

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2022 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2022 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Antto Tukia	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 15/2023	ISBN 978-952-311-866-9 ISSN 2669-8781 (verkkojulkaisu)
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Tiivistelmä Vuodesta 2001 lähtien toteutetulla uusien kuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa uusien kuljettajien liikennemenestyksestä ja kokemuksista ajo-opetukseen liittyen. Omiin kokemuksiin, itsearviointiin ja erilaisiin taustatiedoilla täydennettyihin tunnuslukuihin perustuvan pitkän aikasarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuuksitilanteessa on yli 20 vuoden aikana tapahtunut. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoa kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneiden uudistusten vaikutuksista uusien kuljettajien liikennemenestykseen. Vuoden 2022 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2021 ajokortin saaneet kuljettajat. Tutkimushetkellä heille oli kertynyt ajokokemusta 1–1,5 vuoden ajalta. Kahdesta tutkimuskierroksesta koostuvaan lopulliseen tutkimusaineistoon saatiin vuonna 2022 yhteensä 1886 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 24 %, joka oli hieman korkeampi kuin edellisinä vuosina. Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin oli saanut jo yli neljännes kaikista vastaajista, mikä edustaa melko hyvin 17-vuotiaiden osuutta kaikista vuonna 2021 ajokortin saaneista kuljettajista. Aiempien vuosien tapaan naiset vastasivat kyselyyn selvästi miehiä aktiivisemmin, jolloin lopullisessa tutkimusaineistossa naisia oli enemmistö huolimatta siitä, että kaikista ajokortin suorittajista suurin osa on miehiä. Vuoden 2022 tutkimusaineistossa vajaa kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Keskimääräinen yhdelle vastaajalle kertynyt ajosuorite oli 9480 kilometriä. Sekä henkilöauton kulkumuoto-osuus että keskimääräinen ajosuorite olivat laskeneet aiemmista vuosista. Joukkoliikenteen käytön yleisyys sen sijaan oli kasvanut jopa koronavuosia 2020 ja 2021 edeltävää tasoa korkeammaksi. Henkilöautoilun suosion vähenemisestä kertoi myös vuonna 2022 myönnettyjen B-luokan ajokorttien aiempia vuosia pienempi määrä. Vastaajaryhmittäin tarkasteltuna ajokilometrejä oli kertynyt eniten 17-vuotiaana ajokortin suorittaneille, miehille ja pienillä paikkakunnilla asuville vastaajille, vaikka keskimääräinen ajosuorite olikin laskenut kaikissa ryhmissä. Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen ajamiseen. Asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana sekä kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille että yleisesti kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon oli keskimäärin 4,2. Keskiarvo oli lähes vastaava kahden edellisen vuoden kanssa. Eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeään ja liukkaan kelin ajon harjoituksiin. Erityisesti simulaattorilla ajo-opetuksen suorittaneet	

antoivat aiempien vuosien tapaan ajo-opetukselle kaikkein heikoimmat arviot, vaikkakin tyytyväisyys pimeällä ajon simulaattoriharjoituksiin oli hieman kasvanut aiemmista vuosista. Pimeällä ajon harjoitusten opetusmuotona simulaattoriopetuksen osuus on säilynyt viime vuosina ennallaan, mutta erityisesti liukkaan kelin harjoituksissa simulaattoriopetuksen yleisyys kasvoi edelleen vuonna 2022.

Vuoden 2022 tutkimusaineistossa kaikkiaan 65 % vastaajista oli selviytynyt tutkimuksen teko-
hetkeen saakka kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli hieman viime vuosia korkeammalla tasolla. Indeksiarvoista koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 oli säilynyt lähes ennallaan ja tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 laskenut edellisiin kahteen vuoteen nähden. Liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli noussut hieman aikaa kohden lasketuna, mutta laskenut edellisestä vuodesta otettaessa ajokilometrit huomioon. Ajokieltokoulutukseen oli osallistunut kaksi prosenttia vastaajista. Koulutuksen käyneistä kuljettajista yli 70 % koki koulutuksella olleen joko selkeä tai osittainen vaikutus myöhempään ajokäyttäytymiseen.

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

Publikation Uppföljningsundersökning av nya förare – nöjdhet med förarutbildningen och erfarenheter i trafiken, material från 2022	
Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Antto Tukia	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 15/2023	ISBN 978-952-311-866-9 ISSN 2669-8781 (elektronisk publikation)
Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnighet, erfarenheter, nöjdhet, förarutbildning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd	
Sammandrag Genom uppföljningsundersökningen av nya förare som genomförts sedan 2001 har man samlat in information om nya förares trafikförmåga och erfarenheter i anslutning till körundervisningen. Med hjälp av en lång tidsserie baserad på egna erfarenheter, självutvärdering och olika nyckeltal kompletterade med bakgrundsuppgifter har man kunnat jämföra hurdana förändringar som skett i trafiksäkerheten bland nya förare under mer än 20 år. Samtidigt har undersökningen gett mer information om utvecklingsbehoven inom förarutbildningen och vilka effekter som ändringarna i körkortslagstiftningen har haft på trafikframgången bland nya förare. Populationen för uppföljningsundersökningen bland nya förare 2022 var förare som fått körkort år 2021. Vid tidpunkten för undersökningen hade de samlat körerfarenhet under 1–1,5 år. Det slutgiltiga undersökningsmaterialet som bestod av två undersökningsomgångar omfattade år 2022 totalt 1 886 svar. Den totala svarsfrekvensen var 24 procent, vilket var något högre än under tidigare år. Mer än en fjärdedel av alla respondenter hade fått körkort som 17-åring med åldersdispens, vilket ganska väl representerar 17-åringarnas andel av alla förare som fick körkort 2021. Liksom tidigare år besvarade kvinnor enkäten klart mer 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. I undersökningsmaterialet för 2022 uppgav knappt två tredjedelar av respondenterna att de gjorde resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Den genomsnittliga körprestationen för en respondent var 9 480 kilometer. Både andelen för färdstättet personbil och den genomsnittliga körprestationen hade sjunkit från tidigare år. Däremot hade användningen av kollektivtrafik ökat till och med till en högre nivå än före coronaåren 2020 och 2021. Det mindre antalet beviljade körkort i klass B under 2022 än under tidigare år visade också att personbilismens popularitet har minskat. Granskat per respondentgrupp hade flest körkilometer samlats bland dem som avlagt körkort som 17-åring, bland män och bland respondenter som bor på små orter, trots att den genomsnittliga körprestationen hade sjunkit i alla grupper. Liksom tidigare år bedömde respondenterna generellt att förarutbildningen ger dem goda färdigheter för att köra på egen hand. På skalan 1–5 var det allmänna vitsordet för både de färdigheter som förarutbildningen gett och det allmänna vitsordet för förarutbildningen och förarexamen i genomsnitt 4,2. Medeltalet var nästan detsamma som de två föregående åren. När det gäller de olika delområdena var respondenterna klart missnöjda 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, även om nöjdheten med simulatorövningarna i mörker hade ökat något från tidigare år. Som undervisningsform för övningar i mörkerkörning har andelen simulatorundervisning varit oförändrad under de senaste åren, men under 2022 blev det ännu vanligare med simulatorundervisning särskilt vid övningar på halt väglag.

I undersökningsmaterialet för 2022 hade 65 procent av respondenterna klarat sig helt och hållet utan skador och straff fram till tidpunkten för undersökningen. Andelen var något högre än under de senaste åren. Av indexvärdena hade index 3, som mäter de färdigheter som förarutbildningen ger, förblivit nästan oförändrat och index 1, som mäter examensframgång, minskat jämfört med de föregående två åren. Index 2, som mäter trafikförmågan, hade stigit en aning per tid, men då körkilometrarna beaktas hade det minskat från året innan. Två procent av respondenterna hade deltagit i körförbudsutbildning. Över 70 procent av förarna som gått utbildningen upplevde att utbildningen antingen hade en klar eller partiell inverkan på senare körbeteende.

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

Title of publication Monitoring study of new drivers – Satisfaction with driver instruction and experiences in traffic, data for 2022	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Antto Tukia	
Commissioned by, date	
Publication series and number Traficom Research Reports 15/2023	ISBN 978-952-311-866-9 ISSN 2669-8781 (e-publication)
Keywords new drivers, young drivers, traffic, traffic safety, traffic performance, traffic behaviour, coping, experiences, satisfaction, driver instruction, driving examination, right to drive, driving licence, driving instruction permit	
Abstract The monitoring study of new drivers, carried out since 2001, collects data of new drivers' traffic performance and experiences regarding driver training. 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 over the past twenty years. At the same time, the study has provided more information on development needs in driver instruction 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 2022 consisted of the drivers who had received their driving licence in 2021. The respondents had on average 1–1.5 years of driving experience at the time of the survey. In 2022, a total of 1,886 responses were received for the final data consisting of two rounds of surveys. The total response rate was 24%, which was slightly higher than in previous years. More than one fourth of all respondents were drivers who were issued a driving licence at the age of 17 based on an age exception permit, which represents the share of 17-year-olds of all drivers who got their licence in 2021 quite realistically. As in previous years, women responded to the survey more actively than men, meaning that the final research material had a majority of responses from women, despite the fact that most people with driving licences are men. In the 2022 survey, a little less than two thirds of the respondents reported to have driven a passenger car daily or almost daily. The respondents' average mileage gained during the previous year was 9,480 kilometres. The share of passenger cars as a mode of transport and passenger cars' average mileage decreased from the previous years. The use of public transport, on the other hand, increased and even exceeded the level preceding the pandemic years 2020 and 2021. The decreased popularity of passenger cars was also indicated by the fact that fewer category B driving licences were issued in 2022 than in the previous years. Examined by respondent group, drivers who had been issued a driving licence at the age of 17, men and drivers living in small localities had accumulated the most kilometres driven, although the average mileage had decreased in all groups. In general, the respondents estimated that driver instruction gave them a good ability to drive independently, similarly to previous years. The overall grade on a scale of 1–5 given to the abilities received from driver instruction and the driver instruction and examination in general was	

4.2. The average remained nearly unchanged from the previous two 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. However, the grade for simulator exercises for driving in the dark increased slightly from the previous years. The share of simulator instruction as a mode of instruction for driving in the dark has remained the same in recent years, but the use of simulator instruction continued to increase especially in exercises for driving in slippery conditions in 2022.

All in all, 65% of the respondents to the 2022 study had managed to avoid accidents or penalties by the time of the survey. This percentage had increased slightly from the previous years. 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 two years. Index 2 measuring success in traffic had increased slightly in relation to time and decreased from the previous year slightly in relation to mileage. Two per cent of the respondents had participated in driving ban training. Over 70% of these respondents felt that the training had either a clear or partial impact on their driving behaviour.

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total
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 2022.

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. Työn tekemiseen ovat lisäksi osallistuneet Kati Kiiskilä ja Antto Tukia.

Helsingissä, 22.9.2023

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 2022.

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. Dessutom har Kati Kiiskilä och Antto Tukia deltagit i arbetet.

Helsingfors, 22.9.2023

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 2022.

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. In addition, Kati Kiiskilä and Antto Tukia participated in the work.

Helsinki, 22.9.2023

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	11
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	11
1.1	Ajokortin suorittaminen	13
2	Tutkimuksen rajausta ja menetelmät	17
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko.....	17
2.2	Tutkimusten toteutustapa	18
2.3	Tutkimuslomakkeen sisältö	18
2.4	Aineiston käsittely.....	19
2.3	Vastausaktiivisuus	19
3	Tutkimustulokset.....	22
3.1	Uusien kuljettajien taustatietoja	22
3.1.1	Ikäjakauma	22
3.1.2	Tutkinnon suoritustapa	24
3.1.3	Syyt ajokortin suorittamiseen	27
3.1.4	Liikkumistottumukset	28
3.2	Kokemukset kuljettajana	30
3.2.1	Ajokilometrien määrä	30
3.2.2	Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä.....	33
3.2.3	Ajokieltokoulutus	38
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	40
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön	45
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	51
4	Kuljettajaindeksit	54
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	54
4.2	Indeksien laskennan epävarmuustekijät	55
4.3	Indeksien kehitys.....	56
4.4	Kehitys vastaajaryhmittäin.....	58
5	Johtopäätökset.....	62
6	Lähdeluettelo.....	64

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Uusia vastikään ajokortin saaneita kuljettajia voidaan pitää yhtenä keskeisimmistä liikenteen riskiryhmistä. Vähäinen ajokokemus näkyy pääosin alle 20-vuotiaista nuorista koostuvien kuljettajien selvänä yliedustavuutena 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 liikenneturvallisuustilanteessa 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.

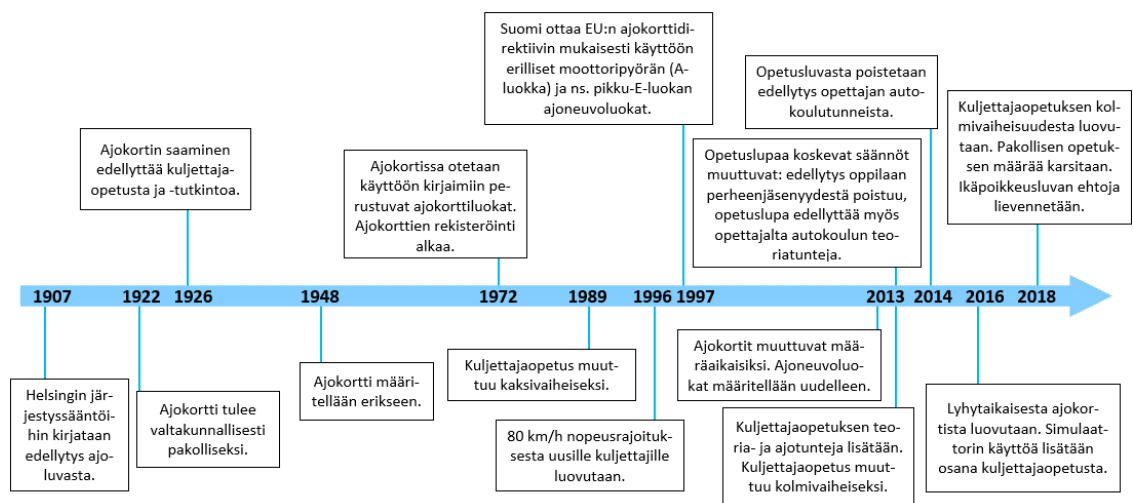
Uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu pääosin samansisältöisenä kyselytutkimuksena vuodesta 2001 alkaen. Nykyään tutkimusaineisto kerätään vuosittain kahdessa erässä, joissa molemmissa otokseen poimitaan 4000 edellisenä vuonna B-luokan ajokortin saanutta kuljettajaa. Tutkimusaineiston ja siihen liitettyjen taustatietojen avulla analysoidaan uusien kuljettajien kokemuksia ajokortin suorittamisesta sekä liikenteestä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimusaineiston avulla uusille kuljettajille lasketaan myös vuosittain päivitetty indeksiarvot, joiden avulla kuvataan pitkänä aikasarjana muun muassa tutkinto- ja liikennemenestyksen sekä kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien kehitystä tutkimuksen alkuvuosista nykyhetkeen.

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen pitkäaikaisena tavoitteena on ollut varmistaa tutkimusaineiston vertailtavuus ja yhdistettävyyys aiempiin vuodesta 2001 saakka kerättyihin aineistoihin, jotta tutkimuksen pitkä aikasarja on voitu säilyttää. Tutkimuslomakkeen sisältöä on joiltain osin muutettu vuosien varrella vastaamaan paremmin kuljettajantutkinnon rakenteeseen tulleet muutoksia. Muutokset on kuitenkin pyritty pitämään mahdollisimman pieninä tärkeimpien mitta-reiden vertailukelpoisuuden takaamiseksi. Samalla tutkimusta on kuitenkin pyritty uudistamaan tarpeen mukaan siten, että se tuottaisi aiempaa laajempaa taustaineistoa kuljettajaopetuksen sisällön arviointiin ja kehittämiseen. Useiden kuljettajantutkinnon suorittamiseen tulleet rakenteelliset muutokset myötä tutkimuksen suorittaneilta suoraan saatu palaute on koettu ensiarvoisen tärkeäksi.

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 tullut useampiakin rakenteellisia muutoksia. Vuoteen 2013 saakka 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 muutettiin 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 vaihtoehdoksi. 17-vuotiaiden osuus kaikista uusista kuljettajista onkin noussut viime vuosina merkittävän suureksi. Kuva 1 on esitetty merkittävimpiä kuljettajaopetuksessa ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneita muutoksia aina sen alkua ajoista nykypäivään.



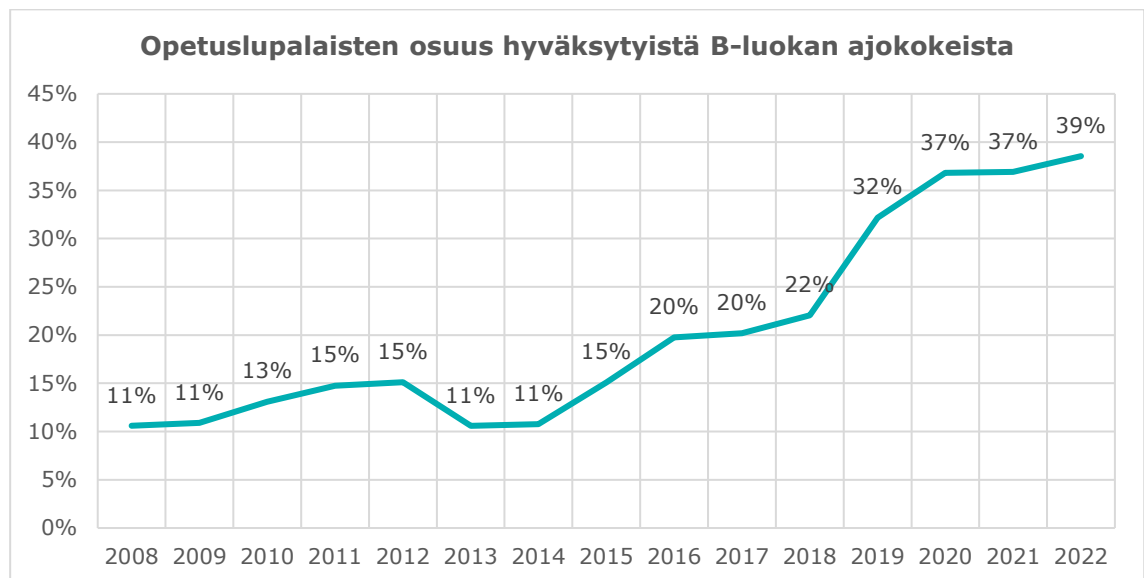
Kuva 1. Ajokorttilainsäädännössä ja kuljettajaopetuksessa tapahtuneita keskeisimpiä muutoksia sen alkupäivistä nykypäivään.

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. Teoriatunteja 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 on esitetty 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 opetuslupakäytäntöjä 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 opetuslupakäytäntöä helpotettiin edelleen muun muassa opetuslupaopettajan teoriakokeen pakollisuudesta ja opetuslupa-auton muutostarkastusvaatimuksesta luopumalla. Vuodesta 2020 lähtien jo yli kolmannes uusista kuljettajista on suorittanut ajokorttinsa opetusluvalla. (Traficom 2023a)

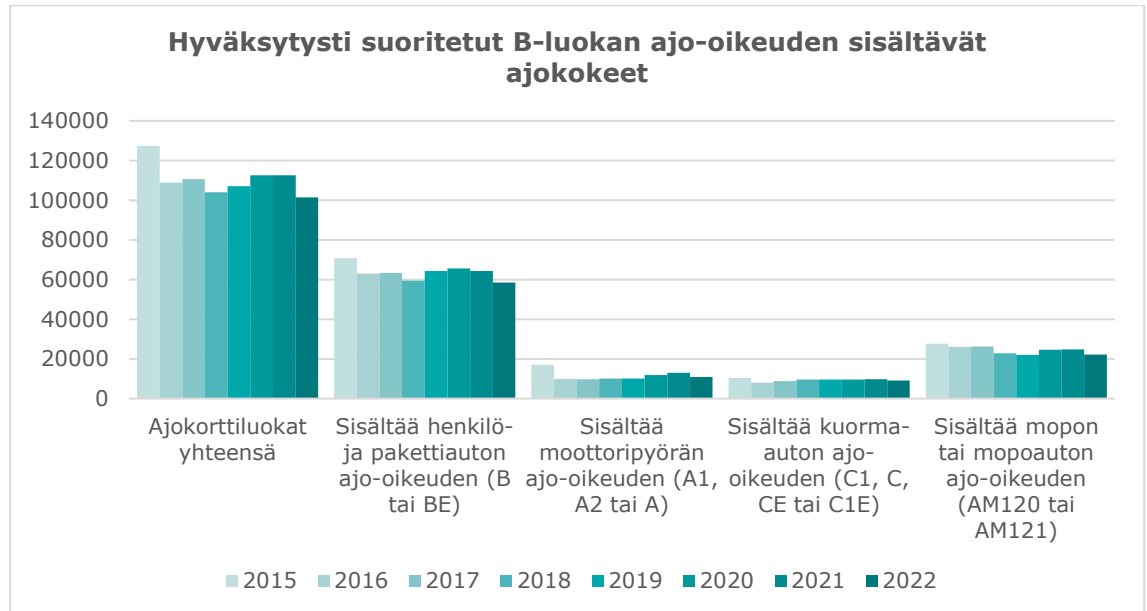


Kuva 3. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2022. (Traficom 2023a)

1.1 Ajokortin suorittaminen

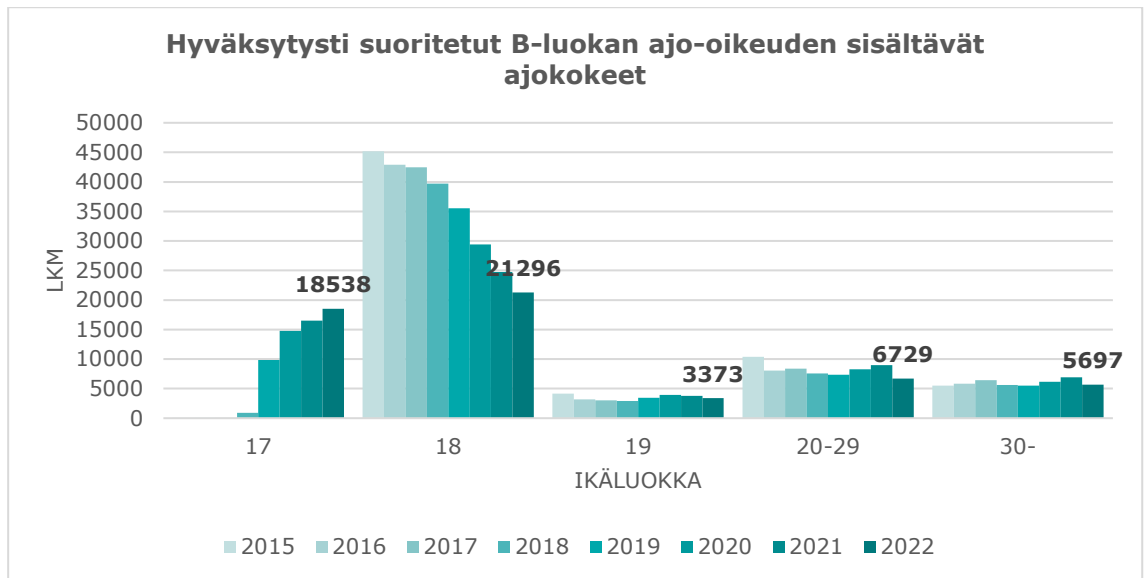
Traficom hyväksyi vuonna 2022 yhteensä 101 507 ajokoetta, joista 58 491 (58 %) sisälsi henkilöauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan. Määrä oli noin 10 % pienempi kuin vuosina 2020 ja 2021 (Kuva 4). Moottoripyörän ajo-oikeuden sisältäviä ajokoetta hyväksyttiin vuonna 2022 noin 10 900 (12 % kaikista

hyväksytystä), kuorma-auton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 9 200 (9 %) ja mopon tai mopoauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 22 200 (22 %). Vähemmän oli tapahtunut kaikissa ajokorttiluokissa edelliseen vuoteen nähden. (Traficom 2023b)



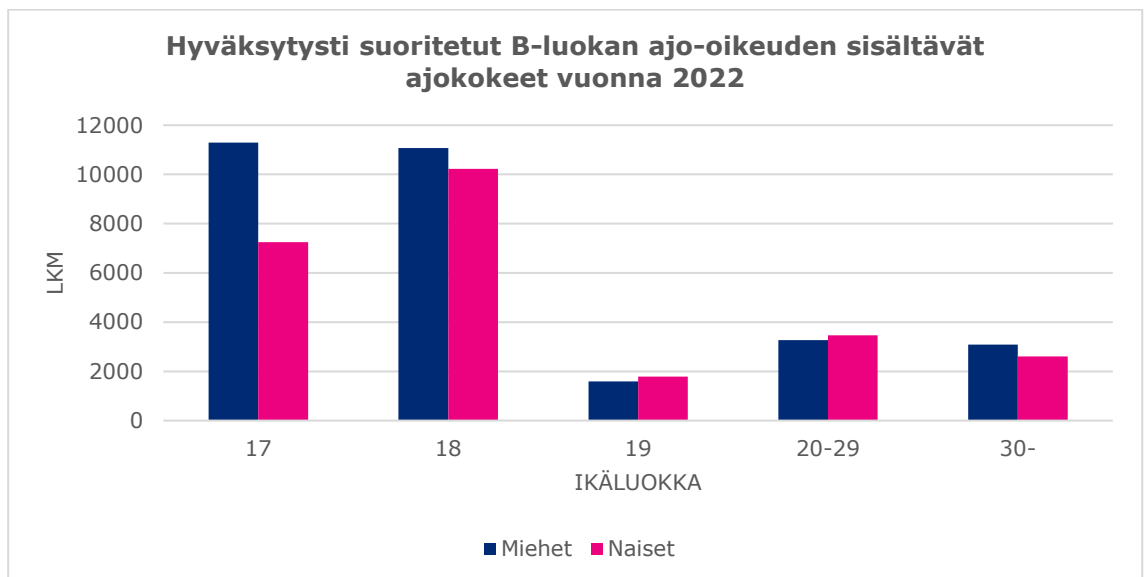
Kuva 4. Vuosittain hyväksytyt ajokokeet ajokorttiluokittain 2015–2022. (Traficom 2023a)

Ikäluokittain tarkasteltuna B-luokan ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita suorittivat hyväksytysti eniten 18-vuotiaat, jotka muodostivat 38 % osuuden kaikista hyväksytysti ajokokeen suorittaneista vuonna 2022 (Kuva 5). Selkeästi toiseksi suurimman ikäryhmän muodostivat ikäpoikkeusluvalla ajokorttia hakenneet 17-vuotiaat, jotka edustivat kolmasosaa kaikista ajokokeen suorittajista. 17-vuotiaiden määrä ajokokeissa onkin kasvanut tasaisesti vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen jälkeen ja vastaavasti 18-vuotiaiden osuus pienentynyt samassa suhteessa. 17–18-vuotiaat edustavat lähes kolmea neljäsosaa kaikista B-luokan ajokokeen suorittajista ja heidän kokonaisosuutensa on säilynyt melko vakiona viime vuosien aikana. (Traficom 2023b)



Kuva 5. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan mukaan vuosina 2015–2022. (Traficom 2023a)

Kaikista vuonna 2022 hyväksytyistä B-luokan ajokokeista miehet suorittivat 54 % (Kuva 6). Sukupuolijakauma on säilynyt kohtuullisen vakiona 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 2022. Yli 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla sukupuolijakauma on selvästi tasaisempi ja 19–29-vuotiaiden ryhmässä naisten osuus on ollut jopa hieman suurempi. (Traficom 2023b)

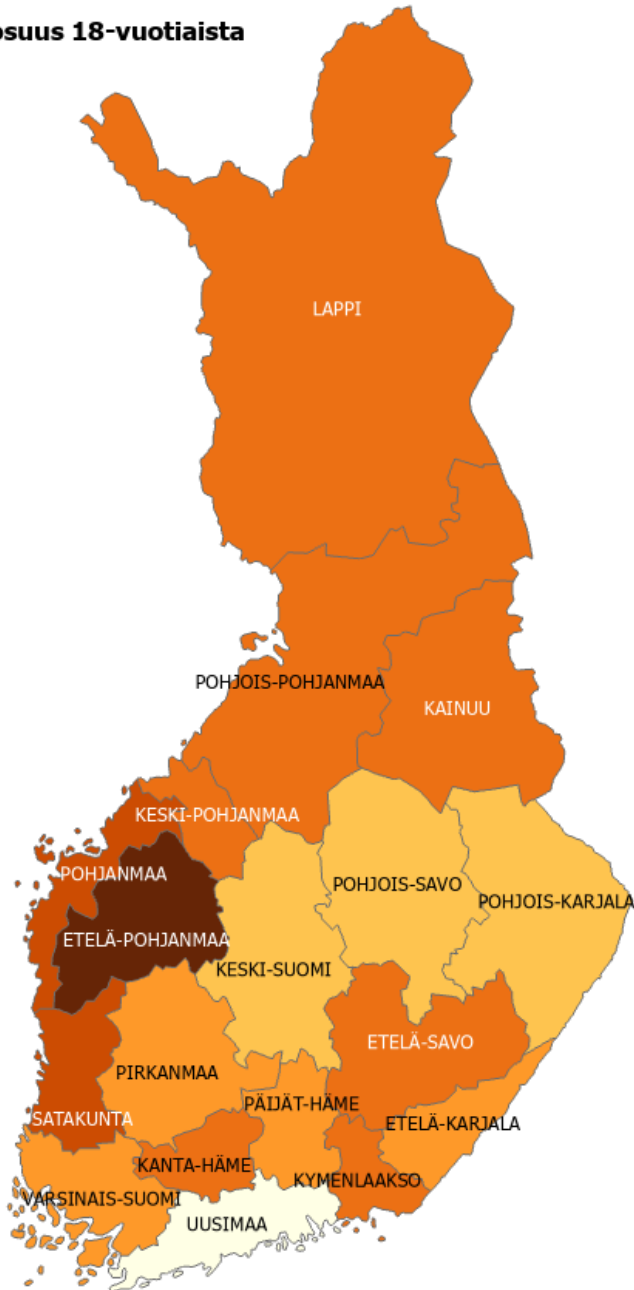
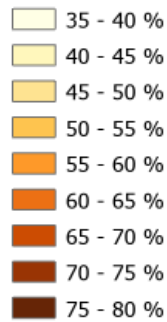


Kuva 6. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2022. (Traficom 2023a)

Kaikista suomalaisista 18-vuotiaista noin 54 % omisti vuoden 2023 alussa B-luokan ajo-oikeuteen oikeuttavan ajokortin. Alueelliset erot ajokortin omistamisen yleisyydessä ovat kuitenkin melko suuria (Kuva 7). Maakunnittain tarkasteltuna ajokortti on harvinaisin Uudellamaalla (39 %) ja yleisin Etelä-Pohjanmaalla (76 %) 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 neljännes 18-vuotiaista nuorista omisti vuoden 2023 alussa ajokortin, kun vastaava osuus useissa kunnissa Pohjanmaan alueella oli yli 80 %. (Traficom 2023c, Tilastokeskus 2023)

Ajokortillisten osuus 18-vuotiaista



Kuva 7. Ajokortillisten (B-luokka) osuus 18-vuotiaista vuoden 2023 alussa. (Traficom 2023c, Tilastokeskus 2023)

2 Tutkimuksen raja- 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. Joinain vuosina aikataulu on kuitenkin venynyt tutkimusteknisistä syistä tätä pidemmäksi. Taulukossa 1 on esitetty otoskoot ja tiedonkeruumenetelmät eri vuosien tutkimuskierroksilla

Taulukko 1. Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta 2013–2022.

tutkimus-kierros	otos-koko	B-kortin 1. vaiheen suorittamis-ajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajan-kohta	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 (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
kierros 1/2022	4 000	1.1. – 31.3.2021	13.4. – 12.5.2022	nettikysely
kierros 2/2022	4 000	1.4. – 31.8.2021	28.9. – 28.10.2022	nettikysely

2.2 Tutkimusten toteutustapa

Vuoteen 2013 saakka uusien kuljettajien seurantatutkimus 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. Kaikki tutkimusaineiston keruu on tästä lähtien tapahtunut kokonaan sähköisesti sähköpostikutsun ja nettivastauslomakkeen kautta.

Vuonna 2020 järjestettiin lisäksi erillinen tutkimusotos ikäpoikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana suorittaneille, jotta heidän kokemuksiaan ja menestystään saatiin analysoitua laajempaa kokonaisuutena. Tulokset raportoitiin erillisenä tutkimusraporttina. Tämän jälkeen erillistä otosta ei ole enää kerätty, mutta koska jo yli neljännes kaikista B-kortin suorittajista on 17-vuotiaita, saadaan seurantatutkimuksen perusaineistostakin ikäpoikkeuslupalaiset erotettua omaksi ryhmäkseen vertailuanalyysseja 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 ja erityistä huomiota vaatineiden aihepiirien vuoksi. Indeksien laskentaan liittyvät kysymykset ovat kuitenkin säilyneet samoina tutkimuksen alkuaikojista lähtien. Tutkimukseen on ollut mahdollista vastata suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi.

Viimeiset suuremmat muutokset tutkimuslomakkeelle on tehty vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella, jolloin mukana on ollut ensimmäistä kertaa pääosin vuoden 2018 kesällä voimaan tulleen uuden tutkintorakenteen läpikäyneet kuljettajat. Tällöin aiemmat harjoitteluaihetta 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 2022 tutkimuskierroksilla pyrittiin kiinnittämään aiempaa tarkempaa huomiota ajokieltokoulutuksen käyneisiin kuljettajiin ja ajokieltokoulutuksen suorittaneille kuljettajille lisättiin muutamia lisäkysymyksiä koulutuksen sisältöön ja sen vaikuttavuuteen liittyen. Vuoden 2022 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 2022 otosaineiston taustatietojen kuvaus on esitetty liitteessä 2.

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.

Kaikkien otoshenkilöiden asuinpaikat on myös 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.

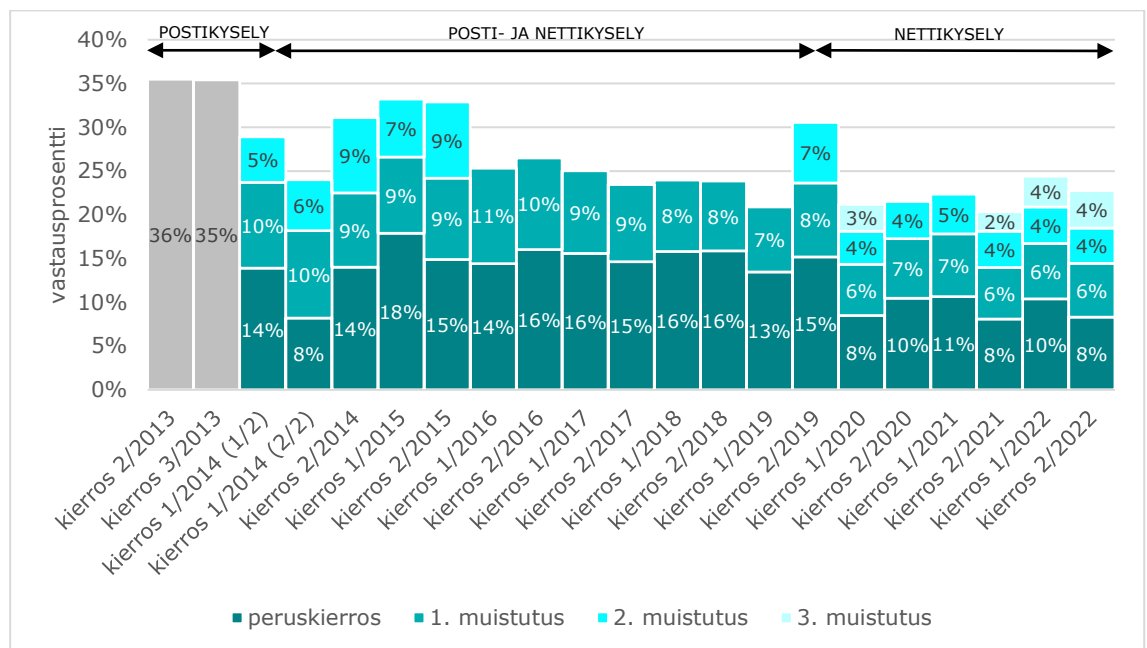
2.3 Vastausaktiivisuus

Yksi keskeisimmistä kyselytutkimusten tekoon liittyvistä haasteista on vastausasteen pitäminen riittävän korkealla tasolla luotettavan tutkimusaineiston keräämiseksi. Yleisenä trendinä kyselytutkimuksissa on viime vuosina ollut vastausasteiden selkeä lasku, mikä näkyy erityisesti nuorille aikuisille suunnatuissa tutkimuksissa. 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 ja useampien muistutuskierrosten ansiosta tutkimusaineistosta on saatu 20–25 prosentin vastausasteella kuitenkin lähes 2000 vastausta, mikä on tarjonnut mahdollisuuden kattavien analyysien tekemiseen. Kokonaisuudessaan vuoden 2022 yhdistettyyn tutkimusaineistoon saatiin 1886 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui noin 24 % (Taulukko 2). Osuus on hieman korkeampi kuin vuosina 2020 ja 2021. Liitteessä 4 on esitetty vastausten tarkat määrät vastaustavoittain ja muistutuskierroksittain vuosien 2015–2022 tutkimuksissa.

Taulukko 1. Vastausmäärät ja vastausasteet vuosien 2015–2022 tutkimuskierroksilla.

	Vastaajia	Vastausaste
2015	2 643	33,0 %
2016	2 072	25,9 %
2017	1 939	24,2 %
2018	1 913	23,9 %
2019	2 058	25,7 %
2020	1 709	21,4 %
2021	1 707	21,3 %
2022	1 886	23,6 %

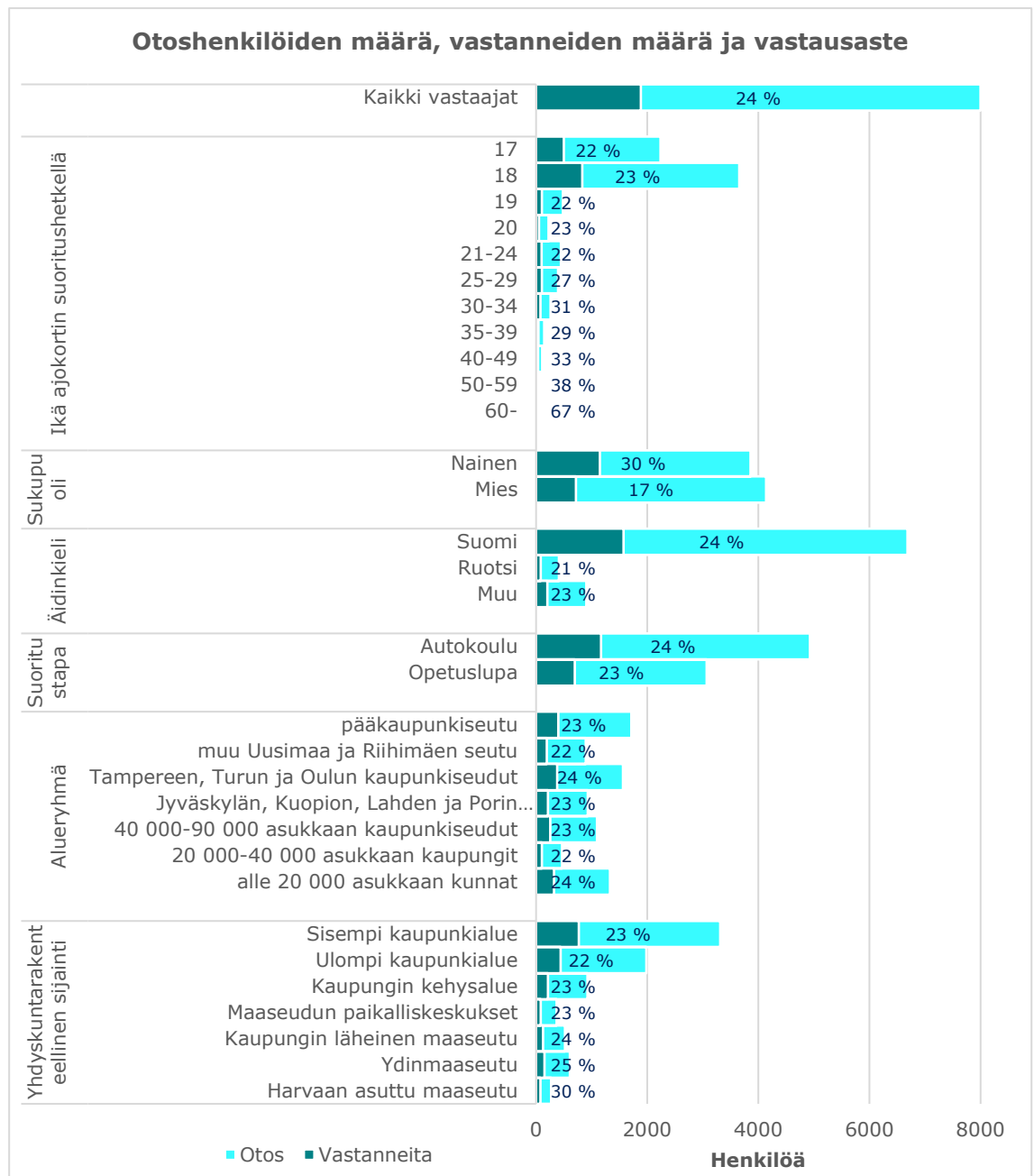
Vuoteen 2014 saakka tutkimus toteutettiin kokonaan postikyselynä. Vastausaste pysytteli useina 2010-luvun alkuvuosina yli 30 prosentissa (Kuva 8). Tämän jälkeen vastausteet ovat olleet hieman matalampia ja myös 2. muistutuskierroksesta luopuminen vuosien 2016–2019 välillä laski kokonaisvastausastetta. Vuosina 2016–2019 peruskierroksen vastausaste oli 13–16 % ja yhdellä muistutuskierroksella vastausastetta saatiin 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 2022 molempien tutkimuskierrosten yhteenlaskettu vastausaste oli jälleen hieman korkeampi kuin edellisinä vuosina.



Kuva 8. Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2022. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole käytettävissä tarkempaa tietoa.

Vastausaktiivisuudessa on tyypillisesti joitakin eroja eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 9). Vuoden 2022 tutkimuksessa kaikkein aktiivisimpia vastaajia olivat aiempaan tapaan tutkimusjoukon vanhimmat yli 30-vuotiaana ajokortin suorittaneet vastaajat, joilla vastausaste nousi noin 30 prosenttiin ja yli 50-vuotiailla vielä selvästi suuremmaksikin. Yli 30-vuotiaiden uusien kuljettajien määrä otoksessa oli kokonaisuudessaan kuitenkin hyvin pieni, jolloin myös vastaajajoukon määrä jäi pieneksi. Muiden tekijöiden osalta tarkasteltuna naiset (vastausaste 30 %) vastasivat melko selvästi miehiä (17 %) aktiivisemmin. Naisvastaajia onkin siten tutkimusaineistossa miehiä enemmän, vaikka otoshenkilöistä suurin osa oli miehiä. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvien vastausaste on tyypillisesti jäänyt matalaksi, mutta nousi vuoden 2022 tutkimuskierroksilla lähes keskiarvon tuntumaan. Yhtenä syynä voidaan pitää suomenkielisen vastauslomakkeen tarjoamista ensisijaisena vaihtoehtona myös muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuville vastaajille. Aiempana käytäntönä oli johtaa vieraskieliset vastaajat ensisijaisesti englanninkieliselle lomakkeelle. 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 poikkeikkausta 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. Kohtuullinen 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 2022 tutkimuskiertoilla.

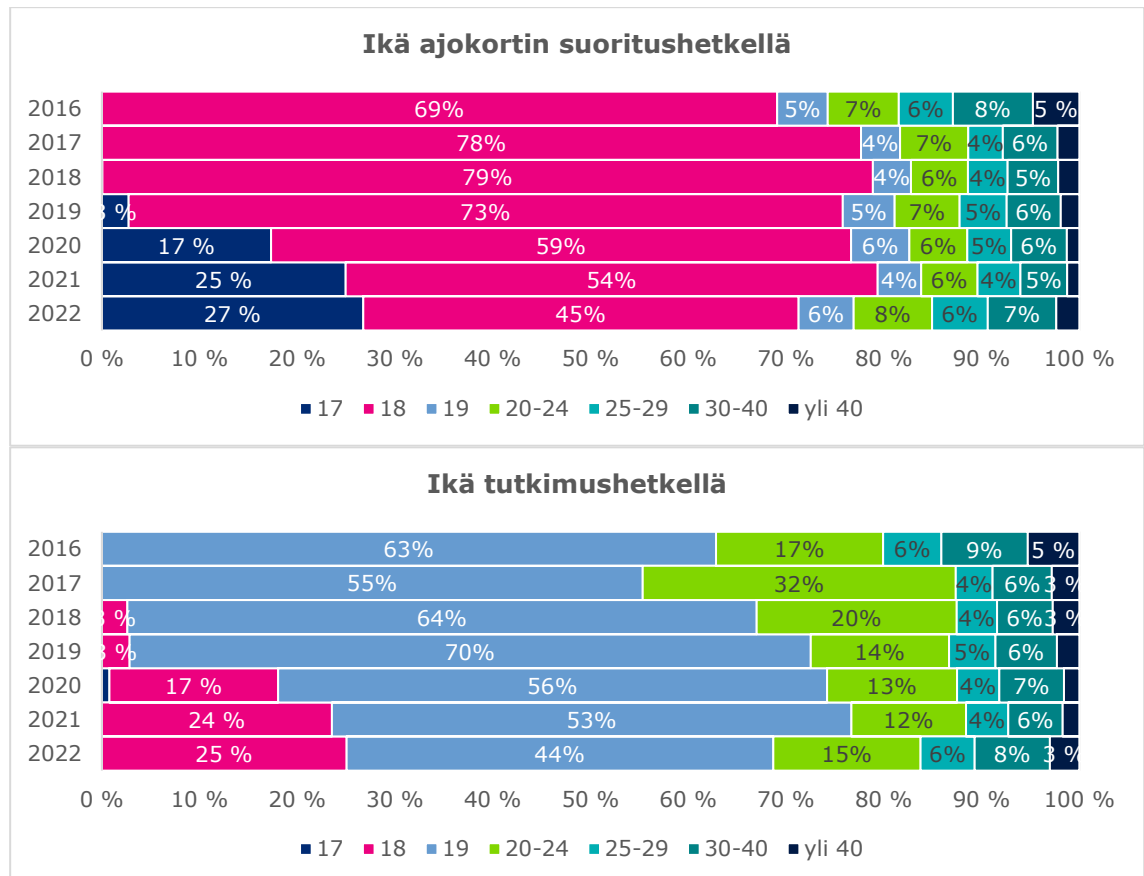
3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Vastaajien ikäjakauma pysyi tutkimuksen alkuvuosina melko tasaisena vuodesta toiseen. Viime vuosien aikana keskeisin vastaajien ikärakenteessa näkyvä muutos on ollut 17-vuotiaana ajokortin suorittaneiden osuuden merkittävä kasvu 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 2022 tutkimuksessa jo yli neljännnes vastaajista oli saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana. Osuus vastaa melko hyvin 17-vuotiaiden osuutta kaikista B-luokan ajokortin saaneista kuljettajista samana vuonna (Kuva 5). Vuoden 2022 tutkimuksessa suurimman ryhmän muodosti edelleen kuitenkin 18-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat, joita oli 45 % koko tutkimusjoukosta. 17- ja 18-vuotiaana ajokortin saaneiden yhteenlaskettu osuus oli vuoden 2022 tutkimuksessa hieman pienentynyt ja vastaavasti yli 18-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus kasvanut.

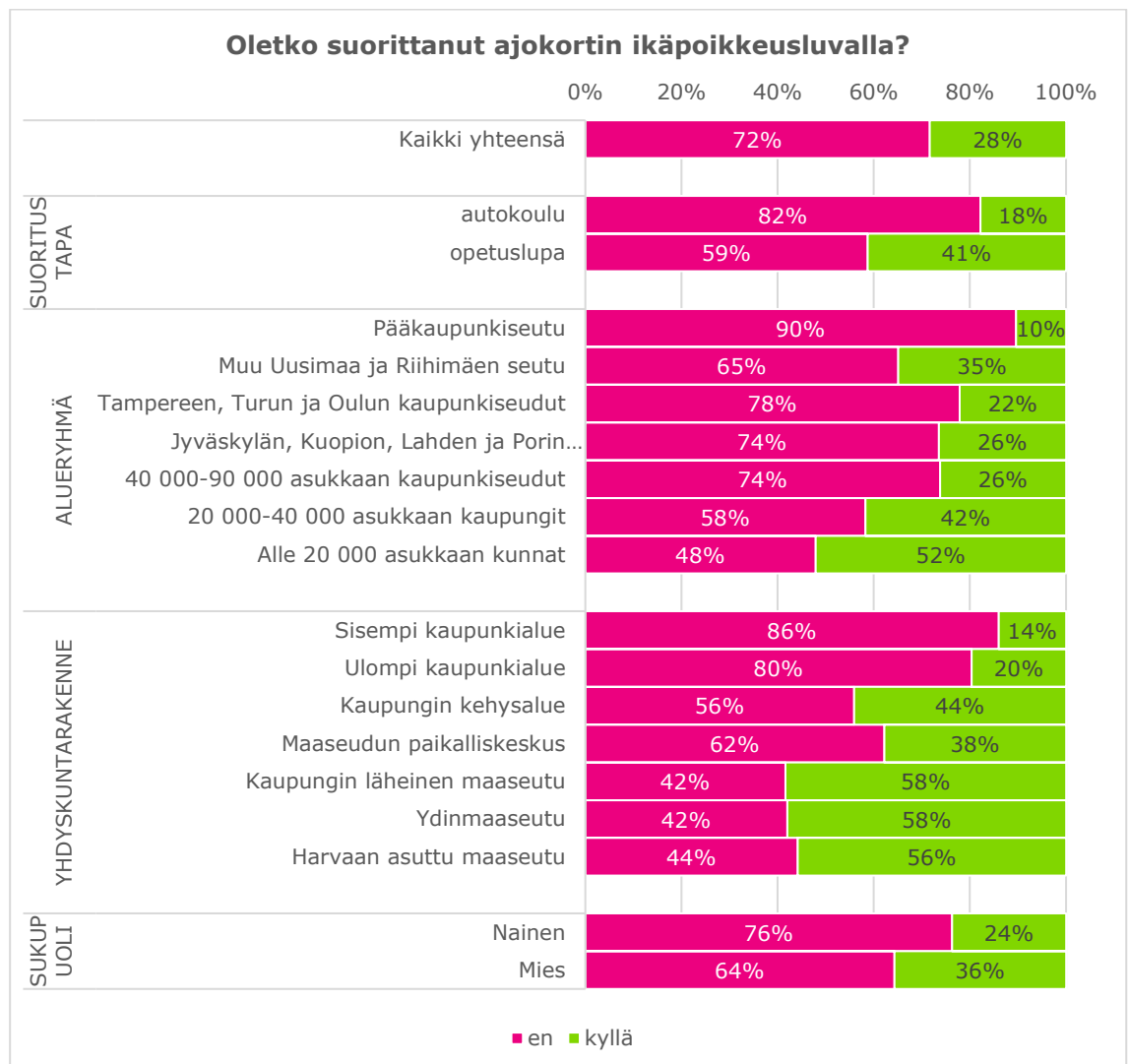
Tutkimushetkellä (n. 1–1,5 vuotta ajokortin saamisen jälkeen) suurimman ikäryhmän ovat muodostaneet 19-vuotiaat vastaajat. Ero ajokortin saamisen ja tutkimushetken välillä on hieman vaihdellut vuosien välillä ja esimerkiksi vuonna 2017 tutkimusteknisistä syistä viivästynyt tutkimuksen käynnistys aiheutti hieman keskimääräistä korkeamman keski-ikäisen tutkimuksen vastaamishetken ikäjakaumaan.



Kuva 10. Vastaajien ikäjakauma ajokortin suoritushetkellä sekä tutkimushetkellä vuosina 2016–2022.

Taustatietona saadun ajokortin suorittajan ikätiedon rinnalla tutkimuslomakkeella on viime vuosina kysytty, onko vastaaja suorittanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Vuoden 2022 tutkimuksessa 28 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa ajokortin ikäpoikkeusluvalla (Kuva 11), mikä oli yhden prosenttiyksikön suurempi osuus kuin taustatietona kerätty ikätieto.

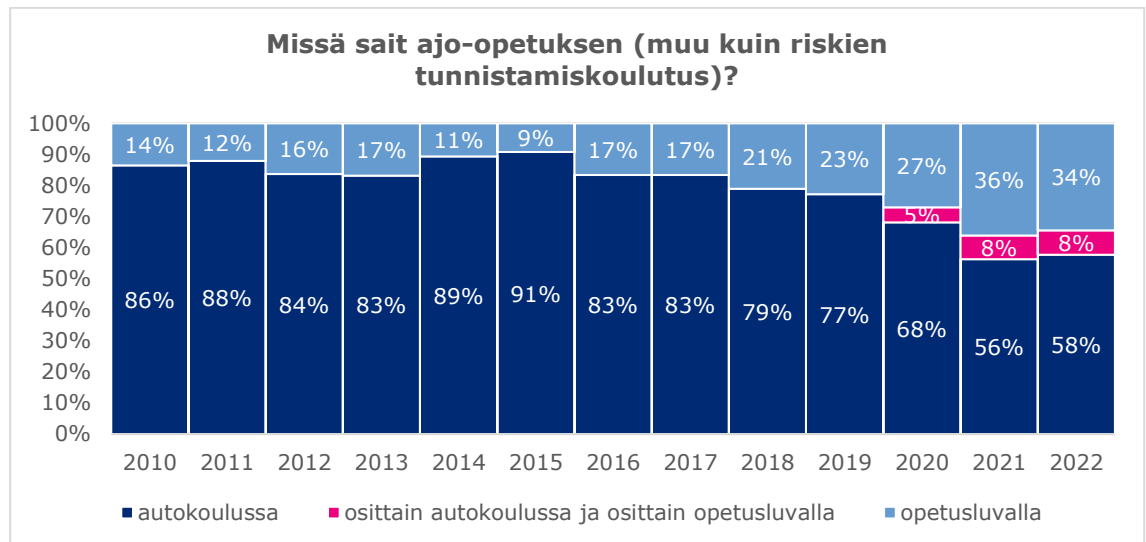
Ikäpoikkeusluvan hakemisessa oli melko selkeitä eroja vastaajaryhmien välillä. Aiempaan tapaan ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaminen oli yleisintä pienillä paikkakunnilla ja maaseudulla asuvilla vastaajilla, joissa monissa kunnissa yli puolet vastaajista oli suorittanut ajokortin 17-vuotiaana. Pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla osuus oli ainoastaan 10 %. Myös miehillä ikäpoikkeusluvan hakeminen oli naisia yleisempää, vaikkakin sukupuolten välinen ero oli kuitenkin hieman tasoittunut aiemmista vuosista. Ikäpoikkeuslupalaisten keskuudessa myös opetusluvan suosio ajokortin suoritustapana oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Keskeisimpänä syynä ikäpoikkeusluvan 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 2022 tutkimusaineistossa.

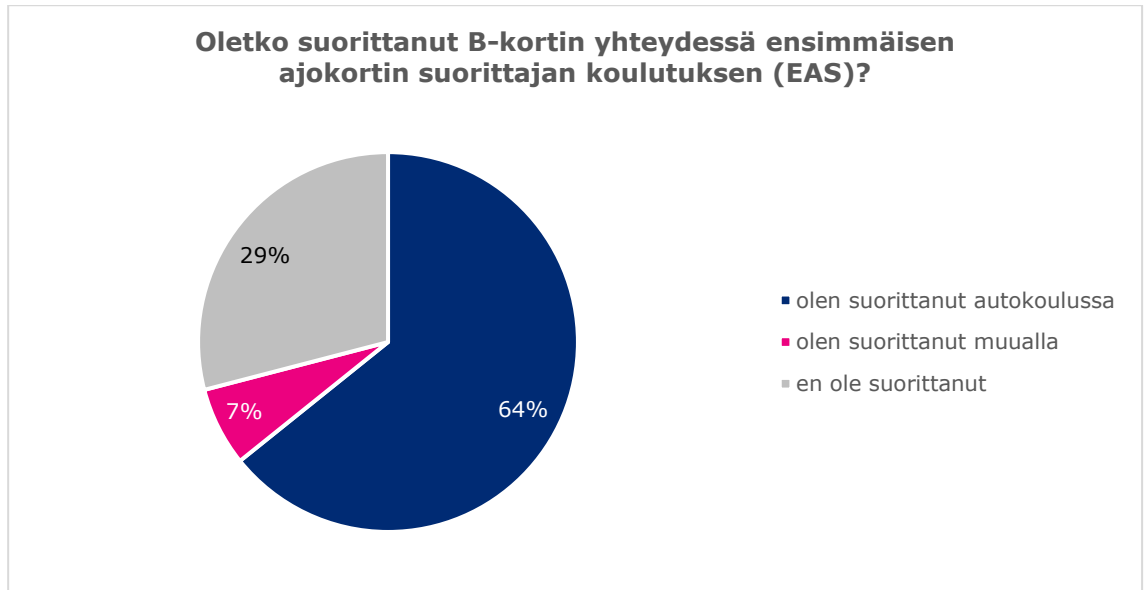
3.1.2 Tutkinnon suoritus tapa

Opetusluvan suosio ajokortin suoritus tapana on kasvanut melko tasaisesti vuodesta 2014 lähtien (Kuva 3) ja se on näkynyt suoraan myös seuraavan vuoden tutkimushenkilöiden jakaumassa autokoulussa ajokortin suorittaneiden ja opetuslupalaisten välillä (Kuva 12). Vuoden 2022 tutkimuskierroksilla hieman yli kolmannes vastaajista ilmoitti suorittaneensa riskientunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen kokonaan opetusluvalla. Osuus oli kaksi prosenttiyksikköä pienempi kuin edellisenä vuonna. Uusimmilla tutkimuskierroksilla on ollut lisäksi mahdollisuus ilmoittaa suorittaneensa osan ajo-opetuksesta autokoulussa ja osan opetusluvalla. Tämän vaihtoehdon oli vuoden 2022 tutkimuksessa valinnut edellisvuoden tapaan 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).



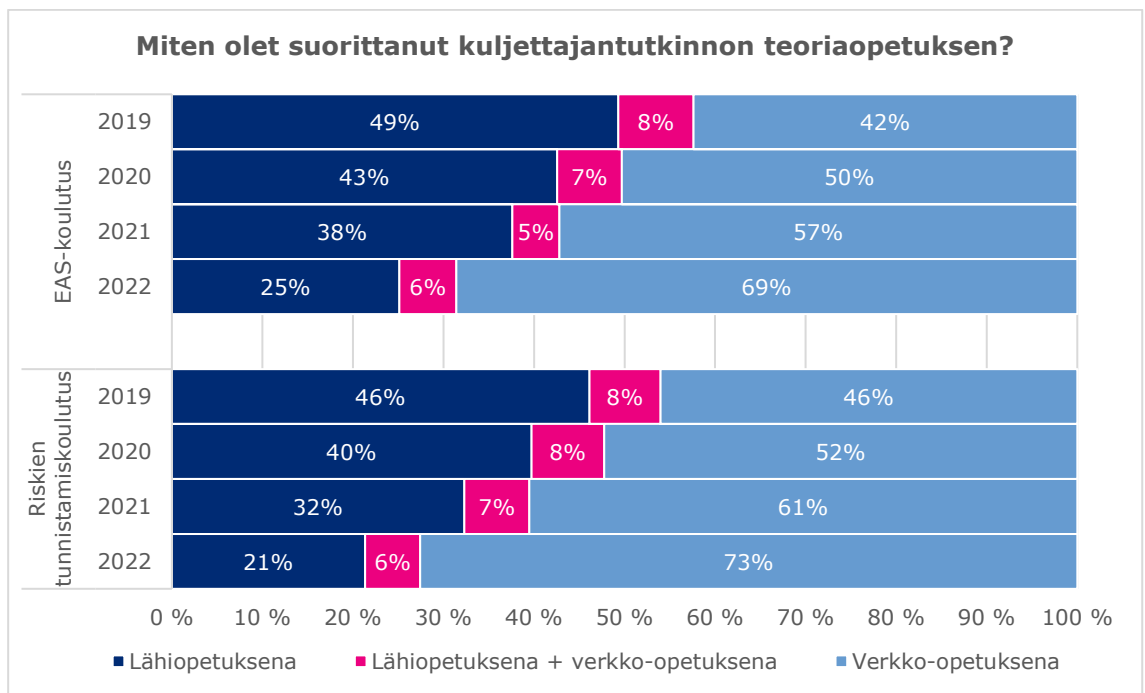
Kuva 12. B-kortin ajo-opetuksen jakautuminen suoritus tavoittain vuosien 2010–2022 tutkimusaineistoissa.

Tutkimuslomakkeen aluksi kysytyn EAS-koulutuksen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus) suoritus tavan perusteella kaikkiaan 64 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa koulutuksen autokoulussa ja 7 % jossain muualla (Kuva 13). Loput 29 % ilmoittivat, etteivät ole koulutusta suorittaneet, minkä lähtökohtaisesti voidaan olettaa tarkoittavan heidän suorittaneen sen jonkun aiemman alemman korttiluokan yhteydessä. Huomionarvoista kuitenkin on, että tutkimuslomakkeen seuraavassa vaiheessa EAS-koulutuksen suoritus tapaa koskevassa osiossa vain 4 % vastaajista ilmoitti, ettei ole koulutukseen osallistunut. Todennäköisesti siis 29 prosentin joukossa on paljon vastaajia, jotka ovat EAS-koulutuksen suorittaneet, mutta eivät ole täysin selvillä terminologiasta. Myös muualla kuin autokoulussa EAS-opetuksen suorittaneista melko suuri osa oli täydentänyt vastaustaan ilmoittamalla suorittaneensa koulutuksen jo aiemmin alemman korttiluokan yhteydessä.



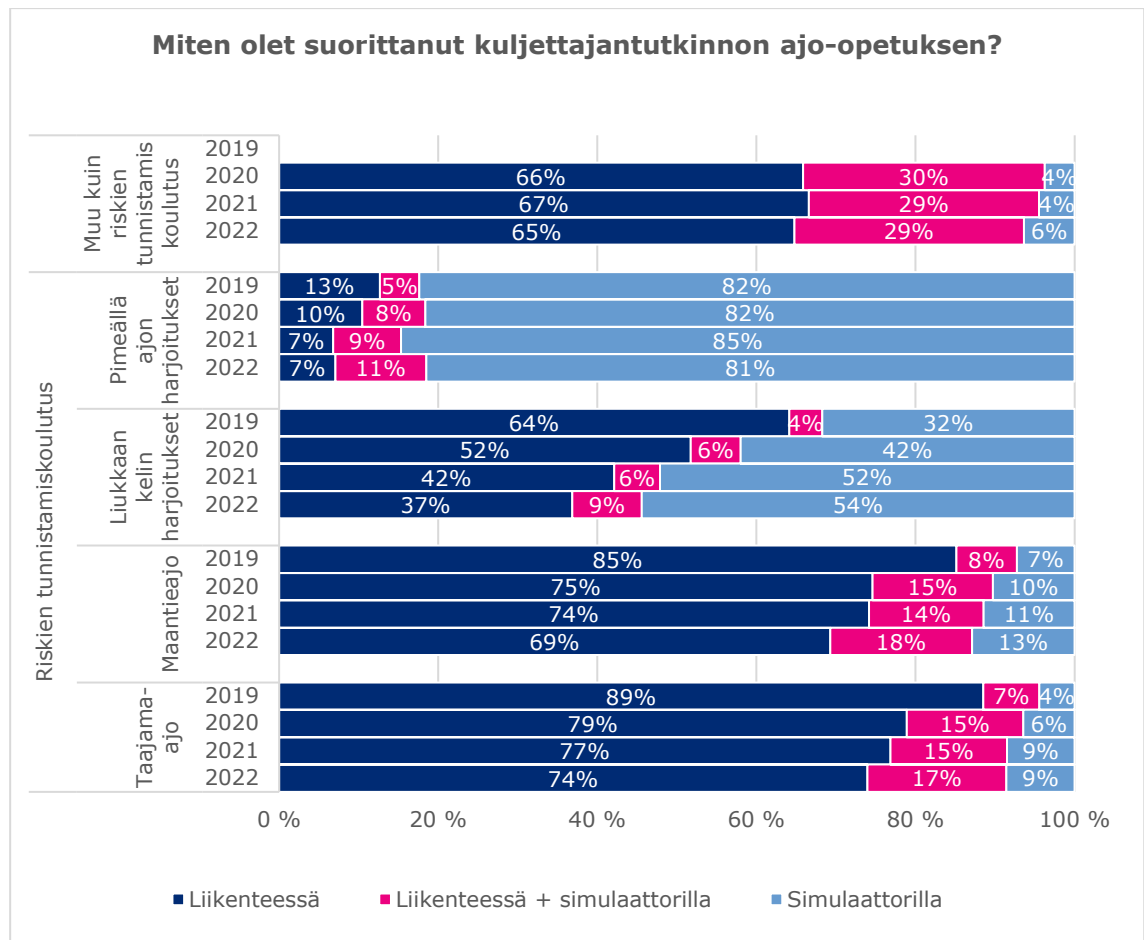
Kuva 13. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Teoriaopetuksen osalta tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi vastaajien opetuksen suorittamistapaa lähiopetuksen ja verkko-opetuksen välillä. EAS-koulutukseen osallistuneista vastaajista 69 % oli suorittanut koulutuksen verkko-opetuksena ja 25 % lähiopetuksena (Kuva 14). Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän teoriaopetuksen osalta jakauma oli samankaltainen: 73 % ilmoitti suorittaneensa opetuksen verkossa ja 21 % lähiopetuksena. Verkko-opetuksen osuus on kasvanut tasaisesti neljän vuoden aikana edustaen jo lähes kahden kolmasosan osuutta kaikesta teoriaopetuksesta. Vuosina 2020 ja 2021 koronarajoitusten voitiin olettaa kasvattaneen verkko-opetuksen suosiota, mutta suosio on selvästi kasvanut myös rajoitusten poistuttua. Alueittain tarkasteltuna verkko-opetus oli yleisintä pääkaupunkiseudulla ja sen osuus väheni pienemmille paikkakunnille mentäessä.



Kuva 14. Teoriaopetuksen suoritusstavan jakautuminen lähiopetukseen ja verkko-opetukseen vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Ajo-opetuksen osalta vastaajilta selvitettiin vastaavasti suoritustavan jakautumista perinteisen liikenteessä tapahtuvan opetuksen ja simulaattoriopetuksen välillä (Kuva 15). Riskien tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen oli suorittanut kokonaan liikenteessä noin kaksi kolmasosaa vastaajista. Osuus on säilynyt lähes vastaavana kolmena peräkkäisenä tutkimusvuotena. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvissä maantieajossa ja taajama-ajossa liikenneopetus on niin ikään selvästi simulaattoriopetusta yleisempää, vaikka simulaattoriopetuksen osuus onkin noussut hieman viime vuosina. Pimeällä ajon harjoitukset oli aiempaan tapaan suorittanut simulaattorilla selvästi suurin osa vastaajista osuuden ollessa vuoden 2022 tutkimusaineistossa 85 %. Myös liukkaan kelin harjoitukset oli vuoden 2022 aineistossa suorittanut simulaattorilla yli puolet vastaajista ja sen osalta osuus olikin kasvanut selkeimmin viime vuosien aikana. 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 suoritustavan jakautuminen liikenneopetukseen ja simulaattoriopetukseen vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Tutkimushenkilöiden ajo-opetusmääriä sekä liikenteessä että simulaattorilla on ollut mahdollista arvioida taustatietona autokoulusta saadun tiedon sekä tutkimuslomakkeella kysytyn vastaajan oma arvion perusteella. Tutkimuslomakkeella autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat ajo-opetusmääräkseen keskimäärin 14,5 ajotuntia kun taas opetusluvalla ajokortin suorittaneilla keskimääräinen ajotuntimäärä nousi 62,5 tuntiin. Opetuslupalaisilla ajotuntimääräarvio oli noussut jonkin verran aiemmista vuosista. Simulaattoriopetusta autokoulussa ajokortin

suorittaneet arvioivat saaneensa keskimäärin 3,4 tuntia ja opetuslupalaiset 2,2 tuntia. Lukemiin on kuitenkin syytä suhtautua varauksella, sillä yli vuoden auto-koulun käymisen jälkeen tehdyn tutkimuksen hetkellä ajotuntimäärien arvioinnin voidaan olettaa olevan vaikeaa. Omaan arvioon perustuvat ajotuntimäärät olivatkin etenkin opetuslupalaisilla jonkin verran korkeampia, kuin otoksen taustatietoina kerätyt tuntimäärät (autokoulussa 12,7 tuntia ja opetusluvalla 39,8 tuntia), joita puolestaan käytetään esimerkiksi indeksiin 1 laskennassa.

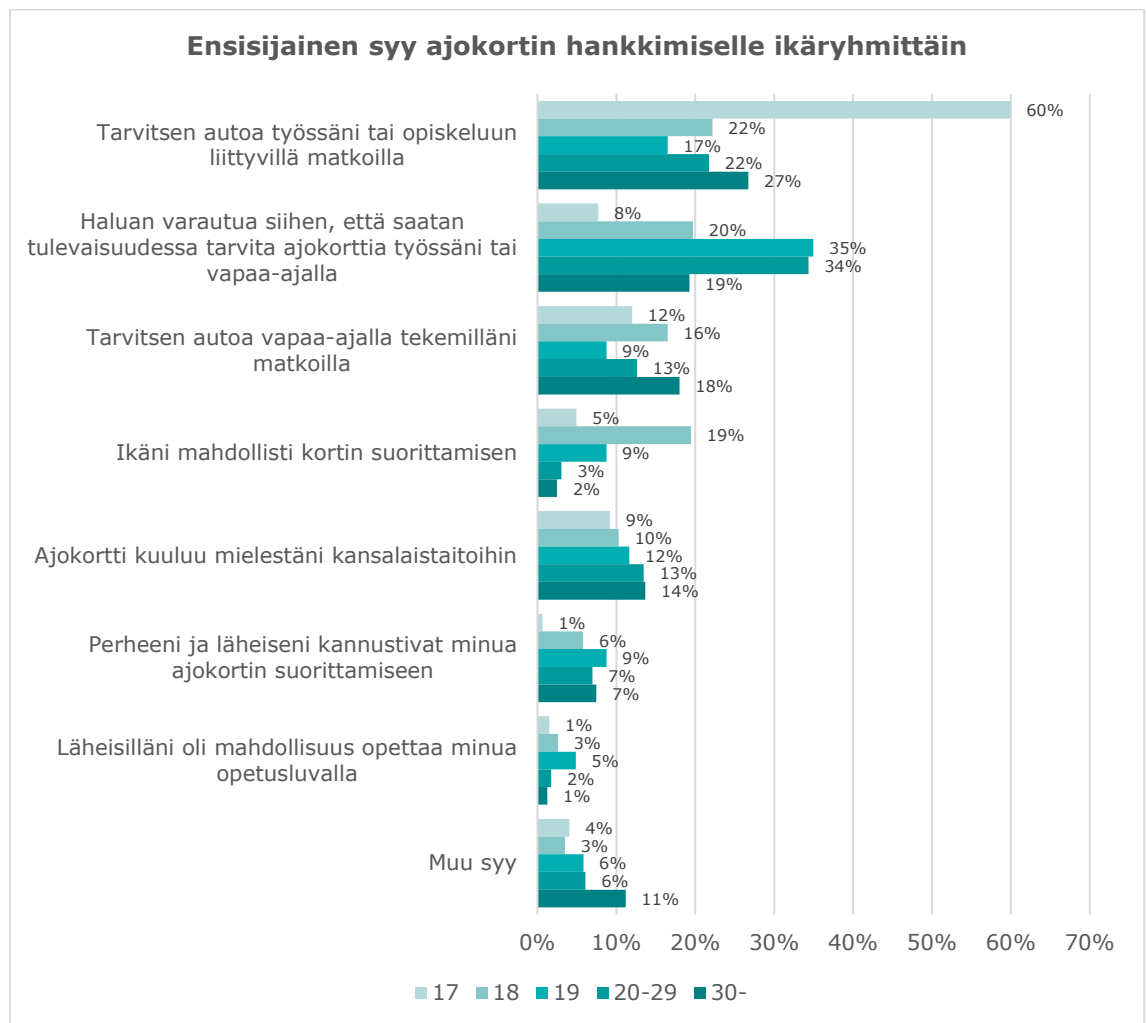
3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös vastaajien tärkeimpiä syitä ajokortin hankkimiselle. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehtoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä sille, miksi ovat ajokortin suorittaneet (Kuva 16). Vuoden 2022 tutkimusaineistossa tärkeimmäksi ensisijaiseksi syyksi valikoitui aiempaan tapaan auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syykseen ajokortille valinnut kolmannes vastaajista. Osuutta on viime vuosina nostonut aineistossa yleistyneet 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat, joilla koulu- ja opiskelumatkat, mutta myös työmatkat ovat yleisimmät syyt ikäpoikkeuslupan hakemiselle. Seuraavaksi eniten ensisijaisia syitä keräsivät varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa (20 %) ja auton tarve vapaa-ajanmatkoilla (15 %). Kun otetaan huomioon myös toissijaisemmat syyt ajokortille, nousi auton tarve vapaa-ajanmatkoilla kaikkein tärkeimmäksi syyksi. Vähintään yhdeksi syyksi ajokortilleen sen oli valinnut 56 % vastaajista. Muita kuin listassa mainittuja syitä oli ajokortin hankinnalleen valinnut 11 % 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 2022 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

Ajokortin hankintaan liittyvät syyt poikkesivat melko selvästi eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 17). 17-vuotiaana ajokortin saaneista 60 % ilmoitti ensisijaiseksi syykseen ajokortin hankinnalle auton tarpeen työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla. Tätä vanhemmilla vastaava osuus jäi noin 20 prosenttiin ja varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa korostui selvästi 17-vuotiaita enemmän. Auton tarve vapaa-ajanmatkoilla oli kolmanneksi yleisin ensisijainen syy sekä tutkimusjoukon nuorimmilla että vanhimmissa vastaajilla noin 10–20 % osuudella. 18-vuotiailla vastaajilla myös ajokortin mahdollistanut ikä nousi ensisijaiseksi syyksi yli lähes 20 prosentilla vastaajista. Muiden syiden osuus jäi ensisijaisena syynä tätä pienemmäksi kaikissa ikäryhmissä.



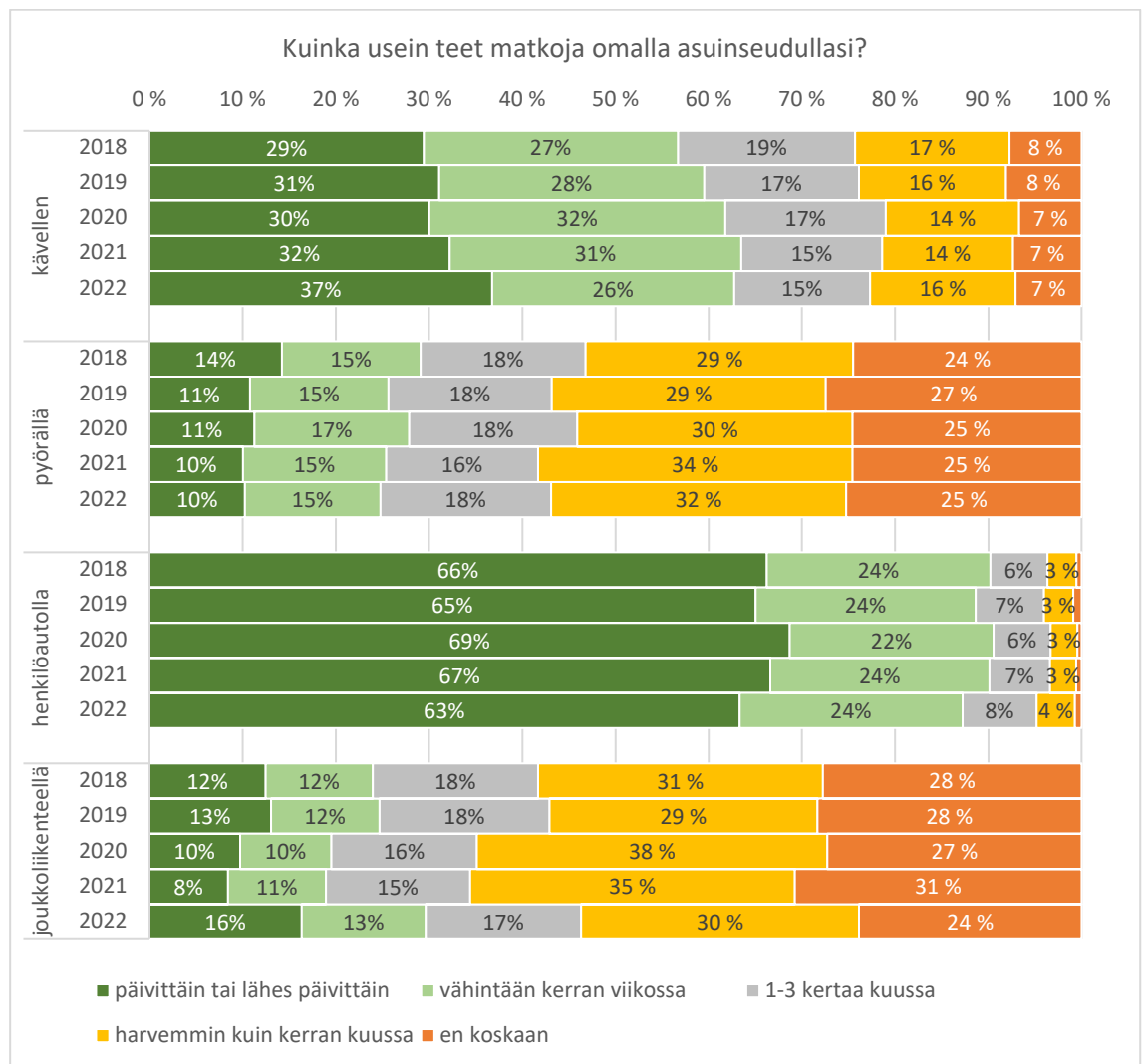
Kuva 17. Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.1.4 Liikkumistottumukset

Liikkumisen taustatietoina tutkimuslomakkeen selvitettiin vastaajien eri kulkumuotojen käytön yleisyyttä nykytilanteessa (Kuva 18). Henkilöauton käyttö joko kuljettajana tai matkustajana oli vuoden 2022 tutkimusaineistossa aiempien vuosien tapaan selvästi käytetyin kulkumuodoksi omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla. Kaikkiaan 63 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ja kaikkiaan 87 % vastaajista vähintään kerran viikossa.

Korkeasta osuudesta huolimatta henkilöauton suosio oli kuitenkin hieman alempi kuin aiempina neljänä vuotena.

Muista kulkumuodoista sekä kävely että erityisesti joukkoliikenne olivat nostaneet suosiotaan vuoden 2022 tutkimusaineistossa. Joukkoliikenteen osuus olikin nousut koronavuosia edeltäviä vuosia korkeammalle tasolle ja kaikkiaan 29 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa. Osaltaan ilmiötä voi selittää henkilöautoilun kustannusten kallistuminen, mikä näkyy erityisesti nuorilla kuljettajilla vaihtoehtoisten kulkumuotojen suosion kasvuna. Pyöräilymatkojen yleisyys oli lähes samalla tasolla kuin aiempina vuosina.



Kuva 18. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla vuosina 2018–2022.

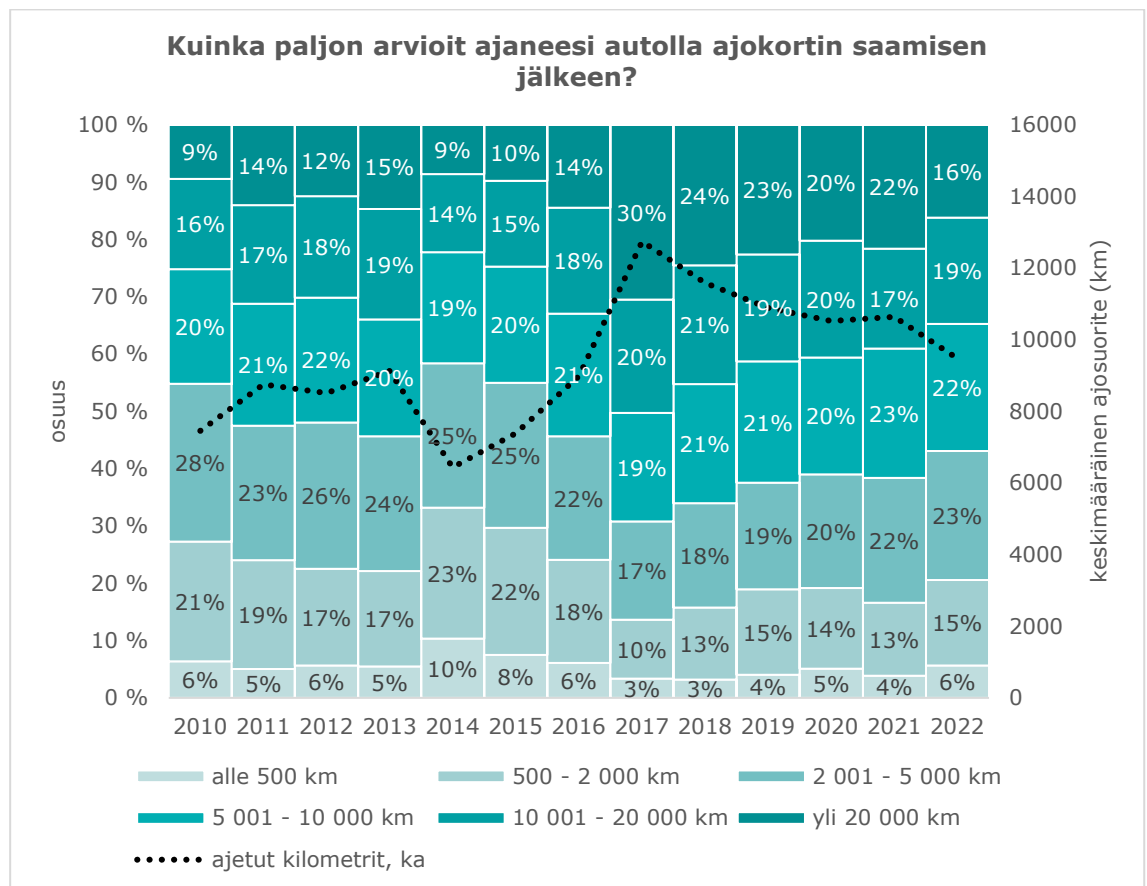
Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli luonnollisesti suuresti vastaajan asuinpaikan mukaan. Helsinkiläisistä vastaajista joukkoliikennematkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 48 % vastaajista, mikä oli selvästi aikaisempia vuosia korkeampi osuus. Vastaavasti henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 34 % helsinkiläisistä vastaajista, mikä oli vastaavasti hieman vähemmän kuin edellisellä vuonna ja selvästi koko aineiston keskiarvoa

matalampi. Useissa pienemmissä kunnissa puolestaan lähes kaikki vastaajat ilmoittivat tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

3.2 Kokemukset kuljettajana

3.2.1 Ajokilometrien määrä

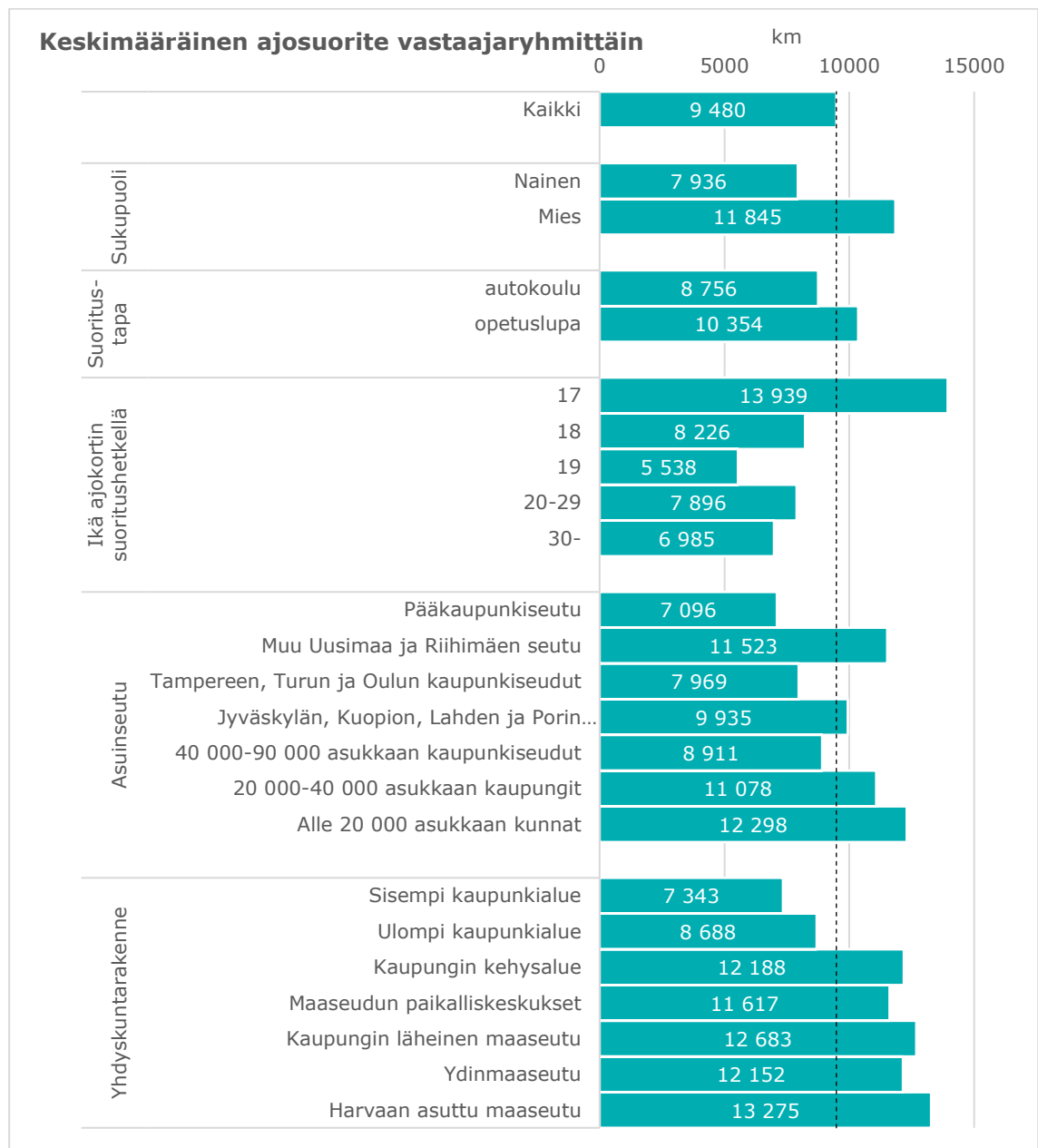
Tutkimuslomakkeella vastaajilla oli mahdollisuus arvioida, paljonko ajokilometrejä heille oli kertynyt ajokortin saamisen jälkeen, eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Ajokilometrit ilmoitettiin kuusiportaisella asteikolla, jonka pohjalta keskimääräinen ajosuorite kullekin vastaajalle muodostettiin vastauksen vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille suoritteen arvoksi annettiin 250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille 25 000. Vuoden 2022 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhden vastaajan ajosuorite oli 9480 kilometriä (Kuva 19). Määrä on laskenut viime vuosien aikana ja vuodesta 2021 keskiarvo laski yli 1000 kilometrillä, mikä tukee käsitystä uusien kuljettajien henkilöauton käytön yleisyyden laskusta. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna vuoden 2022 keskimääräinen ajokilometrimäärä on kuitenkin lähellä keskiarvoa. Ajokokemuksen määrään on eri vuosina osaltaan vaikuttanut myös tutkimuksen tekoajankohta. Esimerkiksi vuonna 2017 otoksen keruu myöhästyi hieman 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). Miehillä ajokilometrejä oli kertynyt selvästi enemmän kuin naisilla. 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 14 000 ajokilometriä vastaajaa kohden. Alueittain tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt pienimmillä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla asuville vastaajille sekä toisaalta myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuville vastaajille. Ajokilometrimäärien laskua oli tapahtunut kaikissa vastaajaryhmissä, ja ryhmien väliset suhteet olivat hyvin pitkälti linjassa aiempien vuosien kanssa.



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 2009 vuosimallin autolla. Nuorimmilla vastaajilla auton keski-ikä oli hieman vanhempi kuin vanhimmilla vastaajilla. Alueryhmittäin tarkasteltuna ajoneuvon keskimääräinen ikä kasvoi melko lineaarisesti sen mukaan mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui.

Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös ajoneuvon avustavien järjestelmien yleisyyttä. Vastaajilla on ollut mahdollisuus valita listalta kaikki ne järjestelmät, joita ovat hyödyntäneet ajossaan jossain vaiheessa ajokortin saamisen jälkeen. Vuoden 2022 tutkimusaineistossa kaikkiaan 86 % vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää ajokortin saamisen jälkeen (Kuva 21). Osuus oli kolme prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2021. Eri vastaajaryhmistä avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää miehillä ja opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneilla. Ikäryhmittäin tarkasteltuna selkeää eroa ei tullut esille. Uudellamaalla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman muita paikkakuntia yleisempää. Kaiken kaikkiaan erot ryhmien välillä jäivät kuitenkin melko pieniksi.



Kuva 21. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys eri vastaajaryhmissä vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Eri avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat olivat käyttäneet navigaattoria ja luistonestojärjestelmää (Kuva 22). Navigaattoria ilmoitti käyttäneensä 58 % ja luistonestojärjestelmää 55 % vastaajista. Vähintään kolmannes vastaajista oli lisäksi käyttänyt pysäköintiin liittyviä avustavia järjestelmiä, mukautuvaa vakionopeudensäädintä, ajonvakautusjärjestelmää ja Start&Stop-toimintoa. Mäkilähtöavustin ja vaihteen vaihtamissuosituksen osoitin olivat olleet käytössä hieman yli 20 prosentilla vastaajista. Muiden järjestelmien osalta käyttö jäi satunnaisemmaksi. Tulokset olivat samansuuntaisia vuoden 2021 tutkimuksen kanssa.

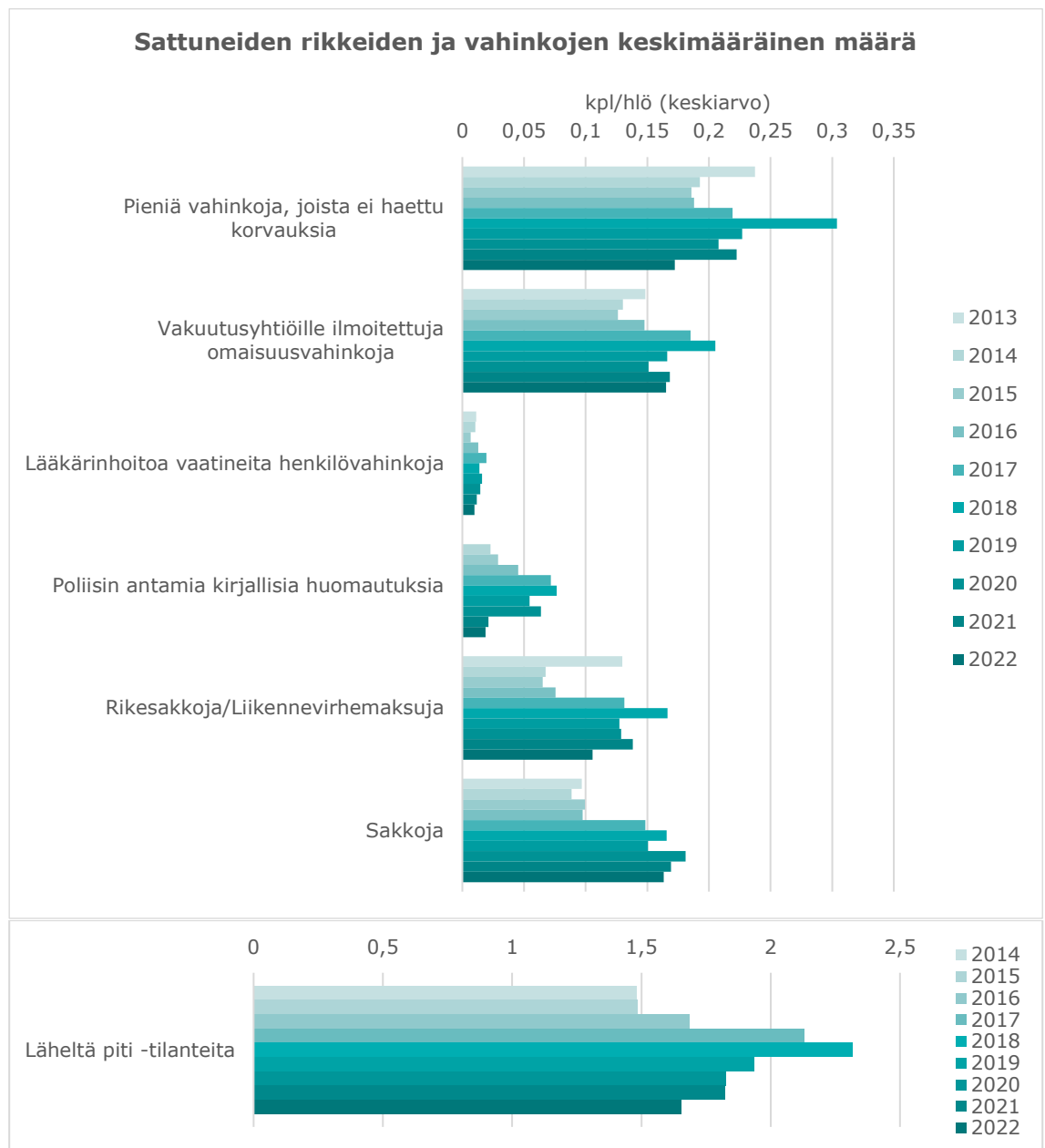


Kuva 22. Eri avustavien järjestelmien yleisyys vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen. 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.

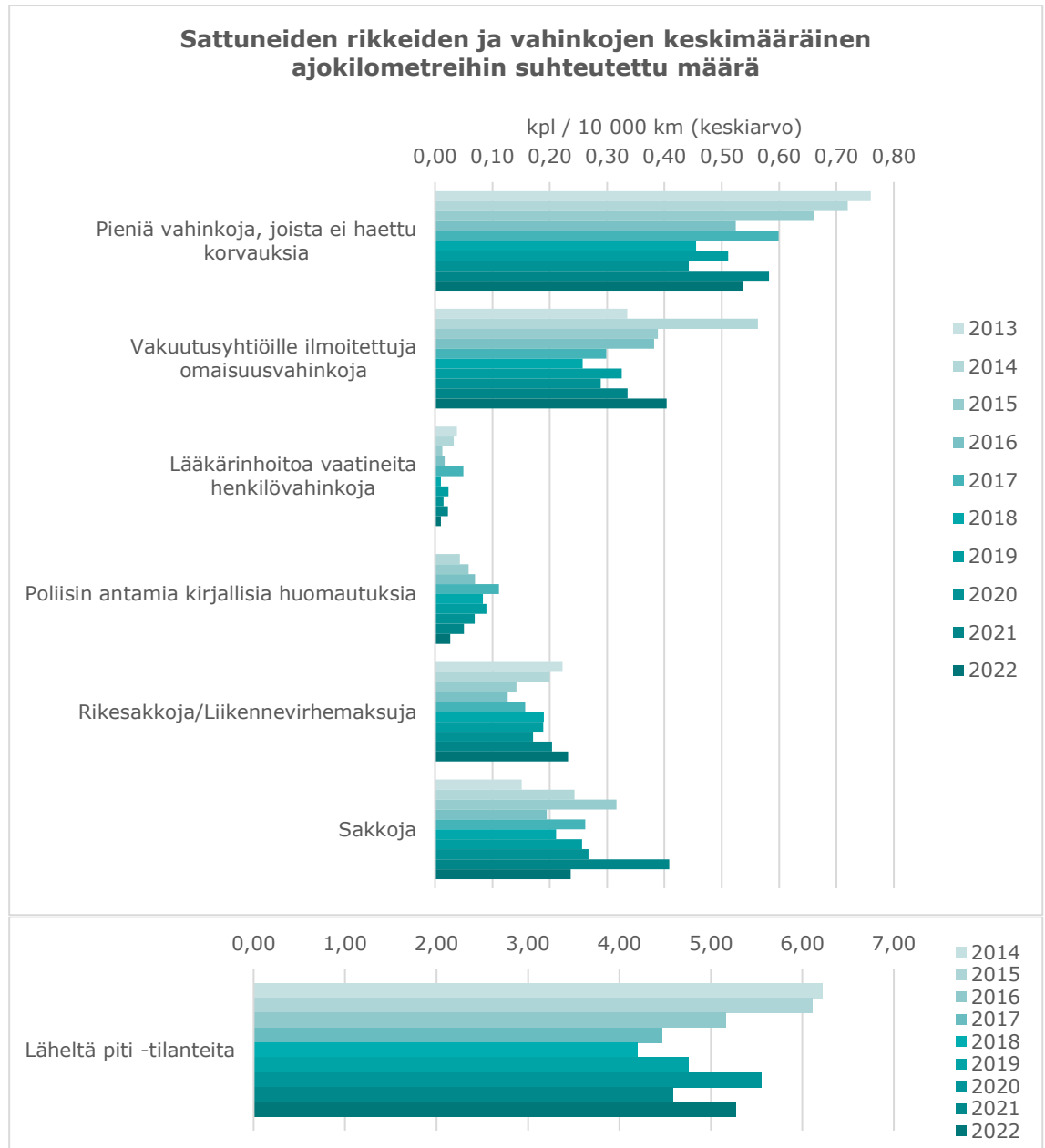
Vuoden 2022 tutkimusaineistossa pieniä vahinkoja ja vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja raportoitiin sattuneeksi keskimäärin 0,17 ja henkilövahinkoja 0,01 vastaajaa kohden (Kuva 23). Pienien vahinkojen määrä oli pienempi ja omaisuusvahinkojen määrä suunnilleen samalla tasolla kuin edellisinä vuosina. Myös henkilövahinkomäärät olivat lähellä edellisten vuosien arvoa. Poliisin antamien kirjallisten huomioden määrä oli lähes vastaava kuin vuonna 2021 ja selvästi pienempi kuin tätä edeltävinä vuosina. Liikennevirhemaksujen ja sakkojen määrässä oli tapahtunut myös pientä laskua aiempiin vuosiin nähden. Läheltä piti -tilanteita raportoitiin keskimäärin 1,7 tapausta vastaajaa kohden. Arvo oli niin ikään laskenut jonkin verran aiemman viiden vuoden tasosta.



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

Sattuneiden vahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä on tyypillisesti riippuvainen altistumisesta erilaisille liikennetilanteille, jolloin vahinkojen todennäköisyys kasvaa ajokilometrien kasvaessa. Suhteutettaessa vahinkomäärät ja läheltä piti -

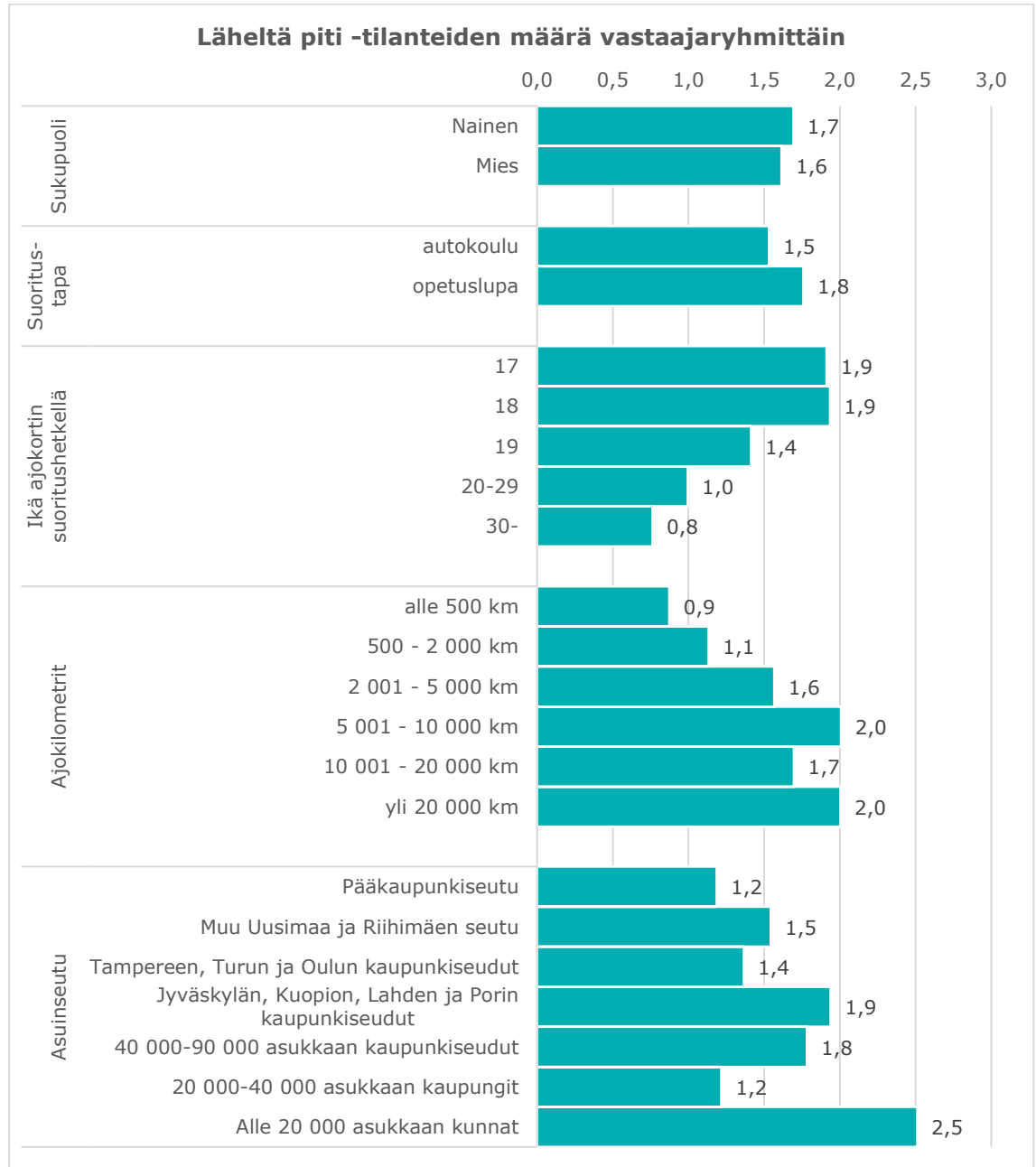
tilanteet vastaajien ajokilometrimäärään eri tutkimusvuosina, muuttuu tilanne eri vuosien välillä melko selvästi (Kuva 24). Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna sekä pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen ja henkilövahinkojen kilometreihin suhteutettu vahinkomäärä on ollut laskusuuntainen, vaikkakin viime vuosina arvo on ollut jälleen hieman edellisiä vuosia korkeammalla. Liikennevirhemaksujen ja sakkojen kilometreihin suhteutettu määrässä ei selkeää suuntaa ole ollut. Läheltä piti -tilanteiden pidempiaikainen trendi on ollut vastaava kuin pienien vahinkojen ja omaisuusvahinkojen kohdalla.



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

Ryhmäkohtaisissa vertailuissa eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut opetusluvalla ajokortin suorittaneille, 17–18-vuotiaana ajokortin saaneille, yli 5000 kilometriä ajaneille ja pienillä alle 20 000 asukkaan paikkakunnilla asuville vastaajille (Kuva 25). Tyypillisesti läheltä piti -tilanteiden määrä oli suurimmillaan niissä ryhmissä, joissa ajokilometrien määrä oli suurin. Toisaalta kuitenkin 17- ja 18-

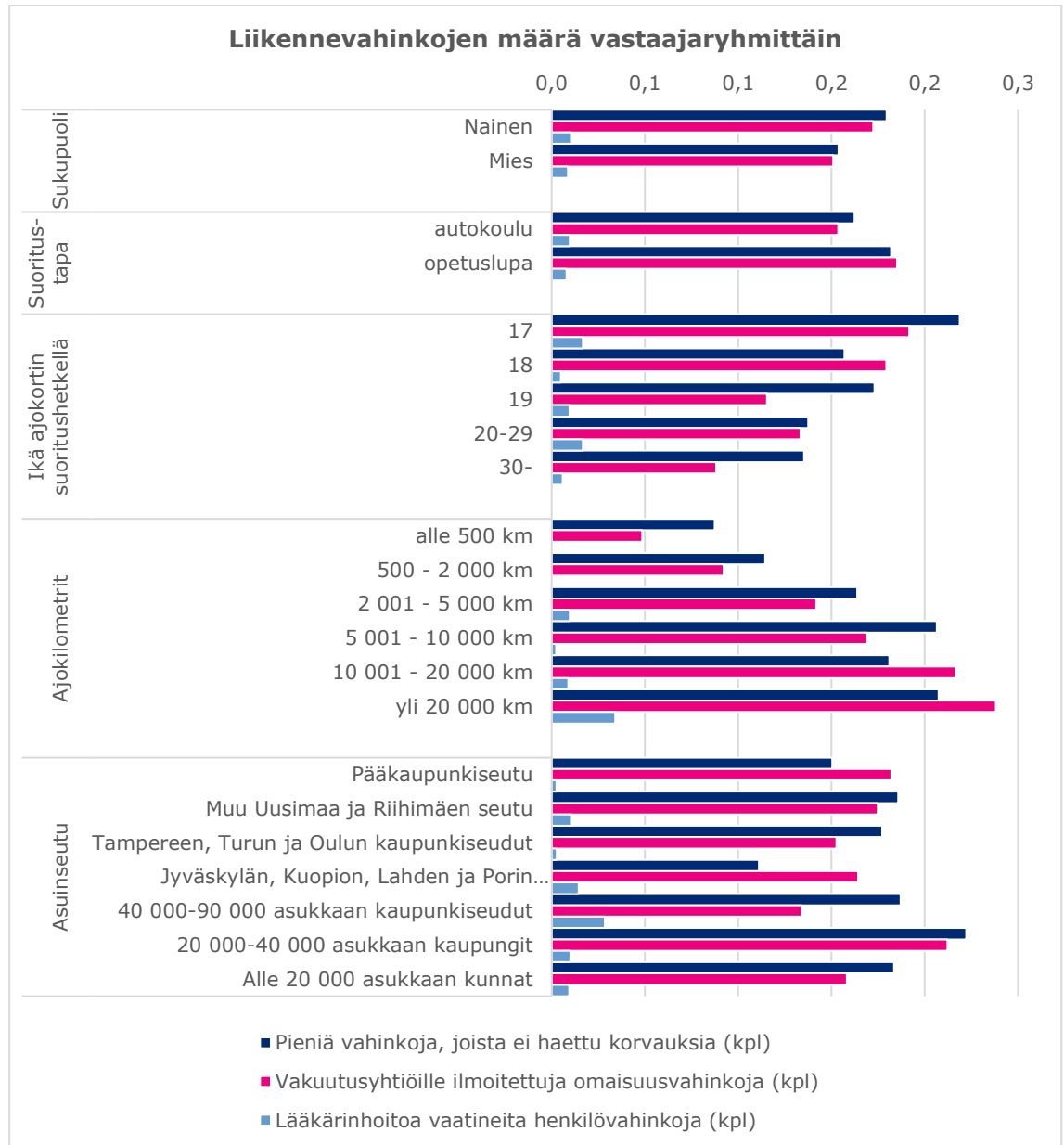
vuotiaana ajokortin saaneiden välillä eroa ei juuri ollut 17-vuotiaiden selvästi suu-remmasta ajosuoritteesta huolimatta. Myös naisten ja miesten välillä läheltä piti -tilanteiden määrät olivat melko lähellä toisiaan, ollen naisilla hieman keskiarvon yläpuolella, vaikka miehille ajokilometrejä oli kertynyt selvästi keskimääräistä enemmän.



Kuva 25. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

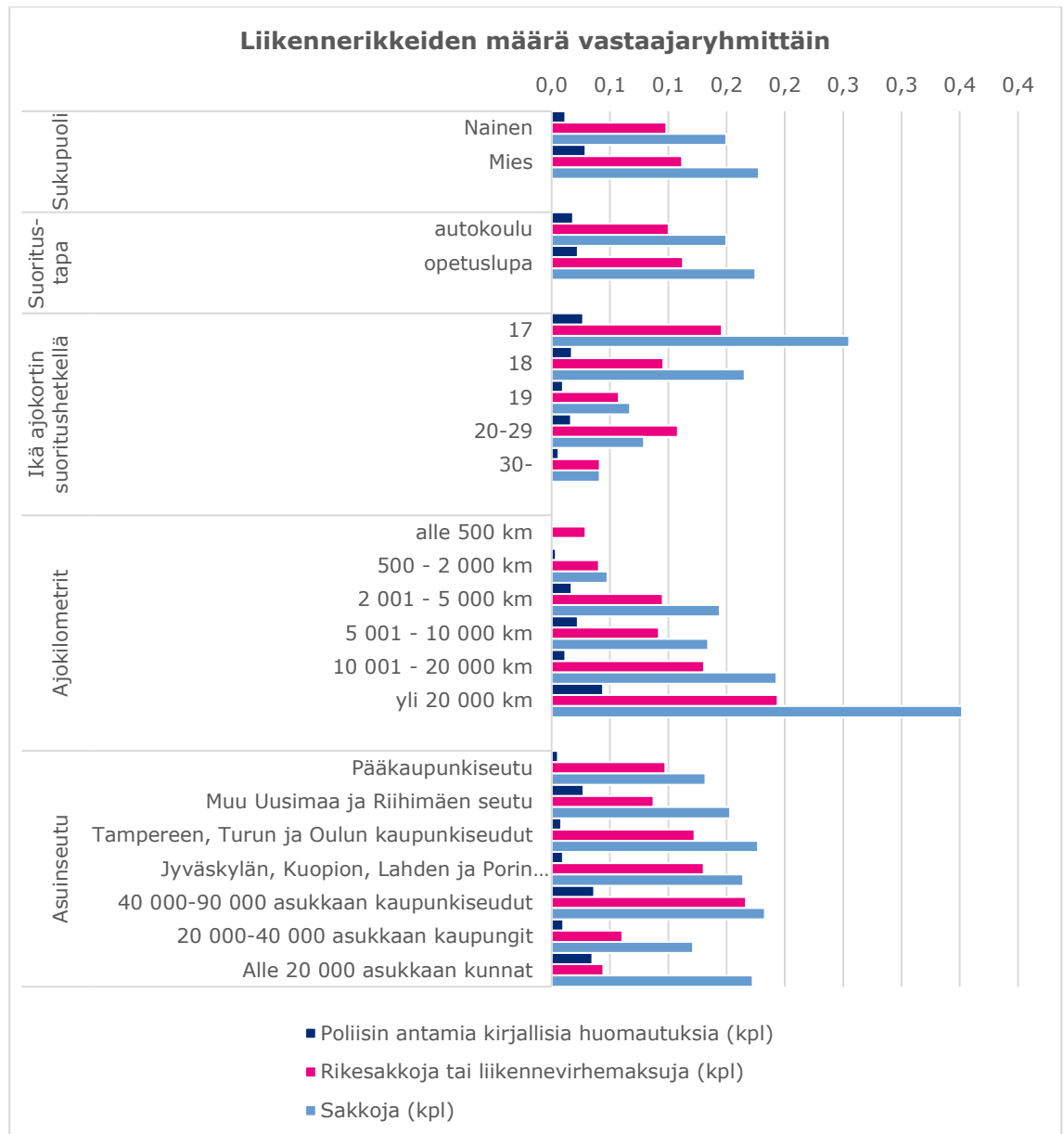
Ajokortin saamisen jälkeen sattuneiden liikennevahinkojen osalta erot sukupuolten ja opetustavan välillä olivat samansuuntaisia (Kuva 26). Ikäryhmittäin tarkasteltuna pienet vahingot ja omaisuusvahingot olivat yleisimpiä 17-vuotiaana ajokortin saaneilla ja vähenivät melko lineaarisesti vastaajan iän kasvaessa. Ajokilometrien perusteella tarkasteltuna vahingot myös yleistyivät myös melko suoraviivaisesti sen mukaan, kuinka paljon ajokokemusta vastaajalle oli kertynyt. Asuinpaikan perusteella tarkasteltuna selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut vahinkomäärään ja esimerkiksi pääkaupunkiseudulla asuville vastaajille oli sattunut

erityisesti omaisuusvahinkoja hieman keskimääräistä enemmän pienemmästä ajokilometrimäärästä huolimatta.



Kuva 26. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti).

Pienistä vahingoista poiketen miehet olivat saaneet huomautuksia ja sakkoja naisia useammin (Kuva 27). Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla huomautukset ja sakot olivat hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita yleisempiä. 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla huomautusten ja sakkojen määrät olivat muita ikäryhmiä korkeampia. Ajokilometrien kasvu kertoi selkeästi myös liikennerikkeiden yleistymisestä. Yli 20 000 kilometriä ajaneiden kuljettajien joukossa liikennerikkeiden määrä oli moninkertainen alle 2 000 kilometriä ajaneisiin vastaajiin nähden. Asuinseudun koolla sen sijaan ei kovin merkittävää yhteyttä ollut huomautusten ja sakkojen yleisyyteen.



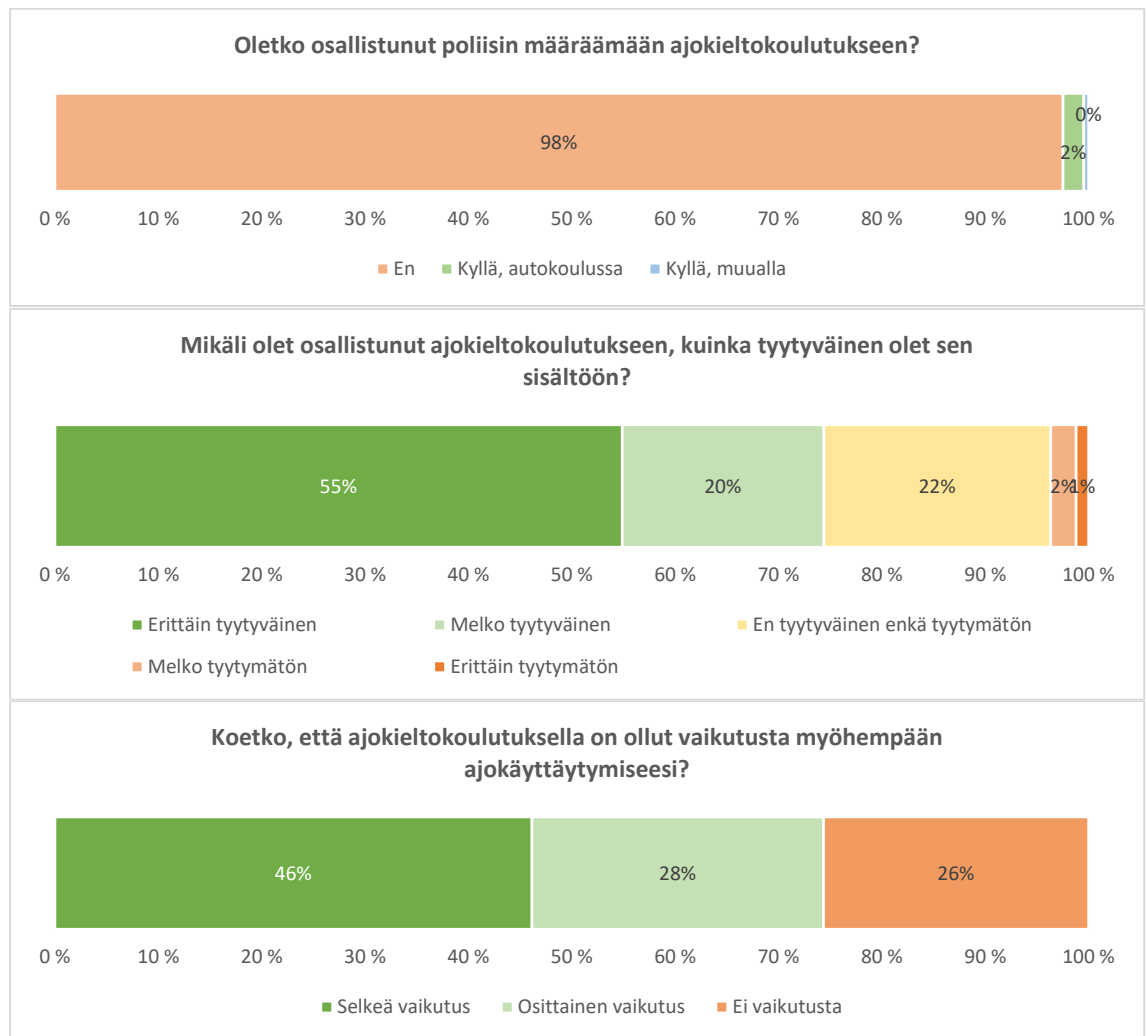
Kuva 27. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennerikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa (liikennerikkeitä vuodessa henkilöä kohti).

3.2.3 Ajokieltokoulutus

Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen ajokorttinsa saaneet kuljettajat on voitu kahden vuoden aikana sattuneiden rikkomusten perusteella määrätä erilliseen ajokieltokoulutukseen. Tutkimuslomakkeella on vuodesta 2019 lähtien selvitetty vastaajien ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyyttä ja tyytyväisyyttä koulutuksen sisältöön. Vuoden 2022 tutkimusaineistossa 2 % kaikista vastaajista, eli 44 vastaajaa, ilmoitti osallistuneensa kyseiseen koulutukseen ensimmäisen ajovuotensa aikana (Kuva 28). Osuus oli samaa tasoa kuin edellisinä vuosina. Valtaosa koulutukseen osallistuneista ilmoitti suorittaneensa sen autokoulussa ja vain muutama vastaaja muualla, mikä lähes poikkeuksetta oli täsmennetty verkkokoulutukseksi. Vertailtaessa ajokieltokoulutuksen käyneiden kuljettajien jakaumaa koko tutkimusjoukon jakaumaan, korostuivat ajokieltokoulutuksessa 17-vuotiaana ajokortin saaneet (61 % koulutukseen osallistuneista), mieskuljettajat (56 %), autokoulussa ajokortin saaneet (70 %) sekä pienillä alle 20 000 asukkaan

paikkakunnilla asuvat kuljettajat (29 %). Analyysseissa huomionarvoista on kuitenkin aineiston pienekö koko (N = 44), josta aiheutuu satunnaisvaihtelua tuloksiin.

Ajokieltokoulutukseen määräämiseen syyksi noin kolme neljäsosaa vastaajista ilmoitti ylinopeuteen liittyvän syyn. Satunnaisina muina syinä esiintyi toistuvat rikkomukset, piittaamattomuus ja rattijuopumus. Koulutuksen suorittaneista vastaajista selvästi suurin osa oli tyytyväinen koulutuksen sisältöön: 55 % vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen ja 20 % melko tyytyväinen koulutukseen. Tyytyväisyys oli kasvanut melko selvästi edellisestä vuodesta. Niin ikään valtaosa koulutukseen osallistuneista koki sillä olleen vaikutusta myöhempään ajokäyttäytymiseen: 46 prosenttia vastaajista koki vaikutuksen olleen selkeä ja 28 % koki vaikutuksen olleen osittainen.



Kuva 28. Ajokieltokoulutukseen osallistuneiden vastaajien osuus ja heidän tyytyväisyytensä koulutuksen sisältöön vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Vuoden 2022 tutkimuslomakkeella kerättiin avoimena palautteena lisätietoa ajokieltokoulutuksen käyneiltä kuljettajilta ajokieltoon johtaneesta liikennetilanteesta ja koulutuksen tarkemmista vaikutuksista ajokäyttäytymiseen. Sanallisessa palautteessa nousi esille monipuolisesti erityyppisiä tilanteita, jotka olivat ajokieltokoulutukseen johtaneet. Useissa vastauksissa korostettiin tilanteen tapahtuneen

hiljaisen liikenteen aikaan ja monissa tapauksissa kyydissä oli ollut kuljettajan lisäksi myös matkustajia. Vaikuttavuuden osalta monet kokivat ajokieltokoulutuksen olleen lopulta positiivinen kokemus ja vaikuttaneen ajotapaan jatkossa. Muutamassa vastauksessa ajokieltokoulutus koettiin turhaksi eikä sillä koettu olevan vaikutusta ajokäyttäytymiseen. Kuvassa 29 on esitetty poimintoja ajokieltoon johtaneeseen liikennetilanteeseen ja koulutuksen vaikuttavuuteen liittyvistä sanallista palautteista.

AJOKIELTOON JOHTANUT LIIKENNETILANNE

Minulla oli kiire kotiin ja ajoin siksi ylinopeutta. Tilanteeseen ei liittynyt muita henkilöitä tai ajoneuvoja.

Viikonloppu, matkalla kotiin kyydissä 2 kaveria, ohitustilanne ja ylinopeus. Katuvalaistus oli, mutta märkä tie, jolloin kuulemma vaaransin liikennettä.

Kavereita viemässä kotiin koulujen päättämispäivänä yöllä klo. 03.00. Ei muita autoja liikenteessä.

Olimme ystävien kanssa ajelemassa. Kävimme paikallisella huoltoasemalla pyörähtämässä ja peräämme lähti siviilimallinen poliisiauto. Luisuttelin autolla edes takaisin noin kilometrin ajan ja poliisi todisti tilannetta.

Minulla oli yksi kaveri kyydissä ja olin hakemassa toista kaveria töistä torstai iltapäivällä. Valo vaihtui punaiseksi suojatien kohdalla kaupungin keskustassa. Päivällä satoi lunta joten ajattelin että parempi olla jarruttamatta sillä valo oli vasta vaihtunut ja tie on liukas. no poliisihan oli nurkan takana ja ymmärsin virheeni välittömästi.

Kotiin, ohitustilanne yöllä tyhjällä tiellä, yksin autossa.

AJOKIELTOKOULUTUKSEN SISÄLTÖ JA VAIKUTTAVUUS

Olen ollut aiemmin hieman liian äkkipikainen ja ärsyyntynyt liikenteessä, jos muut ovat ajaneet esim. alle nopeusrajoitusten. Ajokortin menettämisen jälkeen opin, että aina ei tarvitse provosoitua toisten ajamisesta. Opin myös, että ohitustilanteissa kannattaa aina ohittaa vain se hitain ajoneuvo ja vasta sen jälkeen huomioida, että ajavatko muut nopeusrajoitusten mukaan vai hitaammin.

Vaikka koulutus oli 3 tuntia pitkä, se ei silti ollut pitkästyttävää. Sisältö oli mielenkiintoista ja erittäin tärkeää.

Mielenkiintoiset aiheet ja hyvät puheenaiheet, mutta silti ei tainnut ajamiseen muutosta tulla.

Ajokieltokoulutuksessa kerrottiin hyvin tilanteista jotka hyvin nopeasti voivat koitua kohtalokkaaksi. Olen pyrkinyt välttämään näitä tilanteita ja kovat vauhdit eivät enää ole niin houkuttelevia. Tietysti välillä tulee suljetulla alueella hieman kikkailtua.

Tunnelma oli hyväksyvämpi ja vähemmän ahdistava kuin ajattelin.

Sakolla ja etenkin ajokiellolla on vaikutusta liikennekäyttäytymiseeni, ajokieltokoulutuksella taas ei.

Kuva 29. Ajokieltokoulutukseen liittyviä sanallisia palautteita.

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

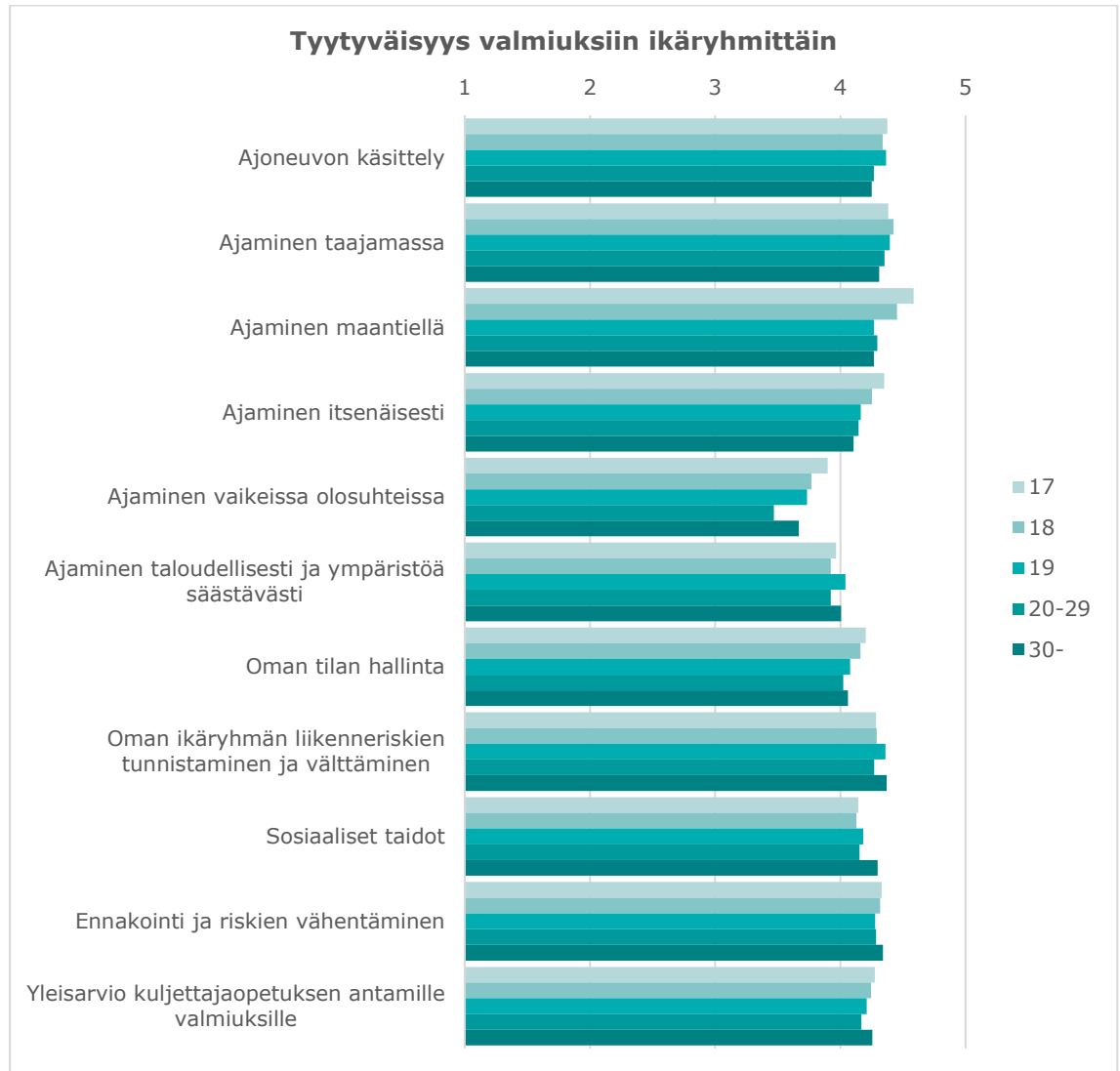
on ollut ennakointi ja riskien välttäminen sekä yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Arvioita hyödynnetään myös koulutuksen subjektiivista jälkiarviota mittaavan indeksin 3 laskennassa.

Vuoden 2022 tutkimusaineistossa tyytyväisyyskeskiarvot olivat useimpien tekijöiden osalta hyvin lähellä edellisen vuoden arvoja (Kuva 30). Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli vuonna 2022 keskimäärin 4,24, mikä oli lähes vastaava kahden edellisen vuoden arvon kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvo useimpien tekijöiden kohdalla on kasvanut vuosina 2013–2017 ja laskenut sen jälkeen hieman. Jokaisen osa-alueen kohdalla arvo on kuitenkin viime vuosina ollut korkeammalla tasolla kuin 10 vuotta sitten. Vuoden 2022 tutkimusaineistossa eri osa-alueista heikoimman tyytyväisyysarvion sai aiempien vuosien tapaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana oli 3,8. Toisaalta arvo oli kuitenkin kasvanut eri osa-alueista selkeimmin edelliseen vuoteen nähden. Kaikkein tyytyväisimpiä vastaajat olivat aikaisempien vuosien tapaan taajama-ajoon ja maantieajoon, joissa molemmissa tyytyväisyyskeskiarvo oli 4,4.



Kuva 30. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2010–2022 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

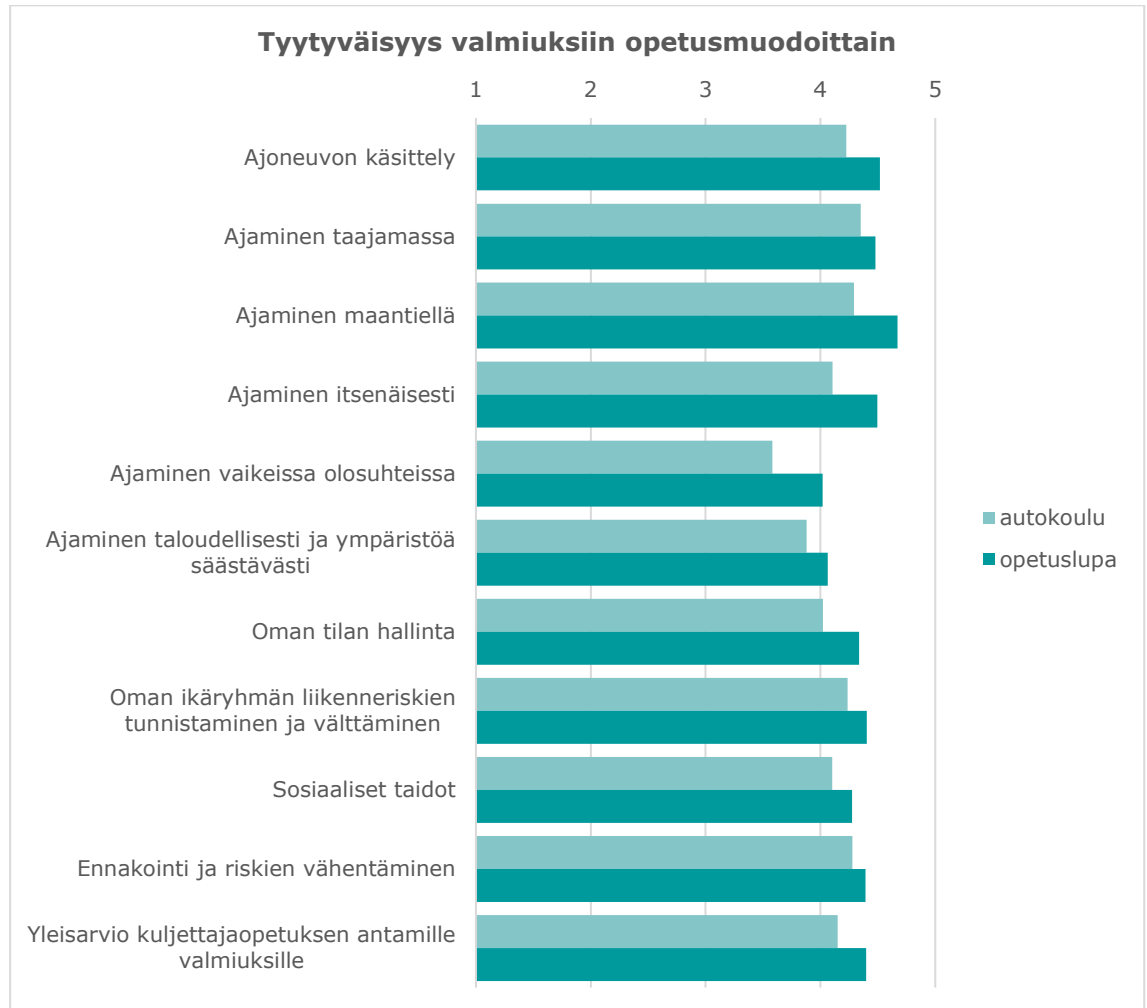
Tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oli joitakin eroja eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 31). Useimpien osa-alueiden osalta 17-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat olivat keskimäärin kaikkein tyytyväisimpiä saamiinsa valmiuksiin. Selkein ero tyytyväisyydessä oli vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja muihin ajamiseen yleisesti liittyvissä osa-alueissa, joissa 17-vuotiaana ajokortin saaneiden tyytyväisyys oli melko selvästi vanhempia ikäluokkia korkeammalla. Toisaalta tyytyväisyys monien tekijöiden kohdalla nousi keskiarvon yläpuolelle myös kaikkein vanhimpien, yli 30-vuotiaana ajokortin saaneiden vastaajien keskuudessa. Yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille nousi kaikissa ikäryhmissä vähintään neljään.



Kuva 31. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

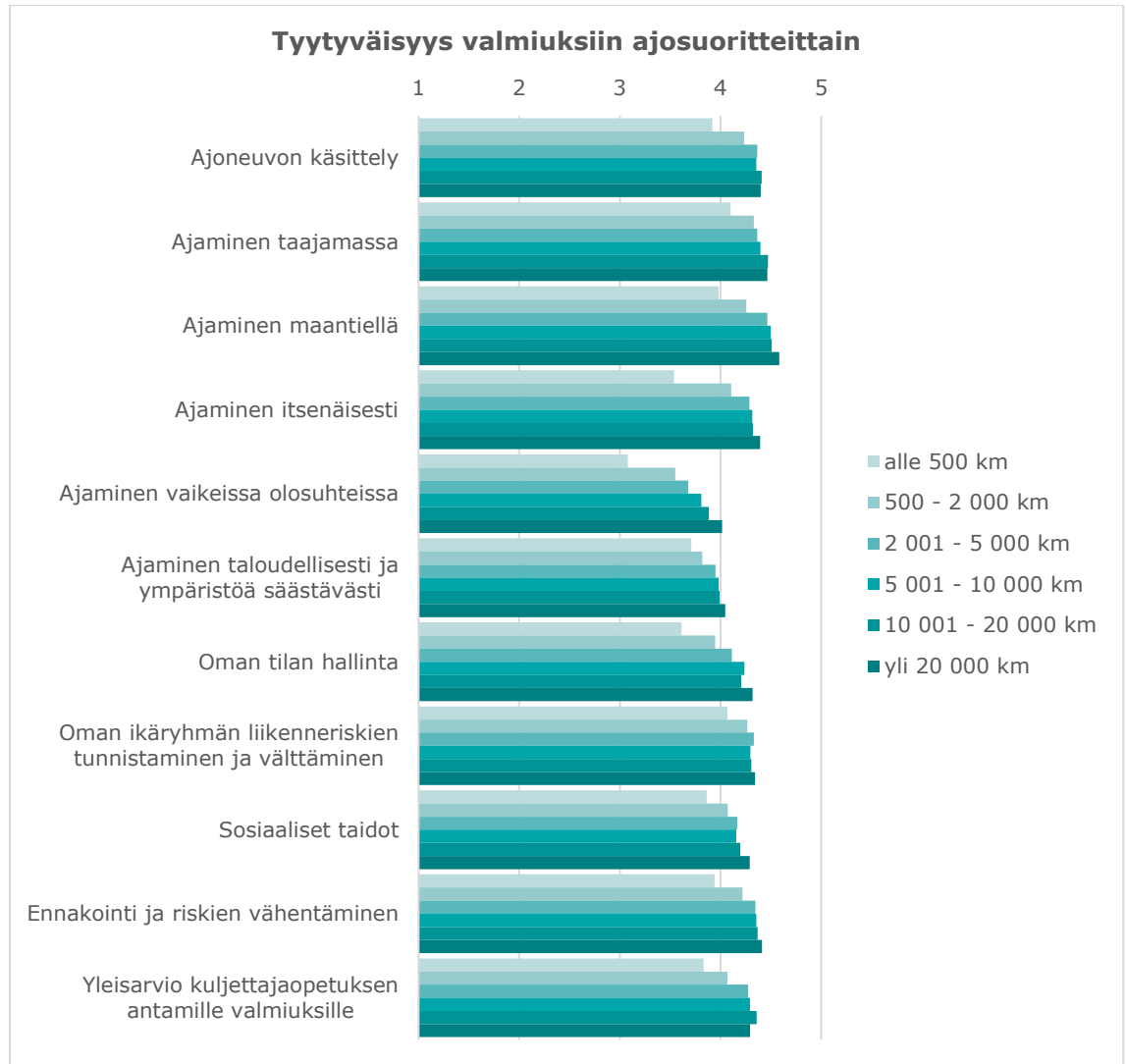
Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat aikaisempien vuosien tapaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (Kuva 32). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,4 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,2. 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.



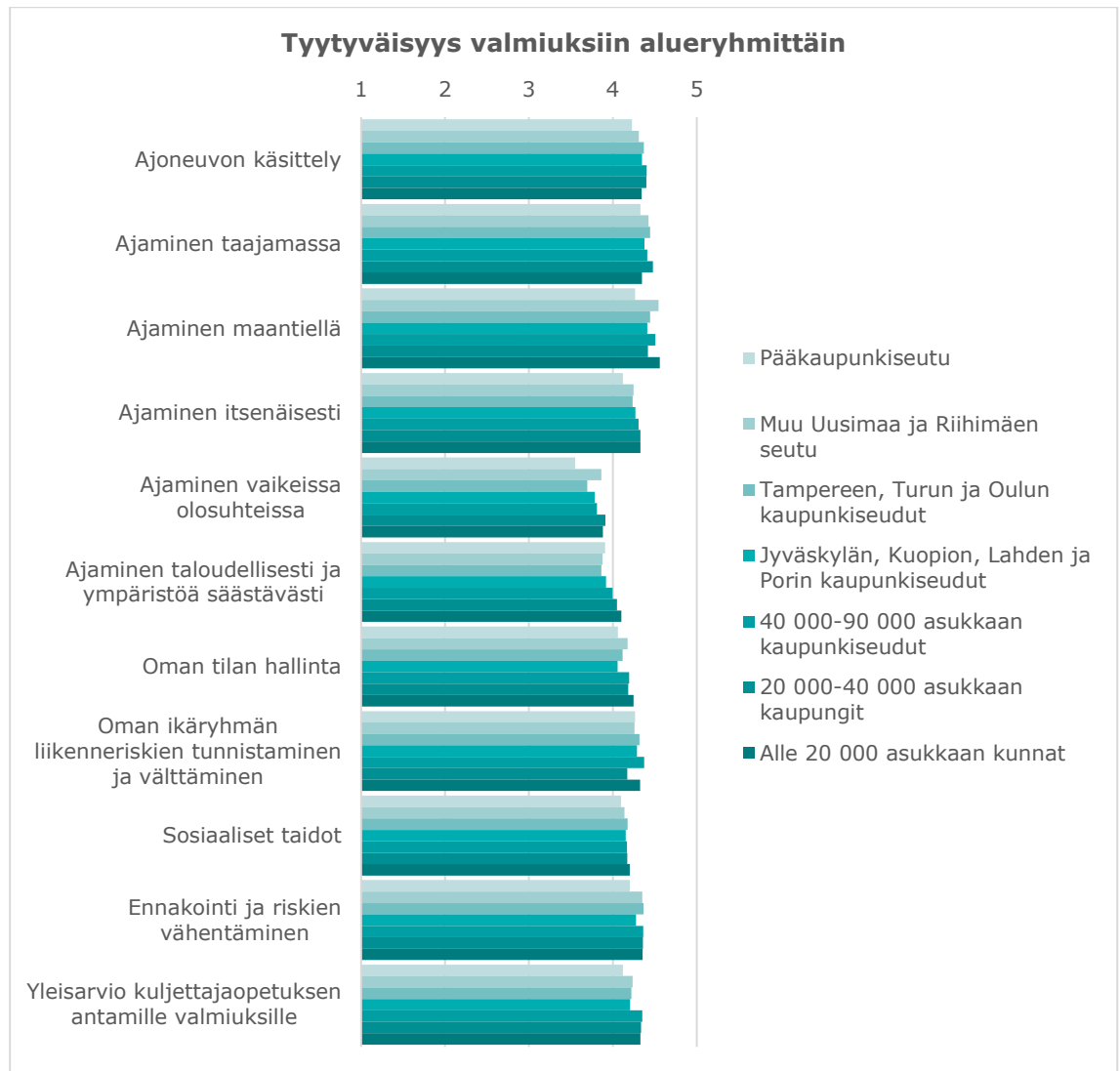
Kuva 32. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suorittaneiden mukaan vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Aiempien vuosien tapaan vastaajat olivat pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä (Kuva 33). Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneiden keskimääräinen tyytyväisyys jäi selvästi keskiarvon alapuolelle ja yleis-tyytyväisyydessäkin keskiarvo jäi alle 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 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 33. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Vastaajan asuinseudun mukaan tarkasteltuna yhtä selkeitä eroja ei tullut esille. Keskimäärin tyytyväisyys ajo-opetuksesta saatuihin valmiuksiin kuitenkin hieman nousi pienimmille paikkakunnille mentäessä (Kuva 34). Vastaavasti pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla tyytyväisyys valmiuksiin jäi hieman muiden alueryhmien alapuolelle. Selkeimmin ero näkyi vaikeissa olosuhteissa ajamisen ja maantietäajon kohdalla, joissa puolestaan pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla tyytyväisyys valmiuksiin nousi keskiarvon yläpuolelle.



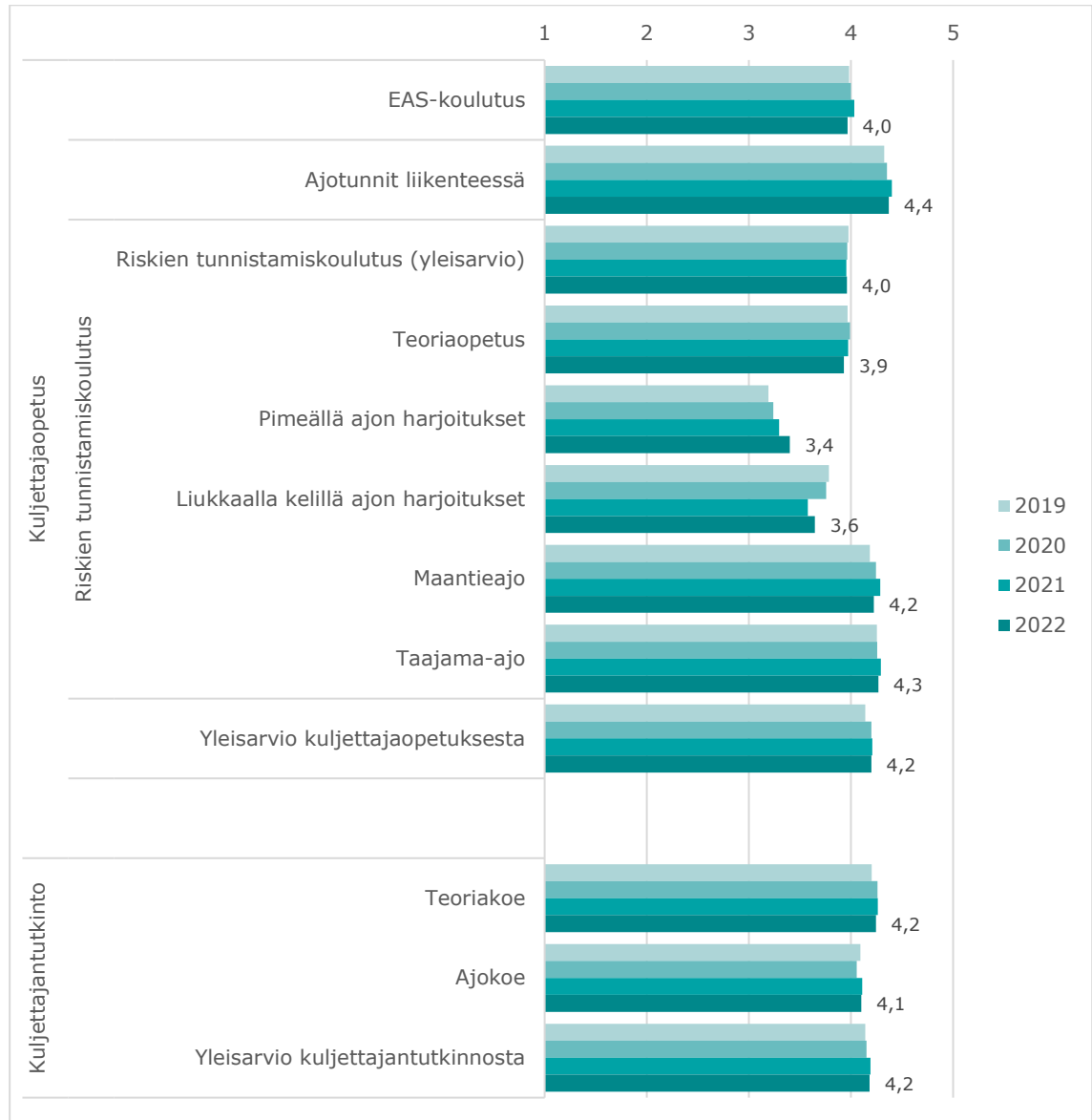
Kuva 34. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

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 sekä kuljettajaopetukselle että kuljettajantutkinnoille oli vuoden 2022 tutkimusaineistossa 4,2 (Kuva 35). Erot aikaisempaan kolmeen vuoteen jäivät pieniksi. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyys oli hieman laskenut vuosista 2018 ja 2017, mutta valmiuksien tapaan myös yleistyytyväisyydessä pidemmän aikavälin suunta on ollut lievästi nousujohteinen. Heikoimmat tyytyväisyysarviot vuoden 2022 tutkimusaineistossa saivat aiempien vuosien tapaan pimeällä ajon harjoitukset (3,4) ja liukkaan kelin ajon harjoitukset

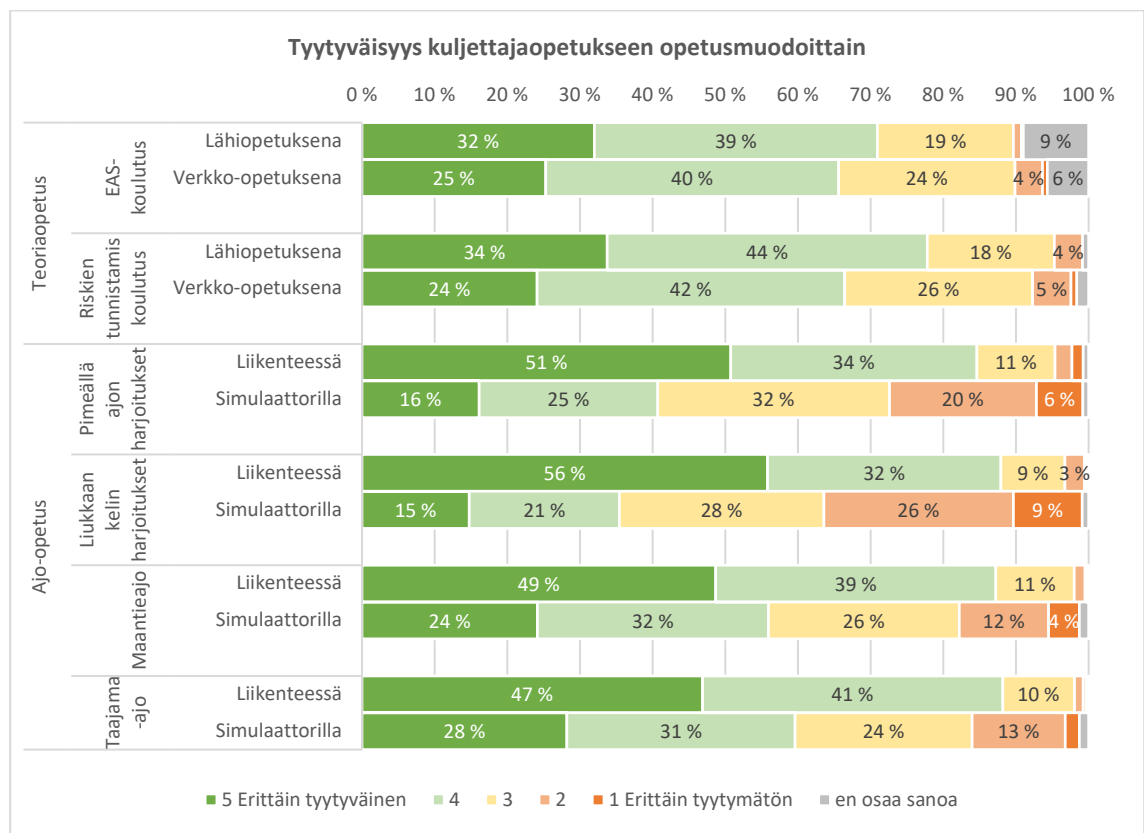
(3,6). Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin oli kasvanut tasaisesti kolmen vuoden aikana. Liukkaan kelin harjoitusten osalta tyytyväisyys oli myös kasvanut hie-
man vuoden takaisesti ollen kuitenkin vuosien 2019 ja 2020 arvon matalammalla tasolla.



Kuva 35. Keskimääräinen tyytyväisyys uuden tutkintorakenteen mukaisen kuljettajaope-
tuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin vuosien 2019–2022 tutkimuksissa (1 = erit-
tään tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

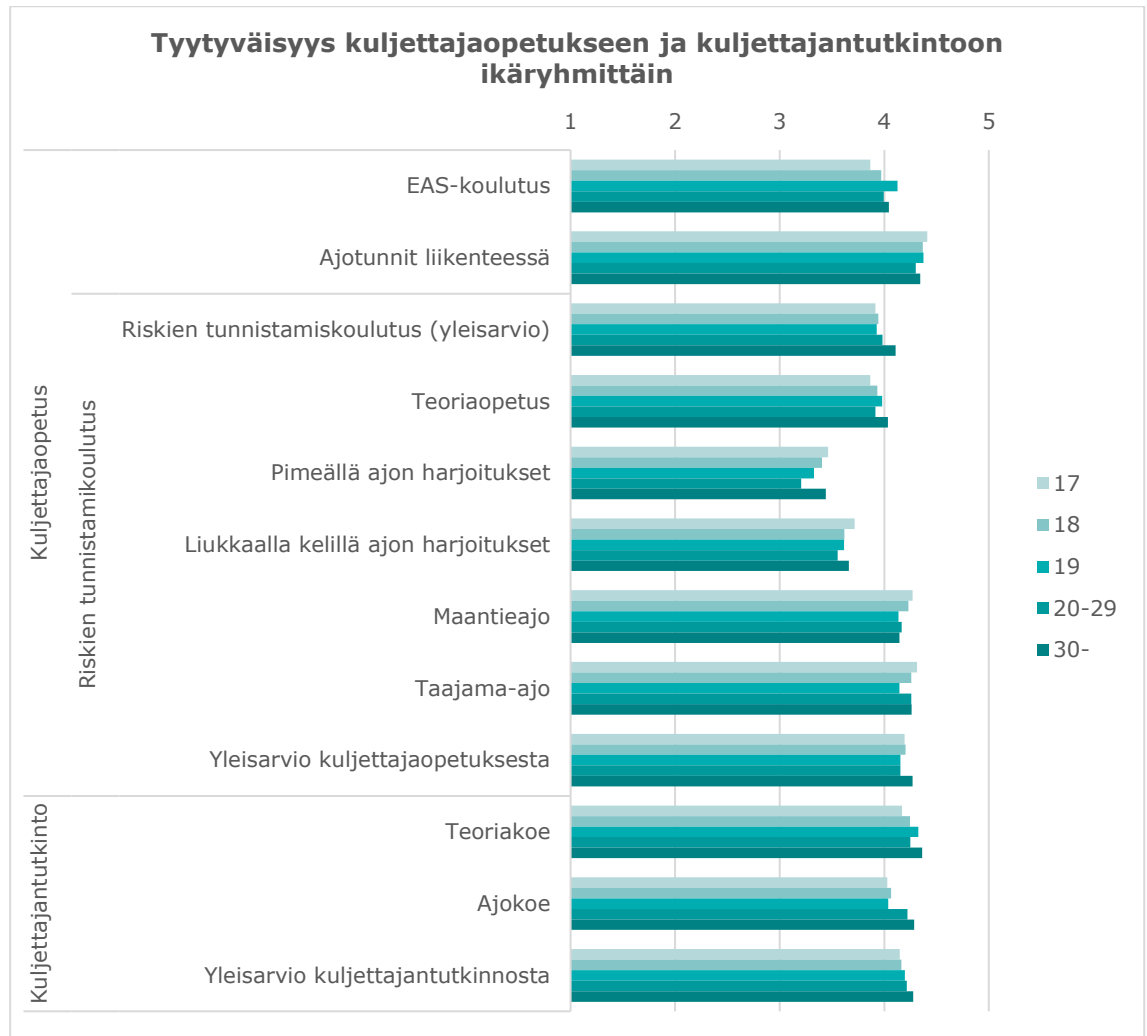
Tyytyväisyydessä sekä teoriaopetukseen että ajo-opetukseen on tyypillisesti sel-
keitä eroja sen mukaan, onko vastaaja suorittanut teoriaopetuksen lähi- vai
verkko-opetuksena ja onko vastaaja suorittanut ajo-opetuksen liikenne- vai simu-
laattoriopetuksena (Kuva 36). Vuoden 2022 tutkimusaineistossa vastaajat olivat
keskimäärin hieman tyytyväisempiä sekä EAS-koulutuksen sekä riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuteen, mikäli olivat suorittaneet sen lähiopetuksena
verkko-opetuksen sijaan. Noin kolmannes lähiopetuksena teoriaopetukseen osal-
listuneista vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen opetuksen sisältöön.
Vastaavasti noin neljännes verkko-opetuksena teoriaopetukseen osallistuneista oli
erittäin tyytyväisiä opetuksen sisältöön.

Ajo-opetuksen osalta vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan selkeästi tyytyväisempiä opetukseen, mikäli olivat suorittaneet sen simulaattorin sijaan liikenteessä. Pimeällä ajon harjoitusten osalta 51 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 57 % liikenneopetuksena osa-alueen suorittaneista vastaajista ilmoitti olevansa osa-alueeseen erittäin tyytyväisiä. Vastaava osuus simulaattorilla osuuden suorittaneista oli pimeällä ajon osalta 16 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 15 %. Simulaattorilla osa-alueet suorittaneilla erittäin tai melko tyytymättömien osuus nousi suureksi ja erityisesti liukkaan kelin harjoitusten osalta erot tyytyväisyydessä nousivat erityisen merkittäviksi. 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. Merkittävästä erosta huolimatta tyytyväisyys simulaattoriopetukseen oli hieman noussut aiemmista vuosista.



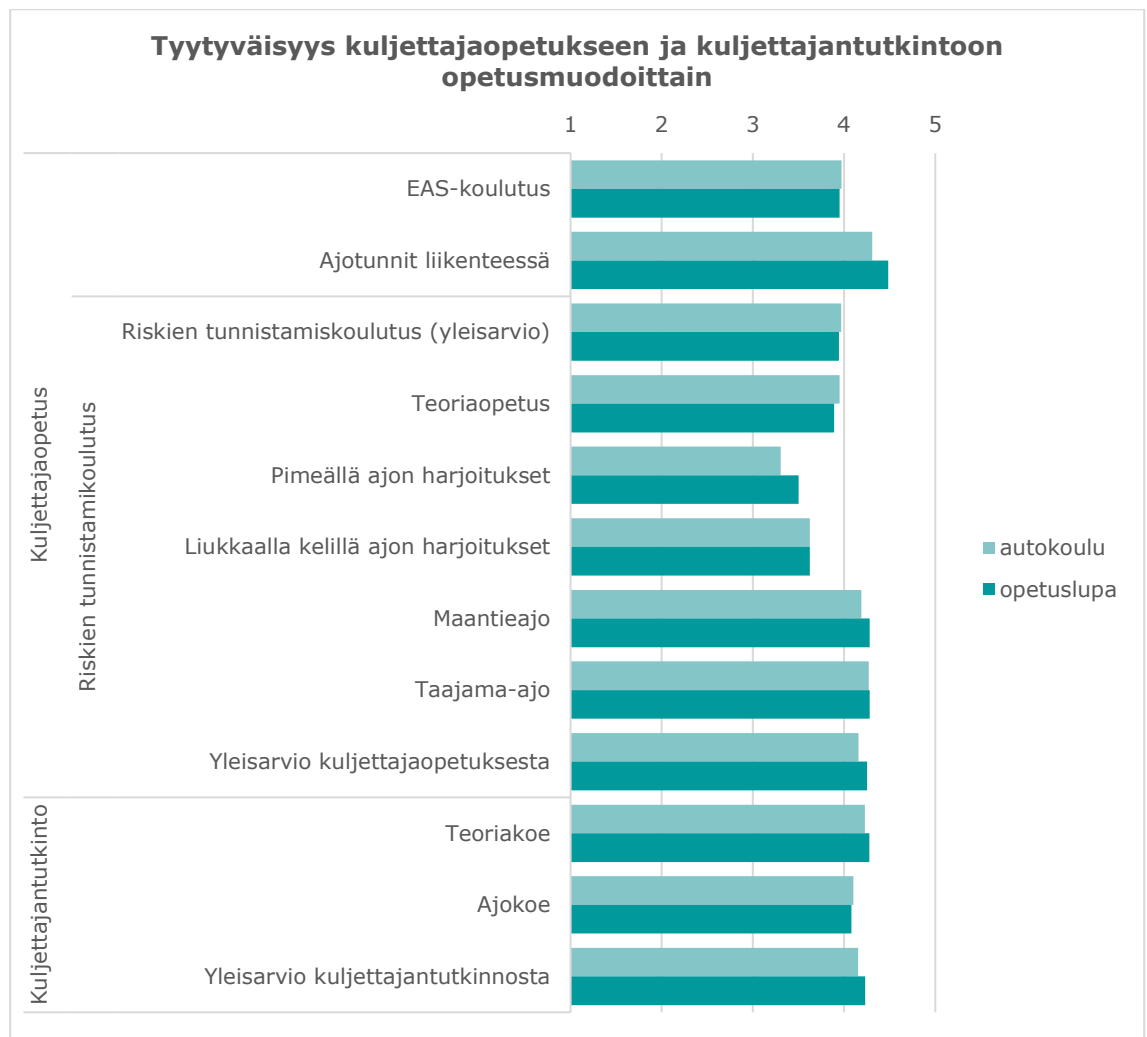
Kuva 36. Vastaajien tyytyväisyysjakauma kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin suoritustavan mukaan jaoteltuna vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna tulokset tyytyväisyyden osalta eivät olleet yhtä suoraviivaisia kuin valmiuksia arvioitaessa (Kuva 37). Monien tekijöiden kohdalla tyytyväisimmäksi nousivat tutkimusjoukon vanhimmat, eli yli 30-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat. Ajamiseen liittyvissä osa-alueissa kuitenkin myös nuorimmat, 17-vuotiaana ajokortin suorittaneet kuljettajat olivat keskimääräistä tyytyväisempiä. Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset ja liukkaan kelin ajon harjoitukset.



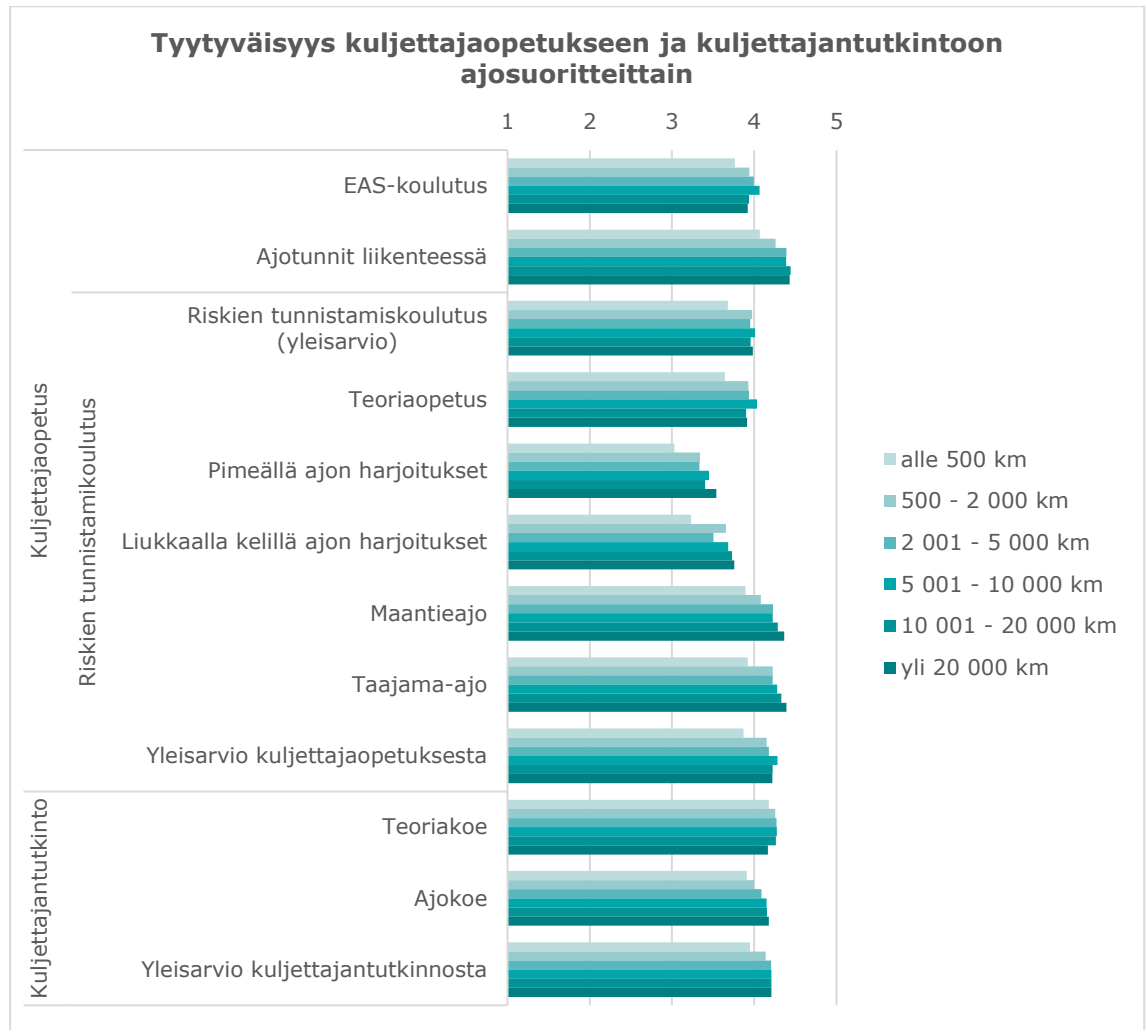
Kuva 37. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ikäryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien tapaan opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin hieman autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetukseen yleisesti (Kuva 38). Erot jäivät kuitenkin pieniksi. EAS-koulutuksen, riskien tunnistamiskoulutuksen sekä liukkaan kelin harjoitusten osalta tyytyväisyys ryhmien välillä oli tasaista ja autokoulussa ajokortin suorittaneet olivat jopa hieman opetuslupalaisia tyytyväisempiä. Ajotunteihin liikenteessä ja pimeällä ajon harjoituksiin opetuslupalaiset sen sijaan olivat melko selvästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita tyytyväisempiä. Tulokset olivat pitkälti aiempien vuosien kaltaisia.



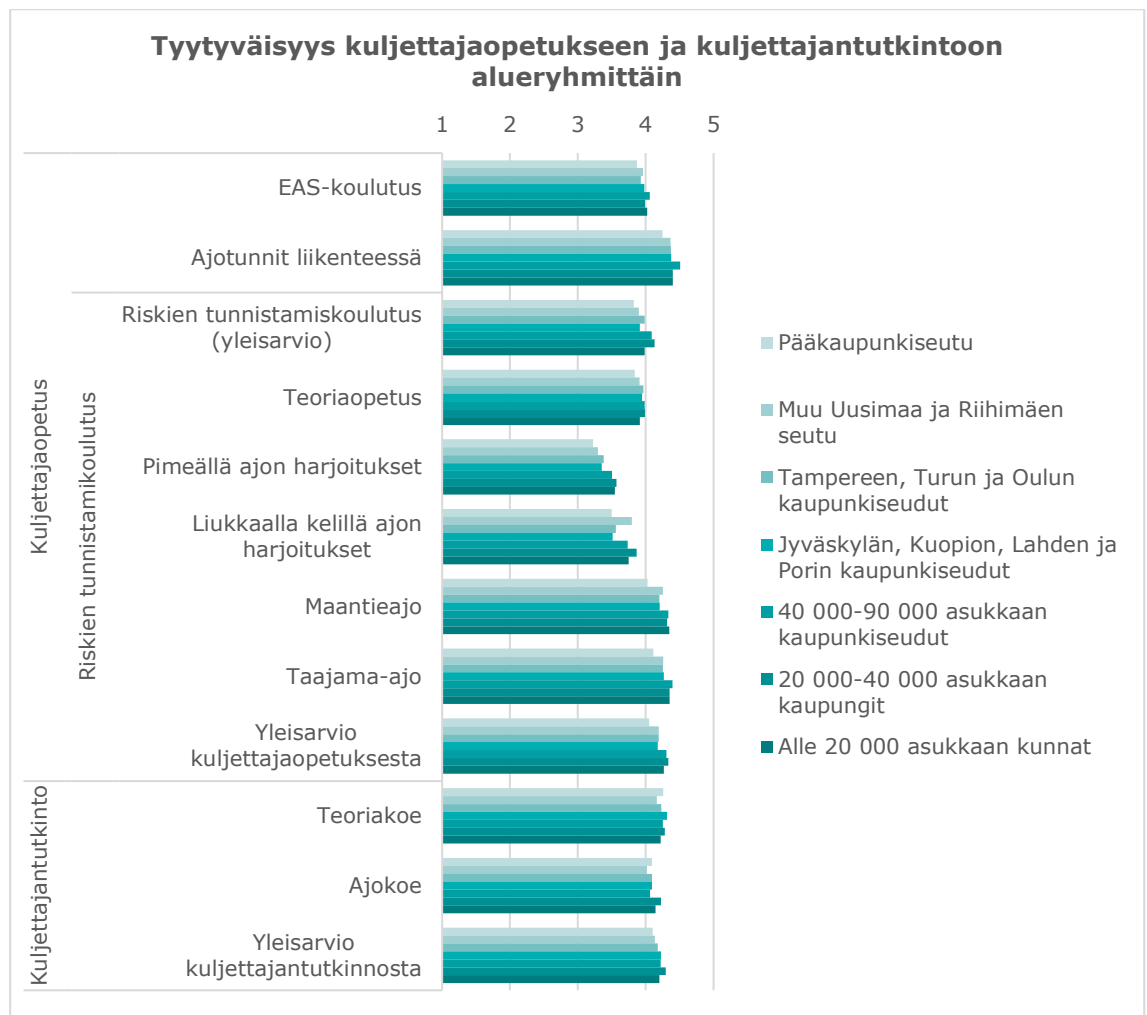
Kuva 38. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön autokoulun suoritusajan mukaan vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin oltiin pääosin sitä tyytyväisempiä mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt ajokortin saamisen jälkeen (Kuva 39). Erityisesti ajotunnit liikenteessä sekä riskien tunnistamiskoulutukseen liittyvät ajo-opetuksen osa-alueet saivat paljon ajaneilta vastaajilta selvästi korkeampia arvosanoja kuin vähän ajaneilta vastaajilta. Myös yleisarvioinnin osalta sekä kuljettajaopetukselle että kuljettajantutkinnolle annettiin selvästi korkeampia arvosanoja, mikäli vastaaja oli ajanut yli 5000 kilometriä ajokortin saamisen jälkeen. Teoriaopetuksen ja teoriakokeen osalta yhtä merkittäviä eroja ei tullut esille vastaajaryhmien välillä.



Kuva 39. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

Alueryhmittäin tarkasteltuna merkittäviä eroja eri asuinseuduilla asuvien vastaajien välille ei muodostunut (Kuva 40). Lievästi keskiarvon yläpuolella olevan arvosanan sekä yleistyytyväisyydelle että useimmille yksittäisille osa-alueille antoivat isojen kaupunkiseutujen ulkopuolisissa kunnissa asuvat vastaajat. Pääkaupunkiseudulla asuvien vastaajien tyytyväisyys oli useimpien tekijöiden osalta alueryhmistä heikointa. Erot säilyivät kuitenkin pieninä.



Kuva 40. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön alueryhmän mukaan vuoden 2022 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 904 vastaajalta (48 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt 891 vastaajaa (47 %) ja kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja 425 vastaajaa (23 %).

Kuljettajaopetuksen sisältöön liittyvistä palautteista pääosa oli positiivisia. Palautteissa 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. Moni vastaaja olikin tyytyväinen siihen, että oli pystynyt suorittamaan tutkinnon opetusluvalla ja siten kerryttämään ajoharjoittelumäärää minimimäärää selvästi enemmän. Kuljettajantutkintoa käsittelevän osion päätteeksi saaduissa

palautteissa osassa kiiteltiin onnistunutta ajo- ja teoriakoetilannetta, mutta osassa nousi esille tyytymättömyys erityisesti opettajan tai tutkinnon vastaanottajan opetustyyliin. Teoriakokeen osalta esiin nousi koetehtävien tulkinnanvaraisuus.

Tutkimuslomakkeen päätteeksi jätetyissä kehitysehdotuksissa nousi esille samankaltaisia teemoja kuin kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon sisältöä koskevissa palautteissa (Kuva 41 ja Kuva 42). Ryhmittelyn jälkeen selkeimmiksi yksittäisiksi teemoiksi nousivat aiempien vuosien tapaan simulaattoriopetuksen epärealistisuus (22 % vapaista palautteista) ja ajo-opetusmäärän lisääminen (21 %). Kolmanneksi yleisimmäksi teemaksi vapaassa palautteessa nousi positiiviset ja kiittelevät kommentit sekä ne, joissa ei nähty kehitettävää nykyisessä tutkintorakenteessa (17 %). Eri teemat ja niiden osuudet olivat melko lähellä aiempien vuoden osuuksia, vaikka sekä simulaattoriopetukseen että ajotuntien määrään liittyvät palautteet olivatkin hieman vähentyneet aiemmasta.

Muista teemoista esillä avoimissa palautteissa olivat muun muassa teoriaopetukseen liittyvät parannusehdotukset, teoriakokeen tai inssiajon kehittäminen ja liukkaan tai pimeällä ajon opetusmäärien lisääminen. Muutamassa prosentissa vastauksia otettiin kantaa myös esimerkiksi opettajien pedagogisiin taitoihin, auton tekniikkaan ja huoltoon liittyvän opetuksen lisäämiseen ja liikenneturvallisuuskäsitteisiin. Ennen vuoden 2018 tutkintouudistusta jopa noin viidenneksessä palautteista esillä ollut ajokortin korkea hinta on viime vuosien avoimissa palautteissa ollut esillä enää noin kolmessa prosentissa vastauksia.



Kuva 41. Avoimen palautteen jakautuminen eri teemoihin vuoden 2022 tutkimusaineistossa. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Yksi vastaus sisälsi monissa tapauksissa useita eri teemoja.

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

En koe että opetusta taikka tutkintoa tulisi muuttaa, sillä itse ainakin koin selviäväni opetetuilla taidoilla itsenäisesti liikenteessä. Itse ajokoe sisälsi samankaltaisia asioita kuin mitä ajotunneilla oli ollut ja opettajani auttoi hyvin ja selitti miksi jossakin kohtaa tulee toimia niin kuin pitää. Ainoa asia mitä itse olen huomannut hieman vajavaisiksi taidoiksi taitaa olla auton tekninen puoli ja mahdolliset ongelmatilanteet liikenteessä.
nainen, 19, Seinäjoki

Vaativissa olosuhteissa ajamisen opetusta tulisi lisätä. Suuret polanteet, rankkasade, pimeä, näiden yhdistelmät, ja muut vaativat tilanteet ovat harmittavan vähän esillä. Nämä kun eivät edes ole mitenkään harvinaisia. Polanteet ovat talvella jokapäiväisiä, rankkasateita usein ja pimeää miltei päivittäin.
mies, 18, Helsinki

Poikkeuslupaa ei kuuluisi saada kevyin perustein. Ainakin alaikäisten yöllistä autoilua kannattaisi rajoittaa, sillä havaintojeni mukaan suuri osa liikenneonnettomuuksista, joissa alaikäinen/nuori kuski on osallisena, tapahtuu öisin. Tuolloin tapahtuva autoilu ei liity esim. koulu- tai harrastusmenoihin, ja ei siten ole välttämätöntä.
nainen, 18, Lappeenranta

Enemmän muun ympäristön huomiointia ja taloudellisuutta. Oikeastaan autokortin iän voisi alentaa 17-vuoteen, sillä syrjäseuduilla julkiset toimii huonosti ja toisen asteen koulutukseen ei ole mahdollista saada koulukyytejä.
mies, 17, Seinäjoki

Selkeämmät tilannekuvat (tai -videot) teoriakokeeseen. Enemmän käytännön opetusta auton huoltoon ja toimintaan vaaratilanteissa, joihin usein viitattiin muutamalla lauseella koko teorian tunteiden aikana.
mies, 34, Turku

Vararekkaan vaihto, öljyn ja muiden nesteiden lisäys ja tarkastaminen, yleistietoa ajoneuvoista käytännössä. Kaikille nämä eivät ole itsestään selvyyksiä.
mies, 19, Rauma

Autokoulun osalta enemmän ajotunteja mutta ristiriitaisena osana siinä on että hinta ei saisi nousta jotta nuorilla olisi varaa ajaa kortti. Opetus luvalla harjoittelu pitäisi saada päätoimiseksi harjoittelu tavaksi koska tällä voidaan mahdollistaa autoilun päivittäinen harjoittelu jota kautta voidaan helpottaa opiskelevan kuljettajan taitojen oppimista. Mielestäni opetus luvalla ajotuntien kirjaamisen pitäisi tulla tarkemmaksi ja tuntimääristä pitäisi säätää minimi jotta voidaan varmistua kuljettajan valmiudesta ajokokeeseen.
nainen, 18, Joensuu

Teoria- ja ajotuntien vähimmäismäärää tulisi lisätä. Minulla oli taustalla 25 vuotta moottoripyörällä ajamista ympäri Eurooppaa. Liikennekokemusta oli siis ehtinyt kertyä. Ilman tätä kokemusta kuljettajakoulutus olisi tarjonnut aika paljon laihemmat eväät vaikka itse koulutuksen laatu olikin hyvä. Kuljettajatutkinto oli mielestäni hyvin rakennettu ja kattava.
mies, 44, Helsinki

Kaikkia opetustunteja pitäisi olla enemmän sillä tällä hetkellä pääsee esim. teoriakokeen helposti läpi ilman, että asiat oikeasti ovat jääneet muistiin pidemmäksi aikaa eikä vaan kokeen ajaksi muisteltuna.
nainen, 18, Tuusula

Teoriakokeessa on paljon hyvin tulkinnanvaraisia kuvia, jolloin vastaus voi mennä väärin vaikka teorian osaisikin
nainen, 18, Nokia

Simulaatioajotuntien määrää pitäisi vähentää, ja korvata konkreettisilla liikenneajotunneilla. Opetusautoissa ei saisi olla kaikkia hienoja uusia ominaisuuksia, tai ainakin asiaan pitäisi saada itse vaikuttaa saamalla valita vanhempi tai uudempi auto.
nainen, 20, Turku

Kuva 42. Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2022 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. Kuljettajantutkintoon tulleiden muutosten tai tausta-aineiston satunnaisten puutteiden vuoksi laskentaperusteita on jouduttu muutamina vuosina 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 indeksä: 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 kantaluville 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 määritetty 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 skaalataan 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 indeksä 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 ajokortin saamisen jälkeen 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 määriteltä vahinkokustannusten 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 ajokortin saamisen jälkeen ole sattunut ollenkaan liikennevahinkoja tai liikenne-rikkeitä. 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 kuljettajantutkinnon 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 käytettyjä tuntimääriä täydennettiin 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. Indeksin 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 indeksin 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 henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on sattunut muutamallekin vastaajalle. Heilahtelut ja satunnaisvaihtelun osuus korostuu vastaajajoukkojen pienentyessä. Lisäksi joinain vuosina myöhästynyt tutkimuksen tiedonkeruuvaihe on vaikuttanut olennaisesti tutkimushenkilöiden ajomäärään ja sitä kautta tyypillisesti suurempaan vahinkomäärään ja edelleen aikaa kohden lasketun indeksin 2 arvoon. Indeksin 3 kehitys on säilynyt indekseistä stabiilimpana, mutta senkin osalta on syytä arvioida laskennassa mukana olevien osa-alueiden määrän muutosten vaikutusta eri vuosien vertailukelpoisuuteen.

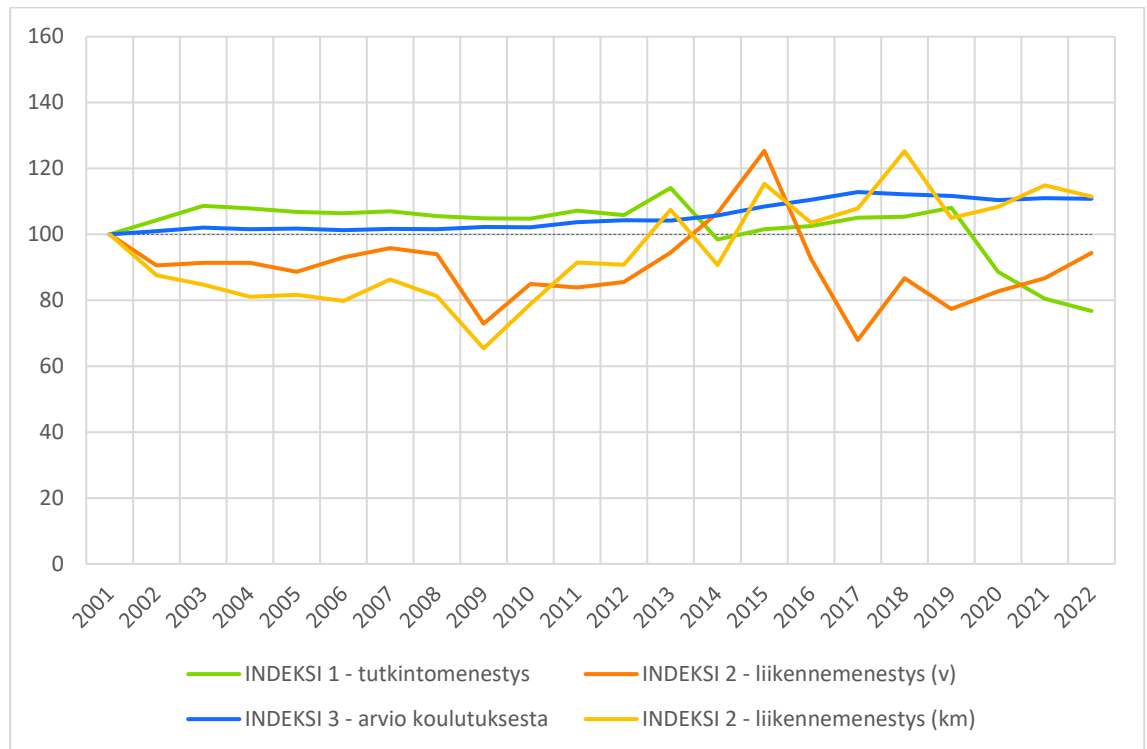
4.3 Indeksien kehitys

Kuva 43 esittää uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä mittaavien indeksien kehityksen vuodesta 2001 vuoteen 2022. 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. Vuodesta 2020 indeksiarvo 1 on kuitenkin laskenut melko selvästi sekä vuonna 2021 että vuonna 2022, vaikka tutkintorakenne on säilynyt muuttumattomana ja indeksin laskentaan vaikuttavat tekijät vertailukelpoisina. Yhtenä selittävänä tekijänä voidaan pitää erityisesti opetuslupalaisten osalta keskimääräisen ajoharjoittelumäärän kasvua, mikä heijastuu pienempään indeksiarvoon, vaikka koepisteet säilyisivät ennallaan.

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

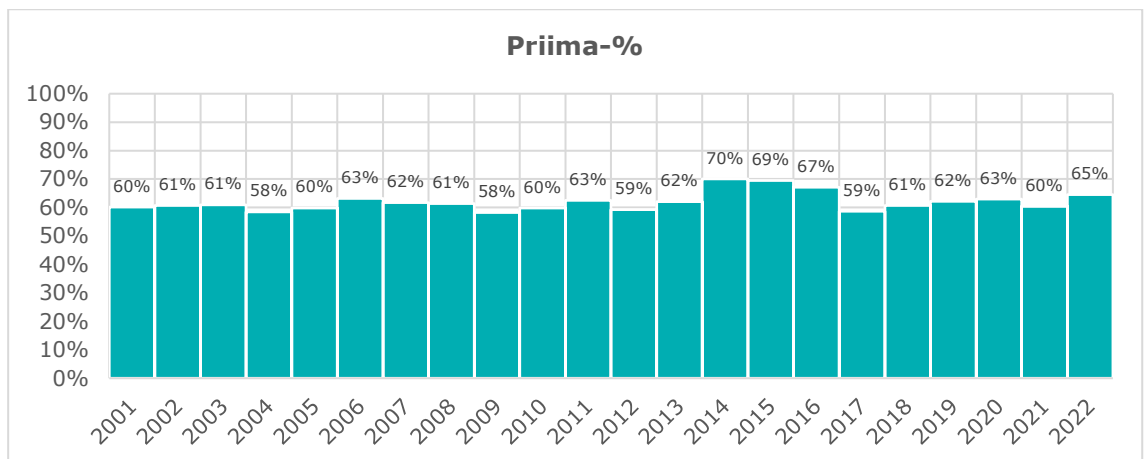
2018. Vuonna 2019 indeksi 2 on laskenut hieman, mutta noussut jälleen vuosien 2019 ja 2021 välillä. Vuonna 2022 aikaa kohden laskettu indeksi 2 on noussut edelleen, mutta ajettuihin kilometreihin nähden laskenut hieman edellisestä vuodesta.

Koulutuksen antamia valmiuksia kuvaava indeksi 3 on pysynyt melko vakaana ja noussut tasaisen loivasti vuoteen 2017 saakka. Viime vuosina suunta on kääntynyt loivasti alaspäin. Muutokset ovat kuitenkin olleet pieniä ja vuoden 2022 arvo on hyvin lähellä viiden vuoden takaista arvoa.



Kuva 43. Indeksien kehitys 2001–2022.

Liikennemenestystä kuvaavan indeksiarvon 2 rinnalla seurattun priima-%:n perusteella uusien kuljettajien liikennemenestys on vuotta 2020 lukuun ottamatta ollut nousujohteista viimeisen kuuden vuoden aikana (Kuva 44). Vuoden 2022 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 65 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on viisi %-yksikköä edellisvuoden arvoa korkeampi ja myös pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella.



Kuva 44. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2022.

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 45 esittää indeksiarvot ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2022 naisten ja miesten välillä. Indeksien 1 mukaan miesvastaajat ovat selviytyneet kuljettajantutkinnosta hieman naisvastaajia paremmin jokaisena tutkimusvuotena. Molemmissa ryhmissä indeksin kokonaiskehitys on noudattanut samanlaista trendiä ja ollut laskusuuntainen viimeisen kolmen vuoden aikana.

Indeksissä 2 vaihtelut ovat voimakkaampia. Keskimäärin naiset ovat selvinneet miehiä paremmin liikenteessä useimpina tutkimusvuosina aikaa kohden tarkasteltuna. Vuoden 2022 tutkimusaineistossa miesten indeksiarvo on kuitenkin kohonnut korkeammaksi. Ero miesten hyväksi korostuu ajettuja kilometrejä kohden lasketussa indeksiarvossa miesten keskimääräistä selvästi korkeamman ajokilometrimäärän myötä. Kutienkin myös miesten priima-%:n arvo on noussut vuonna 2022 hieman naisten vastaavaa arvoa korkeammaksi. Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä. Keskimäärin miesten kokemat valmiudet itsenäiseen ajamiseen ovat olleet hieman keskiarvon yläpuolella jokaisena tutkimusvuonna.

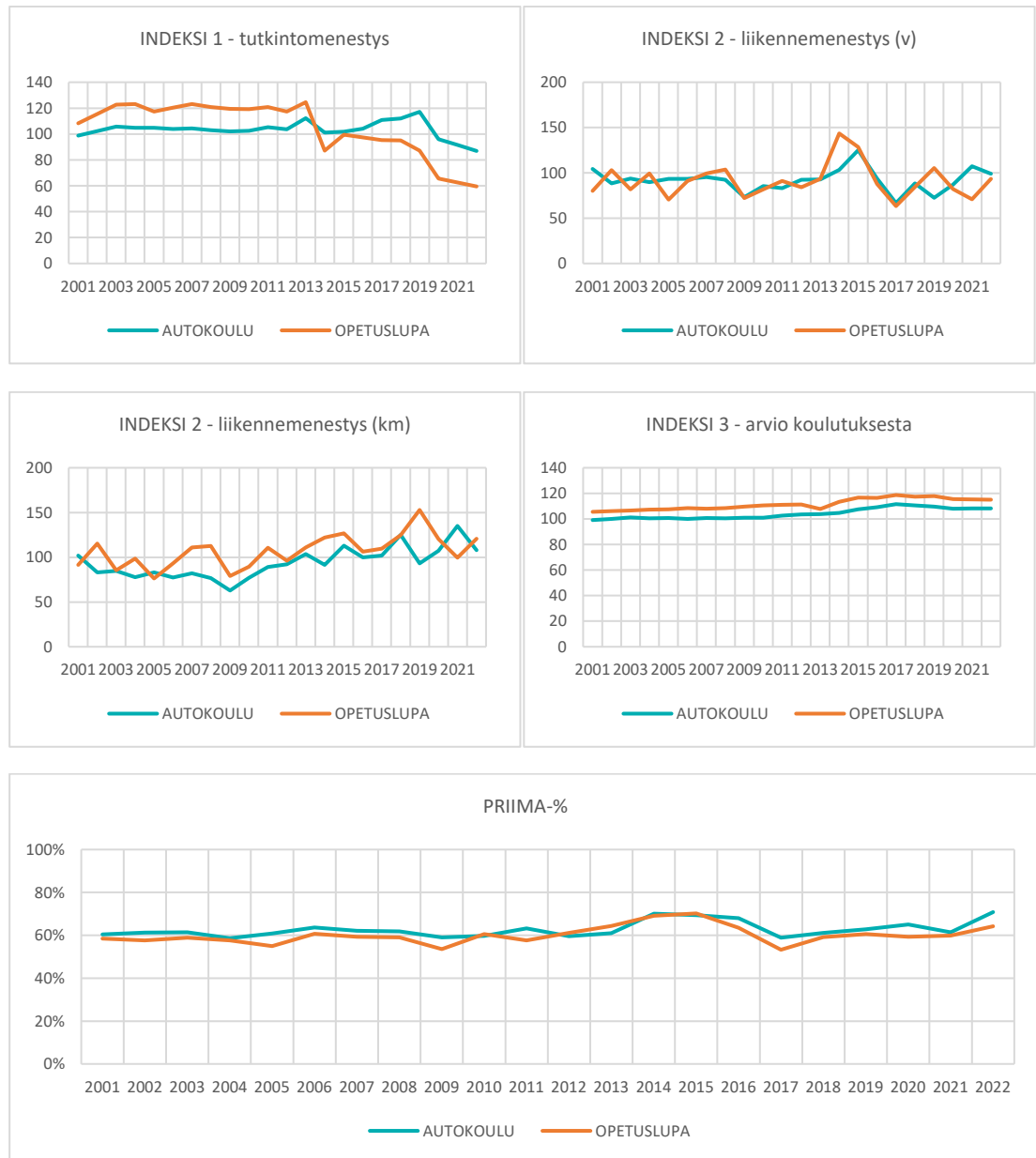


Kuva 45. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2022 vastaajan sukupuolen mukaan tarkasteltuna.

Kuva 46 esittää indeksiarvot ja priima-%:n kehityksen ajokortin suoritustavan mukaan jaoteltuna. Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla tutkintomenestystä ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksi-arvo 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. Ero ryhmien välillä on säilynyt samalla tasolla viime vuosien aikana.

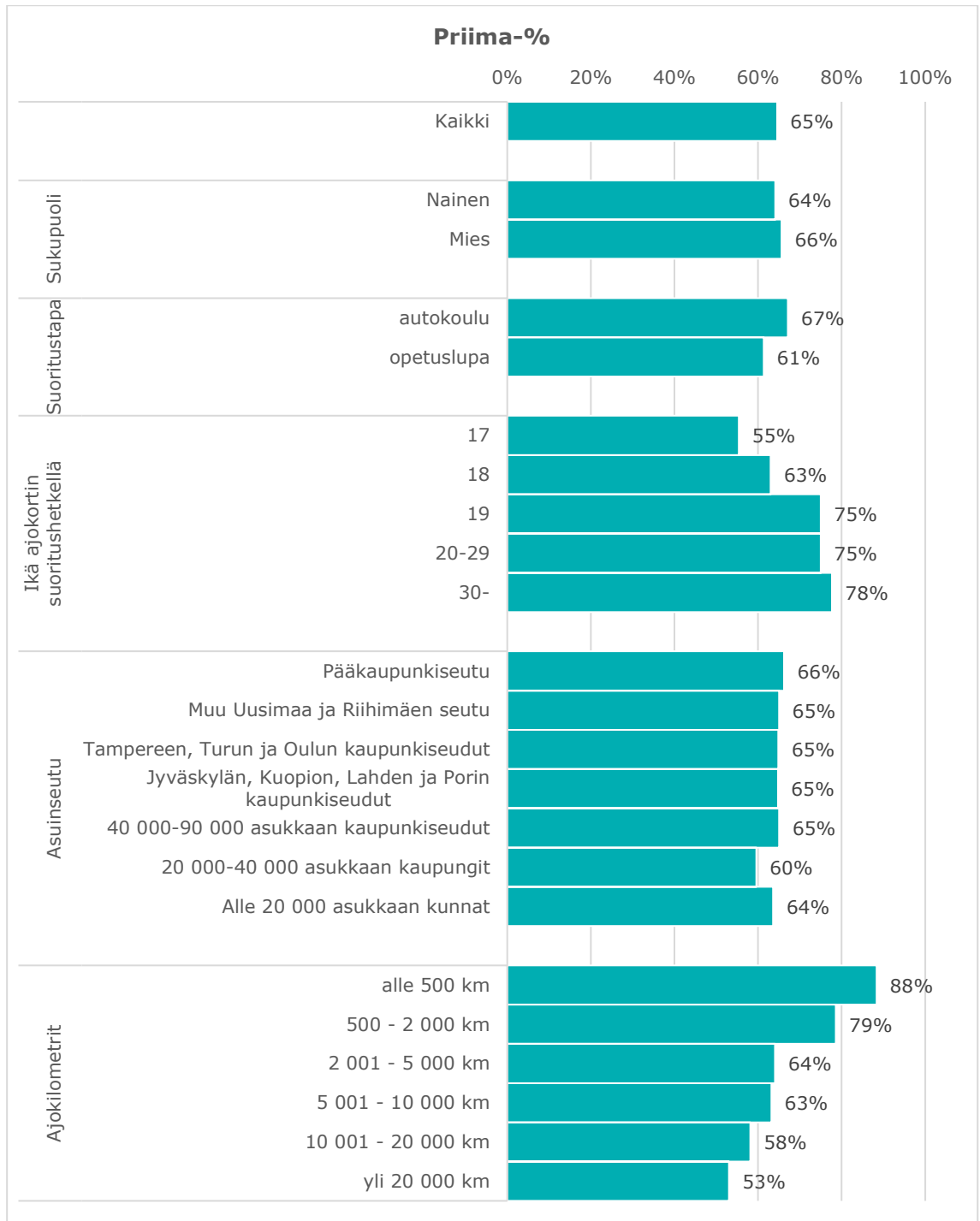
Liikennemenestystä ajovuotta kohden kuvaavassa indeksissä 2 ei ole useimpina vuosina ollut selkeää eroa tutkinnon suoritustavalla. Vuonna 2021 autokoulussa ajokortin suorittaneiden indeksi-arvo nousi opetuslupalaisia korkeammaksi sekä aikaa että ajettuja kilometrejä kohden tarkasteltuna. Vastaavasti vuonna 2022 indeksi-arvot olivat jälleen lähellä toisiaan. Indeksillä 3 mitattuna opetuslupalaiset ovat kokeneet saaneensa opetuksesta hieman paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen kaikkina tutkimusvuosina, ja ero on säilynyt samana eri vuosien

välillä. Priima-osuudessa erot ryhmien välillä ovat olleet melko pieniä. Keskimäärin autokoululaiset ovat viime vuosina selviytyneet aavistuksen paremmin, ja ero on kasvanut hieman vuoden 2022 tutkimusaineistossa.



Kuva 46. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2022 autokoulun suorittaneiden mukaan tarkasteltuna.

Vuoden 2022 tutkimusaineistossa priima-% oli miehillä kaksi prosenttiyksikköä naisia korkeammalla tasolla ja autokoulussa ajokortin suorittaneilla kuusi prosenttiyksikköä opetuslupalaisia korkeammalla (Kuva 47). Ikäryhmittäin tarkasteltuna priima-% oli matalimmillaan 17-vuotiaana ajokortin saaneilla (55 %) ja korkeimmillaan yli 30-vuotiaana ajokortin saaneilla (78 %) vastaajilla. Alueryhmävertailussa erot olivat pienempiä. Korkeimmillaan priima-% oli pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla (66 %) ja matalimmillaan 20–40 000 asukkaan kaupungeissa asuvilla vastaajilla (60 %). Ajokokemuksen perusteella tarkasteltuna priima-% laski suoraviivaisesti sen mukaan mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt ja eroa eniten ja vähiten ajaneiden vastaajaryhmien välille muodostui yli 30 %-yksikköä.



Kuva 47. Priima-osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2022 tutkimusaineistossa.

5 Johtopäätökset

Vuoden 2022 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2021 ajokortin saaneet kuljettajat. Kevään ja syksyn tutkimuskierroksilla vastauksia saatiin yhteensä 1886 kappaletta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 24 %, joka oli hieman korkeampi kuin edellisten vuosien tutkimuksissa. Vajaa puolet tutkimushenkilöistä oli saanut ajokortin 18-vuotiaana, mutta ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneet edustivat jo yli neljännestä kaikista vastaajista. Osuus vastaa hyvin viime vuosien aikana ikäpoikkeuslupalaisten osuutta kaikista B-kortin suorittajista. Myös opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on noussut selvästi viime vuosien aikana ja heidän osuutensa oli noin kolmannes vuoden 2022 koko tutkimusjoukosta.

Vuonna 2022 myönnettiin yhteensä noin 58 500 henkilöauton ajo-oikeuteen oikeuttavaa ajokorttia. Määrä on noin 10 % pienempi kuin edeltävinä vuosina. Tutkimustulosten perusteella keskimääräinen yhdelle vastaajalle ajokortin saamisen jälkeen kertynyt ajosuorite vuoden 2022 aineistossa oli 9480 ajokilometriä, mikä on niin ikään noin 10 % edeltäviä vuosia pienempi. Lisäksi liikkumistottumusten perusteella henkilöauton käyttö on uusilla kuljettajilla hieman aiempaa harvinaisempaa, kun taas esimerkiksi joukkoliikenteen käytön yleisyys on noussut jopa koronavuosien 2020 ja 2021 edeltävää tasoa korkeammalle. Henkilöautoilun suosion laskun yhtenä syynä voidaan pitää henkilöautoilun kustannusten nousua, mikä näkyy erityisesti nuorten aikuisten liikkumisvalinnoissa.

Aiempien vuosien tapaan vastaajien keskimääräinen tyytyväisyys sekä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin että kuljettajantutkimuksen sisältöön säilyivät hyvällä tasolla. Yleistyytyväisyys opetuksesta saatuihin valmiuksiin oli vuoden 2022 tutkimusaineistossa hyvin lähellä edellisten kahden vuoden arvoa, mutta hieman tätä edeltävien vuosien keskiarvon alapuolella. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvot käytännössä kaikilla osa-alueilla ovat säilyneet kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvoa korkeampina. 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. Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin on kuitenkin noussut tasaisesti viimeisen neljän vuoden aikana.

Enemmistö vastaajista ilmoitti suorittaneensa teoriaopetuksen pääosin verkkoopetuksena. Verkkoopetuksen suosio olikin kasvanut edelleen vuonna 2022 koronarajoitusten poistumisesta huolimatta. Ajo-opetuksen osalta simulaattoriopeutus oli myös yleistynyt edelleen hieman aiempiin vuosiin nähden. Aiempien vuosien tapaan lähi- ja liikenneopetukseen oltiin melko selvästi verkko- ja simulaattoriopeutusta tyytyväisempiä, vaikkakin ero tyytyväisyydessä oli hieman tasoittunut aiemmista vuosista. Tyytyväisimpiä vastaajia olivat tyypillisesti ne kuljettajat, joilla myös ajokilometrejä oli kertynyt eniten ajokortin saamisen jälkeen. Ikäryhmittäin tarkasteltuna tämä heijastui 17-vuotiaana ajokortin saaneisiin kuljettajiin, joilla tyytyväisyys oli korkealla tasolla ja jotka olivat myös ajaneet merkittävästi muita ikäryhmiä enemmän ensimmäisen ajovuotensa aikana.

Runsaat ajokilometrit heijastuvat tyypillisesti korkeampiin vahinko- ja rikemääriin, vaikka määrät eivät kasvakaan yhtä jyrkästi ajokilometrien kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tutkimushenkilöille sattuneiden pienien vahinkojen määrä

oli vuoden 2022 tutkimusaineistossa keskiarvon alapuolella, vaikka toisaalta sakkosten määrä onkin samassa ajassa hieman kasvanut. Omaisuusvahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä on laskenut hieman viiden vuoden aikana, mutta on toisaalta edelleen hieman pidemmän aikavälin keskiarvoa korkeammalla. Nuorilla kuljettajilla itse koettujen läheltä piti -tilanteiden määrä onkin tyypillisesti ollut melko korkea, keskimäärin noin 5–10-kertainen toteutuneisiin vahinkoihin nähden. 17-vuotiaana ajokortin saaneilla kuljettajilla absoluuttiset vahinko-, rike- ja läheltä piti tilanteiden määrät ovat säilyneet hieman keskimääräistä kuljettajaa korkeammalla tasolla.

Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus säilyi aiempaan tapaan alle kolmessa prosentissa. Noin kolmella neljäsosalla koulutukseen määräämiseen syy liittyi ylinopeuteen. Useissa vastauksissa korostettiin tilanteen tapahtuneen hiljaisen liikenteen aikaan ja monissa tapauksissa kyydissä oli ollut kuljettajan lisäksi myös matkustajia. Koulutuksen käyneistä kuljettajista hieman yli puolet ilmoitti olleensa erittäin tyytyväinen koulutuksen sisältöön. Kaikkiaan yli 70 % vastaajista koki myös koulutuksella olleen joko selkeä tai osittainen vaikutus myöhempään ajokäyttäytymiseen. Myös vapaan sanallisen palautteen perusteella koulutus oli koettu pääosin hyödylliseksi, vaikka myös joitakin päinvastaisia mielipiteitä nousi esille.

Indeksiarvojen osalta koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 oli säilynyt lähes ennallaan ja tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 laskenut edellisiin kolmeen vuoteen verrattuna. Liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli puolestaan noussut hieman aikaa kohden laskettuna, mutta vastaavasti laskenut hieman kilometrejä kohden laskettuna, missä osaltaan näkyy vuoden 2022 aineiston aiempaa pienemmän ajosuorituksen vaikutukset. Niiden vastaajien osuus, joille ei rikkeitä ja vahinkoja ollut sattunut ollenkaan, oli kuitenkin aavistuksen edellisiä vuosia korkeammalla tasolla. Ns. priima-osuuden perusteella miehet olivat aiemmista vuosista poiketen selvinneet liikenteessä hieman naisia paremmin, mutta muuten priima-osuus kasvoi melko suoraviivaisesti niissä ryhmissä, joissa ajokilometrimäärät kasvoivat.

6 Lähdeluettelo

Traficom, 2023a. Tilastotietokanta. Kuljettajantutkinnot.

https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Kuljettajantutkinnot/?tablelist=true

Traficom, 2023b. Tilastotietokanta. Suoritetut ja hyväksytyt ajokokeet.

https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Kuljettajantutkinnot/050_tutk_tau_105.px/

Traficom, 2023c. Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit.

https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/?tablelist=true

Tilastokeskus 2023. Statfin-tietokanta. Väestötiedot. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaerak/?tablelist=true

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja

2021:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2021_.pdf

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

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto