

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2017 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus – Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2017 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), 8.9.2016 (monivuotinen sopimus)	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 8/2019	ISSN verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-308-4
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Tiivistelmä Uusia vastikään ajokortin saaneita kuljettajia voidaan pitää liikenneturvallisuuden kannalta yhtenä suurimmista riskiryhmistä. Tilastot osoittavat, että uusille, pääosin nuorille kuljettajille sattuu onnettomuuksia selvästi keskimääräistä enemmän. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on ollut kyselytutkimuksen keinoin selvittää, miten uudet kuljettajat ovat suoriutuneet kuljettajantutkinnosta ja selviytyneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Pitkän, vuodesta 2001 saakka kerätyn, aikasarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa on tapahtunut. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista. Suomalainen kuljettajaopetusjärjestelmä on kokenut 2010-luvun aikana useita rakenteellisia muutoksia. Vuonna 2013 siihen asti käytössä ollut kaksivaiheinen järjestelmä muuttui kolmivaiheiseksi, jossa ajokortin voimassaolo edellytti ajokortin saamisen jälkeen erillisten harjoittelu- ja syventävän vaiheen käymistä. Viimeisempänä muutoksena vuoden 2018 kesällä kolmivaiheisesta kuljettajaopetuksesta luovuttiin ja siirryttiin yksivaiheiseen järjestelmään, jonka myötä muun muassa pakollista opetusmäärää karsittiin. Vuosien varrella myös opetuslupakäytäntö on kokenut muutoksia, jotka ovat suoraan heijastuneet sen yleisyyteen ajokortin suorituslupana perinteisen autokoulun rinnalla. Uusien kuljettajien tutkimus vuonna 2017 toteutettiin aikaisempien vuosien tapaan monimene- telmätutkimuksena, jossa vastaajalla oli mahdollisuus osallistua tutkimukseen joko internet- tai postikyselyllä. Kohdejoukkona oli tutkimusta edeltävänä vuonna ajokortin saaneet kuljettajat. Vastauksia saatiin kahden tutkimuskierroksen jälkeen yhteensä 1939 uudelta kuljettajalta vas- tausasteen ollessa keskimäärin 24 %. Vastaajista keskimäärin noin 80 % oli 18–20-vuotiaita. Noin viidennes vastaajista oli suorittanut tutkintonsa opetusluvalla, mikä edustaa hyvin opetus- lupalaisten osuutta kaikista ajokortin suorittaneista uusista kuljettajista. Kyselyyn vastanneista uusista kuljettajista noin 85 % oli suorittanut harjoitteluvaiheen ja noin 60 % syventävän vaiheen. Aiempien vuosien tapaan vastaajat pitivät syventävää vaihetta sel- västi harjoitteluvaihetta tarpeellisempana. Harjoitteluvaiheen eri osa-alueista tarpeettomim- miksi koettiin teoriaopetus sekä ryhmäajotunti. Henkilökohtainen ajo-opetus ja siitä saatu pa- laute koettiin kuitenkin melko tarpeelliseksi. Syventävän vaiheen ajo-opetusosioita piti tarpeelli- sina suurin osa vastaajista, mutta myös syventävän vaiheen teoriaopetuksen osalta mielipiteet jakautuivat suuresti. Vuonna 2018 tulleiden muutosten myötä jatkovaiheet ovatkin poistuneet tutkinnosta ja niiden sisältöä on yhdistelty perusvaiheen opetukseen. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin sekä kuljettajaopetuksen sisältöön on kasvanut tasaisesti viime vuosina. Tyytyväisyyskeskiarvo vuoden 2017 tutkimuskierroksilla nousi selvästi yli neljän asteikolla 1-5. Eri osa-alueista tyytymättömiä oltiin aiempien vuo- sien tapaan valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja pimeällä ajoon. Opetus- luvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vas- taajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin liikenteessä selviytymiseen. Vahingotta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan oli selvinnyt vuoden 2017 tutki- muskierroksilla 59 % vastaajista. Osuus on hieman aiempien vuosien tasoa matalampi, mutta	

lähellä pitkän aikavälin keskiarvoa. Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 pudotus vuonna 2017 oli selkeä, mutta suhteutettuna aiempaa korkeampaan keskimääräiseen ajomäärään indeksiarvo oli kuitenkin hieman noussut.

Yhteyshenkilö Elina Uusitalo	Raportin kieli suomi	Luottamuksellisuus Julkinen	Kokonaissivumäärä 53
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation

Uppföljningsundersökning av unga förare Nöjdhet med förarundervisningen och erfarenheter i trafiken, material för 2017

Författare

Janne Tuominen

Tillsatt av och datum

Trafiksäkerhetsverket (Trafi), den 8 september 2016

Publikationsseriens namn och nummer

**Traficoms försökningsrapporter
och förklarningar 8/2019**

ISSN (webbpublikation) 2342-0294

ISBN (webbpublikation) 978-952-311-308-4

Ämnesord

nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, nöjdhet, förarundervisning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd

Sammandrag

Nya förare som nyss fått sitt körkort kan anses vara en av de, ur trafiksäkerhetssynpunkt, största riskgrupperna. Statistiken visar att nya och i huvudsak unga förare är med om klart fler olyckor än genomsnittet. Målet med uppföljningsundersökningen av unga förare har varit att med hjälp av en enkätundersökning ta reda på hur nya förare har klarat sig i förarexamen och i trafiken under det första köråret. Med hjälp av den långa tidsserien av data, insamlad ända sedan år 2001, har man kunnat studera förändringarna i de nya förarnas trafiksäkerhetssituationer. Samtidigt har undersökningen gett mer kunskap om hur förarutbildningen borde utvecklas.

Den finländska förarutbildningssystemet har under 2010-talet genomgått flera strukturella reformer. År 2013 blev den dittills tvådelade utbildningen tredelad, med krav på olika genomgångna övnings- och fördjupningsskeden för att hålla körkortet i kraft. Den senaste förändringen skedde sommaren år 2018 när den tredelade förarutbildningen slopades och man övergick till förarutbildning i ett skede, varvid bland annat den obligatoriska mängden körundervisning minskades. Under årens lopp har även undervisningstillståndspraxisen genomgått reformer som direkt avspeglat sig i antalet som väljer denna form vid sidan av traditionell bilskoleundervisning.

Undersökningen av nya förare 2017 genomfördes liksom tidigare år i form av en flermetodsundersökning där de svarande hade möjlighet att delta i undersökningen via internet- eller postenkät. Målgruppen var förare som fått sitt körkort året innan undersökningsåret. Under två undersökningsrundor fick man in sammanlagt 1939 svar av nya förare och svarsprocenten uppgick till i genomsnitt 24 %. I genomsnitt 80 % av de svarande var 18–20 år gamla. Ungefär en femtedel av alla svarande hade tagit sitt körkort med undervisningstillstånd, vilket väl representerar denna gruppens andel av alla nya förare som tagit körkort.

Av de nya förarna som svarade på enkäten hade cirka 85 % genomfört övningsskedet och cirka 60 % fördjupningsskedet. Liksom tidigare år upplevde deltagarna det fördjupande skedet som viktigare än övningsskedet. Av övningsskedets olika delområden upplevdes teoriundervisningen och gruppkörningen som mest onödiga. Den individuella körundervisningen och responsen man fått från den upplevdes ändå som rätt viktig. Det fördjupande skedets undervisning ansåg största delen av de svarande vara nödvändig men också det fördjupande skedets teoriundervisning delade åsikterna starkt. I och med reformerna år 2018 slopades fortsättningsskedena och deras innehåll överfördes till grundskedets undervisning.

Under de senaste åren har graden av nöjdhet över de färdigheter som förarutbildningen ger stigit i jämn takt. Nöjdhetsmedeltalet under undersökningsrundorna år 2017 steg tydligt över fyra på skalan 1–5. Liksom tidigare år var man av de olika delområdena minst nöjd med de färdigheter man fått inom körning i svåra förhållanden och inom mörkerkörning. De som tagit körkort med undervisningstillstånd var i genomsnitt nöjdare med de färdigheter som förarundervisningen gett för att klara sig i trafiken.

I undersökningsrundan år 2017 hade 59 % av svarandena undgått skador och straff under sitt första körår. Andelen är en aning lägre än tidigare år men ligger nära medeltalet för en längre tidsperiod. Idexet 2 som beskriver trafikframgång sjönk tydligt år 2017 men i proportion till

mängden körning, som tidigare var större, har idexvärdet ändå stigit en aning.

Kontaktperson Elina Uusitalo	Språk finska	Sekretessgrad offentlig	Sidoantal 53
Distribution	Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom		

Title of publication

Monitoring study of new drivers Satisfaction with driving instruction and experiences in traffic, data from 2017

Author(s)

Janne Tuominen

Commissioned by, date

Finnish Transport Safety Agency, 8 September 2016

Publication series and number

Traficom Research Reports 8/2019

ISSN (online) 2342-0294

ISBN (online) 978-952-311-308-4

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

Abstract

New drivers are the highest-risk group for traffic safety. The statistics show that the risk for an accident is clearly higher for a new, usually young driver, than for the whole population on average. 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. In year 2013 the two-stage driving education system was replaced by three-stage system, where a licence holder had to keep the licence valid by completing the practice phase and the advance phase. As a recent change, in the summer of 2018, the further stages were combined into one-stage system and among other things the amount of compulsory lessons were reduced. The practice regarding instruction permits has also been changed several times in the 2010s. The changes have been directly reflected to the popularity of completing the education under an instruction licence instead of traditional driving school.

The study for new drivers in year 2017 were conducted, as in previous years, as a multi-method survey where respondents were asked to respond either by mail or online. The target group was new drivers who have gained their driving licence about a year before the study was conducted. In year 2017 re-sponses were gathered from total 1939 respondents and the average response rate was 24 %. Around 80 % of respondents were 18–20 years old. About 20 % of respondents had qualified their driving licence under an instruction licence which is equal to the amount of all new drivers completing their driving education under an instruction licence.

About 85 % of respondents had completed the practice stage and about 60 % had completed the advance phase. As in previous years, the advanced stage was considered far more necessary than the practice stage among the respondents. The theory lessons and the group drive stage included in practice stage were considered the most unnecessary parts where the personal driving instruction were considered the most necessary part. Also, in advanced stage, the driving instruction were considered way more necessary than the theory lessons. The changes taken place in 2018 have removed these further stages and all education has been combined into the primary stage.

Overall, satisfaction with the capabilities learned through driving instruction has increased steadily during last years. The overall satisfaction grade in year 2017 was clearly more than 4, on the scale from 1 to 5. Regarding the capabilities learned through driving instruction, the lowest satisfaction scores were given to driving in difficult circumstances and driving in dark conditions. Basically, the respondents qualified their licence under an instruction licence were slightly more satisfied with the capabilities surviving in traffic than the respondents qualified their licence in driving school.

59 % of the respondents had succeeded their first year as a driver with no accidents or sanctions. The percentage was slightly lower than in previous years but within easy reach of the long time average. The drop in the index 2 describing the success in traffic was clear, but in proportion to the amount of mileage gained the value had increased from previous year. The average amount of driven kilometers during their first year was on its highest level in the study of 2017.

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total 53
Distributed by	Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom		

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 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 kehittämisessä ja suuntaamisessa sekä uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen ja ajotottumusten arvioinnissa.

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

Tutkimus on tehty Sitowise Oy:ssä, jossa siitä on vastannut projektipäällikkö Janne Tuominen. Alikonsultin edustajana työssä on tarvittaessa avustanut erityisasiantuntija Hanna Kalenoja Tieliikenteen Tietokeskuksesta.

Helsingissä, 4. maaliskuuta 2019

Kimmo Pylväs
osastopäällikkö
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har från 2001 samlat in information om nya förarens erfarenheter i trafiken. Material har samlats in med en enkät som rikts 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 Traficom. I styrgruppen har även ingått enhetschef Marko Rajamäki, enhetschef Simo Karppinen och specialsakkunnig Elina Uusitalo från Traficom.

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

Helsingfors, den 4 mars 2019

Kimmo Pylväs
enhetschef

Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2001, Finnish Transport and Communications Agency Traficom 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 Traficom. The steering group further included Head of Analysis Marko Rajamäki, Head of Analysis Simo Karppinen and Special Adviser Elina Uusitalo from Traficom.

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

Helsinki, 4 March 2019

Kimmo Pylväs
Head of Department
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	1
1.1	Tutkimuksen tausta.....	1
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys.....	1
1.3	Muut rinnakkaiset tutkimukset.....	5
1.4	Tutkimuksen tavoitteet.....	6
2	Tutkimuksen rajaus ja menetelmät	7
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko	7
2.2	Tutkimusten toteutus	7
2.3	Tutkimuslomakkeen sisältö.....	11
2.4	Aineiston käsittely	12
3	Tutkimustulokset.....	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.....	18
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	21
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin	25
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	34
4	Kuljettajaindeksit	38
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot.....	38
4.2	Indeksien kehitys.....	39
4.3	Kehitys vastaajaryhmittäin	41
5	Päätelmät ja suositukset kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	46
6	Lähdeluettelo.....	47
Liite 1	Vuoden 2017 tutkimusten saatekirje ja tutkimuslomake	48
Liite 2	Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus	52
Liite 3	Otosaineistoon yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus	53

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

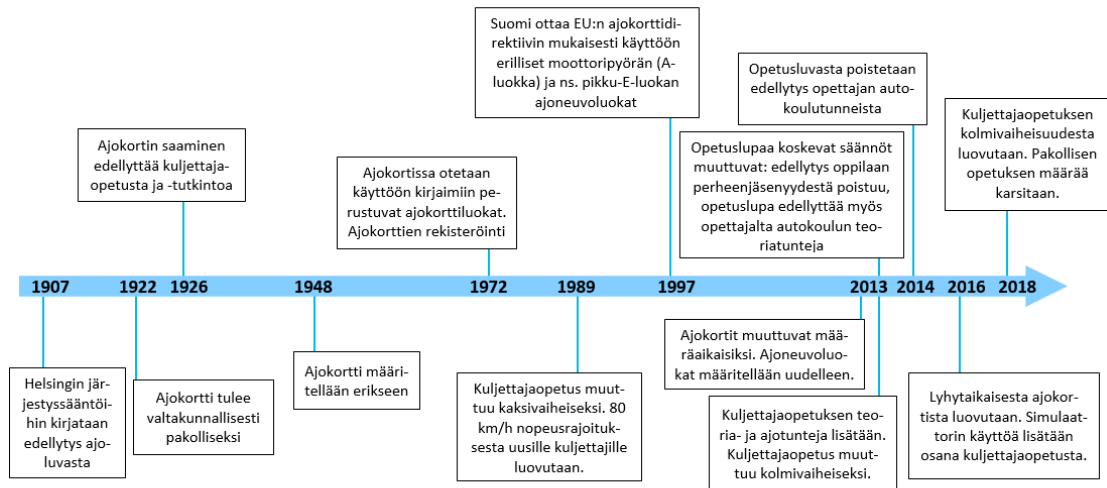
Uusia vastikään ajokortin saaneita kuljettajia voidaan pitää yhtenä keskeisimpänä liikenteen riskiryhmänä. Vähäinen ajokokemus näkyy kohonneina onnettomuusmäärinä tilastoissa uusien, pääasiassa nuorten kuljettajien kohdalla. Uusien kuljettajien seurantalutkimuksen tavoitteena on kuvata, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajantutkinnosta ja pärjänneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Pitkän aikasarjan avulla on voitu 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 kuljettajien liikenneturvallisuuden kehitystä on selvitetty sisällöltään pääosin samanlaisella kyselyllä vuodesta 2001 alkaen. Tutkimuksen otoksena on vuosittain 8000 uutta, edellisenä vuonna ajokortin saanutta kuljettajaa. Varsinaisten tutkimustulosten rinnalla on tutkimuksen alkuvuosista alkaen laskettu indeksiarvoja kuvaamaan uusien kuljettajien kehitystä eri osa-alueilla. Indeksien laskentatapaa muutettiin vuonna 2011 poistamalla indeksien laskennasta euromääräiset arvot. Päivitettyjä laskentaperusteita sovellettiin myös aikaisempien vuosien aineistoon, jotta aikasarjat saatiin säilytettyä. Tutkimuslomakkeen sisältöä on myös muutettu vuosien varrella vastaamaan paremmin kuljettajantutkinnon rakenteeseen tulleita muutoksia. 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. 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 seurantalutkimuksessa on tärkeää panostaa kyselyn toteutustapaan, jotta vastausaste saataisiin säilytettyä mahdollisimman hyvällä tasolla. Vastauskato on kyselytutkimuksissa yksi suurimmista tutkimuksen laadullisista riskeistä.

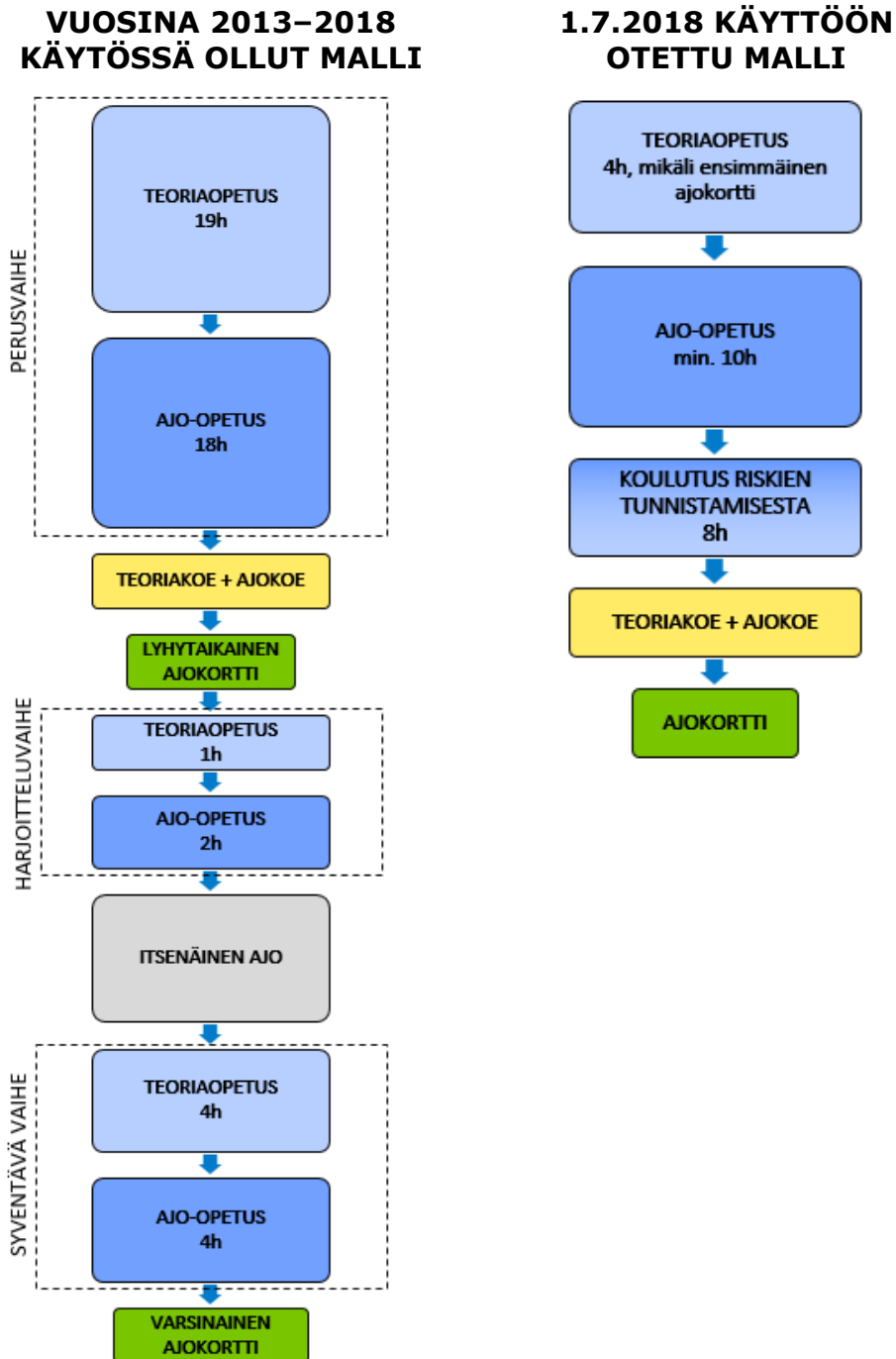
1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

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 keskeisimpiä muutoksia.

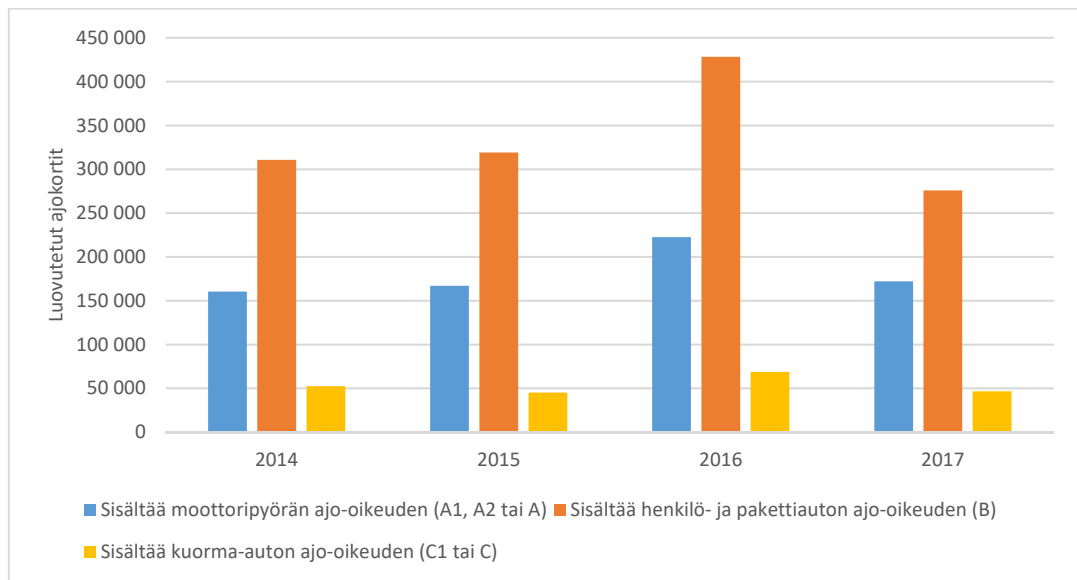
Kuljettajantutkinto on kokenut useampia rakenteellisia muutoksia 2010-luvun aikana. Vuonna 2013 siihen asti käytössä ollut kaksivaiheinen tutkintorakenne muutettiin kolmivaiheiseksi, jossa kortin haltija sai aluksi lyhytaikaisen kortin. Lyhytaikainen kortti muuttui pitkäaikaiseksi, kun kortin haltija oli suorittanut opetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen. Vuoden 2016 alussa lyhytaikaisesta kortista luovuttiin ja uusi kuljettaja sai ajokokeen suoritettuaan pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellytti kuitenkin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista. Vuonna 2018 tutkintorakennetta jälleen tiivistettiin ja 1.7.2018 otettiin käyttöön yksivaiheinen malli, jossa erillisten jatkovaiheiden sisältö yhdistettiin perusvaiheeseen. Kuvassa 1.2 on esitetty B-kortin suorittamisen vaiheiden kuvaus aiemmassa kolmivaiheisessa kuljettajaopetuksessa ja nykyisessä vuonna 2018 voimaan tulleessa kuljettajaopetuksessa.



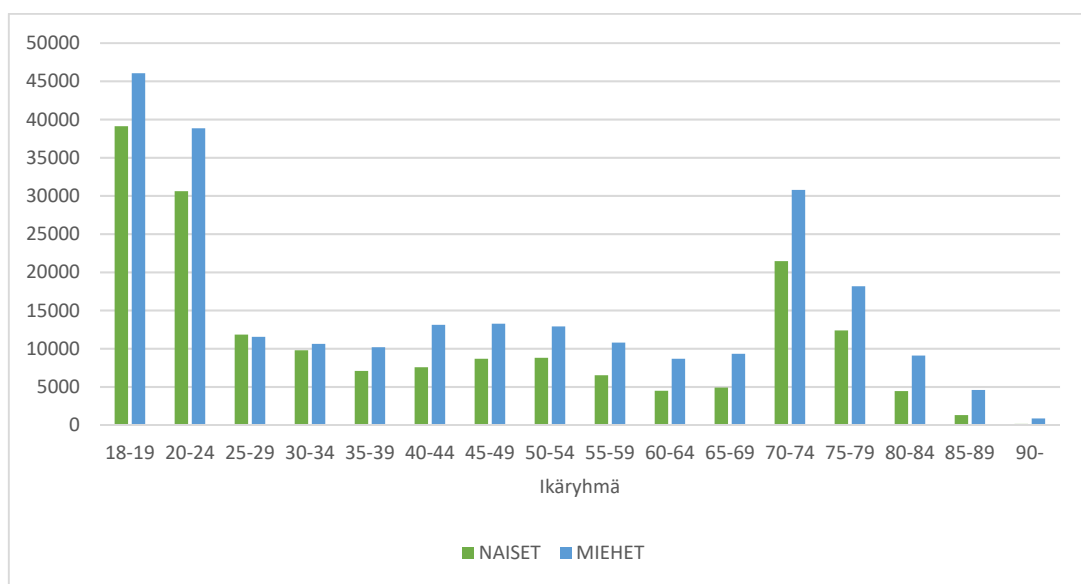
Kuva 1.2 B-kortin suorittamisen vaiheet aiemmin voimassa olleessa kolmivaiheisessa tutkintorakenteessa ja vuonna 2018 käyttöön otetussa kolmivaiheisessa tutkintorakenteessa

Vuonna 2017 luovutettiin yhteensä 309 666 ajokorttia, joista 275 754 (89 %) oikeutti henkilöauton ajamiseen oikeuttavaan luokkaan B. Määrä on hieman pienempi kuin aikaisempina vuosina (kuva 1.3). Myös ajokorttien korotukset ja uudistamiset sisältyvät luovutettujen ajokorttien lukumääriin. Vuoden 2016 muita vuosia korkeamman määrän voidaan katsoa johtuvan suurelta osin Trafin tarjoamasta palvelusta ajokortin uusimiseen 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 1.4). Lisäksi paljon luovutuksia on 70-74-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa näkyy suuri ajokorttien uusimistiheys. Noin 58 % kaikista vuonna 2017 luovutuista B-luokan ajokorteista on luovutettu miespuolisille hakijoille. (Traficom 2017a)



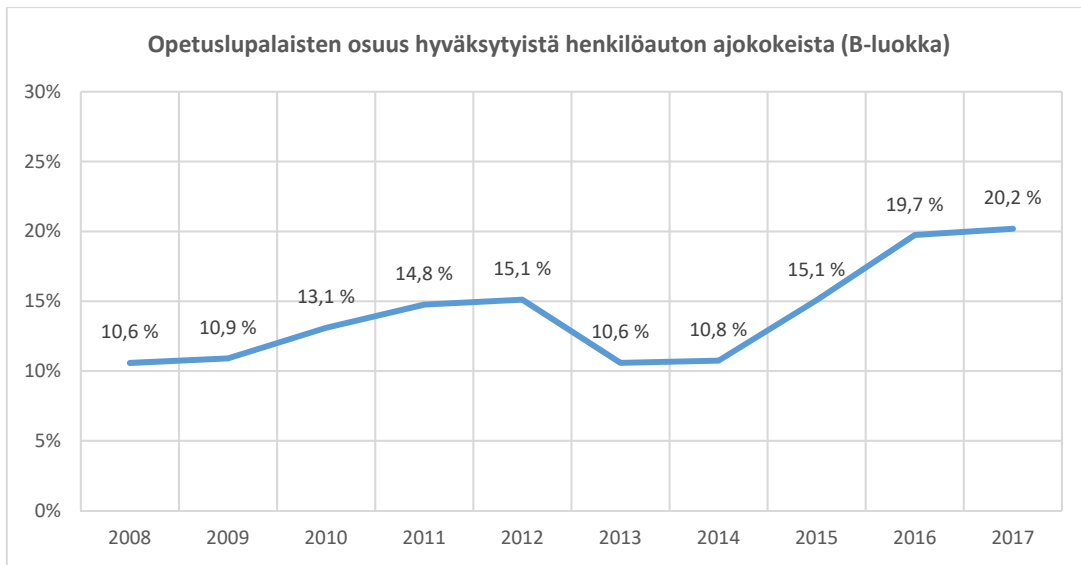
Kuva 1.3. Luovutetut ajokortit (Traficom 2017a)



Kuva 1.4. Vähintään B-luokan sisältävien luovutettujen ajokorttien määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2017 (Traficom 2018a)

Kuljettajatutkiminto on perinteisesti ollut mahdollista suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. 2010-luvulla opetuslukäytäntöä 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 1.5), sillä osallistuminen autokouluopetukseen lisäsi opetuslupaopetuksen kustannuksia ja kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetusluvalla korttia suorittaville teoriaopetusta. Vuoden 2014 alussa ajokorttilaista poistettiin säännökset pakollisesta opetuslupaopetukseen valmistavasta autokoulussa annettavasta yhteisopetuksesta ja muusta autokoulussa

annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Opetusluvan suosio kääntyi tämän jälkeen kasvuun ja vuosina 2016 ja 2017 noin joka viidennes ajokortin saaneista suoritti tutkintonsa opetusluvalla. (Trafi 2017a)



Kuva 1.5 Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2017. (Trafi 2018b)

Ajokortin suorittamisen yleisyys 18-vuotiaana on säilynyt melko tasaisena viime vuosina. Vuoden 2017 lopussa noin 60 prosentilla kaikista 18-vuotiaista oli henkilöauton kuljettamiseen oikeutta B-ajokortti. 18-vuotiailla miehillä osuus oli 64 % ja naisilla 56 %. Alueelliset erot olivat kuitenkin suuria ja esimerkiksi Helsingissä kortin omisti vuoden 2017 lopussa vain 32 % kaikista 18-vuotiaista. (Trafi 2018c)

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 nuorisiasiain 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 2017)

Nuorisobarometrin vuoden 2016 tutkimuksessa teemana oli tulevaisuus ja yhtenä keskeisenä osa-alueena ajokortti ja autonomistus. Tutkimuksen perusteella ajokortti nähdään nuorten keskuudessa tärkeänä, mutta etenkin suurten kaupunkiseutujen alueella auton omistamista ei pidetä läheskään yhtä tärkeänä. Alueelliset erot ovat suuria ja erityisesti Helsinki erottuu ajokorttitilastojen tapaan selvästi muusta Suomesta. (Nuora 2016)

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 kerätä tietoa kuljettajien kokemuksista ja menestymisestä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen ensimmäisen ajovuoden aikana. Pitkänä aikasarjana tehty seurantatutkimus antaa matalahkosta vastausasteestaan huolimatta suhteellisen suuren otokseen pohjautuvana tutkimuksena uusien kuljettajien liikennemenestyksestä tilastollisesti stabiilimpaa tietoa kuin tavanomaiset liikennevahinkojen tunnusluvut, joihin voi joiltakin osin vaikuttaa suurestikin tilastollinen satunnaisvaihtelu. Lisäksi tutkimuksen avulla voidaan kerätä pelkkien tilastollisten lukujen rinnalla kokemuseräistä tietoa suoraan kuljettajilta itseltään.

Tutkimuksen tavoitteena on 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 tulneiden rakenteellisten muutosten myötä tutkimuksen suorittaneilta suoraan saatu palaute on ensiarvoisen tärkeää.

2 Tutkimuksen rajausta ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

Uusien kuljettajien tutkimuksen perusjoukkona ovat noin 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. Vuodesta 2014 alkaen tutkimukset on toteutettu kahtena eri tutkimuskierroksena (kevällä ja syksyllä) siten, että kumpaankin tutkimuskierrokseen on poimittu satunnaisesti 4 000 henkilön otos. Tavoitteena tutkimuskierroksilla on, että vastaajalla on ollut ajokortti noin vuoden tutkimukseen vastaamishetkellä. Vuoden 2017 tutkimuskierrokset kuitenkin myöhästyivät otoksen poimintaan liittyvien ongelmien vuoksi, jolloin vastaajilla oli ollut ajokortti jo noin 1,5 vuotta tutkimuksen tekohetkellä, vuoden 2017 toisella tutkimuskierroksella paikoin vielä kauemmin. 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.

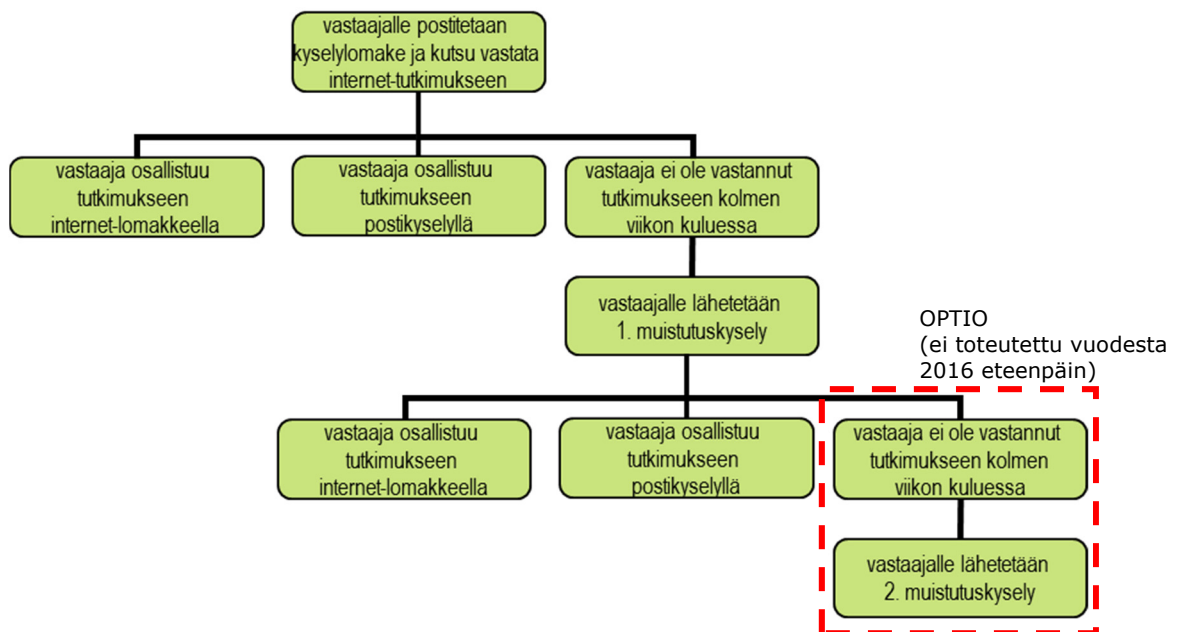
tutkimus-kierros	otos-koko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
kierros 2/2013	3 000	1.–30.9.2012	1.9. – 31.10.2013	postikysely
kierros 3/2013	3 000	1.–30.11.2012	1.12.2013 – 31.1.2014	postikysely
kierros 1/2014	4 000	1.2.–30.8.2013	1.11. – 31.12.2014	vertailututkimus, jossa puolet tutkimuksesta tehtiin postikyselynä ja puolet monimenetelmätutkimuksena (posti- ja nettikysely)
kierros 2/2014	4 000	1.9.–30.11.2013	11.2. – 15.5.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2015	4 000	1.1.–30.4.2014	7.5. – 24.8.2015	posti- ja nettikysely
kierros 2/2015	4 000	1.5.–30.9.2014	15.10. – 31.12.2015	posti- ja nettikysely
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.–30.9.2015	2.12.2016 – 27.1.2017	posti- ja nettikysely
kierros 1/2017	4 000	1.1.2016 – 28.2.2016	11.8.2017 – 20.10.2017	posti- ja nettikysely
kierros 2/2017	4 000	1.4. – 31.8.2016	7.3.2018 – 4.5.2018	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 to-

teutettiin osittain perinteisenä postikyselynä ja osittain monimenetelmätutkimuksena, jossa postikyselyn rinnalle tuotiin vastausmahdollisuus internetissä. 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.

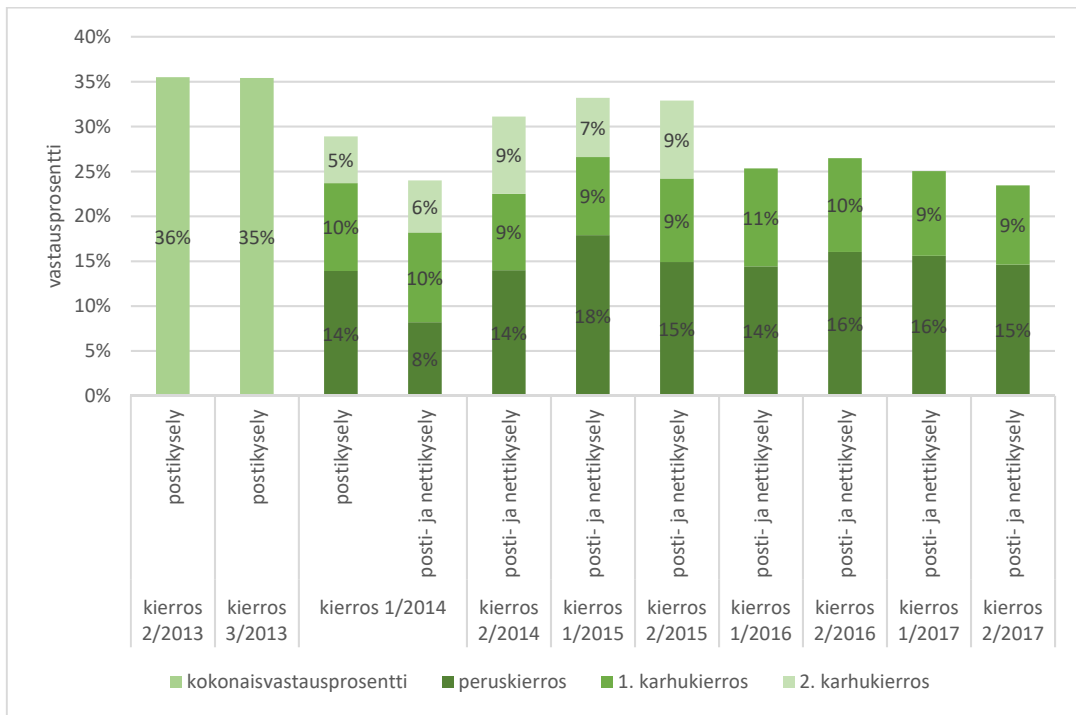


Kuva 2.1 Valitun monimenetelmätutkimuksen toteutusvaiheet.

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 2014–2017 tutkimuskierroksilla. Kuvassa 2.2. on esitetty vastausten kertyminen eri tutkimuskierroksilla vuoden 2013 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien.

Taulukko 2.2 Uusien kuljettajien tutkimusten 1/2014-2/2017 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentit.

KIERROS 1/2014	vertailututkimus (postikysely) otos 2000 kpl		monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 2000 kpl			
	palautuneita lomakkeita	vastaus- aste	internet	posti	yhteensä	vastaus- aste
			vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	278	13,90 %	163	-	163	8,20 %
karhu 1	196	9,80 %	20	180	200	10,00 %
karhu 2	104	5,20 %	25	91	116	5,80 %
yhteensä	578	28,90 %	208	271	479	24,00 %
KIERROS 2/2014	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	153	407		560	14,00 %
	karhu 1	108	233		341	8,50 %
karhu 2	121		221		342	8,60 %
yhteensä	382		861		1 243	31,20 %
KIERROS 1/2015	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	180	535		715	17,90 %
	karhu 1	103	246		349	8,70 %
karhu 2	71		192		263	6,60 %
yhteensä	354		973		1 327	33,20 %
KIERROS 2/2015	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	196	401		597	14,90 %
	karhu 1	111	261		372	9,30 %
karhu 2	74		273		347	8,70 %
yhteensä	354		935		1 316	32,90 %
KIERROS 1/2016	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	249	328		577	14,40 %
	karhu 1	173	263		436	10,90 %
yhteensä	422		591		1 013	25,30 %
KIERROS 2/2016	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	227	414		641	16,00 %
	karhu 1	180	238		418	10,50 %
yhteensä	407		652		1 059	26,50 %
KIERROS 1/2017	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	251	373		624	15,60 %
	karhu 1	152	225		377	9,43 %
yhteensä	403		598		1 001	25,03 %
KIERROS 2/2017	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely) otos 4000 kpl					
	internet		posti		yhteensä	vastausaste
	vastauksia		palautuneita lomakkeita			
	1. kutsu	269	316		585	14,63 %
	karhu 1	146	207		353	8,83 %
yhteensä	415		523		938	23,45 %



Kuva 2.2 Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2017. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole ollut käytettävissä tarkempaa tietoa.

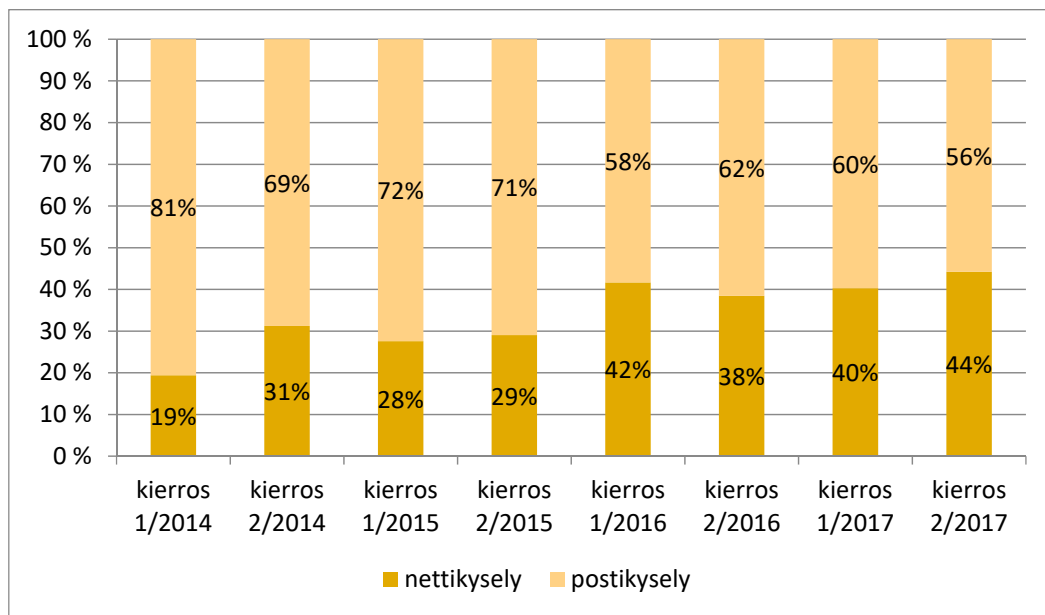
Vuoden 2013 tutkimuskierroksilla kokonaisvastausaste oli hieman yli 35 % ollen samaa tasoa tai hieman alentunut tätä edeltävien vuosien tasosta. Vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla kokonaisvastausprosentti vaihteli 24:n ja 33:n välillä. Ensimmäisellä tutkimuskierroksella vastauksia saatiin keskimäärin lisää vajaa 10 % kokonaismäärästä ja toisella tutkimuskierroksella 6–9 % kokonaismäärästä. Vuosien 2016–2017 tutkimuskierroksilla kokonaisvastausprosentti oli 24–27 %. Ensimmäisellä ja ainoalla muistutuskierroksella vastauksia saatiin lisää noin 10 % kokonaismäärästä.

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. Vuonna 2016 vastaajille lisättiin lisäksi mahdollisuus vastata kyselyyn suomen- ja ruotsin kielen lisäksi englanniksi internetissä, kun aikaisemmin muuta kuin suomea tai ruotsia asiointikielensä 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.

Nuorille suunnatuissa kyselytutkimuksissa vastausaste on tyypillisesti alentunut viime vuosina ja kokonaisvastausaste heijastelee hyvin muiden samantyyppisten tutkimusten keskiarvoa. Yleisen laskevan trendin ohella vastausasteen alenemiseen vaikuttaa osaltaan myös ajokortin suorittaneiden kielivalikoiman laajeneminen ja kuljetajatutkimuksen suorittaneiden taustan monikulttuuristuminen. EU- ja ETA-maiden ulkopuolella ajo-oikeuden hankkineilta edellytetään pääosin ajo-oikeuden hankkimista Suomen lainsäädäntöä vastaavalla tavalla (Ajokorttilaki 60§). Viime vuosina vieras-

kielisiä henkilöitä on ollut otosaineistossa noin 10–15 %. Englanninkielisestä vastas-
mahdollisuudesta huolimatta muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvien
vastausprosentti jäi alle viiteen vuosien 2016 ja 2017 tutkimuskierroksilla

Vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella kaiken kaikkiaan 19 % vertailutut-
kimuksen vastauksista annettiin nettilomakkeella (kuva 2.3). Monimenetelmätutki-
muksissa vuonna 2014 ja 2015, joissa nettivastausmahdollisuus tuli mahdolliseksi
kaikille vastaajille, nettivastausten osuus oli noin 30 %. Vuonna 2016 nettivastaus-
ten osuus nousi keskimäärin noin 40 prosenttiin, mihin osaltaan vaikutti todennäköi-
sesti mobiilioptimoidut vastauslomakkeet ja QR-koodin lisääminen saatekirjeeseen.
Vuonna 2017 netissä vastanneiden osuus edelleen kasvoi hieman ja oli vuoden 2017
toisella tutkimuskierroksella 44 %.



Kuva 2.3 Vastausten jakautuminen netti- ja postikyselyvastauksiin vuosien 2014–2017 tutkimuskierroksilla.

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

Vuoden 2017 tutkimuskierrosten otoshenkilöille lähetetty suomenkielinen saatekirje
ja tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1. Tutkimuslomakkeen sisältö eri vuosina on
pyritty pitämään mahdollisimman samankaltaisena muun muassa indeksien lasken-
nan vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi. Joitain muutoksia lomakkeelle on kuitenkin
tehty vuosien varrella.

Vuodeksi 2014 tutkimuslomakkeelle lisättiin harjoitteluvaihetta ja syventävää vai-
hetta koskevia kysymyksiä muuttuneen tutkintorakenteen seurauksena. 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 autokoulussa. Li-
säksi vuonna 2016 tutkimuslomakkeen kuljettajatutkimuksen arviointia koskeva kysy-
mys jaettiin erikseen teoriakokeen ja ajokokeen arviointiin. Niin ikään jatkovaiheiden
tarpeellisuuden arviointi jaettiin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen osalta tar-
kempiin osa-alueisiin. Lisäkysymysten johdosta aikaisemmin lomakkeella ollut kysy-

mys vastaajan koulutustaustasta jätettiin pois vuonna 2016, jotta lomake saatiin pidettyä kaksisivuisena. Vuoden 2017 tutkimuslomake oli sisällöltään identtinen vuoden 2016 tutkimuslomakkeen kanssa.

2.4 Aineiston käsittely

Postitse palautuneet tutkimuslomakkeet tallennettiin sähköiseen muotoon manuaalisesti. Lomakkeisiin kirjatut avoimet sanalliset vastaukset tallennettiin niin ikään tekstikenttinä sanasta sanaan. Sanalliset palautteet luokiteltiin myöhemmin keskeisiin teemoihin jatkohyödyntämistä varten. Analyysieja 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. Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla taustatiedoista puuttui tieto opetushenkilön ajo-opetusmäärästä. Opetusmääriä voitiin arvioida lisäopetus-sarakkeen tiedolla, joka kertoi opetustuntien määrän, mikäli ensimmäistä ajokokeen yrityskertaa ei oltu läpäisty hyväksytysti. Lisäopetusmäärän summaaminen pakolliseen ajo-opetusmäärään kuvannee melko hyvin autokoulussa tutkintonsa suorittaneiden todellista ajo-opetusmäärää, mutta opetuslupalaisilla menetelmä antaa keskimäärin liian alhaisia tuntimääriä, sillä opetusluvalla ajokortin suorittaneilla on tyypillisesti selvästi pakollista ajo-opetusmäärää enemmän ajotunteja alla ennen ajokokeen suorittamista. Indeksiin 1 tarvittava tieto ajo-opetusmäärästä tuotiinkin siten aiempien vuosien ryhmäkohtaisista keskiarvoista.

Otoshenkilöiden asuinpaikat paikannettiin lisäksi 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.

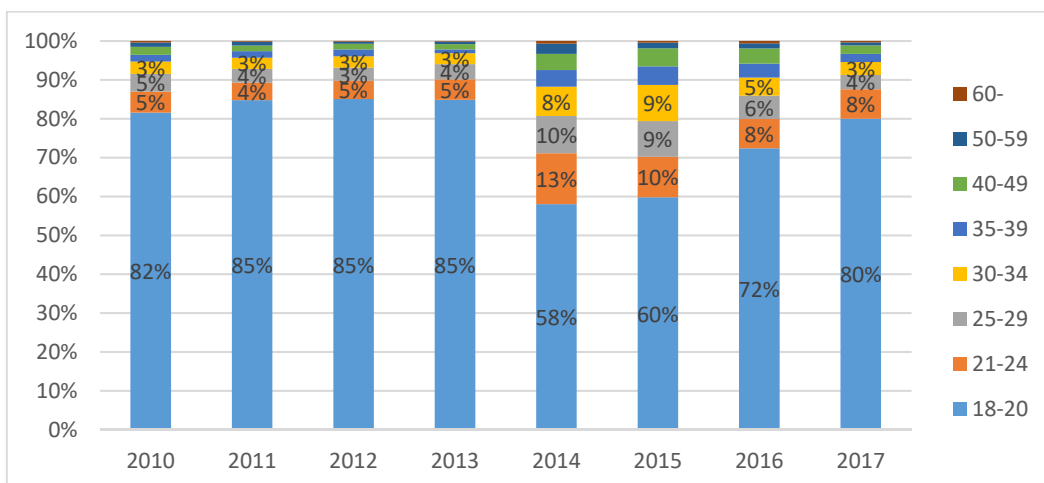
Tutkimusaineistot koottiin Excel- ja SPSS-tietokannoiksi, ja myös analyysit tehtiin näillä ohjelmilla. Kullekin vastaajalle luotiin otoksen keruun jälkeen yksilöllinen ID-tunnus, jonka avulla taustatiedot ja vastaukset oli mahdollista yhdistää, vaikka vastaajan henkilötiedot jätettiin pois lopullisista tietokannoista.

3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Kuvassa 3.1 on esitetty otoshenkilöiden ikäjakauma eri vuosien tutkimuskierroksilla. Vuosina 2010–2013 ikäjakauma on ollut hyvin yhtenäinen ja nuorimman 18–20-vuotiaiden vastaajien osuus on ollut 82–85 %. Vuodesta 2014 vuoden 2016 ensimmäiseen tutkimuskierrokseen otoksessa oli poikkeuksellisesti mukana ainoastaan ns. puhtaan B-kortin suorittajat, eli ei henkilöitä, joilla oli aiempia ajo-oikeuksia (esim. mopokortti). Tästä syystä otoshenkilöt olivat keskimäärin hieman vanhempia tällä aikavälillä. Vuoden 2016 toisesta tutkimuskierroksesta alkaen otoksessa oli jälleen mukana kaikki uudet B-kortin suorittaneet henkilöt. Vuoden 2017 tutkimuskierrosten myöhäinen ajankohta (n. 1,5 vuotta ajokortin suorittamisesta) vaikutti osaltaan myös siihen, että otoshenkilöt olivat tutkimushetkellä hieman aiempaa vanhempia. Yli 60-vuotiaiden ikäluokka oli kaikilla tutkimuskierroksilla hyvin pieni (alle 20 vastaajaa).



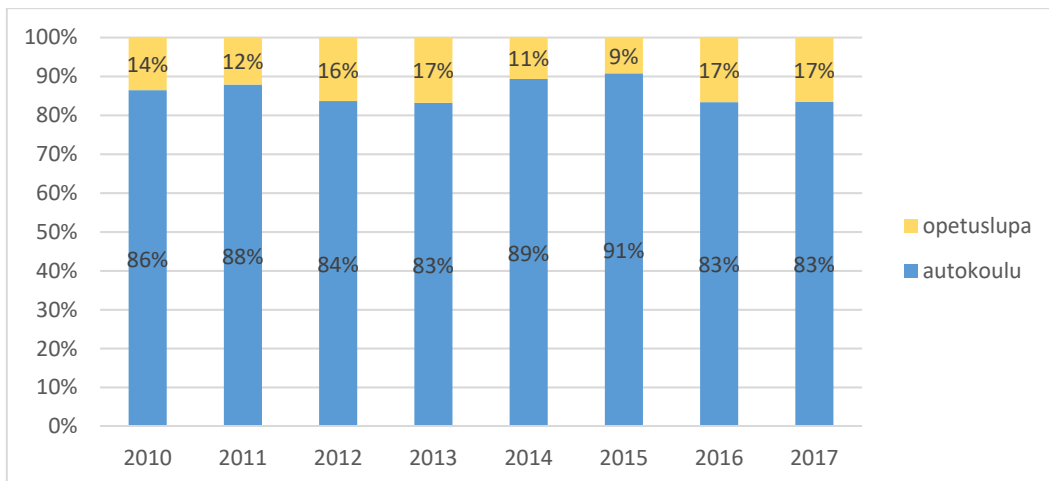
Kuva 3.1 Vastaajien ikäjakauma eri vuosien tutkimuskierroksilla. Jakauma kuvaa otoshenkilön ikää tutkimuksen käynnistyessä, eli noin vuoden kuluttua kortin suorittamisesta.

Vastausaktiivisuus vaihteli jonkin verran eri ikäluokkien välillä. Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla nuorimmassa 18–20-vuotiaiden ikäluokassa vastausaste (24 %) oli keskiarvon tasolla ja laski tästä hieman 21–30-vuotiaiden ikäluokkiin mentäessä. Yli 30-vuotiailla vastaajilla vastausaste jälleen nousi hieman ja erityisesti yli 40-vuotiailla vastaajilla vastausaste nousi selvästi. Korkeimmillaan vastausaste oli aiempien vuosien tapaan kaikkein vanhimmassa yli 60-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa peräti 78 % otoshenkilöistä vastasi tutkimukseen, joskin ryhmän koko jäi jälleen hyvin pieneksi kattaen vuoden 2017 tutkimuskierroksilla vain 7 vastaajaa.

Sukupuolen mukaan tarkasteltuna naispuoleiset ajokortin suorittaneet henkilöt olivat aktiivisempia vastaajia, vaikka otoksessa naiset ovat vähemmistönä (47 % vuoden 2017 tutkimuskierroksilla). Vuosien 2010 ja 2017 välillä naisten osuus vastaajista on ollut alimmillaan 55 % vuonna 2013 ja korkeimmillaan 66 % vuonna 2010. Vuonna 2017 vastaajista 58 % oli naispuoleisia.

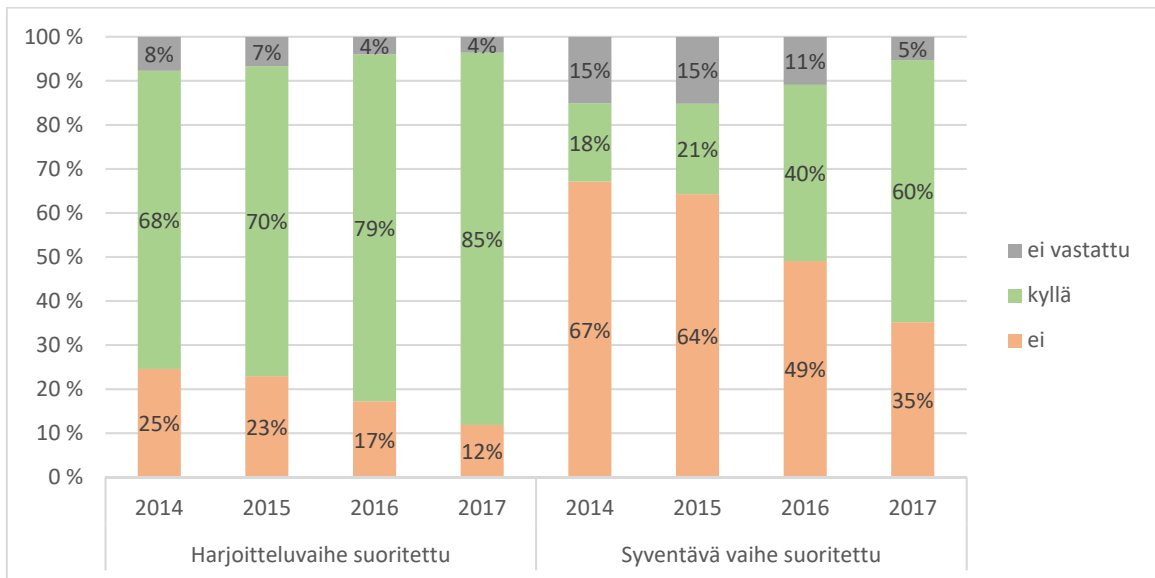
3.1.2 Tutkinnon suorittaminen

Kuvassa 3.2 on esitetty vastaajien jakautuminen tutkinnon suorittamistavan perusteella autokoulun ja opetusluvan välille eri tutkimuskierroksilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on ollut pienimmillään (noin 10 %) vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierroksilla, joissa kohdejoukkona on ollut vuonna 2013 ja 2014 ajokortin suorittaneet vastaajat. Opetuslupalaisten osuus on noussut vuosien 2016 ja 2017 tutkimuskierroksilla, jolloin 17 % vastaajista on ilmoittanut suorittaneensa tutkinnon pääosin opetusluvalla. Osuudet heijastavat melko hyvin kuvan 1.3. mukaista opetuslupalaisten osuutta kaikista ajokortin suorittaneista eri vuosina. Ulkomailla tai jotenkin muuten kuin autokoulussa tai opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on jäänyt alle kahteen prosenttiin viime vuosien tutkimuskierroksilla.



Kuva 3.2 Opetusluvalla B-kortin ensimmäisen vaiheen suorittaneiden osuus vastaajista.

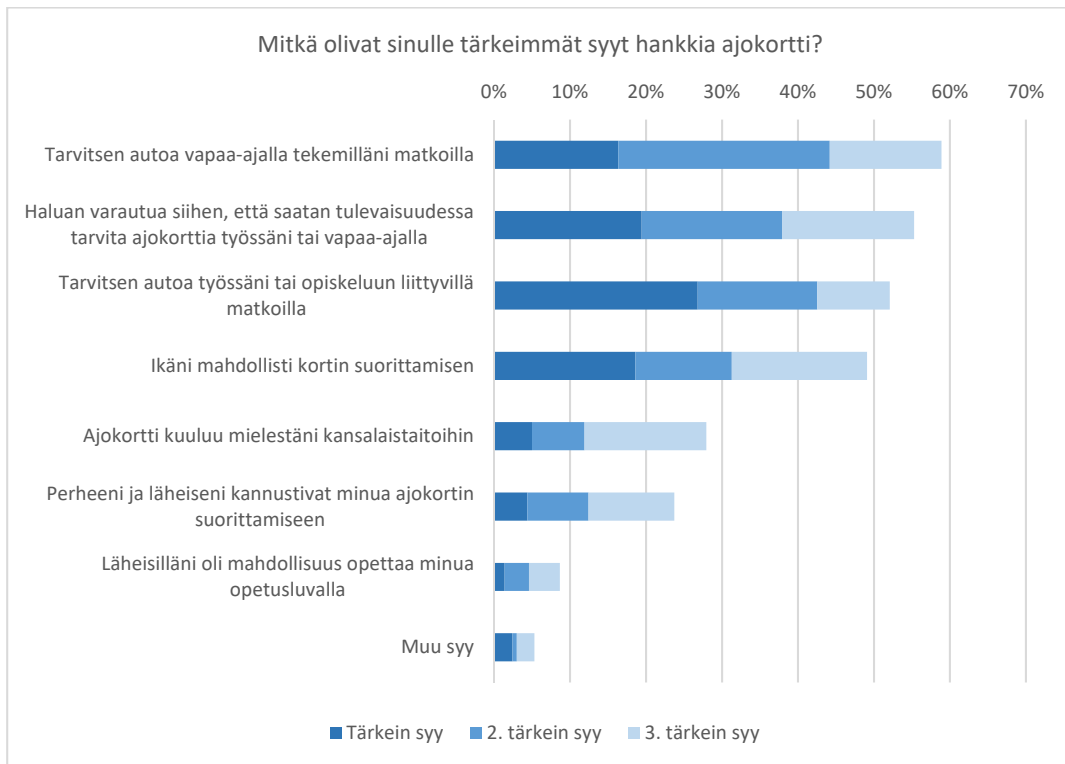
Tutkimuslomakkeessa selvitettiin myös ovatko vastaajat suorittaneet kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen harjoitteluvaiheen (2. vaihe) ja syventävän vaiheen (3. vaihe). Kuvassa 3.3 on esitetty jatkovaiheiden suorittamisen yleisyys. Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla harjoitteluvaiheen oli suorittanut 85 % vastaajista ja syventävän vaiheen 60 % vastaajista. Osuudet olivat selvästi korkeampia kuin aiempina vuosina. Tulosta selittää pitkälti vuoden 2017 tutkimuskierrosten myöhäinen ajankohta, jolloin vastaajilla oli ollut ajokortti keskimäärin aiempaa kauemmin tutkimushetkellä, jolloin myös jatkovaiheet oli todennäköisemmin jo suoritettu.



Kuva 3.3 Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittaneiden osuus vastaajista.

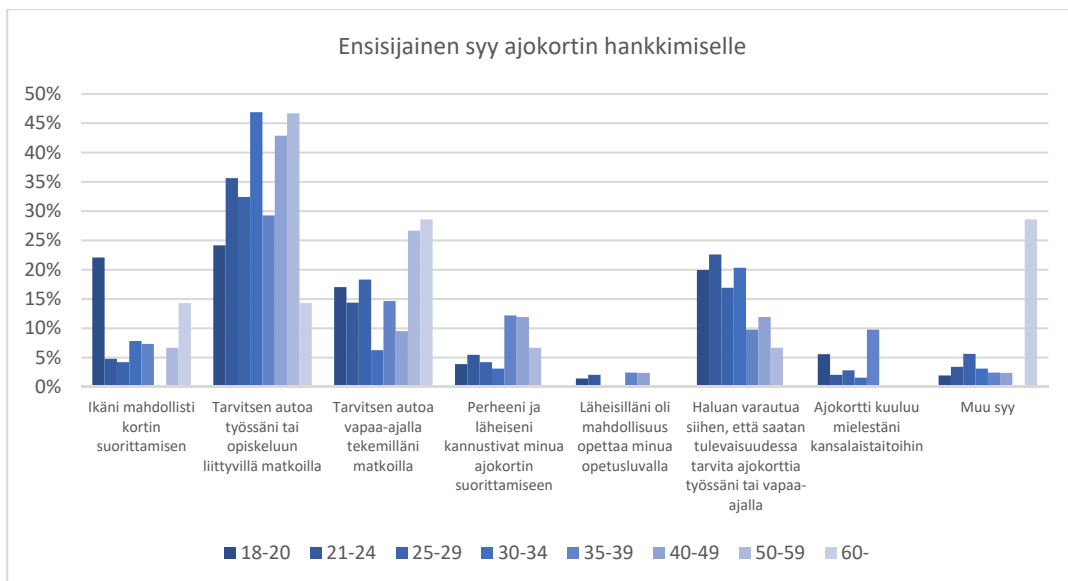
3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

Tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi syitä ajokortin hankintaan. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehtoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä ajokortin suorittamiseen (kuva 3.4). Tärkeimmäksi syyksi vuoden 2017 tutkimuskierroksilla valikoitui auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syyksi valinnut 27 % vastaajista. Vähintään yhdeksi syyksi ajokortin hankinnalle suurin osa vastaajista oli valinnut puolestaan autontarpeen vapaa-ajanmatkoilla. Ensisijaiseksi syyksi tämän oli valinnut 16 % vastaajista ja vähintään yhdeksi syyksi 59 % vastaajista. Ensisijaisena syynä auton tarve työ- ja opiskelumatkoilla koettiin tärkeämmäksi kuin auton tarve vapaa-ajanmatkoilla, mutta toissijaiset syyt huomioon ottaen auton tarve vapaa-ajanmatkoilla nousi siis kortin hankinnan syyksi työ- tai opiskelumatkoja useammin. Muita tärkeitä syitä ajokortin hankinnalle olivat varautuminen siihen, että autolle on tarvetta tulevaisuudessa sekä se, että vastaajan ikä mahdollisti kortin suorittamisen.



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 2017 tutkimuskierroksilla. Ajokortin suorittamisen mahdollistava ikä oli luonnollisesti tärkeä syy nuorimmissa 18–20 vuotiaiden ikäryhmässä, jossa sen valitsi tärkeimmäksi syyksi reilu 20 % vastaajista. Autontarve työ- ja opiskelumatkoilla oli tärkeä syy kaikissa ikäryhmissä ja autontarve vapaa-ajanmatkoilla tärkeä syy erityisesti vanhimmissa yli 50-vuotiaiden ikäryhmissä.

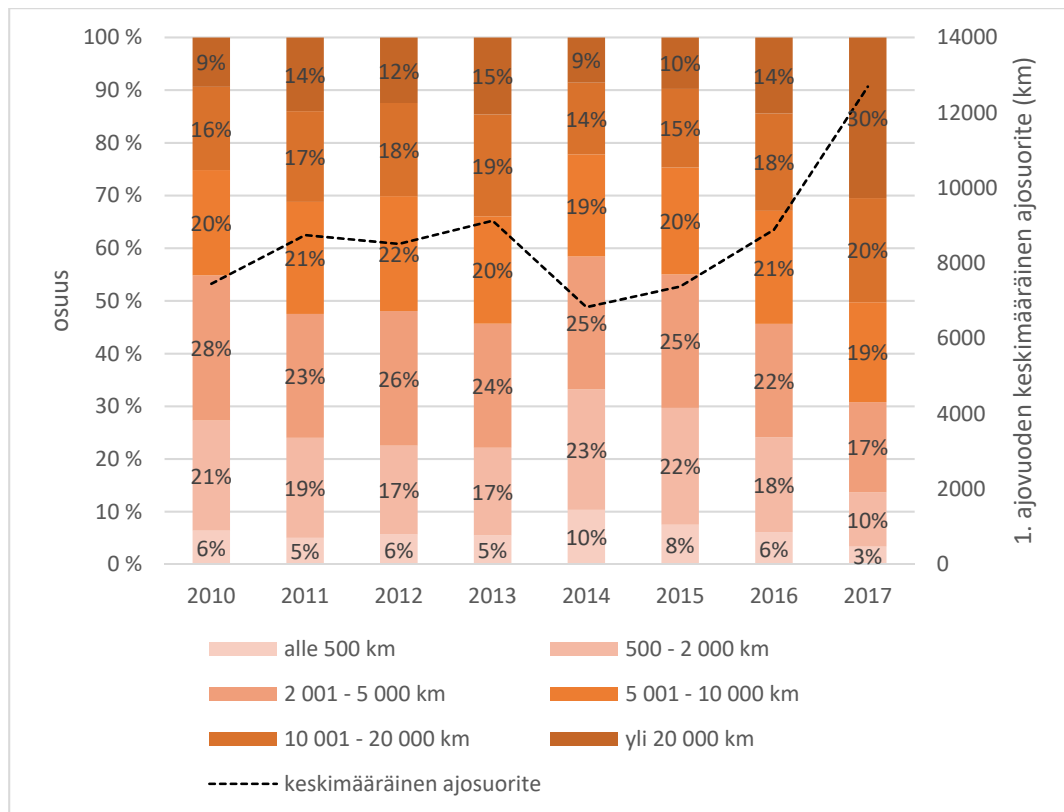


Kuva 3.5 Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.2 Kokemukset kuljettajana

3.2.1 Ajokilometrien määrä

Tutkimuslomakkeella kysyttiin vastaajien arviota siitä, paljonko ajokilometrejä heille on kertynyt ajokortin saamisen jälkeen. Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla ajokilometrejä oli kertynyt vastaajille selvästi aiempia vuosia enemmän (kuva 3.6). Pitkälti selittävänä tekijänä lienee poikkeuksellisen myöhäinen tutkimusajankohta, jolloin vastaajilla oli ollut ajokortti kauemmin kuin aiemmilla tutkimuskierroksilla. Keskimääräinen ajosuorite vastaajilla oli 12 700 km, kun se aiemmin on jäänyt alle 10 000 kilometriin.

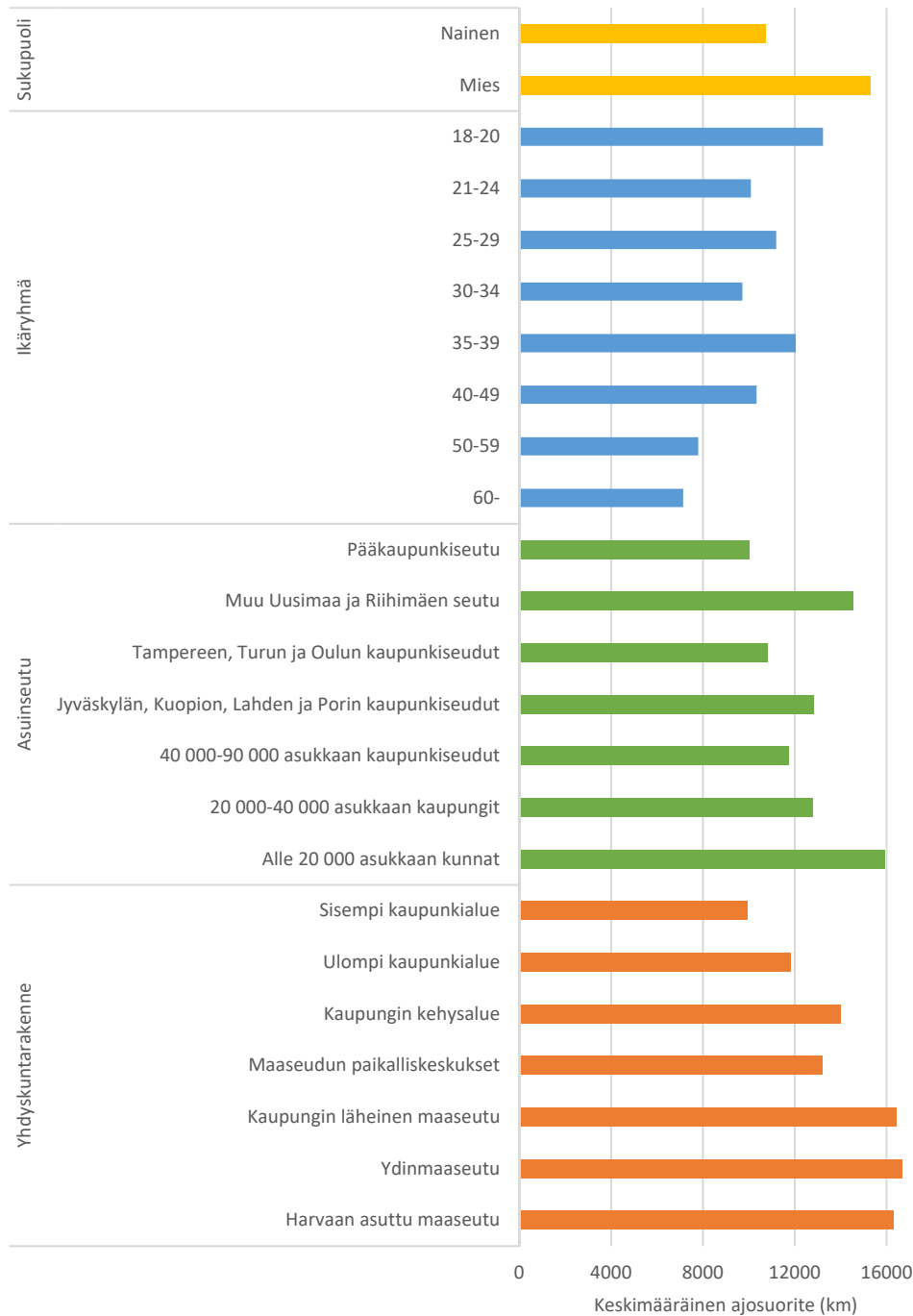


Kuva 3.6 Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen eri tutkimusvuosina.

Vastaajien ajosuorite vaihteli melko paljon eri vastaajaryhmissä (kuva 3.8). Miespuolisilla vastaajilla ajokilometrejä oli selvästi enemmän kuin naispuolisilla vastaajilla. Ikäryhmittäin tarkasteltuna kertyneiden ajokilometrien määrä oli suurimmillaan nuorimmassa 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä ja alimmillaan vanhimmissa yli 50-vuotiaiden ikäryhmissä. Nuoren iän yhteyttä suurempiin ajomääriin tukee myös kuvan 3.6 mukainen ajosuoritteiden jakauma, jossa ajomäärät ovat matalimpia niillä tutkimuskierroksilla, joilla vastaajajoukon keski-ikä on ollut korkein.

Alueryhmittäin tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvilla sekä pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuvilla vastaajille. Vähiten ajokilometrejä oli kertynyt pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajille sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajille. Asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella selvästi vähiten ajokilometrejä oli kertynyt tiheään rakennetuilla asuinseuduilla ja vastaavasti eniten maaseutumaisilla asuinseuduilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat ajaneet

vuoden 2017 tutkimuskierrosten aineistojen perusteella hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita enemmän (13 900 km vs. 12 250 km).

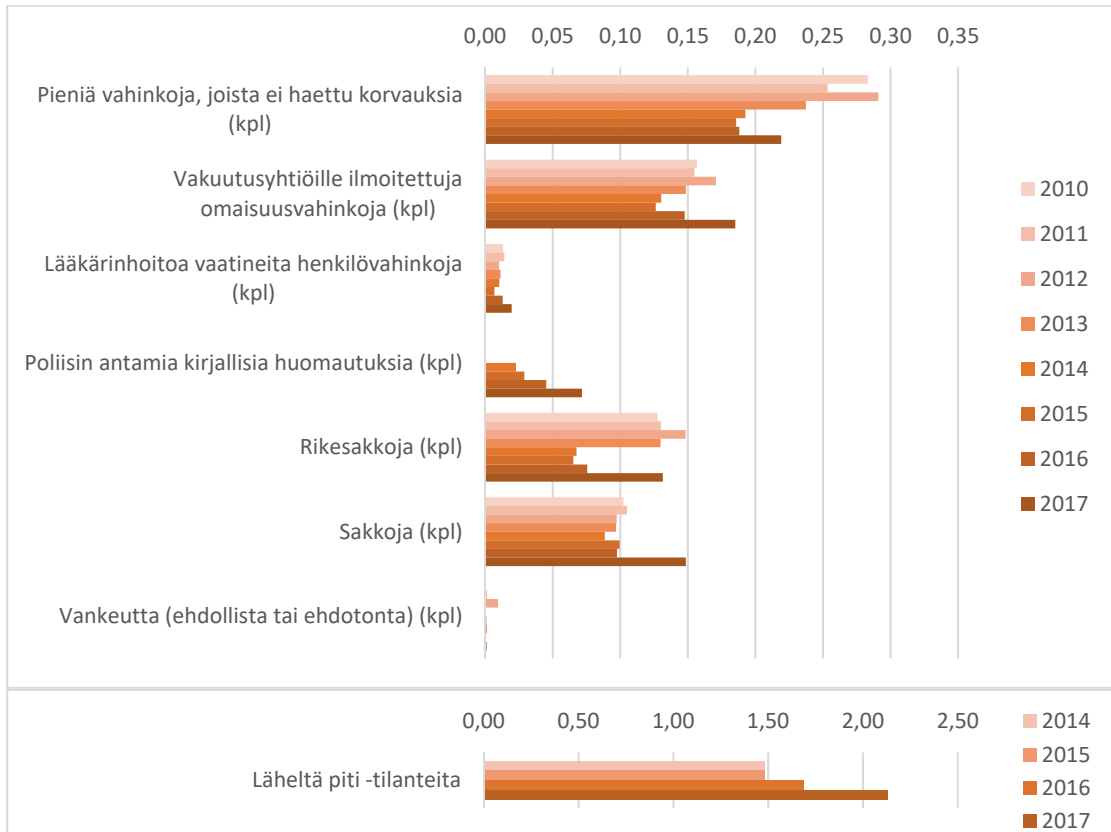


Kuva 3.8 Vastaajien keskimääräinen ajosuorite 1. ajovuonna ikäluokan, asuinseudun ja asuinalueen yhdyskuntarakenteellisen vyöhykkeen mukaan

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

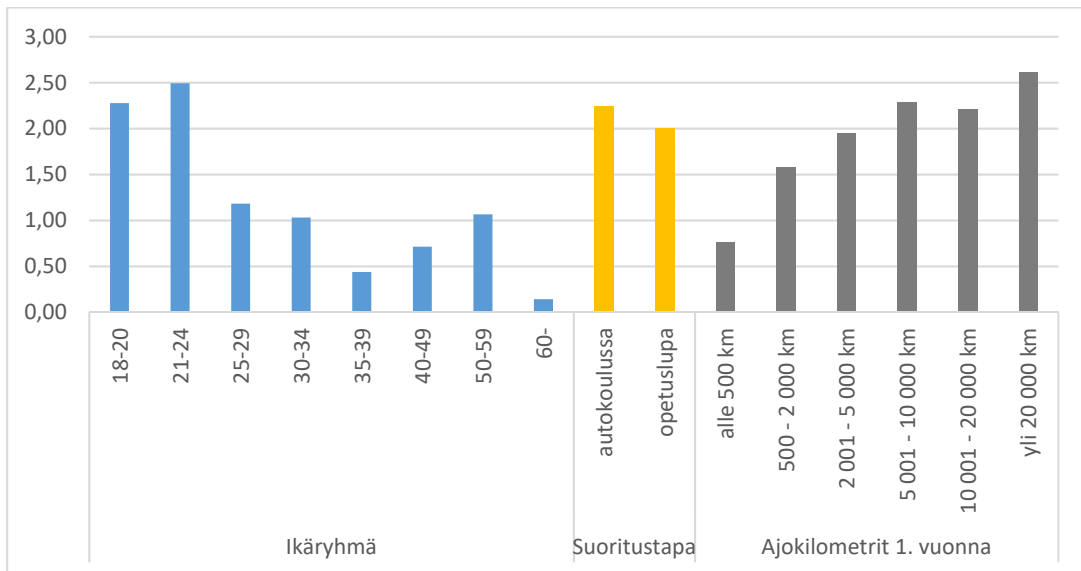
Tutkimuslomakkeella kysytään vastaajilta heille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen. Tieto perustuu vastaajan omaan arvioon. Vahinkojen ja rikkeiden painotettua summaa käytetään myös liikennemenestystä kuvaavan indeksin 2 laskennassa.

Vuoden 2017 tutkimusaineistossa läheltä piti- tilanteiden sekä rikkeiden ja vahinkojen määrä oli keskimäärin aikaisempia vuosia korkeammalla tasolla (kuva 3.10). Osaltaan selittävänä tekijänä voidaan jälleen pitää tutkimuksen myöhäistä ajankoh-
taa ja sitä kautta keskimäärin suurempia ajomääriä. Läheltä piti -tilanteita ilmoitet-
tiin keskimäärin 2,1 vastaajaa kohden. Pieniä vahinkoja oli sattunut keskimäärin
0,22 ja omaisuusvahinkoja 0,19. Henkilövahinko-onnettomuudet olivat selvästi har-
vinaisempia (0,02 per vastaaja).



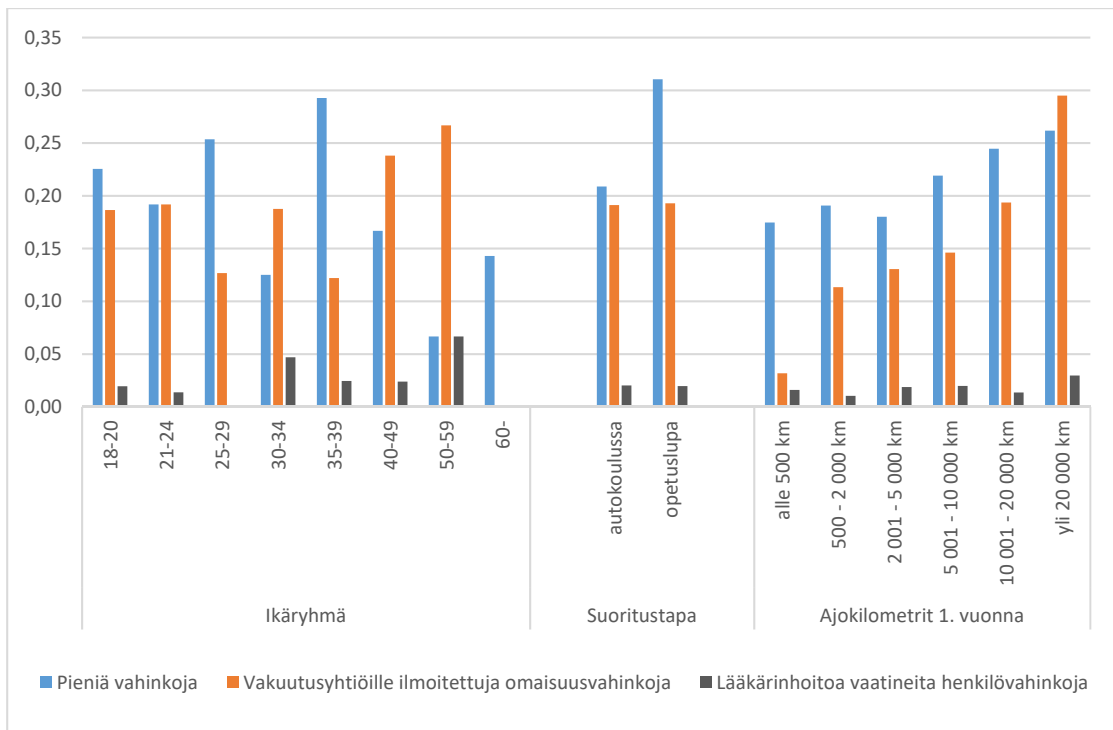
*Kuva 3.10 Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimus-
vuosina. (tapahtumaa/henkilö/vuosi)*

Vastaajaryhmittäin eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut 21–24-vuotiaille vastaa-
jille sekä kaikkein nuorimmille 18–20-vuotiaille vastaajille (kuva 3.11). Autokoulussa
ajokortin suorittaneille läheltä piti -tilanteita oli sattunut hieman opetuslupalaisia
enemmän. Ajosuoritteen osalta läheltä piti -tilanteiden määrä yleistyi melko lineaari-
sesti ajokilometrien kasvun myötä. Altistumisella oli siis selkeä yhteys läheltä piti -
tilanteiden syntyyn.



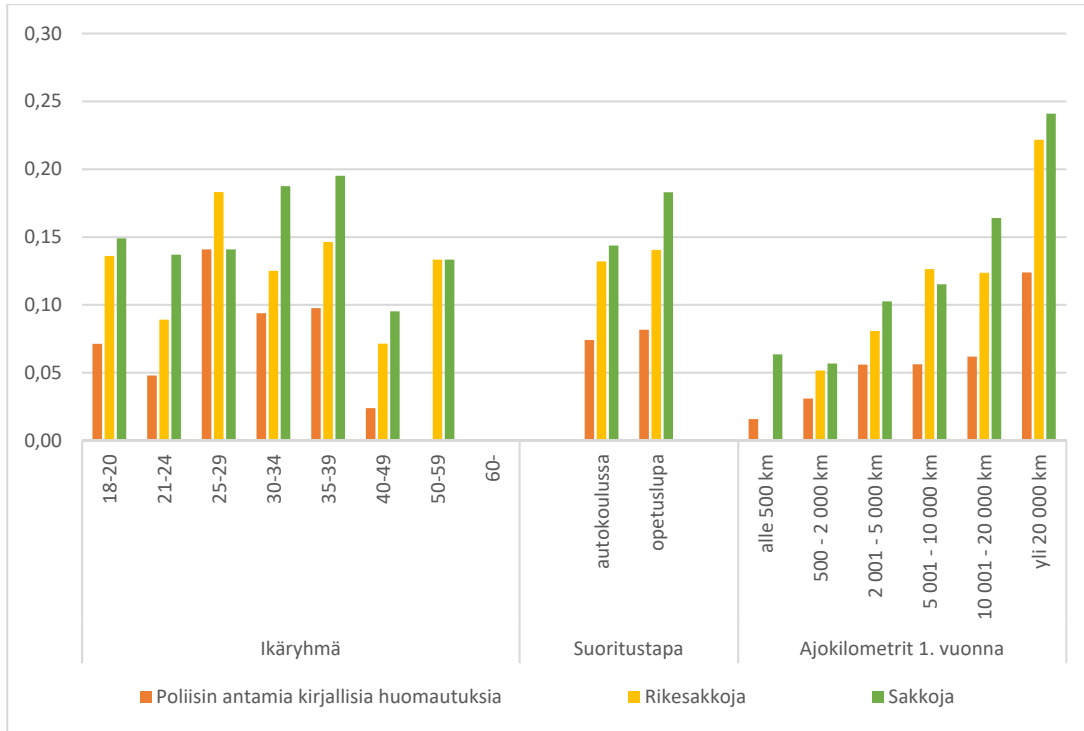
Kuva 3.11 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla.

Altistumisella oli selkeä yhteys myös liikennevahinkojen syntyyn (kuva 3.12), sekä pienien vahinkojen että vakuutusyhtiölle ilmoitettujen omaisuusvahinkojen yleisyys kasvoi selkeästi ajokilometrien kasvun myötä. Ikäryhmittäin tarkasteltuna selkeää suuntaa ei ollut. Eniten pieniä vahinkoja oli sattunut 35–39-vuotiaille vastaajille ja eniten omaisuusvahinkoja sekä henkilövahinkoja 50–59-vuotiaille vastaajille. Suorittavan mukaan tarkasteltuna pienet vahingot olivat yleisempiä opetuslupalaisilla kuin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla.



Kuva 3.12 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti)

Liikenneonnetusten osalta ajokilometrien kasvu kertoi selkeästi myös rikkeiden yleistymisestä (kuva 3.13). Iän puolesta rikkeitä oli tapahtunut suhteellisen tasaisesti kaikissa ikäryhmissä. Nuorimpien vastaajien suuremmat ajomäärät eivät siten suoraan olleet yhteydessä suurempaan rikemäärään. Suoritustavan mukaan jaoteltuna liikenneonnetukset ja sakot olivat hieman yleisempiä opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneiden keskuudessa.

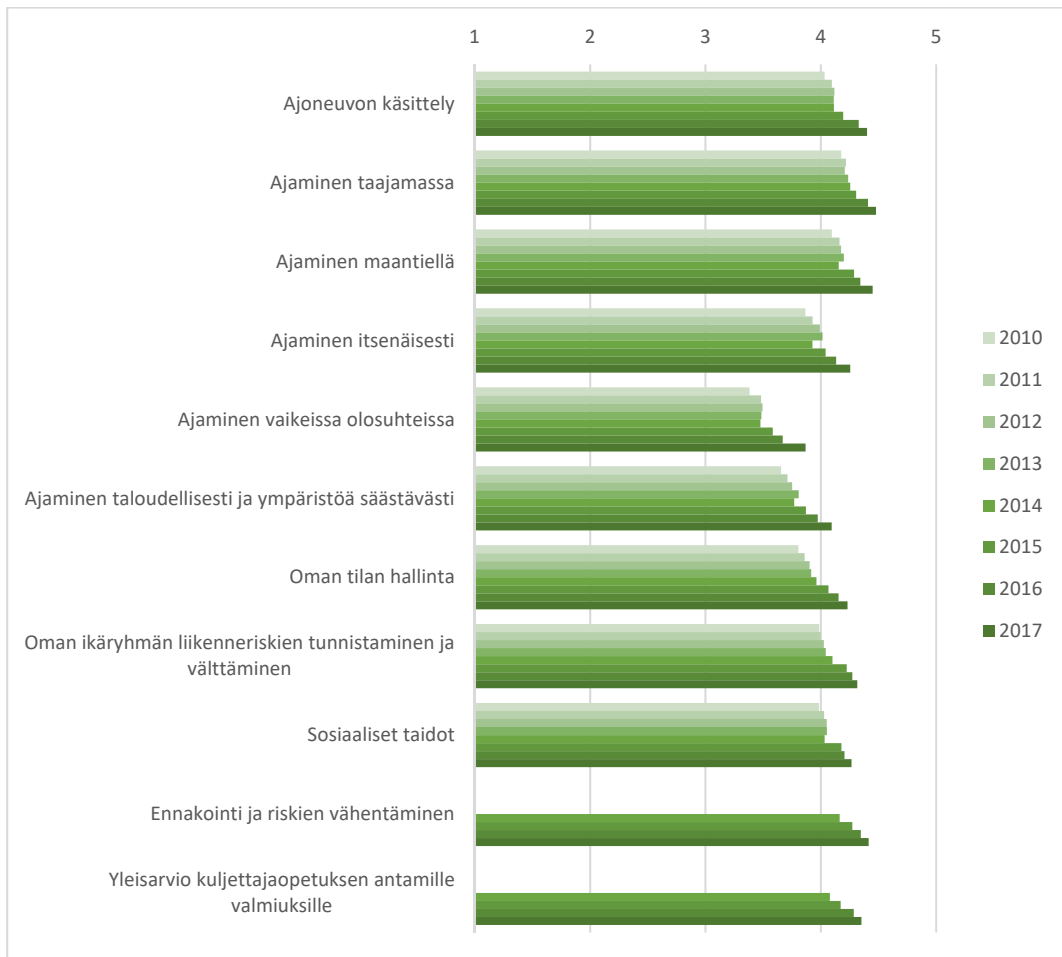


Kuva 3.13 Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikenneonnetusten keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. (liikenneonnetuksia vuodessa henkilöä kohti)

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

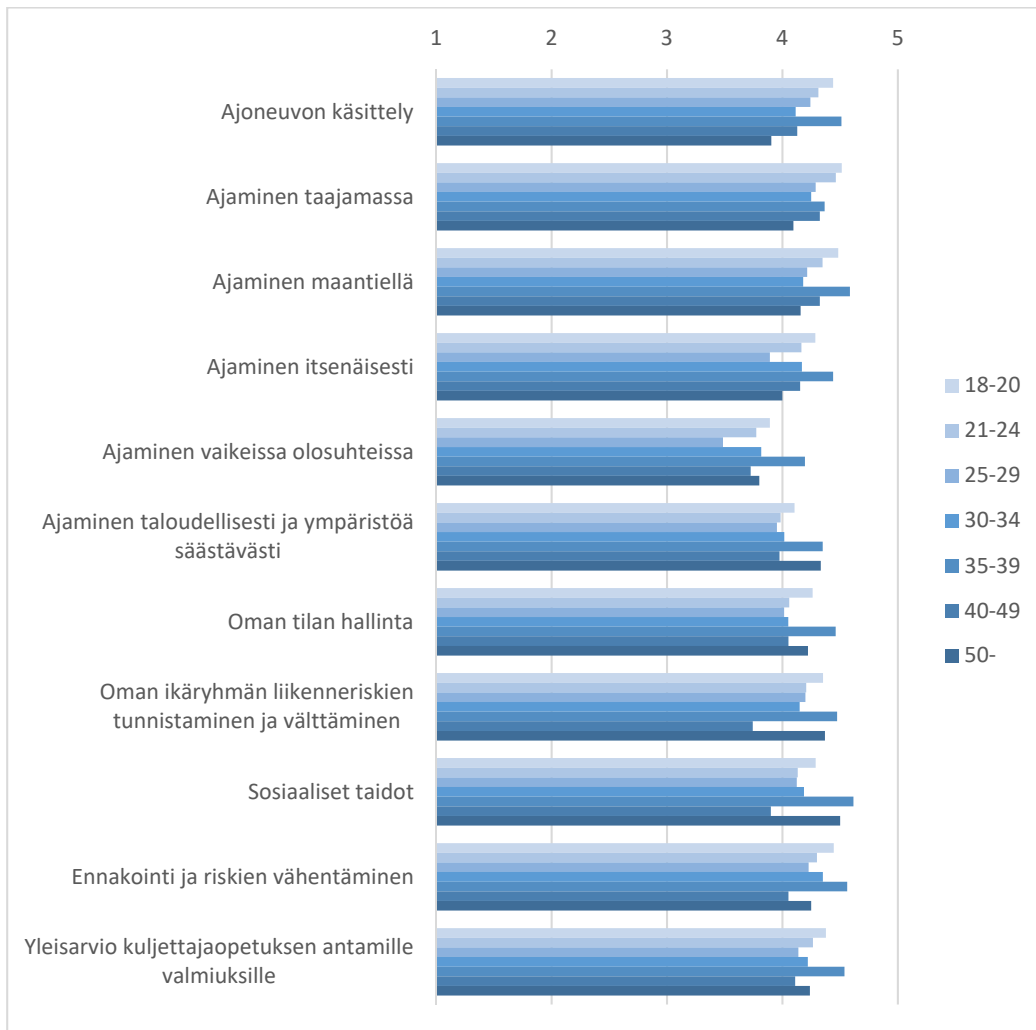
Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen arvioitiin lomakkeessa kymmenen eri osa-alueen osalta. Lisäksi kysyttiin yleisarviota kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Valmiuksia arvioitiin asteikolla 1=ei lainkaan riittävästi...5=täysin riittävästi. Valmiuksille annettuja arvosanoja käytetään myös indeksin 3 laskennassa. Vuoteen 2005 arvioitavia osa-alueita oli kahdeksan, vuodesta 2006 vuoteen 2013 kymmenen ja vuodesta 2014 eteenpäin kymmenen. Vuonna 2014 uutena erillisenä teemana kysymyssarjaan lisättiin ennakointi ja riskien välttäminen sekä yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Kuvassa 3.14 on esitetty eri osa-alueiden keskimääräiset arvosanat vuosien 2010–2017 tutkimuskierroksilla.

Kuljettajaopetuksen koettiin antavan valmiuksia keskimäärin aiempaa paremmin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla kaikilla kysytyillä osa-alueilla. Keskimäärin vastaajat olivat hyvin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin ja yleisarvosanaksi muodostui 4,4. Eri osa-alueista tyytymättöimpiä vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen (vuoden 2017 keskiarvosana 3,9), joskin myös sen osalta tyytyväisten osuus oli tyytymättömiä suurempi ja tyytyväisyys oli kasvanut kaikkein selkeimmin aiemmista vuosista.



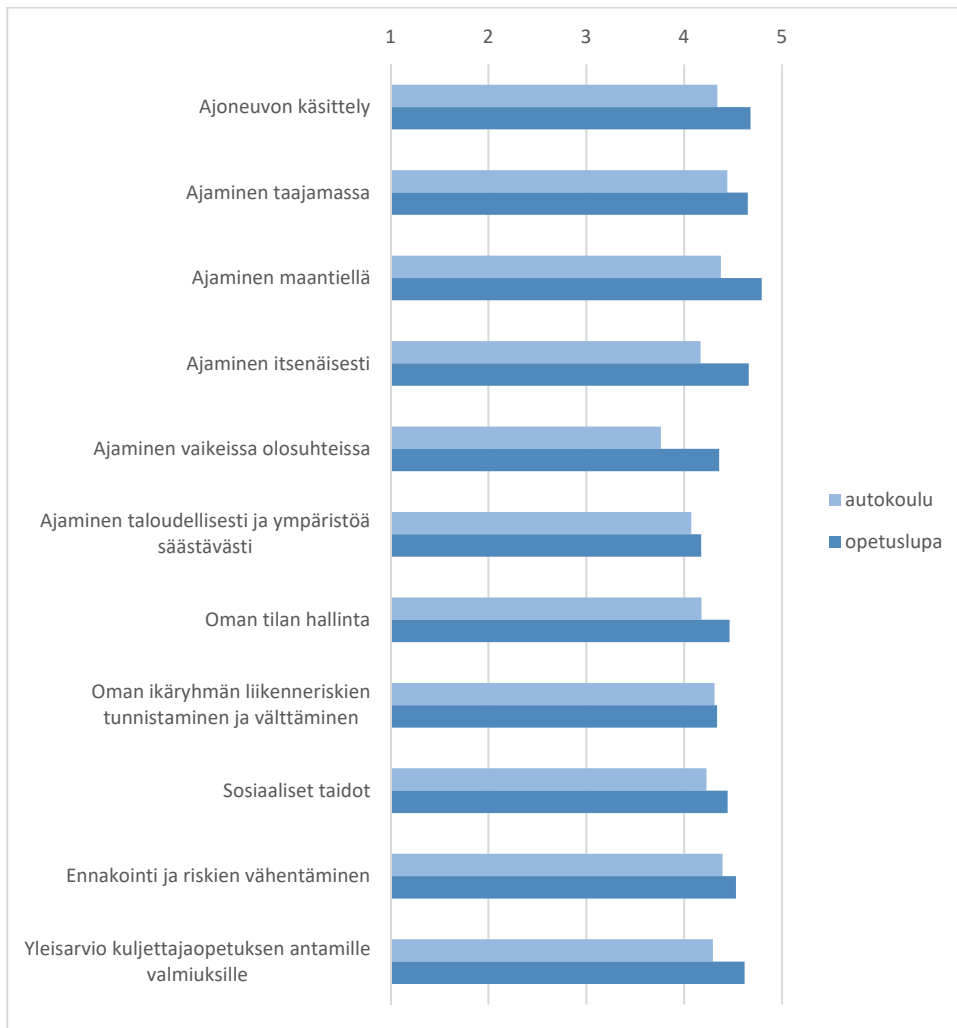
Kuva 3.14 Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2010–2017 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

Kuvassa 3.15 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin ikäryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. Yli 60-vuotiaiden ikäryhmä on pienen kokonsa vuoksi yhdistetty 50–59-vuotiaiden ryhmän kanssa ja yli 50-vuotiaita vastaajia käsitelty siten yhtenä ryhmänä. Pääsääntöisesti kaikkein tyytyväisimpiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin olivat nuorimmat 18–20-vuotiaat vastaajat, mutta myös 35–39-vuotiaiden vastaajien ikäryhmä. Yleisarvion keskiarvosana nousi kuitenkin yli neljään kaikissa ikäryhmissä. Keskimäärin nuorimmat ikäryhmät olivat hieman vanhimpia ikäluokkia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin ajoneuvon käsittelyyn sekä taajama- ja maantieajoon liittyen. Muilta osin kovin selkeää yhteyttä vastaajan iällä ei kuitenkaan voitu havaita tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.



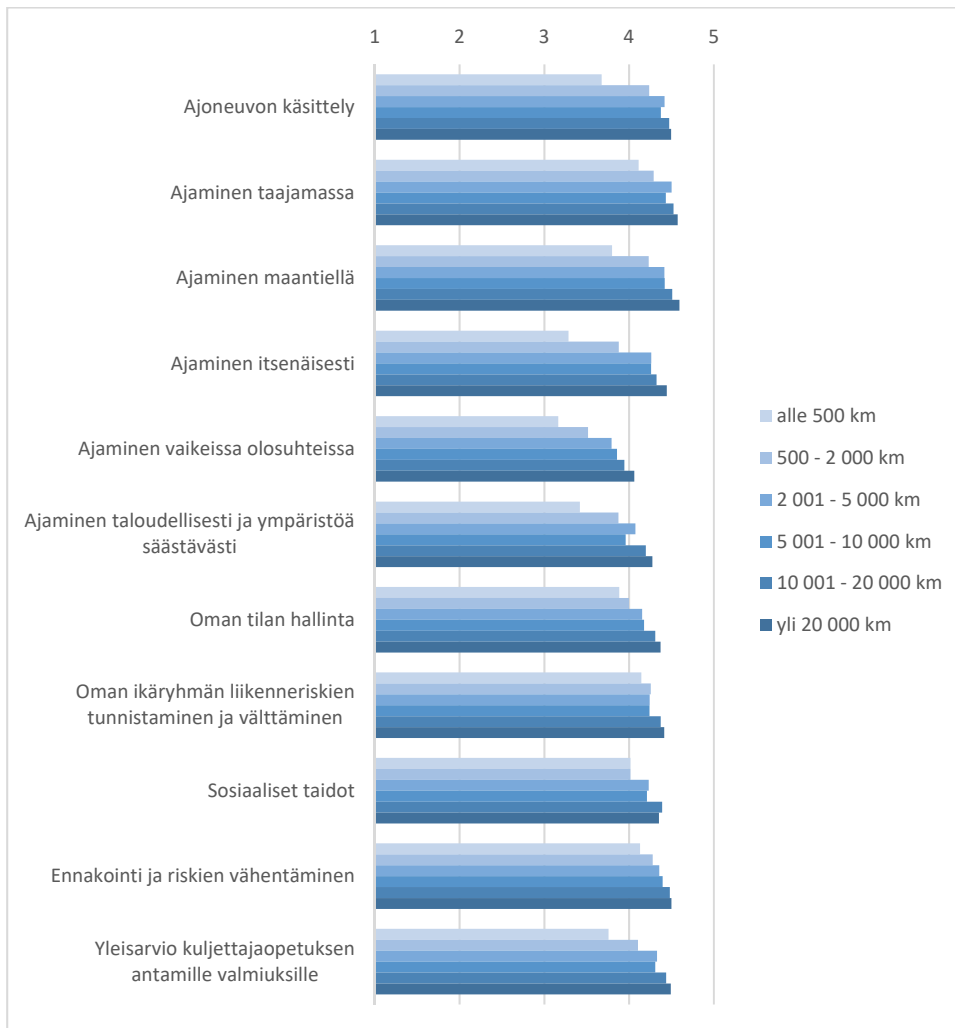
Kuva 3.15 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla.

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (kuva 3.16). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,6 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,3. Selkein ero ryhmien välillä oli tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Myös itsenäiseen ajoon, maantieajoon ja ajoneuvon käsittelyyn saataviin valmiuksiin opetuslupalaiset olivat selkeästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita tyytyväisempiä.



Kuva 3.16 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suoritustavan mukaan vuoden 2017 tutkimuskierroksilla.

Vastaajat olivat pääsääntöisesti selkeästi sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä. Kuvassa 3.17 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. Myös ajoneuvon käsittelyyn ja taloudelliseen ajoon saatavissa valmiuksissa erot olivat selkeitä. Ajokokemuksen karttumisen myötä vastaajilla voidaan siis katsoa olevan myönteisempi suhtautuminen koulutuksen antamiin valmiuksiin liikenteessä selviytymiseen. Toisaalta mitä paremmin vastaaja on kokenut alun perin saavansa valmiuksia ajamiseen, sitä innokkaammin hän on mahdollisesti myös ajokilometrejä kerryttänyt ensimmäisen ajovuotensa aikana.

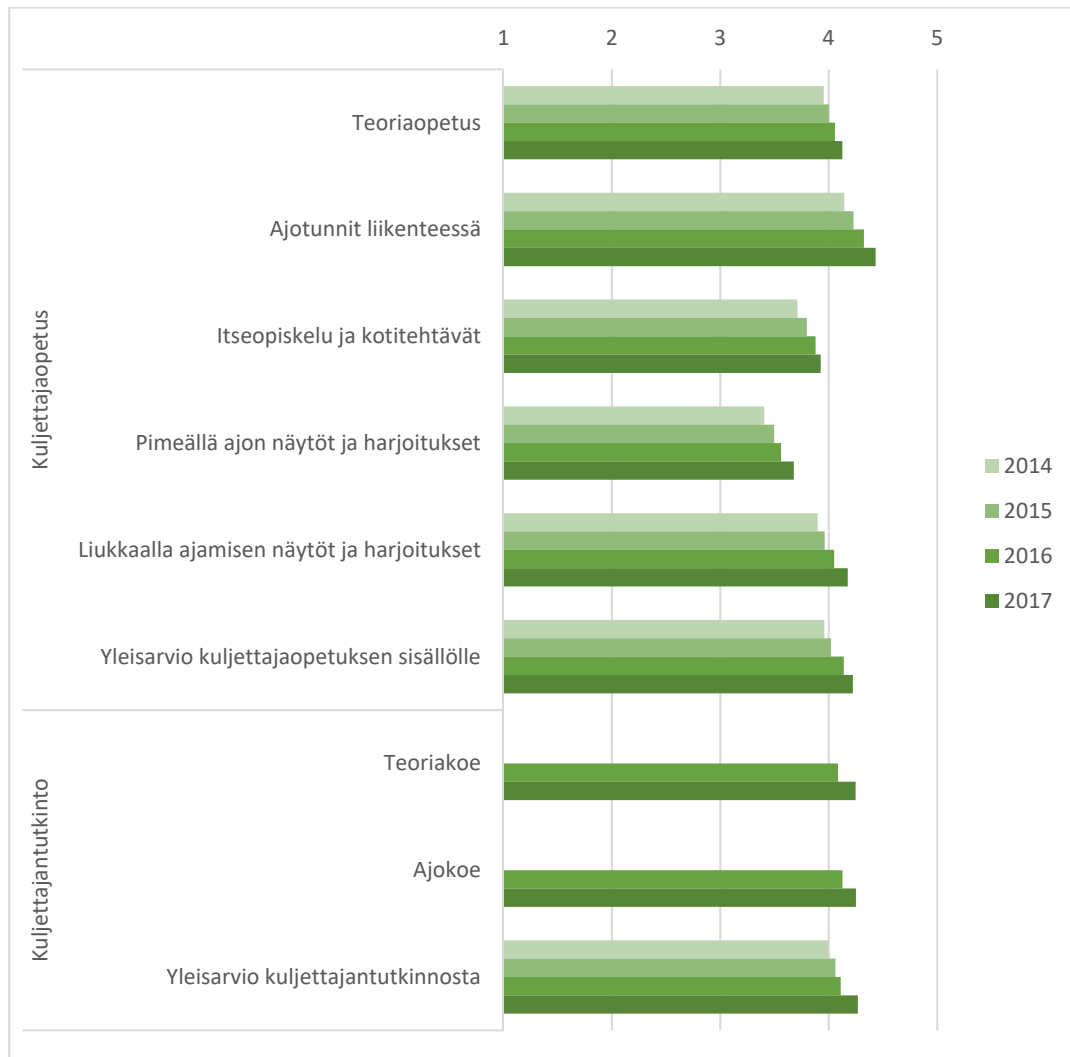


Kuva 3.17 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2017 tutkimuskierroksilla.

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin

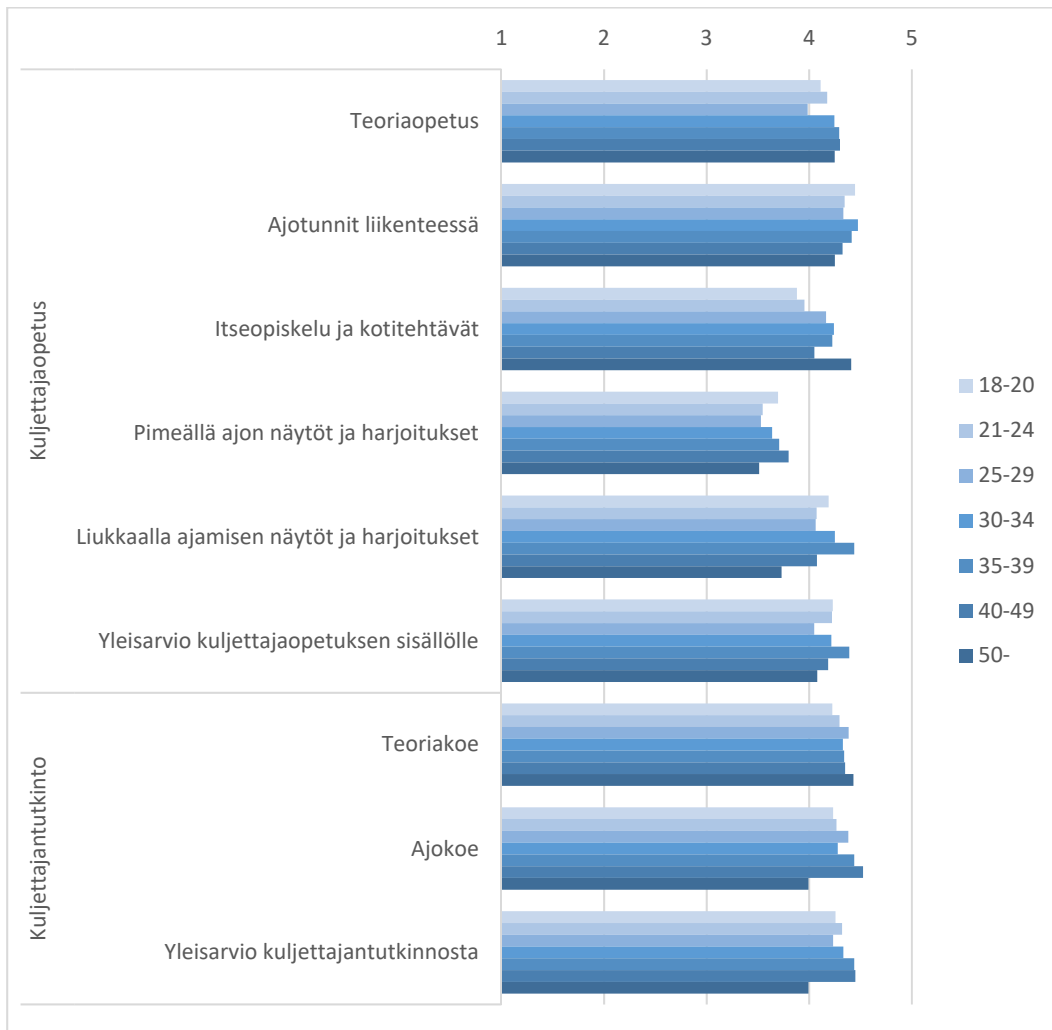
Kuljettajaopeuksen antamien valmiuksien lisäksi tutkimuksessa selvitettiin vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin. Tyytyväisyyttä arvioitiin asteikolla 1=erittäin tyytymätön...5=erittäin tyytyväinen. Osa-alue on ollut mukana tutkimuksessa vuodesta 2014 alkaen. Vuoteen 2016 saakka kuljettajantutkinnon tarpeellisuutta kysyttiin yhdellä kysymyksellä, mutta vuonna 2016 kysymys hajotettiin kahteen osaan koskemaan erikseen teoriakoetta ja ajokoetta tutkinnon yleisarvion lisäksi.

Kuvassa 3.18 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin vuosien 2014–2017 tutkimuskierroksilla. Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla yleisarvio kuljettajaopetukselle sai keskiarvosanan 4,2 ja yleisarvio kuljettajantutkinnolle arvosanan 4,3. Keskimääräiset arviot kuljettajantutkinnolle ja kuljettajaopetuksen eri osa-alueille ovat nousseet tasaisesti jokaisena vuonna. Eri osa-alueista aikaisempien vuosien tapaan parhaimman arvosanan sai ajotunnit liikenteessä (4,4) ja heikoimman arvosanan pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset (3,7). Kuljettajantutkinnon osalta ero ei juurikaan tullut arvioissa teoriakokeelle ja ajokokeelle.



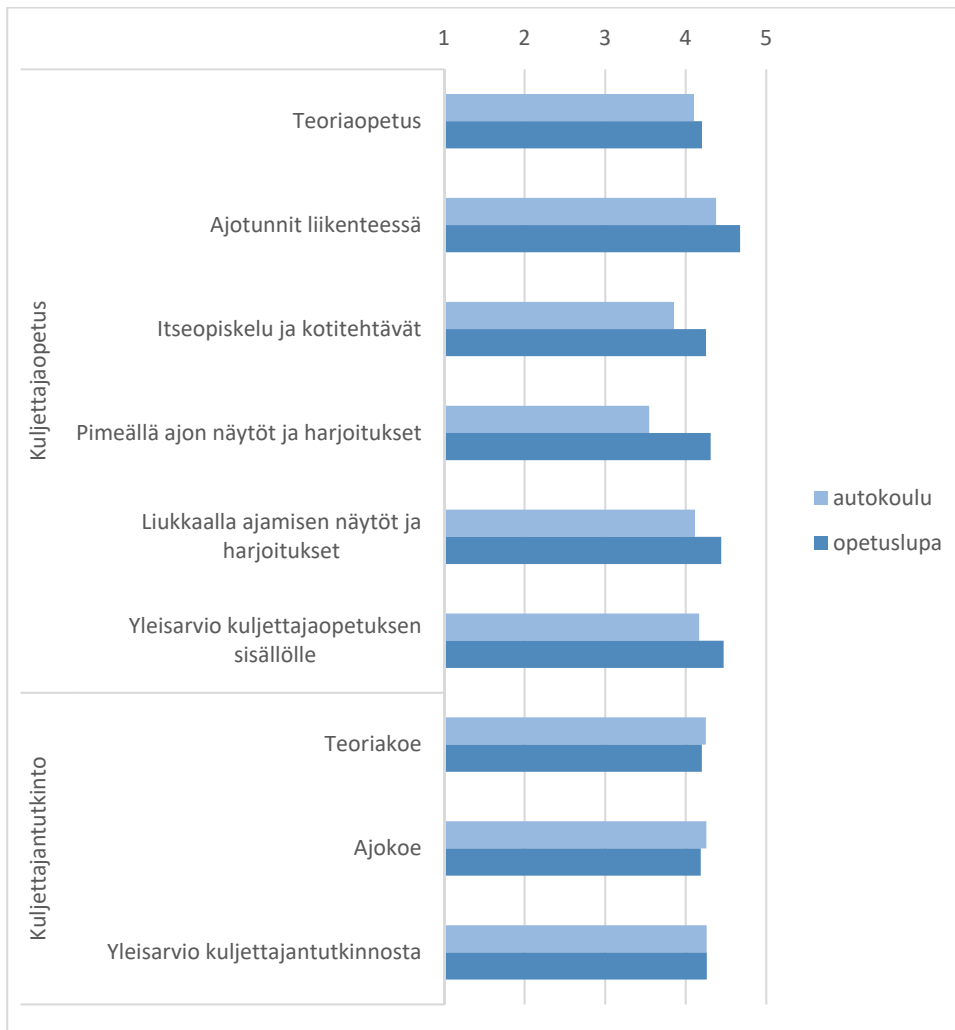
Kuva 3.18 Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osiin vuosina 2014–2017

Ikäluokittain tarkasteltuna selkeää eroa tyytyväisyydessä eri kuljettajaopetuksen osa-alueisiin tai kuljettajantutkintoon ei havaittu (kuva 3.19). Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset. Ajotunteihin liikenteessä sekä liukkaalla ajamisen harjoituksiin nuorimmat ikäluokat olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä kuin vanhimmat ikäluokit. Itseopiskelun ja kotitehtävien osalta trendi oli päinvastainen ja tyytyväisyys kasvoi hieman iän myötä.



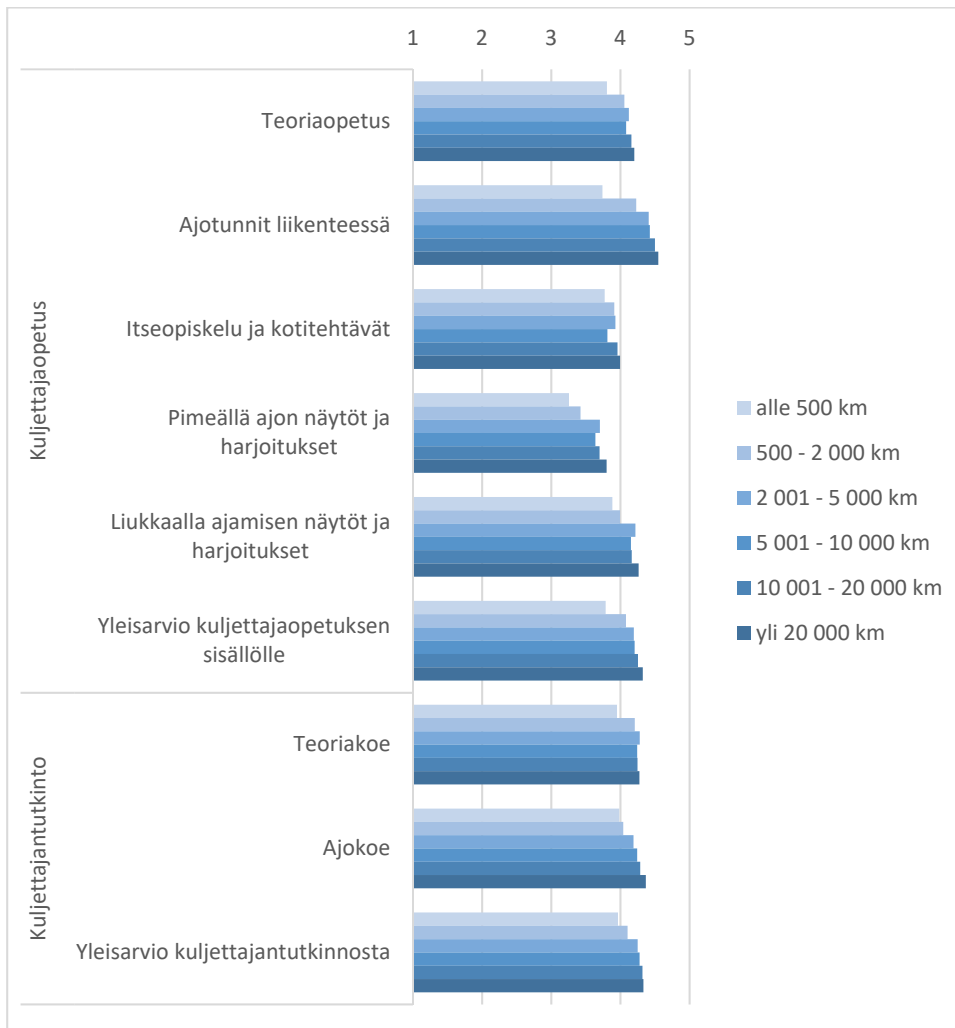
Kuva 3.19 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osiin ikäryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla

Kuvassa 3.20 on esitetty vastaajien tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri vaiheisiin autokoulun suoritusstavan mukaan. Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin. Sen sijaan kuljettajantutkintoon 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 (keskiarvosana 4,3) olivat selkeästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita (keskiarvosana 3,5) tyytyväisempiä.



Kuva 3.20. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osiin auto-koulun suoritusajan mukaan vuoden 2017 tutkimuskierroksilla

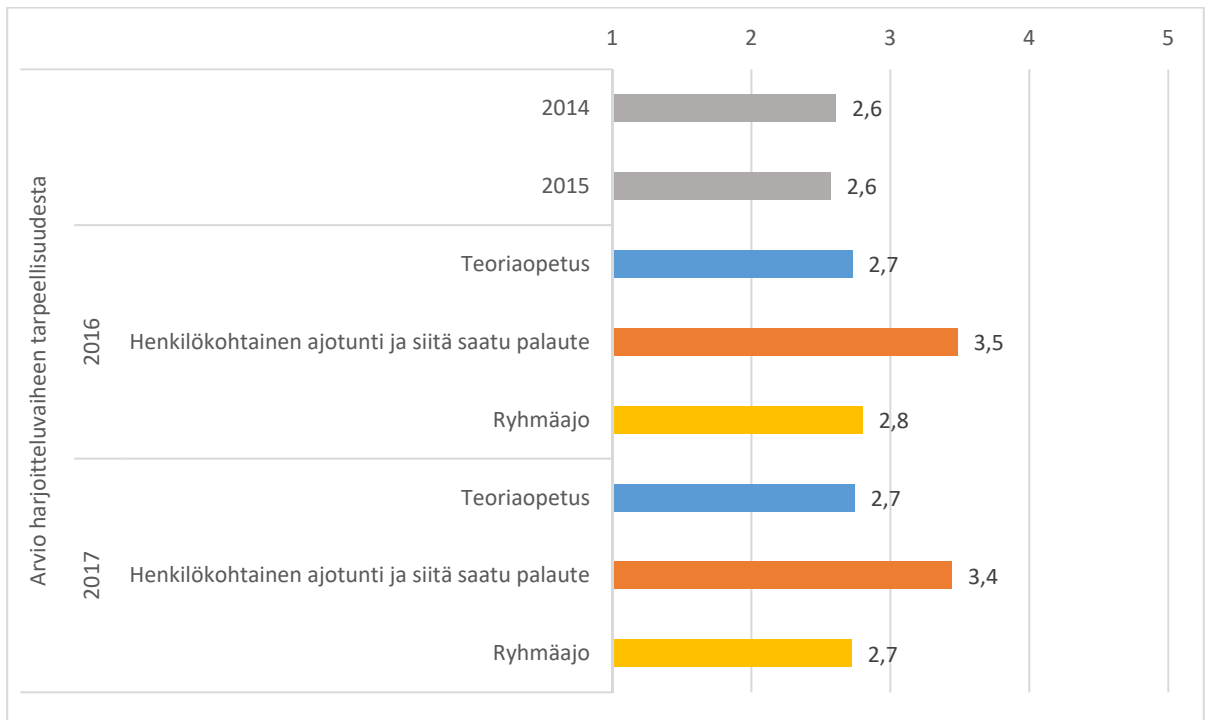
Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin oltiin pääosin sitä tyytyväisempiä mitä enemmän ajo-kilometrejä vastaajalle oli kertynyt. (kuva 3.21). Erityisesti ajotunnit liikenteessä sekä pimeällä ja liukkaalla ajamisen harjoitukset saivat vähiten ajaneilta vastaajilta selvästi heikoimmat tyytyväisyyskeskiarvot. Kuljettajantutkinnon osalta yhtä selkeää eroa ei ollut, joskin myös sen osalta tyytyväisyys kasvoi tasaisesti ajokilometrien myötä.



Kuva 3.21 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osiin ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2017 tutkimuskierroksilla

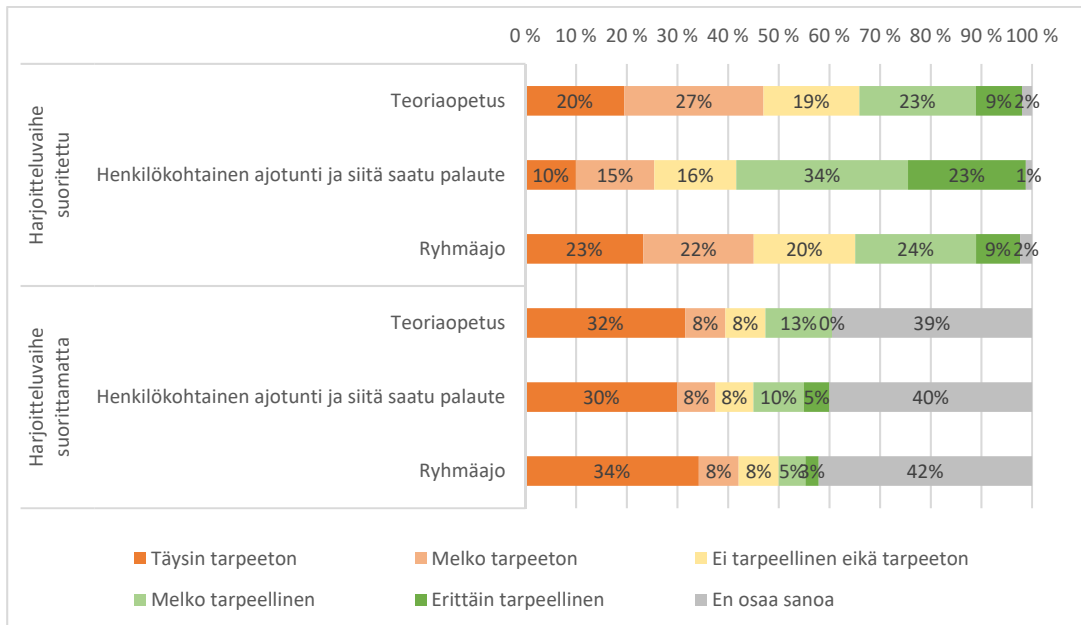
Vastaajilta kysyttiin myös arviota harjoitteluvaiheen (2. vaihe) ja syventävän vaiheen (3. vaihe) tarpeellisuudesta asteikolla 1=täysin tarpeeton...5=erittäin tarpeellinen. Ennen vuotta 2016 harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen tarpeellisuus kysyttiin yhdellä koko vaiheen kattavalla kysymyksellä, mutta erityisesti lukuisten eri vaiheita koskevien avoimien palautteiden vuoksi kysymys hajotettiin vuodesta 2016 alkaen 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.

Vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierroksilla hieman yli puolet vastaajista piti harjoitteluvaihetta täysin tai melko tarpeettomana keskiarvon ollessa molempina vuosina 2,6. Vuosien 2016 ja 2017 tutkimuskierroksilla tyytyväisyys vaihteli selvästi eri osa-alueiden välillä. Selvästi tarpeettomimpana pidettiin teoriaopetusta ja ryhmäajoa, jotka molemmat saivat keskiarvoksi molempina vuosina 2,6–2,7. Sen sijaan henkilökohtaista ajotuntia ja siitä saatua palautetta piti tarpeellisena suurin osa vastaajista keskiarvon ollessa 3,5 vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. Selkeää tyytyväisyyden kehitystä vuosien välillä ei havaittu.



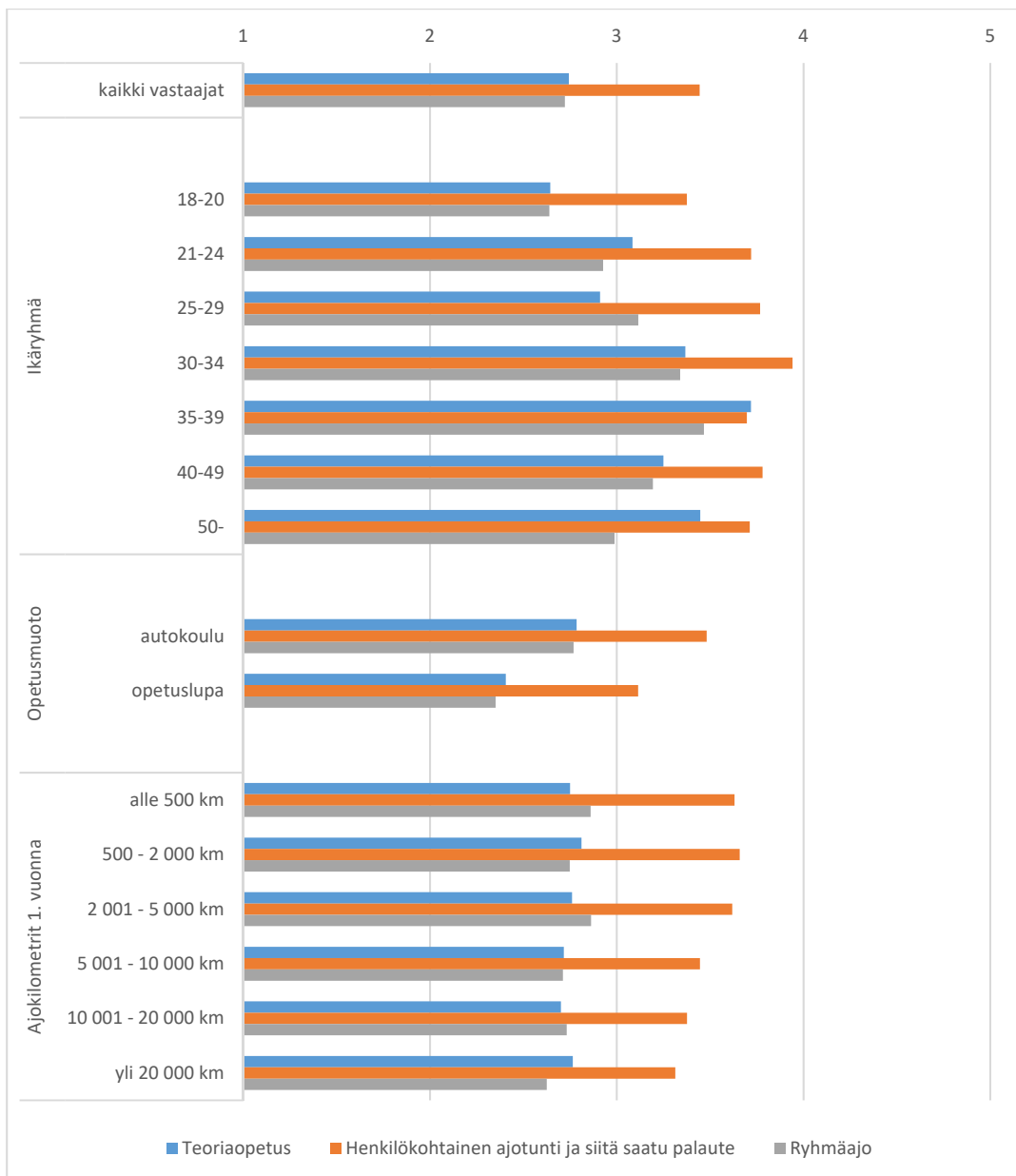
Kuva 3.22 Vastaajien keskimääräinen arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vuosien 2014-2017 tutkimuskierroksilla. (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

Vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta sen suorittaneiden ja suorittamattomien välillä vuoden 2017 tutkimuskierroksilla on esitetty kuvassa 3.23. Keskimäärin harjoitteluvaihe on arvioitu selvästi tarpeettommaksi niiden vastaajien keskuudessa, jotka sitä eivät olleet suorittaneet ja arvosanat ovat parantuneet suorittamisen jälkeen. Luonnollisesti myös ”en osaa sanoa” -vastausten osuus on suuri, mikäli vaihetta ei oltu suoritettu.



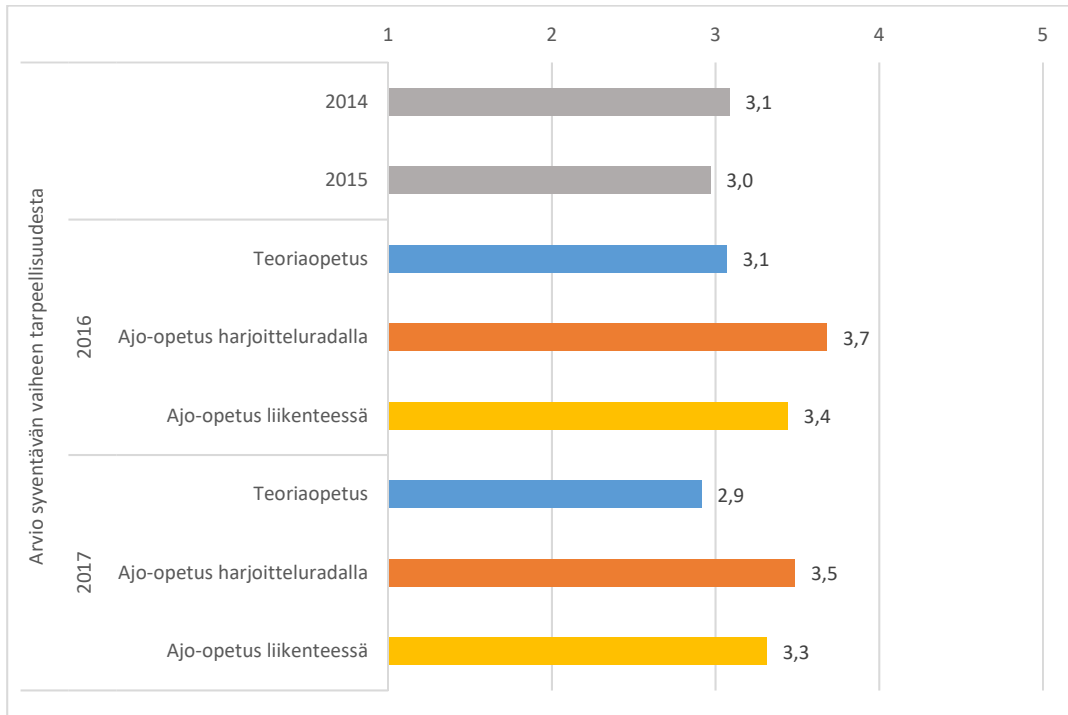
Kuva 3.23. Vastaajien arvio harjoitteluvaiheen tarpeellisuudesta vuoden 2017 tutkimuskierroksilla niiden kesken, jotka ovat vaiheen suorittaneet ja joilla se on vielä suoritamatta

Harjoitteluvaiheen eri osien tarpeellisuudelle annettuja keskiarvosanoja vertailtiin myös vastausryhmittäin (kuva 3.24). Ikäryhmittäin tarkasteltuna harjoitteluvaiheen kaikkia osa-alueita pidettiin keskimäärin tarpeettomimpana nuorimpien 18–20-vuotiaiden vastaajien keskuudessa. Tarpeellisimpana eri osa-alueita pitivät 30–39-vuotiaat vastaajat. Autokoulussa ajokortin suorittaneet pitivät harjoitteluvaiheen eri osa-alueita tarpeellisempina kuin opetusluvalla ajokortin suorittaneet. Ajettujen ajokilometrien osalta teoriaopetuksen ja ryhmäajon tarpeellisuudessa ei ollut selkeää eroa. Henkilökohtaisen ajotunnin tarpeellisuuden puolesta koettiin laskevan sitä mukaa mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt.



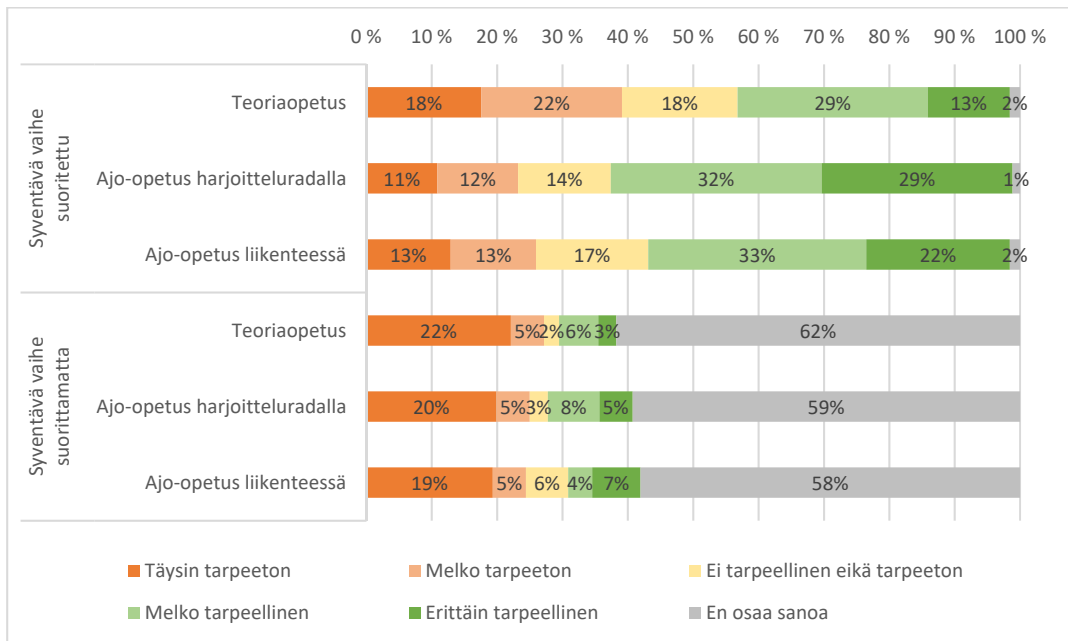
Kuva 3.24 Vastaajien keskimääräiset arviot harjoitteluvaiheen eri osien tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

Syventävän vaiheen tarpeellisuutta kysyttiin vastaajilta harjoitteluvaiheen tavoin eri osa-alueisiin jaoteltuna vuosien 2016 ja 2017 tutkimuskierroksilla. Arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vuosina 2014–2017 on esitetty kuvassa 3.25. Keskimäärin syventävä vaihe arvioitiin jonkin verran harjoitteluvaihetta tarpeellisemmaksi. Syventävän vaiheen eri osa-alueista tarpeellisimmaksi arvioitiin ajo-opetus harjoitteluradalla (vuoden 2017 keskiarvosana 3,5) ja melko tarpeellisena nähtiin myös ajo-opetus liikenteessä (keskiarvosana 3,3). Teoriaopetus katsottiin vähemmän tarpeelliseksi (keskiarvosana 2,9). Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla syventävän vaiheen tarpeellisuus arvioitiin hieman vuotta 2016 alhaisemmaksi, joskaan suurta eroa ei ollut.



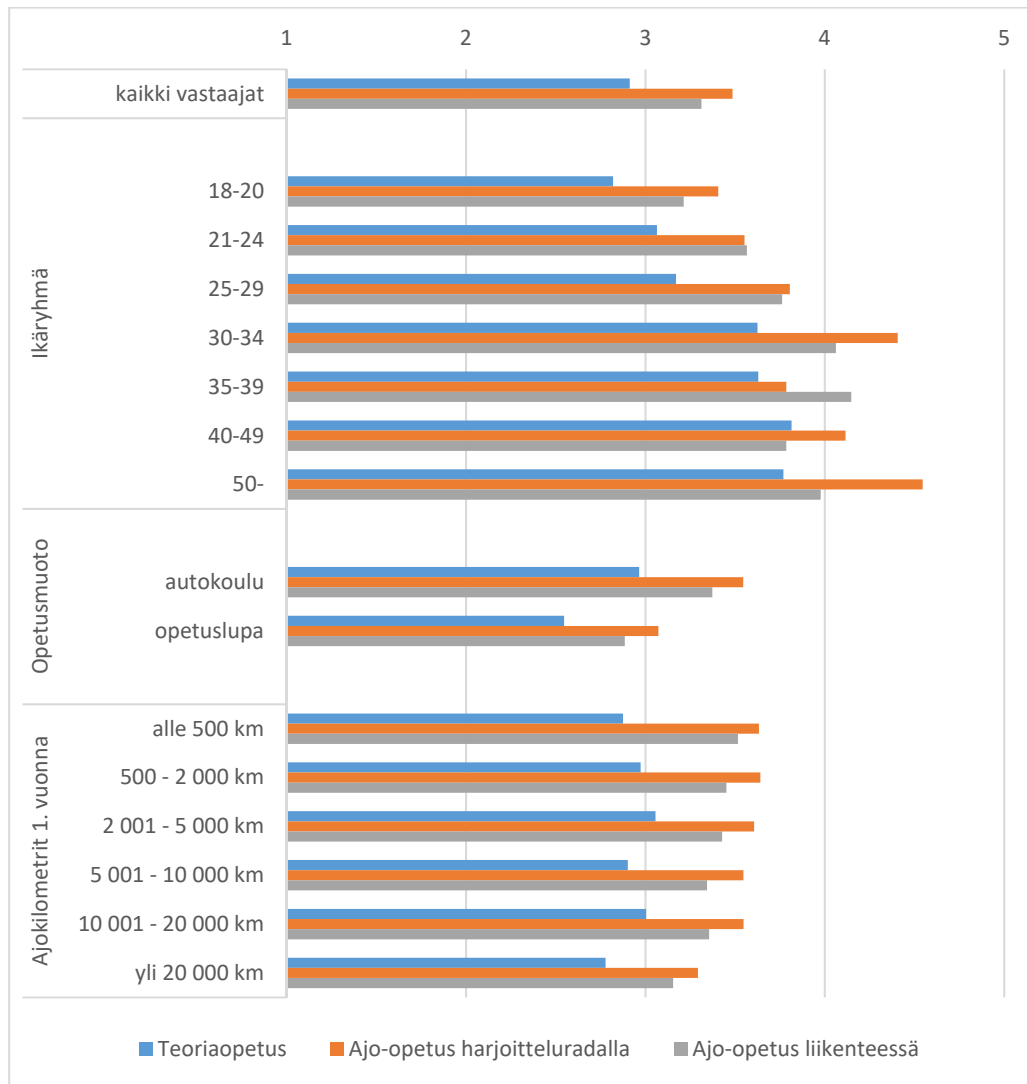
Kuva 3.25 Vastaajien keskimääräinen arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vuosien 2014-2017 tutkimuskierroksilla. (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

Harjoitteluvaiheen tavoin myös syventävä vaihe arvioitiin selvästi tarpeettomammaksi niiden vastaajien keskuudessa, jotka eivät vaihetta vielä olleet suorittaneet (kuva 3.26). Erityisesti ajo-opetus harjoitteluradalla arvioitiin selvästi tarpeellisemmaksi sen suorittamisen jälkeen. Yli 60 % vaiheen suorittaneista vastaajista arvioikin rataharjoittelun melko tarpeelliseksi tai erittäin tarpeelliseksi.



Kuva 3.26. Vastaajien arvio syventävän vaiheen tarpeellisuudesta vuoden 2017 tutkimuskierroksilla niiden kesken, jotka ovat vaiheen suorittaneet ja joilla se on vielä suoritamatta

Kuvassa 3.27 on esitetty vastaajien antama keskimääräinen arvio syventävän vaiheen eri osa-alueiden tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. Syventävän vaiheen eri osa-alueita pidettiin pääosin sitä tarpeellisempina mitä vanhempana vastaaja oli ajokorttinsa suorittanut, tosin yli 30-vuotiaiden vastaajien keskuudessa ero ei enää ollut selkeä. Harjoitteluvaiheen arvioinnin tavoin autokoulussa tutkintonsa suorittaneet pitivät jokaista syventävän vaiheen osa-alueita hieman opetusluvalla ajokortin suorittaneita tarpeellisempina. Ajokilometrejä vertailtaessa syventävän vaiheen ajo-opetukset arvioitiin tarpeellisimmaksi niiden keskuudessa, joille ajokilometrejä oli kertynyt vähiten. Teoriaopetuksen tarpeellisuus nähtiin melko samankaltaisena kaikissa ajokilometriryhmissä, tosin kaikkein eniten ajaneet kokivat myös sen vähiten tarpeelliseksi.



Kuva 3.27 Vastaajien keskimääräiset arviot syventävän vaiheen eri osien tarpeellisuudesta vastaajaryhmittäin vuoden 2017 tutkimuskierroksilla (1= täysin tarpeeton, 5=erittäin tarpeellinen).

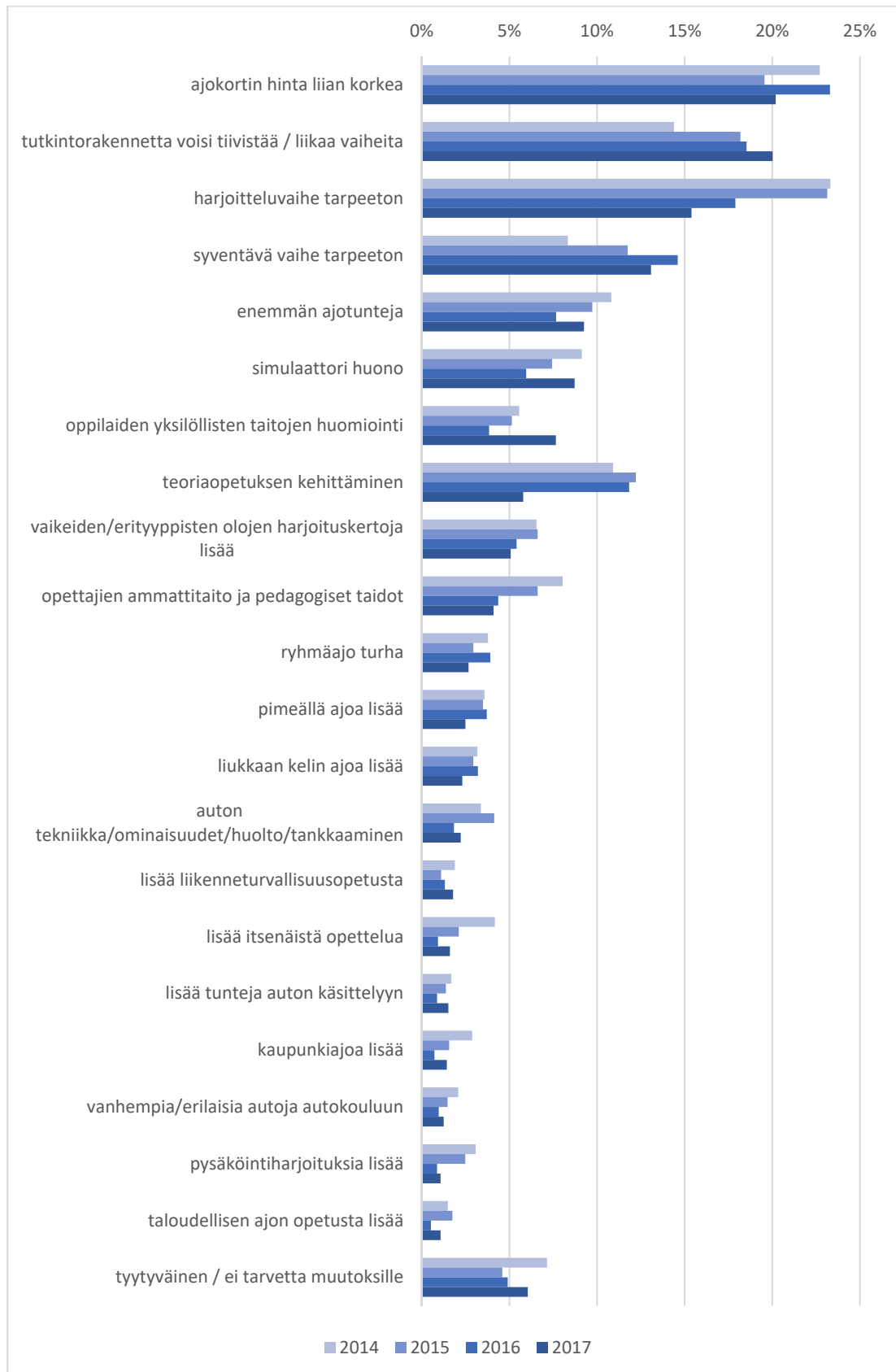
3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona vastaajille annettiin mahdollisuus jättää avointa palautetta kuljettajaopetuksen kehitykseen liittyen. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä. Kaikkiaan 58 % vastaajista oli jättänyt sanallista palautetta vuoden 2017 tutkimuskierroksilla. Sanallisen palautteen osuus kasvoi hieman aiemmista vuosista. Vuoden 2016 tutkimuskierroksilla sanallista palautetta jätti 55 % vastaajista ja vuosien 2014–2015 tutkimuskierroksilla 42 % vastaajista.

Avoimet palautteet luokiteltiin sisältönsä mukaan eri teemoihin kuvan 3.28 mukaisesti. Vastaukset on järjestetty vuoden 2017 tutkimuskierroksen mukaiseen järjestykseen yleisyytensä mukaan. 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 3.29.

Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla avoimista vastauksista 20,2 prosenttia käsitti ajokortin hankkimisen liian korkeaa hintaa ja 20,0 % tutkintorakenteen yleistä tiivistämistä. Nämä olivat kaksi yleisintä teemaa avoimissa vastauksissa. Suuri osa palautteista käsitteli myös harjoitteluvaiheen (15,4 %) tai syventävän vaiheen (13,1 %) tarpeettomuutta, jotka osaltaan liittyvät myös tutkintorakenteen tiivistämiseen. Varsinkin harjoitteluvaiheen osalta osuus oli kuitenkin selvästi pienentynyt vuosista 2014 ja 2015, jolloin se nousi esille yleisimpänä yksittäisenä teemana. Osaltaan asiaan vaikuttanee se, että vuoden 2015 jälkeen eri vaiheita oli mahdollista arvioida aiempaa tarkemmin varsinaisella tutkimuslomakkeella, mutta osaltaan mahdollisesti myös se, että muutokseen on totuttu aiempaa paremmin. Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen juuri näihin osa-alueisiin onkin tullut muutoksia kaikkein eniten tutkintorakenteen tiivistymisen myötä.

Sanallisessa palautteessa paljon kehitysehdotuksia tuli myös teoriaopetuksen kehittämiseen ja ajotuntien määrään liittyen. Usean vastaajan mielestä teorialunteja 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. 6 % vastaajista oli erikseen arvioinut sanallisessa palautteessa olevansa tyytyväinen nykymuotoiseen opetukseen, ja koki, ettei kaipaa siihen muutoksia.



Kuva 3.28 Avoimen palautteen jakautuminen eri aihepiireihin vuosien 2014–2017 tutkimuskierroksilla. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Vastaajat olivat tyypillisesti antaneet useita kehittämissuhteita.

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

Myös ajoneuvon perushuolto kuuluisi mielestäni sisällyttää opetukseen. Vaikka olenkin pääasiassa hyvin tyytyväinen saamaani opetukseen, en vielä tiedä juuri mitään siitä, mitä auton konepellin alla tapahtuu. Jopa öljyn tarkistus tuottaisi ongelmia, elleivät muut sukulaiset ja/tai tuttavat olisi auttamassa.
mies, 21, Oulu

Mielestäni kuljettajaopetus on nykyisellään ihan hyvää, joskin vähän liian kallista.
mies, 21, Tampere

Kuljettajatutkintoon liittyvien vaiheiden määrää tulisi vähentää ja itsenäisesti tapahtuvaa ajamisen harjoittelua lisätä. Kotitehtäviin liittyvien verkkopalveluiden ja pimeäajan simulaattorin tekniikkaa olisi myös syytä parantaa.
mies, 20, Helsinki

Koulutusta pitäisi yksilöittää; heikommille kuskeille enemmän harjoitusaikaa ja paremmille voisi riittää vähempi harjoittelu. Opetus pitäisi olla kuitenkin sellaista, että kaikki olisivat yhtä turvallisia ja vastuullisia kuljettajia kortin saatuaan.
mies, 19, Espoo

Koin ehkä itse, että ajo-opetusta oli loppujen lopuksi aika vähän. Pääsin kyllä ajokokeesta ja teoriakokeesta ensimmäisellä läpi, mutta ajaminen ei ehkä ollut kovin varmaa vielä siinä vaiheessa. Vasta ajettuani jonkin aikaa, tuli ajamiseen rutiinia ja sitä varmuuttakin. Koen, että pimeäajoa olisi voinut olla muutenkin kuin simulaattorin kanssa, koska se ei oikein tuntunut aidolta, eikä varsinaisesti vastannut sitten itse todellisuutta.
nainen, 20, Lempäälä

Pidin kuljettajaopetusta ja -tutkintoa rakenteeltaan todella toimivana. Ehkä teoriatunneilla opittuun teoriaan olisi voinut enemmän viitata ajotunneilla. Lisäksi en koe syventävää vaihetta tarpeelliseksi, tosin harjoitteluvaihe on hyödyllinen. Yleisesti kokemukseni oli erittäin positiivinen!
nainen, 20, Oulu

Kolmivaiheinen tutkinto on turhan pitkä. Itsellä syventävä vaihe on tavallaan unohtunut, mielestäni tutkinnon kaksi viimeistä vaihetta voisi yhdistää samaksi kokonaisuudeksi. Tuntuu että itsellä meni ensimmäisen vaiheen ajotunnit pääosin auton tekniikan oppimiseen, mikä on varmaan yleistä niille, jotka eivät ole ajaneet autoa ennen kortin hankkimista ja käyneet autokoulussa. (esim. peltoauto tms) Opetusluvalla ajavat saavat paljon enemmän kokemusta auton tekniikasta.
nainen, 19, Isokyrö

Mielestäni harjoitus- ja syventävä vaihe voitaisiin muuttaa vapaaehtoiseksi. Ne eivät suinkaan ole "turhia", esimerkiksi henkilökohtaisella ajotunnilla voi oppia uusia asioita ja siellä kiinnitetään huomiota asioihin, joissa on parantamisen varaa. Nämä vaiheet ovat kuitenkin aivan kohtuuttoman kalliita, eikä kaikilla välttämättä ole varaa suorittaa niitä.
nainen, 19, Tampere

1. Harjoitteluvaiheen poistaminen/yhdistäminen syventävään vaiheeseen (2-vaiheinen opetus). 2. Teoriatuntien supistaminen, ja muuttaminen itseopiskelupainotteiseksi. Teoriakokeen vaikeustasoa ei kuitenkaan tule laskea. 3. Ajoharjoittelun määrän lisääminen perusvaiheessa. 4. Opetusluvalla opiskelua tukevat ja kannustavat toimet.
mies, 22, Oulu

Turhia maksuja lisäävien opetuksen osien määrää voisi soveltaa kertyneen kokemuksen mukaan. Harjoitteluvaiheen teoria- ja ajotunnit tuntuivat hieman turhilta noin 15000 ajatun kilometrin jälkeen.
mies, 19, Tampere

Ajotunteja saisi olla enemmän, teoriatunteja puolestaan voisi hieman karsia tai tiivistää. Ajotunneilla joskus tuntui että tärkeätkin taidot jäi hieman heikoksi ajan puutteen takia. Mm. taskuparkki käytiin vain kerran läpi....
nainen, 19, Hämeenlinna

Mielestäni autokoulussa olisi hyvä käydä läpi auton tankkaus sekä esim. hiekkatiellä ajaminen sekä parkkeeraaminen parkkihallissa tai muussa erityistä varovaisuutta vaativassa paikassa. Nämä olivat asioita jotka minä kohtasin ensimmäistä kertaa vasta ajokortin saatuaani.
nainen, 19, Lahti

Kuva 3.29 Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2017 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 vahingoita ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan. Indeksit lasketaan seuraavasti:

1. Tutkintomenestys

Ajokokeen pistesumma viidestä 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 ammat-
tiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannusten suhdetta. Kantalukuna (= 100) on vastaavalla tavalla laskettu vuoden 2001 tutkintomenestys. Laskennassa otetaan huomioon, kuinka monen osatekijän arviosta ajokokeen pistesumma muodostuu ja vertailtavien ryhmien keskiarvot suhteutetaan vertailukelpoisiksi näiden suhteessa. Vuonna 2001 osatekijöitä oli 7, vuosina 2002–2012 yhteensä kahdeksan ja vuodesta 2013 asti käytössä olevassa tutkinnossa viisi.

Ajokokeen pakolliseen ajo-opetusmäärään tulneiden muutosten myötä indeksiä on lisäksi painotettu sen suhteessa, kuinka paljon kyseisenä vuonna tutkinnossa on ollut pakollista ajoharjoittelua (32 ajotuntia ennen vuotta 2013 ja 18 tämän jälkeen). Ajo-opetusmääriä on lisäksi täydennetty niiltä osin kuin alkuperäisessä aineistossa ilmoitettu opetusmäärä on jäänyt pakollista määrää pienemmäksi (esim. osan tutkinnosta suorittaminen ulkomailla).

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 ryhmän vastaajamäärään suhteutettuna. Käänteissumma kuvaa menestystä (M) yhden vuoden aikana ja sen tunnus on Mpa. Kertomalla tämä luku keskimääräisellä vuotuisella ajomäärällä saadaan menestys suhteutettua ajettujen kilometrimäärien mukaan (Mkm) ja siten tasoitettua ajomäärän vaikutusta vahinkojen syntyyn. Ajomäärät vastaajille muodostetaan annetun ajokilometrien vaihteluvälin keskiarvona.

Kunkin tarkasteltavan ryhmän menestysindeksi ajovuotta kohti muodostetaan kaavalla $100 \cdot \text{Mpa}$ ryhmä/Mpa kantajoukko. Kantajoukkona käytetään vuoden 2001 aineistoa. Liikennemenestyksen indeksi ajokilometrejä kohti muodostetaan samalla tavalla käyttäen laskennassa Mkm-arvoja.

3. Koulutuksen laadun subjektiivinen jälkiarvio

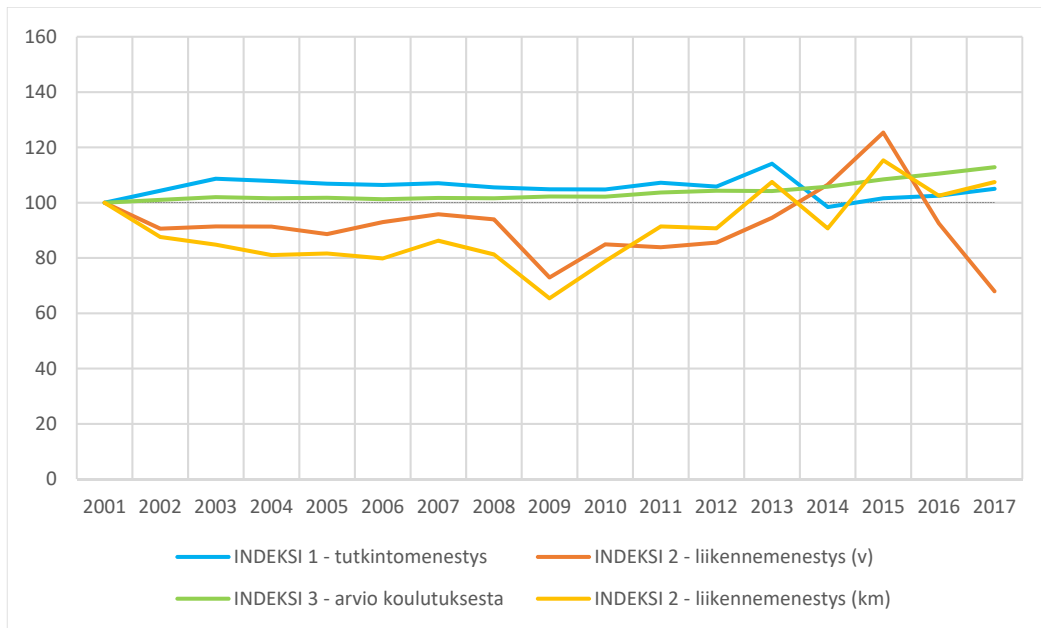
Subjektiivisia arvioita koulutuksesta tehdään vastaajan antamilla arvioilla kuljetajaopetuksen antamiin valmiuksiin liittyen. Arvosanojen summa on koulutuksen laadun subjektiivinen jälkiarvio. Indeksi lasketaan tarkasteltavan aineiston arviointien summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteesta antamalla kantavulle arvo 100 ja jakamalla summaluku tarkasteltavan ryhmän vastaajamäärällä. Vuosina 2001-2005 arvioitavia osatekijöitä oli kahdeksan, vuosina 2006-2013 yhdeksän ja vuoden 2013 jälkeen tekijöitä on ollut 10. Kaikki tekijät on otettu laskennassa huomioon, mutta vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi saatu summaluku on suhteutettu tekijöiden määrään.

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

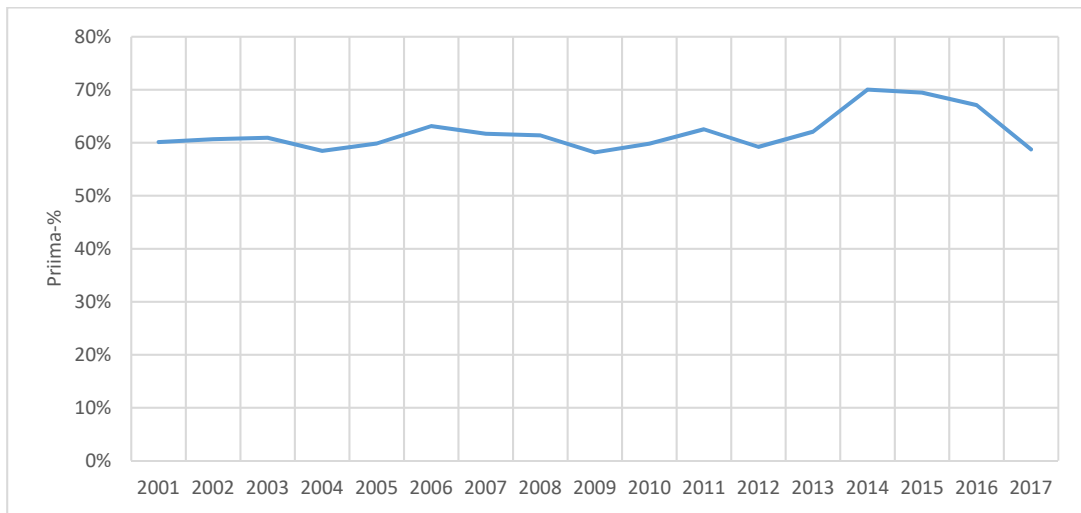
Uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä sekä kuljettajatutkinnon antamia valmiuksia kuvaavien indeksien kehitys vuodesta 2001 vuoteen 2017 on esitetty kuvassa 4.1. Korkeampi indeksin arvo kuvaa parempaa menestystä kyseisellä osa-alueella. Tutkintomenestystä kuvaava indeksi 1 on pysynyt melko vakaana vuoteen 2012 saakka. Vuonna 2014 indeksiin on tullut pieni pudotus, jonka jälkeen se on noussut loivasti viime vuosien tutkimuskierröksillä. Indeksissä 2 on tapahtunut jyrkkä lasku kahden viime vuoden tutkimuskierröksellä ja vuonna 2017 se on pudonnut kaikkein alhaisimmalle tasolle koko tutkimusaikana. Osittain syynä voidaan jälleen pitää tutkimuksen myöhäistä ajankohtaa ja suurista ajokilometreistä johtuvaa suurempaa vahinkojen määrää. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksissä ei pudotus näin ollen tulekaan ilmi ja indeksi on hieman noussut vuoden 2016 tasosta. Indeksi 3 on pysynyt melko vakaana ja noussut tasaisen loivasti tutkimuksen alkuvuosista tähän päivään.



Kuva 4.1 Indeksien kehitys vuosina 2001–2017.

Indeksien antamaan kuvaan uusista kuljettajista liittyy joitakin epävarmuuksia muun muassa lähtöaineistojen puutteiden ja kuljettajatutkimnon vuosien varrella muuttuneen rakenteen johdosta. Vuoden 2017 aineistosta jäi puuttumaan kokonaan indeksi 1 laskennassa käytetty tieto vastaajan ajo-opetusmäärästä ennen ajokoetta. Puute korjattiin hakemalla ryhmäkohtaiset keskiarvot ajo-opetuksen määrille vuoden 2016 aineistosta. Indeksien 1 arvo vuoden 2017 osalta kuvaa siten ainoastaan koepisteiden kehitystä varsinaisen indeksiarvon sijaan, mutta aikasarja saatiin tällä menetelmällä pidettyä yhtenäisenä. Indeksien 1 laskentaan epävarmuutta on aiheuttanut myös muutos pakollisen ajo-opetuksen määrässä vuoden 2014 tutkimuskierroksista alkaen. Indeksiarvoja on painotettu pakollisten opetusmäärien suhdeluvulla, mutta erityisesti opetusluvalla korttinsa suorittaneilla muutokset todellisissa ajo-opetusmäärissä eivät ole muuttuneet samassa suhteessa, joka osaltaan on pudottanut indeksiarvoa. Indeksien 2 puolestaan on hyvin herkkä pienillekin muutoksille ja sen laskennassa muun muassa henkilövahinko-onnettomuuksien poikkeuksellisen suuri painokerroin aikaansaa indeksiin suuria vaihteluja niissä ryhmissä, joissa vakavia onnettomuuksia on sattunut muutamallekin vastaajalle. Heilahtelut ja satunnaisvaihtelun osuus korostuu vastaajajoukkojen pienentyessä.

Indeksiä 2 stabiilimman kuvan uusien kuljettajien liikenteessä selviytymisestä ja heille tapahtuneista vahingoista antaa prima-%, jonka kehitys vuodesta 2001 vuoteen 2017 on esitetty kuvassa 4.2. Vuoden 2017 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 59 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on laskenut viime vuosista, mutta osaltaan siihen vaikuttaa myös tutkimuksen normaalista hieman myöhäisempi ajankohta, jolloin vastaajilla oli ollut ajokortti keskimääräistä pidempään. Laskusta huolimatta osuus on lähellä pitkän aikavälin keskiarvoa.



Kuva 4.2 Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2017.

4.3 Kehitys vastaajaryhmittäin

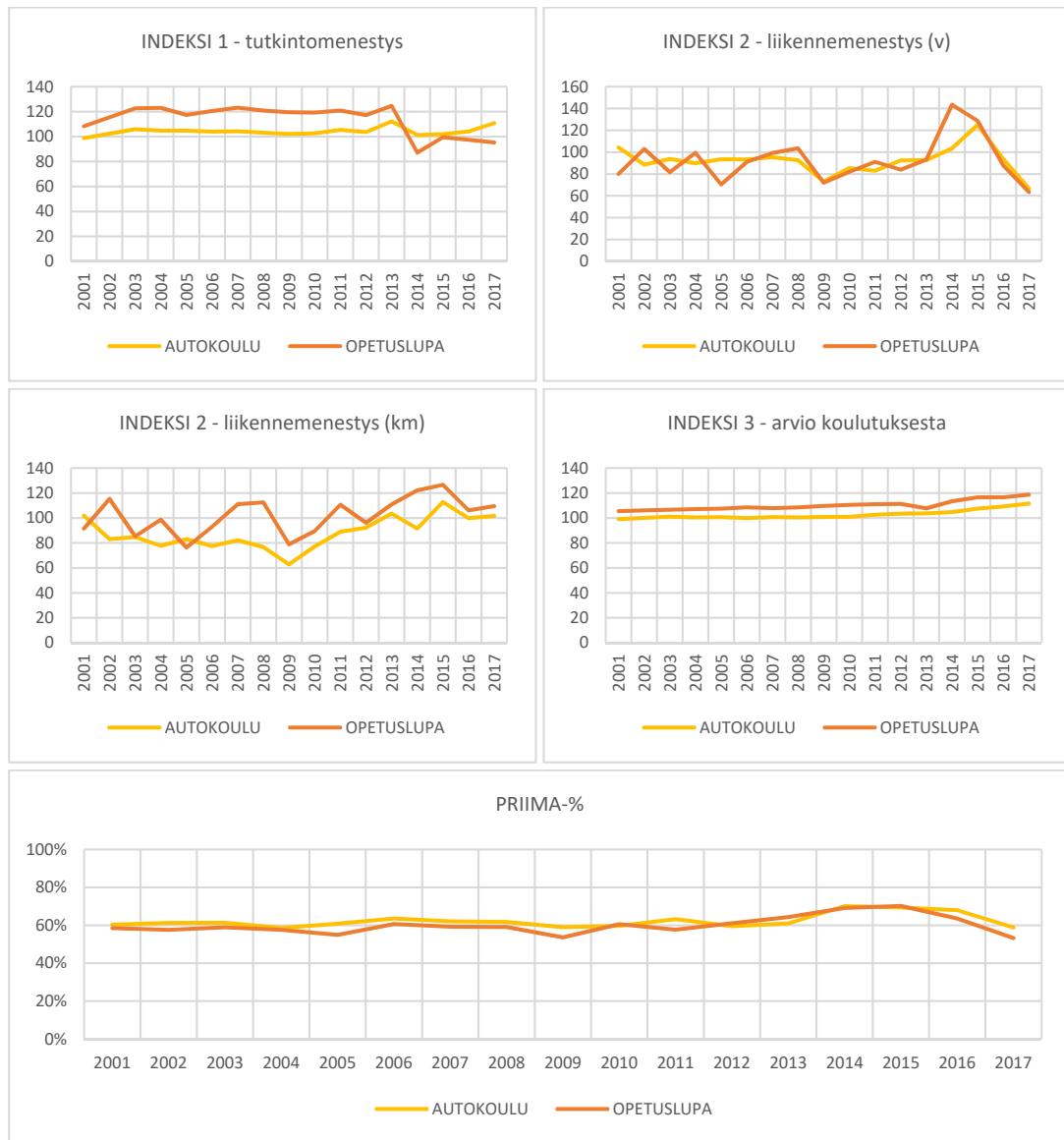
Indeksien ja priima-%:n kehitystä vuosien mittaan tarkasteltiin myös vastaajaryhmittäin. Indeksien laskeminen on perusteltua vain riittävän suurille vastaajajoukoille ($N > 200$), jotta satunnaisvaihtelun vaikutus ei ole liian suurta. Näin ollen tarkastelu indeksien osalta suoritettiin opetusmuodon ja sukupuolen mukaan jaotelluille vastaajaryhmille. Priima-%:n osalta vertailua suoritettiin lisäksi muun muassa ikäryhmittäin ja ajosuoritteen mukaan jaoteltuna.

Kuvassa 4.3. on esitetty indeksit ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2017 naispuolisten ja miespuolisten vastaajien välillä. Otoshenkilön sukupuolitieto puuttui vuosien 2014 ja 2015 tutkimusaineistoista, eikä jaottelua siten näiden vuosien osalta voitu tehdä. Indeksien 1 mukaan miespuoliset vastaajat ovat selviytyneet kuljettajantutkinosta hieman naispuoleisia vastaajia paremmin jokaisena tutkimusvuotena. Indeksissä 2 vaihtelut ovat suurempia. Keskimäärin liikenteessä naispuoliset vastaajat ovat selvinneet miespuolisia paremmin useimpina tutkimusvuosina. Myös priima-%:n perusteella naisilla on sattunut vähemmän liikennevahinkoja ja -rikkeitä, joskin erot ovat tasoittuneet tutkimuksen alkuvuosista tähän päivään. Tarkasteltaessa liikennemennestystä ajettuja kilometrejä kohden tilanne kuitenkin kääntyy lähes pääläelleen ja miespuolisten vastaajien menestys on ollut keskimäärin parempaa. Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä. Keskimäärin miehet ovat antaneet hieman paremman arvion koulutuksen antamille valmiuksille jokaisena tutkimusvuonna.



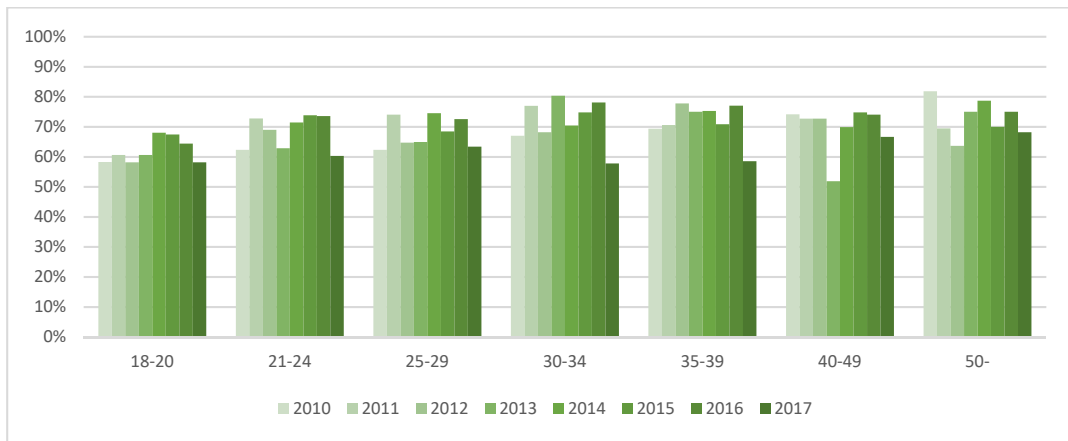
Kuva 4.3. Indeksit ja priima-% vastaajan sukupuolen mukaan jaoteltuna

Tutkinnon suoritustavan mukaan jaotellut indeksiarvot ja priima-% on esitetty kuvassa 4.4. Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla tutkintomenestystä saatua ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksiarvo 1 on ollut ennen vuotta 2014 opetuslupalaisilla autokoulun käyneitä korkeampi, mutta laskenut sittemmin autokoulun käyneitä matalammaksi. Asiaan vaikuttaa osaltaan kappaleessa 4.2 kuvatut ajotuntien pakollisen määrän muutokset, eikä indeksin 1 osalta eri vuodet ole siten täysin vertailukelpoisia. Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 ei ole selkeää eroa tutkinnon suoritustavalla, ajosuoritteella painotettaessa opetuslupalaiset ovat kuitenkin keskimäärin menestyneet autokoulun käyneitä paremmin. Opetuslupalaiset ovat myöskin antaneet keskimäärin hieman autokoulun käyneitä parempia arvioita tutkinnon antamille valmiuksille jokaisena tutkimusvuotena (indeksi 3).



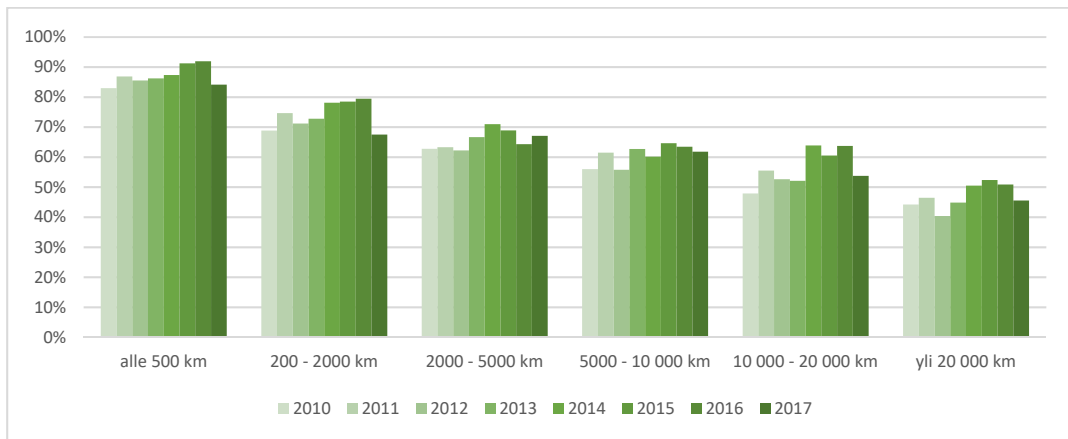
Kuva 4.4. Indeksit ja priima-% autokoulun suoritusstavan mukaan jaoteltuna

Ikäryhmittäin tarkasteltuna priima-% on ollut keskimäärin matalimmalla nuorimassa 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä (kuva 4.5) keskiarvon vuosina 2001–2017 ollessa tässä ryhmässä 60 %. Muiden ikäryhmien osalta priima-% on ollut melko tasainen nousten kuitenkin lievästi vanhimpiin ikäryhmiin mentäessä. Yli 50-vuotiaiden keskimääräinen priima-osuus vuosina 2001–2017 on ollut 72 %. Kehitys ryhmien välillä on ollut pääosin samansuuntaista ja noudattanut melko hyvin koko vastaajajoukon kehitystä vuosien välillä. Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla 30–39-vuotiaiden vastaajien priima-% on tosin laskenut selkeämmin muita ikäryhmiä enemmän aiemmista vuosista.



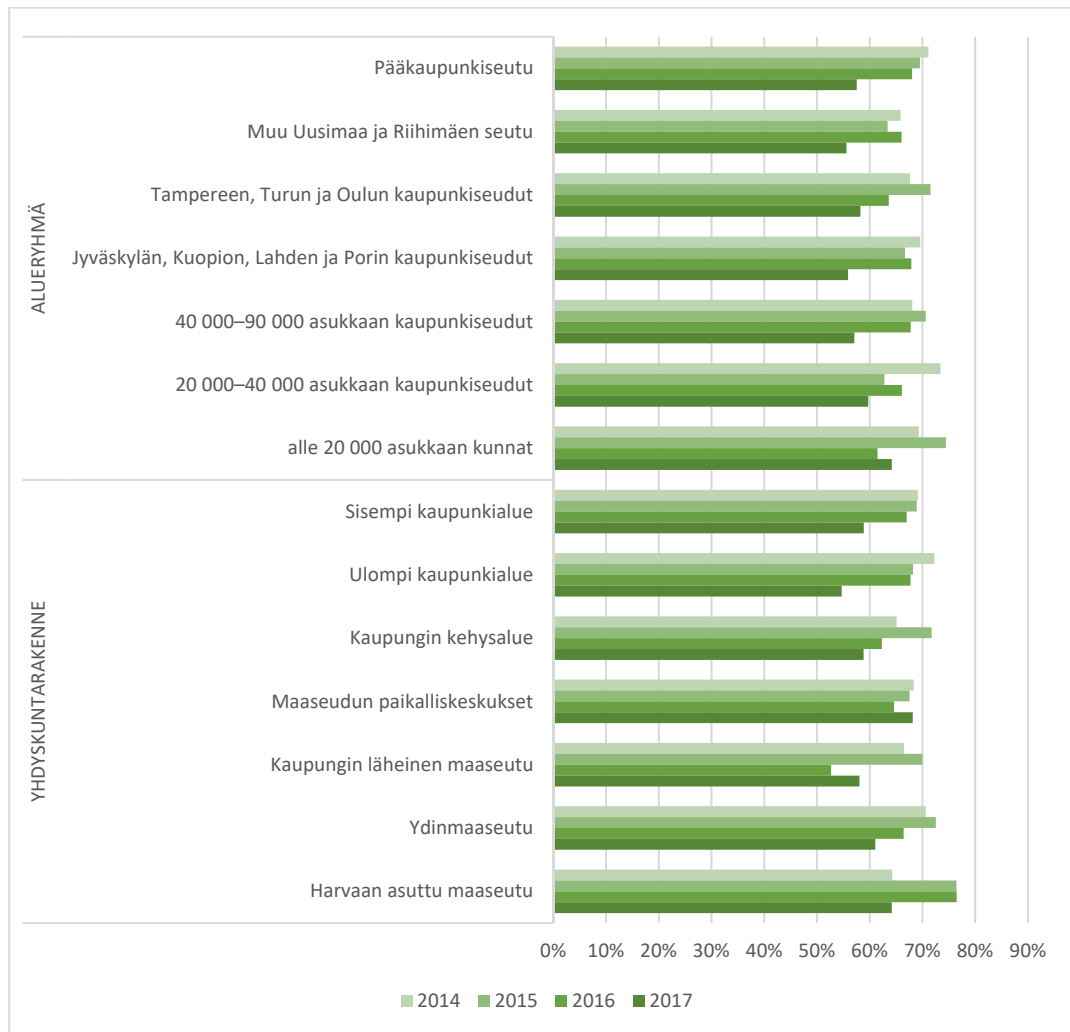
Kuva 4.5. Priima-%:n kehitys ikäryhmittäin tutkimusvuosina 2010–2017

Altistumisella on ollut selkeä yhteys myös priima-%:n osalta sen laskiessa selkeästi sitä mukaa mitä enemmän ajokilometrejä vastaajille on kertynyt (kuva 4.6). Alle 500 kilometriä ajaneilla vastaajilla priima-osuus vuoden 2017 tutkimuskierroksilla oli 85 % kun taas yli 20 000 kilometriä ajaneilla se oli enää 46 %.



Kuva 4.6. Priima-%:n kehitys ajosuoritteen mukaan tutkimusvuosina 2010–2017

Alueryhmittäin ja vastaajan asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan tarkasteltuna suuria eroja priima-%:ssa ei ollut (kuva 4.7). Alueryhmistä priima-% oli keskimäärin heikoin pääkaupunkiseudun ulkopuolisen Uudenmaan ja Riihimäen alueella asuvilla vastaajilla, joilla keskimääräinen priima-osuus vuosien 2014–2017 tutkimuskierroksilla oli 63 %. Keskiarvo puolestaan oli korkein sekä pääkaupunkiseudulla, mutta toisaalta myös alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvilla vastaajilla, joilla priima-osuuden keskiarvo näinä vuosina oli 67 %. Yhdyskuntarakenteellisen vyöhykkeen mukaan tarkasteltuna priima-osuus oli korkeimmillaan harvaan asutulla maaseudulla (ka 70 %) ja matalimmillaan kaupungin läheisellä maaseudulla (ka 62 %).



Kuva 4.7. Priima-%:n kehitys vastaajan asuinpaikan mukaan tutkimusvuosina 2014–2017

5 Päätelmät ja suositukset kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Vuoden 2017 seurantatutkimuksen perusjoukkona olleet vuonna 2016 ajokortin saaneet kuljettajat ovat keskimäärin hyvin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöön. Tyytyväisyys sekä opetuksen antamiin valmiuksiin että kuljettajaopetuksen sisältöön yleisesti olivat nousseet hieman aiemmista vuosista. Keskimääräinen yleisarvio sekä kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille että kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon sisällölle nousi yli neljään arvioitaessa tyytyväisyyttä asteikolla 1-5. Aikaisempien vuosien tapaan eniten tyytymättömyyttä esiintyi tyytyväisyydessä vaikeissa olosuhteissa ajamisen valmiuksiin sekä pimeällä ajon näyttöön ja harjoituksiin.

Vuoden 2017 tutkimuskierroksilla ajokilometrejä oli kertynyt vastaajille selvästi aiempia vuosia enemmän, keskimäärin noin 12 700 km. Suuremmilla ajomäärillä ja sitä kautta syntyvällä altistumisella oli vaikutusta myös aiempaa suurempaan rikkeiden ja vahinkojen määrään, mikä näkyi esimerkiksi selkeänä pudotuksena liikennemennestystä mittaavassa indeksissä 2. Suhteutettuna ajettuihin kilometreihin oli liikennemennestystä mittaava indeksi 2 kuitenkin hieman noussut vuoden 2016 tasosta. Osaltaan suurempiin ajokilometreihin ja rikemääriin vaikutti tutkimusajankohdan myöhästyminen, minkä myötä vastaajilla oli ollut ajokortti tavanomaista kauemmin tutkimuksen tekohetkellä. Jatkossa vertailukelpoisuuden varmistamiseksi olisikin tärkeää, että tutkimushenkilöt saataisiin valikoitua siten, että ajokokemusta olisi kaikilla noin 1–1,5 vuotta tutkimuksen tekohetkellä.

Kokonaan ilman rikkeitä ja vahinkoja (ns. priima-%) oli selvinnyt 59 % vastaajista, mikä oli niin ikään hieman aikaisempia vuosia pienempi osuus, mutta lähellä pitkän aikavälin keskiarvoa. Naispuoliset vastaajat olivat selvinneet hieman miespuolisia vastaajia paremmin, joskin heillä myös ajokilometrejä oli kertynyt vähemmän. Altistuminen näkyi selvästi kehityksessä ja priima-osuus laski tasaisesti ajokilometrien kasvun myötä. Nuorimmat vastaajat olivat selvinneet liikenteessä hieman vanhimpia vastaajia heikommin, joskin erot ikäluokkien välillä olivat hieman tasoittuneet aikaisemmista vuosista.

Aikaisempien vuosien tapaan kolmivaiheinen kuljettajatutkinto sai osakseen melko paljon kritiikkiä ja etenkin harjoitteluvaiheen teoriaosuus ja ryhmäajo koettiin turhina osa-alueina. Harjoitteluvaiheen henkilökohtaista ajotuntia kuten myös syventävän vaiheen ajotunteja pidettiin kuitenkin tärkeinä. Avoimissa palautteissa myös tutkinnon korkea hinta oli usein kritiikin aiheena. Vuoden 2018 tutkintouudistuksen ja erillisten vaiheiden poistumisen myötä seuraavien vuosien tutkimukset antavat osviittaa siitä, onko uudistus koettu myönteisenä asiana uusien kuljettajien keskuudessa.

6 Lähdeluettelo

Kiiskilä, Kati & Tuominen, Janne. 2017. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2017. Helsinki.

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

Nuora, 2016. https://tietoanuorista.fi/wp-content/uploads/2017/03/Nuorisobarometri_2016_WEB.pdf

Nuora, 2017. Nuorisobarometri. Valtion nuorisosiain neuvottelukunta. <https://tietoanuorista.fi/nuorisobarometri/>

Trafi 2018a. Ajokorttitilastot. http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/?tablelist=true&rxid=758fba2c-60e4-4e68-8932-d724125fe700

Trafi, 2018b. Opetuslapalaisten osuus hyväksytyistä henkilöauton ajokokeista. <https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajo- ja teoriakoetilastot>

Trafi 2018c. 3,7 miljoonalla suomalainen ajokortti - Helsingissä 18-vuotiaana kortin hankkii vain joka kolmas. [https://www.trafi.fi/trafi/ajankohtaista/5996/3_7_miljoonalla suomalainen ajokortti - helsingissa 18-vuotiaana kortin hankkii vain joka kolmas](https://www.trafi.fi/trafi/ajankohtaista/5996/3_7_miljoonalla_suomalainen_ajokortti_-_ helsingissa_18-vuotiaana_kortin_hankkii_vain_joka_kolmas)



Maaliskuu 2018

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** Sitowise 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.sitowise.com/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 23.3.2018**.

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 tutkimus-tietokantaan kerätyt heitä koskevat tiedot ottamalla yhteyttä tutkimuksen toteuttajaan.

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

Miten juuri sinut on valittu tutkimukseen?

Tutkimuksen otokseen on poimittu Trafin ajoneuvoliikennerekisteristä 8 000 vuonna 2016 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 Sitowise Oy:stä tai Trafista:

tutkimusvastaava Janne Tuominen, Sitowise Oy, p. 050 4906 852,
janne.tuominen@sitowise.com

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

Osoitetietolähde

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

Arvontalipuke

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

Nimi

Osoite



A

ARVIO KULJETTAJAOPETUKSESTA

1. Missä sait kuljettajaopetuksen?

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

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

	Ei lainkaan 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					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 kuljettajatutkinnon osiin?

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

5. Oletko suorittanut kolmivaiheisen kuljettajatutkinnon 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 liikenneraangaistusta 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 liikenneraangaistuksia, 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

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

syntymäaika

- o SYNTYMAPVM

äidinkieli

- o ÄIDINKIELI

ajokortin suorittamisajankohta (ensim. B-luokan kortti)

- o PAATOSPVM

ajokortin suorittamistapa (opetuslupa/autokoulu)

- o OPLHENKILOASNO
jos sisältää tunnustiedon, on opetusluvallinen

ajokortin syventävän vaiheen suorittaminen

- o TODISTUKSEN PVM
jos sisältää päivämäärätiedon, on syventävä vaihe suoritettu kyseisenä päivänä

muut voimassaolevat ajo-oikeudet poimintahetkellä (esim. A, B, C)

- o TILA
nykyisen ajo-oikeuden tila
01 -> ajokiellossa
02 -> ajokiellossa toistaiseksi
03 -> korvattu
06 -> osittain voimassa
08 -> päättynyt
12 -> voimassa
- o MONNETTYAJOKORTTILUOKKA
nykyisen ajo-oikeuden ajokorttiluokka
271 -> B
aiemmat ajokortit (esim. AM, A1, A2, T tai näitä edeltäneet vanhemmat luokat)

autokoulun koodi

- o AUTOKOULU
- o TOIMIPAikka

kuljettajatutkinnon ajokokeen arviointi

- o A01 = Ajoneuvon hallinta (1–5)
- o A02 = Kevyen liikenteen huomiointi (1–5)
- o A03 = Muun liikenteen huomiointi (1–5)
- o A04 = Ennakointi (1–5)
- o A05 = Oman tilan hallinta (1–5)

opetustiedot

- o AJOOPETUSENNENAJOKOETTA **(HUOM. PUUTTUU VUODEN 2017 AINEISTOSTA)**

ajokokeen yrityskerta, jolla ajokoe on suoritettu

- o YRITYSKERTA
- o PAATOSKDI
01=Hyväty, 02=Hyvätyty

pimeäopetuksen suorittaminen

- o 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 2016

- 1 = YKR-taajaman 2016 alueella
- 0 = YKR-taajaman 2016 ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

TAAJAMA_16: YKR-taajama 2016

(vyöhykkeissä osin päällekkäisyyttä, luokka valittu tiheämmän alueen mukaan)

- 1 = YKR-taajaman 2016 alueella
- 2 = YKR-kylän 2016 alueella
- 3 = YKR-pienkylän 2016 alueella
- 4 = YKR-maaseutumaisen asutuksen 2016 alueella
- 0 = aluejaon ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

TIHEÄ: Harva/tiheä taajama-alue 2016

- 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