

Tieliikenteen
turvallisuuswebinaari –
nuorten
liikennekäyttäytyminen
tieliikenteessä

Ohjelma 10.3.2021

- ▶ **Tieliikenteen turvallisuustilanne Suomessa**
Traficomin erityisasiantuntija Riikka Rajamäki
- ▶ **Ajokorttilain uudistus vuonna 2018 - katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin**
 - ▶ **Katsaus nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen - Traficomin havainnot**
Traficomin erityisasiantuntija Elina Uusitalo
 - ▶ **Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä**
Sitowise Oy Vanhempi suunnittelija Janne Tuominen
 - ▶ **Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset**
Sitowise oy Apulaisosastopäällikkö Noora Airaksinen
- ▶ **Liikenneturvallisuuden valtionavustushankkeet nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi**
Traficomin johtava asiantuntija Annu Korhonen
- ▶ **Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakan loppupuheenvuoro**





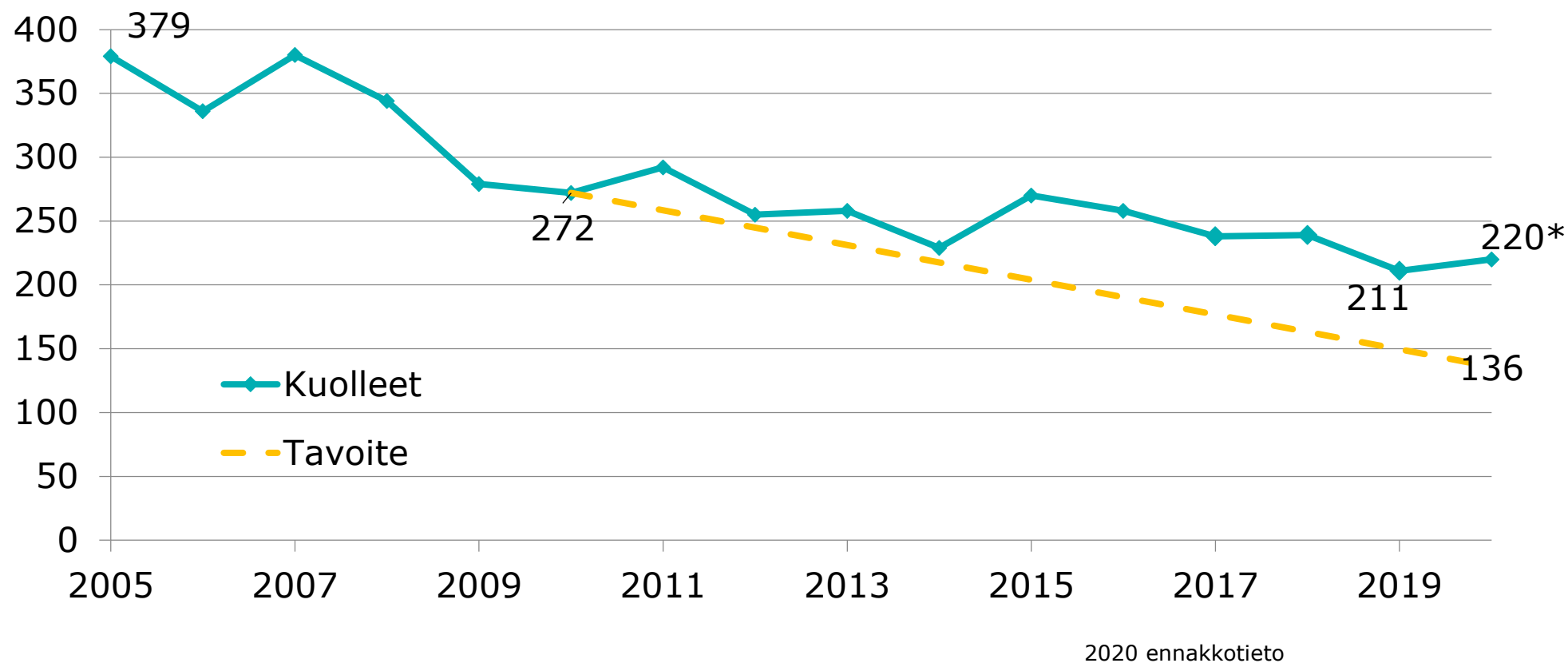
TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Tieliikenteen turvallisuuustilanne Suomessa

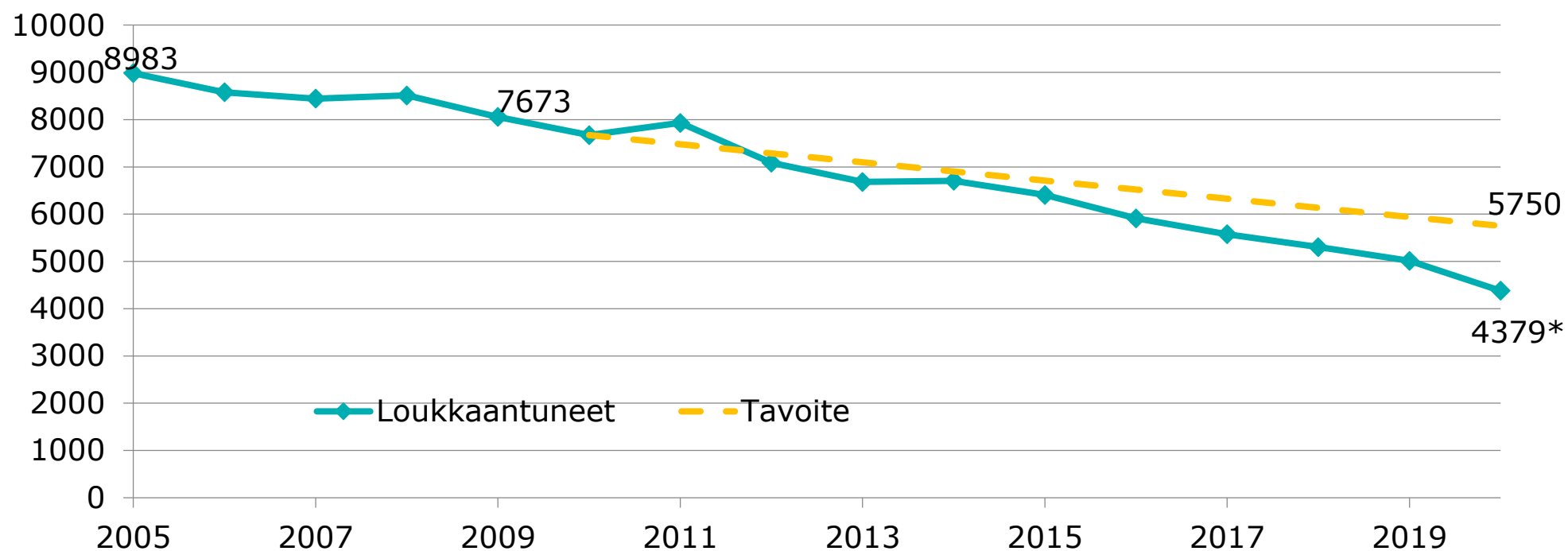
Traficomin erityisasiantuntija
Riikka Rajamäki

Tieliikenteessä kuolleet ja tavoite



► Lähde Tilastokeskus

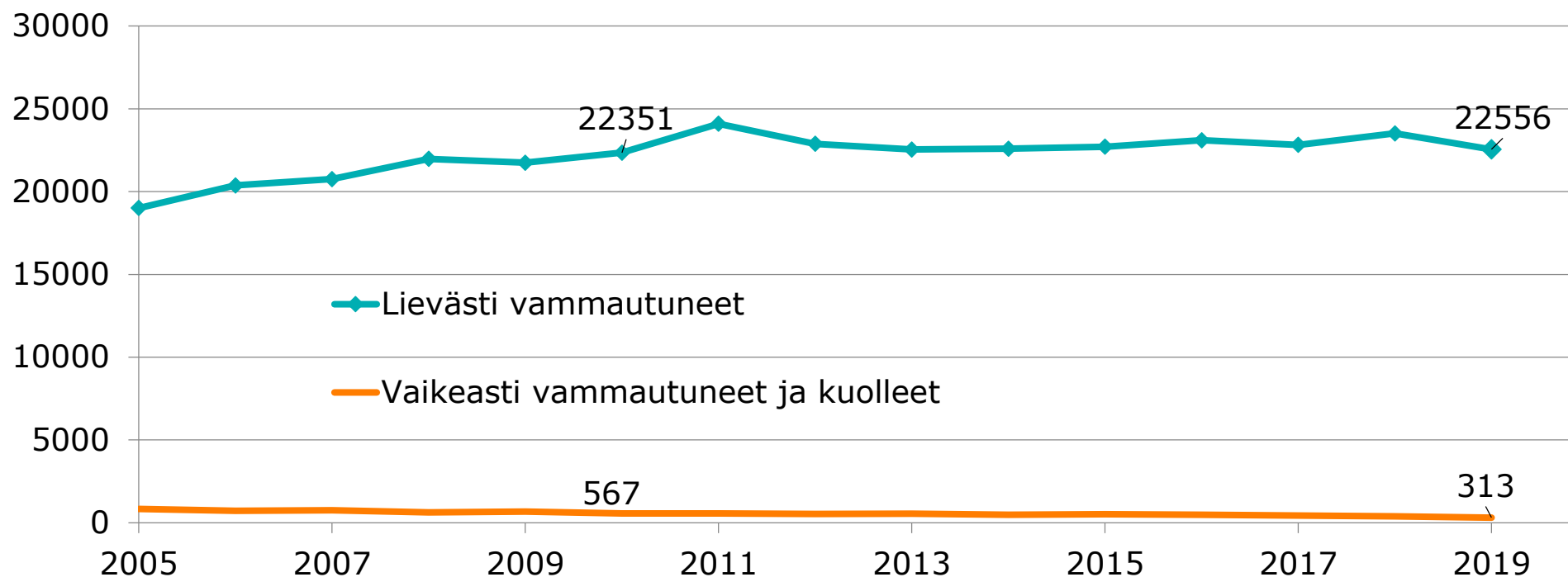
Kaikki poliisin tietoon tulleet loukkaantuneet ja tavoite



► Lähde Tilastokeskus

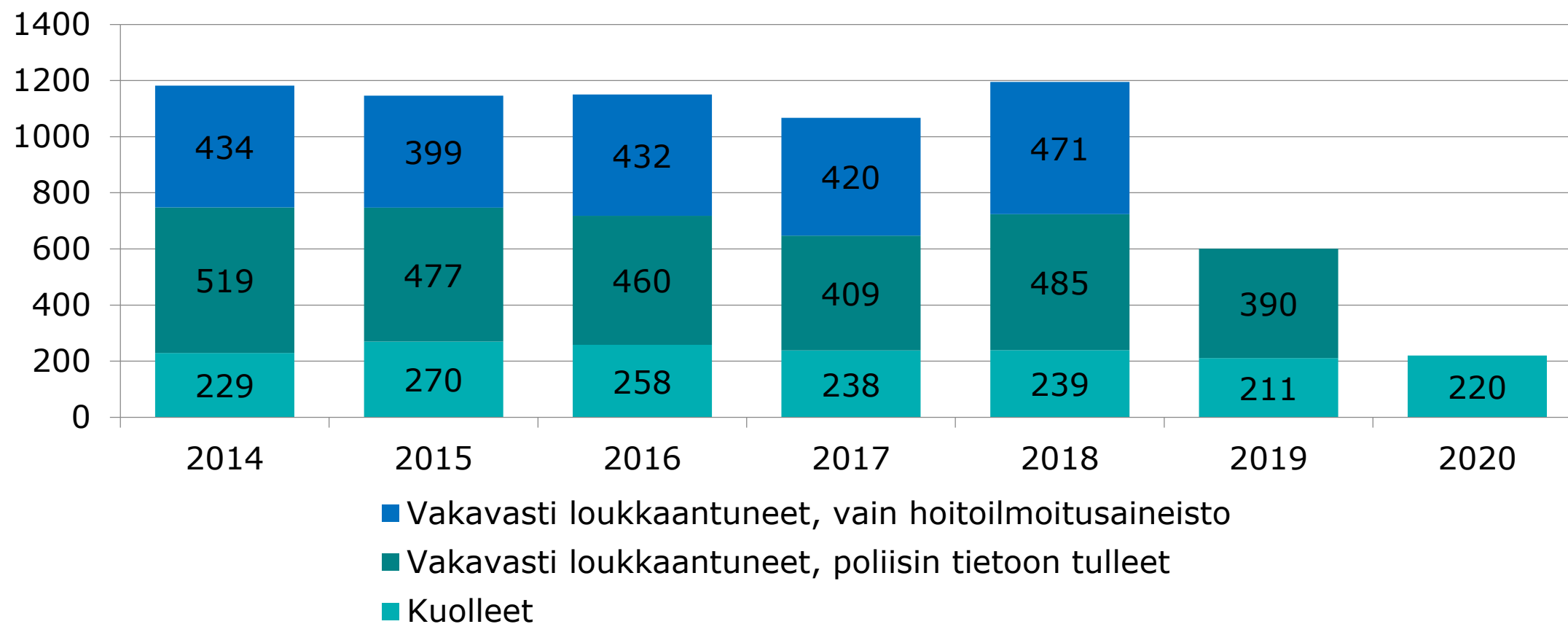
2020 ennakkotieto

Liikennevakuutuksesta korvatuissa vahingoissa vammautuneet



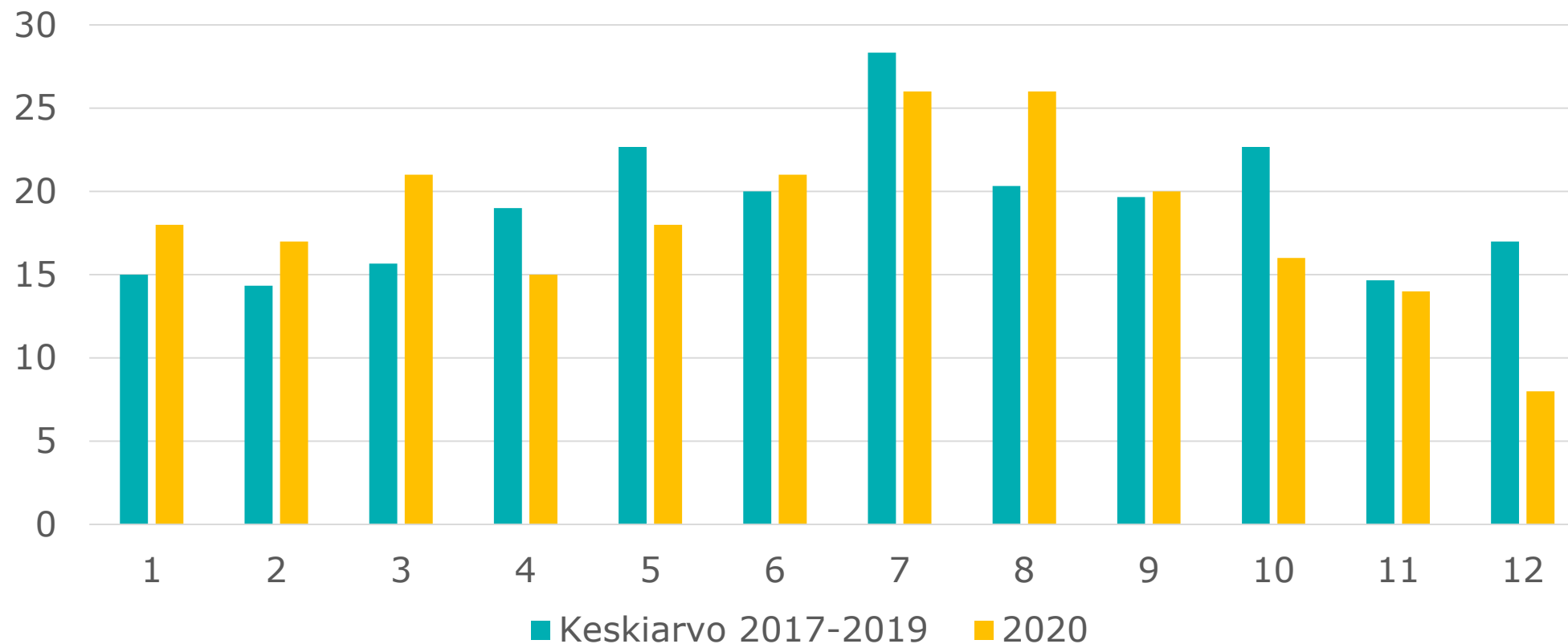
► Lähde Onnettomuusinstituutti

Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet



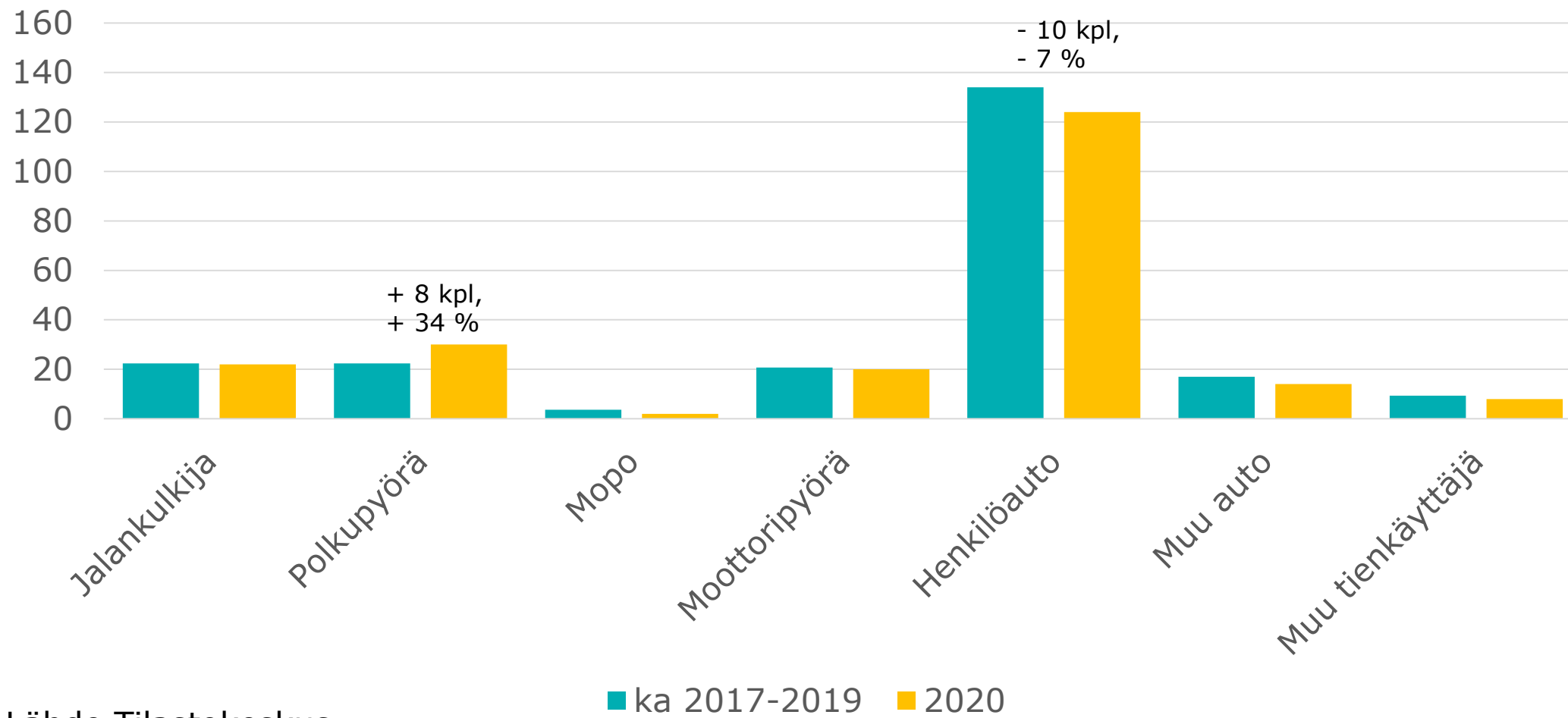
► Lähde Tilastokeskus

Tieliikenteessä kuolleet kuukausittain



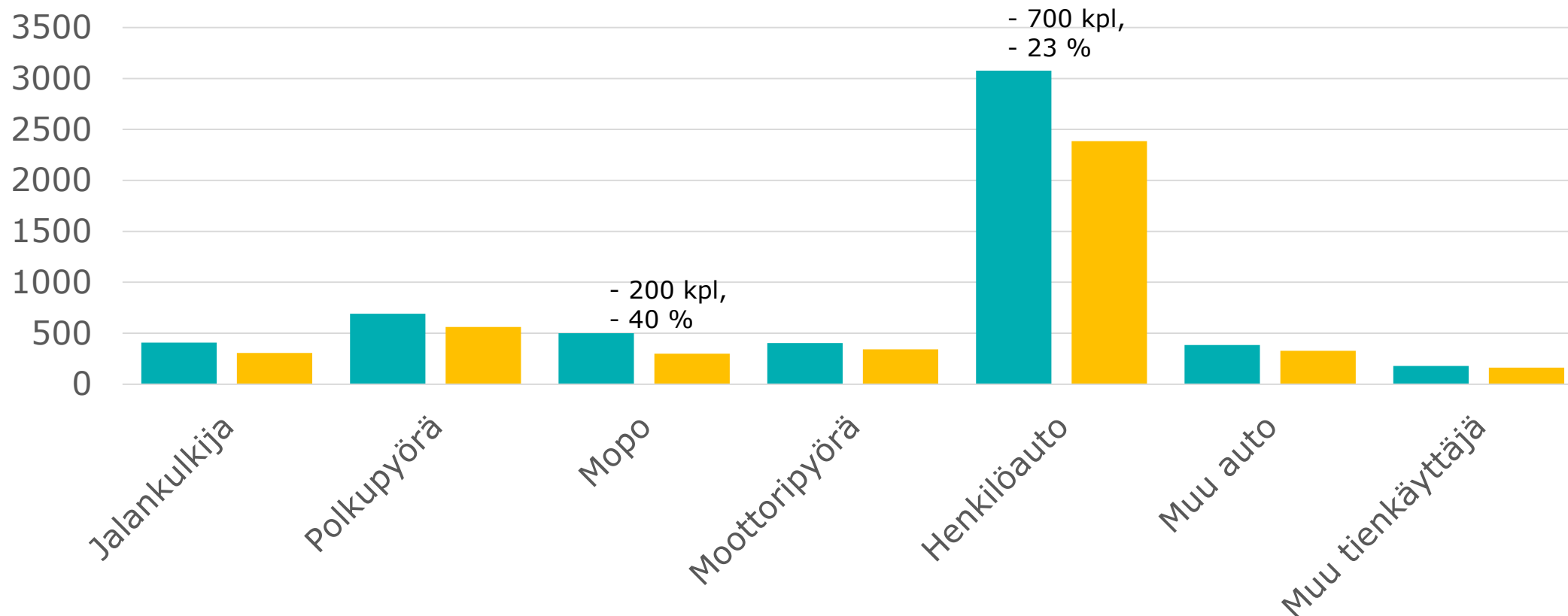
► Lähde Tilastokeskus

Kuolleet tienkäyttäjryhmittäin



► Lähde Tilastokeskus

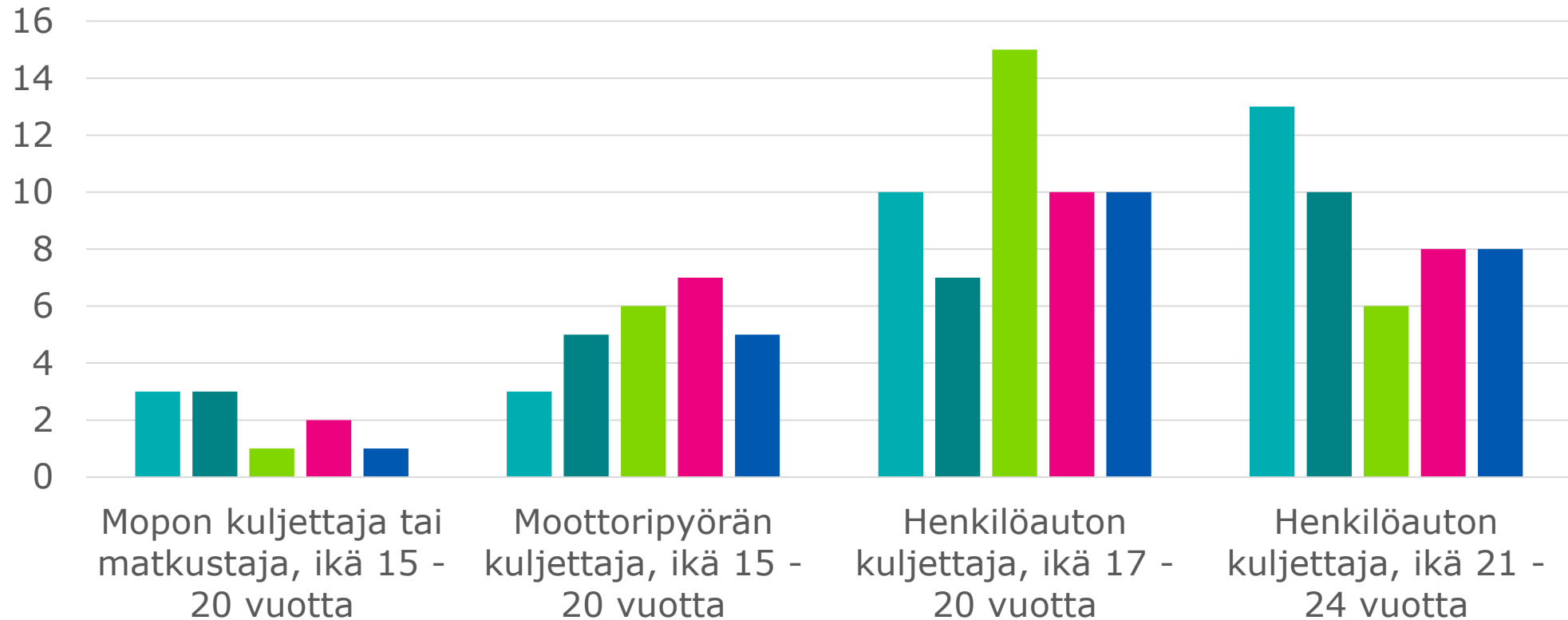
Kaikki poliisin tietoon tulleet loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin



► Lähde Tilastokeskus

■ Keskiarvo 2017-2019 ■ 2020

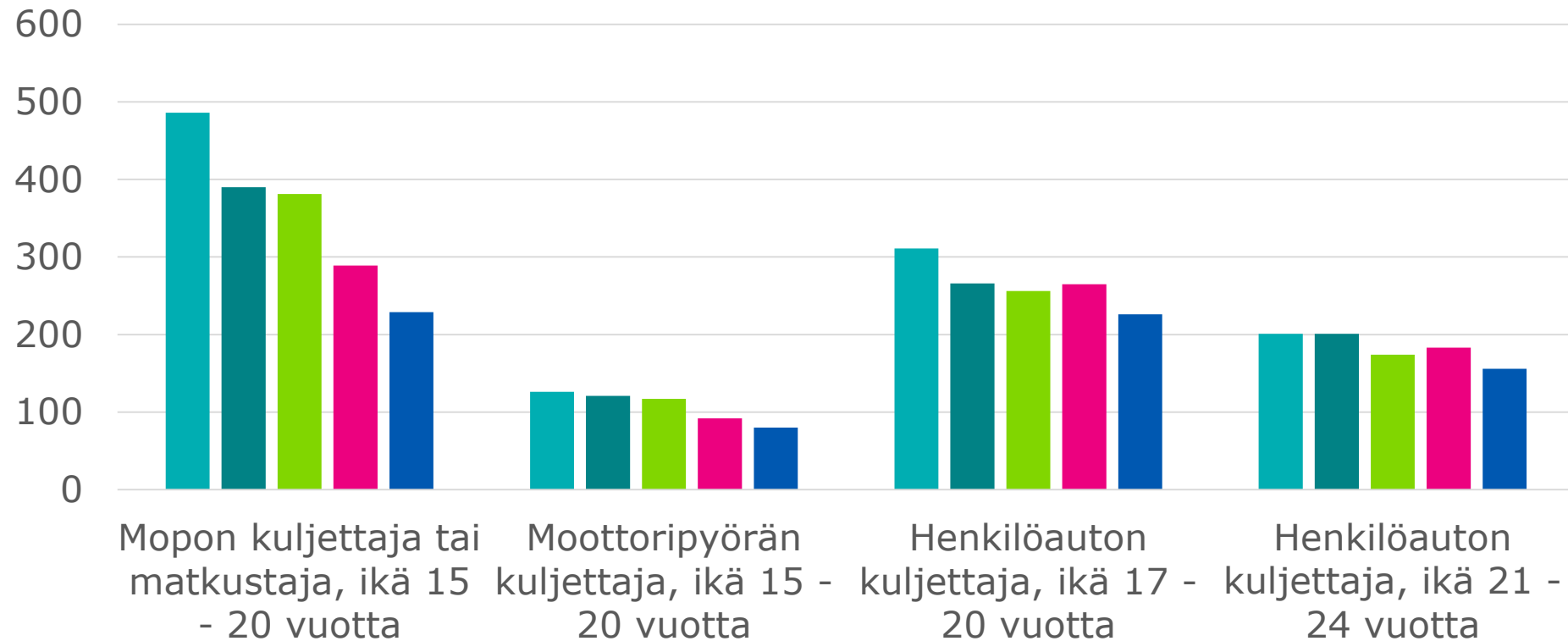
Nuorten kuljettajien liikennekuolemat



► Lähde Tilastokeskus

■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020

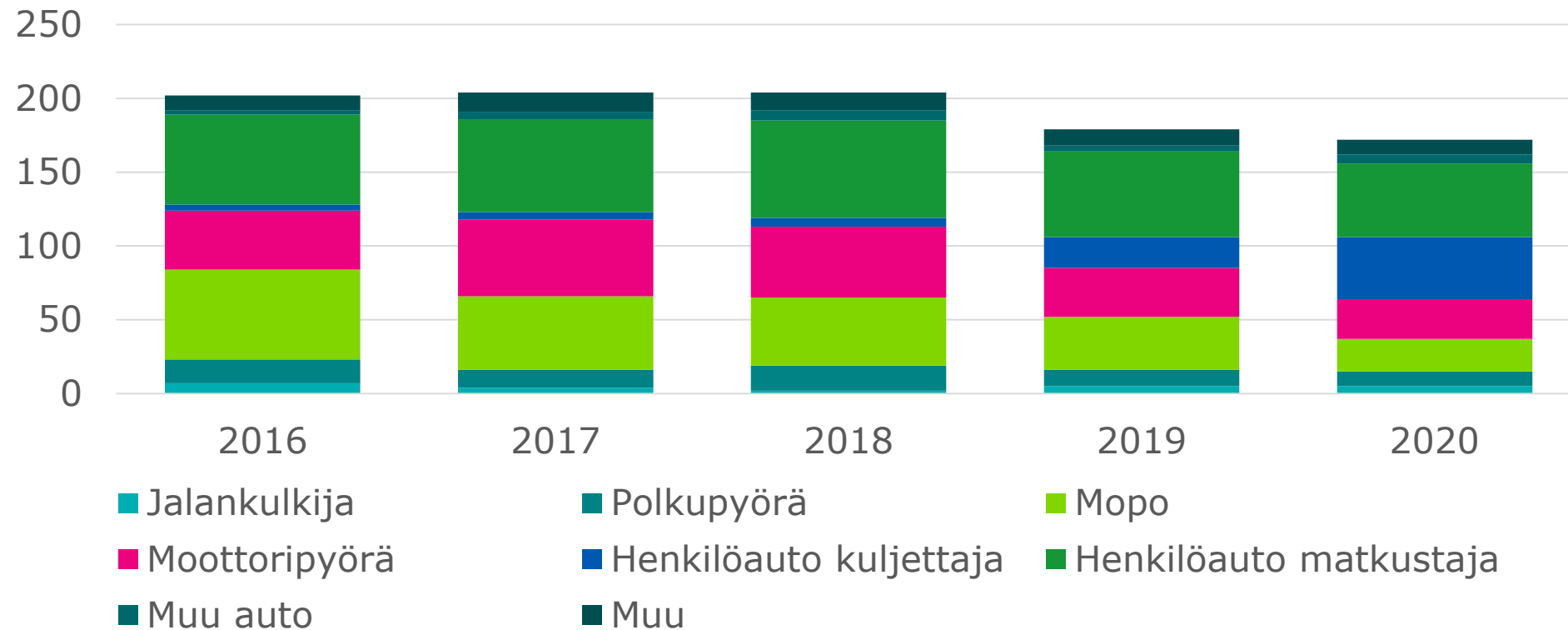
Nuorten kuljettajien loukkaantumiset poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa



► Lähde Tilastokeskus

■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020

17-vuotiaat loukkaantuneet kuljutavoittain poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa



► Lähde Tilastokeskus

Kiitos

Ajokorttilain uudistus 2018

Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Katsaus nuorten kuljettajien liikennekäyttämiseen - Traficomien havaintoja

Traficom
Elina Uusitalo

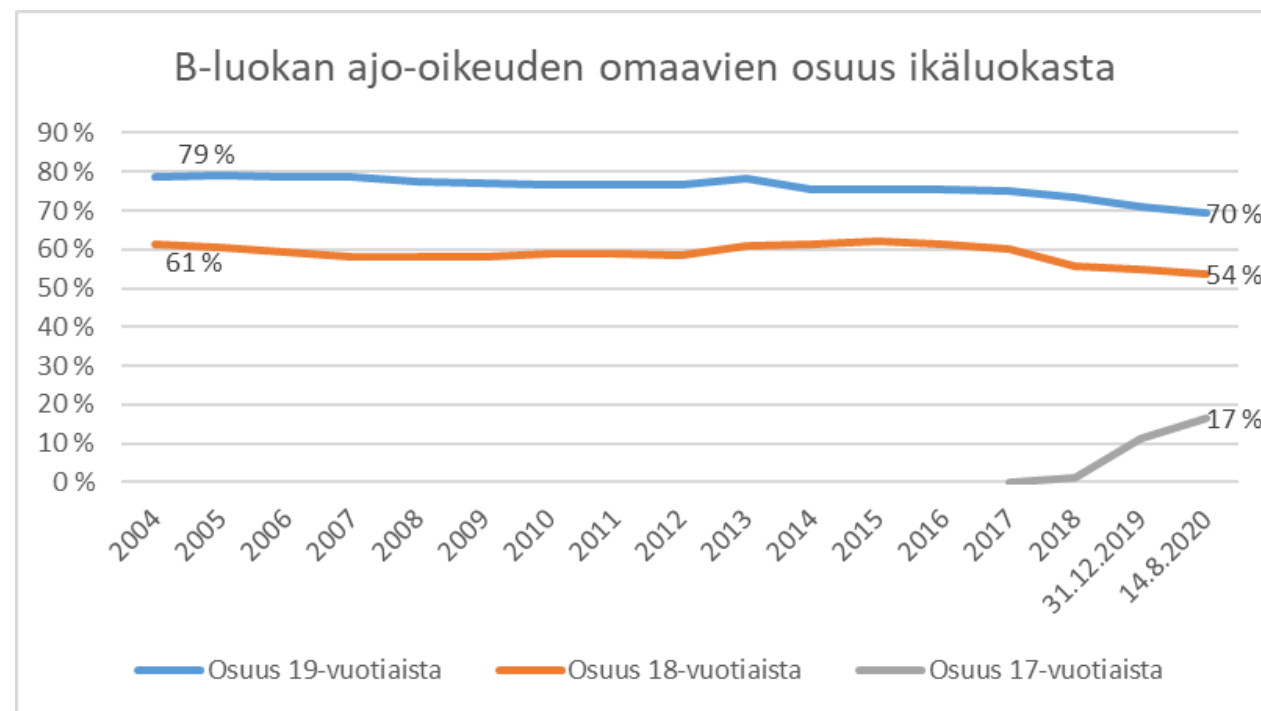
Ajokorttilain uudistuksen vaikutukset - muistio

- ▶ Esityksessä käydään lyhyesti läpi Traficomissa virkamiestyönä tehtyä muistiota uudistuksen vaikutuksista.
- ▶ Muistioon on koottu saatavilla olevaa aineistoa pääosin aikajaksolta 1.7.2018-31.8.2020 uudistusten vaikutusten arvioimiseksi.
- ▶ Tavoitteena on ollut antaa yleiskuva ajokorttilain uudistuksen vaikutuksista.
- ▶ Kokonaiskuva muutoksen vaikutuksista voidaan muodostaa kun kaikki tutkimukset valmistuvat.

Ajo-oikeuden hankkiminen nuorten keskuudessa

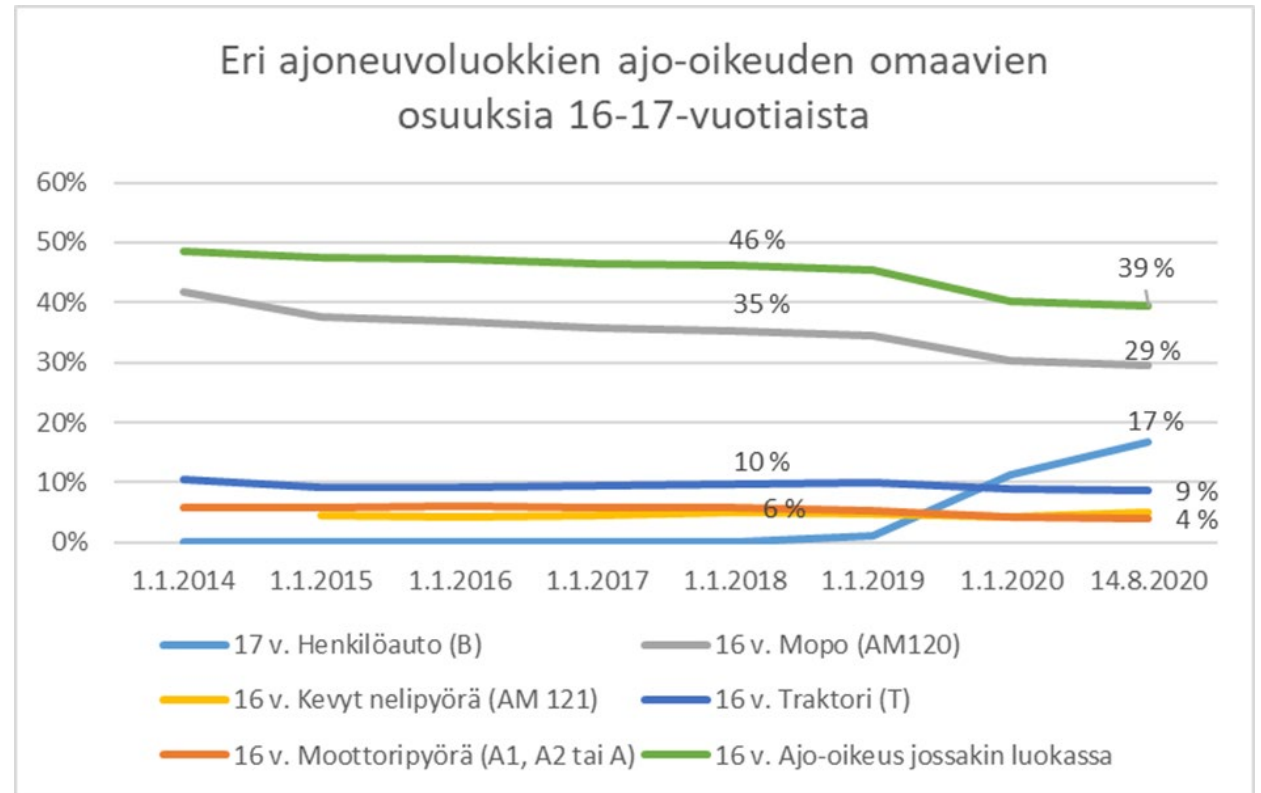
Ajo-oikeuden hankkiminen B-luokka

- ▶ B-luokan ajo-oikeuden hankkiminen on vähentynyt tasaisesti 2000-luvulla
- ▶ 18-vuotiaista 54 % hankkii B-ajo-oikeuden
- ▶ Alueellisesti on suurta vaihtelua



Ajo-oikeuden hankkiminen – muut luokat

- ▶ Ajo-oikeuden hankkiminen 16-17 –vuotiailla on vähenemässä
- ▶ Näyttäisi siltä, että osa jättää hankkimatta AM luokan tai A1 ajo-oikeuden ja odottaa B-luokan ajo-oikeuden saamista ikäpoikkeusluvalla



Aineisto

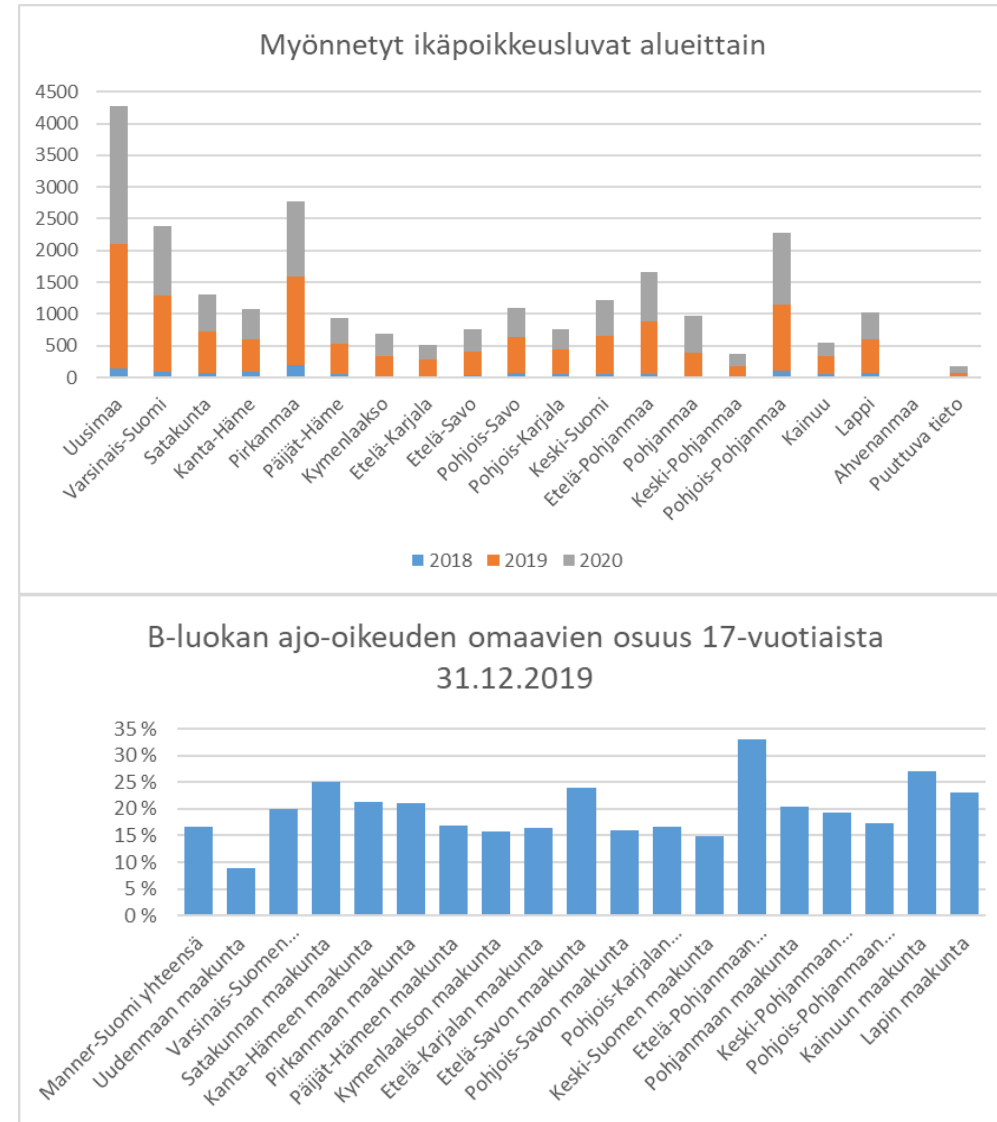
Aineisto

- ▶ Muistion aineistona on 1.7.2018-31.8.2020 aikajaksolla B-luokan ajo-oikeuden saaneet uudet kuljettajat
- ▶ Aineistoa on analysoitu ikäryhmittäin
- ▶ Aineiston sukupuolijakauma on tasainen 18- ja 19-vuotiaiden kohdalla, mutta 17-vuotiaiden ikäryhmässä miehet ovat ylliedustettuina

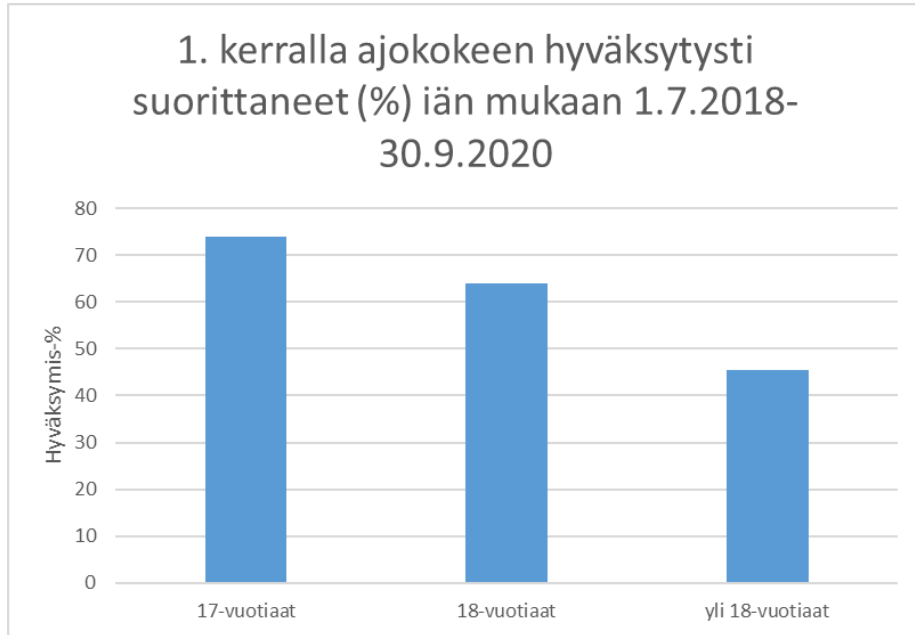
Ajo-oikeuden alkamisikä	Sukupuoli		Total
	Mies	Nainen	
17	13 687	6 570	20 257
18	38 969	35 141	74 110
19	3 347	3 970	7 317
Total	56 003	45 681	101 684

Ikäpoikkeusluvut

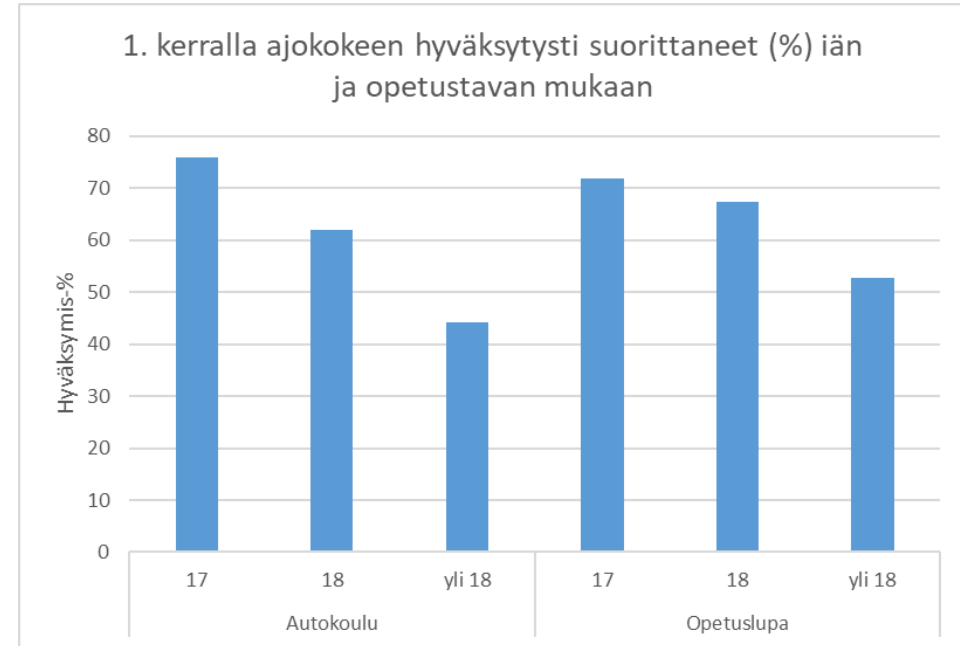
- ▶ Ikäpoikkeusluvut lähtivät voimakkaaseen nousuun vuonna 2019
- ▶ Syyskuun loppuun 2020 mennessä oli myönnetty yhteensä 24 849 ikäpoikkeuslupaa
- ▶ Miesten osuus myönnetyistä ikäpoikkeusluvista on 65 % ja naisten osuus vastaavasti 35 %.
- ▶ Ikäpoikkeuslupia on myönnetty eniten Uudenmaan, Pirkanmaan, Pohjois-Pohjanmaan ja Varsinais-Suomen alueilla
- ▶ Suhteellisesti eniten niitä on Etelä-Pohjanmaan, Kainuun, Satakunnan ja Etelä-Savon alueilla



Iän vaikutus tutkinnossa menestymiseen



- ▶ 17-vuotiaat menestyivät tutkinnossa parhaiten
- ▶ 74 % 17-vuotiaista läpäisee ajokokeen 1. yrityskerralla, 18-vuotiaista 64 % ja yli 18-vuotiaista vain 45 %



- ▶ Opetustavalla ei ole vaikutusta tähän ilmiöön

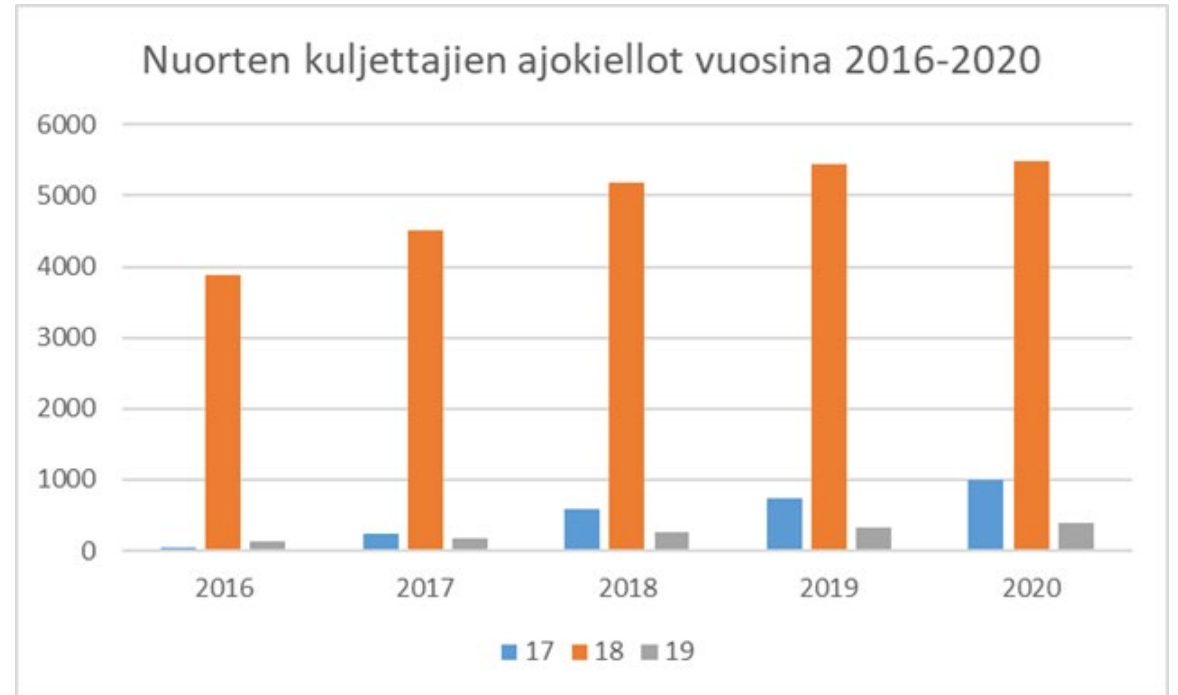
Nuorten kuljettajien ajokäyttäytyminen ajokieltorikosten valossa

Ajokieltorikokset

- ▶ Tarkastelussa on käytetty vain poliisin liikenteen valvonnassa määäämiä väliaikaisia ajokieltoja
- ▶ Tarkastelun näkökulmia ovat olleet: ikä, ajohistoria, ajokokemus, sukupuoli, opetusmuoto, alue, vuodenaika, viikonpäivä, kellonaika
- ▶ Analyysissa on käytetty sekä kuljettajakohtaisia lukuja että kaikkia väliaikaisia ajokieltoja eli kokonaismääriä tapauskohtaisesti

Yleinen huomio ajokieltojen kehityksestä

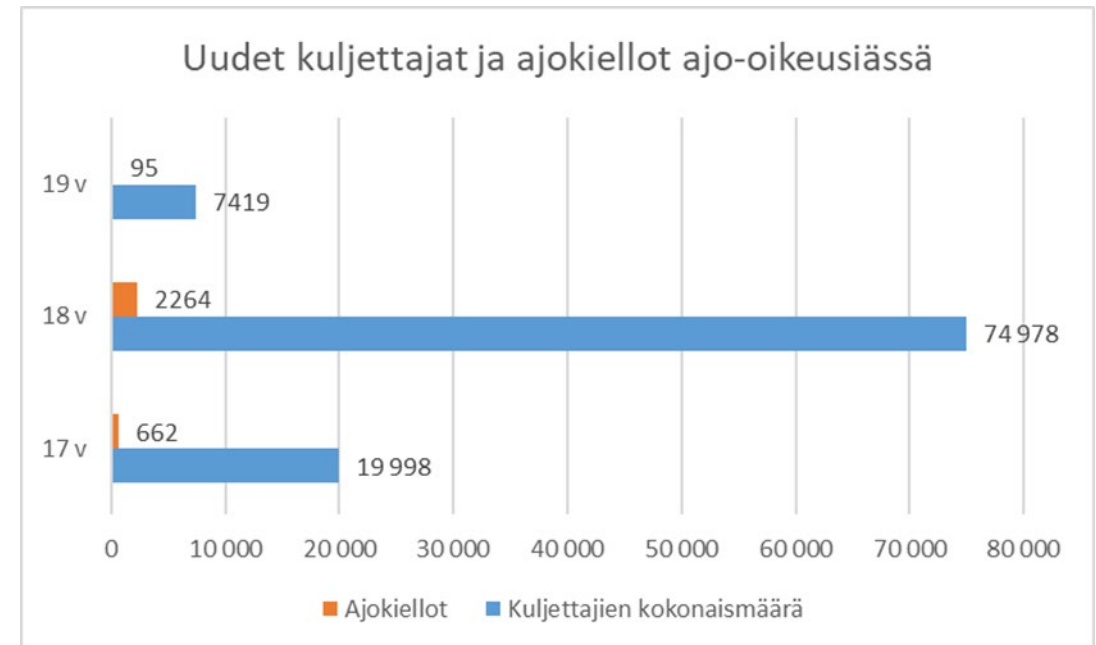
- Kokonaisuutena tarkastellen nuorten väliaikaisten ajokieltojen määrät näyttäisivät kasvaneen hitaasti kaikissa nuorten ikäryhmissä, kun verrataan keskenään vuosia 2016-2020.



Ajokiellot ja ikä

- Tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syylistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikokseen kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat.
- Ajanjaksolla 1.7.2018 - 31.8.2020 ajokieltoon määrättiin 662 kuljettajaa, joilla oli ikää 17 vuotta. Tämä on 3,3 % 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista.
- Vastaava osuus on 18-vuotiailla 0,3 prosenttiyksikköä pienempi eli 3,0 %.

<i>Ikä</i>	<i>Ajo-oikeuden haltijat</i>	<i>Ajokiellot</i>	<i>Osuus</i>
17 v	19 998	662	3,31 %
18 v	74 978	2264	3,01 %
19 v	7419	95	1,28 %



Ikä ja ajo-oikeushistoria

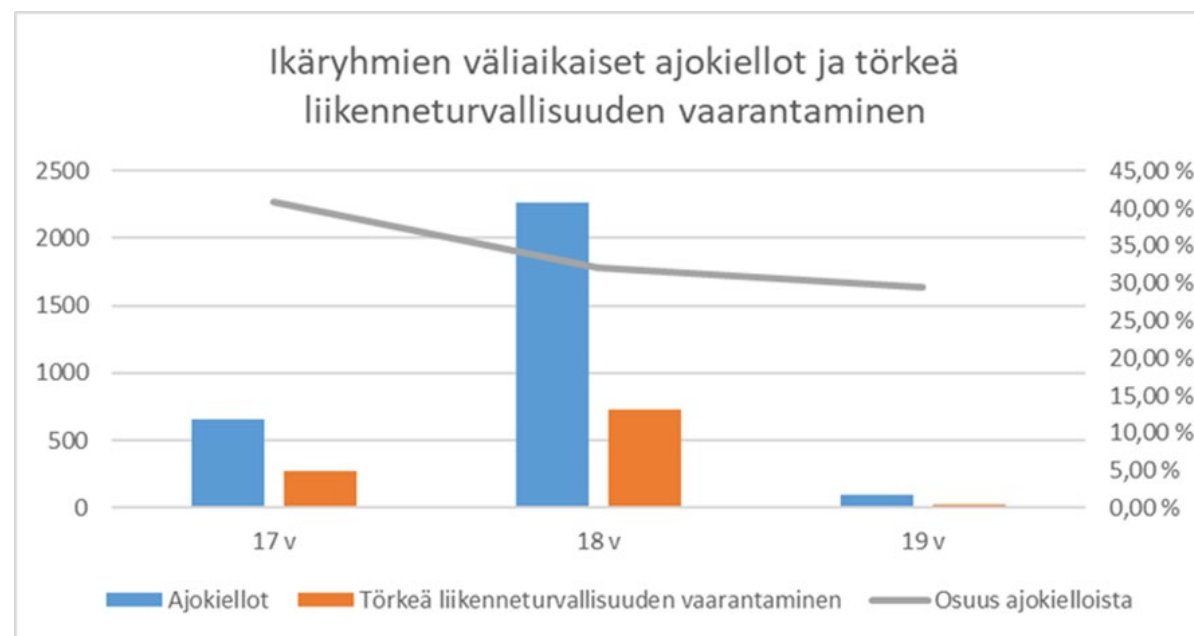
- ▶ Tuloksista kävi ilmi, että mikäli 17-vuotiaalla on ajo-oikeushistoriassa aiempi ajokieltorikos, hän todennäköisemmin syyllistyy siihen uudestaan B-ajo-oikeuden saatuaan kuin 18- ja 19 -vuotias uusi kuljettaja
- ▶ Niistä 17-vuotiaista kuljettajista, jotka oli määrätty ajokieltoon ajo-oikeuden hankkimisen jälkeen 15,2 prosentilla (101) oli ajokielto jo ennen B-ajo-oikeuden myöntämistä.
- ▶ Vastaava luku 18-vuotiaiden kohdalla oli 12,5 prosenttia (284) ja 19-vuotiailla näiden kuljettajien osuus oli 10,5 prosenttia (10)

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

- ▶ 17-vuotiaiden ajokielloista noin 41 % johtui törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.
- ▶ 18-vuotiailla vastaava osuus oli noin 32 %.
- ▶ Ero oli lähes 9 prosenttiyksikköä

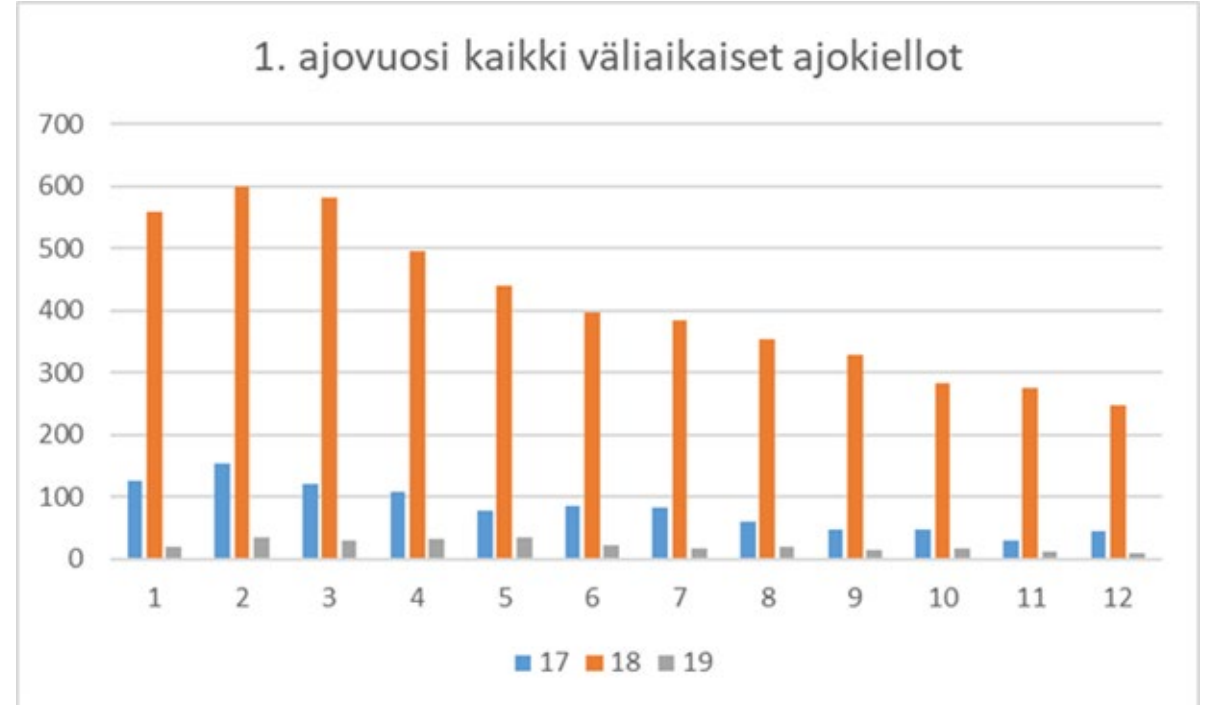
<i>Ikä</i>	<i>Ajokiellot</i>	<i>Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen</i>	<i>Osuus ajokielloista</i>
17 v	662	270	40,78 %
18 v	2264	727	32,11 %
19 v	95	28	29,47 %



Ajokokemus

Ajokokemus

- ▶ Uusien kuljettajien riskikäyttäytymisessä oli ikäryhmästä riippumatta samoja piirteitä.
- ▶ Noin 50 %:ia ensimmäisen ajovuoden ajokieltorikoksista tapahtui ensimmäisen 4 kuukauden sisällä ajo-oikeuden saannista kaikilla ikäryhmillä.

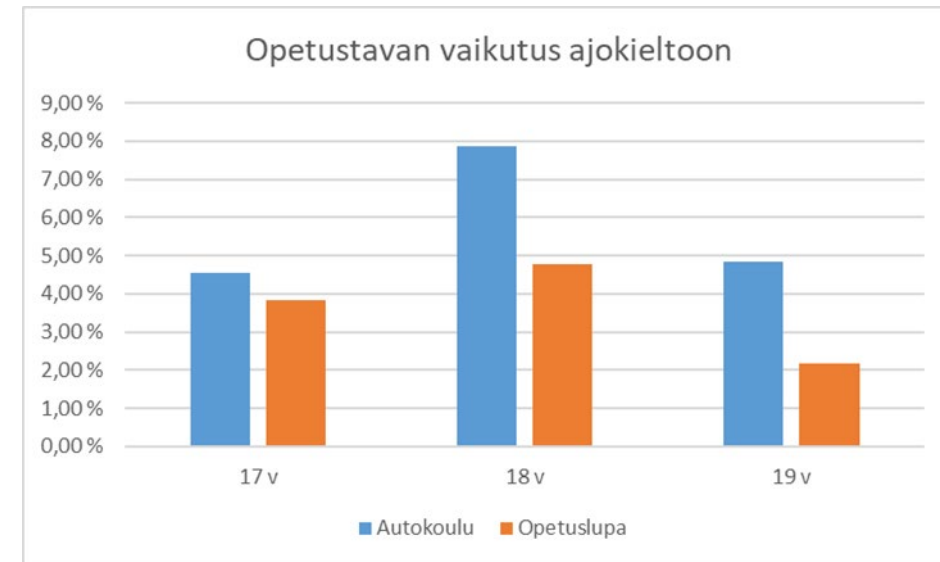


Opetustapa

Opetustapa

- ▶ Autokoulussa opetuksen saaneet uudet kuljettajat syyllistyivät suhteellisesti enemmän ajokieltorikoksiin verrattuna opetuslupalaisiin
 - ▶ Tämä ero näkyi kaikissa ikäryhmissä.
- ▶ Ilmiö oli samansuuntainen myös kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen aikana eli ennen ajokorttilain uudistuksen voimaantuloa.

	Opetustapa ja ajokielto					
	Autokoulu	Kokonais määrä	Osuus	Opetuslupa	Kokonais määrä	Osuus
17 v	466	10 232	4,55 %	375	9815	3,82 %
18 v	3733	47 336	7,88 %	1235	25 927	4,76 %
19 v	262	5395	4,85 %	40	1843	2,17 %
Total	4461	62 963	7,08 %	1650	37 585	4,39 %



Sukupuoli

Sukupuoli

- ▶ Merkittävänä asiana nousee esiin kaikissa ikäryhmissä miesten ajokäyttämisen riskihakuisuus.
- ▶ Miesten osuus ajokieltorikkomuksissa oli lähes 90 prosentin tasoa kaikissa ikäryhmissä.
- ▶ 17-vuotiaiden kohdalla sukupuolen merkitys korostuu entisestään, koska tarkastelun kohteena olevassa joukossa miesten osuus 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista oli kaksinkertainen naisiin verrattuna, kun se muissa ikäryhmissä oli tasainen.

Vuodenaika, viikontpäivä ja kellonaika

Vuodenaika, viikontpäivä ja kellonaika

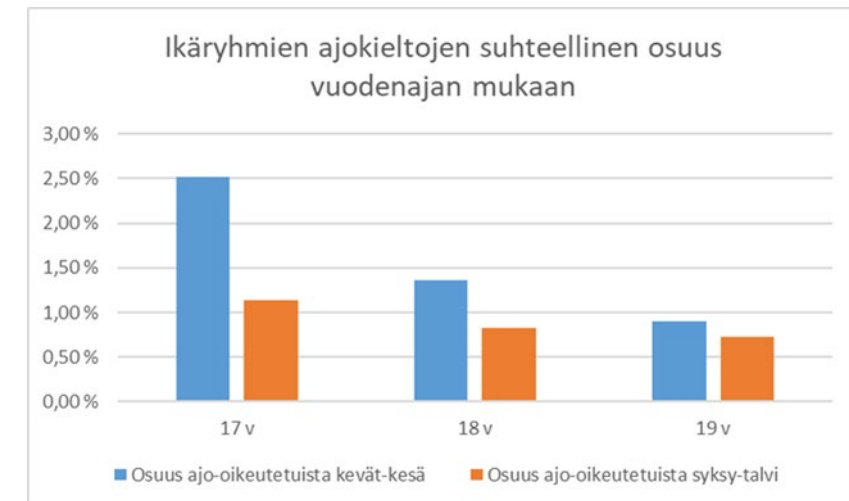
- ▶ Ajokieltorikkomuksista erottui selkeänä Suomen vuodenaikojen vaikutus ajokäyttäytymiseen.
- ▶ Ajokieltorikkomuksia tapahtui eniten keväällä, kesällä sekä alkusyksyllä ts. valoisaan ajankohtaan vuodessa.
- ▶ Viikontpäivissä ja kellonajoissa tarkastellen ne painottuivat viikonloppuun ja yöaikaan.
- ▶ Käyttäytyminen oli samanlaista kaikissa ikäryhmissä

Vertailu syksy-talvi ja kevät-kesä – 6 kuukautta

- ▶ Mikäli uusi kuljettaja saa ajo-oikeuden keväällä syyllistyy hän todennäköisemmin väliaikaiseen ajokieltorikokseen kuin jos ajo-oikeus on alkanut syksyllä
- ▶ Syys-talviaikaan 17-vuotiaat uudet kuljettajat määrättiin ajokieltoon suhteessa vain hieman enemmän kuin 18-vuotiaat uudet kuljettajat
- ▶ Sen sijaan kevät-kesäaikaan 17-vuotiaat uudet kuljettajat määrättiin useammin ajokieltoon kuin 18-vuotiaat uudet kuljettajat.
- ▶ 2,52 % 17-vuotiaista kuljettajista määrättiin ajokieltoon, kun vastaava osuus 18-vuotiaiden kohdalla oli 1,36 %.
- ▶ Eroa ikäryhmien välillä oli 1,16 prosenttiyksikköä

Syyskuu 2019 - Helmikuu 2020			
Ikä	Ajo-oikeuden haltijat	Ajokiellot	Osuus
17	6 657	76	1,14 %
18	15 550	128	0,82 %
19	1 935	14	0,72 %

Maaliskuu 2020 - Elokuu 2020			
Ikä	Ajo-oikeuden haltijat	Ajokiellot	Osuus
17	7 298	184	2,52 %
18	15 070	205	1,36 %
19	1 871	17	0,90 %



Ajokieltokoulutus

Ajokieltokoulutus

- ▶ Näyttäisi siltä, että ajokorttilain uudistuksessa säädetty pakollinen ajokieltokoulutus on toimiva.
- ▶ 92 % ajokieltoon määrätyistä kuljettajista ei enää uudestaan syyllisty ajokieltorikokseen
- ▶ Vastaava prosenttiluku ennen uudistusta oli 87%
- ▶ Ajokieltokoulutus näyttäisi olevan vaikuttavinta 17-vuotiaiden kuljettajien kohdalla (94 % ei uusinut)

Kiitos

elina.uusitalo@traficom.fi



Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden kokemukset ja menestys liikenteessä

Tieliikenteen turvallisuuswebinaari
10.3.2021

Janne Tuominen, Sitowise Oy

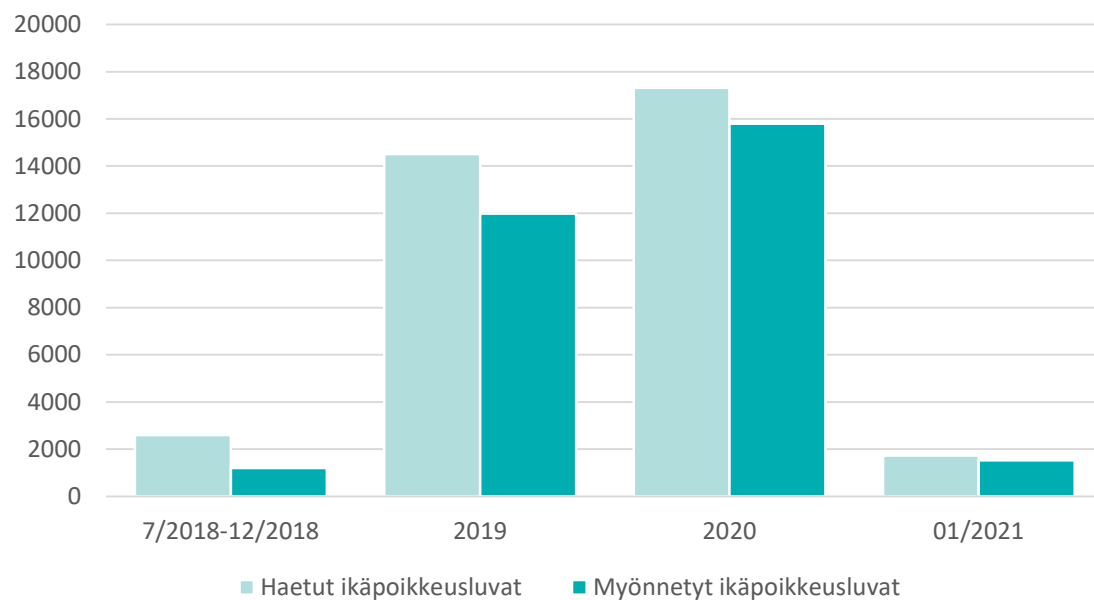
Ikäpoikkeuslupakäytännöt

Ikäpoikkeusluvan myöntäminen

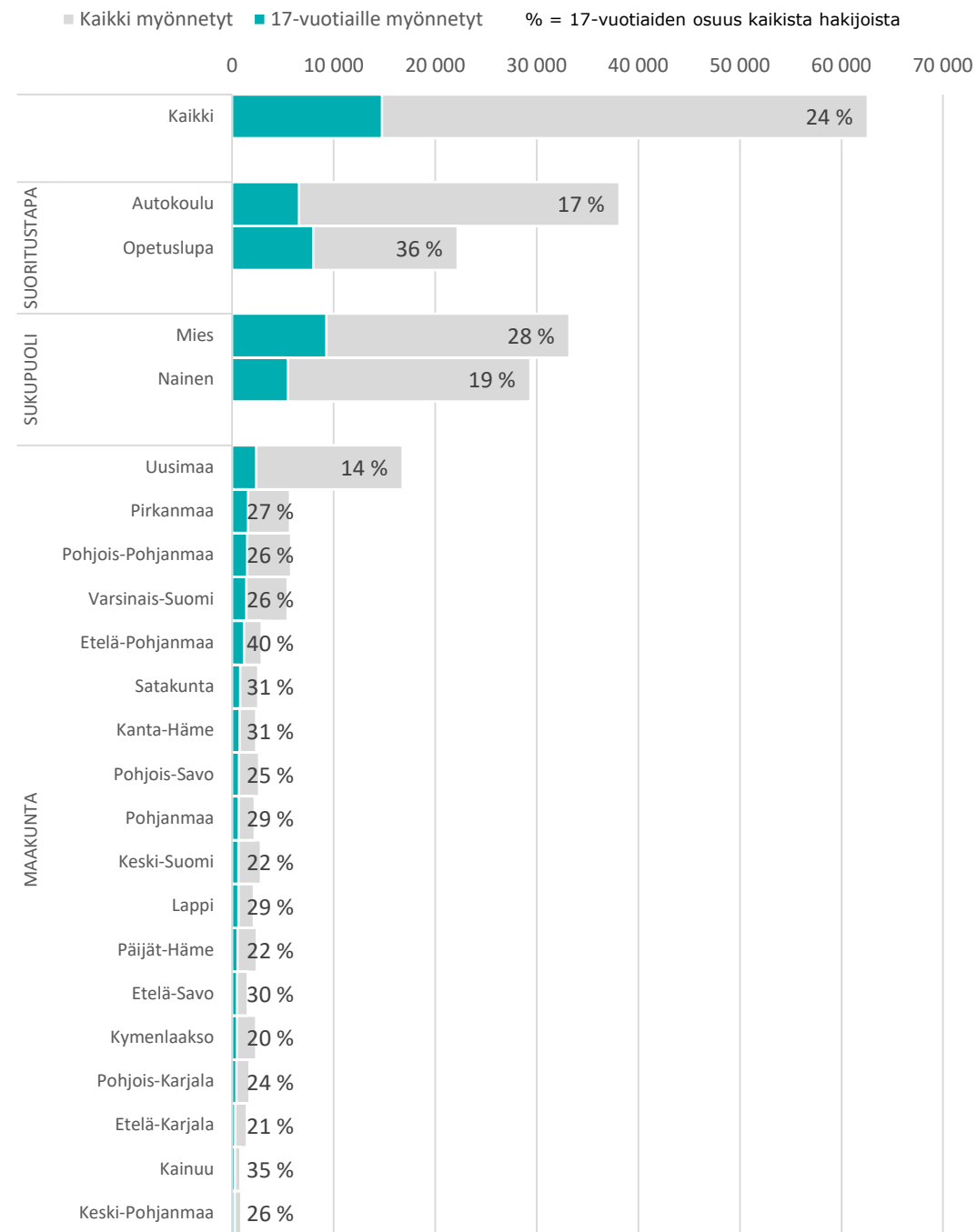
- ▶ Traficom voi myöntää ajokortin 17-vuotiaalle hakijalle, mikäli siihen on erityisiä syitä.
- ▶ Ikäpoikkeuslupahakemukset käsitellään yksilöllisesti ja lupa myönnetään kokonaisharkinnan perusteella.
- ▶ Ehtoja ikäpoikkeusluvan hakemiselle lievennettiin lakimuutoksen yhteydessä 1.7.2018, jonka jälkeen ikäpoikkeusluvalla ajokortteja on myönnetty jo noin 30 000 hakijalle.
- ▶ Erityisiä syitä luvan myöntämiselle voivat olla pitkät etäisyydet ja puutteelliset tai kohtuuttomasti aikaa vievät joukkoliikenneyhteydet kouluun, työhön, työharjoitteluun tai tavoitteelliseen harrastukseen kulkemiseksi.
- ▶ Luvan myöntämiseen voivat lisäksi vaikuttaa äkilliset muutokset perhetilanteessa ja saman kotitalouden välttämättömien asioiden hoitamisen turvaaminen.

Ikäpoikkeusluvan yleisyys

Haetut ja myönnetyt ikäpoikkeusluvut 1.7.2018 - 31.1.2021



Myönnetyt B-luokan ajokortit vuonna 2020



Tuloksia uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta

TAUSTA

Tutkimuksen toteutus

- ▶ Uusien kuljettajien liikennemenestystä on seurattu vuodesta 2001 lähtien Traficomin toteuttamalla kyselytutkimuksella. Liikennemenestyksen lisäksi tutkimuksella on kerätty tietoa kuljettajien kokemuksista kuljettajakoulutukseen ja siinä tapahtuneisiin muutoksiin liittyen.
- ▶ Tutkimukseen on valittu vuosittain satunnaisesti 8000 noin vuosi ennen tutkimuksen tekohetkeä ajokortin suorittanutta uutta kuljettajaa. Vastauksia on saatu tyypillisesti noin 2000/vuosi.
- ▶ **Perustutkimuksen rinnalla toteutettiin vuoden 2020 syksyllä lisäotos ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneille uusille kuljettajille. Otokseen poimittiin 8000 alle 18-vuotiaana ajokortin saanutta vuosilta 2018-2020. Tuloksia vertailtiin perusjoukkoon ja selvitettiin keskeisimpiä eroavaisuuksia tutkimusjoukkojen välillä.**

TUTKIMUSAINEISTON SISÄLTÖ

Vastaaajan taustatiedot

- Ikä
- Asuinpaikka
- Opetustapa ja ajotunnit
- Koepisteet

Tutkimuslomakkeelta saadut tiedot

- Liikkumistottumukset
- Ajokortin hankinnan syyt
- Opetuksen suoritustavat
- Kertynyt ajokokemus
- Tyytyväisyys opetuksen sisältöön
- Sattuneet rikkeet ja vahingot
- Vapaa palaute

RAPORTOITAVAT TULOKSET

Tutkimuksen tekoon liittyvät tiedot

- Tutkimuksen rooli osana liikenneturvallisuustyötä
- Tutkimusmenetelmät ja vastausasteet
- Perusjoukko ja otoksen muodostaminen

Aikasarjat ja vertailut ryhmien välillä

- Suoritustavat (autokoulu/opetuslupa, liikenneopetus/simulaattori, lähiopetus/teoriaopetus)
- Ajokortin hankinnan syyt
- Ajokokemus ja liikkumistottumukset
- Tyytyväisyys opetuksen sisältöön ja sen antamiin valmiuksiin
- Liikennevahingot, rikkeet ja ajokieltokoulutus
- Liikennemenestystä ja koulutuksen laatua kuvaavat indeksit

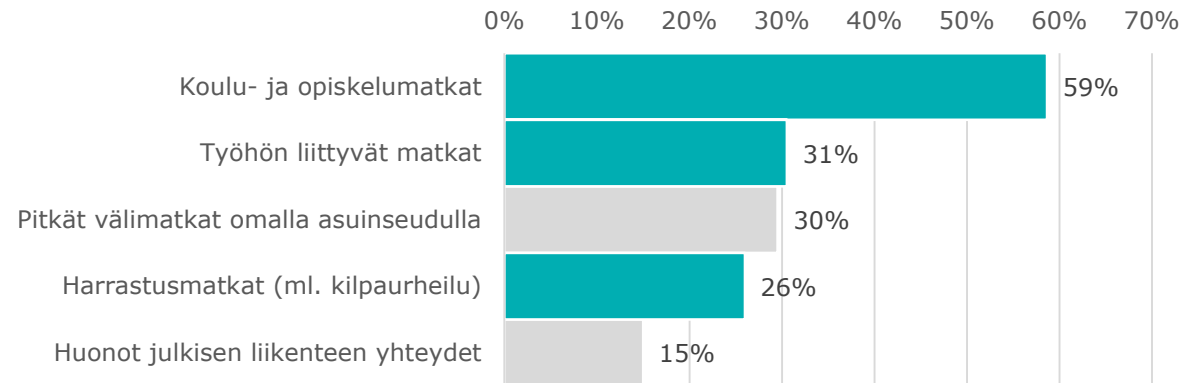
Vapaa palaute kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon liittyen

TUTKIMUSTULOKSET

Keskeisimmät syyt ikäpoikkeusluvan hakemiselle

- Tutkimustulosten perusteella lähes 60 % vastaajista ilmoitti koulu- tai opiskelumatkan kulkemisen ensisijaiseksi syyksi ikäpoikkeusluvan hakemiselle. Työhön liittyvät matkat ilmoitti syyksi 31 % vastaajista ja tavoitteelliseen harrastamiseen liittyvät matkat 26 % vastaajista.
- Pitkät välimatkat ja huonot julkisen liikenteen yhteydet olivat esillä useissa vastauksissa. Lähes poikkeuksetta ne sisältyivät johonkin kolmesta keskeisimmästä syystä.

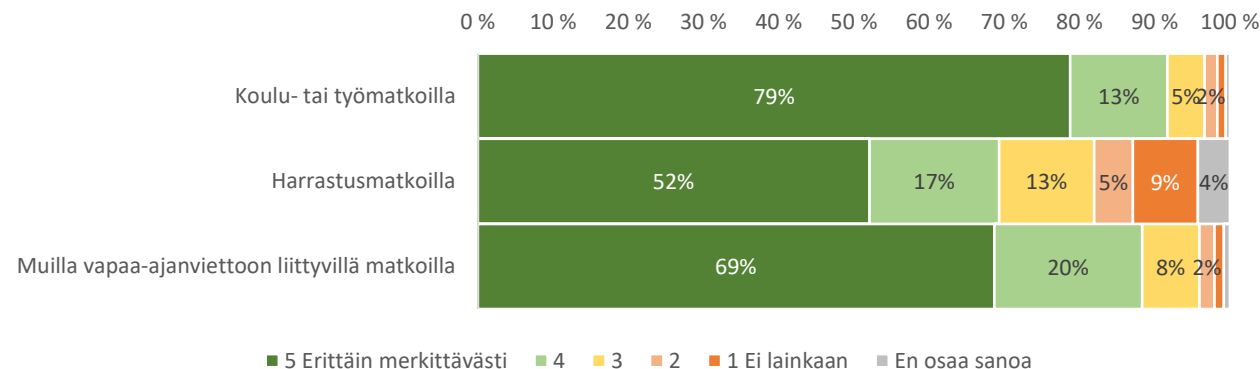
Mikä oli ensisijainen syy poikkeusluvan hakemiselle?



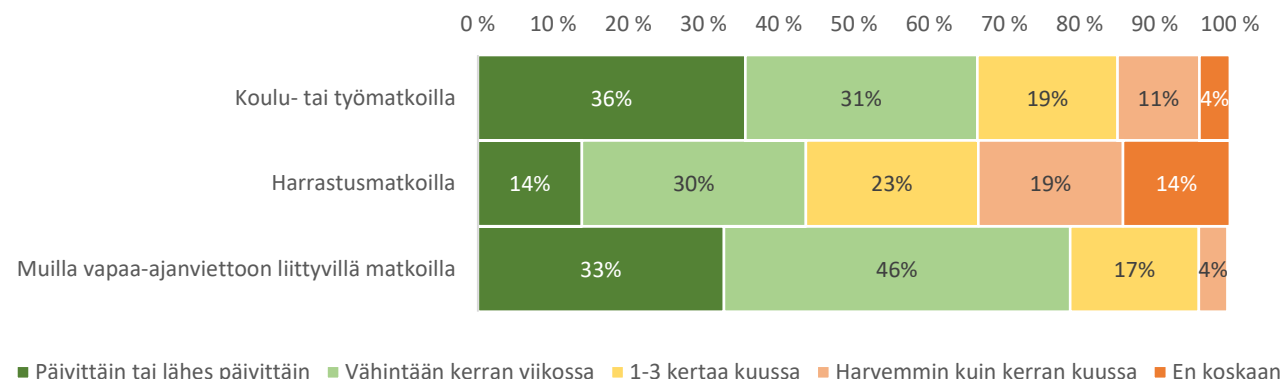
Liikkumismahdollisuudet ja kuljettajana toimiminen

- ▶ Ajokortin saaminen ikäpoikkeusluvalla vaikutti merkittävästi vastaajien liikkumismahdollisuuksiin kaikentyypisillä matkoilla. Yli 90 % vastaajista ilmoitti ikäpoikkeusluvan vaikuttaneen merkittävästi tai erittäin merkittävästi koulu- tai työmatkojen kulkemiseen.
- ▶ Muiden kuljettaminen oli myös melko yleistä. 67 % vastaajista ilmoitti kuljettavansa muita koulu- tai työmatkoilla vähintään kerran viikossa. Vapaa-ajan matkojen osalta osuus nousi lähes 80 prosenttiin.

Vaikuttiko ajokortin saaminen ikäpoikkeusluvalla liikkumismahdollisuuksiisi...?



Arvioi kuinka usein erilaisilla matkoilla toimit kuljettajana myös muille (ts. autossa on matkustajia)?

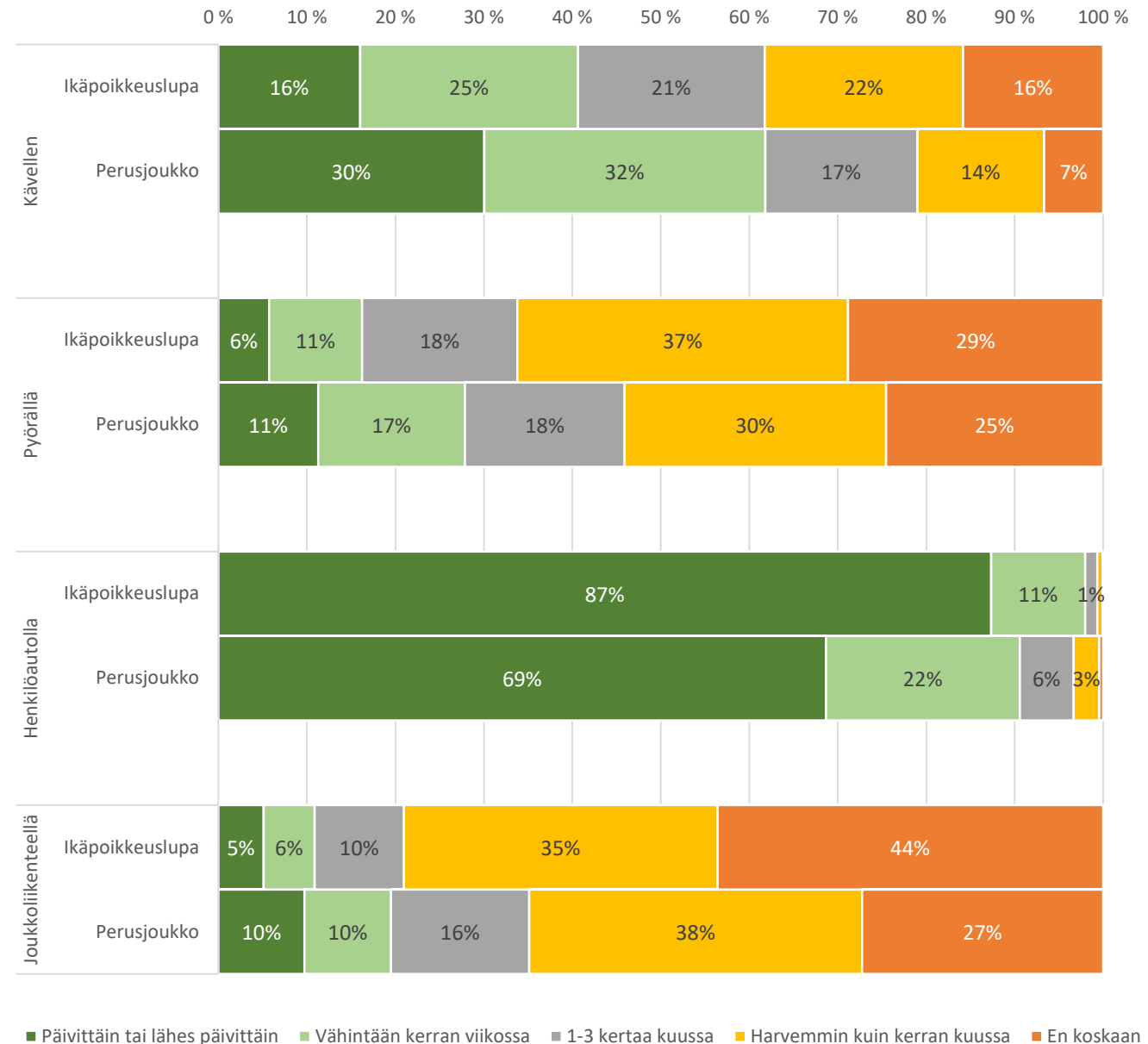


TUTKIMUSTULOKSET

Liikkumistottumukset omalla asuinseudulla

- ▶ Henkilöauton käyttö on tyypillisesti hyvin yleistä kaikilla uusilla kuljettajilla. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneilla henkilöauton käyttö osana arkiliikkumista korostuu entisestään.
- ▶ Ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneista 87 % ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Harvemmin kuin kerran viikossa henkilöautomatkoja tekevien osuus jäi **kahteen prosenttiin**.

Kuinka usein teet matkoja seuraavilla kulkutavoilla omalla asuinseudullasi?

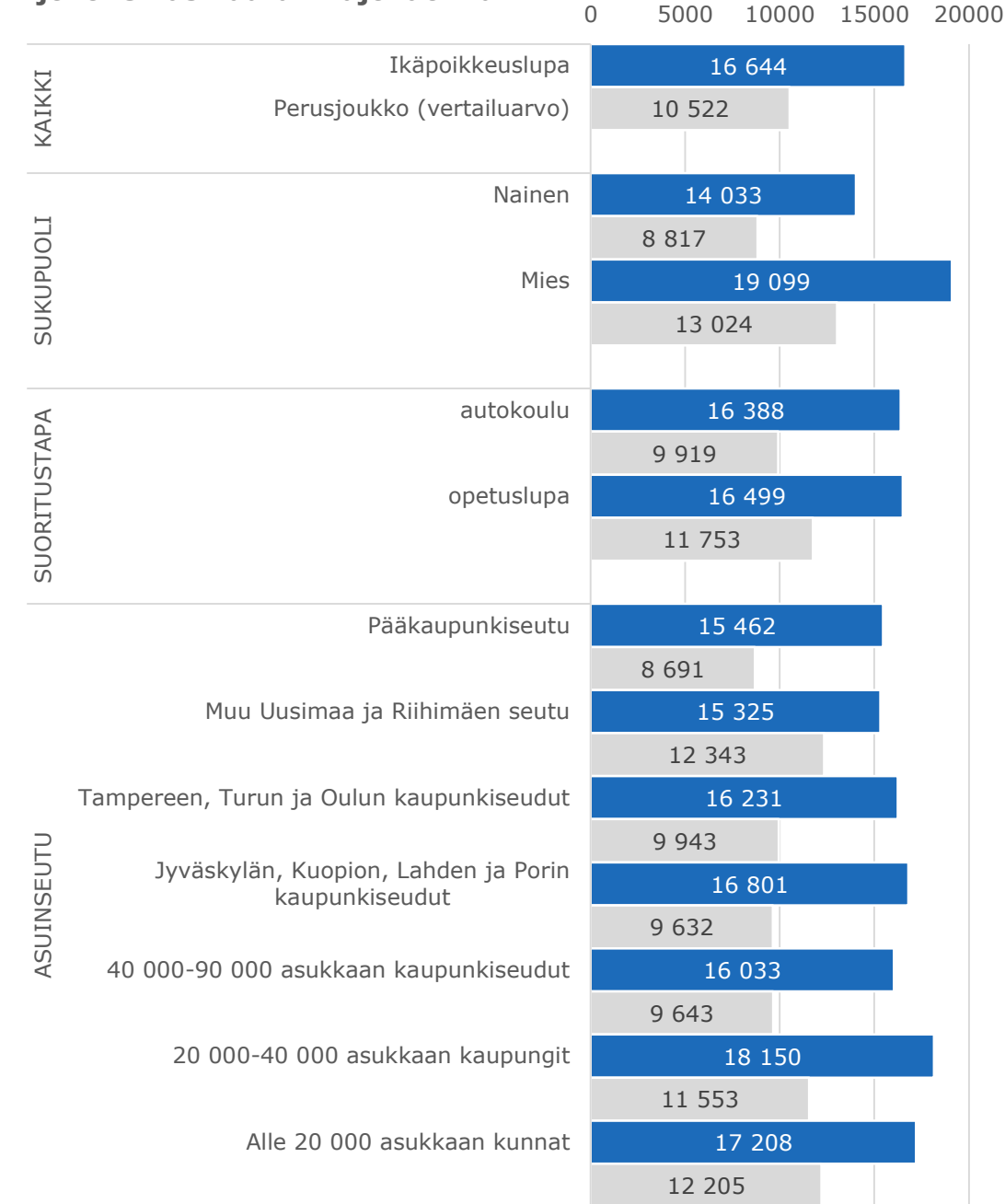


TUTKIMUSTULOKSET

Ajokokemus ensimmäisen ajovuoden ajalta

- ▶ Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet olivat ajaneet ensimmäisen ajovuotensa aikana selvästi enemmän kuin kaikki ajokortin saaneet keskimäärin. Ikäpoikkeuslupalaisilla ensimmäisen vuoden keskimääräinen ajosuorite nousi yli 16 000 kilometriin, kun se tyypillisesti on uusilla kuljettajilla ollut 10 000 kilometrin tuntumassa.
- ▶ Eri kuljettajaryhmistä eniten ajokilometrejä oli kertynyt miespuolisille vastaajille ja pienillä paikkakunnilla asuville vastaajille.

Ajokokemusmäärä 1. ajovuonna

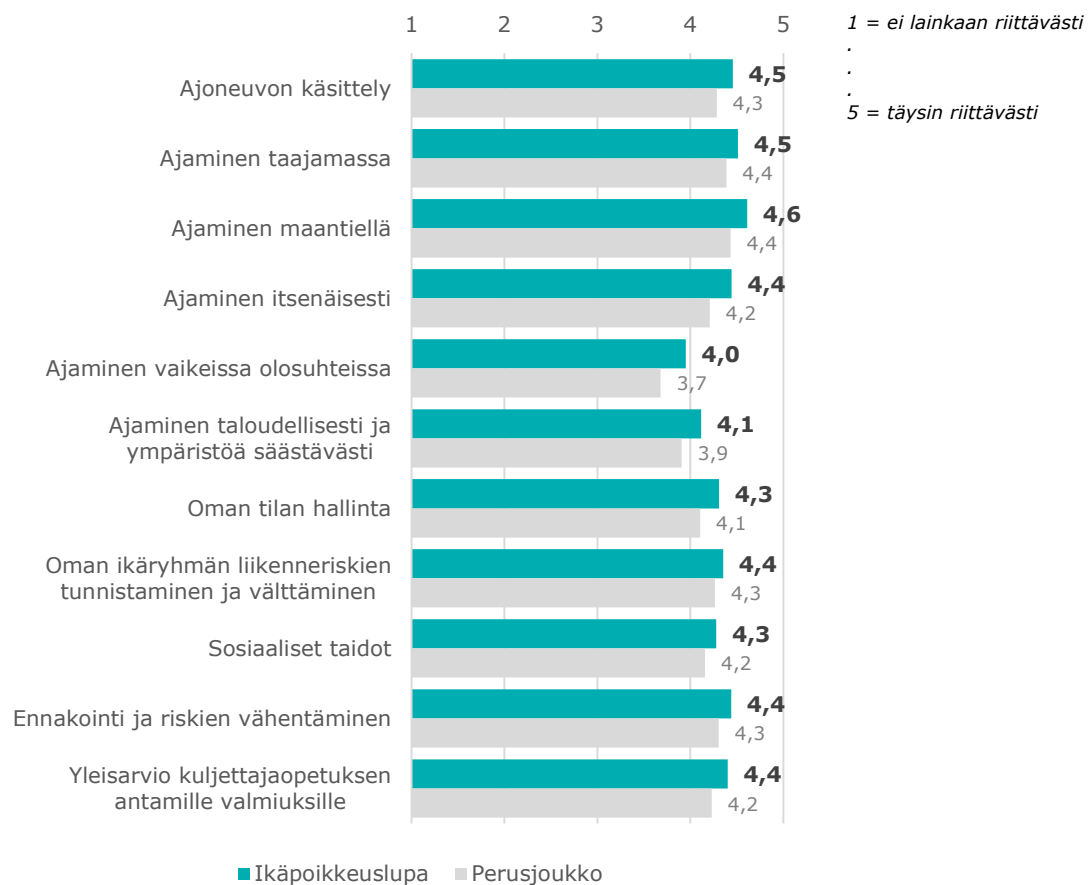


Lähde:
Peruskierrosten tutkimusaineisto 2020, N = 1709
Ikäpoikkeuslupalaisten rajattu aineisto 2020, N = 873

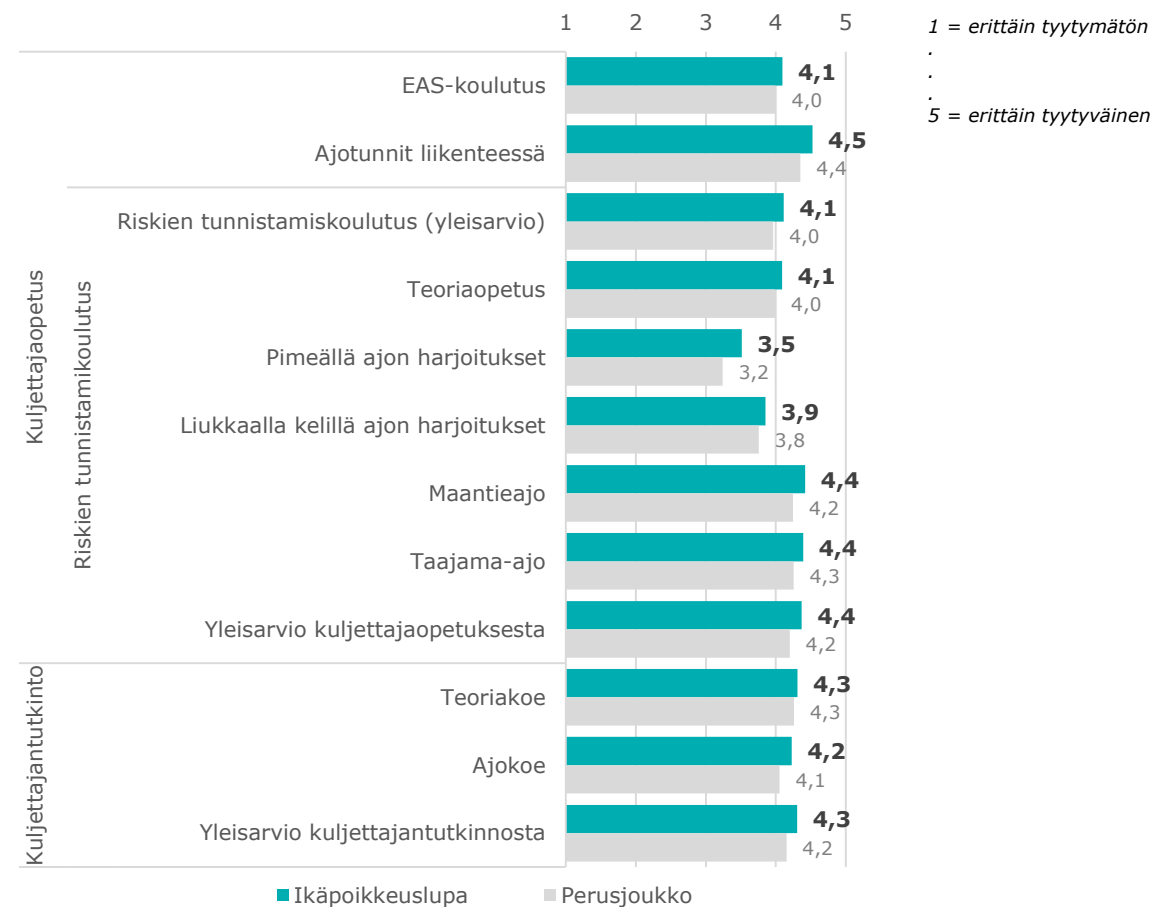
TUTKIMUSTULOKSET

Kuljettajaopetuksen antamat valmiudet ja tyytyväisyys kuljettajaopetukseen

Miten hyvin saamasi kuljettajaopetus antoi valmiuksia seuraavissa asioissa?



Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin kuljettajaopetuksen osiin?



TUTKIMUSTULOKSET

Tyytyväisyyden kehitys 2010-2020

- ▶ Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet olivat keskimääräistä ajokortin suorittajaa tyytyväisempiä sekä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin että kuljettajaopetuksen sisältöön yleisesti. Tyytyväisyyskeskiarvo asteikolla 1-5 nousi yhtä osa-aluetta lukuun ottamatta kaikissa teemoissa yli neljään.
- ▶ Ikäpoikkeuslupalaisten keskiarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli korkeammalla kuin perusjoukon vastaava keskiarvosana minään aiempänä tutkimusvuonna.



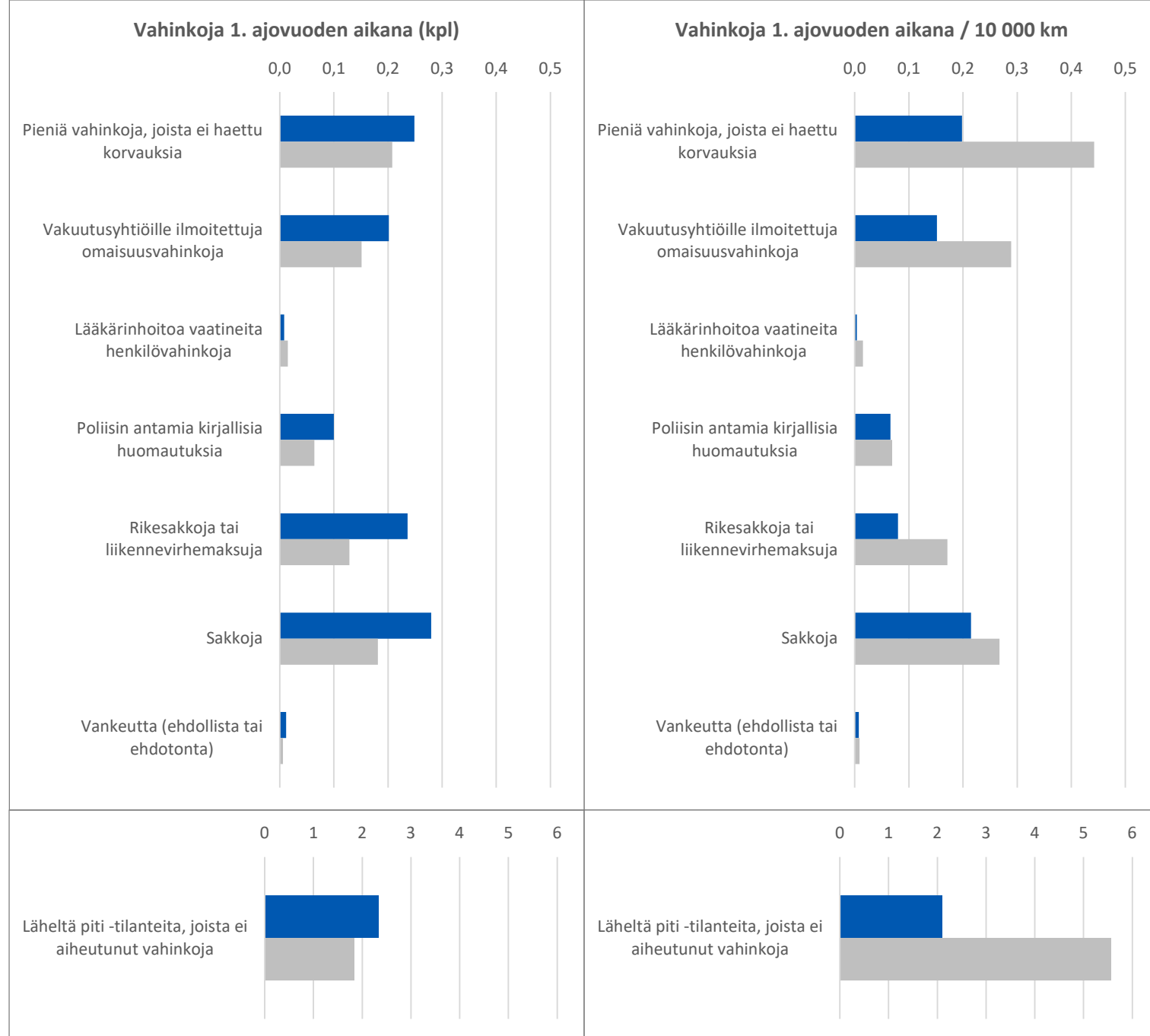
TUTKIMUSTULOKSET

Rikkeet ja vahingot

► Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet raportoivat keskimäärin **hieman enemmän** vahinkoja, rikkeitä ja läheltä piti -tilanteita ensimmäiseltä ajovuodeltaan kuin kaikki ajokortin suorittaneet keskimäärin.

► Suhteutettaessa vahinkojen määrät ajettuihin kilometreihin, jäivät ikäpoikkeuslupalaisten vahinkomäärät kuitenkin **selvästi keskiarvon alapuolelle**.

■ Ikäpoikkeuslupa
■ Perusjoukko



Lähde:
Peruskierrosten tutkimusaineisto 2020, N = 1709
Ikäpoikkeuslupalaisten rajattu aineisto 2020, N = 873

Johtopäätökset

- ▶ Ajokortteja on myönnetty vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen 17-vuotiaille hakijoille noin 30 000 kappaletta. Ikäpoikkeuslupan hakeminen on yleisintä miespuolisilla, pienillä paikkakunnilla asuvilla henkilöillä, joilla on mahdollisuus suorittaa ajokortti opetusluvalla.
- ▶ Ikäpoikkeuslupaa haetaan ensisijaisesti työ- ja opiskelumatkojen kulkemisen helpottamiseksi ja mahdollistamiseksi. Toissijaisia syitä ovat työhön tai tavoitteelliseen harrastamiseen liittyvät matkat.

▶ Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet

1. Käyttävät autoa yleisesti arjessaan.
 - ▶ Ajokortti hankitaan tarpeeseen. Automatkoja tehdään päivittäin ja ajokilometrejä kertyy lähes poikkeuksetta selvästi enemmän kuin ajokortin suorittajille keskimäärin. Myös muiden kuljettaminen on yleistä.
2. Ovat keskimääräistä tyytyväisempiä koulutuksen sisältöön ja siitä saamiinsa valmiuksiin.
 - ▶ Ajokortin hankinnalle on tärkeä syy. Motivaatio heijastuu tyytyväisyyteen.
3. Ovat osallisina hieman keskimääräistä useampiin vahinkoihin ja rikkeisiin ensimmäisen ajovuotensa aikana.
 - ▶ Suurempi ajokokemusmäärä näkyy altistumisena erilaisille liikennetilanteille. Suhteutettuna ajokilometreihin jää ikäpoikkeuslupalaisten vahinkomäärät puolestaan selvästi keskiarvon alapuolelle.

Kiitos

Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset

Tieliikenteen turvallisuuswebinaari
10.3.2021

Noora Airaksinen, Sitowise Oy

Tutkimuksen sisältö

Tutkimuksessa selvitettiin ajokorttilain uudistuksen vaikutuksia

- ▶ ajokortin suorittamiseen ja kustannuksiin, palveluiden saatavuuteen,
- ▶ kuljettajakoulutusalaan (yritysten talous, harmaa talous, liikenneopettajien työllisyys)
- ▶ kuljetusyrityksiin ja ajoneuvoja vuokraaviin yrityksiin sekä
- ▶ viranomaisiin.

Tutkimusmenetelminä olivat tilastot, kysely autokouluille ja ajoharjoitteluradoille sekä haastattelut kuljetusyrityksille, viranomaisille ja muille liikenneturvallisuus-alan toimijoille.

Vertailuvuodet 2017 (ennen) ja 2019 (jälkeen). Myös pidempiä aikasarjoja tarkasteltiin.

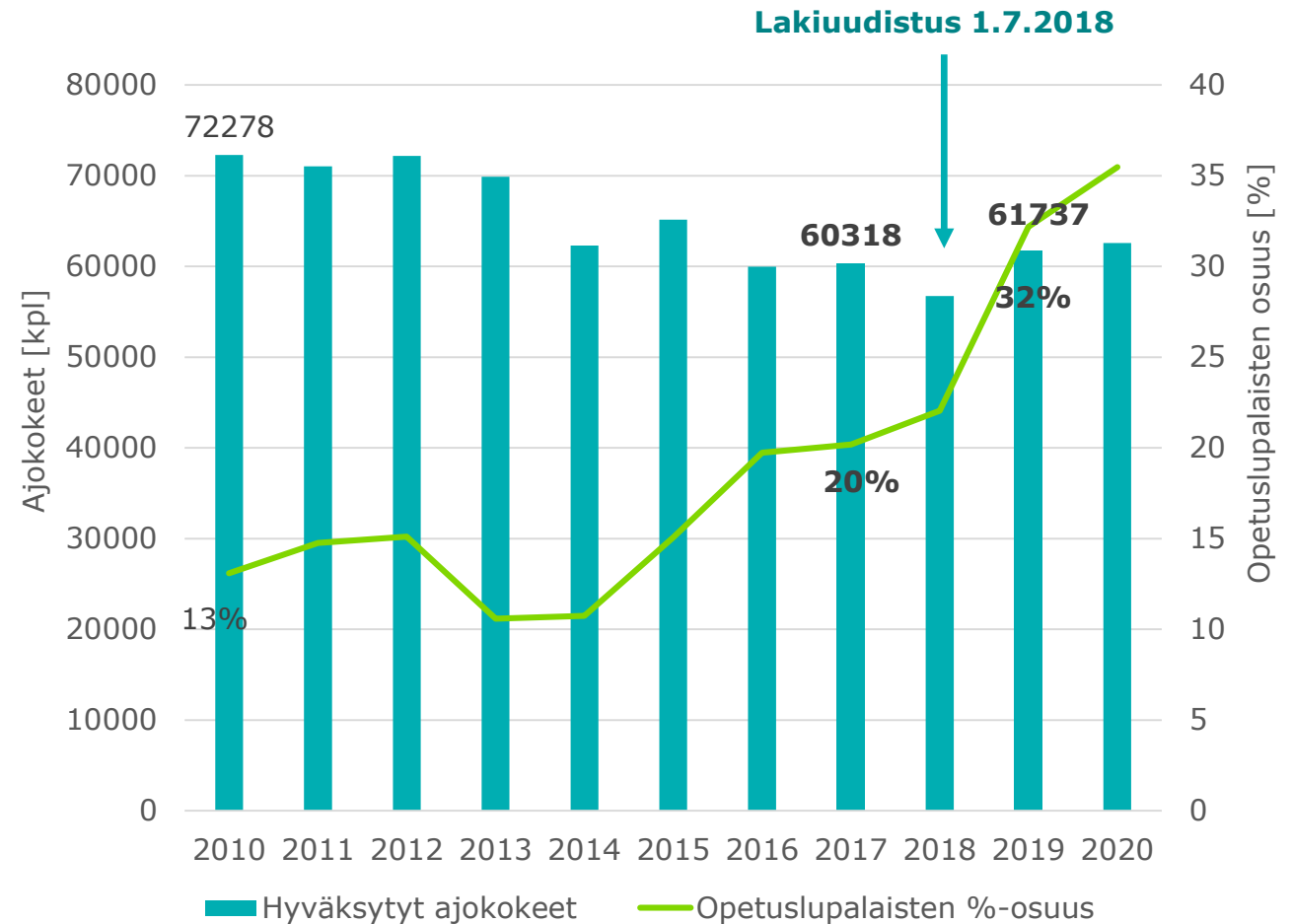
B-kortin suorittaminen

Lakiuudistuksen jälkeen

- ▶ **B-kortteja suoritettiin 2 % enemmän**
 - ▶ miehet +5 % ja naiset +1 %
 - ▶ 17-19-vuotiaiden joukossa kasvu oli keskimääräistä suurempi (+7 %)
- ▶ **B-kortin suorittaneiden osuus opetusluvalla kasvoi 20 % -> 32 % ja autokoulussa laski 80 % -> 68 %.**

Suoritusmääriä nosti erityisesti 17-vuotiaiden ikäpoikkeuslupa.

Alueelliset erot suoritusmäärien ja opetustavan muutoksissa olivat suuria.



B-kortin kuljettajantutkinnon suorittaminen

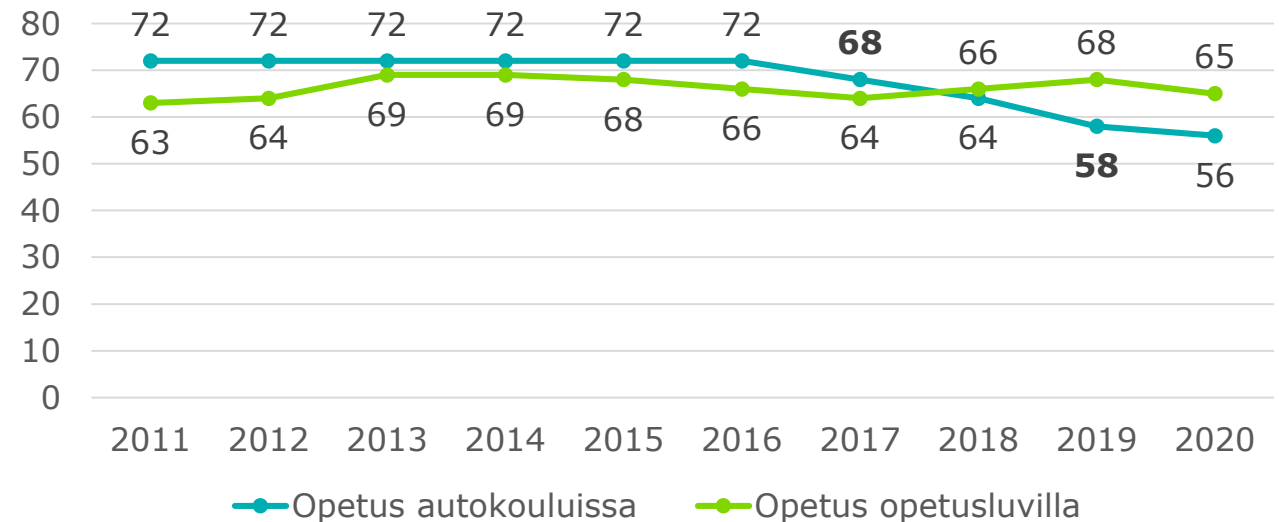
Lakiuudistuksen jälkeen

- ▶ ajokokeen 1. yrityskerran läpäisyprosentti laski autokouluissa 68->58 ja nousi opetuslupaoppilailla 64->68
- ▶ teoriakokeen läpäisyprosentit laskivat molemmilla opetustavoilla.

Keskimääräisten yrityskertojen määrä kasvoi autokoulussa ja laski opetuslupaoppilailla.

Muutokset autokoulujen luvuissa voidaan katsoa aiheutuneen lakimuutoksesta.

B-ajokoe, 1. yrityskerran läpäisyprosentti



Vuosi	B-ajokokeen yrityskertojen keskiarvo, autokoulu		B-ajokokeen yrityskertojen keskiarvo, opetuslupa	
	miehet	naiset	miehet	naiset
2017	1,39	1,54	1,43	1,49
2019	1,62	1,75	1,39	1,43
Muutos	+0,22	+0,21	-0,04	-0,06

Lakiuudistukseen liittyvät havainnot muiden ajokorttiluokkien suorituksissa

- ▶ A1-suoritukset -25% , A2-suoritukset +27 % ja A-suoritukset +35 %.
 - ▶ Moottoripyöräluokkien korotus kahden vuoden kokemuksen jälkeen ajokokeella.
- ▶ LT-suoritukset -100 % (luokka poistui)
 - ▶ AM121-suoritukset +9 %
 - ▶ T-suoritukset +35 %
- ▶ Mopokortin (AM120) käsittelykokeen ensimmäisen yrityskerran hyväksymisprosentin lasku useamman vuoden korkeasta tasosta (97 % → 88 %).
 - ▶ Pakollisten ajotuntien poistuminen.
- ▶ C ja D-korttien suoritusmuutoksissa ei nähty yhteyttä lakiuudistukseen.

B-kortin kuluttajahinta

Autokoulussa

Hinta-arvio keskimäärin **ennen lakimuutosta:**

- Perusvaihe 1 900 euroa (ajo-oikeus)
- **Yhteensä 2 500 euroa** (perusvaihe + harjoitteluvaihe + syventävä vaihe)

Hinta-arvio keskimäärin **lakimuutoksen jälkeen:**

- **Yhteensä 1 600 euroa**

Kuluttajahinnan muutos:

- Perusvaihe -300 euroa (-16 %)
- **Kokonaishinta -900 euroa (-36 %).**

Opetusluvalla

Hinta-arvio keskimäärin **ennen lakimuutosta:**

- Perusvaihe 900 euroa (ajo-oikeus)
- **Yhteensä 1 500 euroa** (perusvaihe + harjoitteluvaihe + syventävä vaihe)

Hinta-arvio keskimäärin **lakimuutoksen jälkeen:**

- **Yhteensä 1 100 euroa**

Kuluttajahinnan muutos:

- Perusvaihe +200 euroa (+22 %)
- **Kokonaishinta -400 euroa (-27 %).**

Kuluttajien B-kortin suorittamiseen käyttämä rahamäärä laski noin 138,6 miljoonasta eurosta noin 90,3 miljoonaan euroon (-48,3 milj. euroa).

*Hinta-arviot sisältävät viranomaismaksut, yrityskertojen kasvun, minimiajotunnit + 2 lisätuntia jälkeen-tilanteessa, EAS:n jälkeen-tilanteessa
Hinta-arviot eivät sisällä mahdollisia autokoulun lisätunteja hylätyn ajokokeen jälkeen kummassakaan tilanteessa.*

B-kortin hintaan vaikuttavia tekijöitä

- ▶ Tutkintorakenteen muutos ja pakollisten teoria- ja ajotuntimäärien selvä vähentyminen.
- ▶ Ajokokeiden määrä ja hylätyn ajokokeen jälkeen otetut lisätunnit, joista ei ole luotettavaa tilastoa olemassa.
 - ▶ Lakimuutoksen jälkeen lisätuntien hankkiminen jäi oppilaan itsensä harkittavaksi. Aiemmin lisätunnit määrättiin. Kyselyn perusteella keskimäärin 60 % ottaa lisätunteja.
- ▶ Teoriakokeen suorittaminen verkko-opintoina aiemman lähiopetuksen sijaan.

- ▶ Lisääntynyt simulaattoriopetus.
- ▶ Ikäpoikkeuslupamaksu.

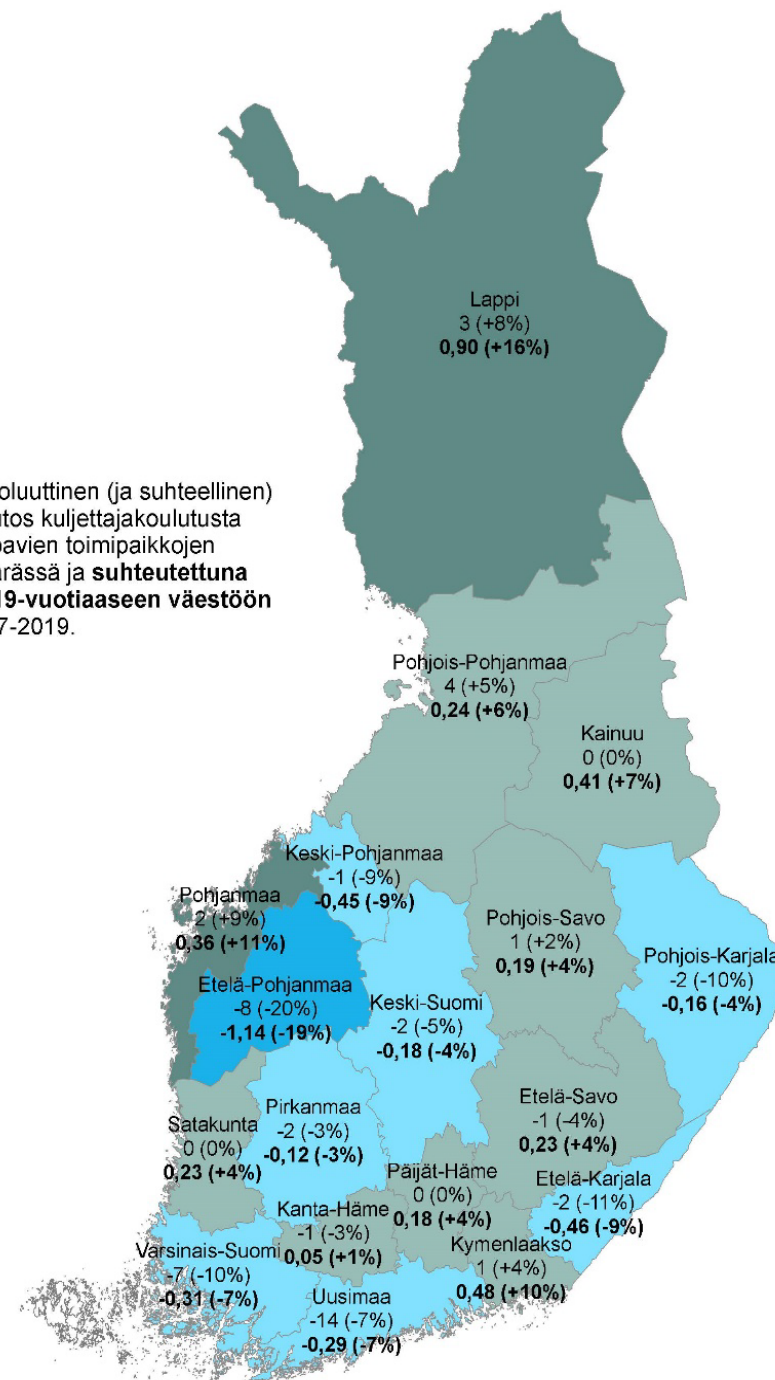
Käytännössä ajokortin hinta autokoulussa suoritettuna vaihtelee suuresti riippuen oppilaan valmiuksista, tarvittavien ajotuntien määrästä (opetuspaketista ja lisätunneista) sekä autokoulusta ja alueesta.

Opetuslupaoppilailla ajokortin hintaan keskeinen vaikuttava tekijä on ajotuntien määrä eli polttoainekustannukset.

Palveluiden saatavuus

- ▶ Kuljettajakoulutusta tarjoavien toimipaikkojen määrä väheni 4 % vuodesta 2017 vuoteen 2019 (816 -> 786)
- ▶ **Toimipaikkojen määrä suhteessa nuorten määrään kasvoi kymmenessä maakunnassa ja laski kahdeksassa maakunnassa (kuva).** Muutos koko Suomessa oli -2 %.
- ▶ Suhteellisesti eniten toimipaikat vähentyivät Etelä-Pohjamaalla ja lisääntyivät Lapissa.
- ▶ Toimipaikkojen määrä B-korttisuorituksia kohti laski 1 %. Suoritusmääriä vuonna 2019 nosti tilapäisesti uusi 17-vuotiaiden kortin suorittajien ryhmä.

Absoluuttinen (ja suhteellinen) muutos kuljettajakoulutusta tarjoavien toimipaikkojen määrässä ja suhteutettuna 17-19-vuotiaaseen väestöön 2017-2019.



Kuljettajakolutusta tarjoavien yritysten talous

Muutokset 2017–2019:

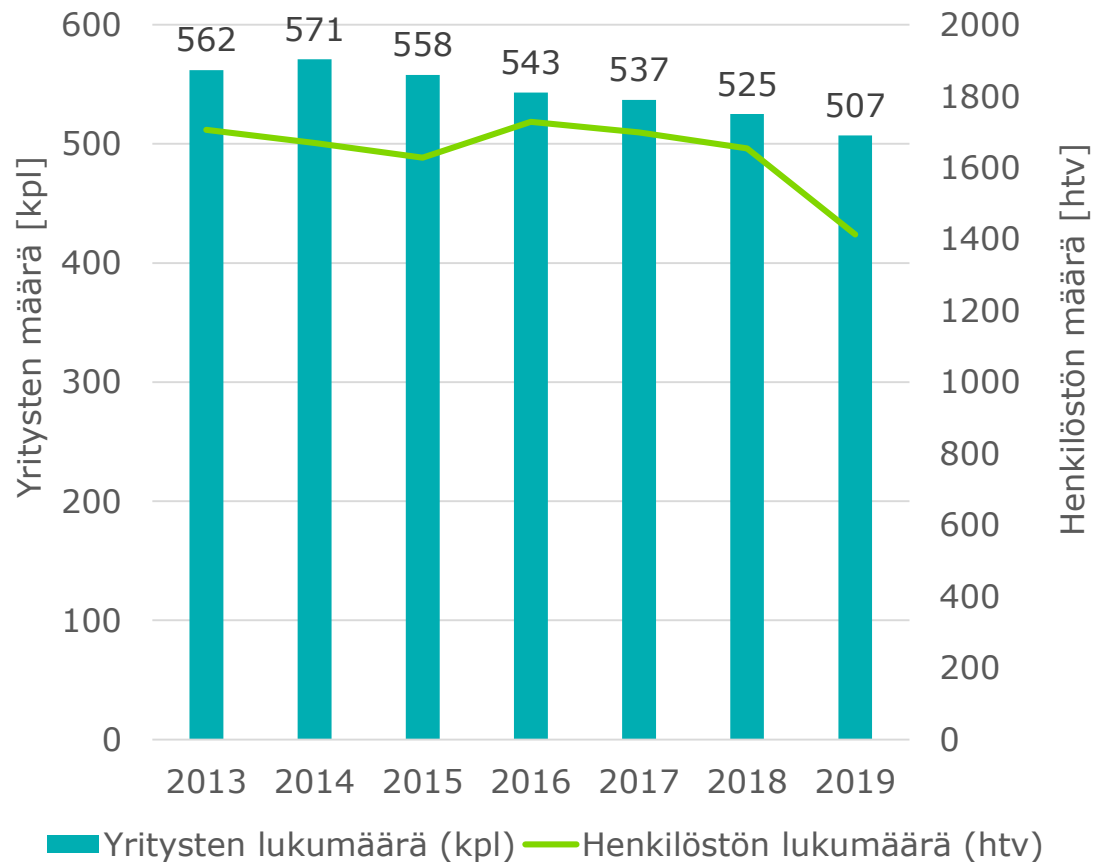
- ▶ Yritysten määrä -6 % (-30),
toimipaikkojen määrä -4 % (-30)
- ▶ Liikevaihto -2 % (-4 milj. €)
 - ▶ Alueellinen vaihtelu suurta (-23%...+23%)
- ▶ Henkilötyövuodet -17% (-286 htv) ,
Palkkasumma -9 % (-5 milj. €)

Liikevaihtoa on

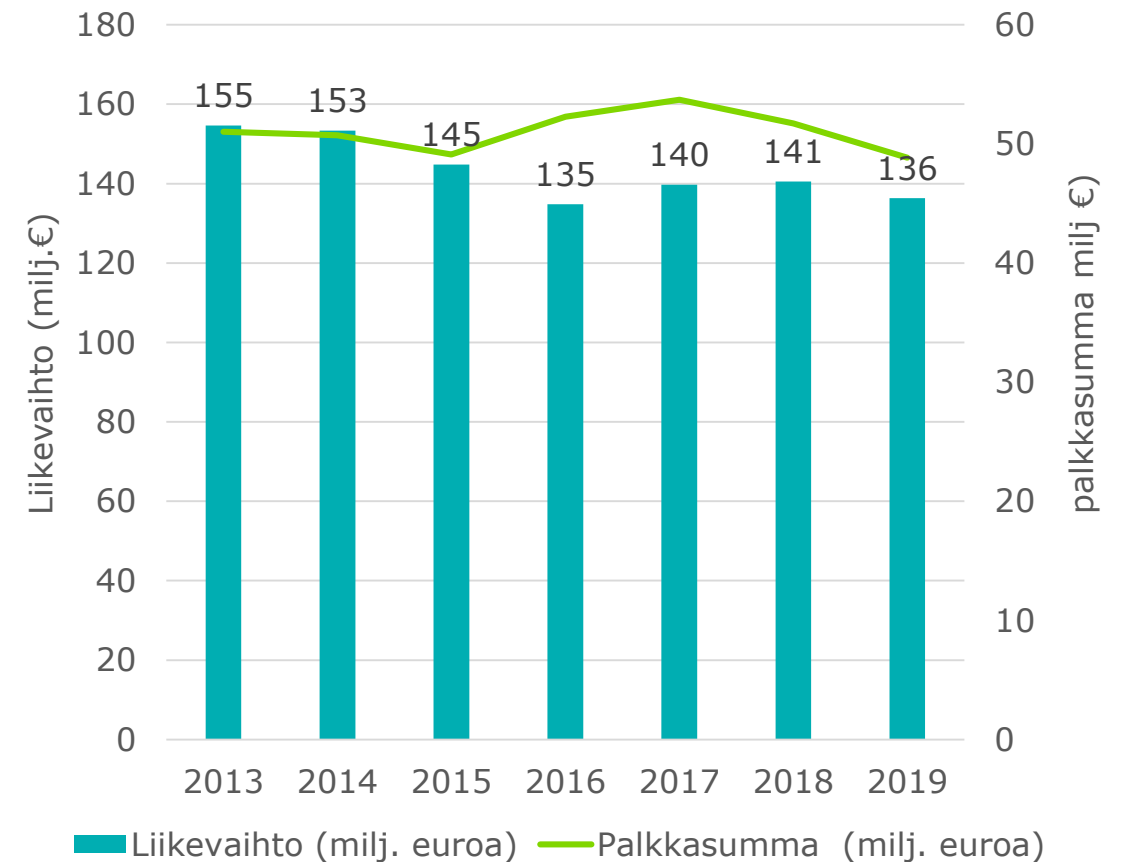
- ▶ laskenut tutkintorakenteen muutos sekä lisääntynyt opetuslupaopetus.
- ▶ tuonut lisää tai ylläpitänyt opetuslupalaisten koulutukset (EAS/RTK), uudet 17-vuotiaat kortin suorittajat sekä vielä vuonna 2019 suoritettut aiemman tutkintorakenteen syventävät vaiheet.

Yritysten liikevaihto suhteessa henkilötyövuosiin on kasvanut vuodesta 2016 alkaen, mikä kertoo toiminnan tehostumisesta alalla, jota ajokorttilain muutos näyttää vauhdittaneen

Kuljettajakoulutusta tarjoavien yritysten ja henkilöstön määrä



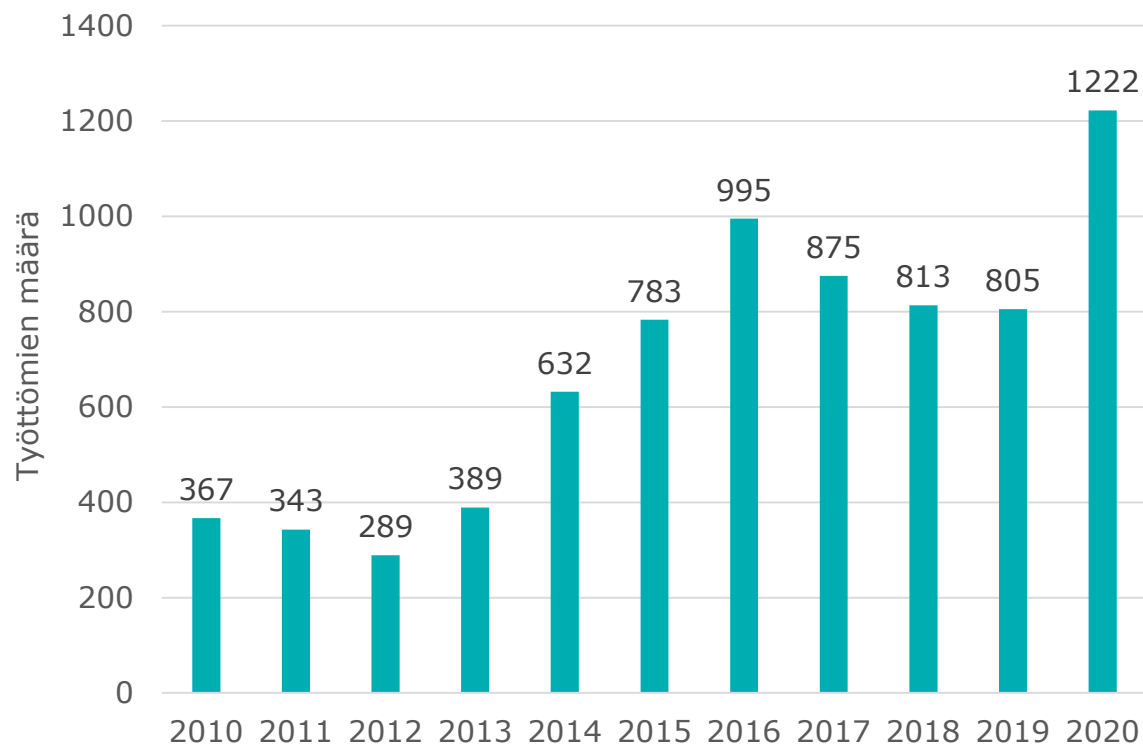
Kuljettajakoulutusta tarjoavien yritysten liikevaihto ja palkkasumma



Kysely autokouluille ja ajoharjoitteluradoille

- ▶ Kyselyyn saatiin 187 vastausta, 93 % ei kuulunut yritysketjuun. Pääosa vastanneista yrityksistä oli pieniä.
- ▶ Kyselyn perusteella autokoulujen tilanne lakiuudistuksen jälkeen näyttää synkemmältä kuin koko valtakunnan tilastolukujen valossa.
- ▶ Kyselyyn vastanneet kokivat lakiuudistuksen vaikutukset autokoulualaan yleisesti enemmän kielteiseksi kuin myönteiseksi.
 - ▶ Suurin osa vastaajista arvioi oman yrityksen kannattavuuden heikentyneen, kilpailutilanteen kiristyneen sekä liikevaihdon ja henkilötyövuosien pienentyneen uudistuksen jälkeen.
- ▶ Myönteisimmin talousluvut olivat kehittyneet keskisuurissa tai suurissa yrityksissä ja heikoiten kehityksen arvioivat pienet yritykset ja erityisesti ajoharjoitteluradat. Palvelutarjonnan kehityksen osalta näkemykset hajaantuivat.
- ▶ Suuri osa yrityksistä koki myös tulevaisuudennäkymät melko kielteisinä.
 - ▶ Synkimmäksi yritystensä tilanteen arvioivat ajoharjoitteluratojen edustajat. Jos vastaajien arviot tulevaisuudesta pitävät paikkansa, alalta poistuu yrityksiä lähivuosina.

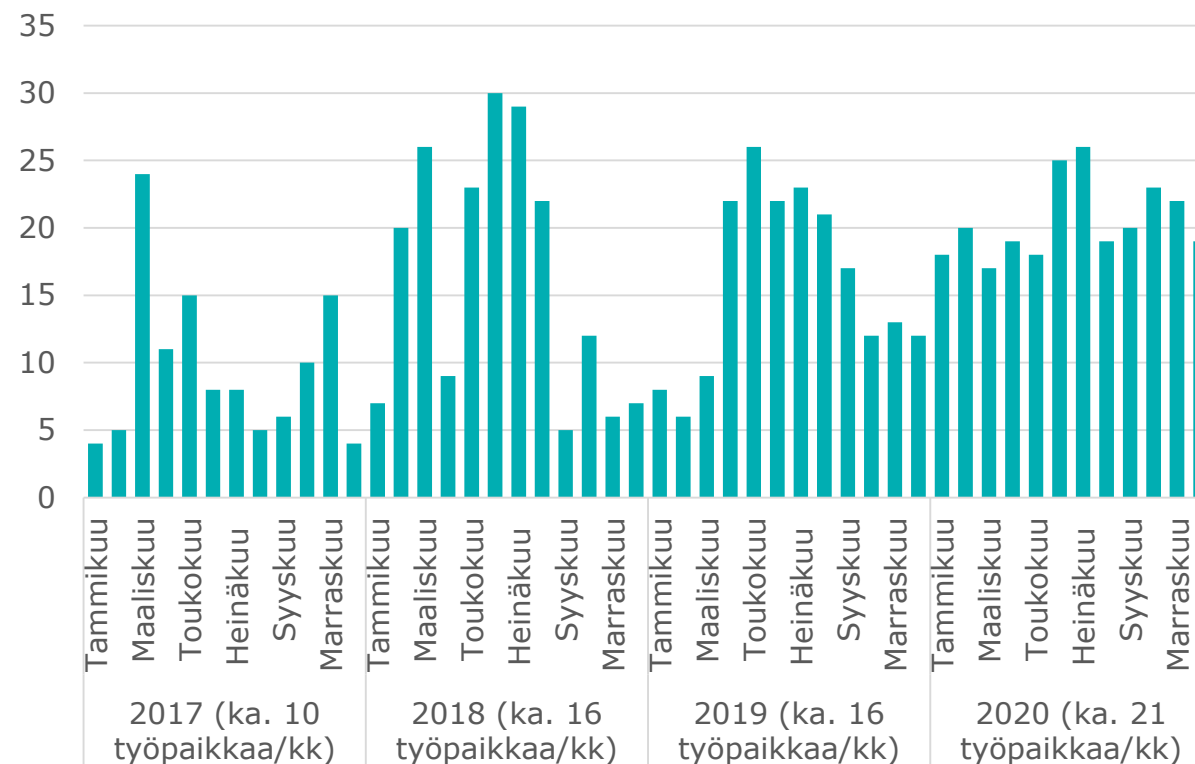
Työttömät liikenneopettajat



► Selvä muutos 04/2020 ->

► Korona, lakiuudistus

Avoinna olevien liikenneopettajien työpaikkojen määrä



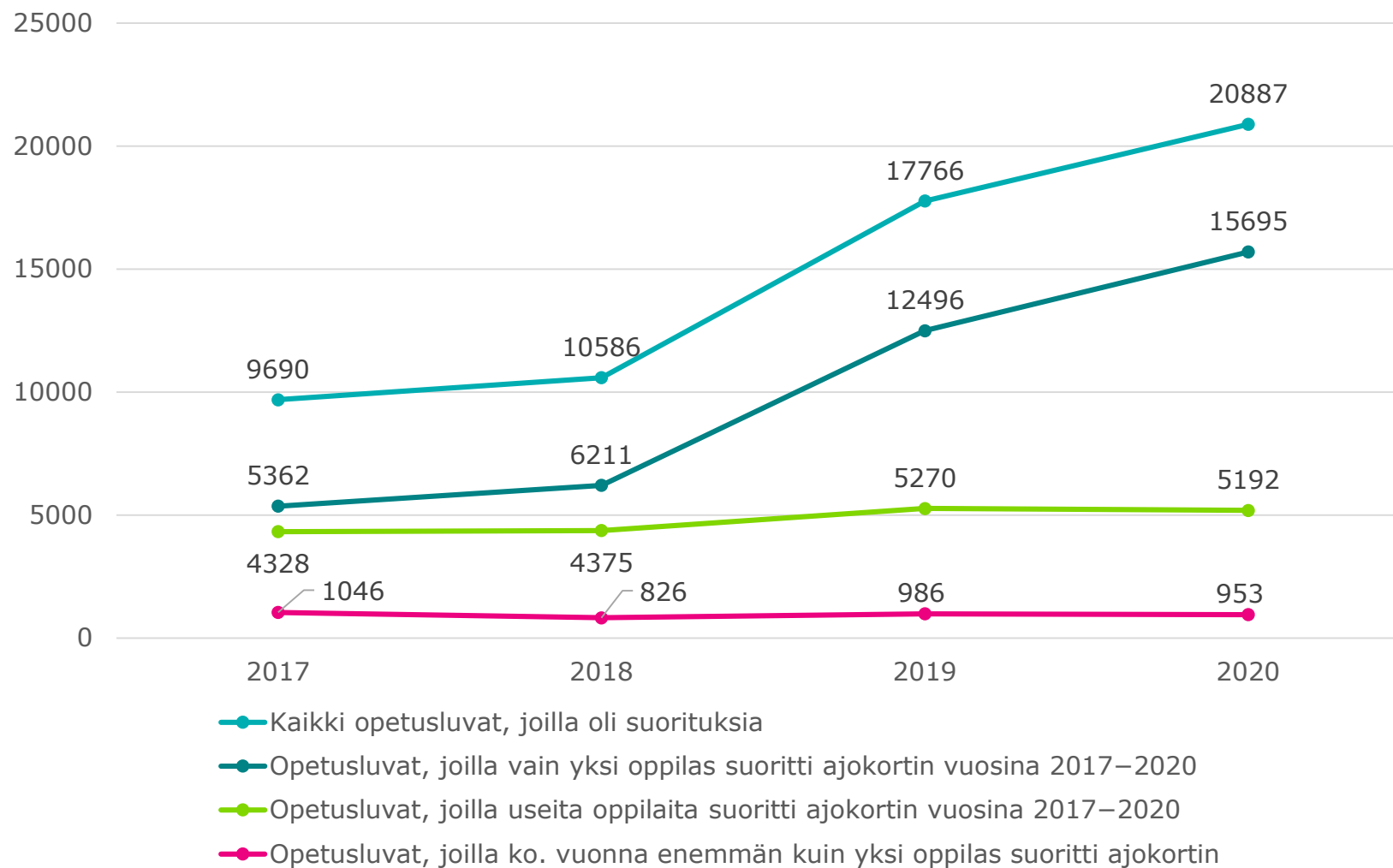
► Syklisyys tasaantunut

► Osa-aikaisuus on todennäköisesti lisääntynyt ja alan houkuttelevuus vähentynyt.

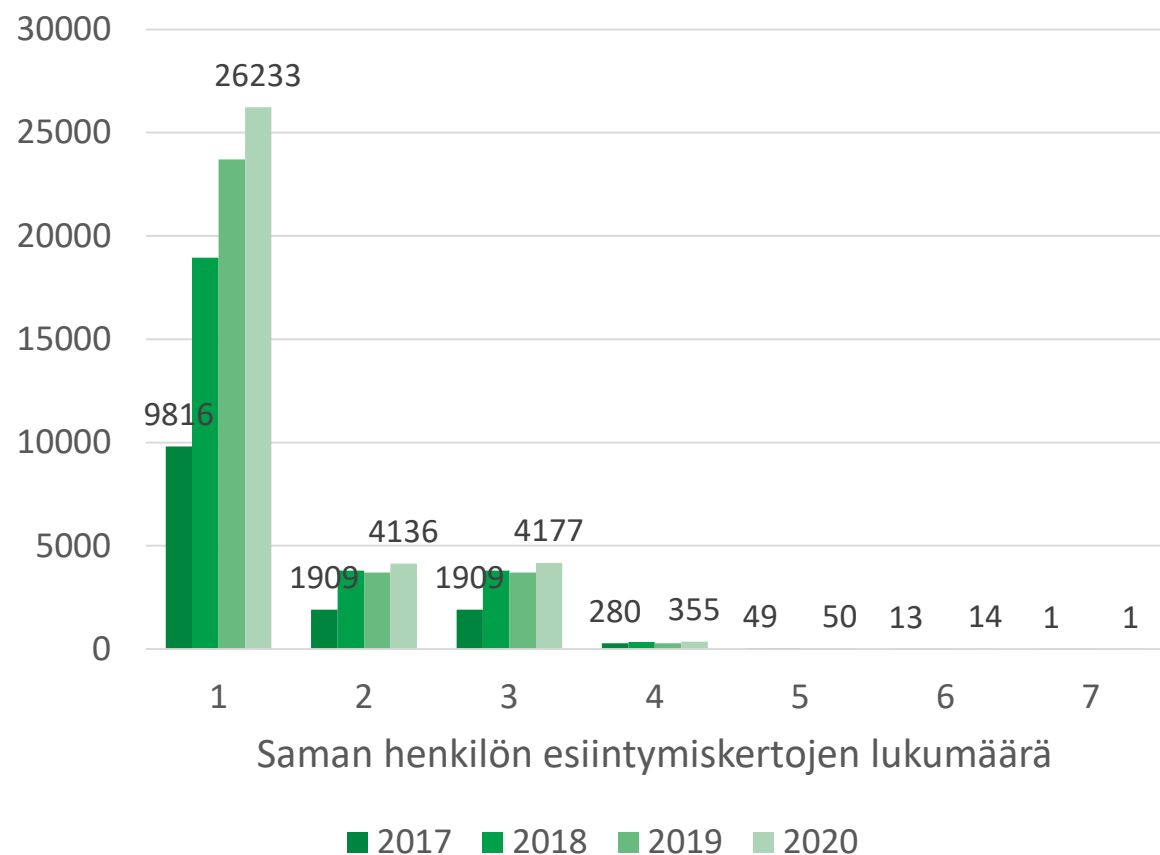
Harmaan talouden mahdollisuudet

- ▶ Tutkimuksessa etsittiin tilastotietojen perusteella viitteitä harmaan talouden mahdollisuuksista merkittävässä mittakaavassa.
- ▶ Opetuslupaoppilaiden B-suoritukset lupaa kohden vuosina 2017-2020:
 - ▶ Suurin kasvu (yli 100%) oli luvissa, joilla oli vain yhden oppilaan suoritus ko. aikana. Lupien, joilla useita suorituksia, kasvu oli noin 20%. Luvat, joilla oli samana vuonna useita suorituksia, vähentyivät erityisesti kun suorittajia oli yli kaksi.
- ▶ Saman henkilön esiintyminen opetuslupan hakijana useammin kuin kerran kasvoi, mutta osuus kaikista hakijoista laski lakimuutoksen jälkeen. Esiintyminen kerran kasvoi selvästi enemmän.
- ▶ Yli kolme lupaa vuodessa hakeneiden määrä on pysynyt kokonaisuuteen nähden vähäisenä.
- ▶ Useiden lupien hakijat ovat tyypillisesti perheitä tai sukuja, joissa on paljon lapsia. Jokaisen opetuslupan myöntämisen edellytykset, kuten aiemmat luvat ja sukulaisuussuhteet, tarkistetaan huolellisesti. Mahdollisuutta harmaaseen talouteen ei nähdä.
- ▶ On mahdollista, että on henkilöitä, jotka opettavat ilman opetuslupaa ja opetuslupa-ajoneuvon tunnuksia. Tällaisiin tapauksiin ei päästä kiinni opetuslupan hakuprosessin kautta, vaan valvonta tapahtuu liikenteessä sekä kuljettajantutkintoon saavuttaessa.

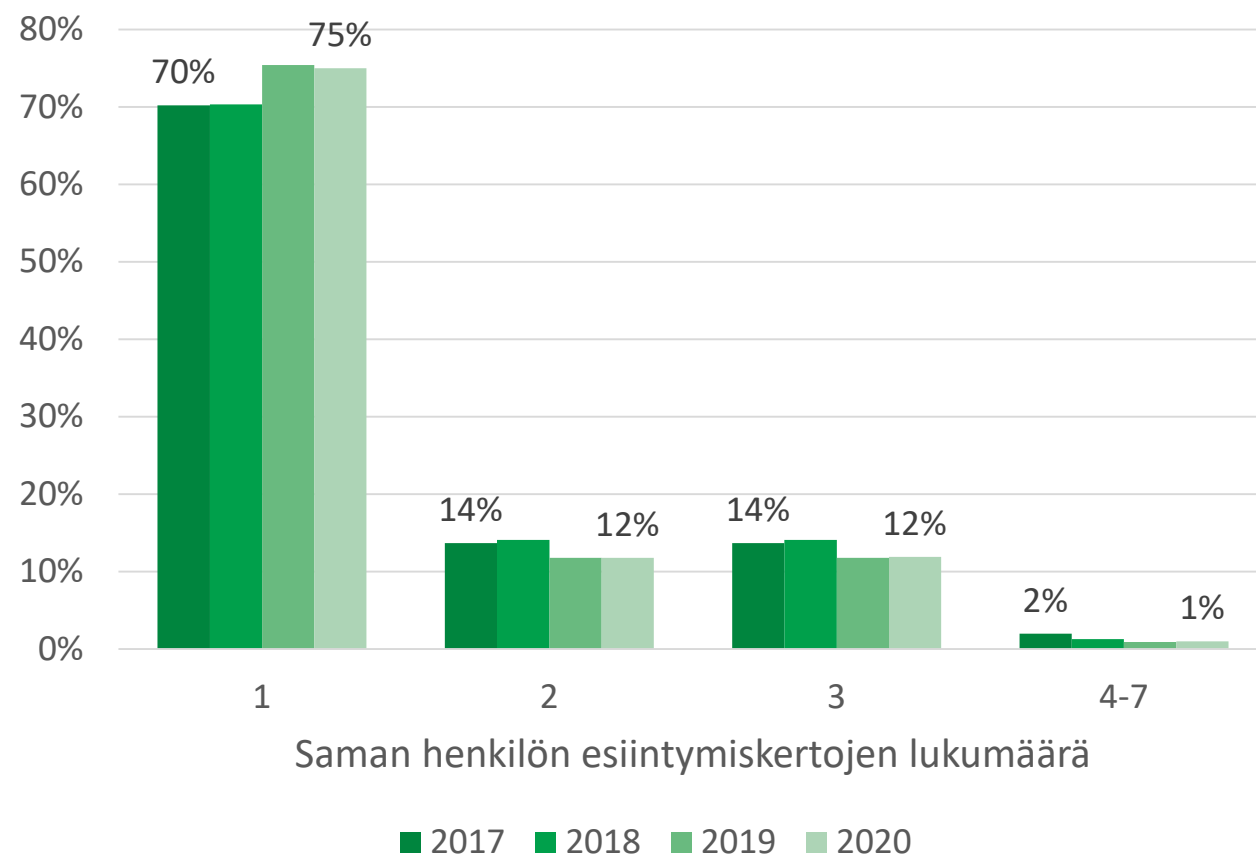
Opetusluvien hyväksytyt B-ajokoesuoritukset vuosina 2017–2020



Saman henkilön esiintyminen opetusluvan hakijana, lukumäärä



Saman henkilön esiintyminen opetusluvan hakijana, osuus kaikista hakijoista



Vaikutukset viranomaisiin

Traficom

- ▶ Kertaluonteiset järjestelmien kehityskustannukset olivat noin 700 t€.
- ▶ Lupakäsittelytiimin kasvu +15 htv. Uusien ajokorttien laajempi hyväksyntä lisäsi hakemusten käsittelytyötä ja korttien aitoustutkimuksia.
- ▶ Traficom saa uusia tuloja autokoulujen valvontamaksusta noin 50 000 euroa vuodessa ja ikäpoikkeuslupamaksusta noin 1,45 miljoonaa euroa vuodessa (2019).

Poliisi

- ▶ 1.7. voimaan tulleet muutokset eivät lisänneet merkittävästi poliisin työmäärää.
- ▶ Merkittäviä vaikutuksia aiheutti 1.6.2019 voimaan tullut muutos, joissa ajokiellot siirtyivät alioikeuksilta poliisille. Ennen lakimuutosta tehty arvio: +30 htv/vuosi ja noin 17 000 uutta ajokieltoasiaa/vuosi.

Kuljettajatutkintojen vastaanotto (Ajovarma)

- ▶ B-kortin ajokokeen muutos sekä kokonaissuoritusmäärien kasvu lisäsi tutkinnon vastaanottajien määrää 20%. Lisäksi esimies- ja hallintotyö lisääntyi. Vaikutukset olivat arvioiden mukaisia.
- ▶ Opetuslupaopettajan teoriakokeen poistuminen vähensi liikevaihtoa vuositasolla noin 250 t€. Uudistuksen aiheuttamia kertaluonteisia kustannuserät (tietojärjestelmämuutokset, rekrytointi, neuvonta) olivat noin 500 t€.

Keskeiset päätelmät (1/2)

- ▶ B-kortin, mopokortin (AM120) ja mopoautokortin (AM121) kuluttajahinnat laskivat. B-kortin hinta autokoulussa vaihtelee suuresti riippuen oppilaan valmiuksista ja valinnoista.
- ▶ Lakiuudistus lisäsi B-korttisuorituksia usean vuoden suorituspäämien laskun jälkeen ja kiihdytti opetusluvan suosion kasvua.
 - ▶ 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvalla oli merkittävä vaikutus suorituspäämien kasvuun ja tilanne tulee tasaantumaan tulevina vuosina. Ajokorttia suorittavat ikäluokat pienenevät.
- ▶ Lakiuudistus vaikutti myös A-, T-, ja AM-luokkien suorituksiin, mutta volyymit ovat selvästi B-luokkaa pienempiä.
- ▶ Autokouluoppilaiden menestyminen B-ajokokeessa heikkeni ja ajokokeen yrityskertojen määrä kasvoi.
- ▶ Ikäpoikkeusluvan hakeminen maksoi nuorille yhteensä 1,45 miljoonaa euroa vuonna 2019. Ajokortti mahdollisti usealle nuorelle itsenäisen liikkumisen, työn tai työharjoittelun, opiskelun tai harrastuksen.
- ▶ Kuljettajakoulutuspalveluiden saatavuus ei heikentynyt merkittävästi.

Keskeiset päätelmät (2/2)

- ▶ Kuljettajakoulutusalan yritysten ja toimipaikkojen määrä, liikevaihto ja henkilöstömäärä laskivat lakiuudistuksen jälkeen (2019), mutta muutoksiin nähden kohtuullisen vähän.
 - ▶ Vaikutukset vaihtelivat suuresti riippuen alueesta ja yrityksistä. Ajoharjoitteluratojen arvioidaan kärsineen lakiuudistuksesta eniten.
 - ▶ Toiminta on tehostunut ja keskittynyt harvempiin yrityksiin (ns. ketjuuntuminen) jo pidemmällä aikavälillä.
 - ▶ Vertailuvuonna 2019 alalla oli vielä liikevaihtoa ylläpitävää toimintaa. Vaikutuksia yrityksiin realisoituu vielä tulevina vuosina. Pienet yritykset näkevät tulevaisuuden suuria heikompana.
 - ▶ Muiden liikenneturvallisuusalan kouluttajien liiketoiminta on pientä ja taloudelliset vaikutukset jäivät yksilötasolle.
- ▶ Välittömiä vaikutuksia kuljetusyrityksiin ja autovuokraamoihin ei havaittu.
- ▶ Välittömiä vaikutuksia työttömien liikenneopettajien määrään ei havaittu, mutta vuonna 2020 havaittiin merkittävä kasvu työttömien määrässä ja selviä muutoksia avoimna olevissa työpaikoissa.
 - ▶ Tarjolla on todennäköisesti aiempaa enemmän vähemmän houkuttelevaa osa-aikatyötä. Mahdollisesti myös kohtaanto-ongelma.
- ▶ Tilastotarkastelut eivät indikoi harmaan talouden laajaa esiintymistä alalla.

Kiitos



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenneturvallisuuden valtionavustushankkeet nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi

Traficom
Annu Korhonen

Tieliikenteen turvallisuustyön edistämisen hankeavustukset

- ▶ Traficom myöntää valtionavustusta tieliikenteen turvallisuustyön edistämiseen
 - ▶ Kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisölle
 - ▶ Kehittämishankkeisiin, kokeiluihin, tutkimuksiin – ei infraan (suunnittelu tai rakentaminen)
 - ▶ Max 75 % hankkeenkustannuksista
 - ▶ Määräraha 200 000 euroa / v
 - ▶ Hakukierros vuosittain
 - ▶ Avustettuja hankkeita 10-13 kpl/v
 - ▶ Hankeaika noin 12 kk
- ▶ <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietoa-traficomista/myonnetyt-tieliikenteen-turvallisuuden-valtionavustukset>



Hanketeemoina paikallisen liikenneturvallisuustyön aihepiirejä

- ▶ Vuosina 2020 ja 2021 käynnistetty hankkeita **nuorten liikenneturvallisuuden** teemasta:

- ▶ Tavoitteena edistää erityisesti nuorten moottoriajoneuvon kuljettajien ja matkustajien turvallisuutta. Hankkeet voivat sisältää esimerkiksi koulujen, nuorisotoiminnan, urheiluseurojen ja muiden vapaa-ajan toimijoiden yhteisiä toimia tai yhteistyön kehittämistä.

- ▶ Vuonna 2021 käynnissä myös muutamia hankkeita **tieliikennelain uusien ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutuksista:** uusien ratkaisujen ja niiden toteutustavan arviointi, vaikutukset ja seuranta
- ▶ Aiempina vuosina teemoina ollut myös mm. **koulumatkojen turvallisuus, kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden edistämisen keinot maankäytön suunnittelussa** sekä poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyön edistäminen kunnissa.

Turvallinen mopoilu

- ▶ Turvallisen mopoilun hankkeita 2020-21 seuraavissa kunnissa: Hamina, Hollola, Hyvinkää, Lapinlahti, Outokumpu, Taipalsaari
 - ▶ Perustuu nuorisotyön arvoihin ja menetelmiin, toimintaan mukaan moottorialan osaajia, mopojen ja pyörien kunnostusta, "mopotallitoimintaa", kulkuvälineiden turvallisuus, ajotaidon ja ajoneuvon käsittelytaidon kehittyminen, yhteiset pelisäännöt, laaja-alainen liikennekasvatus, liikennesääntöoppi, koulun kerhotoiminnan laajentaminen, vanhempien osallistaminen
 - ▶ Keskeistä nuorten osallistaminen, yhdessä tekeminen, arjen liikennekasvatus
 - ▶ Tavoitteena turvallisempaa mopoilua, vähemmän häiriökäyttäytymistä, parempaa liikenteen ilmapiiriä, yhteispeliä ja asumisviihtyisyyttä



Nuoret, liikenneturvallisuus ja mediakasvatus

- ▶ Nuorten äänellä nuorille; videoita ja some-sisältöä, ideakilpailu, yhteisiä pelisääntöjä vastuulliseen liikkumiseen, lasten ja nuorten liikenneturvallisuusteemoja kuntapäätäjille, turvallisen ja viisaan liikkumisen teemojen käsittelyä yhdessä, liikenneturvallisuus mediakasvatuksen kohteena, esiselvitys koulukatu-mallista (rajoitetaan moottoriajoneuvoliikennettä koulun alkamisen ja loppumisen aikaan)
 - ▶ mm. Ylä-Savon kunnat, Imatra, Porvoo
- ▶ Liikenteen ja media-alan ammatti-opiskelijat laativat materiaaleja, oppivat "liikenneturvallisuusagenteiksi", järjestävät tapahtumia, tehdään ohjevideoita ja oppimateriaalia uusien sähköisten kulkuvälineiden (sähköpotkulaudat) turvalliseen käyttöön
 - ▶ Hämeen amk, Hämeen ammatti-instituutti + Ammattiopisto Tavastia + Hyvinkään HYRIA, Hämeen amk, Kaakkois-Suomen amk





Kiitos osallistumisesta!