. Suurin osa vastaajien rikkeistä oli sakkoja, jotka melko useassa tapauksessa oli tarkennettu sanallisesti pysäköintivirhemaksuksi, eivätkä ne täten olleet ajaessa tapahtuneita liikenne rikkeitä. Läheltä piti -tilanteiden sekä liikenne vahinkojen tapaan suurilla ajokilometreillä oli selkeä yhteys myös liikenne rikkeiden suurempaan määrään.

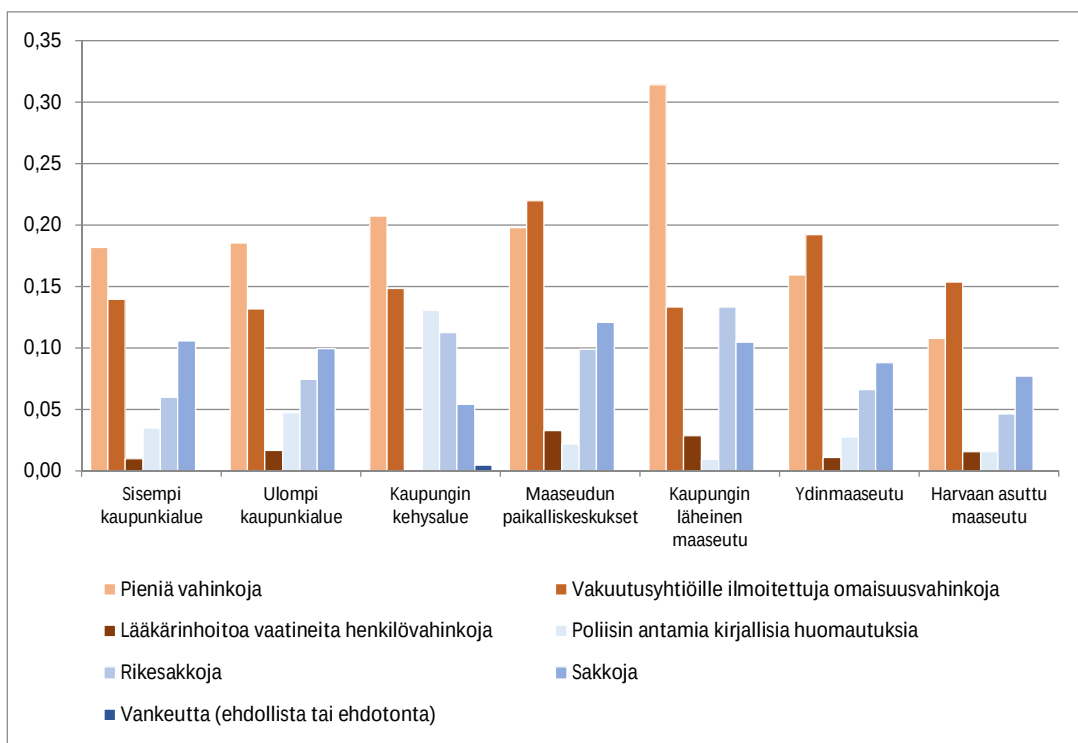


Kuva 3.13 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennerikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla. (liikenne-rikkeitä vuodessa henkilöä kohti)

Alueryhmittäin tarkasteltuna pieniä liikennevahinkoja oli sattunut eniten Tampereen, Turun ja Oulun sekä Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin seuduilla asuville vastaajille (kuva 3.14). Vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja oli sen sijaan sattunut eniten pääkaupunkiseudun ulkopuolisen Uudenmaan ja Riihimäen seudulla asuville sekä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuville vastaajille. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella eniten pieniä vahinkoja oli sattunut kaupungin läheisellä maaseudulla (kuva 3.15) asuville vastaajille. Vastaavasti samalle joukolle vakuutusyhtiölle ilmoitettujen omaisuusvahinkojen määrä oli kuitenkin ryhmistä pienimpiä. Liikennerikkeiden määrässä ei ollut suurta eroa eri vyöhykkeiden välillä, joskin kaupunkialueilla ja kaupungin kehysalueella asuvat vastaajat olivat saaneet keskimäärin muita vastaajia enemmän poliisin antamia kirjallisia huomautuksia.



Kuva 3.14 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

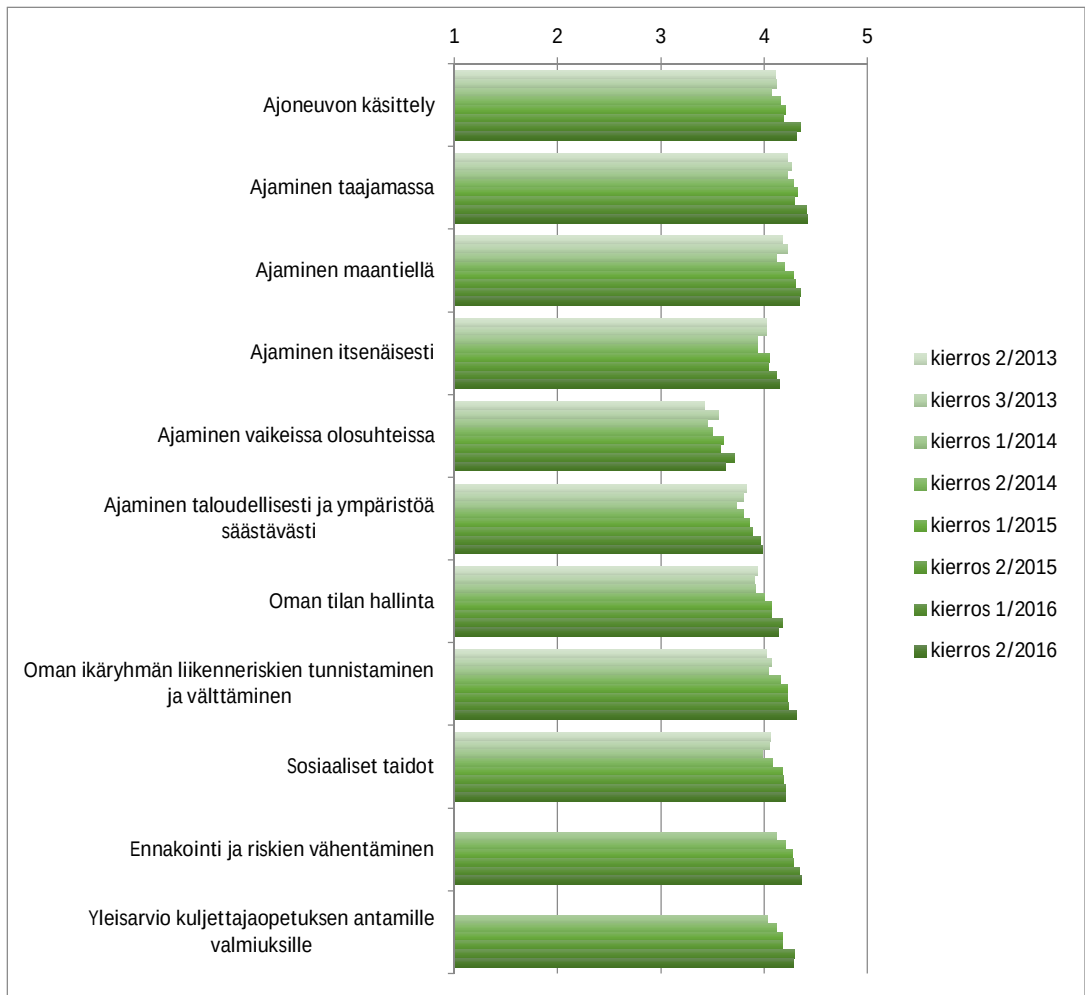


Kuva 3.15 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä vastaajan asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

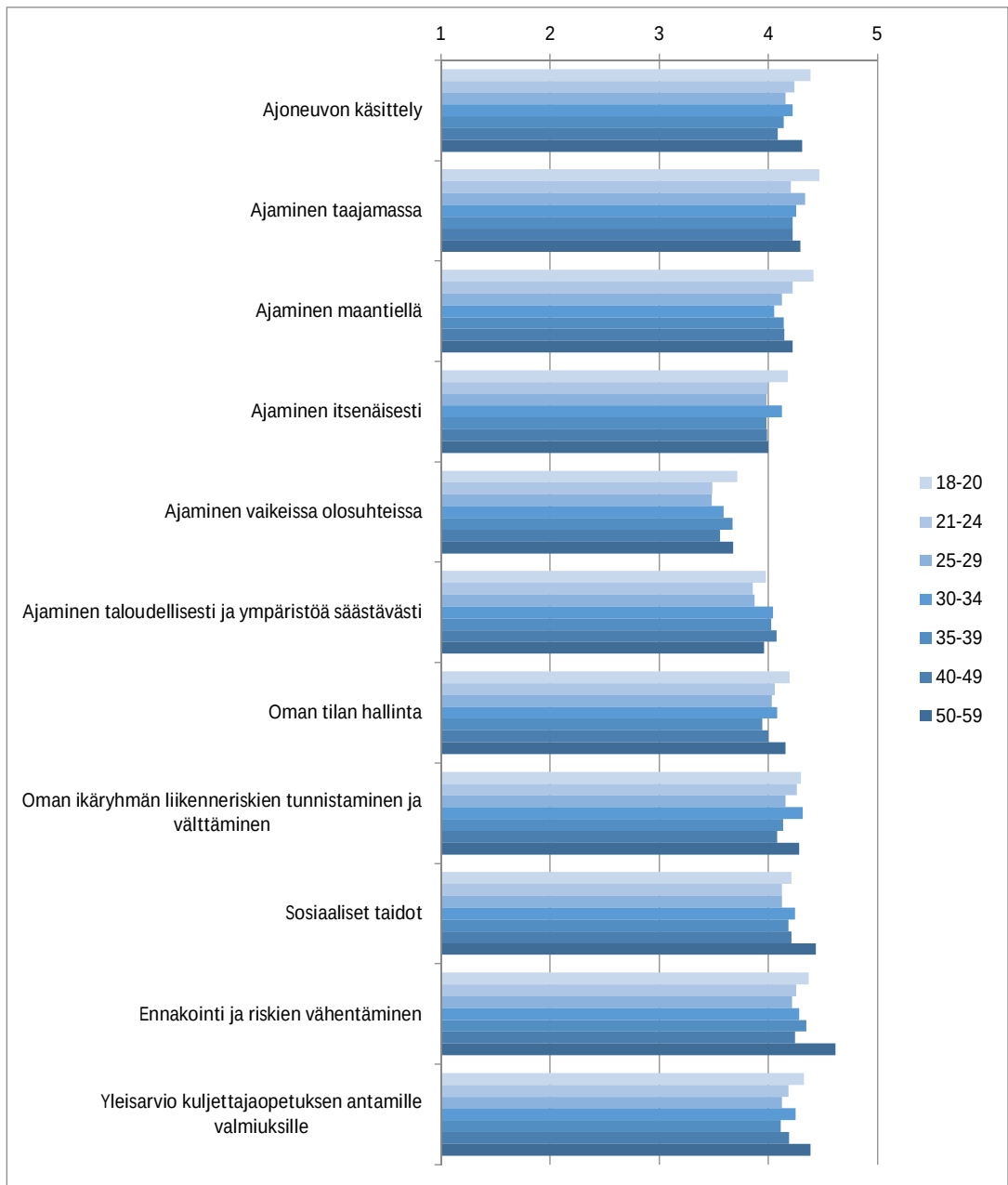
Tutkimuksessa vastaajia pyydettiin arvioimaan kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia ajamiseen liittyvillä eri osa-alueilla. Kysymyssarjaan lisättiin vuodesta 2014 eteenpäin uutena erillisenä teemana ennakointi ja riskien välttäminen sekä yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia eri osa-alueisiin arvioitiin asteikolla 1=ei lainkaan riittävästi...5=täysin riittävästi. Kuvassa 3.16 on esitetty eri osa-alueiden keskimääräiset arvosanat vuosien 2013–2016 tutkimuskierroksilla.

Kuljettajaopetuksen koettiin antavan valmiuksia keskimäärin hieman aiempaa paremmin kaikkiin kysyttyihin osa-alueisiin. Pääosin vastaajat olivat tyytyväisiä kuljettajaopetukseen ja keskimääräiseksi yleisarvosanaksi sen antamille valmiuksille muodostui 4,3. Eri osa-alueista tyytymättömiä vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen (vuoden 2016 keskiarvosana 3,6), joskin myös sen osalta tyytyväisten osuus oli tyytymättömiä suurempi. Osa-alueista korkeimman keskiarvon (4,4) vuoden 2016 tutkimuskierroksilla sai kuljettajaopetuksen antamat valmiudet taajamassa ajamiseen sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen.



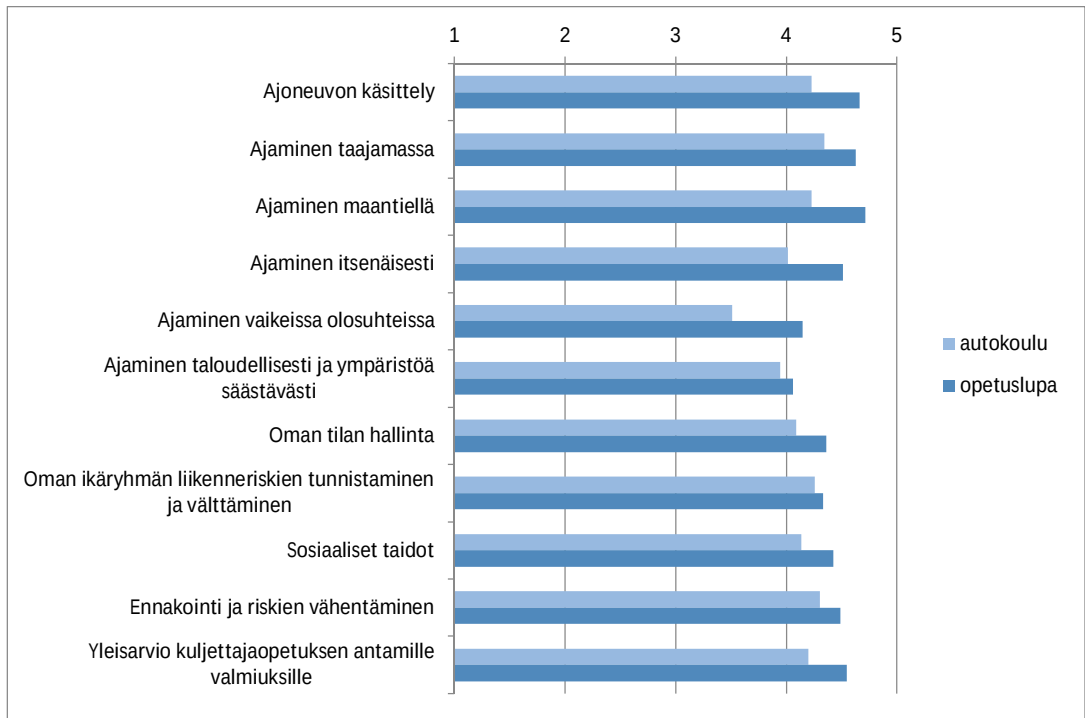
Kuva 3.16 Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2013–2016 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

Kuvassa 3.17 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierrosten yhdistetyssä aineistossa. Yli 60-vuotiaiden ikäryhmä on jätetty tuloksista pois ryhmän pienen koon vuoksi. Pääsääntöisesti vastaajien tyytyväisyys oli suurinta nuorimmassa 18–20-vuotiaiden ja toisaalta myös vanhimmassa 50–59-vuotiaiden ikäryhmässä. Yleisarvion keskiarvona nousi kuitenkin yli neljään kaikissa ikäryhmissä. Keskimäärin nuorimmat ikäryhmät olivat hieman vanhimpia ikäluokkia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin ajoneuvon käsittelyyn, maantieajoon ja oman tilan hallintaan liittyen. Vastaavasti vanhimmat ikäluokat olivat nuorempia ikäluokkia tyytyväisempiä taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajoon sekä sosiaalisiin taitoihin liittyviin valmiuksiin. Erot ikäluokkien välillä olivat kuitenkin melko pieniä.



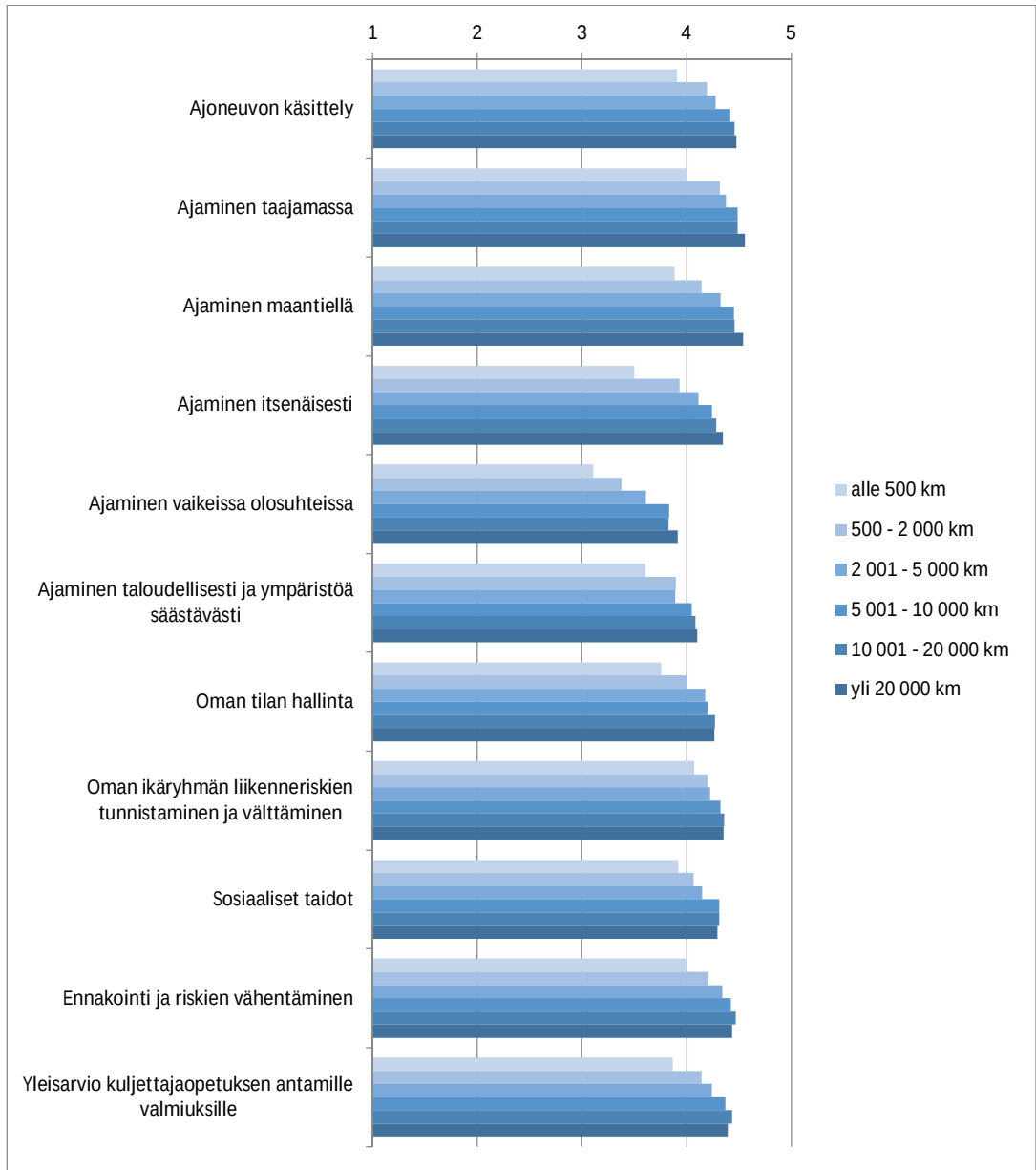
Kuva 3.17 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (kuva 3.18). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,5 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,2. Selkein ero ryhmien välillä oli tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen.



Kuva 3.18 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suorittaneen mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

Vastaajat olivat pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän he olivat ensimmäisen ajovuotensa aikana ajaneet. Kuvassa 3.19 on esitetty tyytyväisyyskeskiarvot eri osa-alueisiin ajokilometrien määrän mukaan jaoteltuna. Suurimmat erot vastaajaryhmien välillä oli tyytyväisyydessä itsenäisen ajamisen ja vaikeissa olosuhteissa ajamisen valmiuksiin, joissa paljon ajaneet antoivat osa-alueelle huomattavasti vähän ajaneita korkeamman tyytyväisyysarvosanan. Molemmat osa-alueet ovat sellaisia, joissa ajokokemuksen määrä vaikuttaa huomattavasti valmiuksiin selvittää vaihtelevissa liikennetilanteissa.



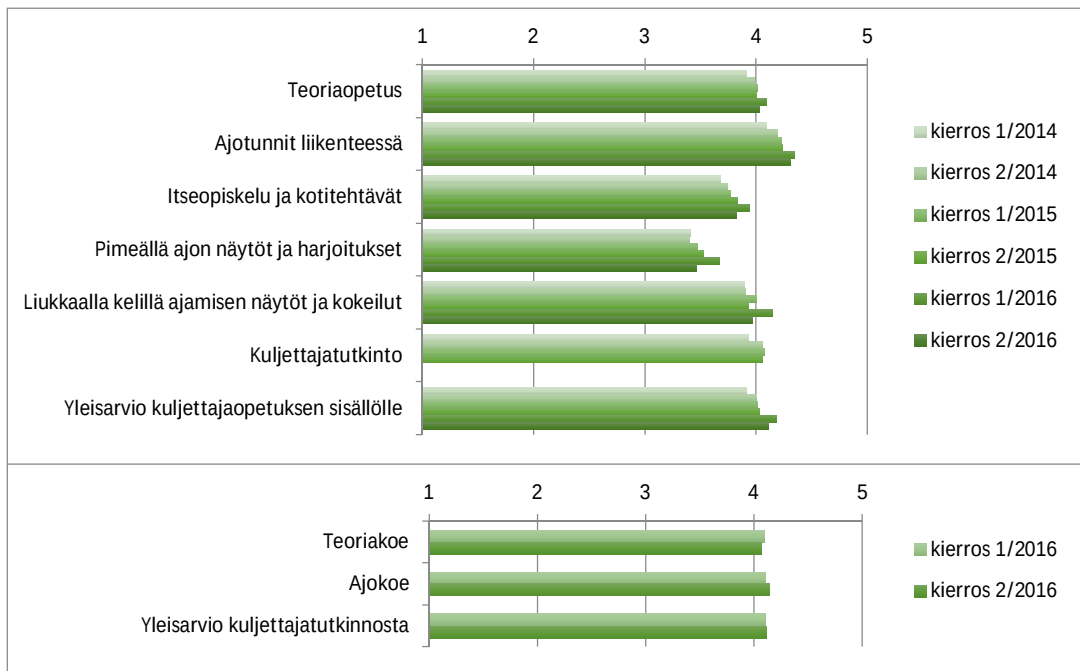
Kuva 3.19 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin

Kuljettajaopeuksen antamien valmiuksien lisäksi vastaajat arvioivat tyytyväisyytään kuljettajaopetuksen ja kuljettajatutkinnon eri osa-alueisiin. Tyytyväisyyttä arvioitiin asteikolla 1=erittäin tyytymätön...5=erittäin tyytyväinen. Vuoteen 2016 saakka kuljettajatutkinnon tarpeellisuutta kysyttiin yhdellä kysymyksellä, mutta vuonna 2016 kysymys hajotettiin kahteen osaan koskemaan erikseen teoriakoetta ja ajo-koetta. Tämän lisäksi kuljettajatutkintoa pyydettiin arvioimaan yleisesti, jonka voidaan katsoa olevan verrattavissa aiempaan kuljettajatutkinnon yleisarvointiin.

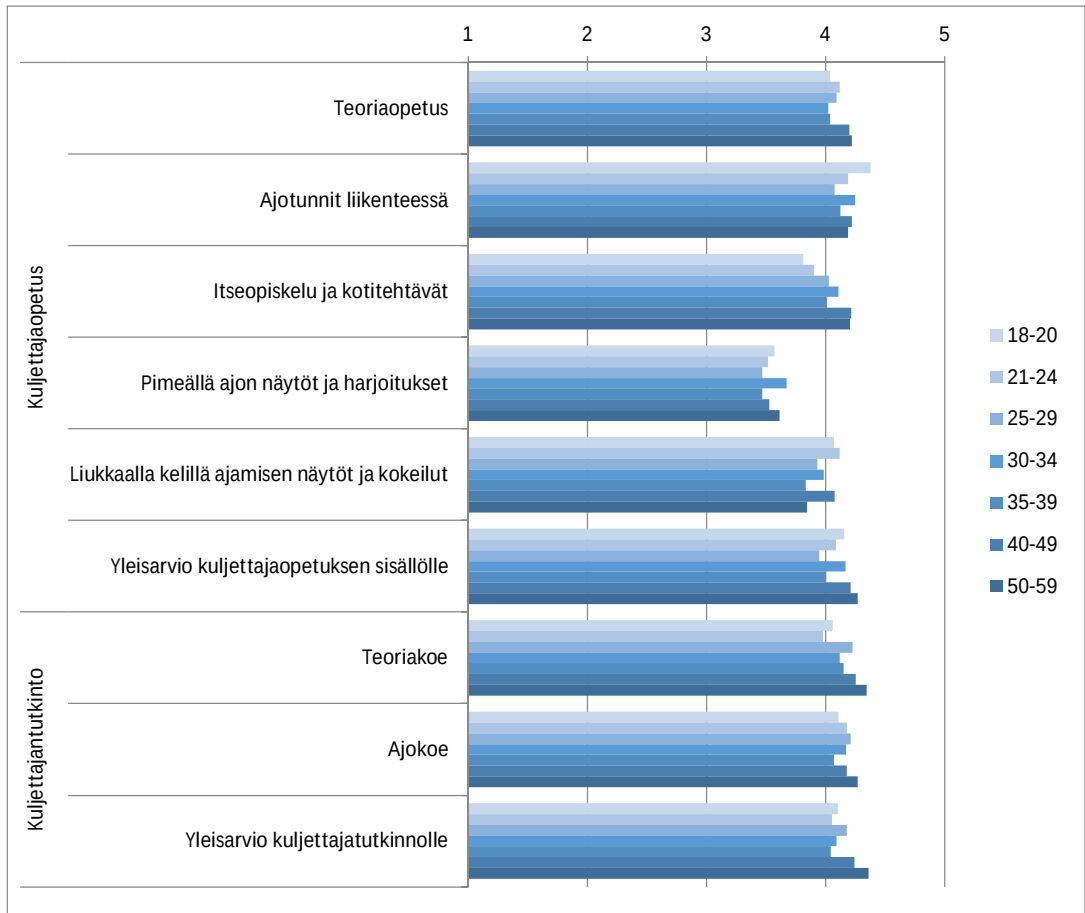
Vastaajilta kysyttiin myös arviota harjoitteluvaiheen (2. vaihe) ja syventävän vaiheen (3. vaihe) tarpeellisuudesta asteikolla 1=täysin tarpeeton...5=erittäin tarpeellinen. Ennen vuotta 2016 harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen tarpeellisuus kysyttiin yhdellä koko vaiheen kattavalla kysymyksellä, mutta erityisesti lukuisten eri vaiheita koskevien avoimien palautteiden vuoksi kysymys hajotettiin vuodeksi 2016 tarkempiin osa-alueisiin. Harjoitteluvaiheen osalta vastaajilta kysyttiin erikseen teoriaopetuksen, henkilökohtaisen ajotunnin ja siitä saadun palautteen sekä ryhmäajon tarpeellisuutta, syventävän vaiheen osalta puolestaan teoriaopetuksen, harjoitteluradan ajo-opetuksen sekä liikenteessä tapahtuvan ajo-opetuksen tarpeellisuutta.

Kuvassa 3.20 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksilla. Yleistyytyväisyys kuljettajaopetukseen sai vuoden 2016 tutkimuskierroksilla keskiarvosanan 4,1 ollen näin hieman aikaisempia vuosia korkeammalla tasolla. Erityisesti tyytyväisyys oli korkealla useimpien osa-alueiden osalta vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella. Eri osa-alueista vastaajat olivat tyytyväisimpiä ajotunteihin liikenteessä ja tyytymättömiä pimeällä ajon näytöihin ja harjoituksiin. Myös kuljettajatutkintoon oltiin tyytyväisiä. Merkittävää eroa tyytyväisyydessä kuljettajatutkinnon teoriakokeeseen ja ajokokeeseen ei ollut.



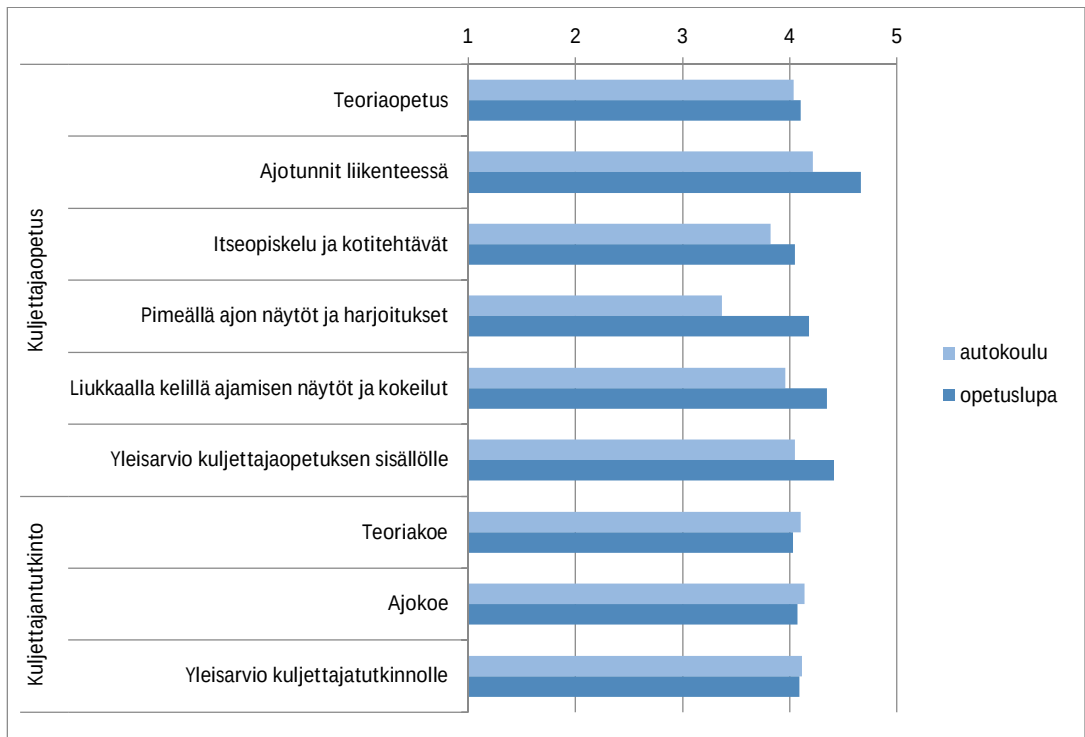
Kuva 3.20 Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri osiin vuosina 2014–2016

Ikäluokittain tarkasteltuna vanhimmat ikäluokat antoivat keskimäärin korkeimmat yleisarvosanat sekä kuljettajaopetukselle ja kuljettajatutkinnolle (kuva 3.21). Erityisesti itseopiskeluun ja kotitehtäviin sekä kuljettajatutkinnon teoriakokeeseen vanhimmat ikäluokat olivat selvästi nuorimpia ikäluokkia tyytyväisempiä. Nuorimmat ikäluokat olivat puolestaan hieman vanhimpia ikäluokkia tyytyväisempiä ajotunteihin liikenteessä sekä liukkaalla kelillä ajamisen näyttöihin ja kokeiluihin.



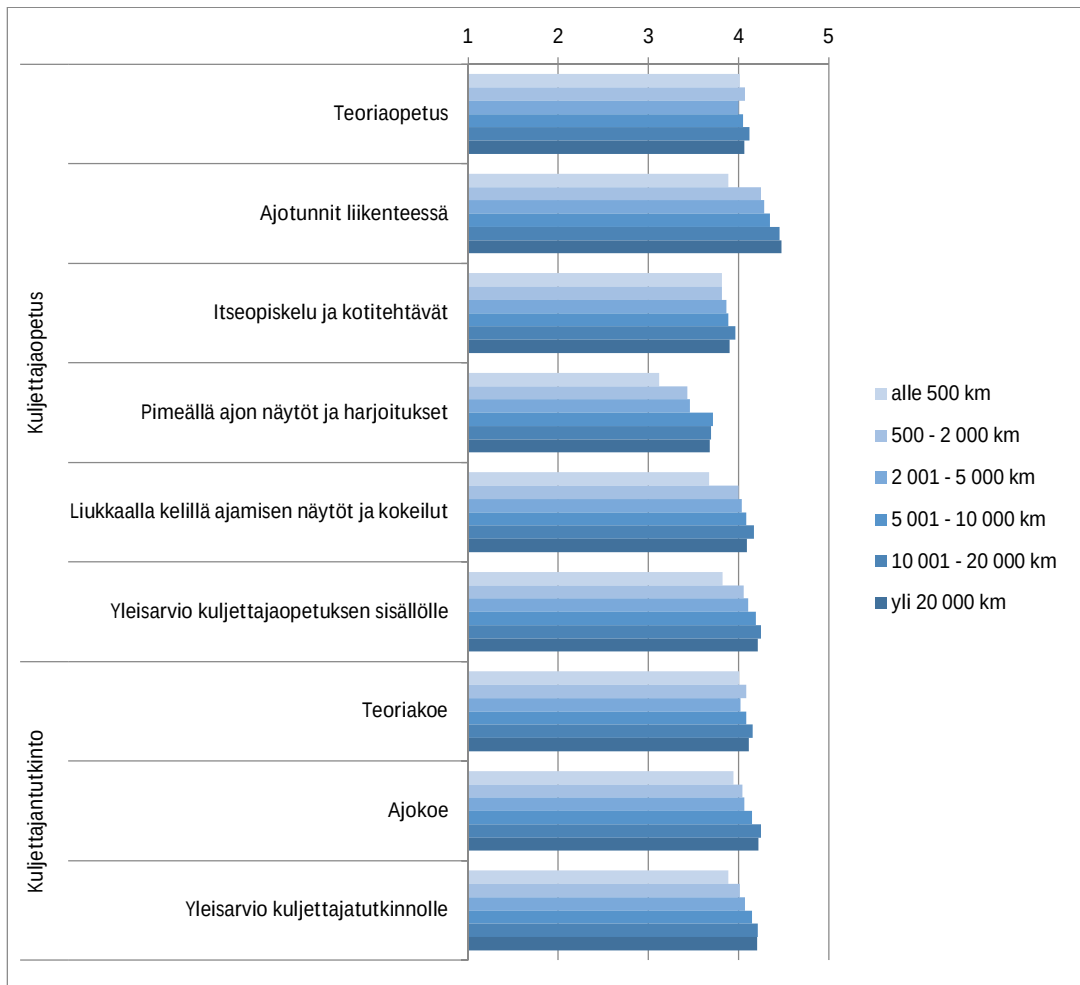
Kuva 3.21 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajatutkinnon eri osiin ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla

Kuvassa 3.22 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon eri vaiheisiin autokoulun suoritusstavan mukaan. Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin. Sen sijaan kuljettajatutkintoon autokoulussa ajokorttinsa suorittaneet olivat hieman tyytyväisempiä, joskin erot olivat hyvin pieniä. Selkeimmin ero ryhmien välillä tuli esille tyytyväisyydessä pimeällä ajon näyttöihin ja harjoituksiin, johon opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat selkeästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita tyytyväisempiä.



Kuva 3.22. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osiin auto-koulun suoritusravan mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla

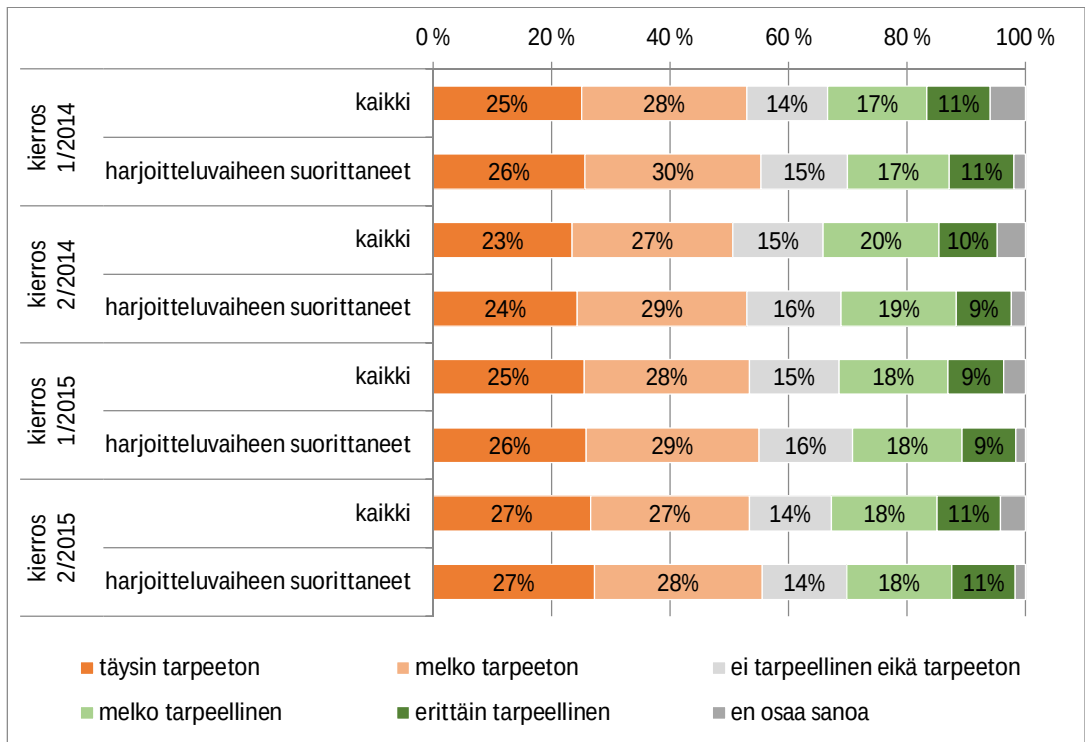
Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin oltiin pääosin sitä tyytyväisempiä mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt. (kuva 3.23). Erityisesti ajotunnit liikenteessä sekä pimeällä ja liukkaalla ajamisen harjoitukset saivat vähiten ajaneilta vastaajilta selvästi heikoimmat tyytyväisyyskeskiarvot. Tyytyväisyydessä teoriaopetukseen sekä itseopiskeluun ja koti-tehtäviin ei ollut merkittävää eroa eri määriä ajaneiden vastaajien välillä.



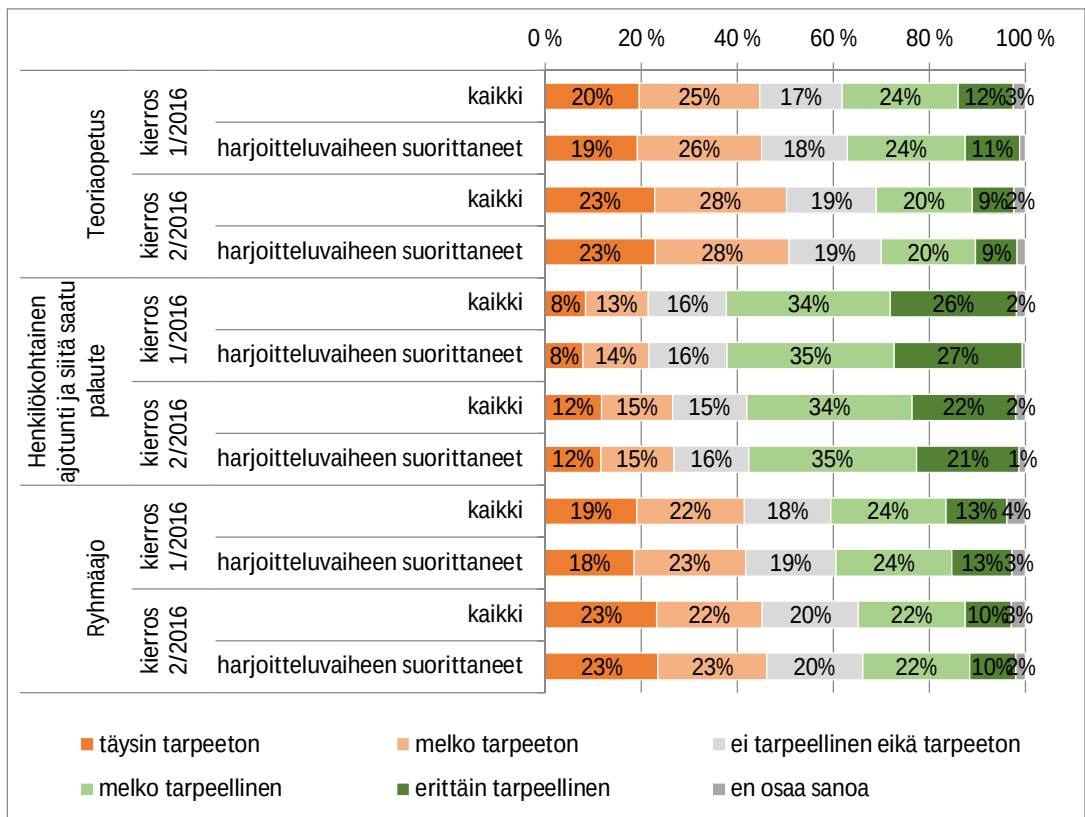
Kuva 3.23 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osiin ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksilla

Harjoitteluvaiheen tarpeellisuutta kysyttiin vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierroksilla yhdellä kysymyksellä eikä tuloksia voi näin ollen verrata suoraan vuoteen 2016, jolloin kysymys oli hajotettu eri harjoitteluvaiheen osa-alueisiin. Vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta sen suorittaneiden ja suorittamattomien välillä vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla on esitetty kuvassa 3.24. Vastaavasti vastaajien arvio harjoitteluvaiheen eri osa-alueiden tarpeellisuudesta vuoden 2016 tutkimuskierroksilla on esitetty kuvassa 3.25.

Vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierroksilla hieman yli puolet vastaajista piti harjoitteluvaihetta täysin tai melko tarpeettomana. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla vastaukset vaihtelivat selkeästi eri osa-alueiden välillä. Osa-alueiden keskiarvon perusteella harjoitteluvaihetta pidettiin hieman aikaisempaa tarpeellisempänä. Harjoitteluvaiheen osa-alueista selvästi tarpeellisimpana pidettiin henkilökohtaista ajotuntia ja siitä saatua palautetta. Tätä piti tarpeellisena tai erittäin tarpeellisena keskimäärin noin 60 % vastaajista vuoden 2016 tutkimuskierroksilla. Sen sijaan teoriaopetusta ja ryhmäajoa piti tarpeellisena alle 40 % vastaajista. Keskimäärin vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella eri osa-alueita pidettiin hieman tarpeellisempänä kuin vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella. Merkittävää eroa ei ollut niiden välillä, ketkä olivat suorittaneet tai eivät olleet suorittaneet harjoitteluvaihetta.

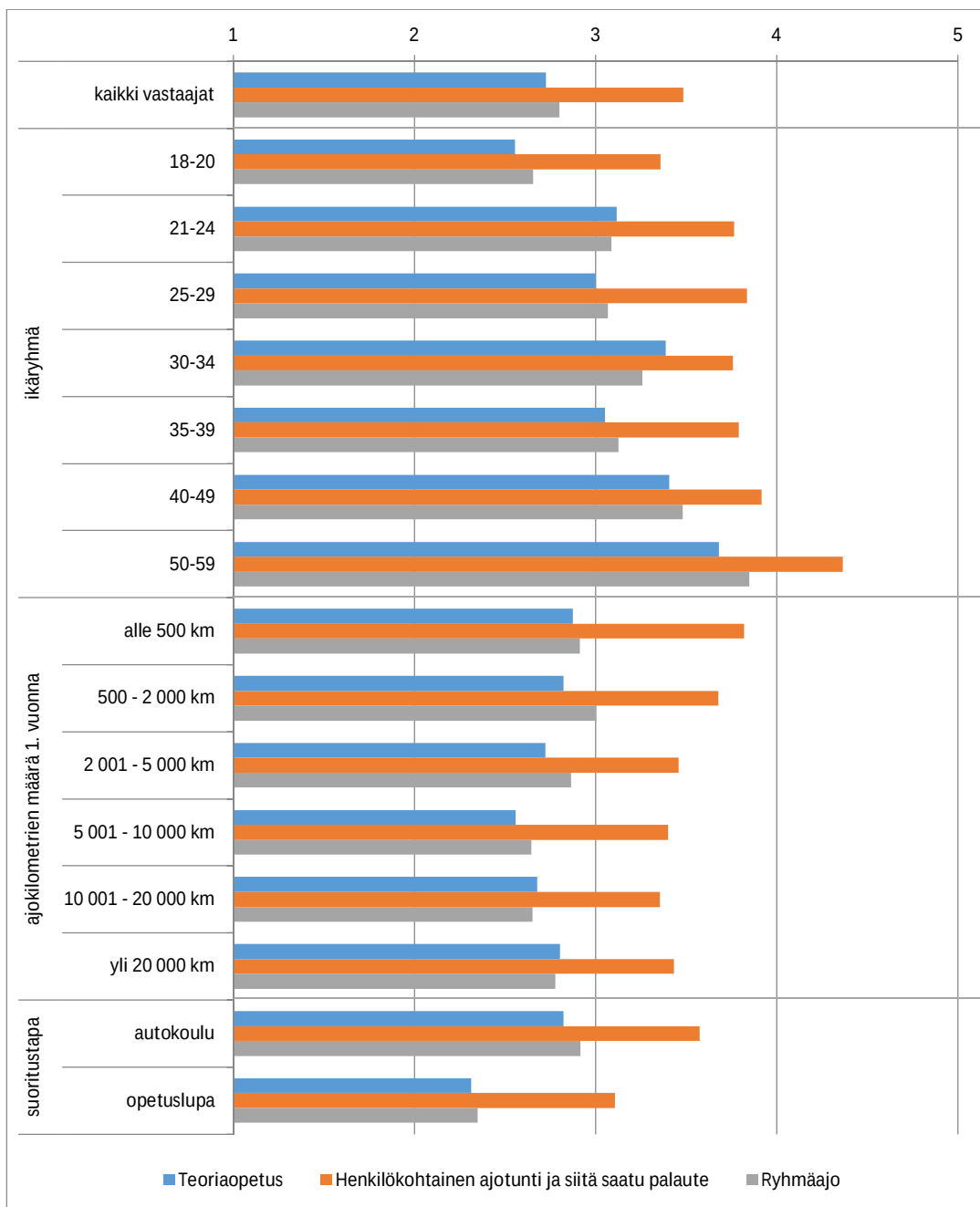


Kuva 3.24 Vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vuosien 2014-2015 tutkimuskierroksilla.



Kuva 3.25. Vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vuoden 2016 tutkimuskierroksilla, jolloin kysymys oli jaettu vaiheen eri osa-alueisiin.

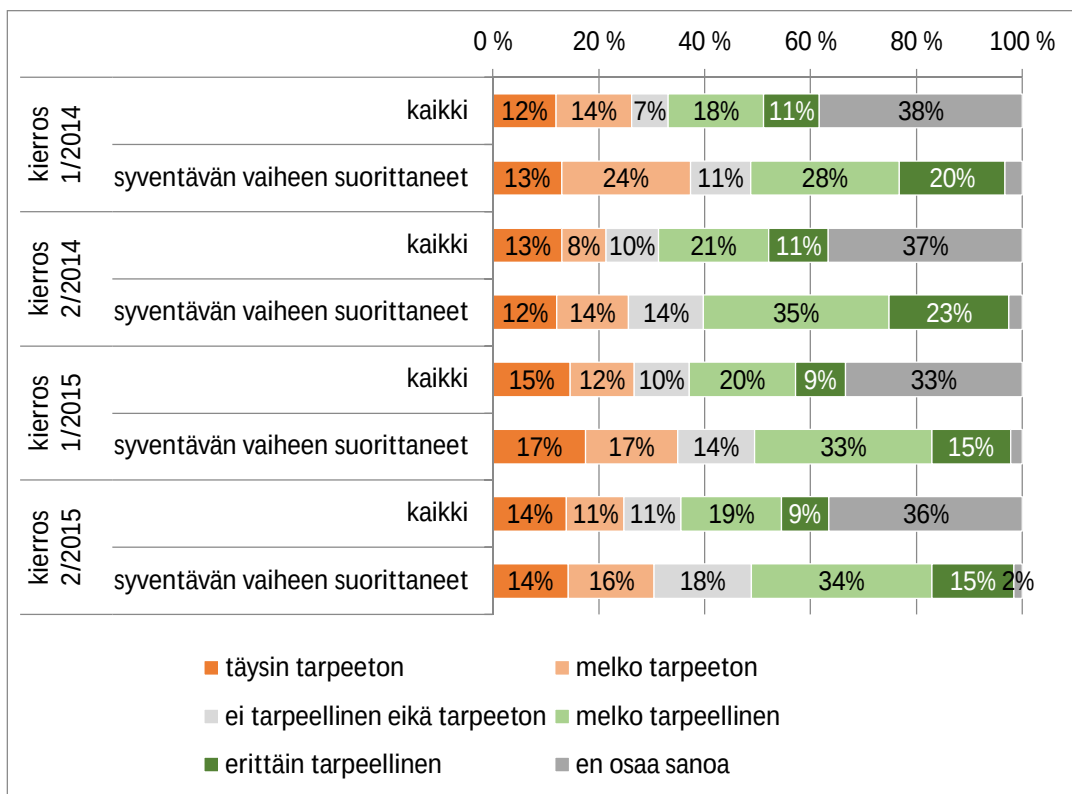
Kuvassa 3.26 on esitetty vastaajien antama keskimääräinen arvio harjoitteluvaiheen eri osa-alueiden tarpeellisuudesta (asteikolla 1=täysin tarpeeton...5=erittäin tarpeellinen) vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierrosten yhdistetyssä aineistossa. Ikäryhmittäin tarkasteltuna harjoitteluvaihetta pidettiin keskimäärin sitä tarpeellisempuna mitä vanhempana vastaaja oli ajokortin suorittanut. Ajettujen ajokilometrien osalta yhtä selkeää yhteyttä ei ollut havaittavissa, vaikka keskimäärin hieman muita tarpeellisempuna harjoitteluvaiheen eri osa-alueita pitivät kaikkein vähiten ajaneet vastaajat. Autokoulussa ajokortin suorittaneet pitivät harjoitteluvaiheen eri osa-alueita tarpeellisempuna kuin opetusluvalla ajokortin suorittaneet.



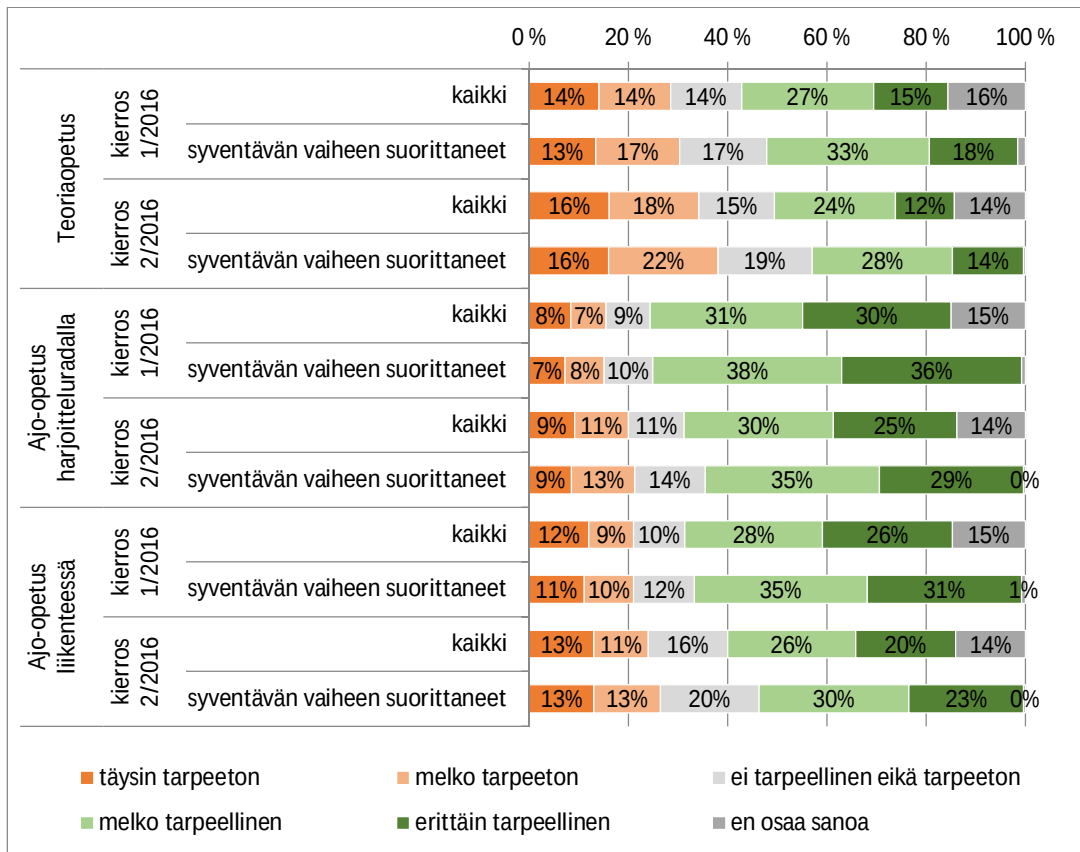
Kuva 3.26 Vastaajien keskimääräiset arviot harjoitteluvaiheen eri osien tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

Syventävän vaiheen tarpeellisuutta kysyttiin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla harjoitteluvaiheen tavoin eri osa-alueisiin jaoteltuna. Arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla on esitetty kuvassa 3.27 ja syventävän vaiheen eri osa-alueiden tarpeellisuudesta vuoden 2016 tutkimuskierroksilla kuvassa 3.28. Keskimäärin syventävä vaihe arvioitiin selvästi harjoitteluvaihetta tarpeellisemmaksi. Jokaisella tutkimuskierroksella yli puolella vastaajista oli kuitenkin syventävä vaihe vielä suorittamatta ja neutraalien ”en osaa sanoa” -vastauksen osuus oli heidän joukossaan suuri.

Vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla 26–37 % syventävän vaiheen suorittaneista vastaajista piti vaihetta täysin tai melko tarpeettomana. Vastaavasti tarpeellisenä sitä piti 48–58 % vastaajista. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla eri osa-alueista tarpeettomimpana pidettiin teoriaopetusta, jonka arvioi täysin tai melko tarpeettomaksi 30 % vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella ja 38 % vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella vaiheen suorittaneista vastaajista. Ajo-opetusta sekä harjoitteluradalla että liikenteessä pidettiin selvästi tärkeämpinä osa-alueina. Esimerkiksi vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella ajo-opetusta harjoitteluradalla piti tarpeellisenä noin kolme neljäsosaa vaiheen suorittaneista vastaajista.

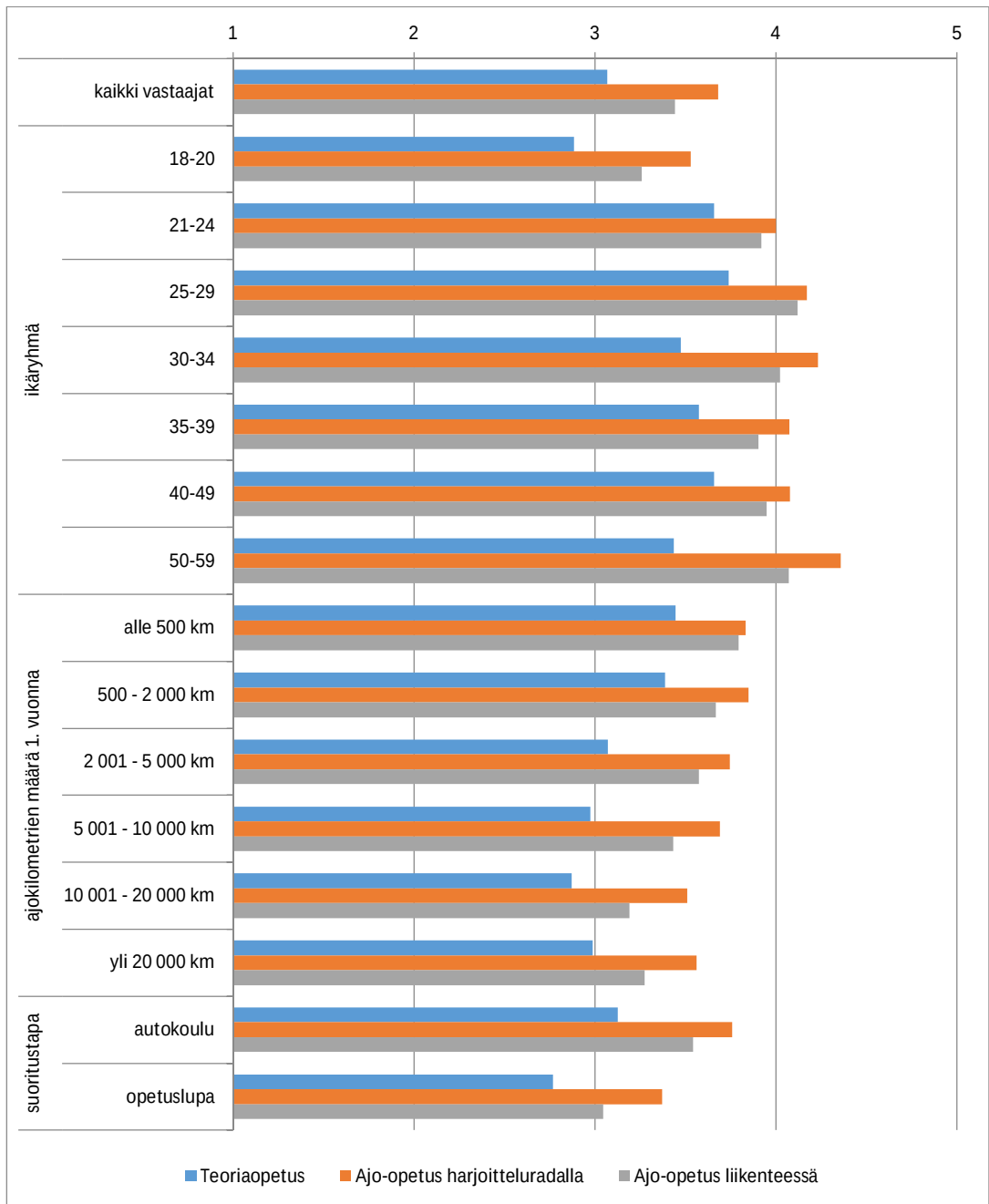


Kuva 3.27 Vastaajien arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla.



Kuva 3.28 Vastaajien arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vuoden 2016 tutkimuskierroksilla, jolloin kysymys oli jaettu vaiheen eri osa-alueisiin.

Kuvassa 3.29 on esitetty vastaajien antama keskimääräinen arvio syventävän vaiheen eri osa-alueiden tarpeellisuudesta (asteikolla 1=täysin tarpeeton...5=erittäin tarpeellinen) vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierrosten yhdistetyssä aineistossa. Harjoitteluvaiheen tavoin syventävää vaihetta pidettiin tarpeellisempänä vanhimmissa ikäluokissa. Vanhimmassa 50–59-vuotiaiden ikäryhmässä ajo-opetusta pidettiin muita ryhmiä selkeämmin teoriaopetusta tarpeellisempänä. Ajokilometrien osalta syventävä vaihe arvioitiin keskimäärin hieman tarpeellisemmaksi niiden keskuudessa, jotka olivat ajaneet vähiten. Erot säilyivät kuitenkin pieninä. Myös auto-koulussa ajokortin suorittaneet arvioivat syventävän vaiheen eri osa-alueet keskimäärin hieman tarpeellisemmiksi kuin opetusluvalla ajokortin suorittaneet.



Kuva 3.29 Vastaajien keskimääräiset arviot syventävän vaiheen eri osien tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksilla (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

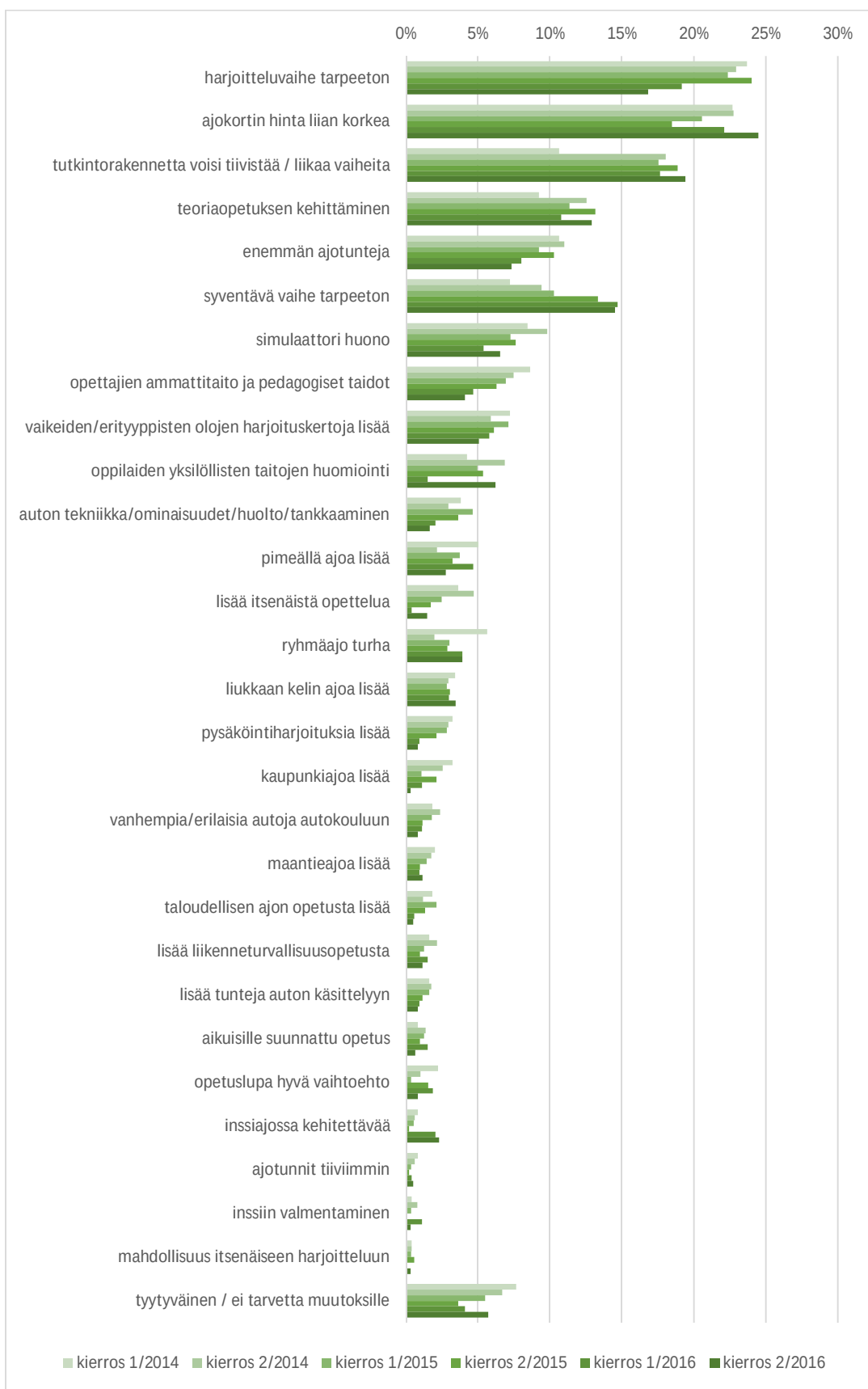
Vastaajilla oli tutkimuslomakkeella mahdollista antaa vapaamuotoista palautetta kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla keskimäärin 55 % tutkimukseen vastanneista oli antanut avointa sanallista palautetta vastauksensa lisäksi. Osuus oli suurempi kuin vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla, jolloin sanallista palautetta oli antanut keskimäärin 42 % vastaajista.

Avoimet palautteet luokiteltiin sisältönsä mukaan eri teemoihin kuvan 3.30 mukaisesti. Melko suuri osa palautteista käsitteli useita eri teemoja. Pienessä osassa vastauksia palaute oli niin ympäröivää tai varsinaista asiaa ei ollut, jolloin sitä ei luokiteltu mihinkään teemaan. Yksittäisistä teemoista selvästi suurin osa palautteista liittyi aikaisempien vuosien tapaan ajokortin hankkimisen kustannuksiin sekä tutkintorakenteen tiivistämiseen tai vaiheiden karsimiseen. Esimerkkejä annetuista palautteista vuoden 2016 tutkimuskierroksilla on esitetty kuvassa 3.31.

Aikaisempina vuosina suurimpana yksittäisenä teemana esille noussut harjoitteluvaiheen tarpeettomuus ei vuoden 2016 tutkimuskierroksilla ollut esillä enää aivan yhtä suuressa osassa palautteita. Osaltaan asiaan vaikuttanee se, että vuonna 2016 eri vaiheita oli mahdollista arvioida aiempaa tarkemmin varsinaisella tutkimuslomakkeella. Toisaalta syventävän vaiheen tarpeettomuus toistui kuitenkin vuonna 2016 aiempaa suuremmassa osassa palautteita. Suurin yksittäinen teema vuoden 2016 tutkimuskierroksilla oli ajokortin liian korkeaksi koettu hinta, jota käsitteli lähes neljännes avoimista palautteista.

Sanallisessa palautteessa paljon kehitysehdotuksia tuli myös teoriaopetuksen kehittämiseen ja ajotuntien määrään liittyen. Usean vastaajan mielestä teoriatunteja oli liikaa, kun taas ajotunteja liian vähän. Ajotuntien osalta kehitystoiveita tuli muun muassa vaikeissa olosuhteissa ajamisen kehittämiseen ja pimeän ajon simulaattorin epätodenmukaisuuteen. Monessa palautteessa toivottiin myös oppilaiden yksilöllisten taitojen parempaa huomioimista ja sitä kautta opetuksen räätälöimistä kullekin oppilaalle paremmin sopivaksi. Noin 5 % vastaajista oli erikseen arvioinut sanallisessa palautteessa olevansa tyytyväinen nykymuotoiseen opetukseen, ja koki, ettei kaipaakaan siihen muutoksia.

Trafin tutkimuksia 17-2017



Kuva 3.30 Avoimen palautteen jakautuminen eri aihepiireihin vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksilla. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Vastaajat olivat tyypillisesti antaneet useita kehittämissuhteita.



Kuva 3.31 Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2016 tutkimuskierroksilla.

4 Kuljettajaindeksit

4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot

Tutkimusaineistosta lasketuilla indekseillä on seurattu vuodesta 2001 lähtien uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä. Jokaisella tutkimuskierroksella tutkimusaineistosta lasketaan kolme indeksiä: tutkintomenestys (indeksi 1), liikennemenestys (indeksi 2) ja koulutuksen arvio (indeksi 3). Varsinaisten indeksien ohella lasketaan vastaajista ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden kuljettajien osuutta, jotka ovat selvinneet vahingoitta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan. Indeksit lasketaan seuraavasti:

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. Kantalukuna (= 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 vuodesta 2013 asti käytössä olevassa tutkinnossa 5.

2. Liikennemenestys

Liikennemenestystä mitataan sekä suhteessa aikaan eli selviytymisenä vuotta kohti että suhteessa matkaan eli 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 kaavalla $1 / \text{painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa}$ kullekin vertailtavalle ryhmälle. Käänteissumma kuvaa menestystä (M) yhden vuoden aikana ja sen tunnus on Mpa. Kertomalla tämä luku vuotuisella ajomäärällä saadaan menestys kilometriä kohti Mkm. Ajomäärät vastaajille muodostetaan annetun ajokilometrien vaihteluvälin keskiarvona.

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. Ryhmäkohtaisissa vertailuissa suhteutetaan summaluvut ryhmän vastaajamäärään.

3. Koulutuksen laadun subjektiivinen jälkiarvio

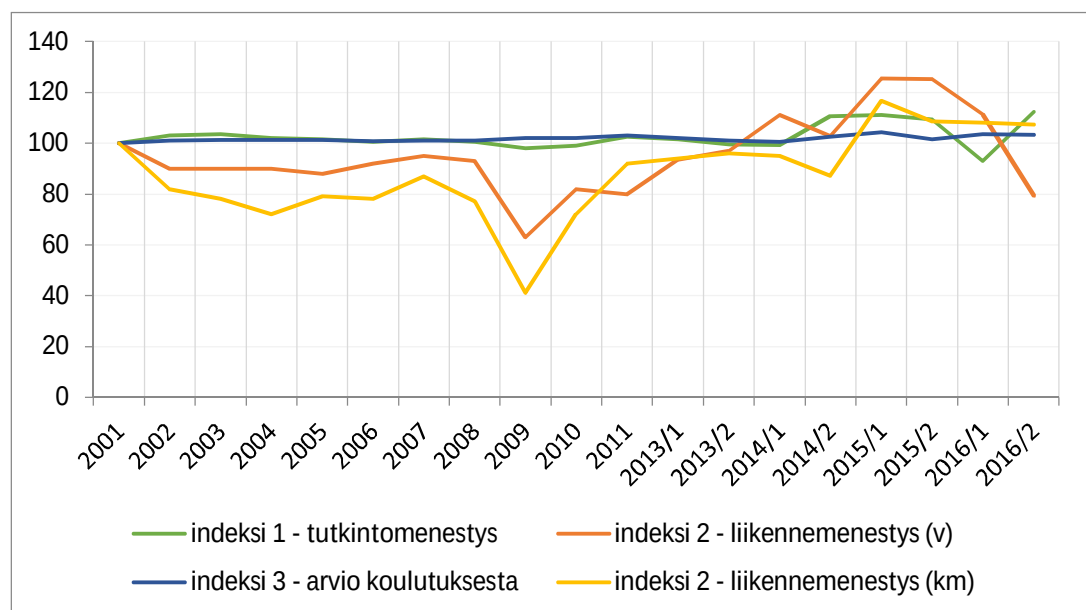
Subjektiivisia arvioita koulutuksesta tehdään vastaajan antamilla arvioilla kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin liittyen. Arvosanojen summa on koulutuksen laadun subjektiivinen jälkiarvio. Indeksiksi lasketaan tarkasteltavan aineiston arviointien summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteesta antamalla kantaluville 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. Korkeampi indeksin arvo kuvaa parempaa menestystä kyseisellä osa-alueella. Tutkintomenestystä kuvaava indeksi 1 on laskenut vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella, mutta noussut taas vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella vuoden 2015 mukaiselle tasolle. Liikennemenestystä yhtä ajovuotta kohden kuvaava indeksi 2 on laskenut selvästi erityisesti vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella. Ajettuja kilometrejä kohden laskettu liikennemenestystä kuvaava indeksi on sen sijaan pysynyt melko vakaana vuoden 2015 tutkimuskierroksista saakka. Koulutuksen subjektiivista jälkiarviota kuvaava indeksi 3 on pysynyt melko vakaana aina vuodesta 2001 saakka.

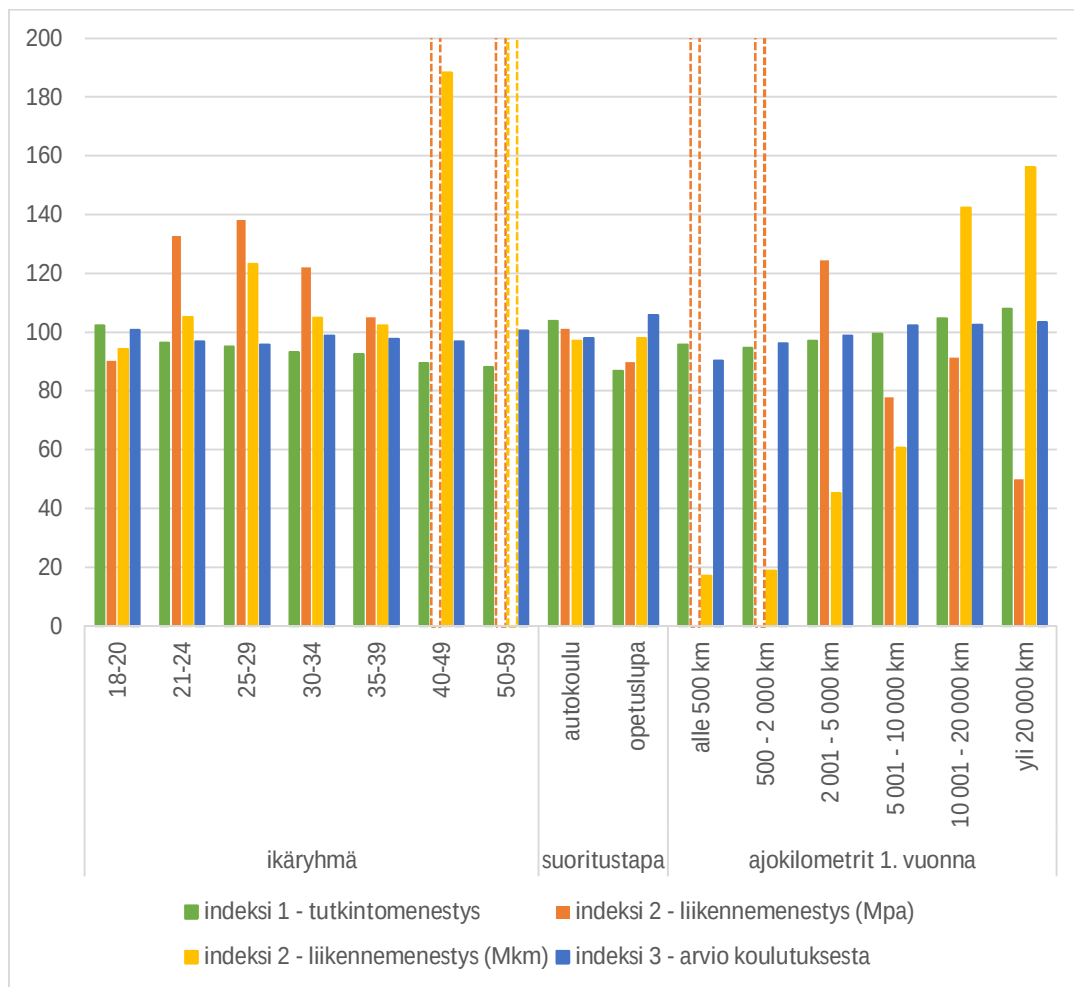


Kuva 4.1 Indeksien kehitys vuosina 2001–2016.

Indeksien antamaan kuvaan uusien kuljettajien kehityksestä liittyy joitain epävarmuuksia ja satunnaisvaihtelua. Indeksien 1 laskennassa vastaajajoukon jakauma autokoulun käyneiden ja opetusluvalla ajokortin suorittaneiden välillä tuntuu vaikuttavan melko suoraviivaisesti indeksin kehitykseen. Opetusluvalla kortin suorittaneilla on lähes poikkeuksetta selvästi autokoulun käyneitä enemmän ajotunteja, mistä syystä indeksi 1:n kantaluvin jakajaan tulee heillä (hieman pienemmästä painokertoimesta huolimatta) suurempi arvo. Tästä syystä indeksi 1 on tyypillisesti matalammalla, mikäli otoksessa on paljon opetusluvalla ajokortin suorittaneita, kuten vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella. Indeksien 2:n laskennassa puolestaan henkilövahinko-onnettomuuksien poikkeuksellisen suuri painokerroin aikaansaa indeksiin suuria vaihteluja niissä ryhmissä, joissa vakavia onnettomuuksia on sattunut muutamallekin vastaajalle. Vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella henkilövahinko-onnettomuuksia oli sattunut yhteensä 18 vastaajalle, mikä on selvästi enemmän kuin tätä aiempina vuosina.

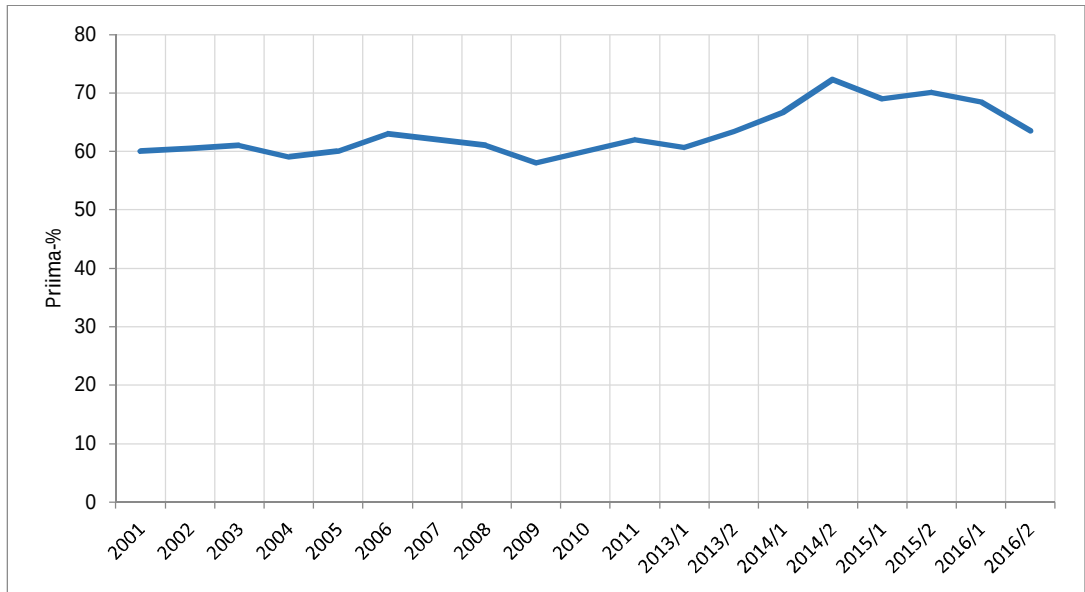
Kuvassa 4.2 on esitetty uusien kuljettajien indeksit vastaajaryhmittäin vuoden 2016 tutkimusten aineistoa hyödyntäen siten, että koko otoksen indeksin kantaluville on annettu arvo 100, ja eri vastaajaryhmien kantaluvut on suhteutettu siihen. Kuvassa on esitetty katkoviivalla ne indeksiarvot (indeksissä 2), joissa indeksi kasvaa moninkertaiseksi kantalukuun nähden. Suuret vaihtelut aiheutuvat osittain pienistä ryhmäkoista kyseisissä ryhmissä, mutta myös indeksin 2 suurista painokertoimista esimerkiksi henkilövahinko-onnettomuuksille.

Vastaajaryhmittäin tarkasteltuna tutkintomenestystä kuvaava indeksi 1 on korkeimmillaan nuorimmassa 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä ja pienimmillään vanhimmassa 50–59-vuotiaiden ikäryhmässä. Indeksien 1 on keskiarvoa korkeammalla myös opetusluvalla autokoulun suorittaneilla sekä paljon ensimmäisen ajovuoden aikana ajaneilla vastaajilla. Indeksien 1 erot autokoulun käyneiden ja opetusluvalla ajokortin suorittaneiden välillä johtunevat osittain edellä esitetyistä paikoin suuristakin eroavaisuuksista ajotuntien määrässä autokoulun käyneiden hyväksi. Koulutuksen subjektiivista jälkiarviota kuvaava indeksi 3 on opetusluvalla autokoulun suorittaneilla vastaajilla korkeammalla kuin autokoulun käyneillä vastaajilla. Muutoin indeksien 3 kehitys vastaajaryhmien välillä on samankaltaista indeksien 1:n kanssa. Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2:ssa vaihtelut on suuria etenkin ryhmissä, joissa vastaajamäärä jää alle 100:n. Ikäryhmittäin tarkasteluna indeksi 2 sekä aikaan että ajomäärään suhteutettuna on matalimmillaan nuorimmassa 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä. Aikaan suhteutettu indeksi 2 on autokoulun käyneillä hieman korkeammalla kuin opetusluvalla autokoulun suorittaneilla, ajettuihin kilometreihin suhteutettuna eroa ei juurikaan ole. Aikaan sidottu indeksi 2 kohoo korkeaksi vastaajilla, jotka ovat ajaneet vähän ja laskee selvästi suurempiin ajosuoritteisiin mentäessä. Ajosuoritteella kerrottu indeksi 2 kohoo puolestaan luonnollisesti selvästi korkeammaksi paljon ajaneiden vastaajien keskuudessa.



Kuva 4.2 Vuoden 2016 tutkimusaineiston indeksit laskettuna siten, että koko otoksen keskiarvoa on käytetty kantalukuna (=100).

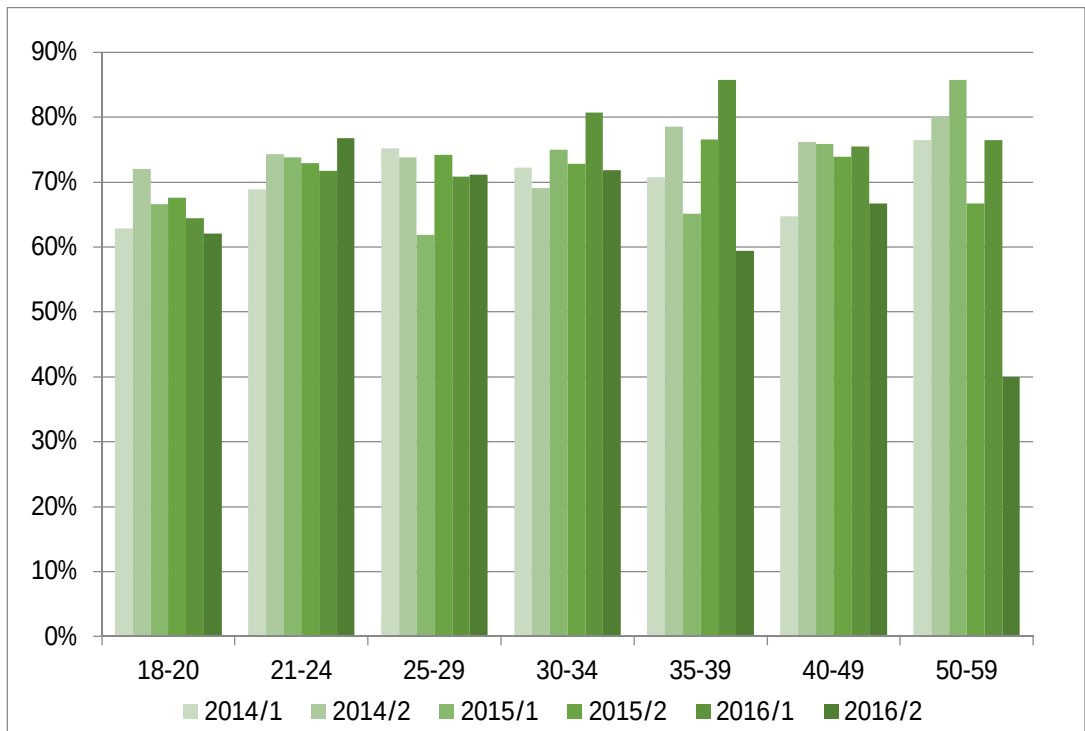
Priima% antaa indeksejä stabiilimman kuvan uusien kuljettajien selviytymisestä liikenteestä, sillä sen laskentaan yksittäisten vastaajien vakavat onnettomuudet tai vastaajajoukon eroavaisuudet eivät vaikuta yhtä voimakkaasti. Priima%:n kehitys vuodesta 2001 on esitetty kuvassa 4.3. Kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia oli selvinnyt vuoden 2016 ensimmäisellä tutkimuskierroksella 69 % vastaajista ja toisella tutkimuskierroksella 64 % vastaajista. Osuus on hieman alhaisempi kuin vuosina 2015 ja 2014, mutta toisaalta hieman korkeampi kuin tätä edeltävinä vuosina. Priima-%:n kehitys koko vastaajajoukolle noudattaa pääpiirteissään liikennemenestystä kuvaavan indeksin 2 kehitystä.



Kuva 4.3 Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2016.

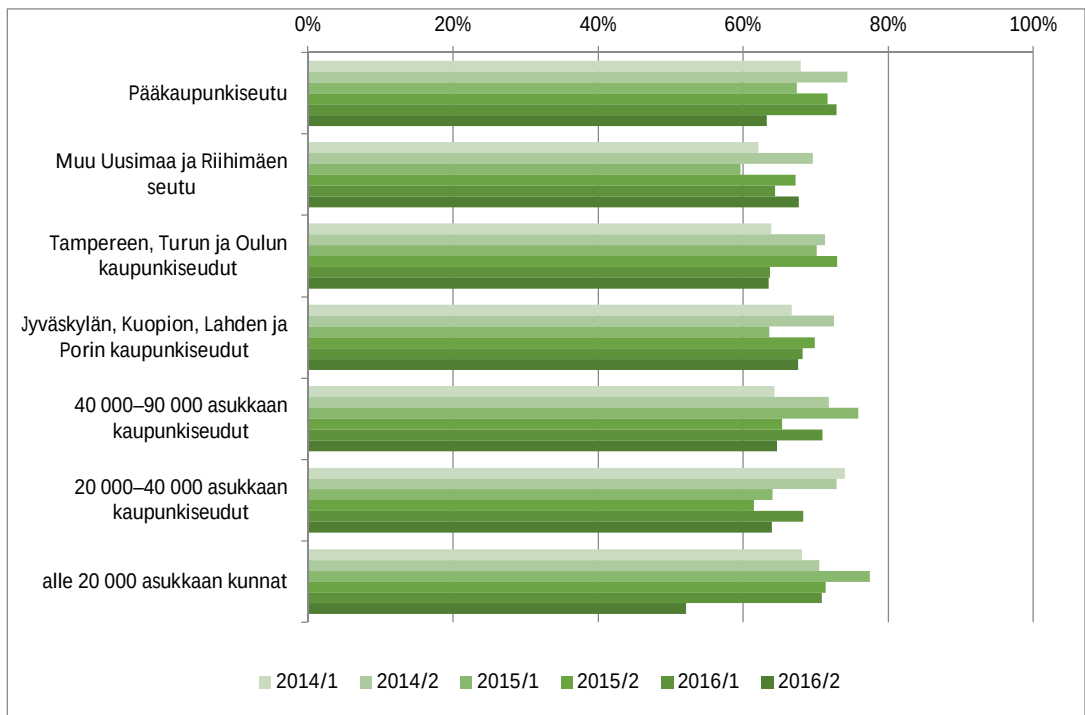
4.3 Kehitys vastaajaryhmittäin

Kuvassa 4.4 on esitetty vahingotta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan selvinneiden vastaajien osuus ikäryhmittäin vuosien 2014–2016 tutkimuskierröksillä. Vuoden 2016 tutkimuskierröksillä osuus oli korkeimmillaan 21–39-vuotiaiden vastaajien ikäryhmissä. Eri tutkimuskierrösten välillä eroja ilmeni jonkin verran, mutta kehityksen suunta ei ollut lineaarinen missään ikäryhmässä. Vastaajajoukon koko erityisesti yli 35-vuotiaiden ikäryhmissä oli pienehkö, jolloin myös satunnaisvaihtelun merkitys näissä ryhmissä korostui.



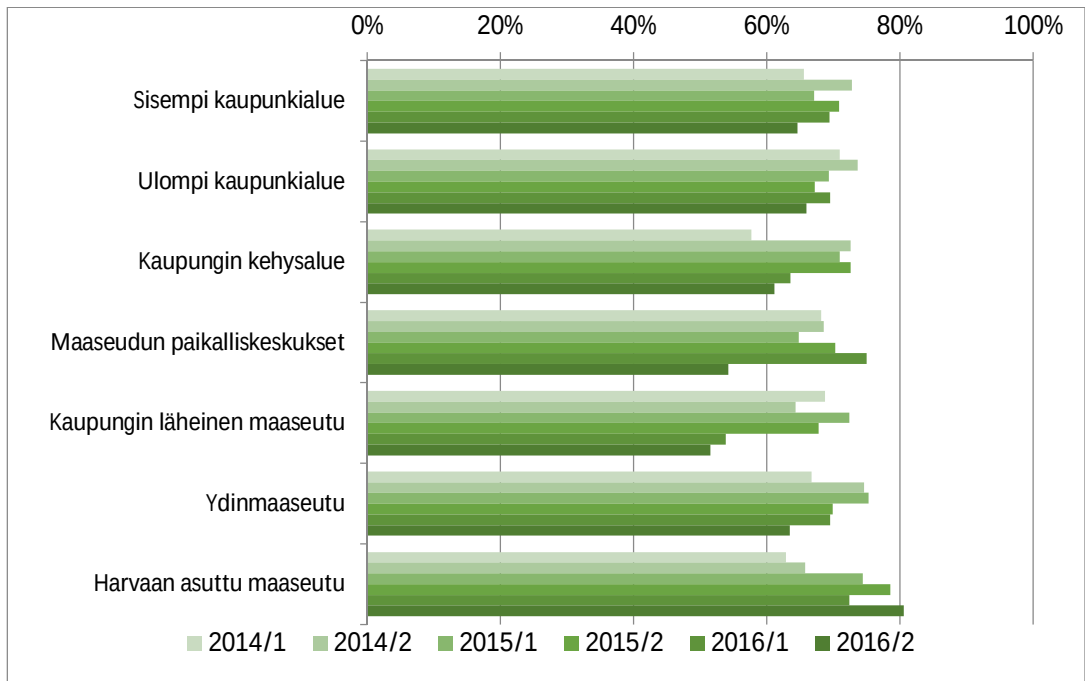
Kuva 4.4 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys eri ikäryhmissä.

Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden vastaajien osuus eri tyyppisissä asuinkunnissa on esitetty kuvassa 4.5. Keskimäärin priima-%:ssa ei ollut selkeitä eroja eri asuinkuntien välillä. Vuoden 2016 toisella tutkimuskierröksellä priima-% oli kuitenkin laskenut melko selvästi sekä pääkaupunkiseudulla että alle 20 000 asukkaan kunnissa.



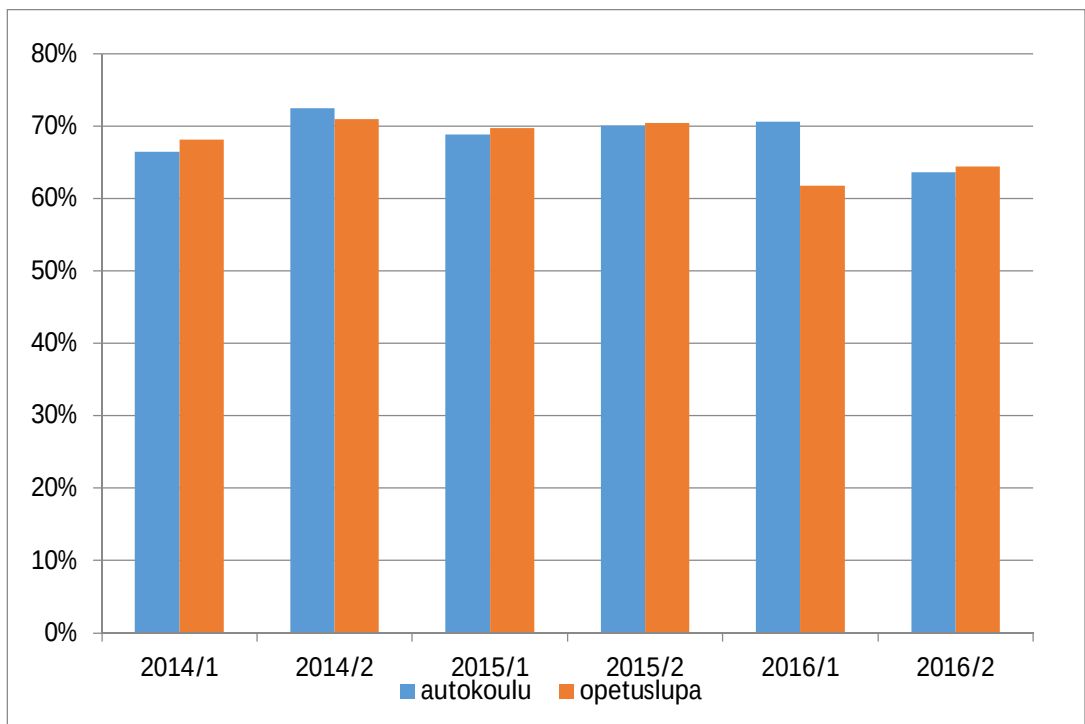
Kuva 4.5 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys erityyppisissä asuinkunnissa.

Yhdyskuntarakenteellisen vyöhykkeen mukaan tarkasteltuna priima-% oli vuoden 2016 tutkimuskierröksillä keskimäärin korkeimmalla harvaan asutulla maaseudulla (kuva 4.6). Matalimmalla priima-% oli kaupungin läheisellä maaseudulla, jossa se oli myös laskenut selkeimmin aikaisempien vuosien tutkimuskierröksistä. Eri vuosien keskiarvoina tarkasteltuna erot yhdyskuntarakenteellisten ryhmien välillä säilyivät kuitenkin pieninä.



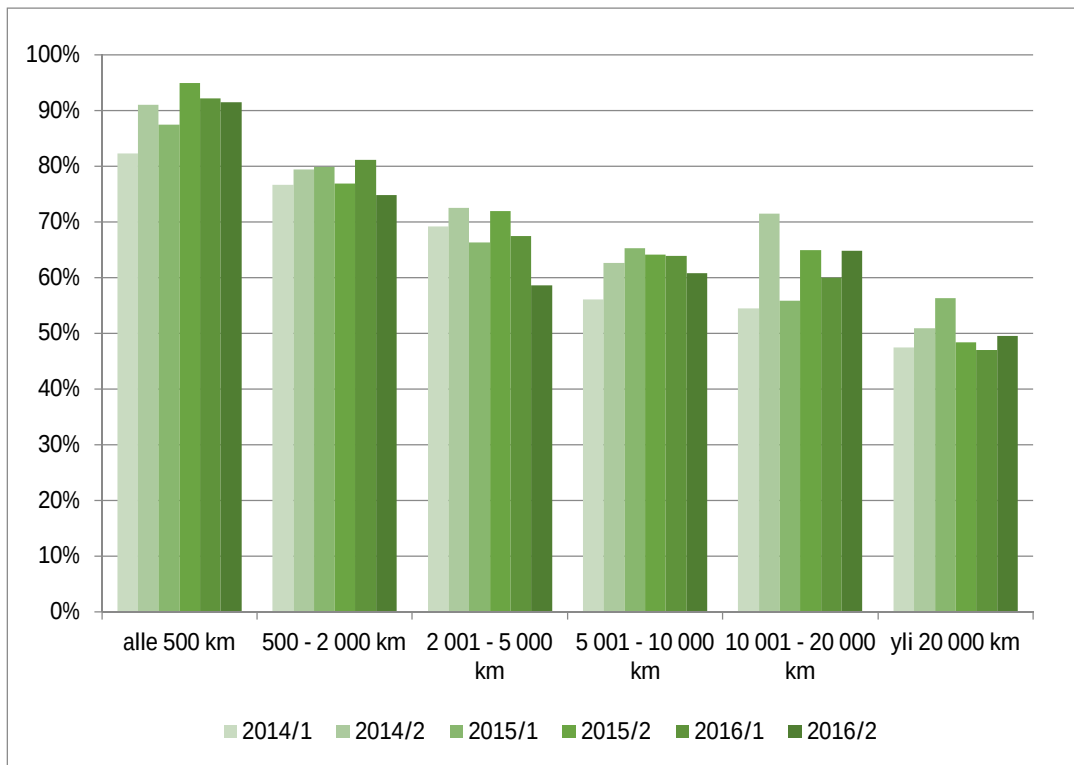
Kuva 4.6 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys yhdyskuntarakenteen eri osissa asuvilla.

Autokoulun suoritusstavan mukaan tarkasteltuna priima-%:ssa ei ollut merkittävää eroa autokoulun käyneiden ja opetusluvalla ajokortin suorittaneiden välillä, lukuun ottamatta vuoden 2016 ensimmäistä tutkimuskierrosta, jolloin autokoulun käyneillä vastaajilla priima-osuus oli lähes 10 % opetuslupalaisia korkeampi (kuva 4.7). Vuoden 2016 toisella tutkimuskierroksella sekä vuosien 2015 ja 2014 tutkimuskierroksilla osuudet olivat hyvin lähellä toisiaan.



Kuva 4.7 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys autokoulussa ja opetusluvalla kortin suorittaneilla.

Ensimmäisenä ajovuonna ajettujen kilometrien mukaan tarkasteltuna priima-% oli selvästi korkeimmillaan jokaisella tutkimuskierroksella niiden vastaajien keskuudessa, joille ajokilometrejä oli kertynyt vähiten (kuva 4.8). Osuus laski melko tasaisesti ajokilometrien määrän kasvaessa. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla priima-osuus alle 500 km ensimmäisenä ajovuonna ajaneilla vastaajilla oli yli 90 % kun taas yli 20 000 kilometriä ajaneilla priima-osuus oli alle 50 %.



Kuva 4.8 Vahingoitta ja rangaistuksetta selvinneiden (priima%) uusien kuljettajien osuuden kehitys suhteessa ajokilometrien määrään.

5 Päätelmät ja suositukset kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Uudet kuljettajat ovat tutkimuksen tulosten perusteella keskimäärin hyvin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöön. Tyytyväisyys sekä opetuksen antamiin valmiuksiin että kuljettajaopetuksen sisältöön yleisesti olivat vuoden 2016 tutkimuskierroksilla nousseet hieman aiemmista vuosista. Eri osa-alueista vastaajat katsoivat saaneensa parhaat valmiudet ajoneuvon käsittelyyn, ajamiseen sekä taajamassa että maantiellä sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen. Tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin korostui myös liikenteessä ajaminen, johon oltiin osa-alueista tyytyväisimpiä. Aikaisempien vuosien tapaan heikoimmat valmiudet kuljettajaopetuksen katsottiin tarjonneen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen liittyen. Eri osa-alueista tyytymättömyimpiä oltiin pimeän ajon näyttöihin ja harjoituksiin.

Ensimmäisenä ajovuonna vastaajille sattuneet läheltä piti -tilanteet sekä eriaisteiset liikennevahingot ja -rikkeet olivat keskimäärin sitä yleisempiä mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt. Kokonaan vahingotta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan oli selvinnyt vuoden 2016 tutkimuskierroksilla noin kaksi kolmasosaa vastaajista. Osuus on hieman vuosia 2015 ja 2014 matalampi, mutta kuitenkin hieman tätä edeltäviä vuosia korkeampi.

Aikaisempien vuosien tapaan kolmivaiheinen kuljettajatutkinto sai osakseen vastaajilta melko paljon arvostelua. Harjoitteluvaiheen eri osa-alueita arvioitaessa teoriaopetusta piti tarpeettomana lähes puolet vastaajista ja ryhmäajoa hieman yli 40 % vastaajista. Sen sijaan henkilökohtainen ajo-opetus ja siitä saatu palaute koettiin melko tarpeelliseksi. Syventävä vaihe koettiin yleisesti hieman harjoitteluvaihetta tarpeellisemmaksi, joskin myös syventävän vaiheen teoriapetusta pidettiin keskimäärin melko tarpeettomana. Samat teemat toistuivat vastaajien antamassa avoimessa palautteessa. Keskimäärin eri vaiheita pidettiin tarpeellisimpina vanhimmissa ikäryhmissä sekä niiden keskuudessa, joille ajokilometrejä oli kertynyt vain vähän. Kyselyyn vastanneista noin 80 % oli suorittanut harjoitteluvaiheen ja 40 % syventävän vaiheen.

Tutkimuslomakkeen eri vaiheissa korostui vastaajien tyytyväisyys liikenteessä tapahtuvaan ajo-opetukseen, jota toivottiin painotettavan nykyistä enemmän myös sanallisen palautteen perusteella. Harjoittelu- ja syventävän vaiheen ajo-opetus arvioitiin niin ikään selvästi vastaavien vaiheiden teoriatunteja tarpeellisemmiksi. Samalla kuitenkin katsottiin kuljettajaopetuksen antavan hyvät valmiudet jo tällaisenaan ajamiseen taajamassa ja maantiellä. Ajo-opetukseen liittyvissä kehitysehdotuksissa painottui usein vaikeissa ja erityyppisissä olosuhteissa ajamisen harjoitukset, pimeän ajon harjoitusten kehittäminen ja oppilaiden yksilöllisten taitojen entistä parempi huomiointi. Keskimäärin vanhimmat ikäluokat pitivät opiskelua ja teoriatunteja nuorimpia vastaajia tarpeellisempana, kun taas nuorimmilla vastaajilla korostui ajotuntien tärkeys oppimisessa.

Lähdeluettelo

- Kallinen, Terhi. 2014. Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013. Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus. Opinnäytetyö, Liiketalouden koulutusohjelma. Tampereen ammattikorkeakoulu. Toukokuu 2014 .
- Kiiskilä, Kati & Tuominen, Janne. 2017. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2017. Helsinki.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013. Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014. Helsinki.
- Myllyniemi, Sami. 2007. Perusarvot puntarissa. Nuorisobarometri 2007. Opetusministeriö, Nuorisotutkimusverkosto, Nuorisasiain Neuvottelukunta.
- Nuora, 2016. Nuorisobarometri. Valtion nuorisosiain neuvottelukunta. <https://tieto-anuorista.fi/nuorisobarometri/>
- Trafi, 2017a. Ajokokeet. <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajantutkinnot/ajokokeet>
- Trafi 2017b Ajokorttitilastot <https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot>
- Trafi, 2017c. Luovutetut ajokortit. http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot/luovutetut_ajokortit

Liiteluettelo

Liite 1 Vuoden 2016 saatekirje ja tutkimuslomake

Liite 2 Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

Liite 3 Otosaineistoon yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus



Joulukuu 2016

Tutkimus tyytyväisyydestä kuljettajaopetukseen

Hyvä vastaanottaja

Ajokorttisi myöntämisestä on kulunut noin vuosi ja olet ehtinyt ensimmäisen ajovuoden hankkia kokemuksia kuljettajana. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 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 suorittaneiden kokemuksia kuljettajantutkinnosta ja kuljettajaopetuksen antamista valmiuksista. Vastaamalla voit vaikuttaa kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon tulevaan kehittämiseen.

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 kirjeen mukana saamasi postikyselylomakkeen ja palauttamalla sen meille oheisessa vastauskuoressa. Pyydämme vastaamaan tutkimukseen **viimeistään 16.12.2016**.

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,

Elina Uusitalo

erityisasiantuntija, Trafi

Miksi näitä tietoja kerätään?

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

Tutkimuksen tuloksia käytetään kuljettajaopetuksen kehittämisessä, uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa ja 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. 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 ensi vuoden aikana Trafin internet-sivuilla osoitteessa www.trafi.fi/palvelut/julkaisut.

Miten juuri sinut on valittu tutkimukseen?

Tutkimuksen otokseen on poimittu Trafin ajoneuvoliikennerekisteristä 8 000 vuonna 2015 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:

tutkimusvastaava Janne Tuominen, Sito Oy, p. 040 6533 247,
janne.tuominen@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



1. Missä sait kuljettajaopetuksen?

- ☐ autokoulussa
- ☐ pääosin opetusluvalla
- ☐ ulkomailla
- ☐ 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 kuljettajaopetuksen osiin?

	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 harjoitukset	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Yleisarvio kuljettajaopetuksesta	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin kuljettajantutkinnon osiin?

	Erittäin tyytymätön				Erittäin tyytyväinen	En osaa sanoa
	1	2	3	4	5	
Teoriakoe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajokoe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Yleisarvio kuljettajantutkinnosta	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. Oletko suorittanut kolmivaiheisen kuljettajantutkinnon jatkovaiheet?

a) harjoitteluvaihe (lähiopetus)

- ☐ kyllä, suorittamisajankohta _____
- ☐ ei

b) syventävä vaihe

- ☐ kyllä, suorittamisajankohta _____
- ☐ ei

6. 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)						
Teoriaopetus	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Henkilökohtainen ajotunti ja siitä saatu palaute	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ryhmäajo	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Syventävä vaihe						
Teoriaopetus	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajo-opetus harjoitteluradalla	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ajo-opetus liikenteessä	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. a) 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

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

10. 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

7. b) Miten ajamasi kilometrit suurin piirtein jakautuvat?

Matkoja työhön, kouluun tai asiointiin _____ km

Vapaa-ajan matkoja _____ km

Ajoa työssä tai ammattikuljettajana _____ km

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

Auton merkki ja malli _____

Auton vuosimalli _____

11. Montako liikenne-rangaistusta 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 liikenne-rangaistuksia, minkätyyppisiä ne ovat olleet (esimerkiksi ylinopeussakkoja)?

C

TAUSTATIEDOT

12. 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?	☐	☐	☐

13. Mikä seuraavista kuvaa parhaiten päätoimeasi?

☐ olen opiskelija

☐ olen työtön, lomautettu tai sairauslomalla

☐ olen kokopäivätyössä

☐ olen vanhempainvapaalla tai perhevapaalla

☐ olen osa-aikatyössä tai teen työtä satunnaisesti

☐ 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	☐	☐	☐	☐	☐

D

KEHITTÄMISEHDOTUKSET

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

LIITE 2. Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

Nimi ja osoite

- ☐ ETUNIMET
- ☐ SUKUNIMI
- ☐ LAHIOSOITE
- ☐ POSTINUMERO
- ☐ POSTITOIMIPAikka
- ☐ SUKUPUOLI
 - ☐ 1=mies, 2=nainen

syntymäaika

- ☐ SYNTYMAPVM

äidinkieli

- ☐ ÄIDINKIELI

ajokortin suorittamisajankohta (ensim. B-luokan kortti)

- ☐ PAATOSPVM

ajokortin suorittamistapa (opetuslupa/autokoulu)

- ☐ OPLHENKILOASNO
 - ☐ jos sisältää tunnustiedon, on opetusluvallinen

ajokortin syventävän vaiheen suorittaminen

- ☐ TODISTUKSEN PVM
 - ☐ jos sisältää päivämäärätiedon, on syventävä vaihe 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
 - ☐ 08 -> päättynyt
 - ☐ 12 -> voimassa
 - ☐ MONNETTYAJOKORTTILUOKKA
 - ☐ nykyisen ajo-oikeuden ajokorttiluokka
 - ☐ 271 -> B
- aiemmat ajokortit (esim. AM, A1, A2, T tai näitä edeltäneet vanhemmat luokat)
*HUOM. Nuorten kuljettajien 1/2016 otos on rajattu pelkästään "puhtaisiin B-kortteihin",
pienempiä ajokorttiluokkia ei näiltä kuljettajilta löydy*

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=Hyvätyty, 02=Hyväksytty

pimeäopetuksen suorittaminen

- ☐ PIMEAOPETUSPVM
 - ☐ jos sisältää päivämäärätiedon, on pimeäopetus suoritettu

LIITE 3. Otosaineistoon yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus

VASTAUSTUNNUS

KUNTA: vastaajan asuinkunta vuoden 2017 kuntajaolla

MAKU: Alueryhmäjako 2017

- 1 = Pääkaupunkiseutu
- 2 = Muu Uusimaa ja Riihimäen seutu
- 3 = Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudut
- 4 = Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseudut
- 5 = 40000–90000 asukkaan kaupunkiseudut
- 6 = 20000–40000 asukkaan kaupunkiseudut
- 7 = alle 20000 asukkaan kunnat

TAAJAMA_14: YKR-taajama 2014

- 1 = YKR-taajaman 2014 alueella
- 0 = YKR-taajaman 2014 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 2014

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

KAUPUNKI: Kaupunki-maaseutuluokitus 2014

- 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