

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2021 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2021 ai-neisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Miro Mujunen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2022	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-9087 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-806-5
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviyty-minen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Tiivistelmä Vastikään ajokortin saaneet nuoret kuljettajat esiintyvät vuodesta toiseen ylliedustettuina liikenneonnettomuustilas-toissa. Vuodesta 2001 lähtien toteutetulla uusien kuljettajien seurantatutkimuksella on pyritty analysoimaan liikenne-turvallisuustilannetta keräämällä uusien kuljettajien kokemuksia kuljettajaopetuksesta ja liikenteestä heidän ensimmäi-sen ajovuotensa ajalta. Itsearviointiin, omiin kokemuksiin ja erilaisiin taustatiedoilla täydennettyihin tunnuslukuihin perustuvan pitkän aikasarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilan-teessa on tapahtunut. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista ja ajokorttilain-säädännössä tapahtuneiden uudistusten vaikutuksista uusien kuljettajien liikennemenestykseen. Vuoden 2021 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2020 ajokortin saaneet kuljettajat, jolloin vastaajille oli kertynyt tutkimushetkellä ajokokemusta keskimäärin hieman yli yhden vuoden ajalta. Kahdesta tutkimuskierroksesta koostuvaan lopulliseen tutkimusaineistoon saatiin vuonna 2021 yhteensä 1707 vastausta koko-naisvastaustasteen ollessa 21 %. Vastaajajoukossa olivat yleistyneet entisestään 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajokor-tin saaneet kuljettajat (25 % kaikista vastaajista) sekä opetusluvalla ajokortin suorittaneet kuljettajat (36 % kaikista vas-taajista). Aiempien vuosien tapaan naiset vastasivat kyselyyn miehiä aktiivisemmin, jolloin lopullisessa tutkimusaineis-tossa naisia oli enemmistö huolimatta siitä, että kaikista ajokortin suorittajista suurin osa on miehiä. Poikkeuksellisista koronarajoitusten täyttämistä vuosista 2020 ja 2021 huolimatta uudet kuljettajat ilmoittivat käyttä-vänsä henkilöautoa totutun useasti omalla asuinseudullaan liikkueensa. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa kaksi kol-masosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Keskimääräinen yhdelle vas-taajalle kertynyt ajosuorite oli 10 640 kilometriä, mikä oli hyvin lähellä vuoden 2020 tutkimuksen vastaavaa arvoa, mutta hieman tätä edeltävien vuosien arvoa matalammalla. Keskimääräistä enemmän ajokilometrejä oli kertynyt 17-vuotiaana ajokortin saaneille, miespuolisille vastaajille sekä pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella asuville vastaajille. Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen aja-miseen. Asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli 4,2, joka oli edellisen vuo-den kanssa identtinen ja hieman viimeisen viiden vuoden keskiarvoa matalampi. Arviot olivat kuitenkin useimpien osa-tekijöiden osalta pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Myös yleistyytyväisyys sekä kuljettajaopetuksen että kul-jettajantutkimuksen sisältöön saivat vastaajilta keskiarvosanan 4,2, joka oli aavistuksen viime vuosien keskiarvoa korkeam-malla. Eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättöimpiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajami-seen sekä pimeään ja liukkaaseen kelin ajon harjoituksiin. Erityisesti simulaattorilla ajo-opetuksen suorittaneet antoivat aiempien vuosien tapaan ajo-opetukselle kaikkein heikoimmat arviot. Simulaattoriopetus oli yleistynyt vuoden takai-	

sesta erityisesti liukkaan kelin ajon harjoituksissa, mikä osaltaan heijastui myös kokonaistyytyväisyyden laskuun kyseisellä osa-alueella.

Kaiken kaikkiaan 60 % vastaajista oli selviytynyt ensimmäisestä ajovuodestaan kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli hieman viime vuosia matalampi ja esimerkiksi pieniä vahinkoja, omaisuusvahinkoja ja liikennevirhemaksuja oli vastaajien kohdalla osunut hieman edellistä vuotta enemmän. Erot säilyivät kuitenkin pieninä. Erityisesti ajokilometrejä kohden laskettujen vahinkomäärien kehitys on kuitenkin ollut pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna laskusuuntainen sekä läheltä piti -tilanteiden, pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen että henkilövahinkojen osalta. Indeksiarvoista koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 oli säilynyt lähes ennallaan ja tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 laskenut edelliseen vuoteen nähden. Liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli puolestaan noussut hieman kahdesta edellisestä vuodesta. Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus säilyi aiempaan tapaan muutamassa prosentissa.

Yhteyshenkilö Elina Uusitalo	Raportin kieli Suomi	Luottamuksellisuus Julkinen	Kokonaissivumäärä 69
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation Uppföljningsundersökning av unga förare - nöjdhet med förarundervisningen och erfarenheter i trafiken, material från år 2021	
Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Miro Mujunen	
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 1/2022	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-9087 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-806-5
Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, nöjdhet, förarundervisning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd	
Sammandrag Unga förare som nyligen fått körkort är överrepresenterade i statistiken över trafikolyckor år till år. Genom uppföljningsundersökningen bland nya förare, som genomförts sedan 2001, strävar man efter att analysera trafiksäkerhetssituationen genom att samla in nya förarens erfarenheter av förarundervisningen och trafiken under deras första år som förare. Med hjälp av en lång tidsserie baserad på självutvärdering, egna erfarenheter och olika nyckeltal kompletterade med bakgrundsuppgifter har man kunnat jämföra hurdana förändringar som skett i trafiksäkerheten bland nya förare. Samtidigt har undersökningen gett mer information om utvecklingsbehoven inom förarundervisningen och vilka effekter som ändringarna i körkortslagstiftningen har haft på trafikframgången bland nya förare. Populationen för uppföljningsundersökningen bland nya förare 2021 var förare som fått körkort år 2020. Detta innebär att vid tidpunkten för undersökningen hade respondenterna samlat på sig i medeltal lite över ett års körerfarenhet. Det slutgiltiga undersökningsmaterialet som bestod av två undersökningsomgångar omfattade år 2021 totalt 1 707 svar, och svarsfrekvensen var 21 procent. Andelen förare som tagit körkort med åldersdispens som 17-åringar hade ökat (25 procent av alla respondenter), liksom även andelen förare som tagit körkort med undervisningstillstånd (36 procent av alla respondenter). Liksom tidigare år besvarade kvinnor enkäten mera aktivt än män. Till följd av detta var merparten av respondenterna i det slutgiltiga undersökningsmaterialet kvinnor trots att största delen av dem som tar körkort är män. Trots de exceptionella åren 2020 och 2021, som var fyllda med coronabegränsningar, angav nya förare att de använder personbil lika ofta som tidigare när de rör sig på deras boendeort. I undersökningsmaterialet år 2021 angav två tredjedelar av respondenterna att de gjorde resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Det genomsnittliga antalet körda kilometer per respondent var 10 640, vilket är mycket nära det motsvarande antalet enligt undersökningen 2020, men lite mindre än antalet åren före detta. Förare som tagit körkort som 17-åringar, manliga respondenter samt respondenter som bor utanför huvudstadsregionen och andra stora städer hade samlat fler körkilometer än genomsnittet. Liksom tidigare år bedömde respondenterna generellt att förarundervisningen ger dem goda färdigheter för att köra på egen hand. På skalan 1–5 fick de färdigheter som förarundervisningen ger det allmänna vitsordet 4,2, vilket var identiskt med det föregående året och en aning lägre än genomsnittet för de fem föregående åren. Bedömningarna var dock högre än genomsnittet i ett längre perspektiv i fråga om flera delfaktorer. Även den allmänna nöjdheten med både förarundervisningen och innehållet i förarexamen fick vitsordet 4,2 av respondenterna, vilket var en aning högre än medeltalet för de senaste åren. När det gäller de olika delområdena var respondenterna klart missnöjdare med de färdigheter de fått för körning i svåra förhållanden samt övningarna i mörkerkörning och körning på halt väglag. I synnerhet de som fått körundervisning i simulator gav, liksom tidigare år, körundervisningen de allra sämsta vitsorden.	

Simulatorundervisningen hade blivit vanligare jämfört med det föregående året särskilt i fråga om övningarna i körning på halt väglag, vilket för sin del avspeglades också i minskningen av den totala nöjdheten med delområdet i fråga.

Totalt hade 60 procent av respondenterna klarat sitt första år som förare helt utan olyckor och straff. Andelen var en aning lägre än de senaste åren, och respondenterna hade till exempel haft flera små olyckor, lidit egendomsskador och fått flera avgifter för trafikförseelse än det föregående året. Skillnaderna var dock fortsättningsvis små. I synnerhet har antalet skador per körda kilometer under en längre tid ändå minskat i fråga om såväl tillbud, små olyckor, egendomsskador som personskador. Av indexvärden hade index 3, som mäter de färdigheter som förarundervisningen ger, förblivit nästan oförändrat och index 1, som mäter examensframgång, minskat jämfört med det föregående året. Index 2, som mäter trafikförmåga, hade ökat en aning jämfört med de två föregående åren. Andelen respondenter som ålagts körförbudsutbildning hölls liksom tidigare på några procent.

Kontaktperson Elina Uusitalo	Språk Finska	Sekretessgrad Offentlig	Sidoantal 69
Distribution	Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom		

Title of publication Monitoring study of new drivers - satisfaction with driver instruction and experiences in traffic, data for 2021	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Miro Mujunen	
Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom	
Publication series and number Traficom Research Reports 1/2022	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-9087 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-806-5
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 young drivers are overrepresented in traffic accident statistics year after year. The monitoring study of new drivers, carried out since 2001, is aimed at analysing the traffic safety situation by surveying the experiences of new drivers in driver training and traffic during their first year of driving. With the aid of a long time series based on self-assessment, personal experiences and indicators supplemented with background information, it has been possible to compare the changes that have occurred in the traffic safety of new drivers. At the same time, the study has provided more information on development needs in driver instructions and the effects of the driving licence legislation reforms on the traffic performance of new drivers. The population of the monitoring survey of new drivers in 2021 consisted of the drivers who had received their driving licence in 2020, meaning that the respondents had on average a little more than one year of driving experience at the time of the survey. In 2021, a total of 1,707 responses were received for the final data consisting of two rounds of surveys with a total response rate of 21%. More and more respondents had received their driving licence at the age of 17 with an exception permit (25% of all respondents) or with a driving instruction permit (36% of all respondents). Similarly to previous years, women were more likely to complete the survey, meaning that the final research material had a majority of responses from women, despite the fact that most people with driving licences are men. Despite 2020 and 2021 being exceptional years due to COVID-19-related restrictions, new drivers stated that they used passenger cars as usual when moving around in their residential region. In the 2021 survey, two thirds of the respondents reported to have driven a passenger car daily or almost daily. The average mileage for an individual respondent was 10,640 kilometres, which was very close to the same figure in 2020, but slightly less than that of previous years. Those who had been issued with their driving licences at the age of 17, male respondents and respondents living outside the Helsinki metropolitan area and other large urban areas had above-average mileages. In general, the respondents estimated that driver instruction gave them a good ability to drive independently, similarly to previous years. The overall score for the skills provided by driving instruction was 4.2 on a scale of 1–5, which was identical to the previous year and slightly lower than the five-year average. In terms of several partial factors, the assessments were above average in the long term. The overall satisfaction with both driver education as well as the contents of the driving examination received an average grade of 4.2 from the respondents, which was slightly higher than the average grade in recent years. Of the different components, the respondents were clearly the most dissatisfied with the abilities they had gained for driving in difficult conditions as well as the exercises for driving in dark and slippery conditions. In particular, those who received simulator instruction gave driving instruction the poorest grades, in the same way as in previous years. Simulator instruction had become more common compared to the previous year, especially for practicing in slippery conditions, which was in part reflected in the decline in overall satisfaction in the area in	

question.

All in all, 60% of the respondents managed to get through their first year of driving with no accidents or punishments. This was a slight decrease compared to previous years and respondents had had e.g. more minor accidents, property damage and traffic penalties than the previous year. The difference was minor, however. The development of accidents in relation to mileage presents a downward trend in terms of near misses, minor accidents, property damage and personal injuries, however. Of the indices, index 3 illustrating the skills gained from training had remained nearly the same and index 1 illustrating examination success had declined compared to the previous year. Index 2 measuring success in traffic had, on the other hand, increased slightly compared to the two previous years. As before, the share of respondents ordered to participate in driving ban training remained at a few per cent.

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidentiality rating Public	Pages, total 69
Distributed by	Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom		

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt vuodesta 2001 lähtien tietoa uusien kuljettajien kokemuksista ja menestyksestä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimusaineisto on kerätty kyselytutkimuksella, joka on suunnattu edellisenä vuonna B-kortin suorittaneille kuljettajille. Tutkimuksen keskeisimmät tulokset on julkaistu vuosittain osana Traficomin julkaisusarjaa. Tässä raportissa esitetty tutkimusaineisto on kerätty keväällä ja syksyllä 2021.

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on selvittää vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen, arvioida opetuksen antamia valmiuksia itsenäiseen ajamiseen ja seurata uusien kuljettajien liikennemenestystä ensimmäisen ajovuoden aikana liikenteessä. Uusien kuljettajien omien subjektiivisten arvioiden lisäksi aineistoon yhdistettyjen taustatietojen ja erillisten indeksiarvojen laskennan avulla kehitystä voidaan seurata tilastollisten tunnuslukujen avulla pitkänä aikasarjana. Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää kuljettajaopetuksen kehittämisessä ja uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa.

Tutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut Elina Uusitalo Traficomista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet Max Fogdell, Riikka Rajamäki ja Inkeri Parkkari Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista on vastannut Sitowise Oy, jossa projektipäällikkönä työstä on vastannut Janne Tuominen. Työryhmään ovat kuuluneet lisäksi Kati Kiiskilä ja Miro Mujunen.

Helsingissä, 5.8.2022

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2001 samlat in information om nya förarens erfarenheter och hur de har klarat sig i trafiken efter att de fått sitt körkort. Materialet samlas in genom en enkät som riktar sig till nya förare som tagit B-körkort under föregående år. Undersökningens viktigaste resultat har varje år publicerats som en del av Traficom's publikationsserie. Undersökningsmaterialet som presenteras i denna rapport har samlats in under våren och hösten 2021.

Syftet med uppföljningsundersökningen av nya förare är att ta reda på hur nöjda respondenterna är med förarutbildningen, bedöma vilka färdigheter utbildningen ger för självständig körning och följa upp de nya förarnas trafikförmåga under deras första år med körkort. Utöver subjektiva bedömningar från nya förare samt bakgrundsinformation som kopplats till materialet och genom att beräkna separata indexvärden kan vi följa utvecklingen som en lång tidsserie med hjälp av statistiska nyckeltal. Undersökningens resultat kan användas för att utveckla förarutbildningen och bedöma trafiksäkerhetsutvecklingen bland nya förare.

Ordförande för styrgruppen för undersökningarna var Elina Uusitalo vid Traficom. Till styrgruppen hörde dessutom Max Fogdell, Riikka Rajamäki och Inkeri Parkkari vid Traficom. Innolink Research Oy stod för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Sitowise Oy ansvarade för planeringen, analysen och rapporteringen av undersökningen. På Sitowise ansvarade projektchef Janne Tuominen för arbetet. Till arbetsgruppen hörde dessutom Kati Kiiskilä och Miro Mujunen.

Helsingfors 5.8.2022

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2001, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on new drivers' experiences and traffic performance following the issuing of a driving licence. The data has been collected via a survey aimed at drivers who were issued a category B driving licence the year before. The key findings of the survey are published annually as part of a series of Traficom publications. The data presented in this report was collected in the spring and autumn of 2021.

The aim of the monitoring study of new drivers is to measure the respondents' satisfaction with driving instruction, assess the capacities for independent driving provided by the instruction and monitor the traffic performance of new drivers during their first year of driving in traffic. In addition to the new drivers' own subjective assessments, the development can be followed as a long time series with statistical indicators thanks to the background information linked to the data and calculation of various index values. The survey results can be utilised in the development of driving instruction and the assessment of the traffic safety development of new drivers.

The chair of the study steering group was Elina Uusitalo from Traficom. In addition, the steering group members included Max Fogdell, Riikka Rajamäki and Inkeri Parkkari from Traficom. The technical implementation of the study was carried out by Innolink Research Oy. Sitowise Oy and Project Manager Janne Tuominen were responsible for the planning, analysis and reporting of the study. The working groups also included Kati Kiiskilä and Miro Mujunen.

Helsinki, 5.8.2022

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	1
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	1
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	1
1.3	Ajokortin suorittaminen	4
2	Tutkimuksen rajausta ja menetelmät	7
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko.....	7
2.2	Tutkimusten toteutustapa	8
2.3	Tutkimuslomakkeen sisältö	8
2.4	Aineiston käsittely.....	8
2.5	Vastausaktiivisuus	9
3	Tutkimustulokset.....	12
3.1	Uusien kuljettajien taustatietoja	12
3.1.1	Ikäjakauma	12
3.1.2	Tutkinnon suoritustapa	14
3.1.3	Syyt ajokortin suorittamiseen	17
3.1.4	Liikkumistottumukset	19
3.2	Kokemukset kuljettajana	20
3.2.1	Ajokilometrien määrä	20
3.2.2	Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä.....	24
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	30
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön	35
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	41
4	Kuljettajaindeksit	45
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	45
4.2	Indeksien laskennan epävarmuustekijät	47
4.3	Indeksien kehitys.....	47
4.4	Kehitys vastaajaryhmittäin.....	49
5	Johtopäätökset.....	53
	Lähdeluettelo	55
	Liiteluettelo	56

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Uudet vastikään ajokortin saaneet kuljettajat muodostavat tilastojen valossa yhden keskeisimmistä liikenteen riskiryhmistä. Vähäinen ajokokemus näkyy uusien, pääosin nuorista koostuvien kuljettajien selvänä ylliedustavuutena onnettomuustilastoissa. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajantutkinnosta ja pärjänneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Pitkän aikasarjan avulla saadaan tietoa siitä, minkälaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuuksilanteessa on tapahtunut. Samalla tutkimuksen avulla voidaan arvioida sitä, millaisia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen kuljettajaopetus tarjoaa, mitä vaikutuksia tutkintorakenteen muutoksilla on ollut ja miten koulutusta olisi tarvetta kehittää tulevaisuudessa.

Uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu pääosin samansisältöisenä kyselytutkimuksena vuodesta 2001 alkaen. Nykyään tutkimusaineisto kerätään vuosittain kahdessa erässä, joissa molemmissa otokseen poimitaan 4000 edellisenä vuonna B-luokan ajokortin saanutta kuljettajaa. Aineiston avulla uusille kuljettajille lasketaan vuosittain päivitetyt indeksiarvot, joiden avulla kuvataan pitkänä aikasarjana muun muassa vastaajien tutkinto- ja liikennemenestyksen sekä kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien kehitystä tutkimuksen alkuvuosista nykyhetkeen. Indeksiarvojen rinnalla tutkimus antaa monipuolista tietoa uusien kuljettajien omista kokemuksista ja liikenteessä selviytymisestä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimuslomakkeen sisältöä on joiltain osin muutettu vuosien varrella vastaamaan paremmin kuljettajantutkinnon rakenteeseen tulleet muutokset.

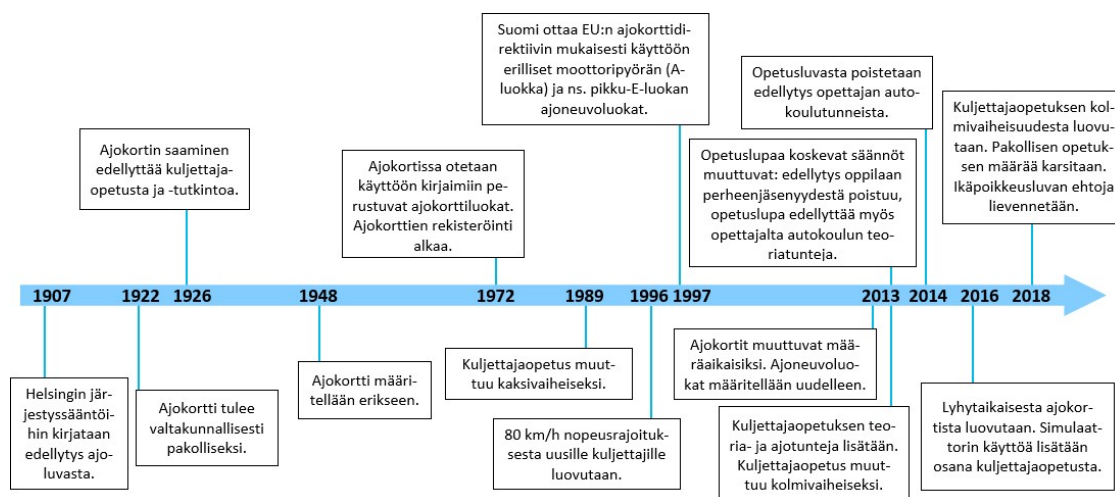
Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen pitkäaikaisena tavoitteena on varmistaa tutkimusaineiston vertailtavuus ja yhdistettävyyden aiempiin vuodesta 2001 saakka kerättyihin aineistoihin, jotta tutkimuksen arvokas aikasarja on voitu säilyttää. Tutkimuslomakkeen muutokset on siten pyritty pitämään mahdollisimman pieninä tärkeimpien mittareiden osalta. Samalla tutkimusta pyritään kuitenkin uudistamaan vuosittain siten, että se tuottaisi aiempaa laajempaa tausta-aineistoa kuljettajaopetuksen sisällön arviointiin ja kehittämiseen. Tutkimuksen painopistettä on viimeisillä tutkimuskierröksillä siirretty indeksien laskennasta tutkimustulosten laaja-alaisempaan analysointiin ja saatujen kehitysehdotusten esille nostamiseen. Useiden viime vuosina kuljettajantutkinnon suorittamiseen tulneiden rakenteellisten muutosten myötä tutkinnon suorittaneilta suoraan saatu palaute on ensiarvoisen tärkeää.

1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

Ajokortti on ollut pakollinen kaikille autoilijoille Suomessa vuodesta 1922 alkaen. Ajokorttiin tähtäävän kuljettajaopetuksen sisältö ja hallinto ovat kuitenkin kokeneet useita muutoksia 100 vuoden aikana. Vielä 2010-luvulla kuljettajantutkintoon on ehtinyt tulla useampiakin rakenteellisia muutoksia. Vuonna 2013 siihen asti käytössä ollut kaksivaiheinen tutkintorakenne muutettiin kolmivaiheiseksi, jossa kortin haltija sai aluksi lyhytaikaisen ajokortin. Lyhytaikainen kortti muuttui pitkäaikaiseksi, kun kortin haltija oli suorittanut opetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen. Vuoden 2016 alussa lyhytaikaisesta kortista luovuttiin ja uusi

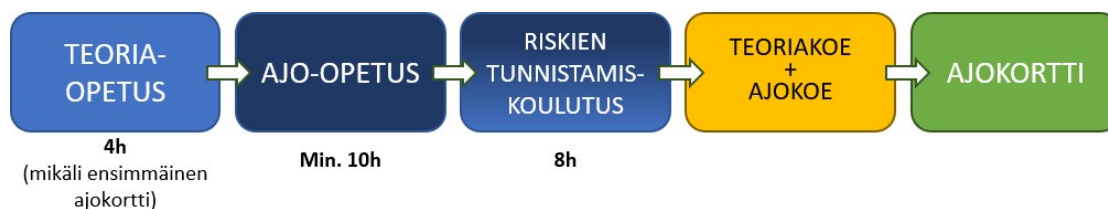
kuljettaja sai ajokokeen suoritettuaan pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellytti kuitenkin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista.

Nykyisenmuotoinen tutkintorakenne otettiin käyttöön 1.7.2018, jolloin aikaisempi kolmivaiheinen tutkintorakenne supistettiin yksivaiheiseksi. Samalla pakollisten ajotuntien määrää karsittiin ja oppilaille mahdollistettiin entistä yksilöllisemmät toteutuspolut tutkinnon suorittamiseksi. Uudistuksen yhteydessä myös ikäpoikkeuslupiin liittyviä käytäntöjä lievennettiin, minkä jälkeen ajokortti on ollut mahdollista myöntää 17-vuotiaalle hakijalle, mikäli sille on ollut erityisiä syitä. Erityisiä syitä voivat olla muun muassa työhön, opiskeluun tai tavoitteelliseen harrastukseen liittyvät matkat, joiden kulkeminen vaihtoehtoisilla kulkumuodoilla on katsottu kohtuuttoman työlääksi vaihtoehtoksi. 17-vuotiaiden osuus kaikista uusista kuljettajista onkin noussut viime vuosina merkittävän suureksi. Kuva 1 kuvaa merkittävimpiä kuljettajaopetuksessa ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneita muutoksia aina sen alkua ajoista 1900-luvun alusta nykypäivään.



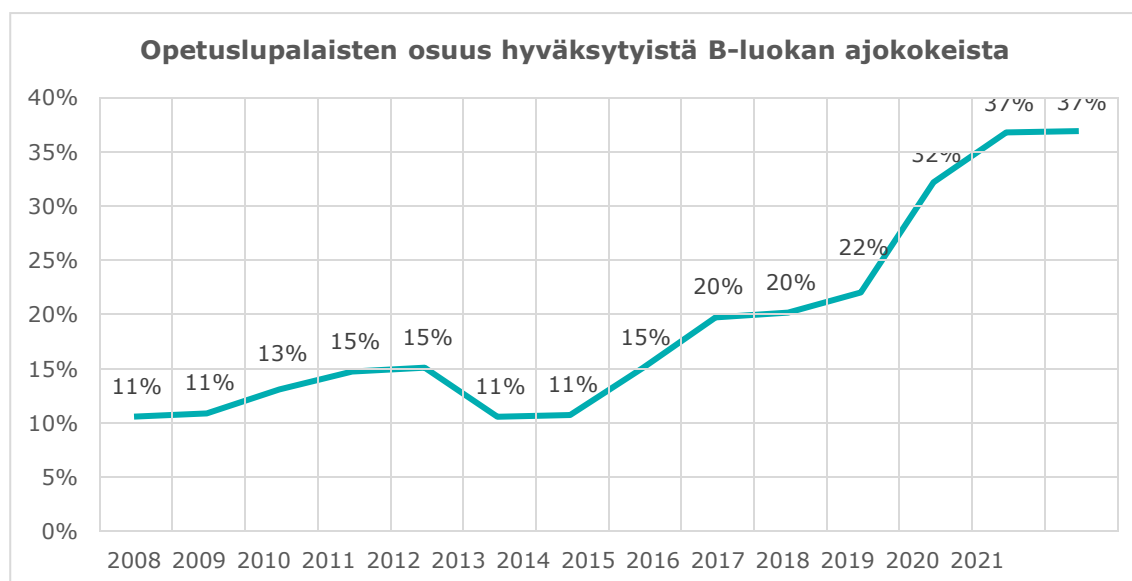
Kuva 1. Ajokorttilainsäädännössä ja kuljettajaopetuksessa tapahtuneita keskeisimpiä muutoksia sen alkupäivistä nykypäivään.

Nykyisen tutkintorakenteen mukaisesti jokaisen kokonaan ensimmäistä ajokorttiaan suorittavan on osallistuttava neljän tunnin EAS-teoriakoulutukseen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus). Koulutusta ei tarvitse käydä, mikäli ajokortin hakijalla on aikaisempi ajokortti, esimerkiksi mopokortti. B-kortin suorittajilla ajo-opetusta kuuluu tutkintoon kaikilla vähintään 10 ajotuntia. Riskien tunnistamisvaihe on niin ikään pakollinen kaikille ja se koostuu sekä teoria- että ajo-opetuksesta. Kokonaisuuteen sisältyy muun muassa pimeällä ja liukkaalla ajon harjoituksia. Teorialunteja on mahdollista suorittaa sekä lähiopetuksena että verkko-opetuksena ja ajotunteja sekä simulaattori- että liikenneopetuksena. Vuoden 2018 tutkintorakenteen uudistuksen jälkeen ajokortin saanut kuljettaja voidaan myös määrätä ylimääräiseen neljän tunnin ajokieltokoulutukseen, mikäli hän on tehnyt liikenne rikoksia tai -rikkomuksia ensimmäisten kahden ajovuoden aikana. Kuva 2 esittää B-kortin suorittamisen vaiheet nykyään voimassa olevassa tutkintorakenteessa.



Kuva 2. B-kortin suorittamisen vaiheet 1.7.2018 käyttöön otetussa tutkintorakenteessa.

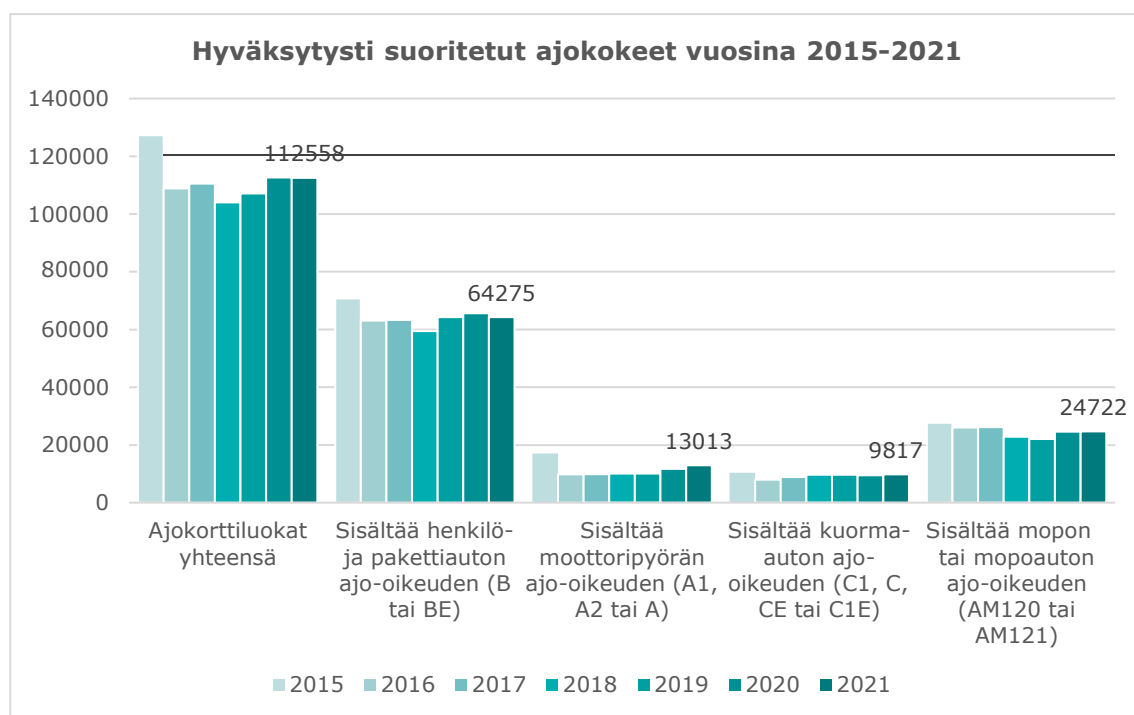
Kuljettajatutkinto on perinteisesti ollut mahdollista suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. 2010-luvulla myös opetuslukakäytäntöjä on muutettu useaan otteeseen ja opetusluvan suosio opetusmuotona on nykyään selvästi korkeammalla kuin 10 vuotta sitten (Kuva 3). Vuonna 2013 tehdystä opetuslupaa koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvan suorittajilta edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvan suosio kuljettajaopetuksen suoritustapana vähenikin vuonna 2013, 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 opetuslupalaisille autokoulussa annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Vuoden 2018 tutkintouudistuksen yhteydessä opetuslukakäytäntöä helpotettiin muun muassa opetuslupaopettajan teoriakokeen pakollisuudesta ja opetuslupa-auton muutostarkastusvaatimuksesta luopumalla. Vuosina 2020 ja 2021 jo yli kolmannes uusista kuljettajista suoritti ajokorttinsa opetusluvalla. [Traficom 2022a]



Kuva 3. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2021. [Traficom 2022a]

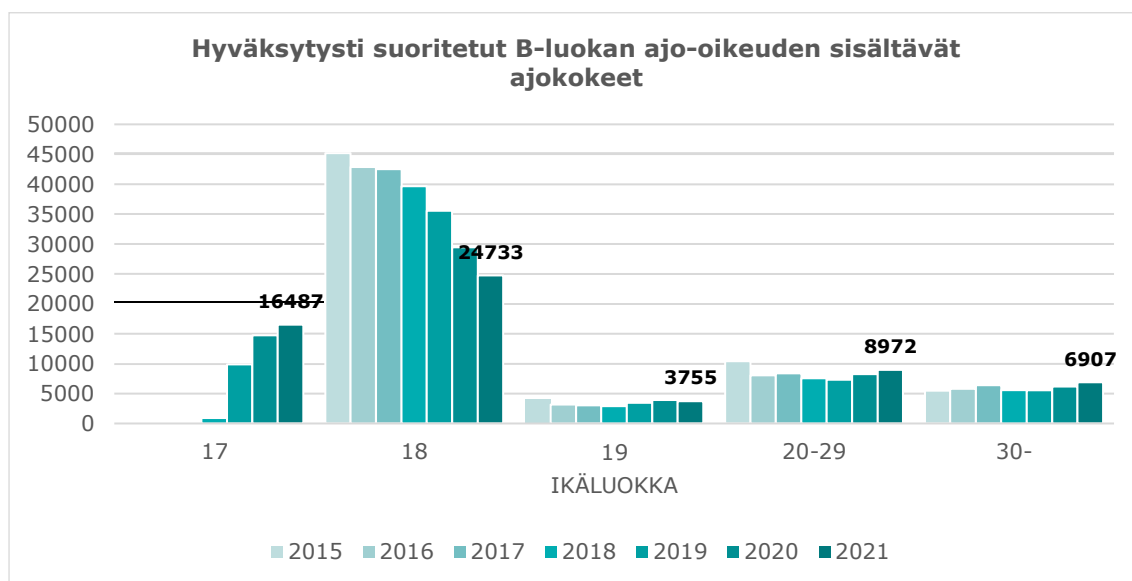
1.3 Ajokortin suorittaminen

Traficom hyväksyi vuonna 2021 yhteensä 112 558 ajokoetta, joista 64 275 (57 %) sisälsi henkilöauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan. Määrä oli lähes vastaava kuin vuonna 2020 ja hieman edellisten viiden vuoden keskiarvoa suurempi (Kuva 4). Moottoripyörän ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita hyväksyttiin vuonna 2021 noin 13 000 (12 % kaikista hyväksytyistä), kuorma-auton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 9 800 (9 %) ja mopon tai mopoauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 24 700 (22 %). Moottoripyörän ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä oli kasvanut ajokorttiluokista selkeimmin viimeisen viiden vuoden aikana. [Traficom 2022b]



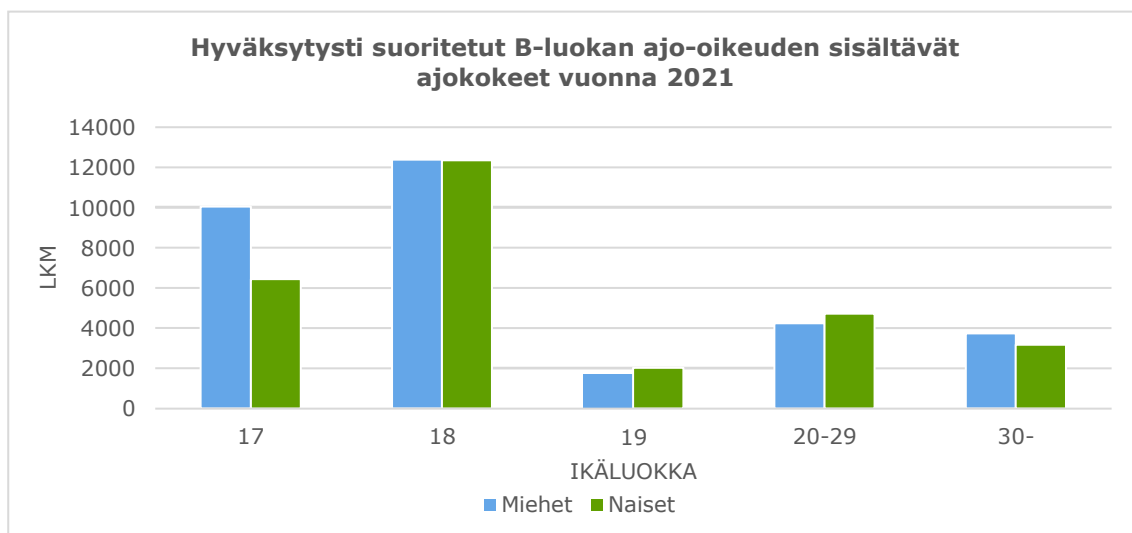
Kuva 4. Vuosittain hyväksytyt ajokokeet ajokorttiluokittain [Traficom 2022b]

Ikäluokittain tarkasteltuna B-luokan ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita suorittivat hyväksytysti eniten 18-vuotiaat, jotka muodostivat 41 % osuuden kaikista hyväksytysti ajokokeen suorittaneista vuonna 2021 (Kuva 50). Selkeästi toiseksi suurimman ikäryhmän muodostivat ikäpoikkeusluvalla ajokorttia hakeneet 17-vuotiaat, jotka edustivat yli neljännestä (27 %) kaikista ajokokeen suorittajista. 17-vuotiaiden määrä ajokokeissa onkin kasvanut selkeästi vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen jälkeen ja vastaavasti 18-vuotiaiden osuus pienentynyt samassa suhteessa. Muissa ikäluokissa ajokokeiden suoritust määrät ovat pysyneet melko tasaisena vuodesta 2015 lähtien. (Traficom 2022b)



Kuva 5. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan mukaan vuosina 2015–2021. (Traficom 2022b)

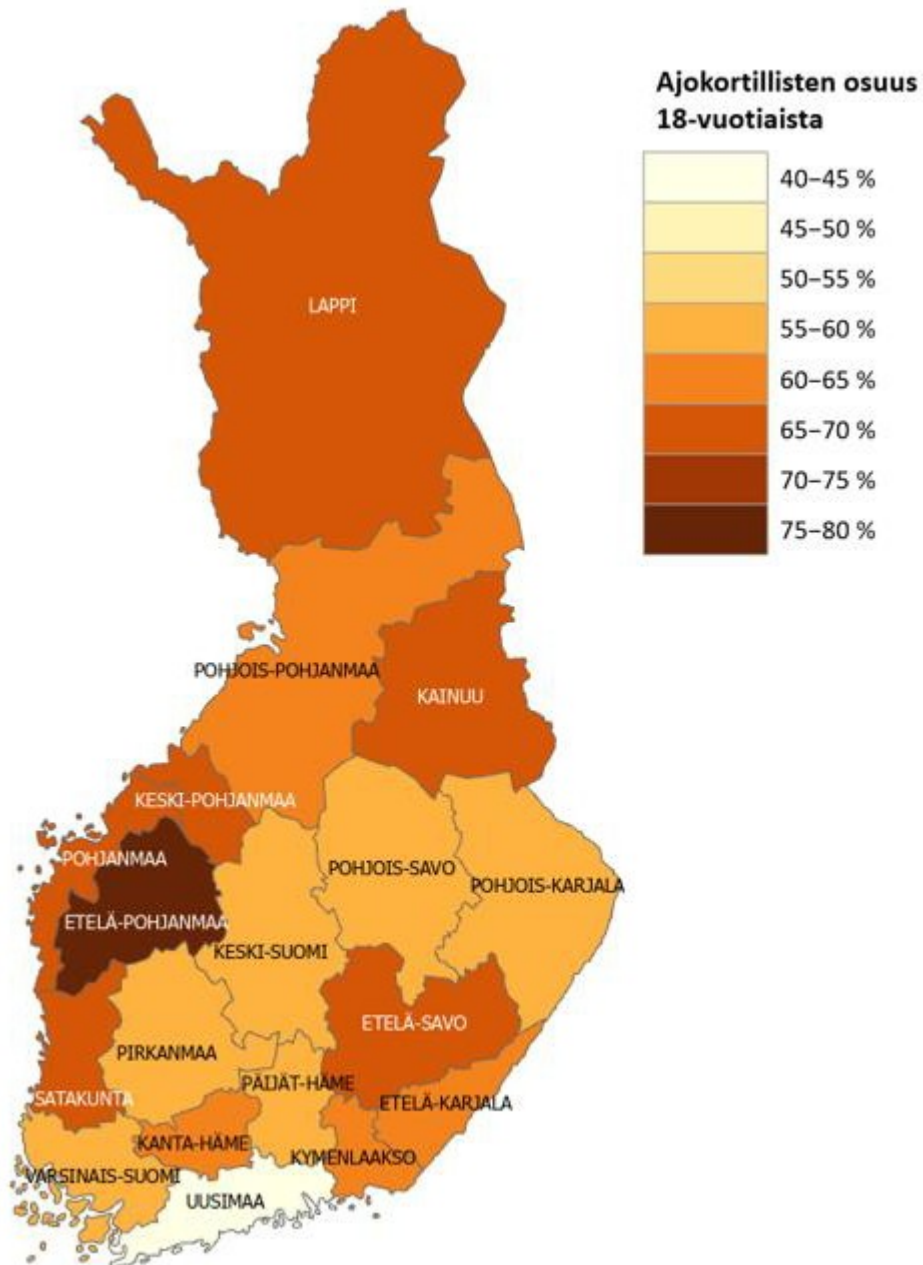
Kaikista hyväksytyistä B-luokan ajokokeista miehet suorittivat 53 % (Kuva 6). Sukupuolijakauma on tasoittunut hieman, mutta ei merkittävästi viime vuosien aikana. Ennen vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta miesten osuus ajokortin haki-joista oli suurimmillaan 18-vuotiaiden keskuudessa, mutta ikäpoikkeusluvan yleistyttävä mieshakijoiden yliedustus on siirtynyt 17-vuotiaisiin. 17-vuotiaista B-luokan ajokokeen suorittajista 61 % oli miehiä vuonna 2021. 18-vuotiailla sukupuolijakauma on hyvin tasainen ja säilyy melko tasaisena myös tätä vanhemmissa ikäluokissa. (Traficom 2022b)



Kuva 6. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2021. (Traficom 2022b)

Kaikista suomalaisista 18-vuotiaista noin 57 % omisti vuoden 2022 alussa B-luokan ajo-oikeuteen oikeuttavan ajokortin. Alueelliset erot ajokortin omistamisen yleisyydessä ovat kuitenkin melko suuria (Kuva 7). Maakunnittain tarkasteltuna ajokortti on harvinaisin Uudellamaalla ja yleisin Etelä-Pohjanmaalla asuvilla 18-vuotiailla. Etelä-Pohjanmaalla myös ikäpoikkeusluvan hakeminen on selvästi keskimääräistä yleisempää. Ajokortin hankkimisen houkuttelevuuteen vaikuttavat

muun muassa etäisyydet ja joukkoliikenteen palvelutarjonta. Esimerkiksi Helsingissä vain 28 % 18-vuotiaista nuorista omisti vuoden 2022 alussa ajokortin, kun vastaava osuus useissa kunnissa Pohjanmaan alueella oli yli 80 %. (Traficom 2022c, Tilastokeskus 2022)



Kuva 7. Ajokortillisten (B-luokka) osuus 18-vuotiaista (tilanne 1.1.2022). (Traficom 2022c, Tilastokeskus 2022)

2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

Uusien kuljettajien tutkimuksen perusjoukkona ovat noin 12–16 kuukautta ennen tutkimusajankohtaa B-kortin suorittaneet kuljettajat. Otos poimitaan satunnais-otoksena kaikista tarkastelujaksolla B-kortin suorittaneista uusista kuljettajista eikä sen poiminnassa käytetä alueellisia tai ikäryhmäkohtaisia ositteita. Vuoteen 2012 asti tutkimus toteutettiin neljässä eri osassa vuoden aikana. Vuonna 2013 siirryttiin kolmiosaiseen tutkimukseen siten, että kullakin tutkimuskierroksella otokseen poimittiin 3 000 henkilöä. Vuodesta 2014 alkaen tutkimukset on toteutettu vuosittain 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 keskimäärin hieman yli vuoden tutkimukseen vastaamishetkellä, vaikka joinain vuosina aika-taulu onkin venynyt tutkimusteknillisistä syistä tätä pidemmäksi. Taulukossa 1 on esitetty otoskoot ja tiedonkeruumenetelmät eri vuosien tutkimuskierroksilla.

Taulukko 1 Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta.

tutkimuskierros	otoskoko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
kierros 2/2013	3 000	1.9. – 30.9.2012	1.9. – 31.10.2013	postikysely
kierros 3/2013	3 000	1.11. – 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 monimene- telmätutkimuksena (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. – 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
kierros 1/2018	4 000	1.1. – 31.3.2017	16.5.2018 – 31.8.2018	posti- ja nettikysely
kierros 2/2018	4 000	1.4. – 31.8.2017	31.10.2018 – 31.1.2019	posti- ja nettikysely
kierros 1/2019	4 000	1.1. – 31.3.2018	17.5. – 31.8.2019	posti- ja nettikysely
kierros 2/2019	4 000	1.9. – 30.11.2018	2.1. – 11.3.2020	posti- ja nettikysely
kierros 1/2020	4 000	1.1. – 31.3.2019	24.6. – 27.8.2020	nettikysely
kierros 2/2020	4 000	1.9. – 31.11.2019	20.10. – 20.11.2020	nettikysely
lisäotos 2/2020 (ikäpoikkeuslupa)	8 000	6.7.2018 – 7.9.2020	20.10. – 20.11.2020	nettikysely
kierros 1/2021	4 000	1.1. – 31.3.2020	9.4. – 30.4.2021	nettikysely
kierros 2/2021	4 000	1.4. – 31.8.2020	1.10. – 15.10.2021	nettikysely

2.2 Tutkimusten toteutustapa

Uusien kuljettajien tutkimuksen toteutustapa on hieman vaihdellut vuosien varrella. Vuoteen 2013 saakka tutkimus toteutettiin postikyselynä, jossa kaikki vastaukset kerättiin vastaajille kotiin lähetetyillä postilomakkeilla. Vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella käynnistettiin vertailututkimus, jossa tutkimus toteutettiin osittain perinteisenä postikyselynä ja osittain monimenetelmätutkimuksena, jossa postikyselyn rinnalle tuotiin vastausmahdollisuus internetissä. Vertailututkimuksen kokemusten perusteella vuoden 2014 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien tutkimus siirrettiin toteutettavaksi monimenetelmätutkimuksena, jolloin nettivastausmahdollisuus tuotiin tasavertaiseksi vastausmuodoksi postilomakkeen rinnalle. Vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella kokeiltiin ensimmäistä kertaa sähköpostimuistutusta toisen muistutuskirjeen korvaajana ja siitä saatujen kokemusten perusteella vuonna 2020 luovuttiin ensimmäistä kertaa kokonaan postilomakkeista ja kaikki tutkimusaineiston keruu tapahtui kokonaan sähköisesti nettivastauslomakkeen kautta.

Vuonna 2020 järjestettiin lisäksi erillinen tutkimusotos ikäpoikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana suorittaneille, jotta heidän kokemuksiaan ja menestystään saatiin analysoida laajempaan kokonaisuuteen. Tulokset raportoitiin erillisenä tutkimusraporttina. Vuonna 2021 erillistä otosta ei enää järjestetty, mutta koska jo noin neljännes kaikista B-kortin suorittajista on 17-vuotiaita, saadaan seuranta-tutkimuksen perusaineistostakin ikäpoikkeuslupalaiset erotettua omaksi ryhmäkseen vertailuanalyysia varten.

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

Tutkimuslomakkeen sisältö eri vuosina on pyritty pitämään mahdollisimman samankaltaisena analyysien vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi. Joitain muutoksia lomakkeelle on kuitenkin tehty vuosien varrella kuljettajatutkinnossa tapahtuneiden muutosten vuoksi. Indeksien laskentaan liittyvät kysymykset ovat kuitenkin säilyneet samoina tutkimuksen alkuajoista lähtien. Tutkimukseen on ollut mahdollista vastata suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi.

Kesällä 2018 voimaan tulleen uudistuneen tutkintorakenteen suorittaneet kuljettajat saatiin mukaan tutkimukseen ensimmäistä kertaa vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella, jolloin tutkimuslomakkeelle tehtiin jälleen suurempia muutoksia. Aiemmat harjoittelu- ja syventävää vaihetta koskevat kysymykset poistettiin ja tilalle lisättiin kysymyksiä EAS-vaiheesta, riskien tunnistamiskoulutuksesta, eri vaiheiden suorittamistavasta ja mahdollisesta ajokieltokoulutuksesta. Lisäksi lomakkeelle lisättiin kysymys koskien ajoneuvon avustavien järjestelmien hyödyntämistä. Vuoden 2021 tutkimuksessa käytössä ollut otoshenkilöille lähetetty suomenkielinen tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1.

2.4 Aineiston käsittely

Ennen tutkimuskierrosten käynnistymistä otosaineistoihin on yhdistetty Traficomissa taustatietoja, jotka koskevat otoshenkilön ikää, sukupuolta, ajokortin suorittamistapaa, muita voimassa olevia ajo-oikeuksia, ajo-opetuksen tuntimääriä, ajokokeen arviointitietoja sekä ajokokeen yrityskertojen määrää. Vuoden 2021 otosaineiston taustatietojen kuvaus on esitetty liitteessä 2.

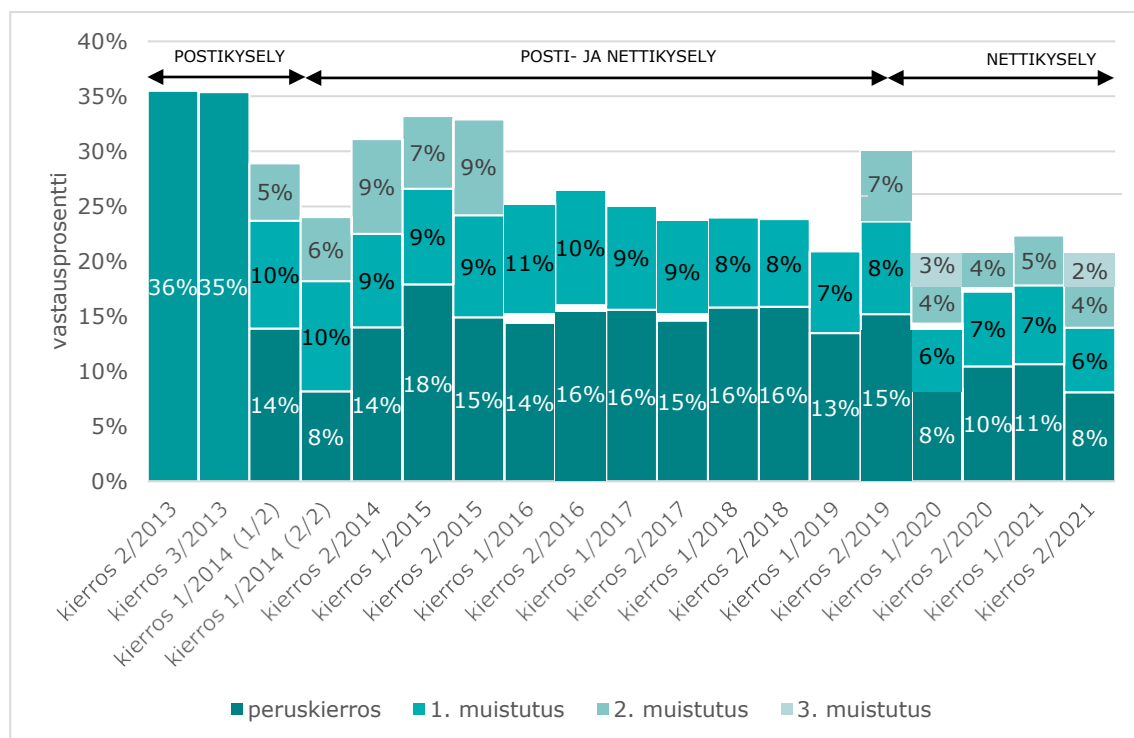
Ennen tutkimusaineiston koontia otoshenkilöiden asuinpaikat on paikannettu osoitteen perusteella paikkatietomuotoon. Paikannetuille osoitteille on tehty alue- ja yhdyskuntarakenteellisia luokituksia yhdistämällä pistemäiset sijainnit kaupunkiseudun kokoa ja yhdyskuntarakennetta kuvaaviin aineistoihin. Asuinpaikan mukaan tehty alueryhmäluokitus on esitetty liitteessä 3.

Kullekin vastaajalle on luotu otoksen keruun jälkeen yksilöllinen ID-tunnus, jonka avulla taustatiedot ja vastaukset on ollut mahdollista yhdistää. Otosaineiston henkilötietoja on käytetty ainoastaan tutkimuksen käynnistysvaiheessa ja aineistoja on välitetty ja käsitelty suojatussa muodossa. ID-tunnusten luomisen, postitusten ja paikannusten jälkeen vastaajien henkilötiedot on poistettu tutkimusaineistoista.

2.5 Vastausaktiivisuus

Yleisenä trendinä kyselytutkimuksissa on viime vuosina ollut vastausasteiden lasku, mikä näkyy erityisesti nuorille aikuisille suunnatuissa tutkimuksissa. Vastauskatoa voidaankin pitää kyselytutkimusten yhtenä suurimmista laadullisista riskeistä. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen vastausprosentti on myös laskenut melko selvästi alkuvuosiin nähden, mutta säilynyt kuitenkin nuorille suunnatuksi kyselyksi suhteellisen korkeana. Uusimmilla tutkimuskierroksilla kokonaisvastausaste on vaihdellut 20 ja 25 prosentin välillä muistutuskierrosten määrästä riippuen. Suurehkon, vuosittain 8000 henkilöä kattavan otoskoon ansiosta tutkimusaineistosta saadaan melko kattavaa tutkimustietoa 20 prosentin vastausasteellakin. Samalla on kuitenkin tärkeää panostaa kyselyn toteutustapaan, jotta vastausaste saadaan jatkossa säilytettyä riittävällä tasolla.

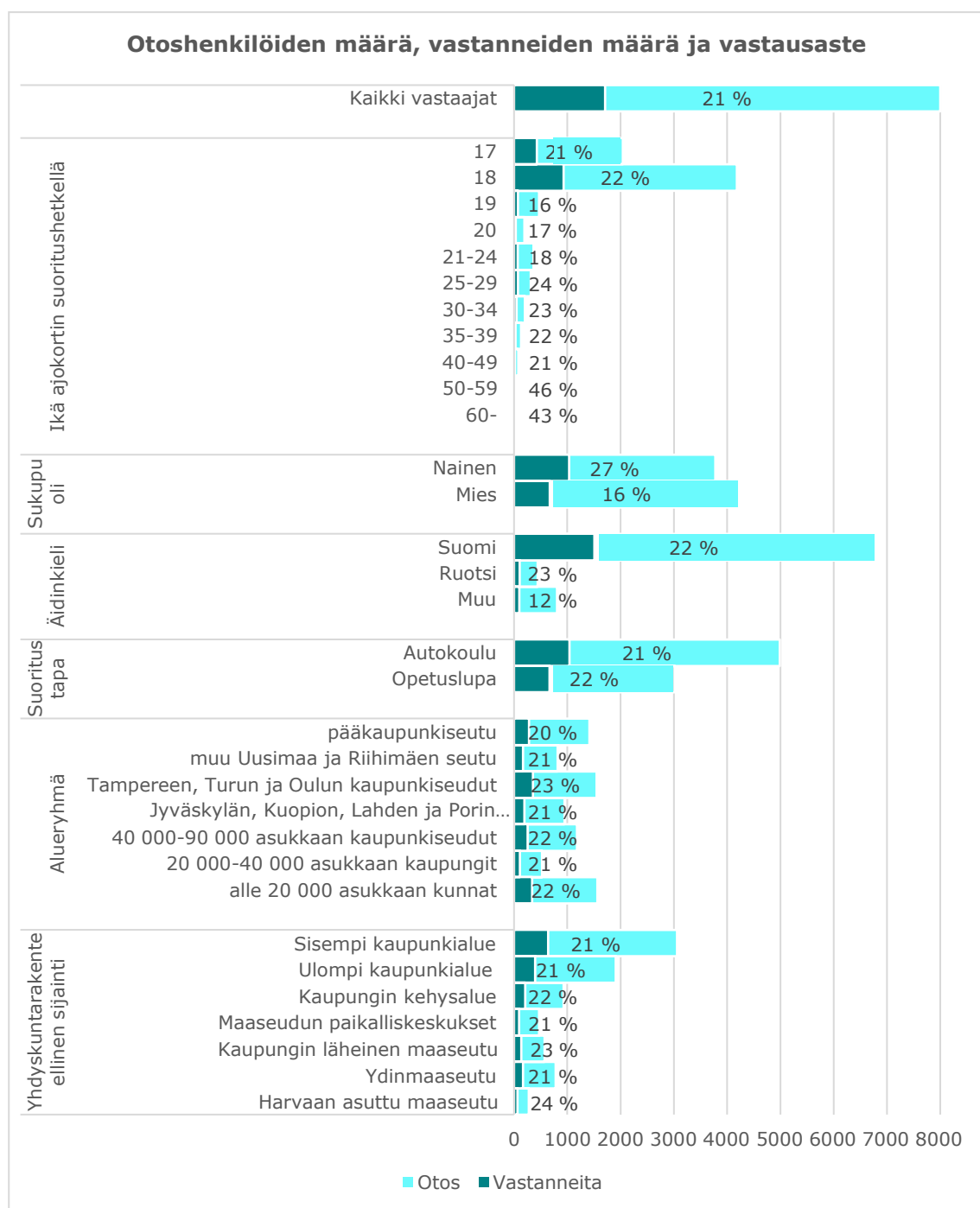
2010-luvun alkuvuosina postikyselynä toteutetun uusien kuljettajien seurantatutkimuksen kokonaisvastausaste pysytteli noin 35 prosentissa (Kuva 8). Tämän jälkeen vastausteet ovat olleet hieman matalampia ja myös 2. muistutuskierroksesta luopuminen vuosien 2016–2019 välillä laski kokonaisvastausastetta. Vuosina 2016–2019 peruskierroksen vastausaste oli 13–16 % ja yhdellä muistutuskierroksella vastausastetta on saatu nostettua keskimäärin vajaa 10 %-yksikköä. Sähköpostimuistutuksen ottaminen osaksi tutkimusta vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella nosti hetkellisesti vastausastetta, kun vastaajia lähestyttiin sekä perinteisen postin että sähköpostin kautta. Vuonna 2020 tutkimuksen siirryttyä kokonaan sähköiseen muotoon peruskierroksen vastausaste laski jonkin verran, mutta muistutuskierroksilla saatiin paikattua tilannetta lähelle aikaisempien vuosien tasoa. Vuonna 2021 molempien tutkimuskierrosten yhteenlaskettu vastausaste oli hyvin lähellä edellisen vuoden tasoa. Kokonaisuudessaan vuoden 2021 yhdistettyyn tutkimusaineistoon saatiin 1707 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 21 %. Liitteessä 4 on esitetty vastausten tarkat määrät vastustavoittain vuosien 2015–2021 tutkimuskierroksilla.



Kuva 8. Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2021. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole käytettävissä tarkempaa tietoa.

Vastausaktiivisuudessa on tyypillisesti joitakin eroja eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 9). Vuoden 2021 tutkimuksessa kaikkein aktiivisimpia vastaajia olivat aiempaan tapaan tutkimusjoukon vanhimmat yli 50-vuotiaana ajokortin suorittaneet vastaajat, joilla vastausaste nousi yli 40 prosenttiin. Heidän määränsä otoksessa oli kokonaisuudessaan kuitenkin hyvin pieni, jolloin myös vastaajajoukon määrä jäi pieneksi. Muiden tekijöiden osalta tarkasteltuna naiset (vastausaste 27 %) vastasivat melko selvästi miehiä (16 %) aktiivisemmin. Naisvastaajia onkin siten tutkimusaineistossa miehiä enemmän, vaikka otoshenkilöistä suurin osa oli miehiä. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvien vastausaste jäi selvästi keskimääräistä alemmaksi. Ajokortin suoritustavalla tai asuinpaikalla ei ollut merkittävän suurta vaikutusta vastausasteeseen.

Vertailemalla vastausastetta eri vastaajaryhmissä voidaan arvioida lopullisen tutkimusjoukon edustavuutta perusjoukkoon nähden. Tutkimusotos muodostetaan puhtaana satunnaisotoksena perusjoukosta, eli kaikista B-luokan ajokortin tietyllä ajanjaksolla suorittaneista uusista kuljettajista. Otos edustaa siten suoraan poikaleikkausta kaikista uusista kuljettajista. Vastauksia analysoitaessa ei myöskään käytetä painokertoimia esimerkiksi sukupuoleen, ikään tai asuinpaikkaan liittyen. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa vastaajajoukon voidaan katsoa edustavan kohtuullisen hyvin perusjoukkoa, eli keskimääräistä ajokortin suorittajaa, sillä suurimmat poikkeamat vastausasteissa tulevat esille ryhmissä, joiden koko on otoksessa pienin. Pieni vinouma lopulliseen vastaajajoukkoon tulee kuitenkin sukupuolijakaumasta: vastaajajoukossa naisvastaajat ovat enemmistönä, kun taas perusjoukossa uusien mieskuljettajien osuus on suurempi.



Kuva 9. Otoshenkilöiden määrä, vastanneiden määrä ja vastausaste eri ryhmissä vuoden 2021 tutkimuskierroksilla.

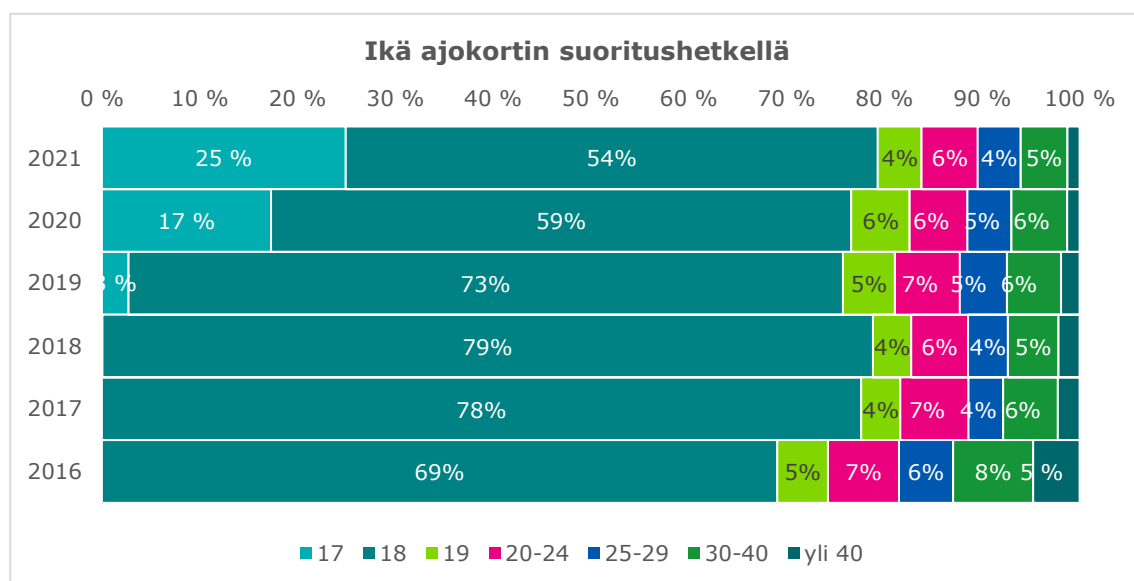
Nuorille suunnatuissa kyselytutkimuksissa vastausaste on tyypillisesti alentunut viime vuosina ja kokonaisvastausaste heijastelee hyvin muiden samantyyppisten tutkimusten nuorten vastaajien keskiarvoa. Vastausaktiivisuutta on eri vuosina pyritty kasvattamaan muun muassa vastaajien kesken arvottavalla lahjakortilla, jonka arvontaan on voinut osallistua jättämällä yhteystietonsa vastaamisen yhteydessä. Vieraskielisten otoshenkilöiden osuuden kasvaessa on vastausmahdollisuus järjestetty vuodesta 2016 alkaen suomen ja ruotsin lisäksi myös englanniksi, kun aikaisemmin muuta kuin suomea tai ruotsia asiointikielenään käyttäville oli lähetetty suomenkielisten lomakkeiden yhteydessä ainoastaan lyhyt englanninkielinen ohjeistus kyselyyn vastaamisesta. Englanninkielisellä tutkimuslomakkeella ei kuitenkaan ole saatu merkittävää parannusta vieraskielisten vastausasteeseen.

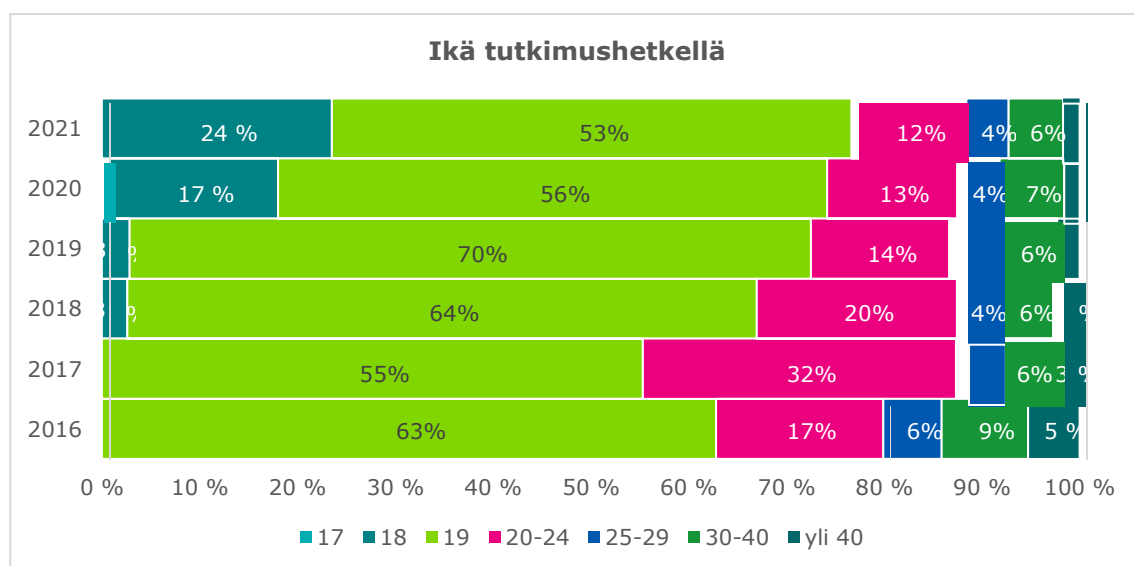
3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Keskeisin vastaajien ikärakenteessa näkyvä muutos viime vuosien aikana on ollut 17-vuotiaana ajokortin suorittaneiden merkittävästi kohonnut edustavuus vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen. 17-vuotiaana ajokortin saaneita kuljettajia on ollut mukana uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa kasvavassa määrin vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien (Kuva 10). Vuoden 2021 tutkimuksessa jo neljännes vastaajista oli saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana. Osuus vastaa hyvin 17-vuotiaiden osuutta kaikista B-luokan ajokortin saaneista (Kuva 5). 18-vuotiaana ajokortin oli saanut vuoden 2021 tutkimuksessa kuitenkin edelleen hieman yli puolet (54 %) vastaajista. 17- ja 18-vuotiaiden yhteenlasketussa osuudessa ei ole tapahtunut viime vuosina merkittävää muutosta, jolloin myös yli 18-vuotiaana ajokortin saaneiden vastaajien osuus tutkimusaineistossa on säilynyt lähes vakiona viimeisen viiden vuoden aikana. Tutkimushetkellä (n. 1–1,5 vuotta ajokortin saamisen jälkeen) suurin osa vastaajista on ollut 19-vuotiaita. Ero ajokortin saamisen ja tutkimushetken välillä on hieman vaihdellut vuosien välillä ja esimerkiksi vuonna 2017 tutkimusteknisistä syistä viivästynyt tutkimuksen käynnistys aiheutti hieman keskimääräistä korkeamman keski-ikä tutkimuksen vastaamishetken ikäjakaumaan.

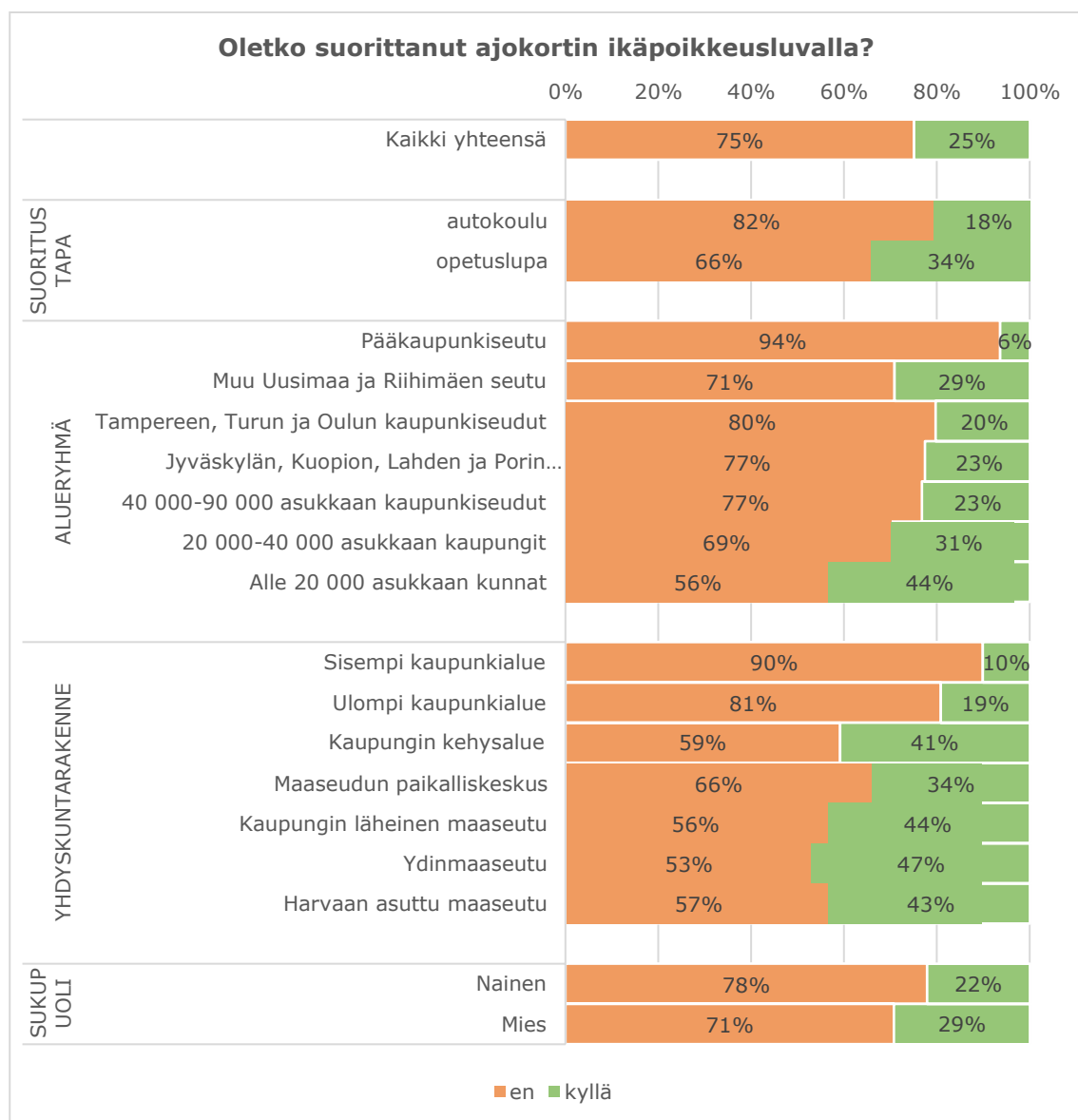




Kuva 10. Vastaajien ikäjakauma ajokortin suoritusajankohdalla sekä tutkimusajankohdalla vuosina 2016–2021.

Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna merkittävin ikäjakauman poikkeama tutkimusaineistossa on ollut vuoden 2014 ja vuoden 2016 ensimmäisen tutkimuskierroksen välillä. Tällöin otoksessa oli poikkeuksellisesti mukana ainoastaan ns. puhtaasti B-kortin suorittajat, eli ei henkilöitä, joilla oli aiempia ajo-oikeuksia (esim. mopokortti). Tästä syystä otoshenkilöt olivat keskimäärin hieman vanhempia tällä aikavälillä. Yli 40-vuotiaiden ikäluokat ovat kaikilla tutkimuskierroksilla jääneet hyvin pieniksi.

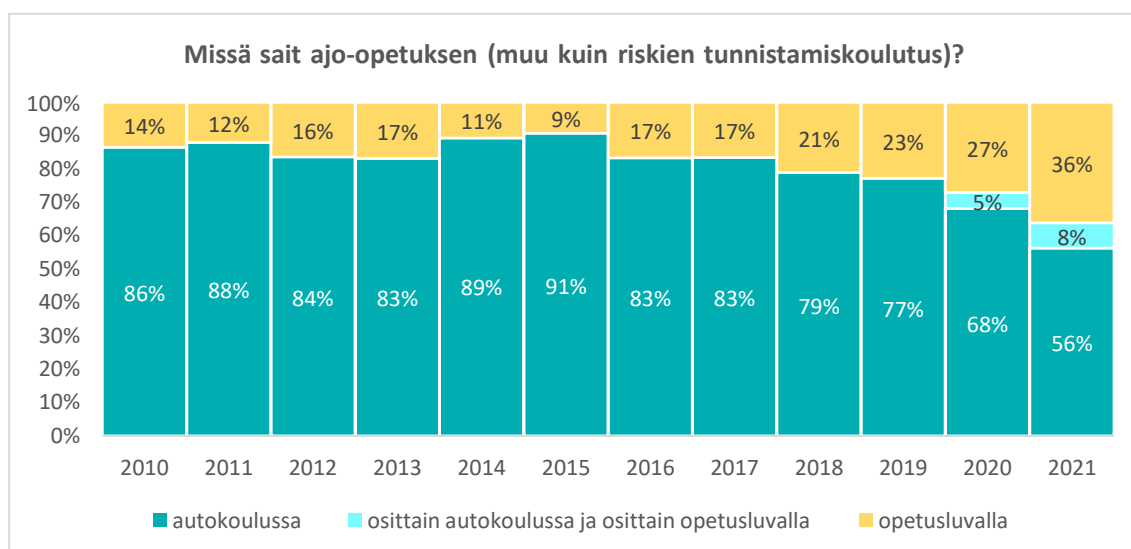
Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin suorittavien kasvavan määrän myötä tutkimuslomakkeelle lisättiin vuonna 2020 erillinen kysymys koskien ajokortin suorittamista ikäpoikkeusluvalla ja syitä ikäpoikkeusluvalla hakemiseen. Vuoden 2021 tutkimuksessa neljännes vastaajista ilmoitti suorittaneensa ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Ikäpoikkeusluvalla hakemisessa oli kuitenkin melko selkeitä eroja vastaajaryhmien välillä (Kuva 11). Aiempaan tapaan ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaminen oli yleisintä pienillä paikkakunnilla asuvilla vastaajilla. Pääkaupunkiseudulla ainoastaan 6 % vastaajista oli suorittanut ajokortin 17-vuotiaana. Myös miespuolisilla vastaajilla ikäpoikkeusluvalla hakeminen oli naispuolisilla yleisempää, vaikkakin sukupuolten välinen ero oli kuitenkin hieman tasoittunut vuodesta 2020. Ikäpoikkeuslupalaisten keskuudessa myös opetusluvalla suosio ajokortin suoritusmenetelmänä oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Keskeisimpänä syynä ikäpoikkeusluvalla hakemiselle oli avoimessa kentässä esillä koulu- ja opiskelumatkat, jotka mainittiin noin puolessa avoimista vastauksista. Seuraavaksi yleisimpiä syitä olivat työ- ja harrastusmatkoihin liittyvän kulkemisen helpottaminen tai mahdollistaminen.



Kuva 11. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittamisen yleisyys vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

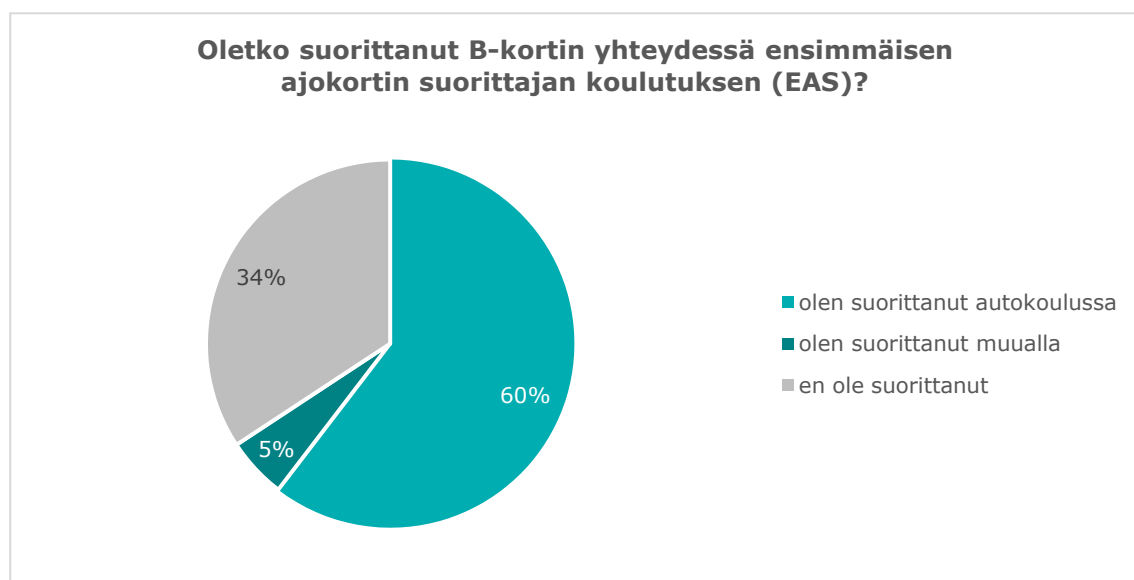
3.1.2 Tutkinnon suoritus tapa

Opetusluvan suosio ajokortin suoritus tapana on kasvanut tasaisesti viime vuosina (Kuva 3) ja se on näkynyt suoraan myös seuraavan vuoden tutkimushenkilöiden jakaumassa autokoulussa ajokortin suorittaneiden ja opetuslupalaisten välillä (Kuva 12). Vuoden 2021 tutkimuskierroksilla jo yli kolmannes vastaajista ilmoitti suorittaneensa riskien-tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen kokonaan opetusluvalla. Uusimmilla tutkimuskierroksilla on ollut lisäksi mahdollisuus ilmoittaa suorittaneensa osa_n ajo-opetuksesta autokoulussa ja osa_n opetusluvalla. Tämän vaihtoehdon oli vuoden 2021 tutkimuskierroksilla valinnut 8 % vastaajista. Muualla kuin autokoulussa tai opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on jäänyt noin yhteen prosenttiin viime vuosien tutkimuskierroksilla. Sanallisena vastauksena lähes kaikki olivat tällöin täsmentäneet suorittaneensa ajo-opetuksen ammattikoulun tai -opiston kautta (esim. logistiikan perustutkinto).



Kuva 12. B-kortin ajo-opetuksen jakautuminen suoritustavoittain vuosien 2010–2021 tutkimusaineistoissa.

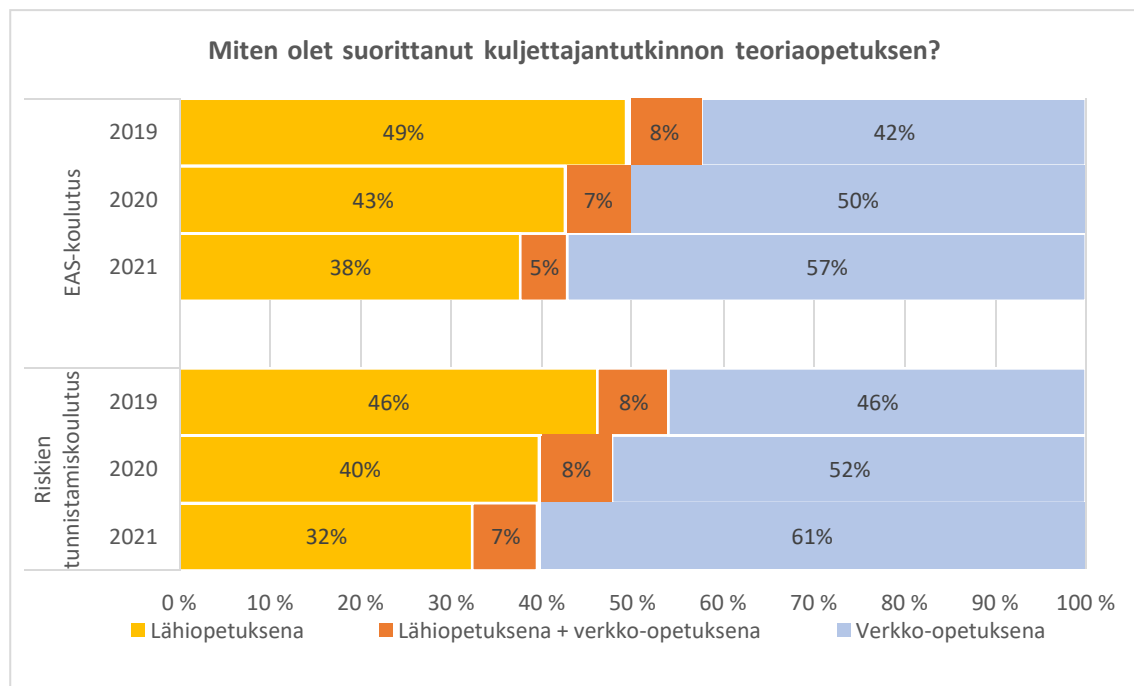
Tutkimuslomakkeen aluksi vastaajilta kysyttiin EAS-koulutuksen, eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen suorituksesta. Kaikkiaan 60 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa koulutuksen autokoulussa ja 5 % jossain muualla (Kuva 13). Loput 34 % ilmoitti, etteivät ole koulutusta suorittaneet, minkä lähtökohtaisesti voidaan olettaa tarkoittavan heidän suorittaneen sen jonkun aiemman alemman korttiluokan yhteydessä. Myös muualla kuin autokoulussa EAS-opetuksen suorittaneista melko suuri osa oli täydentänyt vastaustaan ilmoittamalla suorittaneensa koulutuksen jo aiemmin alemman korttiluokan yhteydessä.



Kuva 13. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

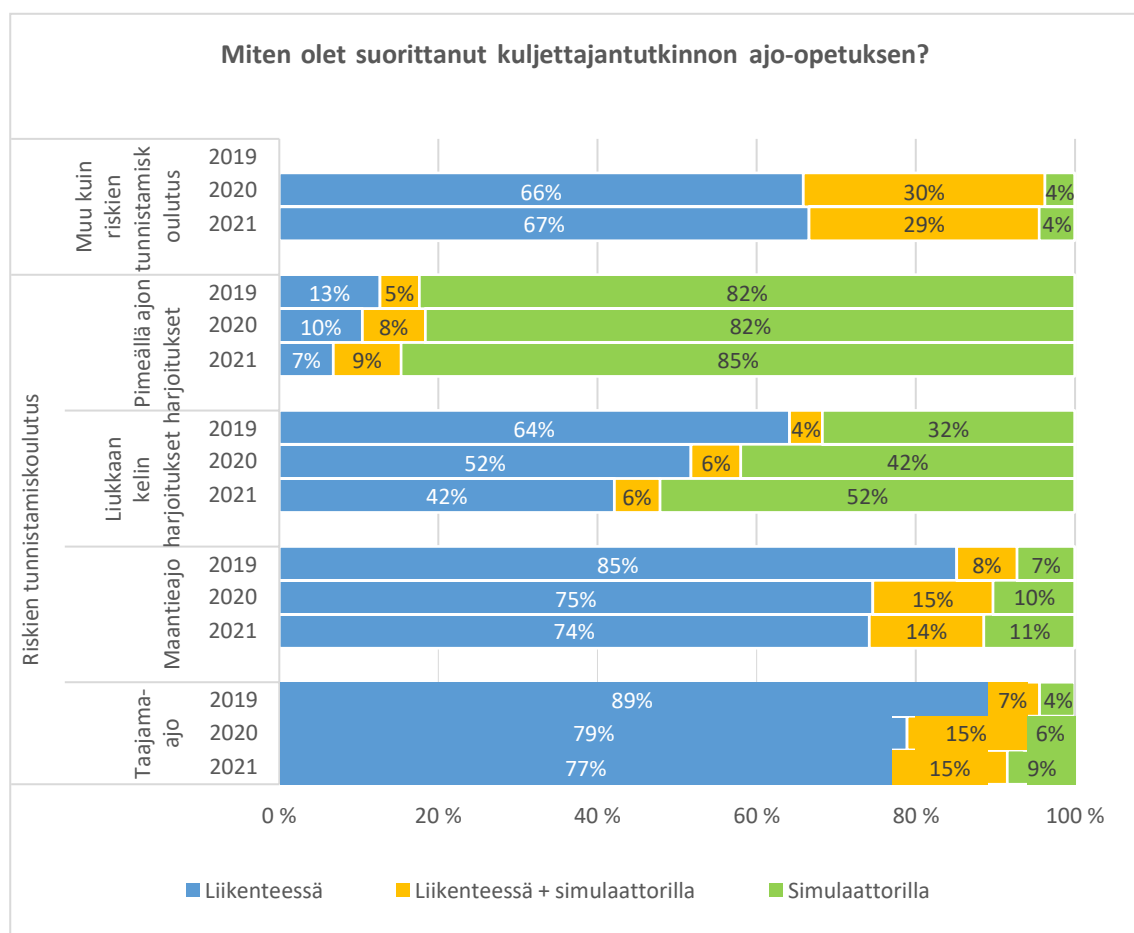
Teoriaopetuksen osalta tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi vastaajien opetuksen suorittamistapaa lähiopetuksen ja verkko-opetuksen välillä. EAS-koulutuksen osalta 11 % vastaajista oli tämän kysymyksen kohdalla ilmoittanut vuoden 2021 tutkimusaineistossa, ettei ole kyseistä osa-aluetta suorittanut. Aiempien vuosien tapaan osuus on selvästi pienempi kuin edellisessä kysymyksessä (Kuva 13), minkä voidaan katsoa osoittavan, että uuden tutkintorakenteen mukainen EAS-koulutus ei ole käsitteenä kaikille vastaajille tuttu. Muista vastaajista 57 % ilmoitti

suorittaneensa EAS-koulutuksen verkko-opetuksena ja 61 % riskien tunnistamiskoulutukseen kuuluvan teoriaopetuksen verkko-opetuksena (Kuva 14). Verkko-opetuksen osuus on kasvanut tasaisesti kolmen vuoden aikana, minkä voidaan katsoa yleisen trendin lisäksi johtuvan osittain koronarajoitusten aiheuttamista rajoituksista lähiopetukseen vuosina 2020 ja 2021. Alueittain tarkasteltuna verkko-opetus oli yleisintä pääkaupunkiseudulla ja sen osuus väheni pienemmille paikkakunnille mentäessä.



Kuva 14. Teoriaopetuksen suoritustavan jakautuminen lähiopetukseen ja verkko-opetukseen vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Ajo-opetuksen osalta vastaajilta selvitettiin vastaavasti suoritustavan jakautumista perinteisen liikenteessä tapahtuvan opetuksen ja viime vuosina selvästi yleistyneen simulaattoriopetuksen välillä (Kuva 15). Vuoden 2021 tutkimusaineistossa riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän pimeällä ajon harjoitukset oli aiempaan tapaan suorittanut simulaattorilla selvästi suurin osa vastaajista osuuden ollessa jo 85 %. Myös liukkaan kelin harjoitukset oli vuoden 2021 aineistossa suorittanut simulaattorilla yli puolet vastaajista ja sen osalta osuus olikin kasvanut selkeimmin aiemmista vuosista. Maantieajossa, taajama-ajossa ja riskien tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisessa ajo-opetuksessa liikenneopetuksen osuus oli edelleen selvästi simulaattoriopetusta yleisempää. Simulaattoriopetus oli keskimäärin hieman yleisempää pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla, vaikka suurta eroa opetustavassa ei alueryhmien välillä ollutkaan.



Kuva 15. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen suoritusajan jakautuminen liikenneopetukseen ja simulaattoriopetukseen vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Tutkimuslomakkeella on viime vuosina kysytty myös vastaajien omaa arviota ajo-tuntimäärästä, joita he olivat suorittaneet autokoulun aikana liikenteessä ja simulaattorilla. Autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat ottaneensa keskimäärin 14,8 ajotuntia kun taas opetusluvalla ajokortin suorittaneilla keskimääräinen ajotuntimäärä nousi lähes 60 tuntiin. Tietokannasta poistettiin arviot, jotka kohosivat useampaan tuhanteen tuntiin, mutta keskiarvoja kuitenkin nostivat joidenkin vastaajien ilmoittamat useisiin satoihin tunteihin nousseet ajomääräarviot, joiden paikkansapitävyyteen sisältyy myös epävarmuuksia. Ajomääräarvion mediaaniarvo antaakin realistisemman käsityksen todellisesta tilanteesta: autokoululaisilla omien arvioiden mediaaniarvo oli 12 ajotuntia ja opetuslupalaisilla 40 ajotuntia. Simulaattoriopetusta autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat saaneensa keskimäärin 3,2 tuntia ja opetuslupalaiset 2,4 tuntia. Omaan arvioon perustuvat ajotuntimäärät olivat etenkin opetuslupalaisilla jonkin verran korkeampia, kuin otoksen taustatietoina kerätyt tuntimäärät, joita puolestaan käytetään esimerkiksi indeksin 1 laskennassa.

3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

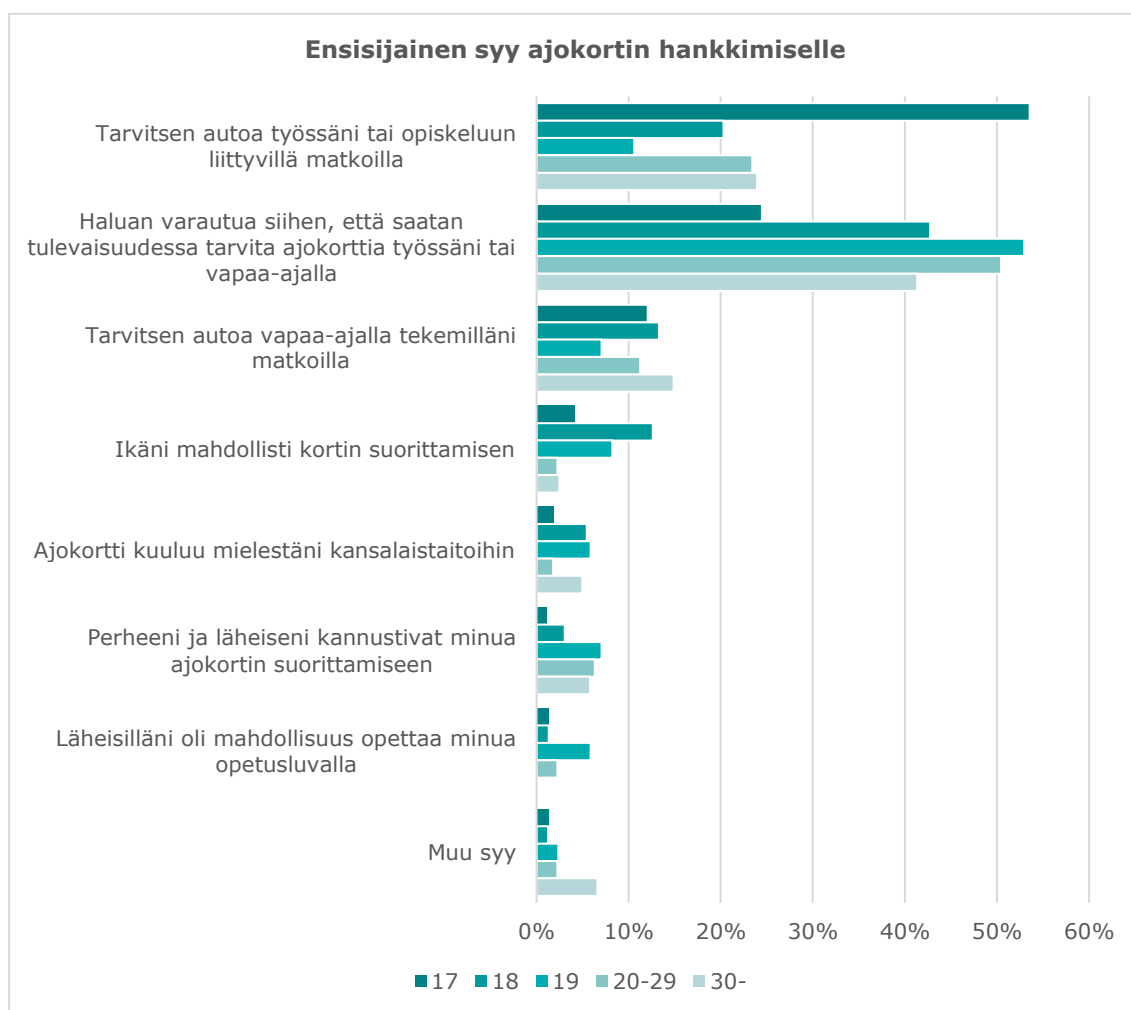
Tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi keskeisimpiä syitä ajokortin hankkimiselle. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehdoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä sille, miksi ovat ajokortin suorittaneet (Kuva 16). Vuoden 2021 tutkimusaineistossa tärkeimmäksi ensisijaiseksi syyksi valikoitui auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syykseen ajokortille valinnut 36 % vastaajista. Osuus oli noussut hieman aiemmista vuosista ja siinä mahdollisesti

näkyä aineistossa yleistyneet 17-vuotiaat kuljettajat, joilla koulu- ja opiskelumatkat, mutta myös työmatkat ovat yleisimmät syyt ikäpoikkeusluvan hakemiselle. Seuraavaksi eniten ensisijaisia syitä keräsivät auton tarve vapaa-ajanmatkoilla (16 %), varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa (16 %) ja ikä, joka mahdollisti ajokortin suorittamisen (11 %). Kun otetaan huomioon myös toissijaisemmat syyt ajokortille, nousi autontarve vapaa-ajanmatkoilla kaikkein tärkeimmäksi syyksi. Vähintään yhdeksi syyksi ajokortilleen sen oli valinnut lähes 60 % vastaajista. Muita kuin listassa mainittuja syitä oli ajokortin hankinnalleen valinnut muutama prosentti vastaajista. Muun syyn kohdalla vastauksina ilmeni muun muassa autoharrastus, yleinen liikkumisen helpottuminen ja julkisen liikenteen heikko palvelutaso.



Kuva 16. Vastaajien ilmoittamat tärkeimmät syyt ajokortin hankintaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

Ajokortin hankintaan liittyvät syyt poikkesivat melko selvästi eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 17). 17-vuotiaana ajokortin saaneista yli puolet (54 %) ilmoitti ensisijaiseksi syykseen ajokortin hankinnalle auton tarpeen työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla. Tätä vanhemmilla vastaava osuus jäi noin 20 prosenttiin. Yli 17-vuotiailla selvästi yleisin ensisijainen syy ajokortin hankinnalle oli varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa. Yli 17-vuotiaista vastaajista tämän vaihtoehdon oli valinnut ensisijaiseksi syyksi yli 40 % vastaajista. Auton tarve vapaa-ajanmatkoilla oli kolmanneksi yleisin ensisijainen syy sekä tutkimusjoukon nuorimmilla että vanhimmilla vastaajilla noin 10–15 % osuudella. 18-vuotiailla vastaajilla myös ajokortin mahdollistanut ikä nousi ensisijaiseksi syyksi yli 10 % vastaajista. Muiden syiden osuus jäi ensisijaisena syynä tätä pienemmäksi kaikissa ikäryhmissä.



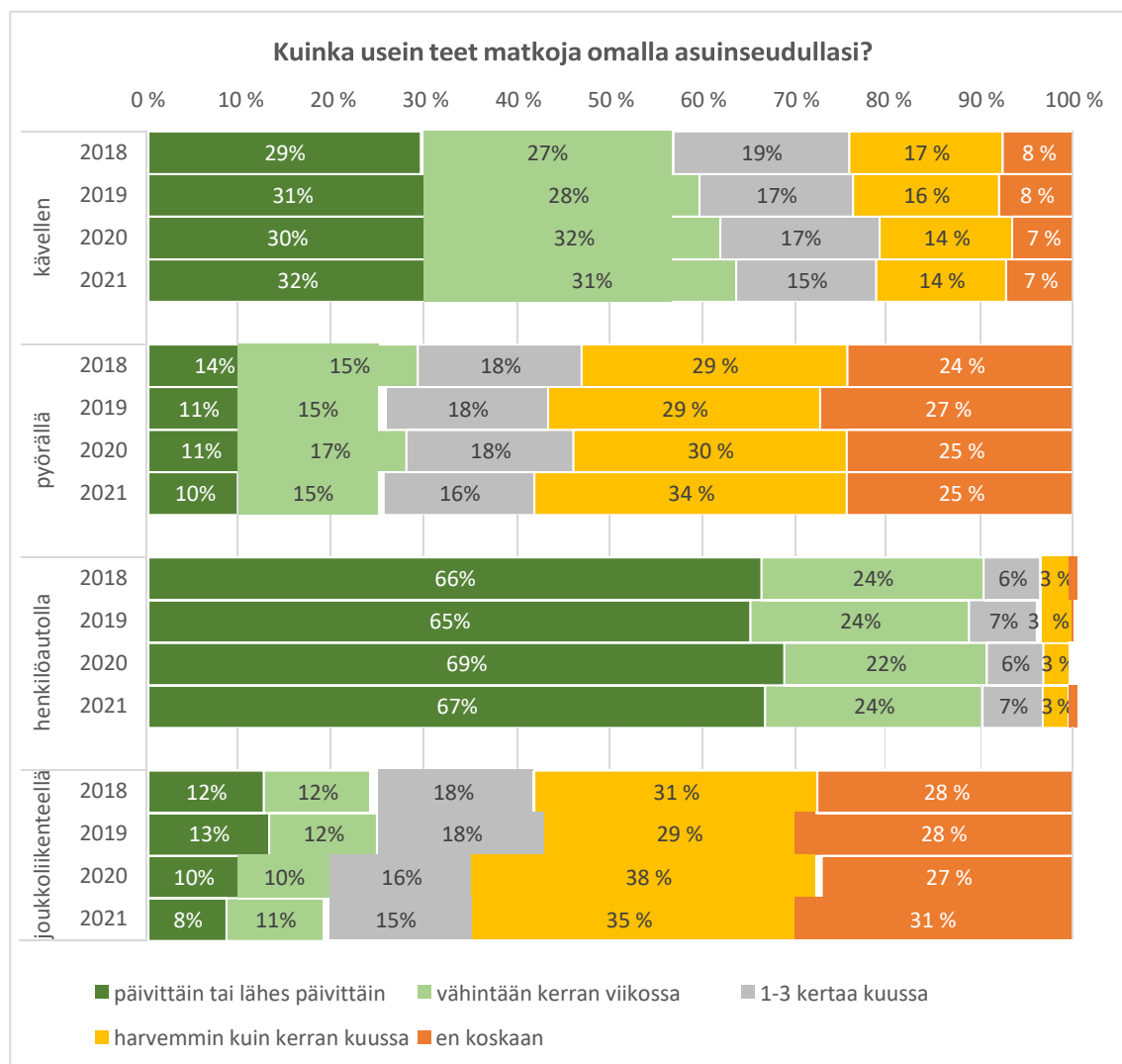
Kuva 17. Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.1.4 Liikkumistottumukset

Liikkumisen taustatietoina tutkimuslomakkeen selvitettiin vastaajien eri kulkumuotojen käytön yleisyyttä nykytilanteessa (Kuva 18). Henkilöauton käyttö joko kuljettajana tai matkustajana nousi vuoden 2021 tutkimusaineistossa aiempien vuosien tapaan selvästi käytetyimmäksi kulkumuodoksi omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ja kaikkiaan yli 90 % vastaajista vähintään kerran viikossa. Osuudet ovat säilyneet lähes vastaavina viimeisten neljän vuoden aikana eivätkä koronarajoitusten aiheuttamat liikkumisrajoitukset nouse esille uusien kuljettajien henkilöauton käytön yleisyydessä vuosina 2020 ja 2021. Toisaalta ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet käyttävät tyypillisesti henkilöautoa selvästi keskimääräistä enemmän, ja heidän yleistymisensä kahden viime vuoden tutkimusaineistossa on osaltaan saattanut kumota korona-ajan vaikutusta.

Korona-ajalla lienee vaikutusta etenkin joukkoliikenteen käyttöön ja vuosien 2020 ja 2021 tutkimusaineiston perusteella joukkoliikenteen käyttö onkin hieman vähentynyt aiemmista vuosista. Erot ovat säilyneet kuitenkin melko pieninä. Myöskään kävelyn tai pyöräilyn yleisyydessä ei merkittäviä muutoksia nouse esille.

viime vuosien aikana. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa päivittäin tai lähes päivittäin kävelymatkoja ilmoitti tekevänsä 32 %, pyöräilymatkoja 10 % ja joukkoliikennematkoja 18 % vastaajista.



Kuva 18. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla vuosina 2018–2021.

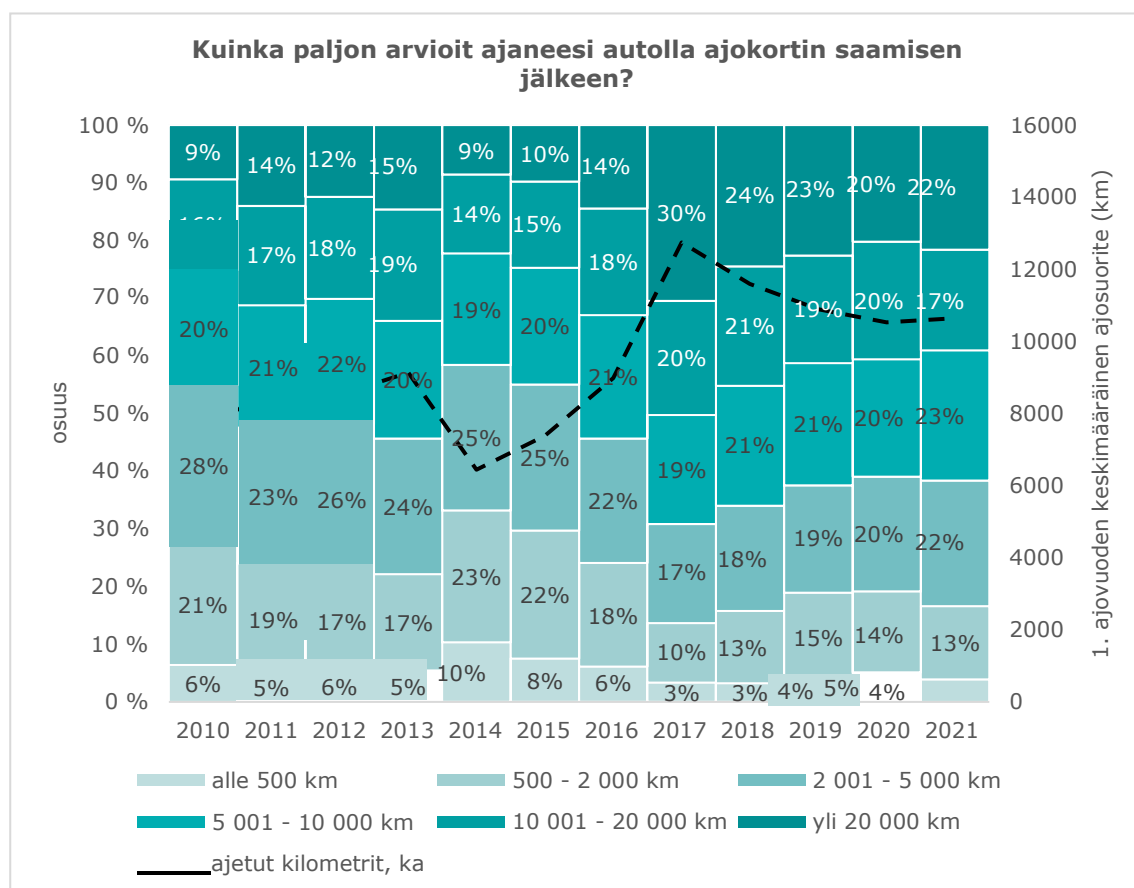
Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli luonnollisesti suuresti vastaajan asuinpaikan mukaan. Helsinkiläisistä vastaajista joukkoliikennematkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 28 % vastaajista ja henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin 41 % vastaajista. Useissa pienemmissä kunnissa puolestaan lähes kaikki vastaajat ilmoittivat tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

3.2 Kokemukset kuljettajana

3.2.1 Ajokilometrien määrä

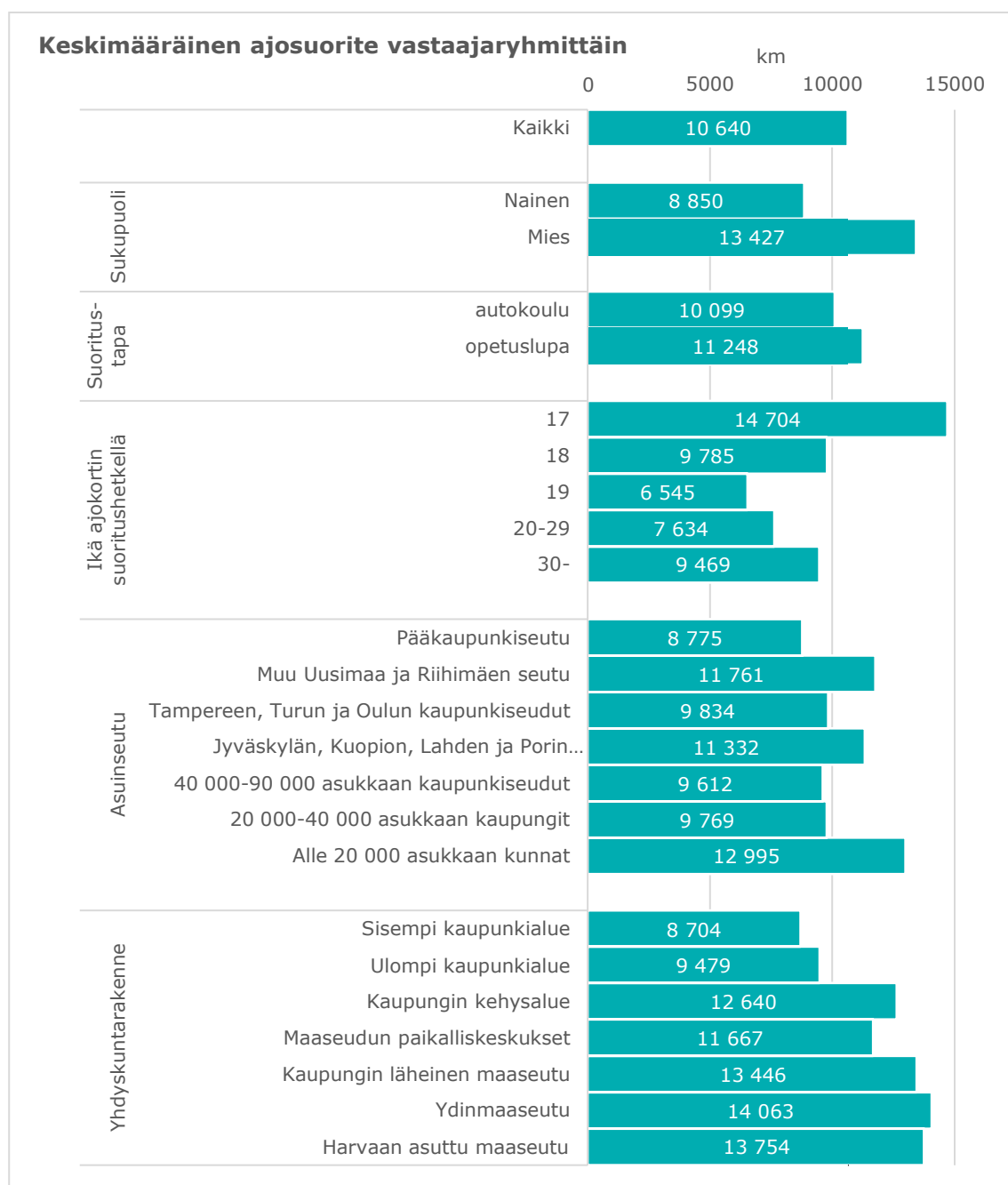
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös arviota siitä, paljonko ajokilometrejä vastaajille oli kertynyt ajokortin saamisen jälkeen, eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Ajokilometrit ilmoitettiin kuusiportaisella asteikolla, jonka pohjalta keskimääräinen ajosuorite kullekin vastaajalle muodostettiin vastauksen vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille suoritteen arvoksi annettiin

250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille 25 000. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhden vastaajan ajosuorite oli 10 640 kilometriä (Kuva 19). Määrä oli hyvin lähellä vuoden 2020 arvoa ja hieman matalampi kuin vuosina 2017–2019. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ajomäärät ovat kuitenkin kasvaneet. Ajokokemuksen määrään on eri vuosina osaltaan vaikuttanut myös tutkimuksen tekoajankohta. Esimerkiksi vuonna 2017 otoksen keruu myöhästyi hie- man ja tutkimushenkilöillä oli ehtinyt olla ajokortti tutkimuksen tekohetkellä muita tutkimusvuosia pidempään.



Kuva 19. Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen eri tutkimusvuosina.

Ajettujen kilometrien määrä vaihteli melko selvästi eri vastaajien välillä (Kuva 20). Miesvastaajilla ajokilometrejä oli kertynyt selvästi enemmän kuin naisvastaajilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat myös olleet hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita vastaajia aktiivisempia ajajia. Ikäryhmittäin tarkasteltuna kertyneiden ajokilometrien määrä oli selvästi suurimmillaan 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilla vastaajilla, joille oli kertynyt keskimäärin lähes 15 000 ajokilometriä vastaajaa kohden. Alueittain tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt pienimmillä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla asuville vastaajille sekä toisaalta myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudella- maalla ja Riihimäen seudulla asuville vastaajille.

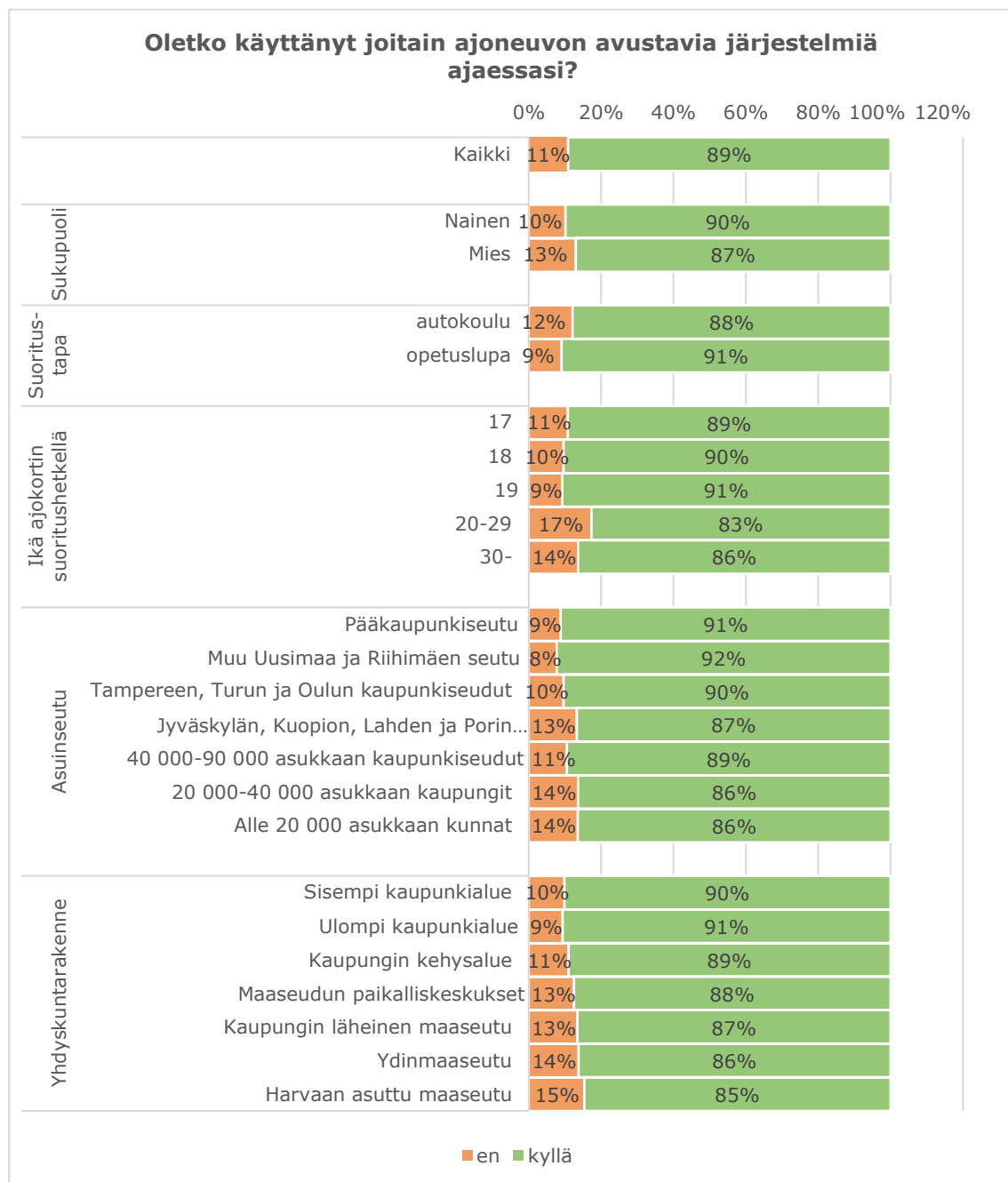


Kuva 20. Vastaajien keskimääräinen ajosuorite 1. ajovuonna eri tekijöiden mukaan jaoteltuna. Koko tutkimusjoukon keskiarvo on esitetty katkoviivalla.

Tutkimuslomakkeella vastaajat saivat ilmoittaa myös yleisimmin käyttämänsä ajoneuvon tiedot. Keskimäärin vastaajat ajoivat pääasialliset ajonsa vuoden 2008 vuosimallin autolla. Nuorimmilla vastaajilla auton keski-ikä oli hieman vanhempi kuin vanhimmilla vastaajilla. Ero säilyi kuitenkin pienenä. Alueryhmittäin tarkasteltuna ajoneuvon keskimääräinen ikä kasvoi melko lineaarisesti sen mukaan mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla asuvat vastaajat ajoivat keskimäärin vuosimallin 2013 autolla.

Viimeisinä tutkimusvuosina tutkimuslomakkeella on tiedusteltu myös ajoneuvon avustavien järjestelmien yleisyyttä. Vastaajilla on ollut mahdollisuus valita listalta kaikki ne järjestelmät, joita ovat hyödyntäneet jossain vaiheessa ajokortin saamisen jälkeen. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa kaikkiaan 89 % vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää ensimmäisen ajovuotensa

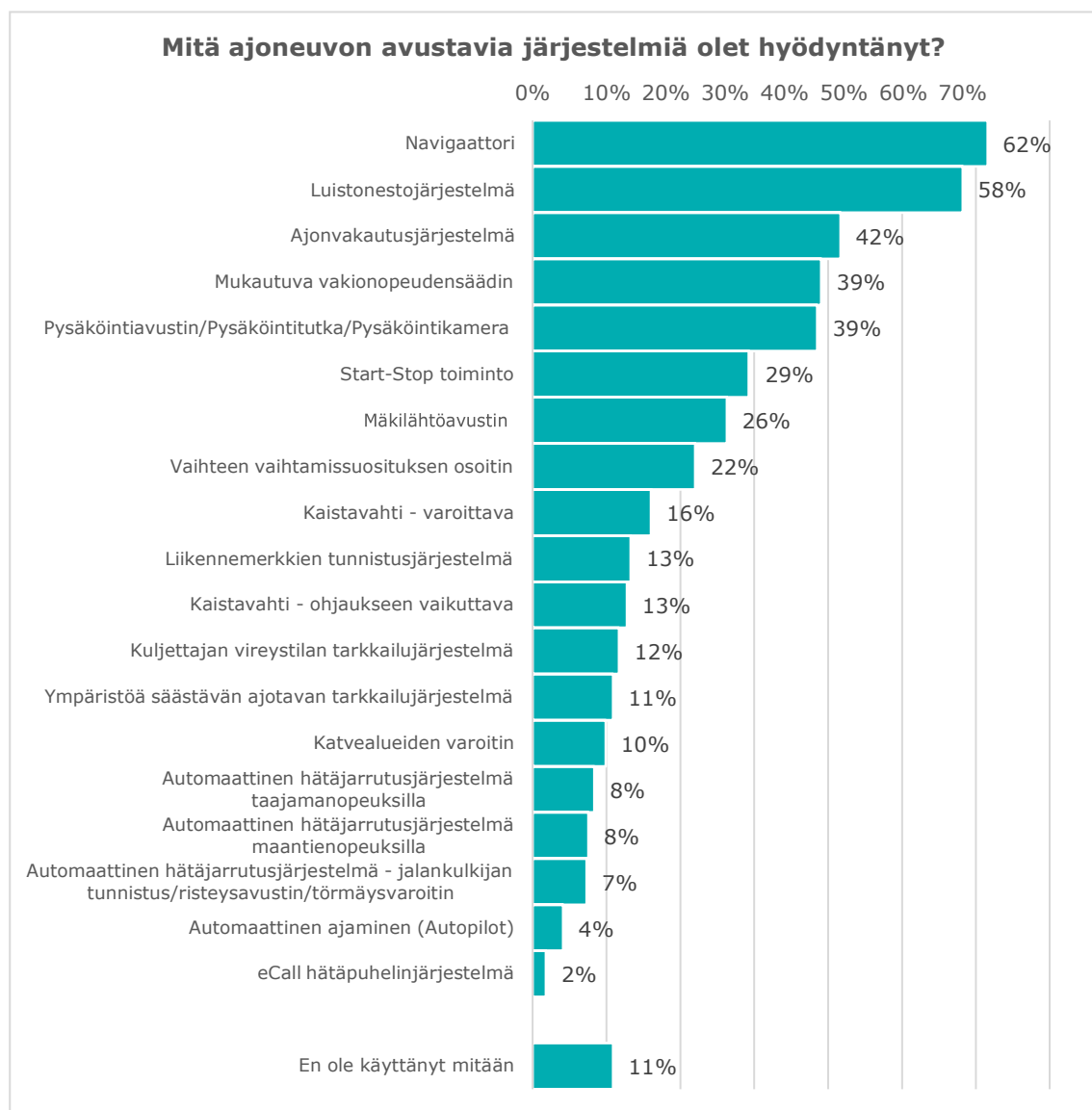
aikana (Kuva 21). Eri vastaajaryhmistä avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää naisvastaajilla, opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneilla sekä alle 20-vuotiaana ajokortin saaneilla vastaajilla. Asuinpaikan mukaan tarkasteltuna Uudellamaalla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli myös hieman muita paikkakuntia yleisempää.



Kuva 21. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys eri vastaajaryhmissä vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Eri avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat olivat käyttäneet navigaattoria ja luistonestojärjestelmää (Kuva 22). Navigaattoria ilmoitti käyttäneensä 62 % ja luistonestojärjestelmää 58 % vastaajista. Yli kolmannes vastaajista oli lisäksi käyttänyt ajonvakautusjärjestelmää, mukautuvaa vakionopeudensäädintä ja pysäköintiin liittyviä avustavia järjestelmiä. Start&Stop-toiminto, mäkilähtöavustin ja vaihteen vaihtamissuosituksen osoitin olivat olleet käytössä 20–30 prosentilla

vastaajista. Muiden järjestelmien osalta käyttö jäi satunnaisemmaksi. Tulokset olivat hyvin samankaltaisia vuoden 2020 tutkimuksen kanssa.



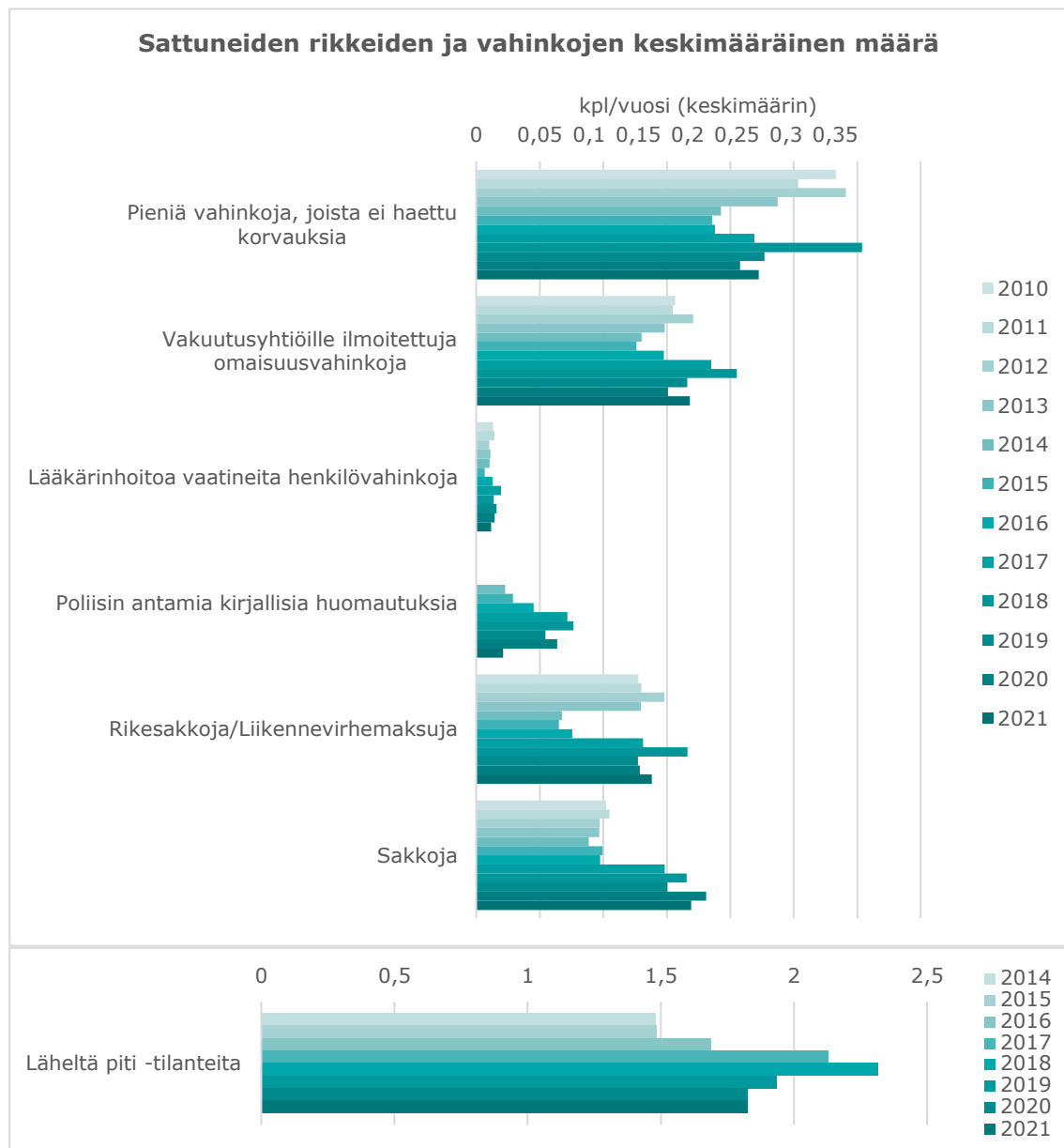
Kuva 22. Eri avustavien järjestelmien yleisyys.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen, eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Läheltä piti -tilanteiden määrää on kysytty tutkimuslomakkeella vuodesta 2014 alkaen ja muut osa-alueet ovat olleet lomakkeella tutkimuksen alkuvuosista saakka. Kaikkien vahinkojen ja rikkeiden osalta tieto perustuu vastaajan omaan arvioon. Vahinkojen ja rikkeiden vakavuudella painotettua summaa käytetään myös liikennemenestystä kuvaavan indeksin 2 laskennassa.

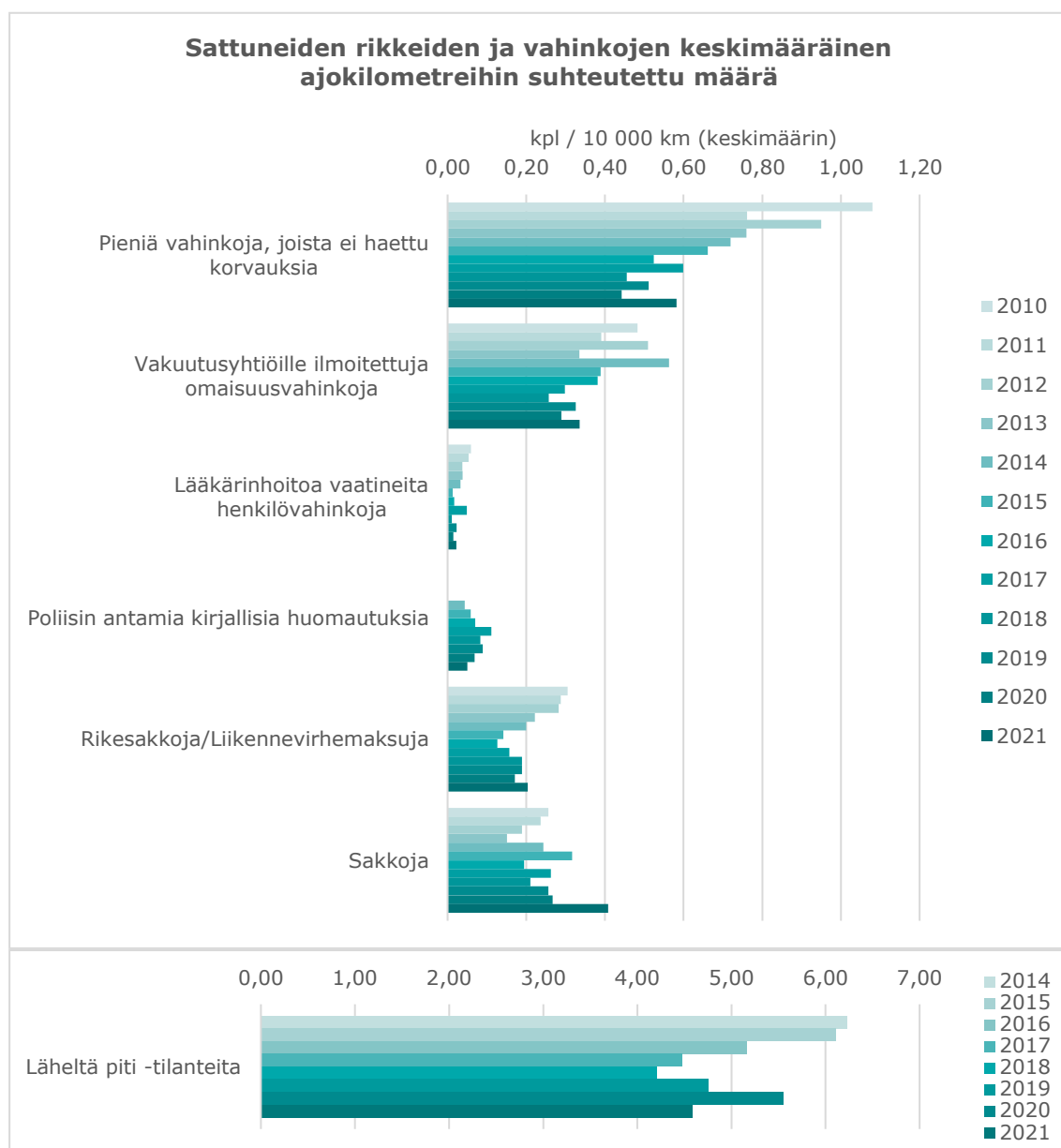
Vuoden 2021 tutkimusaineistossa vastaajille sattuneiden vahinkojen määrä oli keskimäärin lähellä viimeisten kahden vuoden arvoja (Kuva 23). Pieniä vahinkoja oli sattunut keskimäärin 0,22, vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja

0,17 ja henkilövahinkoja 0,01 vastaajaa kohden. Vastaajan olivat saaneet vuoden 2021 tutkimusaineistossa keskimäärin vähemmän poliisin antamia kirjallisia huomautuksia kuin aiemmin, mutta vastaavasti sakkojen määrä oli pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Läheltä piti -tilanteita raportoitiin keskimäärin 1,8 tapausta vastaajaa kohden. Arvo oli lähes identtinen vuoden 2020 arvon kanssa.



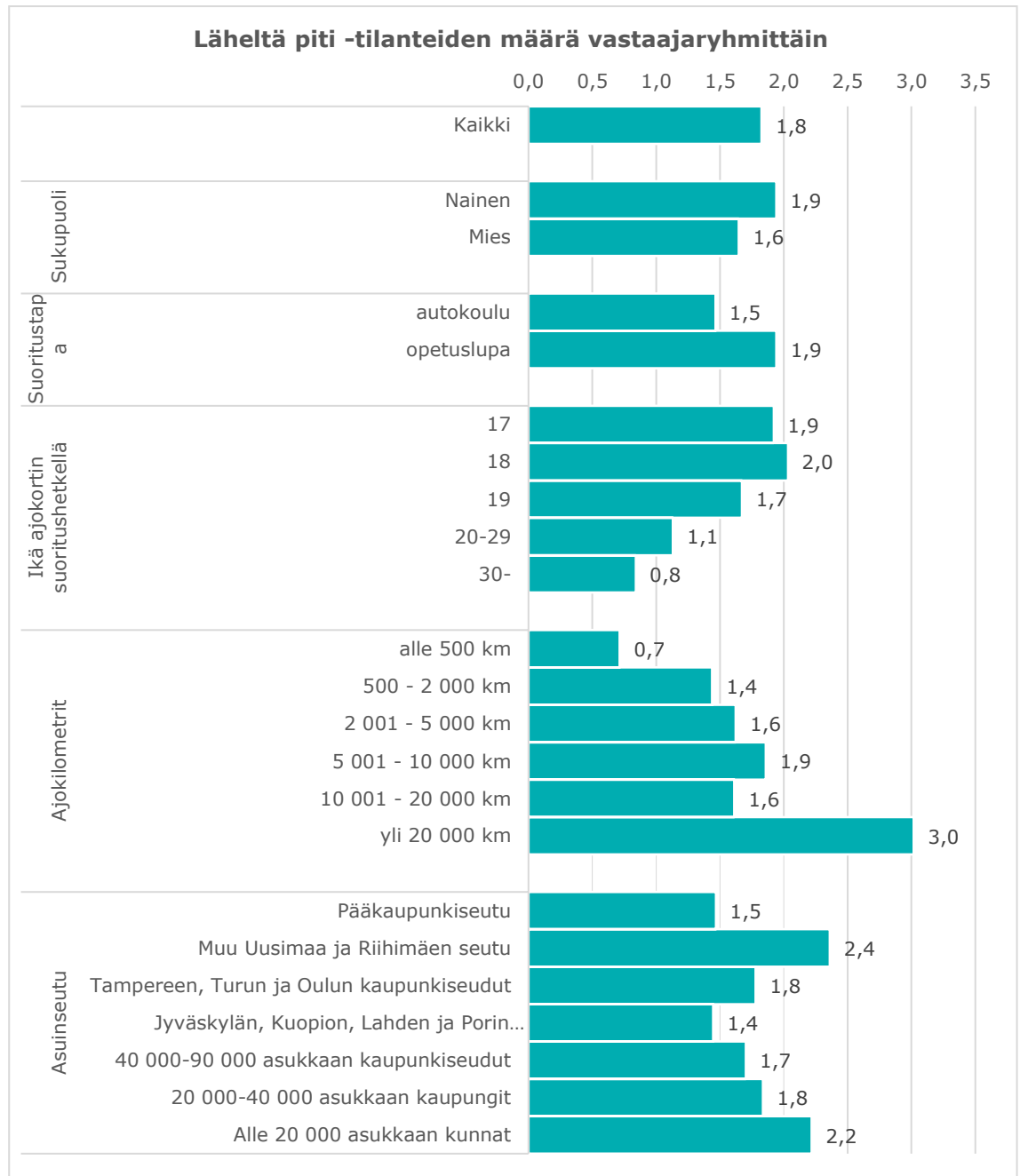
Kuva 23. Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/vuosi).

Sattuneiden vahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä on pitkälti riippuvainen altistuksesta erilaisille liikennetilanteille. Suhteutettaessa vahinkomäärät ja läheltä piti -tilanteet vastaajien ajokilometrimäärään eri tutkimusvuosina, muuttuu tilanne eri vuosien välillä melko selvästi (Kuva 24). Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna sekä pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen ja henkilövahinkojen kilometreihin suhteutettu vahinkomäärä on ollut laskusuuntainen. Rikesakkojen tai liikennevirhemaksujen kilometreihin suhteutettu määrä oli vuoden 2021 tutkimusaineistossa pidemmän aikavälin keskiarvon alapuolella, kun taas muiden sakkojen osalta yläpuolella. Läheltä piti -tilanteiden pidempiaikainen trendi on ollut laskusuuntainen, vaikka vaihtelua eri vuosien välillä onkin ollut melko selvästi.



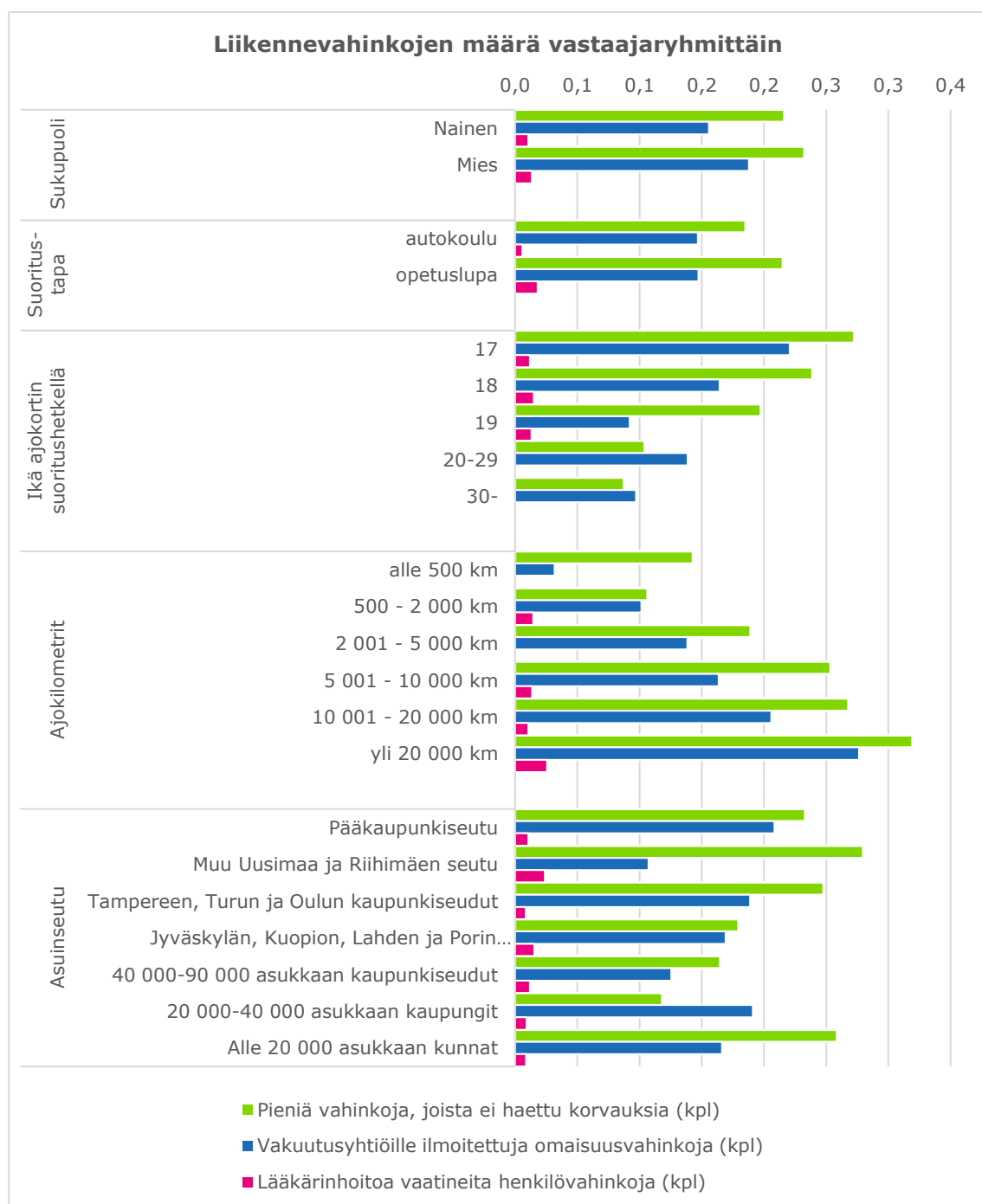
Kuva 24. Ajomäärään suhteutettu vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/10 000 km).

Läheltä piti -tilanteiden ryhmäkohtaisissa vertailuissa naispuolisille vastaajille ja opetusluvalla ajokortin suorittaneille oli sattunut läheltä piti -tilanteita hieman keskimääräistä useammin (Kuva 25). Ikäryhmittäin tarkasteltuna eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut 18-vuotiaana ajokortin saaneille vastaajille (2,0 vastaajaa kohden). Hieman vähemmän läheltä piti -tilanteita oli sattunut 17-vuotiaana ajokortin saaneille (1,9 vastaajaa kohden), vaikka heillä ajokilometrejä oli kertynyt ikäryhmistä selvästi eniten. Vanhemmissa ikäryhmissä läheltä piti -tilanteiden määrä laski melko selvästi, kuten laski keskimääräinen ajosuoritekin. Ajokilometreillä oli eri tekijöistä selkein vaikutus läheltä piti -tilanteiden raportoituun määrään: yli 20 000 kilometriä ajaneet vastaajat raportoivat keskimäärin 3,0 läheltä piti -tilannetta sattuneeksi, kun taas alle 500 kilometriä ajaneilla vastaava luku oli 0,7. Alueryhmittäin tarkasteltuna läheltä piti -tilanteita oli sattunut yleisimmin pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuville vastaajille, mutta myös kaikkein pienimmillä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuville vastaajille.



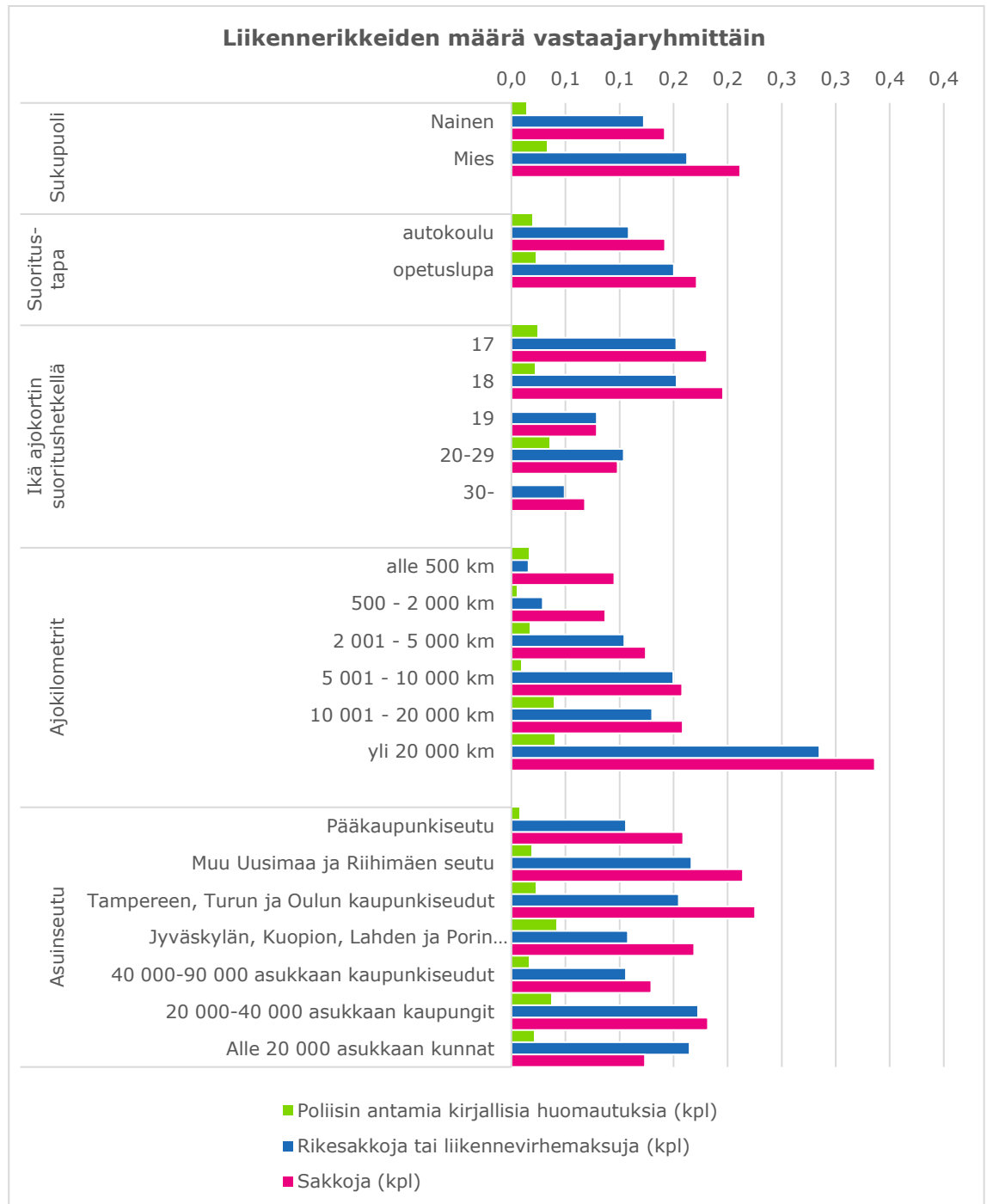
Kuva 25. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Ensimmäisen ajovuoden aikana sattuneiden liikennevahinkojen osalta erot sukupuolten ja opetustavan välillä olivat samansuuntaisia (Kuva 26). Läheltä piti -tilanteista poiketen miespuolisille vastaajille oli kuitenkin sattunut keskimääräistä enemmän todellisia vahinkoja. Ikäryhmittäin tarkasteltuna pienet vahingot ja omaisuusvahingot olivat yleisimpiä 17-vuotiaana ajokortin saaneilla ja vähenivät melko lineaarisesti vastaajan iän kasvaessa. Ajokilometrien perusteella tarkasteltuna vahingot myös yleistyivät melko suoraviivaisesti sen mukaan, kuinka paljon ajokokemusta vastaajalle oli kertynyt. Asuinpaikan perusteella tarkasteltuna selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut vahinkomäärään.



Kuva 26. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti).

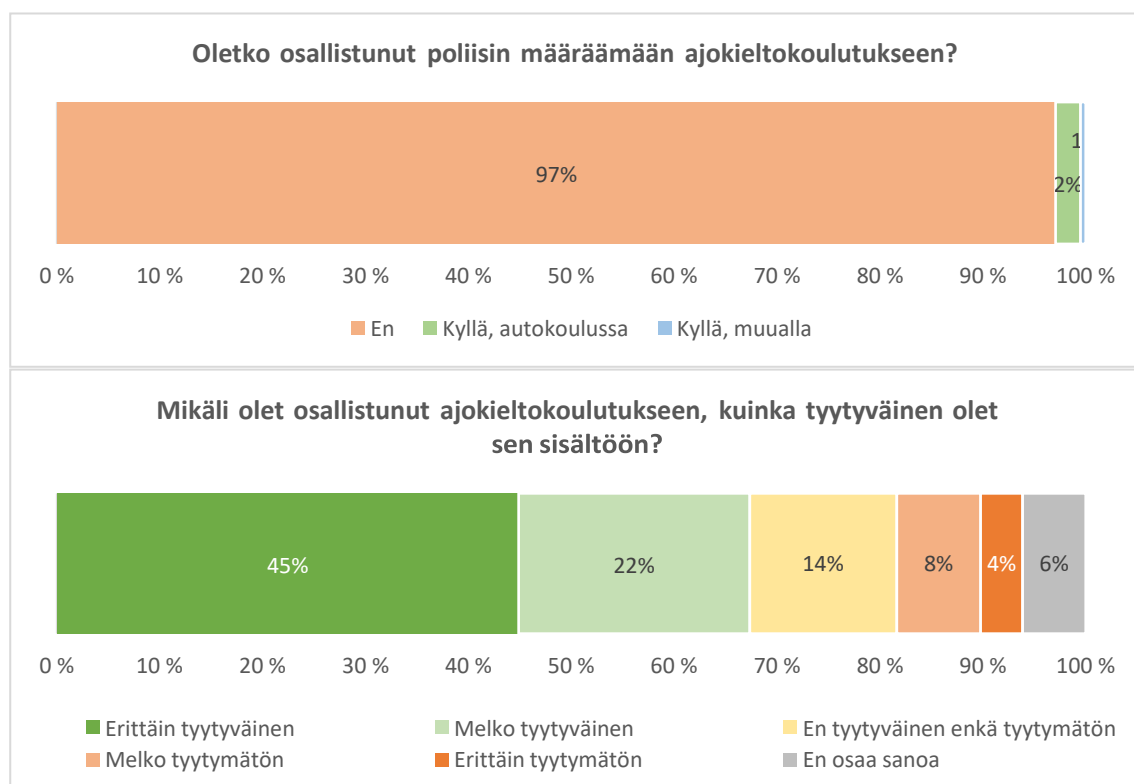
Miesvastaajat olivat saaneet huomautuksia ja sakkoja naisvastaajia useammin (Kuva 27). Myös opetusluvalla ajokortin suorittaneilla huomautukset ja sakot olivat hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita yleisempiä. 17- ja 18-vuotiaana ajokortin suorittaneiden välillä suurta eroa ei ollut, mutta yleisesti nuorimmat vastaajaryhmät olivat saaneet huomautuksia ja sakkoja vanhempia vastaajaryhmiä useammin. Ajokilometrien kasvu kertoi selkeästi myös liikenneerikkeiden yleistymisestä. Yli 20 000 kilometriä ajaneiden kuljettajien joukossa liikenneerikkeiden määrä oli moninkertainen alle 2 000 kilometriä ajaneisiin vastaajiin nähden. Asuinseudun koolla sen sijaan ei kovin merkittävää yhteyttä ollut huomautusten ja sakkojen yleisyyteen.



Kuva 27. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikenne-rikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa (liikenne-rikkeitä vuodessa henkilöä kohti).

Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen ajokorttinsa saaneet kuljettajat on voitu kahden vuoden aikana sattuneiden rikkomusten perusteella määrätä erilliseen ajokieltokoulutukseen. Tutkimuslomakkeella onkin vuodesta 2019 lähtien selvitetty vastaajien ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyyttä ja tyytyväisyyttä koulutuksen sisältöön. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa 3 % kaikista vastaajista ilmoitti osallistuneensa kyseiseen koulutukseen ensimmäisen ajovuotensa aikana (Kuva 28). Osuus oli yhden prosenttiyksikön suurempi kuin edellisellä vuonna. Valtaosa koulutukseen osallistuneista ilmoitti suorittaneensa sen autokoulussa ja vain muutama vastaaja muualla, mikä lähes poikkeuksetta oli täsmennetty

verkko-opetukseksi. Koulutuksen suorittaneista vastaajista suurin osa oli tyytyväinen koulutuksen sisältöön: 45 % vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen ja 12 % melko tyytyväinen koulutuksen sisältöön. Tyytymättömien osuus oli 12 %. Erittäin tyytyväisten osuus oli kasvanut jonkin verran edellisestä vuodesta. Osa koulutukseen osallistuneista vastaajista oli jättänyt lisäksi sanallista palautetta koulutukseen liittyen. Muutama sanallisista palautetta jättäneistä vastaajista koki osuuden turhaksi, mutta suurempi osa palautteista oli myönteisiä ja koulutuksen tarpeelliseksi tunnistavia.



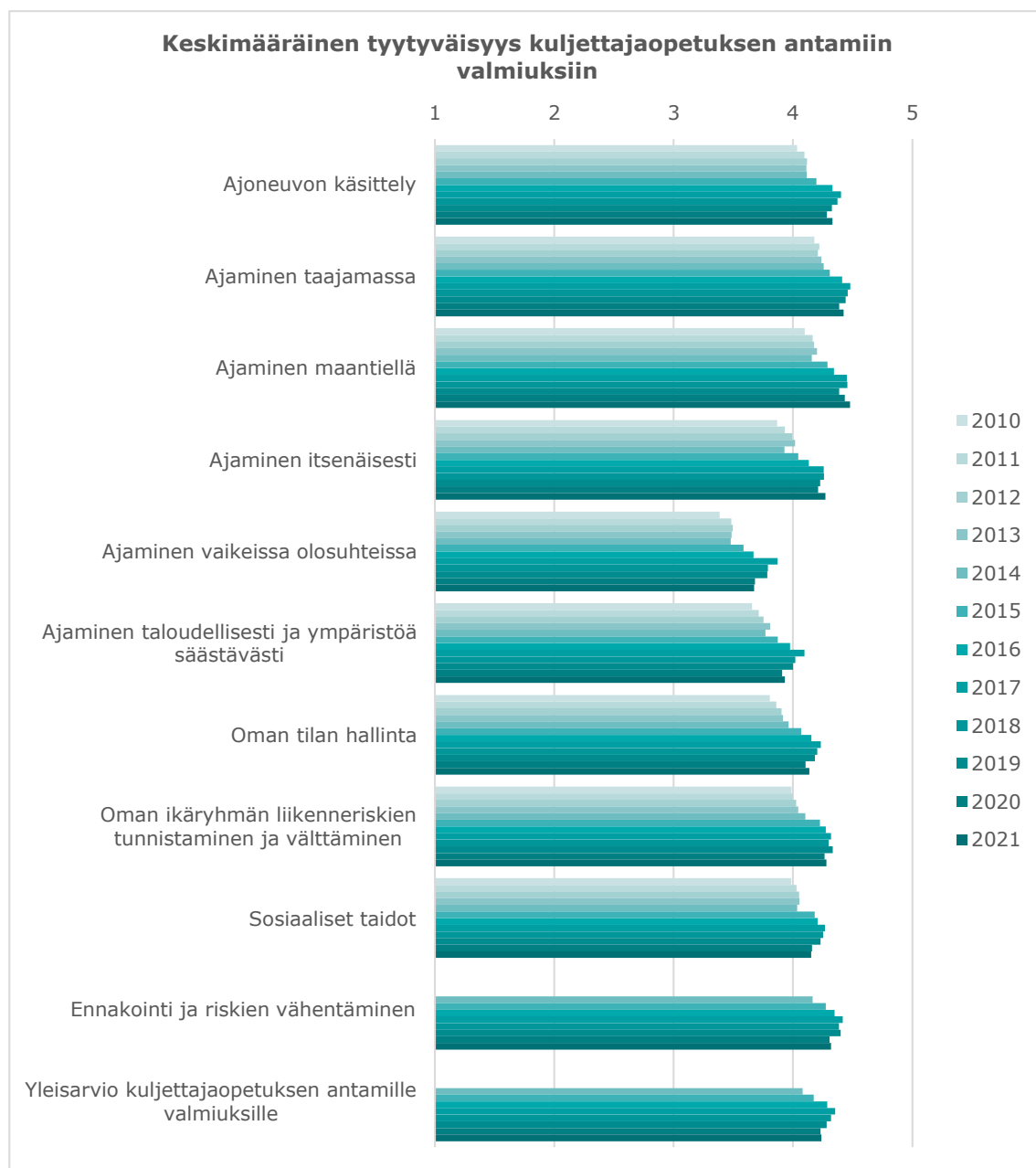
Kuva 28. Ajokieltokoulutukseen osallistuneiden vastaajien osuus ja heidän tyytyväisyytensä koulutuksen sisältöön vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen arvioitiin lomakkeessa kymmenen eri osa-alueen osalta. Valmiuksia arvioitiin jokaisen tekijän kohdalla asteikolla 1 = ei lainkaan riittävästi – 5 = täysin riittävästi. Arvioitavia osa-alueita on täydennetty hieman vuosien varrella. Vuoteen 2005 saakka osa-alueita oli kahdeksan, vuodesta 2006 vuoteen 2013 yhdeksän ja vuodesta 2014 eteenpäin kymmenen. Vuodesta 2014 lähtien erillisenä teemana kysymyssarjassa on ollut ennakointi ja riskien välttäminen sekä yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Arvioita hyödynnetään myös koulutuksen subjektiivista jälkiarviota mittaavan indeksin 3 laskennassa.

Kuva 29 esittää eri osa-alueiden keskimääräiset arvosanat vuosien 2010–2020 tutkimuskierroksilla. Kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oltiin vuoden 2021 tutkimusaineistossa useiden tekijöiden osalta keskimäärin hieman tyytyväisempiä kuin edellisenä vuonna. Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli keskimäärin 4,23, mikä oli käytännössä identtinen vuoden 2020 yleisarvion kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna arvosana valmiuksille on jokaisen

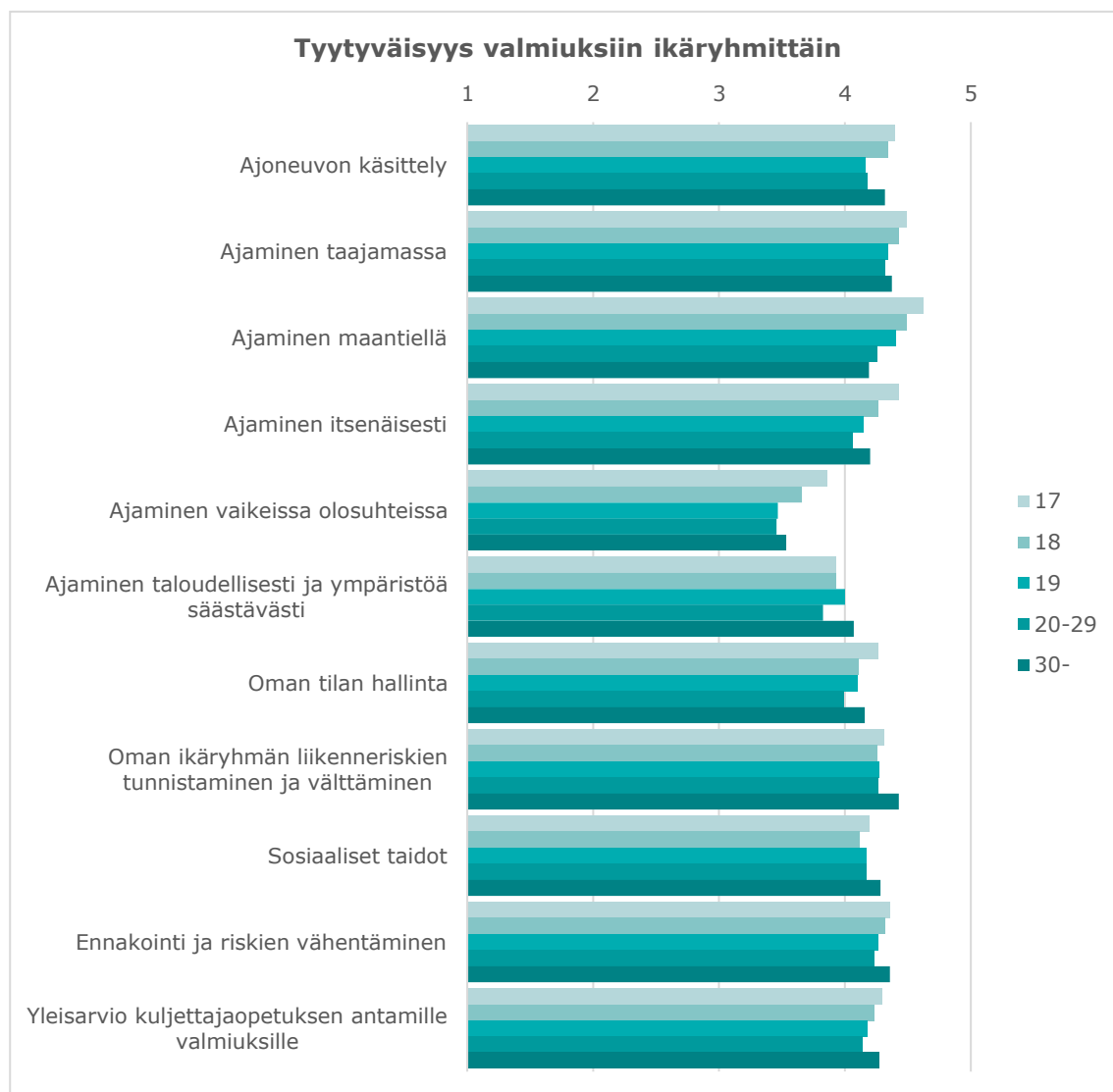
osa-alueen kohdalla korkeammalla kuin 2010-luvun alkupuolella. Joidenkin tekijöiden, kuten vaikeissa olosuhteissa ajamisen ja taloudellisen ajamisen osalta tyytyväisyys valmiuksiin on kuitenkin viiden vuoden sisällä hieman laskenut. Eri osa-alueista heikoimman tyytyväisyysarvion sai aiempien vuosien tapaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana vuoden 2021 tutkimusaineistossa oli 3,7. Kaikkein tyytyväisimpiä oltiin puolestaan valmiuksien saamisessa taajama-ajoon ja maantieajoon (keskiarvosana 4,4 ja 4,5).



Kuva 29. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2010–2021 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

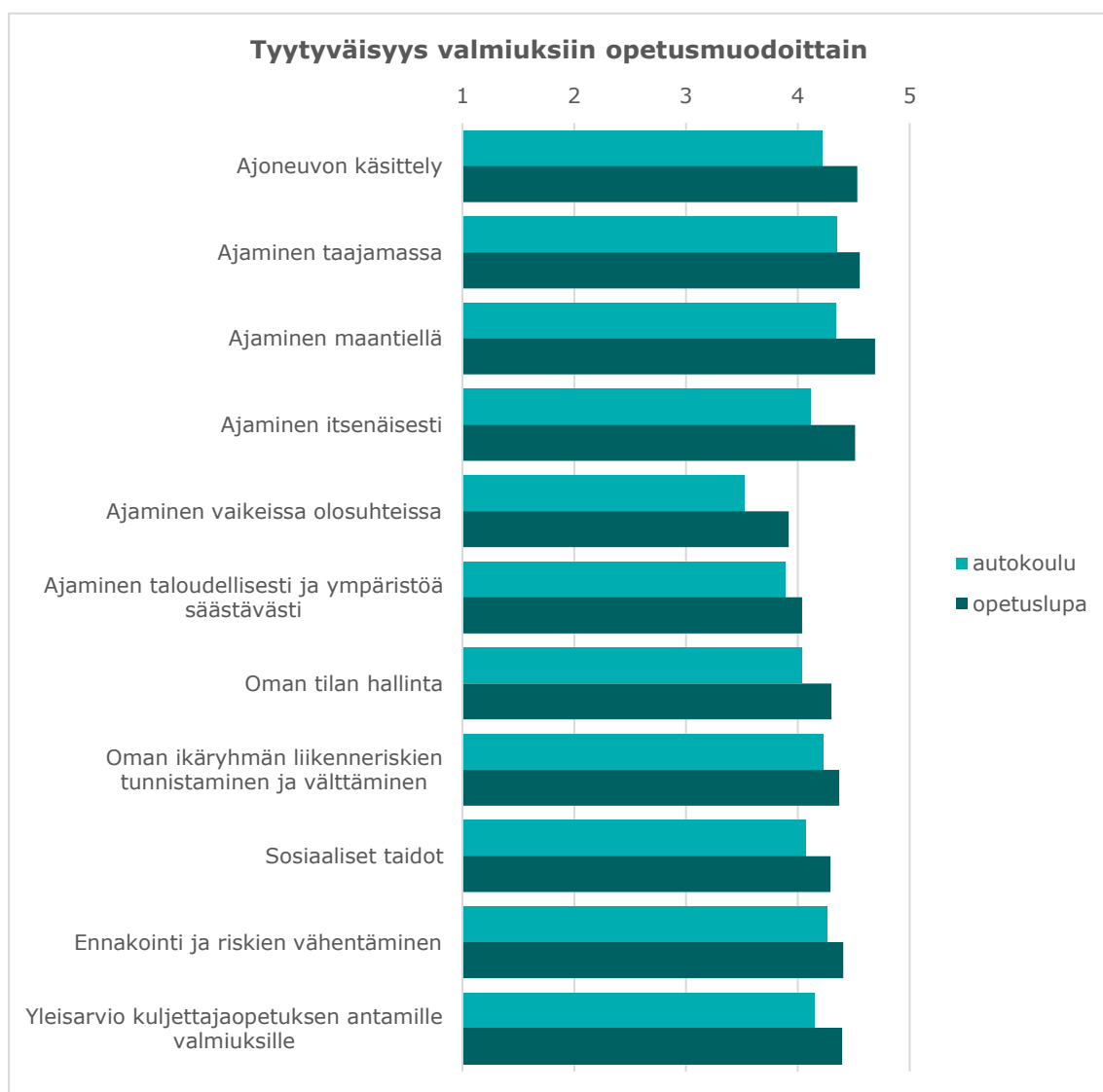
Joitakin eroja tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin havaittiin eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 30). Useimpien osa-alueiden osalta 17-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat olivat keskimäärin kaikkein tyytyväisimpiä saamiinsa valmiuksiin. Selkein ero tyytyväisyydessä oli vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja muihin ajamiseen yleisesti liittyvissä osa-alueissa. Toisaalta tyytyväi-

syys monien tekijöiden kohdalla nousi keskiarvon yläpuolelle myös kaikkein vanhimpien, yli 30-vuotiaana ajokortin saaneiden vastaajien keskuudessa. Yleisarvion keskiarvosana nousi kaikissa ikäryhmissä vähintään neljään.



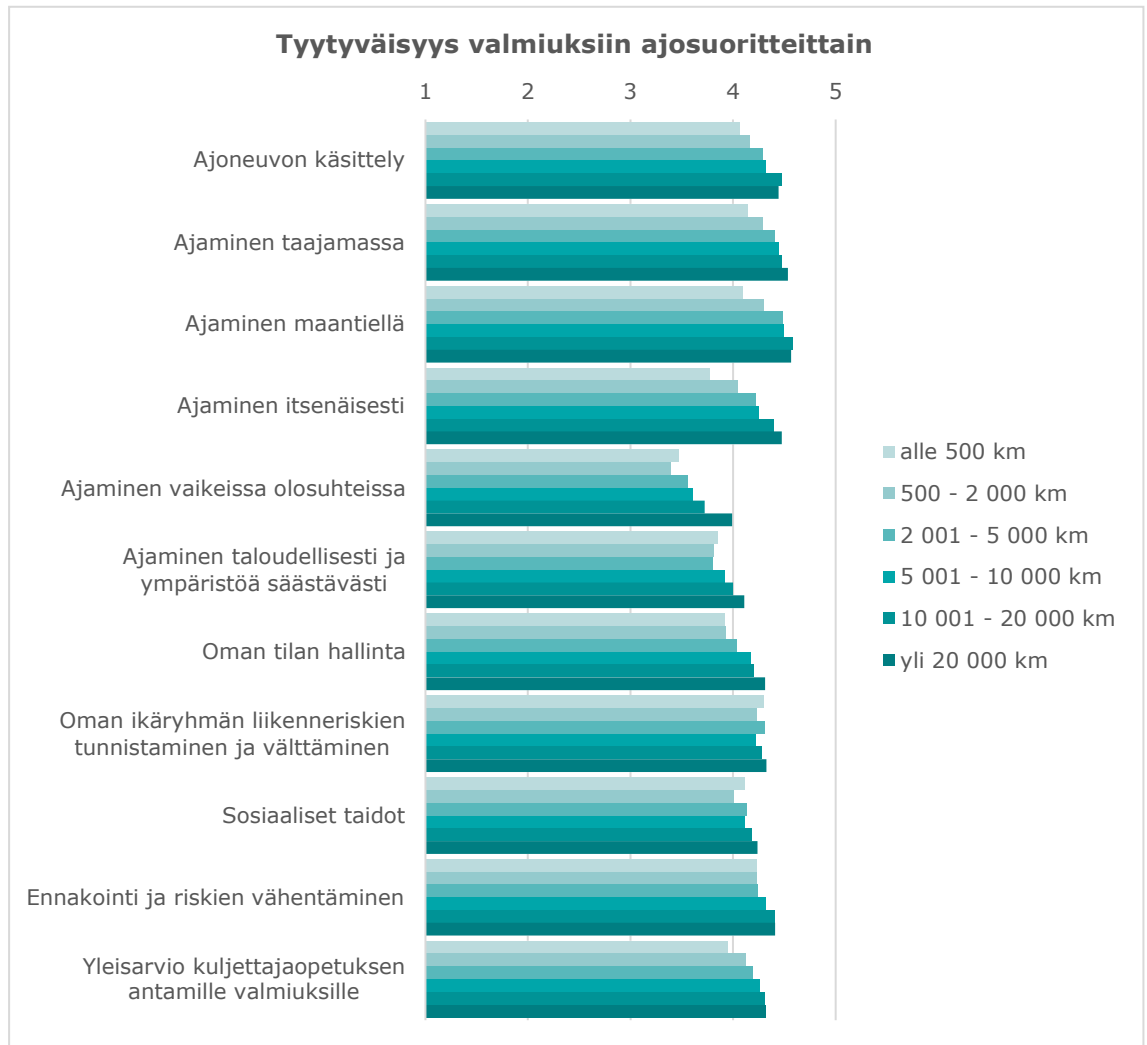
Kuva 30. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat aikaisempien vuosien tapaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (Kuva 31). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,4 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,1. Selkein ero ryhmien välillä oli tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja itsenäiseen ajamiseen. Myös muihin ajamiseen liittyviin osa-alueisiin opetuslupalaiset olivat melko selvästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita tyytyväisempiä. Tulokset olivat hyvin samansuuntaisia aiempien vuosien tulosten kanssa, ja niissä voidaan olettaa näkyvän opetuslupalaisten tyypillisesti autokoululaisia selvästi suuremmat ajoharjoittelumäärät.



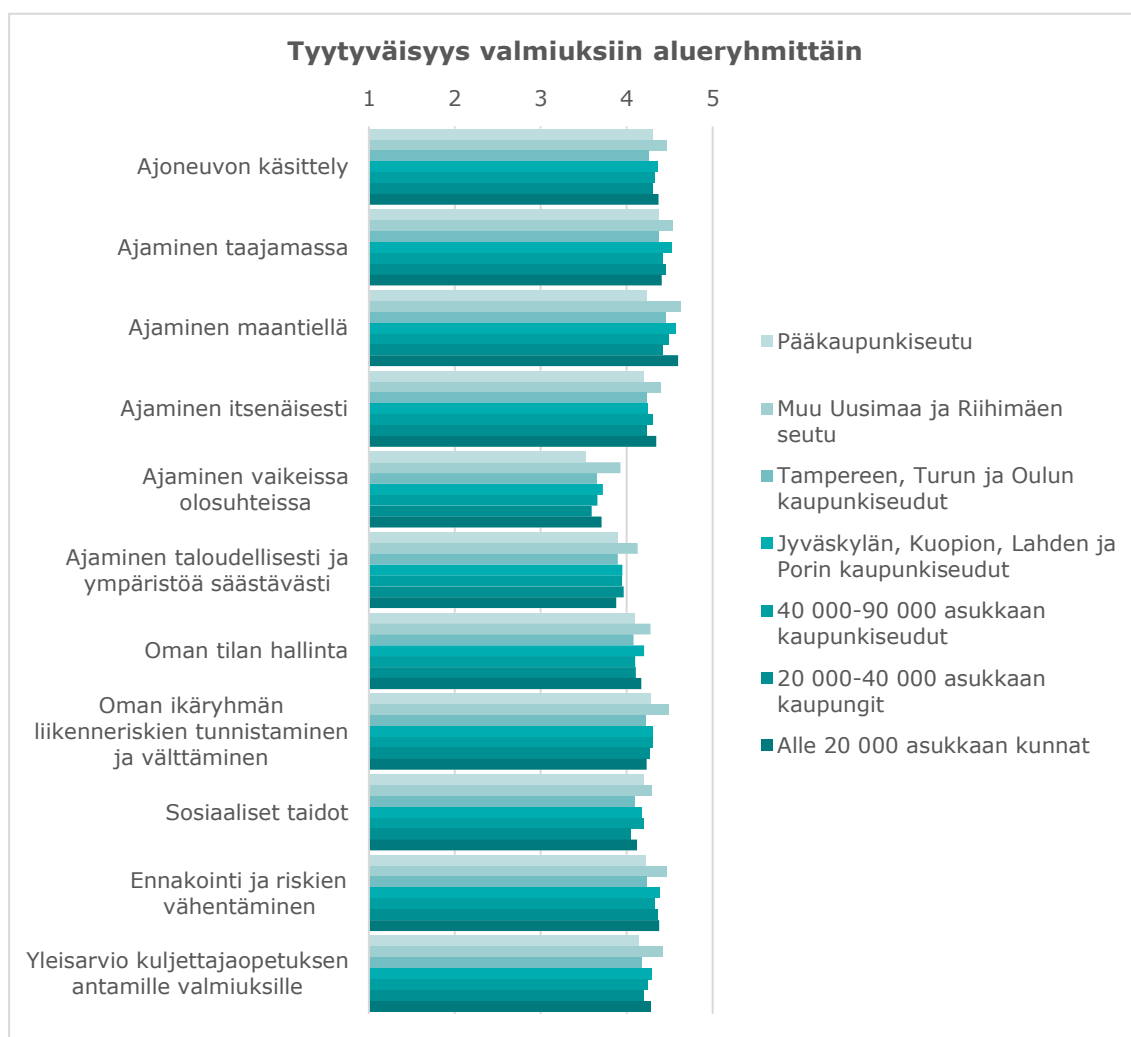
Kuva 31. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suoritustavan mukaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Vastaajat olivatkin aiempien vuosien tapaan pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä (Kuva 32). Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneiden keskimääräinen tyytyväisyys jäi selvästi keskiarvon alapuolelle, vaikka heilläkin keskimääräinen yleisarvio nousi lähes neljään. Suurimmat erot vastaajaryhmien välillä tulivat jälleen ajamista koskeviin osa-alueisiin, erityisesti itsenäiseen ajamiseen ja vaikeissa olosuhteissa ajamiseen liittyen. Ajokokemuksen karttumisen myötä vastaajat siis kokivat myös saaneensa entistä paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen jo autokoulussa. Toisaalta voidaan ajatella, että mitä paremmin vastaaja on kokenut alun perin saaneensa valmiuksia ajamiseen, sitä herkemmin hänelle on saattanut myös ajokilometrejä kertyä.



Kuva 32. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Asuinseudun mukaan tarkasteltuna useimpien tekijöiden osalta parhaat valmiudet ajamiseen kokivat saavansa pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuvat vastaajat (Kuva 33). Vastaavasti pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla tyytyväisyys valmiuksiin jäi kaikkein matalimmaksi, erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamisen ja maantieajon kohdalla. Sosiaalisten taitojen valmiuksissa tyytyväisyys laski matalimmalla pienemmille paikkakunnille siirryttäessä.

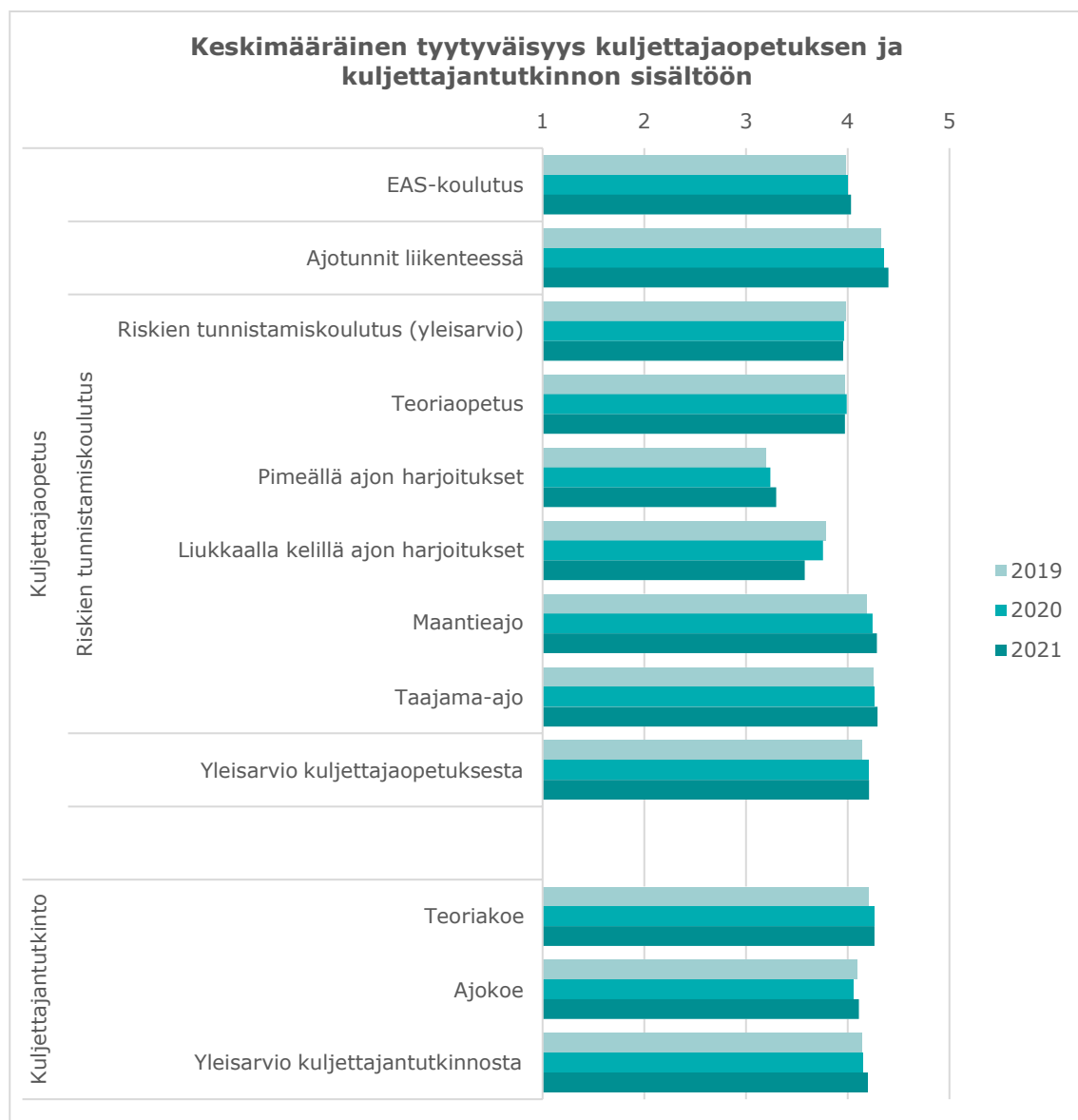


Kuva 33. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön

Kuljettajaopetuksen antamien valmiuksien lisäksi tutkimuksessa selvitettiin vastaajien tyytyväisyyttä yleisesti kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin. Tyytyväisyyttä arvioitiin asteikolla 1 = erittäin tyytymätön – 5 = erittäin tyytyväinen. Tyytyväisyyttä arvioiva osio on ollut mukana tutkimuksessa vuodesta 2014 alkaen, mutta tutkintorakenteen sisällön muutosten vuoksi kysytty osa alueet ovat muuttuneet kulloisenkin tutkintorakenteen mukaan. Yleistyytyväisyyttä on kysytty jokaisena tutkimusvuonna ja sen osalta voidaan muodostaa pidempi aikasarja, mutta muilta osin osa-alue on ollut tutkimuslomakkeella nyky muodossa vasta vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien.

Keskimääräinen yleisarvosana kuljettajaopetukselle ja kuljettajantutkinnot oli vuoden 2021 tutkimusaineistossa 4,2 (Kuva 34). Erot vuosiin 2020 ja 2019 jäivät pieniksi. Edeltäviin vuosiin nähden tyytyväisyys oli hieman laskenut vuosista 2018 ja 2017, mutta valmiuksien tapaan myös yleistyytyväisyydessä pidemmän aikavälin suunta on ollut lievästi nousujohteinen. Heikoimmat tyytyväisyysarviot vuoden 2021 tutkimusaineistossa saivat aiempien vuosien tapaan pimeällä ajon harjoitukset (3,3) ja liukkaan kelin ajon harjoitukset (3,6). Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin oli kasvanut lievästi kahdessa vuodessa, mutta vastaavasti liukkaan kelin harjoitusten osalta tyytyväisyys oli laskenut.

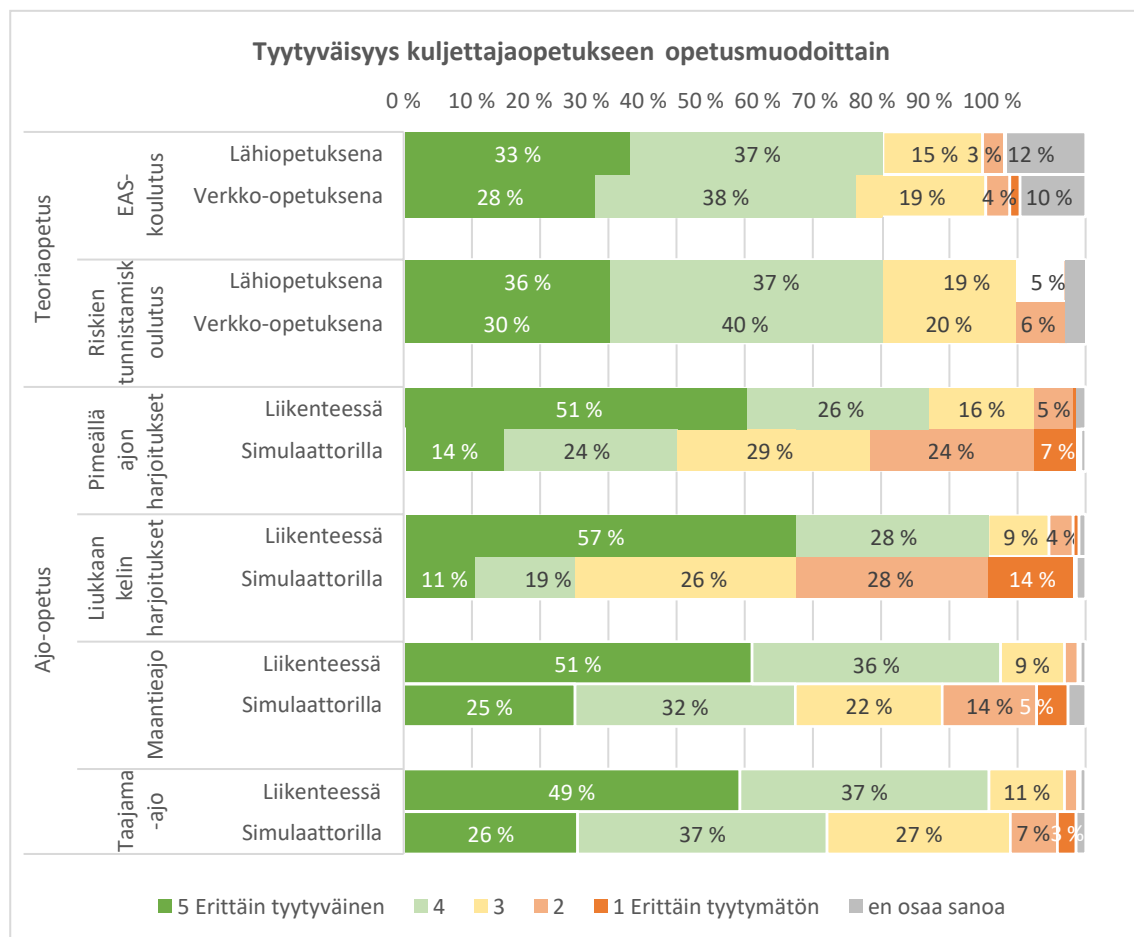


Kuva 34. Keskimääräinen tyytyväisyys uuden tutkintorakenteen mukaisen kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin vuosien 2019–2021 tutkimuksissa (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

Vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien vastaajilta on kysytty myös teoriaopetuksen ja ajo-opetuksen suoritustapoja, jolloin vertailuanalyysia on voitu tehdä sen pohjalta, onko vastaaja suorittanut teoriaopetuksen lähi- tai verkko-opetuksena ja riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen simulaattori- tai liikenneopetuksena (Kuva 35). Vastaajat olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä sekä EAS-koulutuksen sekä riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuteen, mikäli olivat suorittaneet sen lähiopetuksena verkko-opetuksen sijaan. Teoriaopetuksen osalta kaikkein tyytyväisimpiä vastaajat olivat riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuden lähiopetukseen, johon 36 % kaikista vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväisiä. Ajo-opetuksen osalta vastaajat olivat puolestaan merkittävästi tyytyväisempiä opetukseen, mikäli olivat suorittaneet sen simulaattorin sijaan liikenteessä.

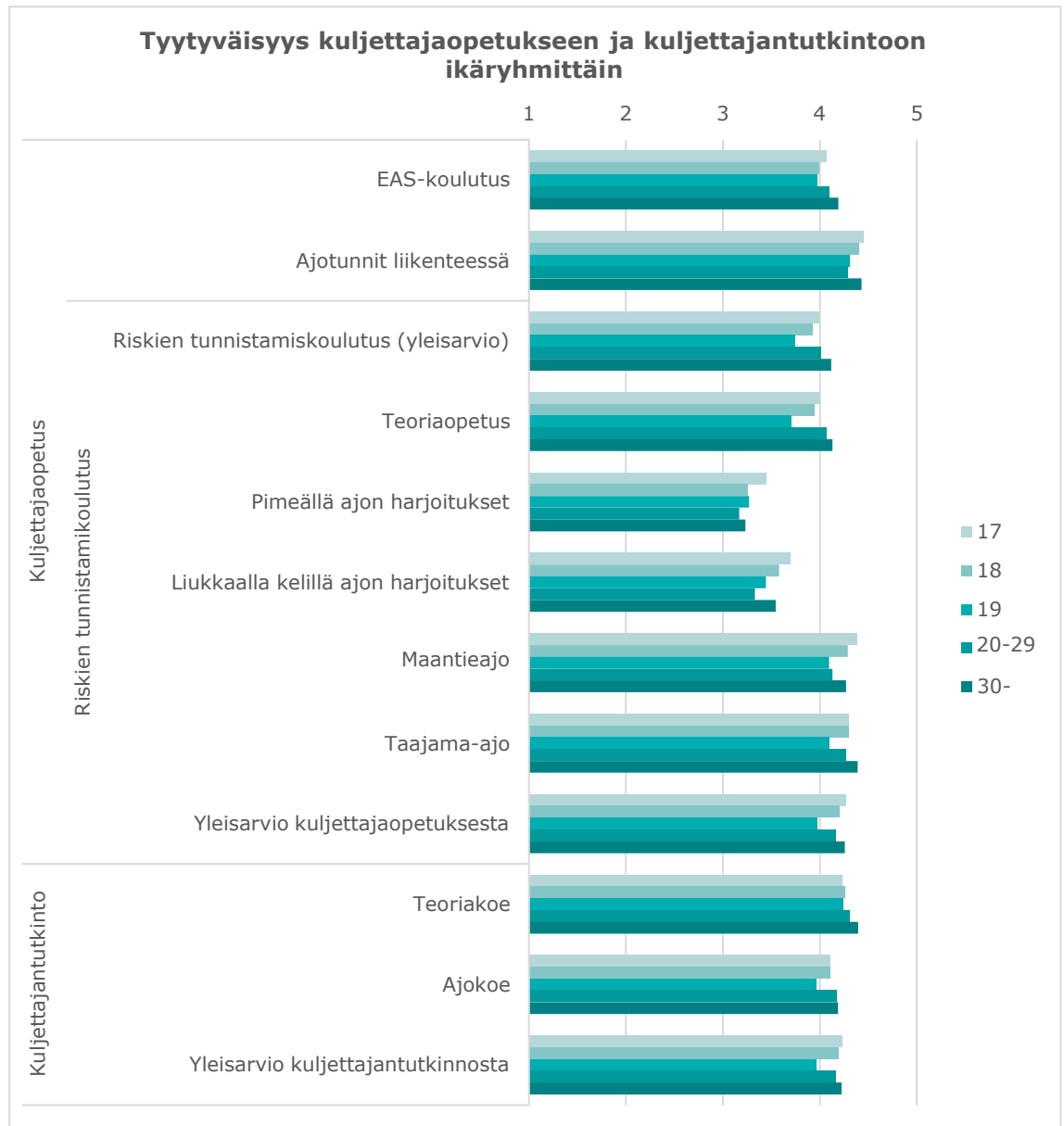
Pimeällä ajon harjoitusten osalta 51 % ja liukkaalla kelin harjoitusten osalta 57 % liikenneopetuksena osa-alueen suorittaneista vastaajista ilmoitti olevansa osa-alueeseen erittäin tyytyväisiä. Vastaava osuus simulaattorilla osuuden suorittaneista

oli pimeällä ajon osalta 14 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 11 %. Simulaattorilla osa-alueet suorittaneilla erittäin tai melko tyytymättömien osuus nousi suureksi ja erityisesti liukkaan kelin harjoitusten osalta erot tyytyväisyydessä nousivat erityisen merkittäviksi. Simulaattorilla liukkaan kelin harjoitukset suorittavien määrä oli noussut aiemmista vuosista (Kuva 15), minkä voidaan katsoa heijastuvan myös kokonaistyytyväisyyden laskuun kyseisellä osa-alueella (Kuva 34). Maantie- ja taajama-ajon osalta erot tyytyväisyydessä olivat samansuuntaista, vaikkakaan erot eivät olleet aivan yhtä selkeitä. Simulaattorilla maantie- ja taajama-ajon suorittaneiden määrät olivat myös selkeästi pienempiä.



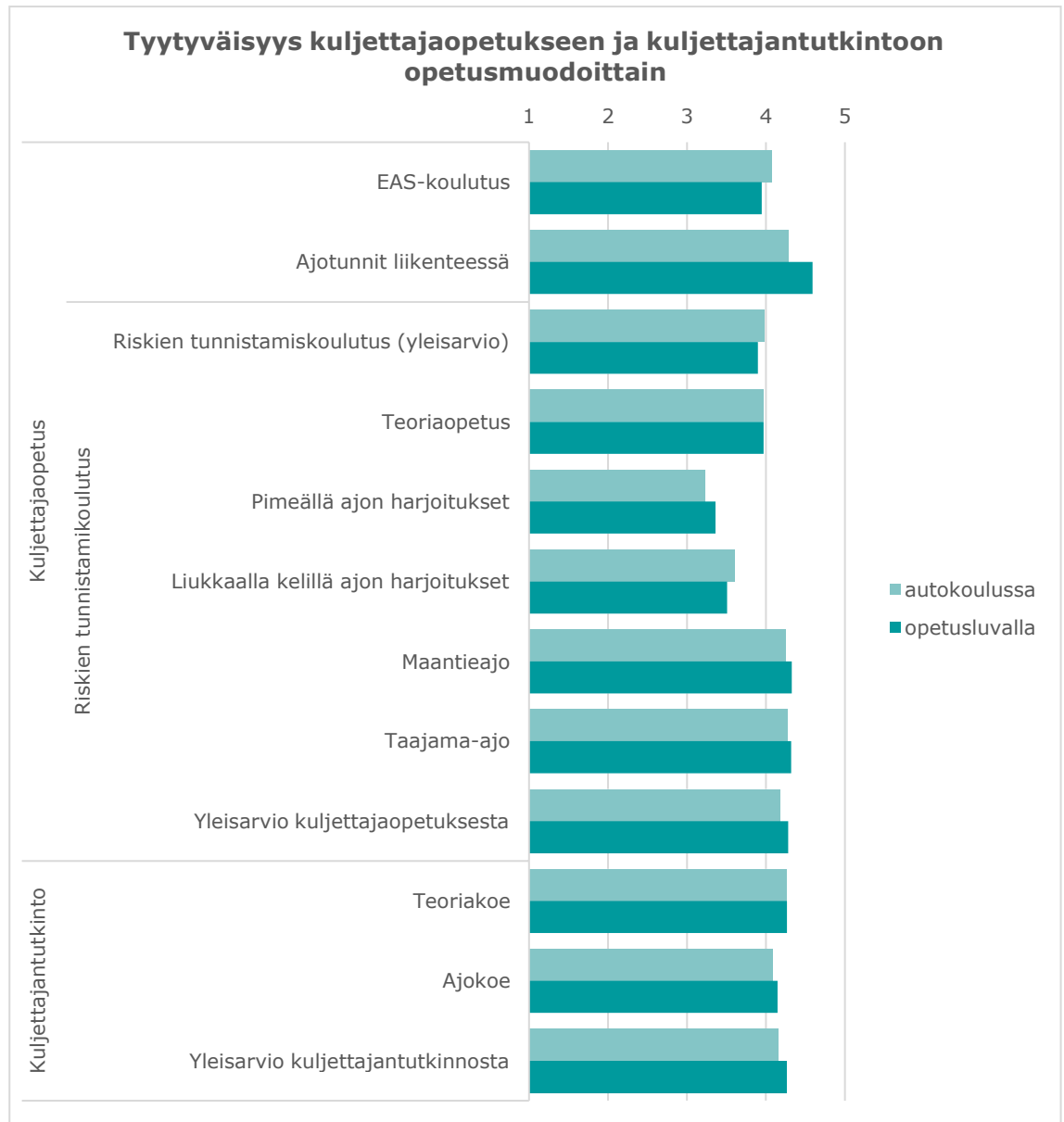
Kuva 35. Vastaajien tyytyväisyysjakauma kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin suoritustavan mukaan jaoteltuna vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna tulokset tyytyväisyyden osalta eivät olleet aivan yhtä suoraviivaisia kuin valmiuksia arvioitaessa (Kuva 36). Useiden tekijöiden kohdalla tyytyväisimpiä olivat kuitenkin niin ikään 17-vuotiaana ajokortin saaneet, mutta toisaalta myös tutkimusjoukon vanhimmat, eli yli 30-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat. Tyypillisesti nuorimmat kuljettajat olivat tyytyväisimpiä ajamiseen liittyviin osa-alueisiin, kun taas vanhemmilla kuljettajilla tyytyväisyys teoriaopetukseen nousi korkeimmaksi. Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset ja liukkaan kelin ajon harjoitukset.



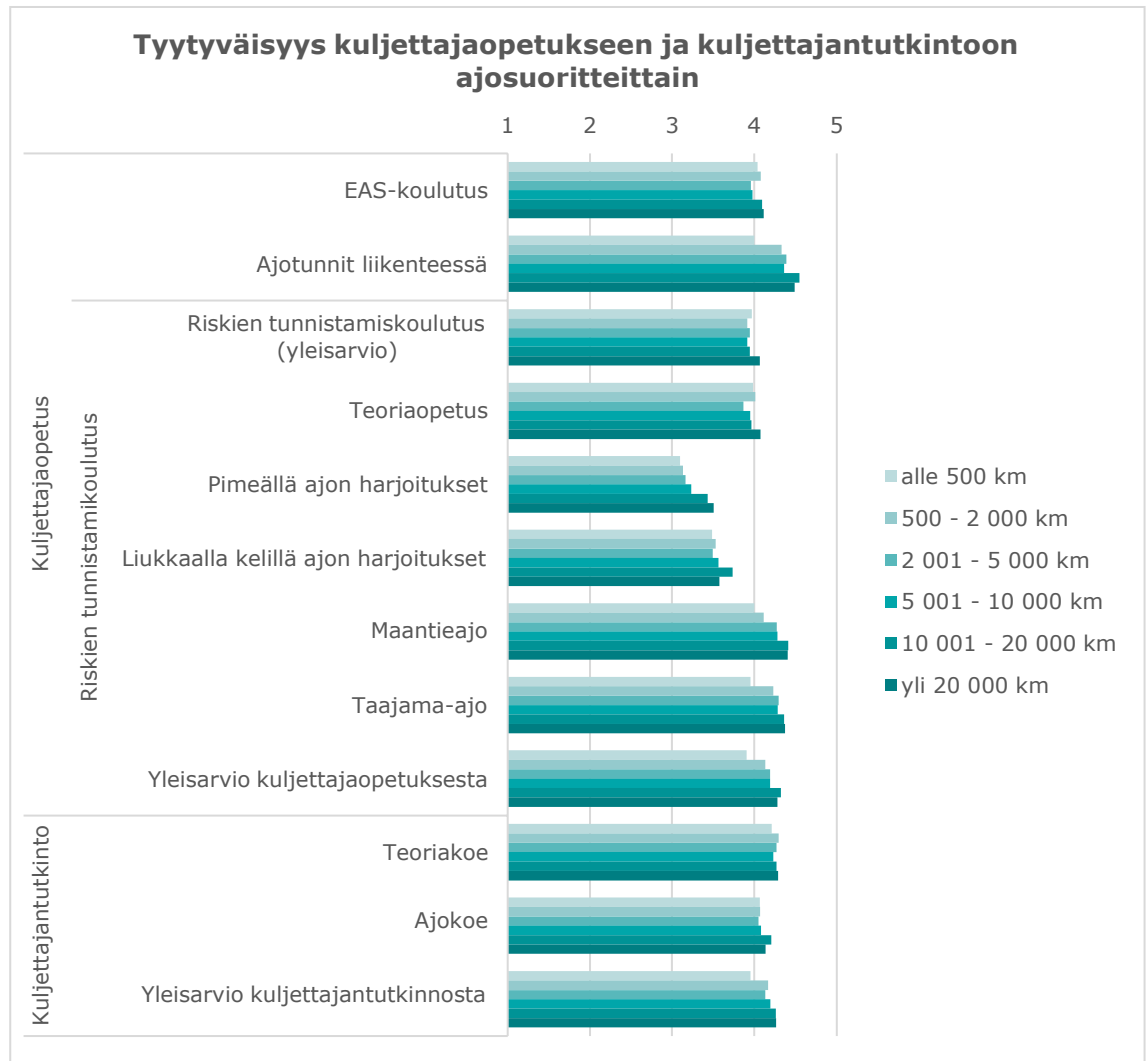
Kuva 36. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ikäryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien tapaan opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin hieman autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetukseen yleisesti (Kuva 37). Erot jäivät kuitenkin melko pieniksi. EAS-koulutukseen, riskien tunnistamiskoulutukseen yleisesti sekä liukkaan kelin harjoituksiin autokoulussa ajokortin suorittaneet olivat puolestaan hieman opetuslupalaisia tyytyväisempiä. Ajotunteihin liikenteessä opetuslupalaiset sen sijaan olivat melko selvästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita tyytyväisempiä. Tulokset olivat pitkälti aiempien vuosien kaltaisia.



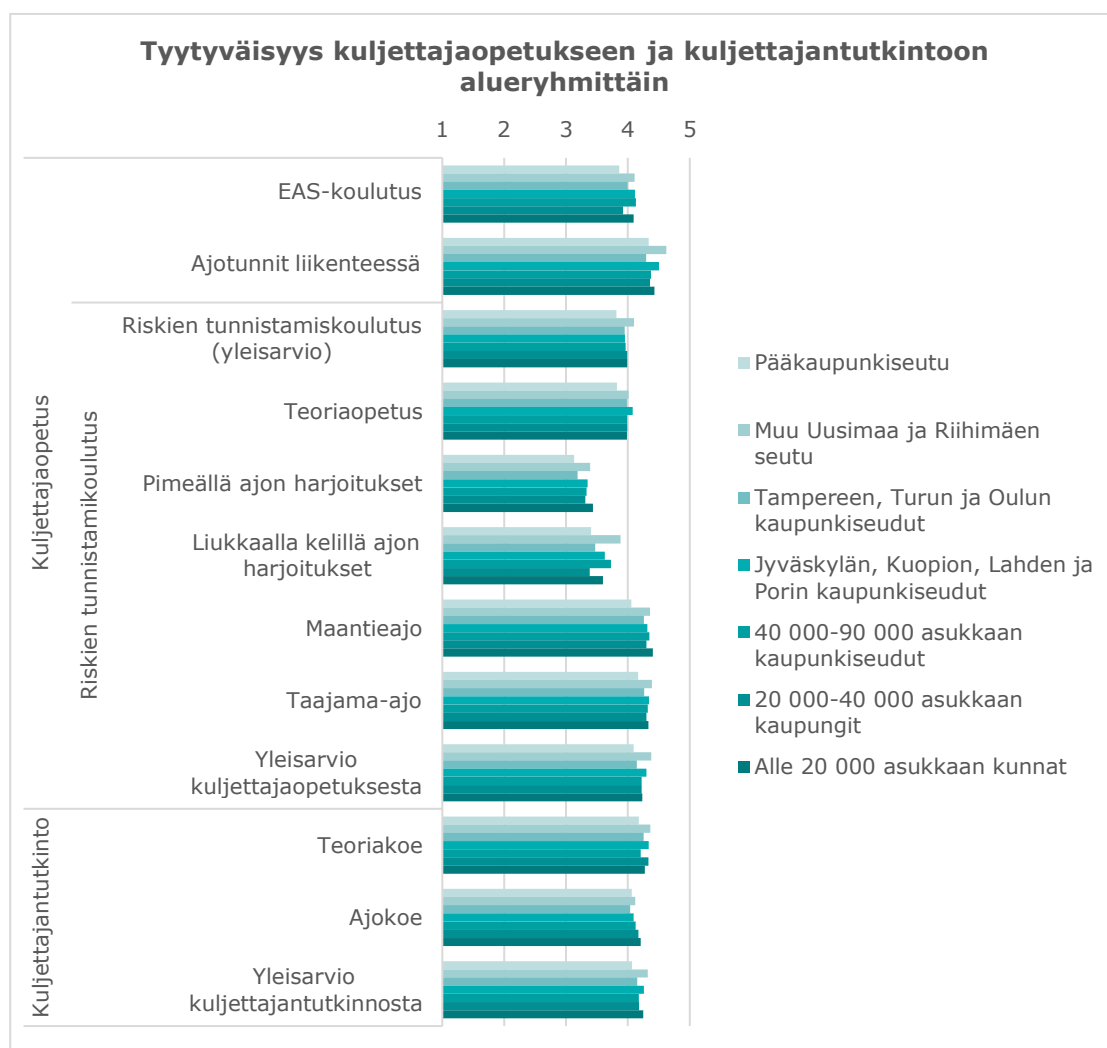
Kuva 37. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön autokoulun suoritusajan mukaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin oltiin pääosin sitä tyytyväisempiä mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt ensimmäisen ajovuoden aikana (Kuva 38). Erityisesti ajotunnit liikenteessä sekä riskien tunnistamiskoulutukseen liittyvät ajo-opetuksen osa-alueet saivat yli 10 000 kilometriä ajaneilta selvästi korkeampia arvosanoja kuin alle 2000 kilometriä ajaneilta vastaajilta. Myös yleisarvioinnin osalta sekä kuljettajaopetukselle että kuljettajantutkinnolle annettiin selvästi korkeampia arvosanoja, mikäli vastaajalle oli kertynyt paljon ajokokemusta ensimmäisenä ajovuonna. Teoriaopetuksen osalta yhtä merkittäviä eroja ei tullut esille vastaajaryhmien välillä.



Kuva 38. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

Alueryhmittäin tarkasteltuna kovin suuria eroja asuinpaikkojen välille ei muodostunut (Kuva 39). Lievästi keskiarvon yläpuolella olevan arvosanan sekä yleistyytyväisyydelle että useimmille yksittäisille osa-alueille antoivat pienissä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat vastaajat sekä pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäellä asuvat vastaajat. Myös Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla asuvien vastaajien tyytyväisyyskeskiarvo oli aavistuksen keskiarvon yläpuolella. Pääkaupunkiseudulla asuvien vastaajien tyytyväisyys oli yleisesti heikointa, vaikka erot säilyivätkin pieninä.



Kuva 39. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön alueryhmän mukaan vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona vastaajilla oli mahdollisuus jättää avointa palautetta kuljettajaopetuksen kehittämiseen liittyen ("Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?"). Vapaa palautekenttä oli lomakkeella erikseen myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tyytyväisyyttä koskevien monivalintakysymysten päätteeksi. Kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyviä palautteita saatiin tutkimuslomakkeen päätteeksi kaikkiaan 715 vastaajalta (42 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt 730 vastaajaa (43 %) ja kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja 349 vastaajaa (20 %).

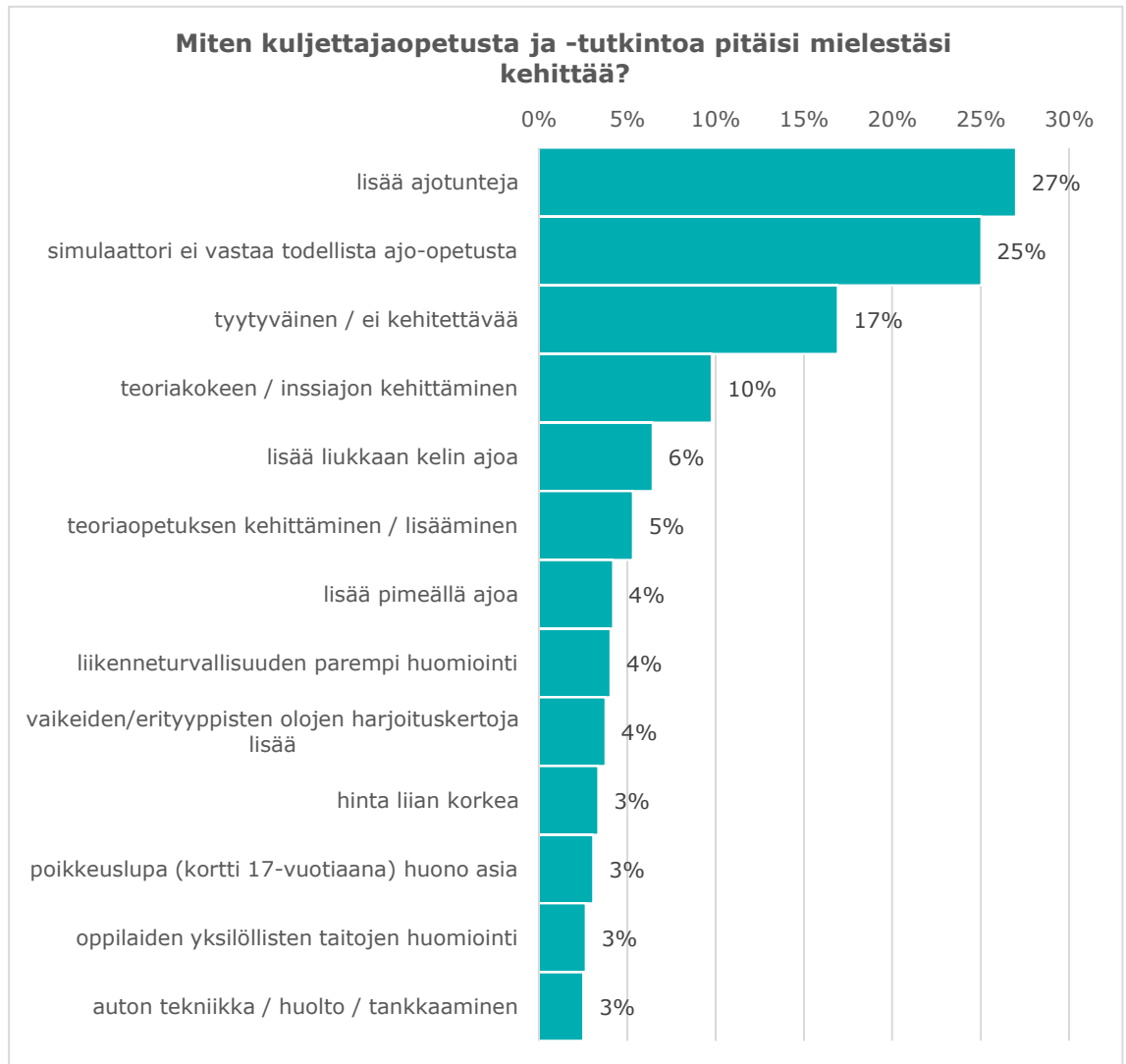
Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon kehittämiseen suunnatut avoimet palautteet luokiteltiin sisältönsä mukaan eri teemoihin. Melko suuri osa palautteista käsitteli useita eri teemoja. Pienessä osassa vastauksia palaute oli yleispiirteistä tai varsinaiseen koulutukseen liittymätöntä, jolloin sitä ei luokiteltu mihinkään teemaan. Kaiken kaikkiaan palautetta saatiin monipuolisesti eri aihepiireistä sekä kuljettajaopetusta kiittävään että kritisoiivaan sävyyn.

Kuljettajaopetuksen sisältöön liittyvistä palautteista pääosa oli positiivisia ja niissä korostui ajo-opetuksen ja monipuolisten liikenneympäristöjen tuntemisen tärkeys.

Ajotuntien määrä oli kuitenkin esillä monissa vastauksissa ja usea vastaaja koki olonsa epävarmaksi liikenteessä pakollisen minimimäärän suoritettuaan. Myös simulaattoriopetus ja sen epärealistisuus todelliseen liikennetilanteeseen nähden oli esille useissa vastauksissa. Monet opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet korostivat ajotuntiansa suurta määrää ja kokivat opetusluvan olleen hyvä vaihtoehto itselleen. Kuljettajantutkintoa käsittelevän osion päätteeksi saaduissa palautteissa kommentit olivat kaksijakoisia. Osa vastaajista oli kokonaisuudessaan tyytyväisiä teoria- ja ajokokeen järjestelyihin, mutta myös kriittisiä palautteita oli melko paljon. Teoriakokeen osalta esiin nousi koetehtävien tulkinnanvaraisuus. Ajokoetilanteen puolestaan osa vastaajista koki epämiellyttäväksi ja ajokokeen läpäisyn liiallisen riippuvaiseksi tutkinnon vastaanottajasta.

Tutkimuslomakkeen päätteeksi jätetyissä kehitysehdotuksissa nousi esille samankaltaisia teemoja kuin kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon sisältöä koskevissa palautteissa (Kuva 40 ja Kuva 41). Selkein yksittäinen teema liittyi aiempien vuosien tapaan ajo-opetuksen määrään. 27 % vapaata palautetta jättäneistä vastaajista kaipasi lisää ajontunteja kuljettajaopetukseen. Toiseksi yleisimmin palautteissa nousi esiin simulaattoriopetuksen epärealistisuus, johon liittyvää palautetta oli jättänyt 25 % vastaajista. Kolmanneksi yleisimmäksi teemaksi vapaassa palautteessa nousi positiiviset ja kiittelevät kommentit sekä ne, joissa ei nähty kehitettävää nykyisessä tutkintorakenteessa. Eri teemat ja niiden osuudet olivat hyvin lähellä edellisen vuoden arvoja. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna avoimissa palautteissa ajotuntien määrään liittyvät kriittiset kommentit ovat lisääntyneet, mutta simulaattoriopetukseen liittyvät kommentit hieman vähentyneet. Myös tyytyväisten osuus on hieman kasvanut. Huomioitava on kuitenkin, että myös tutkimuslomake on muuttunut, jolloin palautetta eri osa-alueista on ollut mahdollista jättää eri tavalla jo aiemmissa kohdissa lomakkeella.

Muista teemoista esillä avoimissa palautteissa olivat muun muassa teoriaopetukseen liittyvät parannusehdotukset, teoriakokeen tai inssiajon kehittäminen ja liukkaan tai pimeällä ajon opetusmäärien lisääminen. Vuosina 2014–2018 jopa noin viidenneksessä palautteista esillä ollut ajokortin korkea hinta on viime vuosien avoimissa palautteissa ollut esillä enää noin kolmessa prosentissa vastauksia. Muutamassa prosentissa vastauksia otettiin kantaa myös esimerkiksi auton tekniikkaan ja huoltoon liittyvän opetuksen lisäämiseen, auton käsittelyyn tai vaihtelevien olosuhteiden harjoituksiin panostamiseen ja liikenneturvallisuusopetukseen. Kolmessa prosentissa vastauksia oli esillä ikäpoikkeusluvut, joita koettiin myöntävän liian heikoin perustein.



Kuva 40. Avoimen palautteen jakautuminen eri aihepiireihin vuoden 2021 tutkimusaineistossa. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Vastaajat olivat tyypillisesti antaneet useita kehittämisehdotuksia.

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

Itse ajoin autoa opetusluvan avulla paljon hyvin eri olosuhteissa, kaupungeissa ja sääoloissa. Näin koin oppineeni ja tottuneena erilaisiin tilanteisiin liikenteessä. En kuitenkaan usko, että vaaditulla 10h ajotuntimäärällä voi millään saavuttaa kattavaa kokemusta ja riittäviä taitoja turvalliseen toimimiseen liikenteessä.

nainen, 20, Lohja

Esimerkiksi liukasajoa pitäisi mielestäni aina harjoitella lähiopetuksena, eikä pelkästään simulaattorilla. Vaihtoehtoisesti simulaattoria pitäisi kehittää sellaiseksi, että se vastaisi parhaalla mahdollisella tavalla oikeaa ajoa. Koulutuksessa voitaisiin myös esimerkiksi jotenkin käydä enemmän sitä, mitä kuuluu tehdä, kun rengas puhkeaa tai öljyt kuuluu vaihtaa.

nainen, 18, Hämeenlinna

Haluaisin mennä uudelleen liukkaan kelin simulaattoriin yms. riskikoulutuksiin. Nyt vuoden jälkeen näistä olisi PALJON enemmän hyötyä. Autokoulun aikana niistä oli vähän hyötyä mutta enemmän niistä olisi nyt hyötyä kun auton peruskäsittely normiolosuhteissa alkaa olla jo hallussa. Autokoulussa ne lähinnä suoritettiin simussa pois alta, enkä koe että niistä jäi niin paljon käteen kun toivoisin.

mies, 35, Helsinki

Ajokorttia suorittaessa pakollisten ajotuntien määrä tuntui liian vähäiseltä, enkä ensimmäisellä insi kerralla tuntenut olevani valmis. Jouduinkin ottamaan lisää ajotunteja. En ollut aiemmin mitään muuta korttia suorittanut, joten ajotuntien määrä tuntui vähäiseltä siihen, että niiden kertojen jälkeen pitäisi pärjätä itsenäisesti liikenteessä. Lisäksi simulaattorilla ajo oli aivan turha eikä mitenkään miellyttävä. Siinä ei saanut oikeaa kuvaa autolla ajamisesta.

nainen, 21, Kaarina

Tutkinnossa ei mielestäni ole hirveästi kehitettävää. Kuljettaja opetuksessa voisi olla ehkä enemmän valistusta taloudellisesta mutta kuitenkin joutuisasti ajosta ja myös hieman muuallakin kuin pelkästään asfaltilla ja valoisassa ajamista. Esim hiekkatiellä/oikeassa liukkaassa talvikelissä

mies, 18, Kajaani

Jonkinlaista seuranta voisi harkita ainakin nuorille autoilijoille. Pienellä paikkakunnalla vaikuttaa siltä, että suurin osa autokoulun opetuksesta (liikennesäännöt ja niiden noudattaminen) unohtuu melko pian kortin saamisen jälkeen.

mies, 40, Mänttä-Vilppula

Teoriaopinnoista suurin osa oli itsenäistä hommaa, joten siinä käytettäviä materiaaleja tulisi uudistaa. Autokoulun antama materiaali oli kokonaan verkossa, joten toivoisin, että verkkomateriaali hyödyntäisi paremmin teknologian tarjoamia mahdollisuuksia, kuten videoita.

mies, 19, Seinäjoki

Autokouluun ehdottomasti takaisin vähintään 20 tunnin opetus, itse opin kymmenessä tunnissa vasta käyttämään kytkintä ja ajovarmuutta alkoi kehittyä vaadita 50 tunnin jälkeen. Liukas- ja pimeäajoa ei saisi suorittaa simulaattorilla (VARSINKAAN LIUKASAJOA, joka perustuu tuntuman saamiseen!)

nainen, 19, Seinäjoki

En keksi erityisiä kehityskohteita. Mielestäni ajokokeen hyväksynnälle pitäisi olla tarkemmat raamit, koska tuntuu, että nyt se on niin paljon tutkinnon vastaanottajan omassa päätöksessä. Itse sain kortin ekalla yrittämällä, mutta päätökset läpäisystä ei tunnu aina noudattavan samaa linjaa.

nainen, 19, Kuopio

Simulaattoria kehittää. Lisäksi ajo-opetuksessa on mielenkiintoista se, että tutkinto ajetaan uusilla autoilla. Suurin osa ajokortin saaneista kuitenkin hyvin todennäköisesti ostaa itselleen hintabudjettiin kuuluvan auton, mikä tuskin on sama kuin vuoden 2019 auto. Ehdotankin, että autokoulussa tulisi opetella muutamia tunteja myös esimerkiksi 2000-2010 vuosimallin autolla, koska onhan niissä loppupeleissä valtava ero ajaa.

nainen, 19, Kuopio

Vaikka minulle myönnettiin ikäpoikkeuslupa ja koen olevani vastuullinen kuski, olen kuitenkin sitä mieltä, ettei ikäpoikkeuslupaa tulisi myöntää niin helposti. Suurin osa hakemuksista menevät läpi ja paikkakunnallani on miltei kaikilla 17-vuotiailla jo ajokortti. Se alkaa olla niin yleistä.

nainen, 18, Porvoo

Kuva 41. Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

4 Kuljettajaindeksit

4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot

Uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä on seurattu vuodesta 2001 lähtien erikseen seurantaan varten kehitetyillä indeksiarvoilla. Vuonna 2011 indeksien laskentatapaa muutettiin poistamalla indeksien laskennasta euromääräiset arvot. Kuljettajantutkintoon tulleiden muutosten tai tausta-aineiston satunnaisten puutteiden myötä laskentaperusteita on jouduttu myös myöhemmin muutamissa kohdissa paikkaamaan tai skaalaamaan vertailukelpoisiksi muiden vuosien aineistojen kanssa. Päivitettyjä laskentaperusteita on kuitenkin sovellettu parhaalla mahdollisella tavalla myös aikaisempien vuosien aineistoon, jotta pitkät aikasarjat on saatu säilytettyä. Indeksien vertailukelpoisuuteen liittyy kuitenkin joitain epävarmuuksia niiden vuosien välillä, joina kuljettajaopetuksen rakenne on ollut erilainen.

Jokaisella tutkimuskierroksella tutkimusaineistosta lasketaan kolme indeksiä: tutkintomenestys (indeksi 1), liikennemenestys (indeksi 2) ja koulutuksen jälkiarvio (indeksi 3). Varsinaisten indeksien ohella lasketaan vastaajista ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden kuljettajien osuutta, jotka ovat selvinneet kokonaan vahingoitta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan. Indeksien vuonna 2001 lasketulle kantaluvulle on annettu arvo 100, jonka pohjalta kehitystä on lähdetty seuraamaan. Indeksit lasketaan seuraavasti:

Indeksi 1 - Tutkintomenestys

Indeksi 1 eli tutkintomenestys kuvaa ajo-oppilaan menestystä ajokokeessa suhteessa hänen saamaansa ajo-opetukseen. Tutkinnon vastaanottajan antama pistesumma eri osa-alueista suhteutetaan saadun koulutuksen määrään ja laatuun siten, että määrää mitataan ajoharjoitusten tuntimäärällä ja laadussa otetaan huomioon koulutuksen ammattimaisuus, eli se, onko koulutus saatu autokoulussa vai opetusluvalla. Indeksien kantaluku lasketaan koepisteiden summan suhteena ajoharjoituksen määrään siten, että autokoulua käyneillä ajotuntien määrä kerrotaan kymmenellä ja opetuslupatuntien määrä kerrotaan seitsemällä. Kertoimet on alun perin määritelty ammattiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannusten suhteena. 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 kahdeksan, vuosina 2013–2018 viisi ja nykyisin käytössä olevassa tutkintorakenteessa neljä.

Ajokokeen pakolliseen ajo-opetusmäärään tulleiden muutosten myötä indeksiä on lisäksi painotettu sen suhteessa, kuinka paljon kyseisenä vuonna tutkinnossa on ollut pakollista ajoharjoittelua. Ennen vuotta 2013 pakollista ajo-opetusta on ollut 32 ajotuntia (á 25 min), jonka jälkeen määrä on muutettu 18 ajotuntiin (á 50 min). Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen pakollisen ajo-opetuksen määrä on vähennetty 10 tuntiin. Ajo-opetusmääriä on eri vuosina täydennetty tutkimusaineistoon niiltä osin kuin alkuperäisessä aineistossa ilmoitettu opetusmäärä on virheen tai muun syyn takia jäänyt pakollista minimimäärää pienemmäksi.

Indeksi 2 - Liikennemenestys

Indeksi 2 eli liikennemenestys mittaa ajo-oppilaan selviytymistä liikenteessä ensimmäisen ajovuoden aikana hänelle sattuneiden vahinkojen ja rangaistusten perusteella. Liikennemenestystä mitataan sekä suhteessa aikaan, eli selviytymisenä vuotta kohti, että suhteessa matkaan, eli selviytymisenä ajettuja kilometrejä kohti. Liikenteessä selviytymisen mittana on vahinkojen ja rangaistusten ilmoitettu määrä sekä niiden vakavuus.

Tutkimushenkilölle sattuneiden vahinkojen ja rangaistusten summa lasketaan käyttäen painokertoimia, jotka on niin ikään alun perin määritelty kustannusten keskinäisenä suhteena:

- pieni vahinko = 4
- vakuutuskorvattu omaisuusvahinko = 27
- henkilövahinko = 265
- rikesakko/liikennevirhemaksu = 1
- päiväsakko = 2
- vankeuskuukausi = 34

Indeksin 2 kantaluku lasketaan vahinkojen painotetun summan käänteislukuna kullekin vertailtavalle ryhmälle ryhmän vastaajamäärään suhteutettuna. Käänteissumma kuvaa menestystä yhden vuoden aikana. Kertomalla tämä luku keskimääräisellä vuotuisella tutkimushenkilön ajomäärällä saadaan menestys suhteutettua ajettuun kilometrimäärään ja siten tasoitettua suuremman ajomäärän vaikutusta vahinkojen syntyyn. Kunkin vuoden tai ryhmän kantalukua verrataan vastaavin menetelmin laskettuun vuoden 2001 kantalukuun, minkä pohjalta lopullinen indeksi-arvo muodostetaan.

Indeksi 3 – Arvio koulutuksesta

Indeksillä 3 mitataan tutkimushenkilöiden omaa subjektiivista jälkiarviota koulutukseen liittyen. Indeksiarvot muodostetaan sen perusteella, miten vastaajat ovat tutkimuslomakkeella arvioineet koulutuksen antavan heille valmiuksia itsenäiseen ajamiseen. Indeksiarvo lasketaan kunkin osa-alueen arvosanojen summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteena antamalla vuoden 2001 kantaluvulle 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.

Priima-% - Ilman liikennevahinkoja ja -rikkeitä selvinneiden osuus

Indeksien rinnalla tutkimusaineistosta lasketaan erillisenä tunnuslukuna niiden vastaajien osuus, joille ei ensimmäisen ajovuoden aikana ole sattunut ollenkaan liikennevahinkoja tai liikennesrikkeitä. Priima-% on indeksejä yksinkertaisempi ja yksiselitteisempi tunnusluku, eikä se ole niin herkkä esimerkiksi yksittäisille poikkeavuuksille pienissä vastaajaryhmissä tai kuljettajatutkinnossa tapahtuneiden muutosten aiheuttamille laskentakaavojen korjaustarpeille.

4.2 Indeksien laskennan epävarmuustekijät

Indeksien antamaan kuvaan uusista kuljettajista liittyy joitakin epävarmuuksia muun muassa lähtöaineistojen puutteiden ja kuljettajantutkimnon vuosien varrella muuttuneen rakenteen takia. Jotta aikasarjat on saatu pidettyä jatkuvina, on puutteita täydennetty aiempien vuosien ryhmäkohtaisilla keskiarvoilla. Esimerkiksi vuosina 2017 ja 2018 aineistosta jäi osittain tai kokonaan puuttumaan vastaajien ajo-opetusmäärät, jolloin indeksien laskennassa käytettyä tuntimääriä on jouduttu täydentämään edellisten vuosien keskiarvoilla. Myös muissa tausta-aineistoissa on ollut puutteita, mutta viime vuosina otoksen poimintaa on saatu kehitettyä siten, että puutteita ei ole enää esiintynyt. Mahdolliset aineistopuutteet eri vuosina on kirjattu tarkemmin ylös indeksien laskennassa käytettyyn taustatietokantaan.

Lähtöaineistopuutteiden lisäksi tulkinnanvaraisuutta indeksien laskentaan on aiheuttanut tutkintorakenteen muutokset vuosien varrella. Indeksien 1 laskentaan on vaikuttanut erityisesti muutokset pakollisen ajo-opetuksen määrässä ja yksittäisten ajotuntien kestossa vuosien 2013 ja 2018 jälkeisissä tutkimusaineistoissa. Indeksiarvoja on painotettu pakollisten opetusmäärien suhdeluvulla, mutta erityisesti opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneilla muutokset todellisissa ajo-opetusmäärissä eivät ole muuttuneet samassa suhteessa, mikä osaltaan on vaikuttanut jyrkempiin muutoksiin indeksiarvoissa näiden vuosien kohdalla. Myös raportoituihin opetustuntimääriin sisältyy epävarmuutta eri vuosien lähtöaineistoissa. Niin ikään koetilanteessa arvioitavien osa-alueiden määrän muutokset vuosien saatossa ovat aiheuttaneet lievää epävarmuutta indeksien laskentaan painokertoimien käytöstä huolimatta.

Indeksi 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 pientyessä. Lisäksi joitain vuosina pitkittynyt tutkimusajanhetki on vaikuttanut olennaisesti tutkimushetkeen mennessä vastaajille sattuneeseen vahinkomäärään ja sitä kautta aikaa kohden lasketun indeksin 2 arvoon. Indeksien 3 kehitys on säilynyt indekseistä stabiilimpana, mutta senkin osalta on syytä arvioida laskennassa mukana olevien osa-alueiden määrän muutosten vaikutusta eri vuosien vertailukelpoisuuteen.

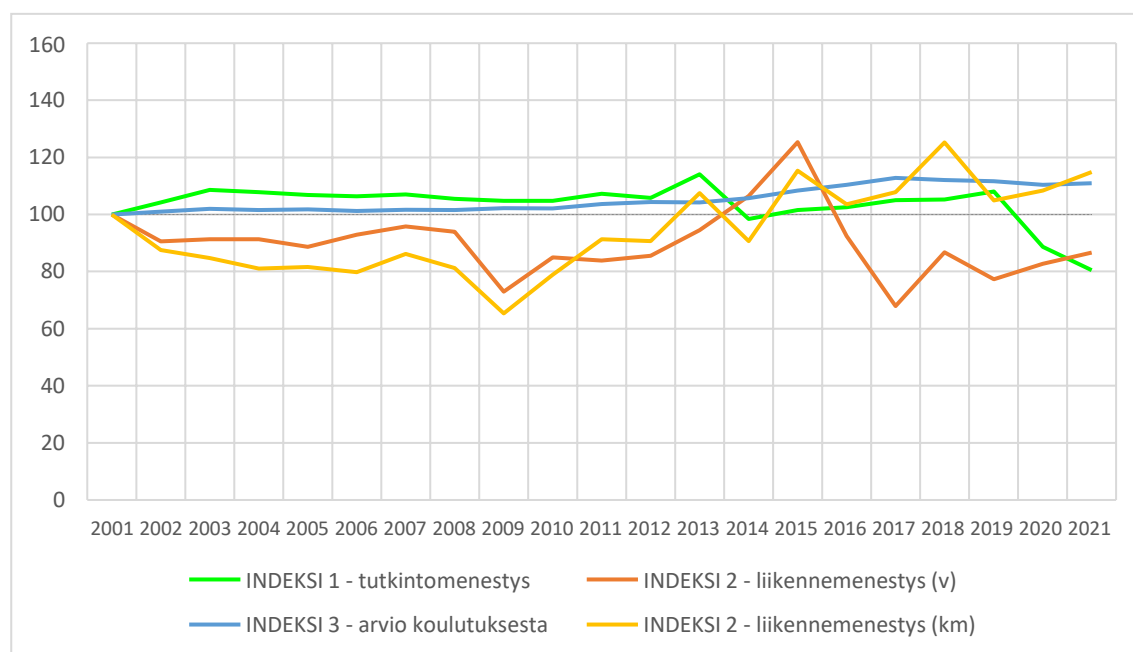
4.3 Indeksien kehitys

Kuva 42 esittää uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä mittaavien indeksien kehityksen vuodesta 2001 vuoteen 2021. Korkeampi indeksin arvo kuvaa parempaa menestystä kyseisellä osa-alueella. Tutkintomenestystä kuvaava indeksi 1 on useissa jaksoissa ollut lievästi nousujohteinen, mutta kokenut kuitenkin joitain selkeämpiä pudotuksia erityisesti tutkintorakenteen muutosvuosien (2013–2014 ja 2019–2020) välillä. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa indeksiarvo 1 on laskenut myös vuoteen 2020 nähden, vaikka tutkintorakenne on säilynyt muuttumattomana.

Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 on myös tapahtunut joitakin selkeitä laskuja erityisesti vuosina 2009, 2016 ja 2017. Erityisesti vuoden 2017 laskun syynä voidaan ainakin osittain pitää tutkimuksen myöhäistä ajankohtaa ja siitä

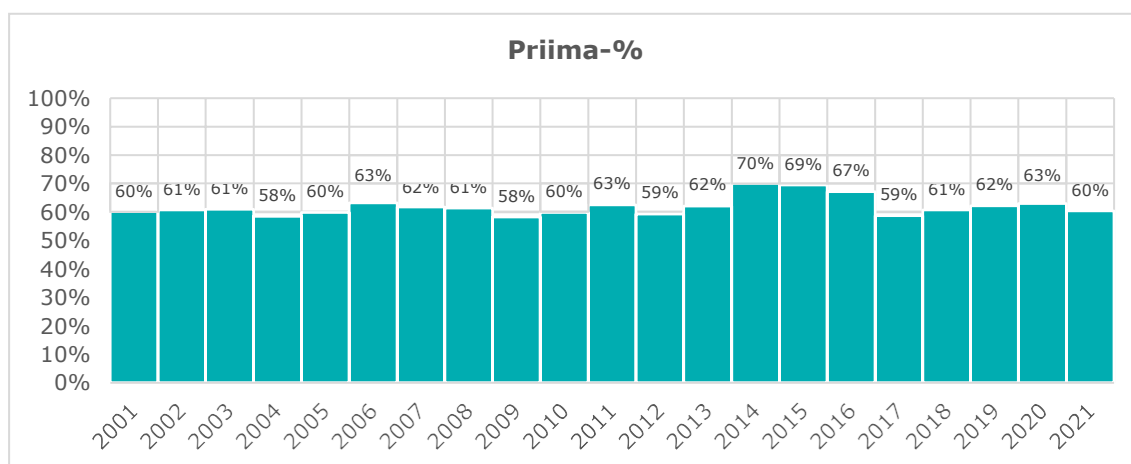
seurannutta vastaajien aiempaa korkeampaa ajokilometrimäärää, mikä osaltaan on altistanut heidät todennäköisemmin vahingoille ja rikkeille. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksissä ei pudotus näin ollen tulekaan ilmi ja indeksi on vuodesta 2015 alkaen ollut lähtötason yläpuolella, ollen korkeimmillaan vuonna 2018. Vuonna 2019 indeksi 2 on laskenut hieman, mutta vuodesta 2019 lähtien ollut jälleen lievästi nousujohteinen sekä aikaa että ajettuja kilometrejä kohden tarkasteltuna.

Koulutuksen antamia valmiuksia kuvaava indeksi 3 on pysynyt melko vakaana ja noussut tasaisen loivasti vuoteen 2017 saakka. Viime vuosina suunta on kääntynyt loivasti alaspäin muutosten säilyen kuitenkin hyvin pieninä.



Kuva 42. Indeksien kehitys 2001–2021.

Indeksiä 2 stabiilimman kuvan uusien kuljettajien liikenteessä selviytymisestä ja heille tapahtuneista vahingoista antaa priima-%, eli vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuus, jonka kehitystä on seurattu koko tutkimuskauden ajan indeksien rinnalla (Kuva 43). Vuoden 2021 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 60 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on hieman matalampi kuin edeltävänä kolmena vuonna ja myös hieman pitkän aikavälin keskiarvon alapuolella. Erot viimeisten viiden vuoden aikana ovat kuitenkin melko pieniä.



Kuva 43. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2021.

4.4 Kehitys vastaajaryhmittäin

Indeksien ja priima-%:n kehitystä on tarkasteltu myös eri vastaajaryhmien välillä. Ryhmäkohtainen tarkastelu indeksien osalta on suoritettu opetusmuodon ja sukupuolen mukaan jaoteltuna, jolloin vastaajamäärät ryhmissä ovat pysyneet riittävän korkeina luotettavien analyysien tekemiseksi. Priima-%:n osalta vertailua on suoritettu lisäksi muun muassa vastaajan iän, ajokokemuksen ja asuinseudun mukaan jaoteltuna.

Kuva 44 esittää indeksiarvot ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2021 naispuolisten ja miespuolisten vastaajien välillä. Indeksien 1 mukaan miesvastaajat ovat selviytyneet kuljettajantutkinnosta hieman naisvastaajia paremmin jokaisena tutkimusvuotena. Molemmista ryhmissä indeksin kokonaiskehitys on noudattanut samanlaista trendiä ja ollut laskusuuntainen viimeisen kahden vuoden aikana.

Indeksissä 2 vaihtelut ovat voimakkaampia. Keskimäärin naisvastaajat ovat selvinneet miesvastaajia paremmin liikenteessä useimpina tutkimusvuosina aikaa kohden tarkasteltuna. Myös priima-%:n perusteella naisilla on sattunut vähemmän liikennevahinkoja ja -rikkeitä, joskin erot ovat hieman tasoittuneet tutkimuksen alkuvuosista tähän päivään. Naisvastaajilla myös indeksin 2 arvot ovat nousseet vuodesta 2020 vuoteen 2021. Miesvastaajilla suurempi vahinkojen määrä selittyy kuitenkin ainakin osittain suuremmilla ajokilometrimäärillä. Tarkasteltaessa indeksia 2 ajettuja kilometrejä kohden, tilanne kääntyykin lähes pääläelleen ja miespuolisten vastaajien menestys on ollut keskimäärin parempaa.

Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä. Keskimäärin miesvastaajien kokemat valmiudet itsenäiseen ajamiseen ovat olleet hieman keskiarvon yläpuolella jokaisena tutkimusvuonna.



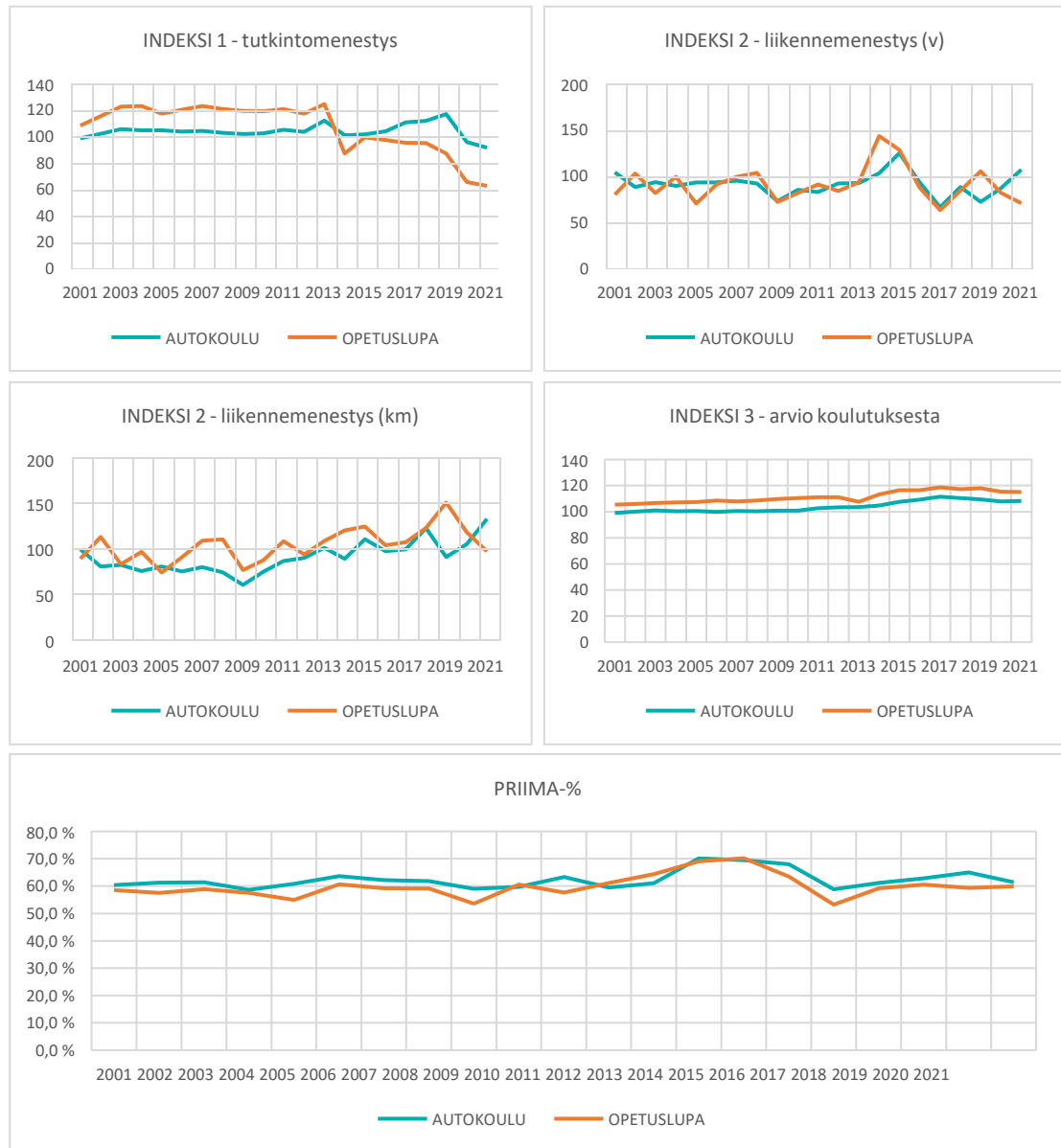
Kuva 44. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2021 vastaajan sukupuolen mukaan tarkasteltuna.

Kuva 45 esittää indeksiarvot ja priima-%:n kehityksen ajokortin suoritustavan mukaan jaoteltuna. Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla tutkintomenestystä ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksiarvo 1 on ollut ennen vuotta 2014 opetuslupalaisilla autokoulun käyneitä korkeampi, mutta laskenut sittemmin autokoulun käyneitä matalammaksi. Asiaan vaikuttaa osaltaan edellisessä luvussa kuvatut ajotuntien pakollisen määrän muutokset, joilla on ollut erilainen vaikutus eri suoritustavalla ajokortin suorittaneiden toteutuneisiin ajoharjoittelumääriin (indeksin jakajana).

Liikennemenestystä ajovuotta kohden kuvaavassa indeksissä 2 ei ole useimpina vuosina ollut selkeää eroa tutkinnon suoritustavalla. Vuonna 2021 autokoulussa ajokortin suorittaneiden indeksiarvo on noussut jälleen opetuslupalaisia korkeammaksi sekä aikaa että ajettuja kilometrejä kohden tarkasteltuna.

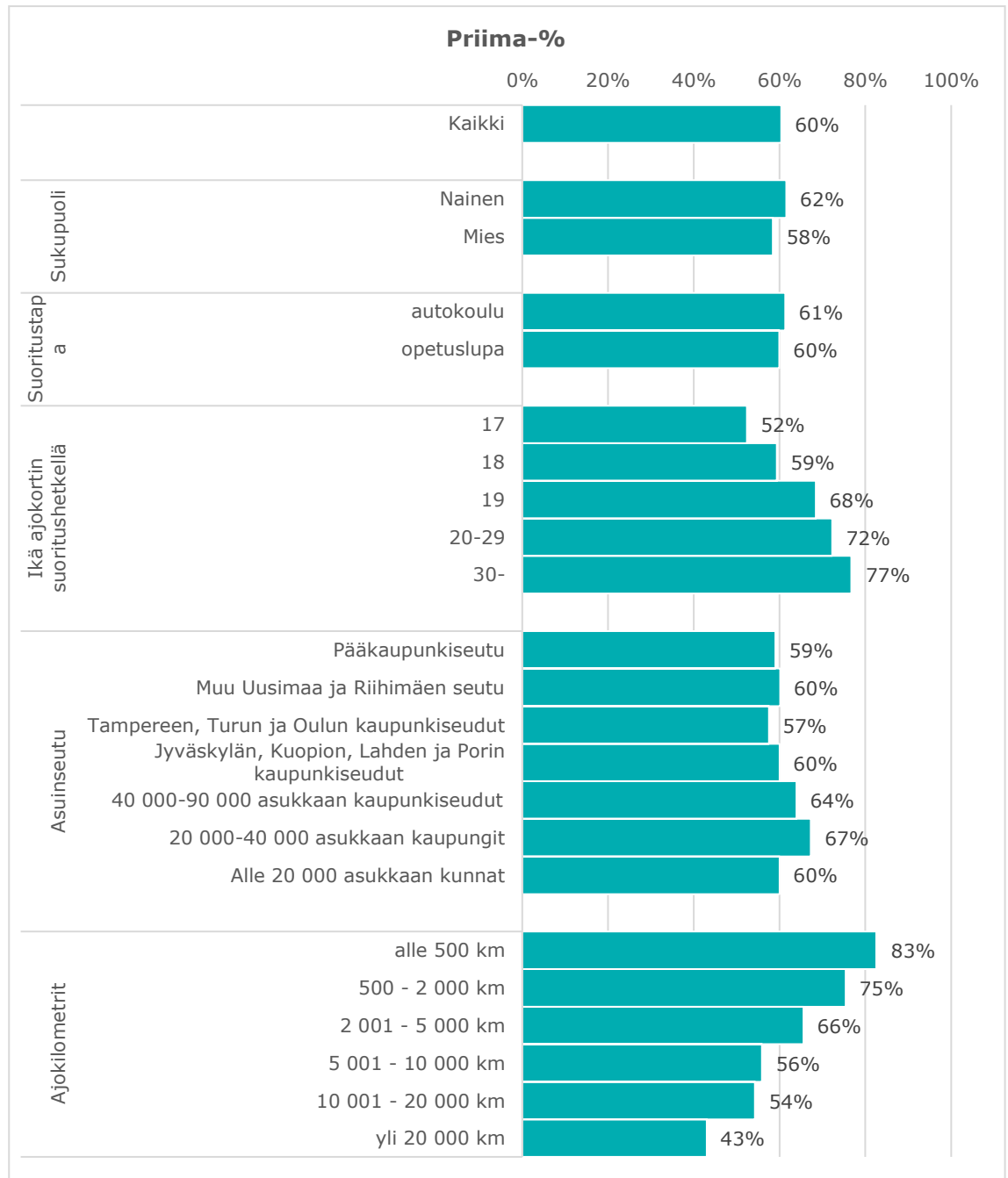
Indeksillä 3 mitattuna opetuslupalaiset ovat kokeneet saaneensa opetuksesta hieman paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen kaikkina tutkimusvuosina.

Priima-osuudessa erot ryhmien välillä ovat olleet pieniä. Keskimäärin autokoulu-laiset ovat viime vuosina selviytyneet aavistuksen paremmin, mutta vuoden 2021 tutkimusaineistossa ero on tasoittunut jälleen hyvin pieneksi.



Kuva 45. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2021 autokoulun suoritustavan mukaan tarkasteltuna.

Vuoden 2021 tutkimusaineistossa priima-% oli naispuolisilla vastaajilla neljä prosenttiyksikköä miespuolisista vastaajista korkeampi ja autokoulussa ajokortin suorittaneilla yhden prosenttiyksikön opetuslupalaisia korkeammalla (Kuva 46). Ikäryhmittäin tarkasteltuna priima-% oli matalimmillaan 17-vuotiaana ajokortin saaneilla (52 %) ja korkeimmillaan yli 30-vuotiaana ajokortin saaneilla (77 %) vastaajilla. Alueryhmittäin tarkasteltuna priima-% oli korkeimmillaan 20 – 40 000 asukkaan kaupungeissa asuvilla vastaajilla (67 %) ja matalimmillaan Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla (57 %). Erot asuinseutujen välillä jäivät kuitenkin pienemmiksi kuin erot ikäryhmien ja ajokokemuksen välillä. Ajokokemuksen perusteella tarkasteltuna priima-% laskikin suoraviivaisesti sen mukaan mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt.



Kuva 46. Priima-osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

5 Johtopäätökset

Vuoden 2021 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2020 ajokortin saaneet kuljettajat. Kahdella tutkimuskierroksella vastauksia saatiin yhteensä 1707 kappaletta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 21 %, joka oli vastaava kuin vuoden 2020 tutkimuksessa. Yksittäisistä ikäluokista suurin joukko koostui 18-vuotiaana ajokortin saaneista kuljettajista (54 %), mutta selvästi seuraavaksi eniten vastaajajoukossa oli ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneita kuljettajia (25 %). Osuus vastaa hyvin viime vuosien aikana ikäpoikkeuslupalaisten osuutta kaikista B-kortin suorittajista. Myös opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus oli noussut aiemmista vuosista ja vuoden 2021 tutkimusaineistossa jo yli kolmannes kaikista vastaajista oli suorittanut tutkintonsa opetusluvalla.

Vuoden 2021 tutkimukseen osallistuneille ajokokemusta oli kertynyt vuosien 2020 ja 2021 ajalta. Kyseisille vuosille kohdistuneiden koronaviruksen aiheuttamat liikumisrajoitukset eivät kuitenkaan selkeästi näkyneet uusien kuljettajien liikkumistottumuksissa. Joukkoliikenteen käyttö oli hieman aiempia vuosia harvinaisempaa, mutta henkilöauton käyttö ei ollut vähentynyt. Edelleen kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Toisaalta voidaan ajatella tyypillisesti paljon ajavien 17-vuotiaiden kuljettajien osuuden kasvun ja joukkoliikenteen suosion laskun osaltaan lisänneen vastaajien henkilöauton käyttöä, vaikka matkamäärät yleisesti olisivatkin hieman laskeneet poikkeusvuosina 2020 ja 2021.

Aiempien vuosien tapaan vastaajien keskimääräinen tyytyväisyys sekä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin että opetukseen ja kuljettajantutkintoon yleisesti säilyivät hyvällä tasolla. Yleistyytyväisyys opetuksesta saatuihin valmiuksiin oli vuoden 2021 tutkimusaineistossa lähes identtinen edellisen vuoden kanssa, mutta hieman viimeisten viiden vuoden keskiarvon alapuolella. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvot käytännössä kaikilla osa-alueilla säilyivät kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Aiempien vuosien tapaan eri osa-alueista vastaajat kokivat saaneensa heikoimmat valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja tyytyväisyyskeskiarvo sekä pimeällä ajon että liukkaan kelin ajon harjoituksiin jäivät eri osa-alueista selvästi matalimmiksi.

Enemmistö vastaajista ilmoitti suorittaneensa teoriaopetuksen pääosin verkko-opetuksena. Ajo-opetuksen osalta simulaattoriopetus oli yleistynyt erityisesti liukkaan kelin ajon harjoituksissa ja lievästi myös pimeällä ajon harjoituksissa, jossa jo entuudestaan yli 80 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa osa-alueen simulaattorilla. Sekä verkko-opetus että simulaattoriopetus olivat molemmat kokonaisuudessaan hieman yleistyneet aiemmista vuosista, mihin osaltaan on voinut vaikuttaa koronarajoitukset lähiopetukseen liittyen. Aiempien vuosien tapaan tyytyväisyys simulaattoriopetukseen oli keskimäärin heikolla tasolla ja tyytyväisyys liikenteessä tapahtuvaan ajo-opetukseen sen sijaan korkealla tasolla. Sanallisessa palautteessa esille nousseissa teemoissa korostui ajo-opetuksen ja erilaisten liikenneympäristöjen tuntemisen tärkeys.

Vastaajille sattuneiden pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrät olivat viiden viime vuoden keskiarvon tuntumassa. Henkilövahingot olivat aiempaan tapaan harvinaisia, eikä niiden osalta muutosta edellisiin vuosiin ollut. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna vahinkomäärien voidaan katsoa

hieman vähentyneen, mikäli suhteutetaan ne keskimääräiseen ajosuoritteeseen, joka on kasvanut lievästi. Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus säilyi aiempaan tapaan muutamassa prosentissa. Koulutuksen sisältö koettiin kuitenkin tärkeänä osallistujien keskuudessa.

Indeksiarvoista koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 oli säilynyt lähes ennallaan ja tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 laskenut edelliseen vuoteen nähden. Liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli puolestaan noussut hieman kahdesta edellisestä vuodesta. Niiden vastaajien osuus, joille ei rikkeitä ja vahinkoja ollut sattunut ollenkaan, oli kuitenkin aavistuksen edellisiä vuosia matalammalla. Näiden arvojen perusteella vastaajille oli siten sattunut rikkeitä ja vahinkoja hieman aiempaa yleisemmin, mutta kaikkein vakavimpien onnettomuuksien määrä oli laskenut. Ns. priima-osuuden perusteella hieman keskimääräistä paremmin olivat menestyneet naisvastaajat, autokoulussa ajokortin suorittaneet vastaajat ja keskimääräistä vanhemmat vastaajaryhmät, eli toisaalta juuri ne ryhmät, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt keskimääräistä vähemmän.

Vuoden 2020 kaltaista erillistä otosta ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneille ei järjestetty, mutta koska jo noin neljännes kaikista B-kortin suorittajista on 17-vuotiaita, saadaan seurantalutkimuksen perusaineistostakin analysoitua ikäpoikkeuslupalaisia omana ryhmänään. Havainnoissa korostuu vastaavat asiat kuin edellisen vuoden laajemmalla otannalla tehdyssä tutkimuksessa. 17-vuotiaat kuljettajat ovat keskimääräistä tyytyväisempiä saamaansa koulutukseen, ja heille kertyy ajokilometrejä ensimmäisenä ajovuonna selkeästi vanhempia ikäluokkia enemmän. Ajokilometrit heijastuvat myös lievästi kohonneisiin rike- ja vahinkomääriin.

Lähdeluettelo

Traficom, 2022a. Ajo- ja teoriakoetilastot. <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajo-ja-teoriakoetilastot-0>

Traficom, 2022b. Tilastotietokanta. Suoritetut ja hyväksytyt ajokokeet. https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Kuljettajantutkinnot/050_tutk_tau_105.px/

Traficom, 2022c. Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit. https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/table/table-ViewLayout1/

Tilastokeskus 2022. Statfin-tietokanta. Väestötiedot. https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/statfin_vaerak_pxt_11re.px/

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja

2020 (perusaineisto):

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_%20Tyytyv%C3%A4isyys%20kuljettajaopetukseen%20ja%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%2C%20vuoden%202020%20aineisto_.pdf

2020 (ikäpoikkeuslupalaisten lisäaineisto):

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien%20kuljettajien%20seurantatutkimus%20Ik%C3%A4poikkeusluvalla%20ajokortin%20suorittaneiden%20tyytyv%C3%A4isyys%20kuljettajaopetukseen%20ja%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4.pdf>

2019:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien%20kuljettajien%20seurantatutkimus%20-%20tyytyv%C3%A4isyys%20kuljettajaopetukseen%20ja%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%2C%20vuoden%202019%20aineisto.pdf>

2018:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien%20kuljettajien%20seurantatutkimus.pdf>

2017:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2017_8_2019.pdf

2016:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/28485-Trafi_17_2017_Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2016.pdf

2013–2015:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/22431-Uudet_kuljettajat_2014_2015.pdf

2011:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/9951-Trafin_julkaisuja_14-2012_-_Uusien_kuljettajien_seuranta_-ind.pdf

2010:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/1653-Trafin_julkaisuja_11-2011_-_Uusien_kuljettajien_seuranta.pdf

Liiteluettelo

Liite 1 Vastausmäärät eri vuosien tutkimuskierroksilla

Liite 2 Vuoden 2021 tutkimuksen suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake

Liite 3 Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

Liite 4 Paikannuksessa käytetyt alueryhmät ja vastaajien osuudet

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Arvio kuljettajaopetuksesta

1. Oletko suorittanut ajokortin ikapoikkeusluvalla?

- en
- kyllä, mikä oli ensisijainen syy poikkeusluvan hakemiselle?

2. Oletko suorittanut B-kortin yhteydessä ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen (EAS)?

- en ole suorittanut
- olen suorittanut autokoulussa
- olen suorittanut muualla, missä?

3. Missä sait ajo-opetuksen (muu kuin riskien tunnistamiskoulutus)?

- autokoulussa
- opetusluvalla
- osittain autokoulussa ja osittain opetusluvalla
- muualla, missä?

4. Miten olet suorittanut seuraavat koulutuksen osa-alueet? (valitse tarvittaessa useampi vaihtoehto)

a) Teoriaopetus

Lahiopetuksena

Verkko-opetuksena

En ole suorittanut

EAS-koulutus



	Lahiopetuksena	Verkko-opetuksena	En ole suorittanut
Riskien tunnistamiskoulutus (teoriaopetus)	☒	☒	☒

b) Ajo-opetus

	Liikenteessä	Simulaattorilla
Muu kuin riskien tunnistamiskoulutus	☒	☒

Ajotuntimaara (arvio)

Liikenteessä

Simulaattorilla

Riskien tunnistamiskoulutus

	Liikenteessä	Simulaattorilla
Pimealla ajon harjoitukset	☒	
Liukkaan kelin harjoitukset	☒	
Maantieajo	☒	☒
Taajama-ajo	☒	☒

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

	1 Ei lainkaan riittävästi	2	3	4	5 Taysin riittävästi	En osaa sanoa
Ajoneuvon kasittely	☒	☒	☒	☒	☒	
Ajaminen taajamassa	☒	☒	☒	☒	☒	
Ajaminen maantiella	☒	☒	☒	☒	☒	
Ajaminen itsenäisesti	☒	☒	☒	☒	☒	☒
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	☒	☒	☒	☒	☒	

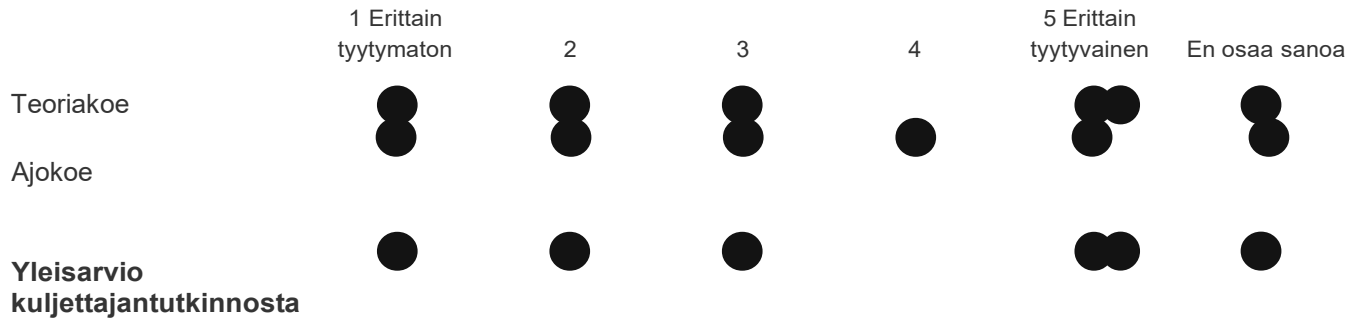
	1 Ei lainkaan riittävästi	2	3	4	5 Taysin riittävästi	En osaa sanoa
Ajaminen taloudellisesti ja ympäristöä säästävästi	●	●	●	●	●	●
Oman tilan hallinta	●	●	●	●	●	●
Oman ikäryhmän liikenneturvallisuuden tunnistaminen ja välttäminen	●	●	●	●	●	●
Sosiaaliset taidot	●	●	●	●	●	●
Ennakointi ja riskien vähentäminen	●	●	●	●	●	
Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille	●	●	●	●	●	●

6. Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin kuljettajaopetuksen osiin?

	1 Erittäin tyytymätön	2	3	4	5 Erittäin tyytyväinen	En osaa sanoa
EAS-koulutus						
Ajotunnit liikenteessä	●	●	●	●	●	●
Riskien tunnistamiskoulutus (yleisarvio)	●	●	●	●	●	●
- Teoriaopetus	●	●	●	●	●	●
- Pimeällä ajon harjoitukset	●	●	●	●	●	●
- Liukkaalla keliällä ajon harjoitukset						
- Maantieajo	●	●	●	●	●	●
- Taajama-ajo	●	●	●	●	●	
Yleisarvio kuljettajaopetuksesta	●●		●	●	●●	

Arvioi sanallisesti kuljettajaopetuksen sisältöä ja siitä saamiasi valmiuksia.

7. Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin kuljettajatutkinnon osiin?



Muu palaute kuljettajatutkinnostasi; teoria- ja/tai ajokokeesta

Seur.

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Kokemuksesi kuljettajana

8. Paljonko arvioit ajaneesi autolla ajokortin saamisen jälkeen yhteensä?

☐ alle 500 km

☒ 500 - 2 000 km

☐ 2 001 - 5 000 km

☐ 5 001 - 10 000 km

☐ 10 001 - 20 000 km

☐ yli 20 000 km

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

Auton merkki ja malli

Auton vuosimalli

Vaihteisto

- ☐ Manuaalivaihteet
- ☐ Automaattivaihteet

10. Mita ajoneuvon avustavia jarjestelmia olet kayttanyt ajaessasi?

☐

En ale kayttanyt mitaan

☐

Navigaattori (autoon integroitu tai ulkopuolinen laite)

☐

Luistonestojarjestelma (ASC, TCS)

☐

Ajonvakautusjarjestelma (ESC)

☐

Automaattinen hatajarrutusjarjestelma taajamanopeuksilla

☐

Automaattinen hatajarrutusjarjestelma maantienopeuksilla

☐

Automaattinen hatajarrutusjarjestelma - jalankulkijan tunnistus/risteysavustin/tormaysvaroitin

- ☐ Kaistavahti - (kaistalla pysymisen tukijärjestelmä) - varoittava
- ☐ Kaistavahti - (kaistalla pysymisen tukijärjestelmä) - ohjaukseen vaikuttava
- ☐ Mukautuva vakionopeudensaadin (ACC)
- ☐ Makilahtoavustin
- ☐ Pysäköintiavustin/Pysäköintitutka/Pysäköintikamera
- ☐ Katvealueiden varoitin
- ☐ Start-Stop toiminto
- ☐ Vaihteen vaihtamissuosituksen osoitin (Gear shift indicator)
- ☐ Kuljettajan vireystilan tarkkailujärjestelmä
- ☐ Liikennemerkkien tunnistusjärjestelmä
- ☐ Ympäristöä säästävän ajotavan tarkkailujärjestelmä
- ☐ Automaattinen ajaminen (Autopilot)
- ☐ eCall hätäpuhelinjärjestelmä

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

Lahelta piti -tilanteita, joista ei aiheutunut vahinkoja
(kpl)

Pienia vahinkoja, joista ei haettu korvauksia (kpl)

Vakuutusyhtiöille ilmoitettuja omaisuusvahinkoja (kpl)

Laakarinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja (kpl)

12. Montako liikennevauriota olet saanut ajoneuvon kuljettajana ajokortin saamisen jälkeen? (Huomioi tieliikennelain uudistumisen vaikutukset rikennimist66n 1.6.2020 alkaen)

Poliisin antamia
kirjallisia
huomautuksia (kpl)

Rikesakkoja (ennen
1.6.2020) (kpl)

Liikennevirhemaksuja
(1.6.2020 alkaen)
(kpl)

Sakkoja (kpl)

Vankeutta (ehdollista
tai ehdotonta) (kpl)

Jos olet saanut liikennerangaistuksia, minka tyyppisiä ne ovat olleet (esimerkiksi ylinopeussakkoja)?

13. a) Oletko osallistunut poliisin maaraamaan ajokieltokoulutukseen?

- En
- Kyllä, autokoulussa
- Kyllä, muualla, missä?

13. b) Mikäli olet osallistunut ajokieltokoulutukseen, kuinka tyytyväinen olet sen sisältöön?

1 Erittäin
tyytymätön

2

3

4

5 Erittäin
tyytyväinen

En osaa sanoa



Muu palaute ajokieltokoulutuksestasi:

Seur.

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Taustatiedot

14. . Mitka 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?

15. . Kuinka usein teet matkoja seuraavilla kulkutavoilla omalla asuinseudullasi? Vastaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana tekemiesi matkojen osalta.

	Paivittäin tai lähes päivittäin	Vähintään kerran viikossa	1-3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	En koskaan
Kavellen (koko matkan)	☒	☒	☒	☒	☒
Pyoralla	☒	☒	☒	☒	☒
Henkiloautolla kuljettajana tai matkustajana	☒	☒	☒	☒	☒
Joukkoliikenteellä	☒	☒	☒	☒	☒

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Kehittämisehdotukset

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestasi kehittää?

Seur.

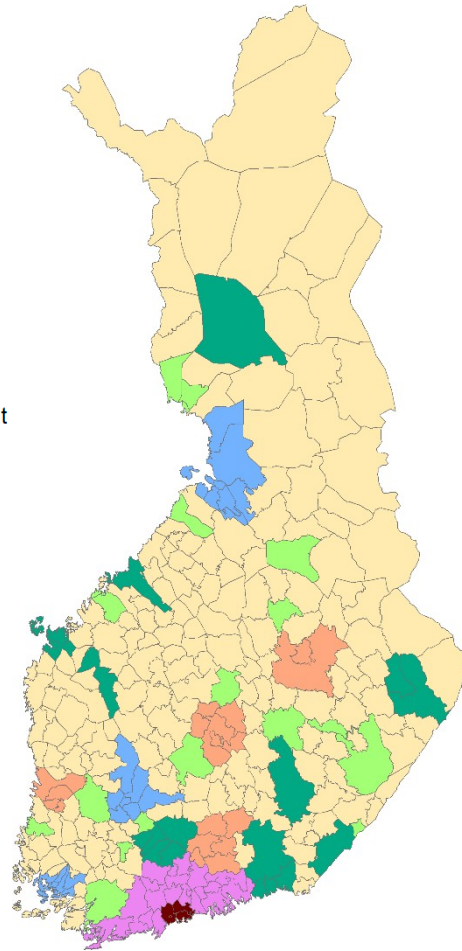
Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

Henkilötiedot	ETUNIMET
	SUKUNIMI
	LAHIOSOITE
	POSTINUMERO
	postitoimipaikka
Sukupuoli	SUKUPUOLI
Syntymäaika	SYNTYMAPVM_date
Kielitiedot	AIDINKIELI
	asiointikieli
Opetuslupaopettajan tunniste	OPETUSLUPAOPETTAJA
Autokoulun nimi	AUTOKOULU
Autokoulun toimipaikka	TOIMIPAikka
Koepisteet	B1
	B2
	B3
	B4
Ajokortin pääätöspäivä	PAATOSPVM_date
Ajokokeen yrityskerrat	YRITYSKERTA
Ajetuntimäärä	TUNNIT_AUTOKOULUSSA
	TUNNIT_SIMULAATTORILLA
	TUNNIT_OPETUSLUVALLA
	LISAOPETUS
Pimeällä ajon harjoitusten suorituspäivä	PIMEAOPETUSPVM_date
Aiemmat ajokorttiluokat	VANHATLUOKAT
Saadut ajokorttiluokat	UUDETLUOKAT

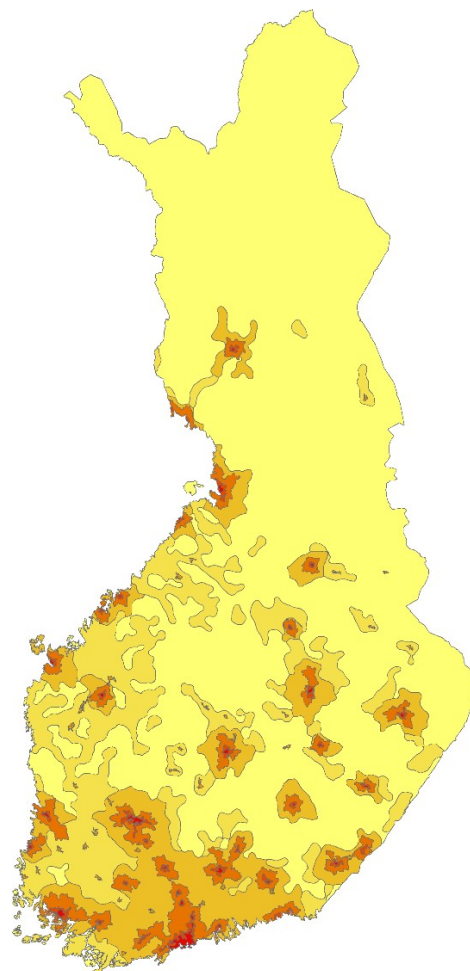
Tutkimuksessa käytetyt alueelliset luokitukset

Alueryhmät

- ALUE 1: pääkaupunkiseutu
- ALUE 2: muu Uusimaa ja Riihimäen seutu
- ALUE 3: Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudut
- ALUE 4: Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseudut
- ALUE 5: 40 000-90 000 asukkaan kaupunkiseudut
- ALUE 6: 20 000-40 000 asukkaan kaupungit
- ALUE 7: alle 20 000 asukkaan kunnat

**Kaupunki-maaseutu -luokitus
(YKR 2018)**

- Harvaan asuttu maaseutu
- Ydinmaaseutu
- Kaupungin läheinen maaseutu
- Maaseudun paikalliskeskukset
- Kaupungin kehysalue
- Ulompi kaupunkialue
- Sisempi kaupunkialue



1/2015	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	180	535	715	17,9 %
karhu 1	103	246	349	8,7 %
karhu 2	71	192	263	6,6 %
yhteensä	354	973	1 327	33,2 %
2/2015	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	196	401	597	14,9 %
karhu 1	111	261	372	9,3 %
karhu 2	74	273	347	8,7 %
yhteensä	354	935	1 316	32,9 %
1/2016	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	249	328	577	14,4 %
karhu 1	173	263	436	10,9 %
yhteensä	422	591	1 013	25,3 %
2/2016	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	227	414	641	16,0 %
karhu 1	180	238	418	10,5 %
yhteensä	407	652	1 059	26,5 %
1/2017	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	251	373	624	15,6 %
karhu 1	152	225	377	9,4 %
yhteensä	403	598	1 001	25,0 %
2/2017	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	269	316	585	14,6 %
karhu 1	146	207	353	8,8 %
yhteensä	415	523	938	23,5 %
1/2018	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	243	394	632	15,8 %
karhu 1	138	184	327	8,2 %
yhteensä	381	578	959	24,0 %
2/2018	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	266	371	635	15,9 %
karhu 1	159	158	319	8,0 %
yhteensä	425	529	954	23,9 %

1/2019	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	279	260	539	13,5 %
karhu 1	114	183	297	7,4 %
yhteensä	393	443	836	20,9 %
2/2019	monimenetelmätutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet	posti	yhteensä	vastausaste
	vastauksia	palautuneita lomakkeita		
1. kutsu	319	289	608	15,2 %
karhu 1	133	204	377	8,4 %
karhu 2	277	-	277	6,9 %
yhteensä	729	493	1222	30,6 %
1/2020	internet-kysely			
	otos 4000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	339		8,5 %	
muistutusviesti 1	235		5,9 %	
muistutusviesti 2	150		3,8 %	
muistutusviesti 3	124		3,1 %	
yhteensä	848		21,2 %	
2/2020	internet-kysely			
	otos 4000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	418		10,5 %	
muistutusviesti 1	273		6,8 %	
muistutusviesti 2	170		4,3 %	
yhteensä	861		21,5 %	
2/2020 lisäotos (ikäpoikkeuslupa)	internet-kysely			
	otos 8000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	1048		13,1 %	
muistutusviesti 1	535		6,7 %	
muistutusviesti 2	325		4,1 %	
yhteensä	1908		23,9 %	
1/2021	internet-kysely			
	otos 4000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	426		10,7 %	
muistutusviesti 1	287		7,2 %	
muistutusviesti 2	181		4,5 %	
yhteensä	894		22,4 %	
2/2021	internet-kysely			
	otos 8000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	324		8,1 %	
muistutusviesti 1	235		5,9 %	
muistutusviesti 2	166		4,2 %	
muistutusviesti 3	88		2,2 %	
yhteensä	813		20,3 %	

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0
ISSN 2342-0294 (verkkajulkaisu)