

Uusien kuljettajien seuranta tutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2020 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomın tutkimuksia ja selvityksiä 6/2021	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-762-4
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Tiivistelmä Uudet vastikään ajokortin saaneet kuljettajat muodostavat yhden keskeisimmistä liikenteen riskiryhmistä. Uusien kuljettajien kokemuksia sekä kuljettajaopetuksesta että liikenteestä ensimmäisen ajovuoden ajalta on selvitetty vuodesta 2001 lähtien toteutetun kyselytutkimuksen avulla. Subjektiiivisten kokemusten keräämisen ja erilaisiin tunnuslukuihin perustuvan pitkän aikasarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa on tapahtunut. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoja kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista ja viimeisimpänä vuonna 2018 voimaan tulleen ajokorttilainsäädännön uudistusten vaikutuksista uusien kuljettajien liikennemenestykseen.	
Vuoden 2020 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2019 ajokortin saaneet kuljettajat. Vastaajille oli kertynyt tutkimushetkellä ajokokemusta keskimäärin hieman yli yhden vuoden ajalta. Kahdesta tutkimuskierrroksesta koostuvaan lopulliseen tutkimusaineistoon saatiin vuonna 2020 yhteensä 1709 vastausta kokonaisvastausasteen ollessa 21 %. Keskeisimpiä eroja aiempien vuosien vastaajajoukkoon nähden olivat ikäpoikkeusluvalla alle 18-vuotiaana ajokortin suorittaneiden keskeinen rooli tutkimusjoukossa sekä opetusluvalla ajokortin suorittaneiden yleistymisen entisestään. Aiempien vuosien tapaan naispuoliset vastaajat olivat miespuolisia vastaajia aktiivisempia, jolloin lopullisessa tutkimusaineistossa naispuoliset tutkimushenkilöt olivat enemmistössä huolimatta siitä, että kaikista ajokortin suorittajista suurin osa on miespuolisia.	
Vastaajille oli kertynyt ajokokemusta keskimäärin hieman vähemmän kuin aiempina tutkimusvuosina. Ero säilyi kuitenkin melko pienenä. Auton käyttö arkiliikumisessä oli kuitenkin yleistynyt, mihin osaltaan voidaan katsoa vaikuttaneen koronaviruksen aikaansaaman poikkeusvuoden mukanaan tuomat muutokset liikkumiskäyttäytymiseen vuonna 2020. Eniten ajokilometrejä oli kertynyt aiempien vuosien tapaan nuorimmille vastaajajoukoille, miespuolisille vastaajille, opetusluvalla ajokortin suorittaneille sekä pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella asuville vastaajille.	
Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen ajamiseen. Asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli 4,2, joka oli hieman kahta edellistä vuotta matalampi, mutta kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon tuntumassa ja useimpien osatekijöiden osalta sen yläpuolella. Myös yleistyyväisyys sekä kuljettajaopetuksen että kuljettajantutkimuksen sisältöön saivat vastaajilta keskiarvosanan 4,2, joka oli hyvin lähellä vuoden 2019 arvoa ja pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeään ja liukkaaseen kelin ajon harjoitukseen. Erityisesti simulaattorilla ajo-opetuksen suorittaneet antoivat aiempien vuosien tapaan ajo-opetukselle kaikkein heikoimmat arvot. Liikenneopetuksen tärkeys korostui sanallisessa palautteessa, jossa merkittävimmiä teemoiksi nousivat toive korkeammista ajo-opetusmääristä sekä simulaattoriopetuksen epärealistisuus.	
Kaiken kaikkiaan 63 % vastaajista oli selviytynyt ensimmäisestä ajovuodestaan kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli pitkän ajan keskiarvon tuntumassa ja hieman korkeampi kuin kolmena edellisenä	

tutkimusvuonna. Vastaajille sattuneiden pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrät olivat hieman edellisiä vuosia alhaisempia. Laskettaessa vahinkomäärä ajokilometrejä kohden, oli vuoden 2020 tutkimusaineistossa läheltä piti -tilanteiden määrä kuitenkin hieman aiempia vuosia korkeammalla. Muiden vahinkojen osalta kilometrejä kohden laskettu vahinkomäärä oli kuitenkin pääosin edellisvuosia matalammalla tasolla ja pidemmällä aikavälillä trendi oli selvästi laskusuuntainen. Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus säilyi aiempaan tapaan muutamassa prosentissa.

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

Publikation Uppföljningsundersökning av unga förare - nöjdhet med förarundervisningen och erfarenheter i trafiken, material från år 2020	
Författare Janne Tuominen	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer	ISSN(verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN(verkkojulkaisu) 978-952-311-762-4
Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, nöjdhet, förarundervisning, förarexamen, körrätt, körkort, undervisningstillstånd	
Sammandrag <p>Nya förare som nyligen fått körkort bildar en av de mest centrala riskgrupperna i trafiken. Nya förarens erfarenheter av såväl förarundervisningen som trafiken under det första året som förare har undersökts med hjälp av en enkätundersökning som genomförts sedan 2001. Med hjälp av insamling av subjektiva erfarenheter och en lång tidsserie baserad på olika nyckeltal har man kunnat jämföra hurdana förändringar som skett i trafiksäkerheten bland nya förare. Samtidigt har undersökningen gett mer information om utvecklingsbehoven inom förarundervisningen och vilka effekter den senaste reformen av körkortslagstiftningen som trädde i kraft år 2018 har haft på trafikframgången bland nya förare.</p> <p>Populationen för uppföljningsundersökningen bland nya förare 2020 var förare som fått körkort år 2019. Vid tidpunkten för undersökningen hade respondenterna samlat på sig i medeltal lite över ett års körerfarenhet. Det slutgiltiga undersökningsmaterialet som bestod av två undersökningsomgångar omfattade år 2020 totalt 1 709 svar, och svarsfrekvensen var 21 procent. Några av de viktigaste skillnaderna jämfört med respondentgruppen under de föregående åren var den viktiga roll som förare som före 18 års ålder tagit körkort med åldersdispens spelade inom studiepopulationen samt den allt större andelen förare som tagit körkort med undervisningstillstånd. Liksom föregående år var de kvinnliga respondenterna mer aktiva än de manliga, varvid de kvinnliga respondenterna var i majoritet i det slutgiltiga undersökningsmaterialet, trots att största delen av dem som tagit körkort är män.</p> <p>Respondenterna hade i medeltal lite mindre körerfarenhet än under de föregående undersökningsåren. Skillnaden förblev dock ganska liten. Användningen av bil för resor till vardags hade dock blivit vanligare, vilket kan anses ha påverkats av de förändringar i resvanorna som undantagsåret 2020 inneburit till följd av coronaviruset. Liksom tidigare år hade de yngsta respondentgrupperna, de manliga respondenterna, de förare som tagit körkort med undervisningstillstånd samt de respondenter som bor utanför huvudstadsregionen och övriga stora stadsregioner samlat på sig flest körkilometrar.</p> <p>Liksom tidigare år bedömde respondenterna generellt att förarundervisningen ger dem goda färdigheter för att köra på egen hand. På skalan 1–5 fick de färdigheter som förarundervisningen gav det allmänna vitsordet 4,2, vilket var aningen lägre än de två föregående åren, men dock i närheten av det långsiktiga medeltalet och för de flesta delfaktorerna över det. Även den allmänna nöjdheten med både förarundervisningen och innehållet i förarexamen fick vitsordet 4,2 av respondenterna, vilket var mycket nära vitsordet för år 2019 och över det långsiktiga medeltalet. 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. Trafikundervisningens betydelse framhölls i den verbala responsen, där de mest framträdande temana var önskemål om mer körundervisning och det realistiska i simulatorundervisningen.</p> <p>Totalt hade 63 procent av respondenterna klarat sitt första år som förare helt utan skador och straff. Andelen var i närheten av det långsiktiga medeltalet och aningen högre än under de tre föregående undersökningsåren. Antalet små skador, egendomsskador och tillbud som respondenterna råkat ut för var aningen lägre än under föregående år. När</p>	

antalet skador beräknas per körkilometer var antalet tillbud i 2020 års undersökningsmaterial dock aningen högre än under föregående år. När de gäller övriga skador var antalet per kilometer dock i huvudsak lägre än under de föregående åren, och på längre sikt var trenden klart nedåtgående. Andelen respondenter som ålagts körförbudsutbildning hölls liksom tidigare på några procent.

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 2020	
Author(s) Janne Tuominen	
Commissioned by, date	
Publication series and number	ISSN(verkkajulkaisu) 2669-8781 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-762-4
Keywords new drivers, young drivers, traffic, traffic safety, traffic behaviour, coping, experiences, satisfaction, driving instruction, driving examination, right to drive, driving licence, driving instruction permit	
Abstract <p>New drivers who have just received their licence are one of the major groups at risk in traffic. The experiences of new drivers with driver instruction and in traffic during their first year of driving have been studied with a survey conducted since 2001. By collecting subjective experiences and with the aid of a long time series based on various indicators, it has been possible to compare the changes that have occurred in the traffic safety of new drivers. At the same time, the study has provided more information on development needs in driver instructions and, most recently, the effects of the driving licence legislation reforms that entered into force in 2018 on the traffic performance of new drivers.</p> <p>The population of the monitoring survey of new drivers in 2020 consisted of the drivers who had received their driving licence in 2019. At the time of the survey, the respondents had a bit over a year of driving experience. In 2020, a total of 1,709 responses were received for the final data consisting of two rounds of surveys with a total response rate of 21%. The key differences compared to the groups of respondents in previous years were the central role of those who had been issued a driving licence before the age of 18 based on an age exception permit in the group being studied, as well as the increasing number of those who had been issued a driving licence after instruction with a driving instruction permit. As in previous years, female respondents were more active than male respondents, meaning that in the final data, female survey respondents were in the majority, even though most of those who are issued a driving licence are male.</p> <p>On average, the respondents had gained a bit less driving experience than in previous years. However, the difference remained fairly small. The use of cars in people's daily lives had nevertheless become more common; for their part, it can be considered that the changes in mobility-related behaviour in 2020 due to the exceptional year caused by the coronavirus have played a part in this. As in previous years, the youngest groups of respondents, male respondents, those who had been issued a driving licence after instruction with a driving instruction permit as well as respondents living outside the Helsinki metropolitan area and other major urban areas had accumulated the most kilometres driven.</p> <p>In general, the respondents estimated that driver instruction gave them a good ability to drive independently, like in previous years. The overall grade on a scale of 1–5 given to the abilities received from driver instruction was 4.2, which was a bit lower than in the two previous years, but nevertheless close to the long-term average and above it for most of the components. The overall satisfaction with both driver education as well as the contents of the driving examination received an average grade of 4.2 from the respondents, which was very close to the value of 2019 and above the long-term average. 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. The importance of traffic instruction was highlighted in the verbal feedback, in which a wish for larger amounts of driving instruction and the unrealistic nature of simulator instruction arose as the most important themes.</p> <p>All in all, 63% of the respondents managed to get through their first year of driving with no accidents or punishments. The percentage was close to the long-term average, and a bit higher than in the three previous years. The numbers of the respondents' minor accidents, property damage and near misses were slightly lower than in previous years. When</p>	

calculating the number of accidents per kilometres driven, the number of near misses in the data for 2020 was a bit higher than in previous years, however. With regard to other accidents per kilometre, however, the calculated number of accidents was lower than in the previous years for the most part, and in the long term the trend was clearly decreasing. As before, the share of respondents ordered to participate in driving ban training remained at a few per cent.

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidentiality rating Public	Pages, total
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. Vuoden 2020 tutkimusaineisto on kerätty keväällä ja syksyllä 2020. Syksyn tutkimuksen rinnalla on vuonna 2020 kerätty erillinen tutkimusaineisto ikäpoikkeusluvalla alle 18-vuotiaana ajokortin suorittaneita kuljettajia koskien. Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksen tulokset on raportoitu erillisenä julkaisuna.

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, Inkeri Parkkari ja Juha-Pekka Konttinen Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista ovat vastanneet Janne Tuominen ja Kati Kiiskilä Sitowise Oy:stä.

Helsingissä, 24.6.2021

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. Undersökningsmaterialet för 2020 samlades in under våren och hösten 2020. Vid sidan av höstens undersökning samlades separat undersökningsmaterial in år 2020 om förare under 18 år som tagit körkort med ålderdispens. Resultaten från undersökningen av förarna med ålderdispens har rapporterats i en separat publikation.

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. Undersökningsresultaten 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, Inkeri Parkkari och Juha-Pekka Konttinen vid Traficom. Innolink Research Oy stod för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Janne Tuominen och Kati Kiiskilä på Sitowise Oy ansvarade för planeringen, analysen och rapporteringen av undersökningen.

Helsingfors, 24.6.2021

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 data for 2020 was collected in the spring and autumn of 2020. In parallel with the study in autumn, a separate dataset was collected in 2020 concerning drivers who had been issued a driving licence before the age of 18 based on an age exception permit. The results of the study concerning those who had been issued a driving licence based on an age exception permit have been reported in a separate publication.

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. The steering group also included Max Fogdell, Riikka Rajamäki, Inkeri Parkkari and Juha-Pekka Konttinen from Traficom. The technical implementation of the study was carried out by Innolink Research Oy. The planning, analysis and reporting of the study was carried out by Janne Tuominen and Kati Kiiskilä from Sitowise Oy.

Helsinki, 24.6.2021

Elina Uusitalo
Senior Specialist
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet.....	1
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	1
1.1	Ajokortin suorittaminen	4
2	Tutkimuksen rajaus ja menetelmät	6
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko.....	6
2.2	Tutkimusten toteutus	6
1.2	Vastausasteet.....	7
2.3	Tutkimuslomakkeen sisältö	10
2.4	Aineiston käsittely.....	10
3	Tutkimustulokset	11
3.1	Uusien kuljettajien taustatietoja	11
3.1.1	Ikäjakauma.....	11
3.1.2	Tutkinnon suorittaminen	12
3.1.3	Syyt ajokortin suorittamiseen.....	15
3.1.4	Liikkumistottumukset	16
3.2	Kokemukset kuljettajana	17
3.2.1	Ajokilometrien määrä	17
3.2.2	Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä.....	21
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	27
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin.....	32
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	37
4	Kuljettajaindeksit	40
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	40
4.2	Indeksien kehitys.....	41
4.3	Kehitys vastaajaryhmittäin.....	43
5	Johtopäätökset	48
	Lähdeluettelo	50
	Liiteluettelo	51

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Uusia vastikään ajokortin saaneita kuljettajia voidaan pitää yhtenä keskeisimpänä liikenteen riskiryhmänä. Vähäinen ajokokemus näkyy liikenneonnettomuustilastoissa keskimääräistä korkeampina onnettomuusmäärinä. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajatutkinnosta ja pärjänneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Pitkän aikasarjan avulla saadaan tietoa siitä, minkälaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuuksilanteessa on tapahtunut. Samalla tutkimuksen avulla voidaan arvioida sitä, millaisia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen kuljettajaopetus tarjoaa, mitä vaikutuksia tutkintorakenteen muutoksilla on ollut ja miten koulutusta olisi tarvetta kehittää tulevaisuudessa.

Uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu pääosin samansisältöisenä kyselytutkimuksena vuodesta 2001 alkaen. Tutkimusaineisto kerätään vuosittain kahdessa erässä, joissa molemmissa otokseen poimitaan 4000 edellisenä vuonna ajokortin saanutta kuljettajaa. Aineiston avulla uusille kuljettajille lasketaan vuosittain päivitetty indeksi-arvot, joiden avulla kuvataan pitkänä aikasarjana muun muassa vastaajien liikennemenestyksen, ajo-opetuksen laadun ja kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien kehitystä tutkimuksen alkuvuosista nykyhetkeen. Indeksiarvojen rinnalla tutkimus antaa monipuolista tietoa uusien kuljettajien omista kokemuksista ja liikenteessä selviytymisestä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimuslomakkeen sisältöä on joiltain osin muutettu vuosien varrella vastaamaan paremmin kuljettajatutkinnon rakenteeseen tulleita muutoksia. Pääosin muutokset ovat kuitenkin olleet pieniä ja indeksien laskentaan vaikuttavat kysymykset on säilytetty ennallaan, jolloin tulosten vertailukelpoisuus eri vuosien välillä on saatu säilytettyä mahdollisimman korkealla tasolla.

Vuoden 2020 seurantatutkimuksen rinnalla toteutettiin loppuvuodesta 2020 erillinen lisätutkimus, jonka otokseen kerättiin 8000 vuoden 2018 ajokorttilainsäädännön muutoksen jälkeen ikäpoikkeusluvalla, eli alle 18-vuotiaana ajokortin suorittanutta kuljettajaa. Lisätutkimuksen tarkoituksena oli vertailla ikäpoikkeuslupalaisten liikennemenestystä ja kokemuksia liikenteestä perusjoukon vastaajiin, eli keskimääräiseen ajokortin suorittajaan. Tutkimusmenetelmät ja kyselylomakkeen sisältö säilytettiin pääosin samoina molemmissa tutkimuksissa. Ikäpoikkeuslupalaisten lisätutkimuksen tulokset raportoidaan erillisenä tutkimusraporttina varsinaisen uusien kuljettajien seurantatutkimuksen rinnalla.

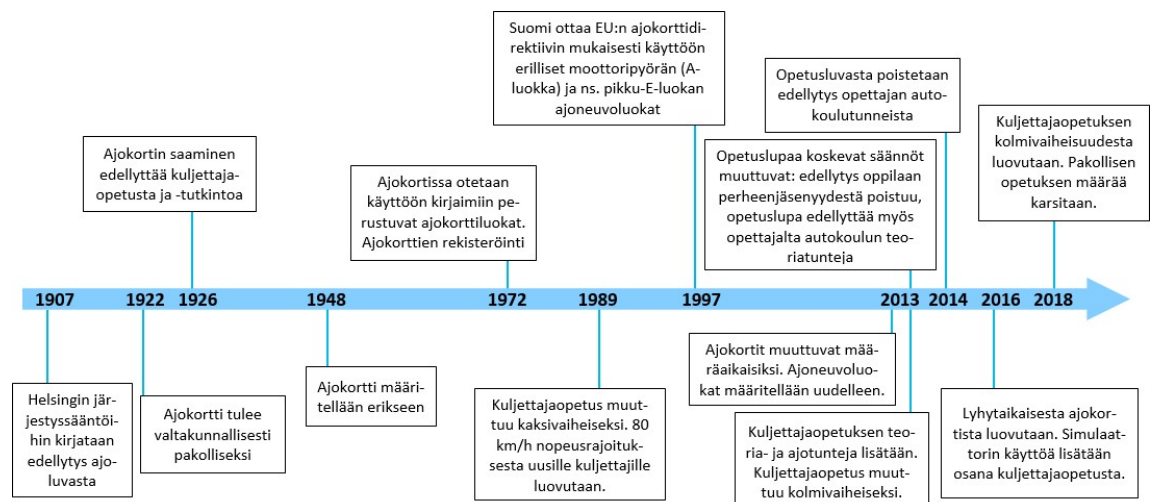
Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen pitkäaikaisena tavoitteena on varmistaa tutkimusaineiston vertailtavuus ja yhdistettävyyttä aiempiin vuodesta 2001 saakka kerättyihin aineistoihin, jotta tutkimuksen arvokas aikasarja voidaan säilyttää. Samalla tutkimusta pyritään kuitenkin uudistamaan vuosittain siten, että se tuottaisi aiempaa laajempaa tausta-aineistoa kuljettajaopetuksen sisällön arviointiin ja kehittämiseen. Tutkimuksen painopistettä on viimeisillä tutkimuskierroksilla siirretty indeksien laskennasta tutkimustulosten laaja-alaisempaan analysointiin ja saatujen kehitysehdotusten esille nostamiseen. Useiden viime vuosina kuljettajatutkinnon suorittamiseen tulleiden rakenteellisten muutosten myötä tutkinnon suorittaneilta suoraan saatu palaute on ensiarvoisen tärkeää.

1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

Ajokortti on ollut pakollinen kaikille autoilijoille Suomessa vuodesta 1922 alkaen. Ajokorttiin tähtäävän kuljettajaopetuksen rakenne ja hallinto ovat kuitenkin

kokeneet useita muutoksia vuosien varrella. 2010-luvun aikana kuljettajantutkintoon on ehtinyt tulla useampiakin rakenteellisia muutoksia. Vuonna 2013 siihen asti käytössä ollut kaksivaiheinen tutkintorakenne muutettiin kolmivaiheiseksi, jossa kortin haltija sai aluksi lyhytaikaisen ajokortin. Lyhytaikainen kortti muuttui pitkäaikaiseksi, kun kortin haltija oli suorittanut opetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen. Vuoden 2016 alussa lyhytaikaisesta kortista luovuttiin ja uusi kuljettaja sai ajokokeen suoritettuaan pitkäaikaisen kortin, jonka voimassaolo edellytti kuitenkin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suorittamista.

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



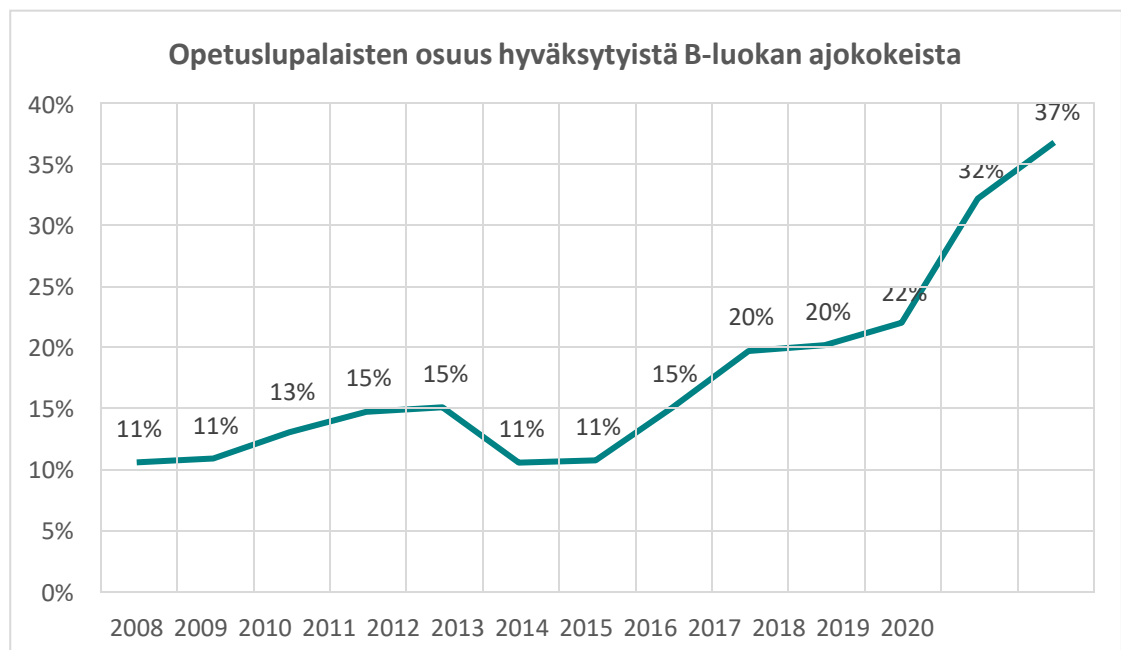
Kuva 1. Ajokorttilainsäädännössä ja kuljettajaopetuksessa tapahtuneita keskeisimpiä muutoksia sen alkupäivistä nykypäivään.

Nykyisen tutkintorakenteen mukaisesti jokaisen kokonaan ensimmäistä ajokorttiaan suorittavan on osallistuttava neljän tunnin EAS-teoriakoulutukseen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus). 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. Uudistuksen myötä ajokortin saanut kuljettaja voidaan myös määrätä ylimääräiseen neljän tunnin ajokieltokoulutukseen, mikäli hän on tehnyt liikenn rikoksia tai -rikkomuksia ensimmäisten kahden ajovuoden aikana. Kuva 2 esittää B-kortin suorittamisen vaiheet nykyisessä vuonna 2018 voimaan tullessa tutkintorakenteessa.



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

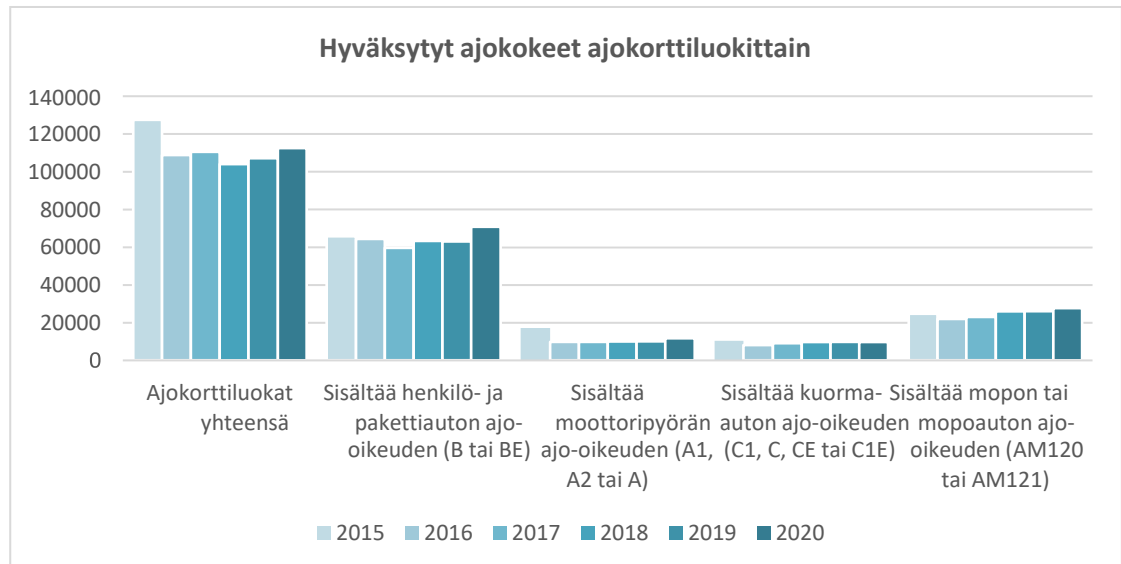
Kuljettajatutkinto on perinteisesti ollut mahdollista suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. 2010-luvulla myös opetuslupakäytäntöjä on muutettu useaan otteeseen. Vuonna 2013 tehdyssä opetuslupaa koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvan suorittajilta edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvan suosio kuljettajaopetuksen suoritusapana vähenikin vuonna 2013 (Kuva 3), 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 muun muassa opetuslupaopettajan teoriakokeen pakollisuudesta ja opetuslupa-auton muutokatsastusvaatimuksesta luopumalla. Opetusluvan suosio on ollut kasvussa vuodesta 2015 alkaen ja vuonna 2020 jo yli kolmannes uusista kuljettajista suoritti ajokorttinsa opetusluvalla. [Traficom 2020a]



Kuva 3. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2020. [Traficom 2020a]

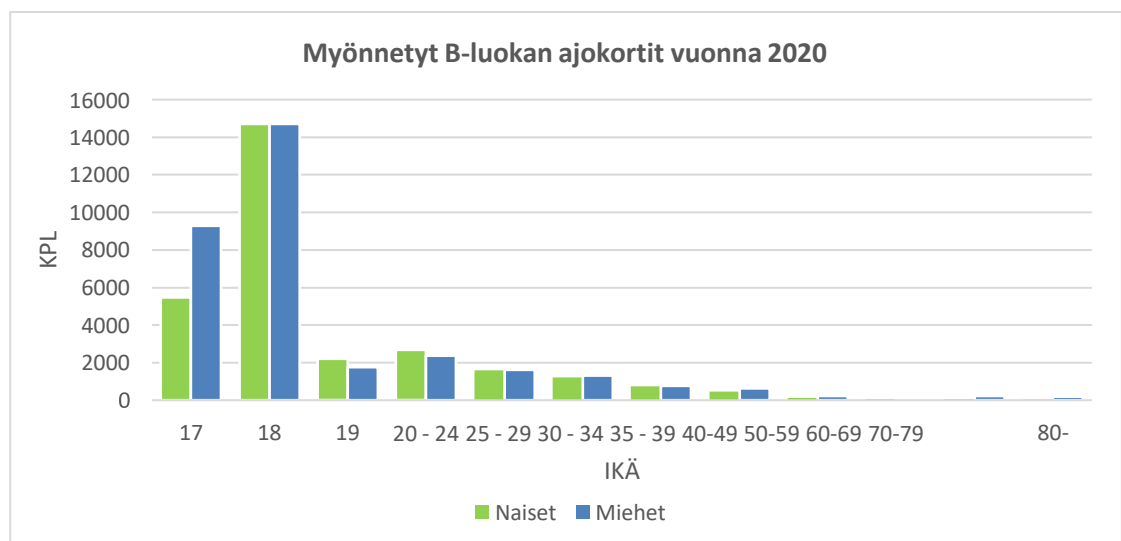
1.1 Ajokortin suorittaminen

Traficom hyväksyi vuonna 2020 yhteensä 112 612 ajokoetta, joista noin 71 000 (63 %) kattoi henkilöauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan. Määrä oli hieman korkeampi kuin edellisinä vuosina (Kuva 4). Kuorma-auton ajo-oikeuden tai moottoripyörän ajo-oikeuden sisältävät ajokortit edustivat molemmat noin 10 % osuutta kaikista myönnetyistä ajokorteista ja mopon tai mopoauton ajo-oikeuden sisältävät ajokortit noin neljännestä kaikista myönnetyistä ajokorteista. [Traficom 2021b]



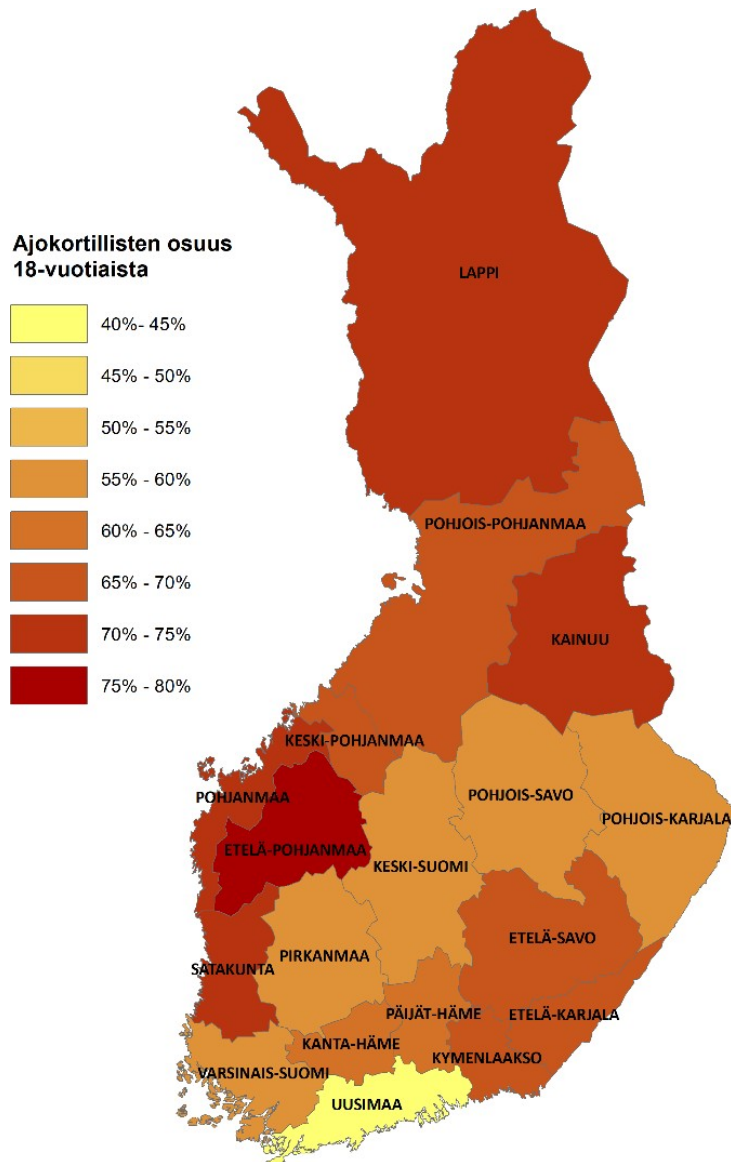
Kuva 4. Vuosittain hyväksytyt ajokokeet ajokorttiluokittain [Traficom 2021b]

Uusista B-luokan ajo-oikeuden sisältävistä ajokorteista vuonna 2020 lähes puolet (47 %) myönnettiin 18-vuotiaille hakijoille (Kuva 5). Selkeästi toiseksi suurimman ikäryhmän muodostivat kuitenkin jo ikäpoikkeusluvalla ajokorttia hakeneet 17-vuotiaat, jotka edustivat lähes neljännestä (24 %) kaikista ajokortin saajista. 17-vuotiaiden hakijoiden kohdalla korostui muita ikäluokkia selvemmin miespuolisten hakijoiden suuri osuus. 19-vuotiaista hakijoista eteenpäin hakijamäärät pienuivat selvästi. Sukupuolen mukaan tarkasteltuna kaikista vuonna 2020 luovutetuista B-luokan ajokorteista 53 % luovutettiin miespuolisille hakijoille. (Traficom 2020b)



Kuva 5. Vähintään B-luokan sisältävien luovutettujen ajokorttien määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2020 (Traficom 2021b)

Kaikista suomalaisista 18-vuotiaista noin 57 % omisti vuoden 2021 alussa B-luokan ajo-oikeuteen oikeuttavan ajokortin. Alueelliset erot ajokortin omistamisen yleisyydessä ovat kuitenkin melko suuria (Kuva 6) ja ajokortin hankkimisen yleisyyteen vaikuttavat selvästi muun muassa auton käyttötarve ja muiden vaihtoehtoisten kulkumuotojen palvelutarjonta. Helsingissä vain 27 % 18-vuotiaista nuorista omisti vuoden 2021 alussa ajokortin, kun vastaava osuus useissa kunnissa esimerkiksi Pohjanmaalla oli yli 80 %. (Traficom 2021c + Tilastokeskus 2021)



Kuva 6. Ajokortillisten (B-luokka) osuus 18-vuotiaista (tilanne 1.1.2021) (Traficom 2021c + Tilastokeskus 2021)

2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

Uusien kuljettajien tutkimuksen perusjoukkona ovat noin 12–15 kuukautta ennen tutkimusajankohtaa B-kortin suorittaneet kuljettajat. Otos poimitaan satunnaisotoksena kaikista tarkastelujaksolla B-kortin suorittaneista uusista kuljettajista eikä sen poiminnassa ei ole käytetty alueellisia tai ikäryhmäkohtaisia ositteita. Vuoteen 2012 asti tutkimus toteutettiin neljässä eri osassa. Vuonna 2013 siirryttiin kolmiosaiseen tutkimukseen siten, että kullakin tutkimuskierroksella otokseen poimittiin 3 000 henkilöä. Vuodesta 2014 alkaen tutkimukset on toteutettu 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 hieman yli vuoden tutkimukseen vastaamishetkellä, vaikka joinain vuosina aikataulu onkin venynyt tätä pidemmäksi. Taulukossa 1 on esitetty otoskoot ja tiedonkeruumenetelmät eri vuosien tutkimuskierroksilla.

Taulukko 1 Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta.

tutkimuskierros	otoskoko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
kierros 2/2013	3 000	1.9. – 30.9.2012	1.9. – 31.10.2013	postikysely
kierros 3/2013	3 000	1.11. – 30.11.2012	1.12.2013 – 31.1.2014	postikysely
kierros 1/2014	4 000	1.2. – 30.8.2013	1.11. – 31.12.2014	vertailututkimus (osa 1 postikyselynä ja osa 2 monimenetelmätutkimuksena (posti- ja nettikysely))
kierros 2/2014	4 000	1.9. – 30.11.2013	11.2. – 15.5.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2015	4 000	1.1. – 30.4.2014	7.5. – 24.8.2015	posti- ja nettikysely
kierros 2/2015	4 000	1.5. – 30.9.2014	15.10. – 31.12.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2016	4 000	1.6. – 31.8.2015	10.11. – 23.12.2016	posti- ja nettikysely
kierros 2/2016	4 000	1.9. – 30.9.2015	2.12.2016 – 27.1.2017	posti- ja nettikysely
kierros 1/2017	4 000	1.1. – 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

2.2 Tutkimusten toteutus

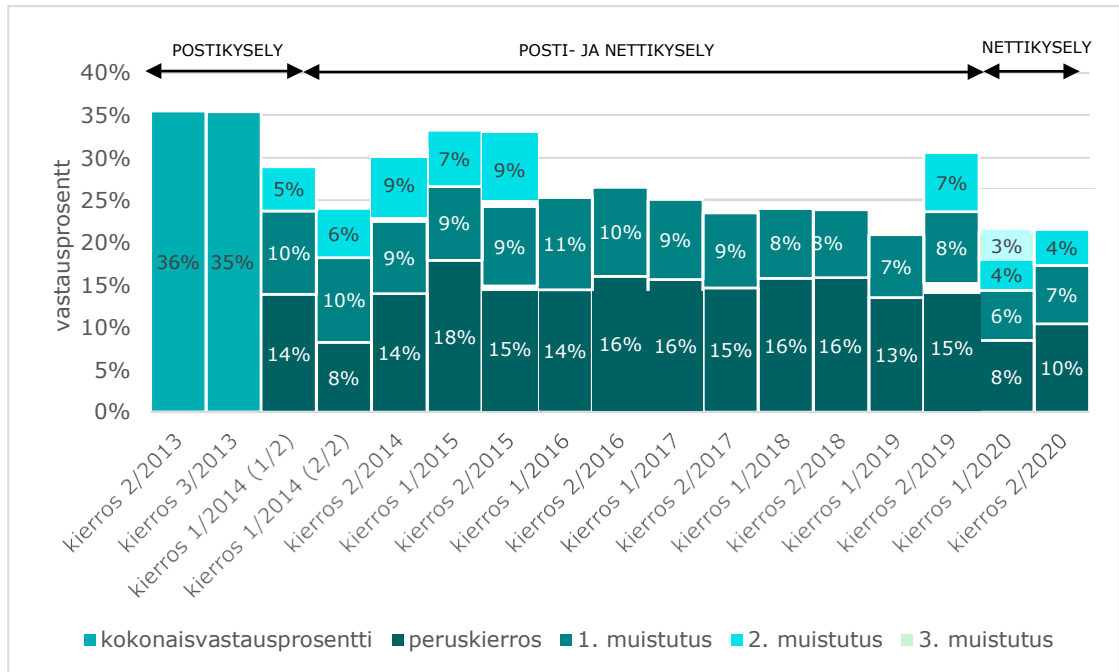
Uusien kuljettajien tutkimuksen toteutustapa on hieman vaihdellut vuosien varrella. Vuoteen 2013 saakka tutkimus toteutettiin postikyselynä, jossa kaikki vastaukset kerättiin vastaajille kotiin lähetetyillä postilomakkeilla. Vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella käynnistettiin vertailututkimus, jossa tutkimus toteutettiin osittain perinteisenä postikyselynä ja osittain monimenetelmätutkimuksena, jossa postikyselyn rinnalle tuotiin vastausmahdollisuus internetissä. Vertailututkimuksen kokemusten perusteella

vuoden 2014 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien tutkimus toteutettiin monimenetelmä tutkimuksena, jolloin nettivastausmahdollisuus oli tasavertainen vastausmuoto postikyselyn rinnalla. Vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella kokeiltiin ensimmäistä kertaa sähköpostimuistutusta toisen muistutuskirjeen korvaajana. Vuonna 2020 luovuttiin ensimmäistä kertaa kokonaan postilomakkeista ja kaikki tutkimusaineiston keruu tapahtui kokonaan sähköisesti nettivastauslomakkeen kautta.

1.2 Vastausasteet

Yleisesti kyselytutkimusten vastausasteet ovat tyypillisesti pienentyneet viime vuosina, ja tämä näkyy erityisesti nuorille aikuisille suunnatuissa tutkimuksissa. Vastauskatoa voidaankin pitää kyselytutkimusten yhtenä suurimmista laadullisista riskeistä. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen vastausprosentti on säilynyt nuorille suunnatuksi kyselyksi suhteellisen korkeana, mutta pienentynyt kuitenkin hieman viime vuosien aikana. Uusimmilla tutkimuskierroksilla kokonaisvastausaste on vaihdellut 20 ja 30 prosentin välillä muistutuskierron määräästä riippuen. Suurehkon, vuosittain 8000 henkilöä kattavan otoskoon ansiosta tutkimusaineistosta saadaan kuitenkin kattavaa tutkimustietoa, mutta samalla on tärkeää panostaa kyselyn toteutustapaan, jotta vastausaste saadaan jatkossa säilytettyä riittävällä tasolla.

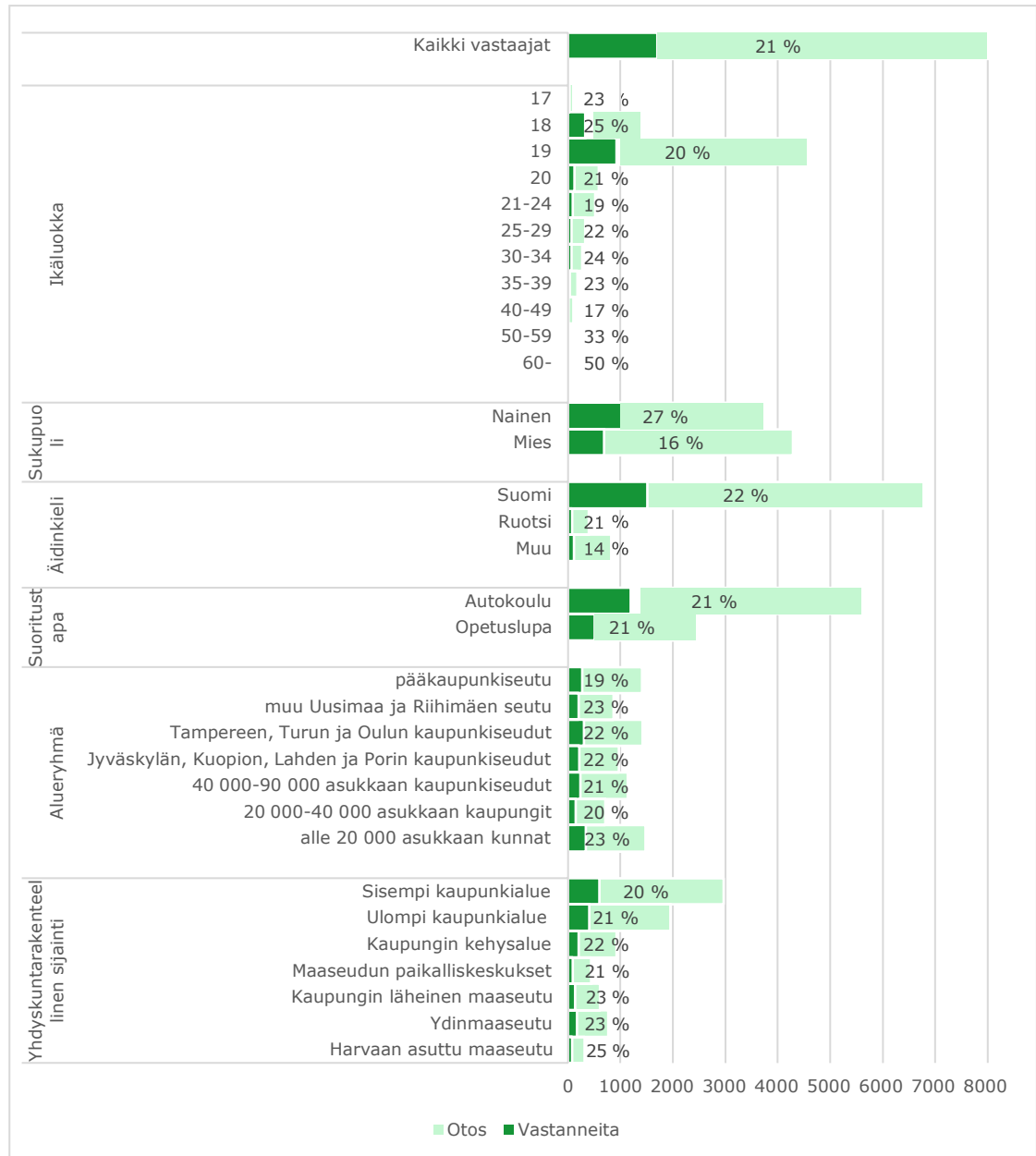
2010-luvun alkuvuosina uusien kuljettajien seurantatutkimuksen kokonaisvastausaste pysytteli noin 35 prosentissa (Kuva 7). Tämän jälkeen vastausteet ovat olleet hieman matalampia ja myös 2. muistutuskierruksesta luopuminen vuosien 2016-2019 välillä on laskenut kokonaisvastausastetta. Vuosina 2016-2019 peruskierroksen vastausaste on ollut 13-16 % ja yhdellä muistutuskierroksella vastausastetta on saatu nostettua keskimäärin vajaa 10 %-yksikköä. Sähköpostimuistutuksen ottaminen osaksi tutkimusta vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella on tarjonnut joustavamman tavan lähestyä tutkimushenkilöitä, ja osaltaan nostanut kokonaisvastausastetta useampien muistutusmahdollisuuksien myötä. Vuonna 2020 tutkimuksen siirryttyä kokonaan sähköiseen muotoon peruskierroksen vastausaste laski jonkin verran, mutta muistutuskierroksilla saatiin paikattua tilannetta lähelle aikaisempien vuosien tasoa. Kokonaisuudessaan vuoden 2020 yhdistettyyn tutkimusaineistoon saatiin 1709 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 21 %. Liitteessä 1 on esitetty vastausten tarkat määrät vastaustavoittain vuosien 2015-2020 tutkimuskierroksilla.



Kuva 7. Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2020. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole käytettävissä tarkempaa tietoa.

Vastaajaryhmittäin tarkasteltuna joitakin eroja vastausaktiivisuudessa tuli esille (Kuva 80). Ikäluokittain vertailtaessa kaikkein aktiivisimpia vastaajia olivat aiempaan tapaan tutkimusjoukon vanhimmat yli 50-vuotiaat vastaajat, joilla vastausaste nousi yli 30 prosenttiin. Heidän määränsä otoksessa oli kokonaisuudessaan kuitenkin hyvin pieni, jolloin myös vastaajajoukon määrä jäi pieneksi. Muiden tekijöiden osalta tarkasteltuna naispuoliset vastaajat (vastausaste 27 %) olivat melko selvästi miespuolisia vastaajia (16 %) aktiivisempia. Naispuolisia vastaajia olikin siten tutkimusaineistossa miehiä enemmän, vaikka otoshenkilöistä suurin osa oli miespuolisia. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvien vastausaste jäi keskimääräistä alemmaksi. Ajokortin suorituspaikalla tai asuinpaikalla ei ollut merkittävän suurta vaikutusta vastausasteeseen.

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



Kuva 8. Otoshenkilöiden määrä, vastanneiden määrä ja vastausaste eri ryhmissä vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

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

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

Tutkimuslomakkeen sisältö eri vuosina on pyritty pitämään mahdollisimman samankaltaisena analyysien vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi. Joitain muutoksia lomakkeelle on kuitenkin tehty vuosien varrella kuljettajatutkimuksessa tapahtuneiden muutosten vuoksi. Indeksien laskentaan liittyvät kysymykset ovat kuitenkin säilyneet samoina tutkimuksen alkua ajoista lähtien.

Vuodeksi 2014 tutkimuslomakkeelle lisättiin harjoitteluvaihetta ja syventävää vaihetta koskevia kysymyksiä muuttuneen tutkintorakenteen seurauksena. Vuonna 2016 tutkimuslomakkeen harjoittelu- ja syventävää vaihetta koskevia osioita täydennettiin hieman ja samalla joitain kysymyksiä jouduttiin jättämään pois, jotta lomake saatiin pidettyä kaksisivuisena. Tämän jälkeen tutkimuslomake säilyi vuoden 2019 ensimmäiselle tutkimuskierrokselle saakka samanlaisena. Uuden kesällä 2018 voimaan tulleen tutkintorakenteen suorittaneet kuljettajat saatiin mukaan tutkimukseen ensimmäistä kertaa vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella, jolloin tutkimuslomakkeelle tehtiin jälleen suurempia muutoksia. Aiemmat harjoittelu- ja syventävää vaihetta koskevat kysymykset poistettiin ja tilalle lisättiin kysymyksiä EAS-vaiheesta, riskien tunnistamiskoulutuksesta, eri vaiheiden suorittamistavasta ja mahdollisesta ajokieltokoulutuksesta. Lisäksi lomakkeelle lisättiin kysymys koskien ajoneuvon avustavien järjestelmien hyödyntämistä. Vuoden 2020 tutkimuksessa käytössä ollut otoshenkilöille lähetetty suomenkielinen tutkimuslomake on esitetty liitteessä 2.

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 2019 otosaineiston taustatietojen kuvaus on esitetty liitteessä 3.

Ennen tutkimusaineiston koontia otoshenkilöiden asuinpaikat on paikannettu osoitteen perusteella paikkatietomuotoon. Paikannetuille osoitteille on tehty alue- ja yhdyskuntarakenteellisia luokituksia yhdistämällä pistemäiset sijainnit kaupunkiseudun kokoa ja yhdyskuntarakennetta kuvaaviin aineistoihin. Asuinpaikan mukaan tehty alueryhmäluokitus on esitetty liitteessä 4.

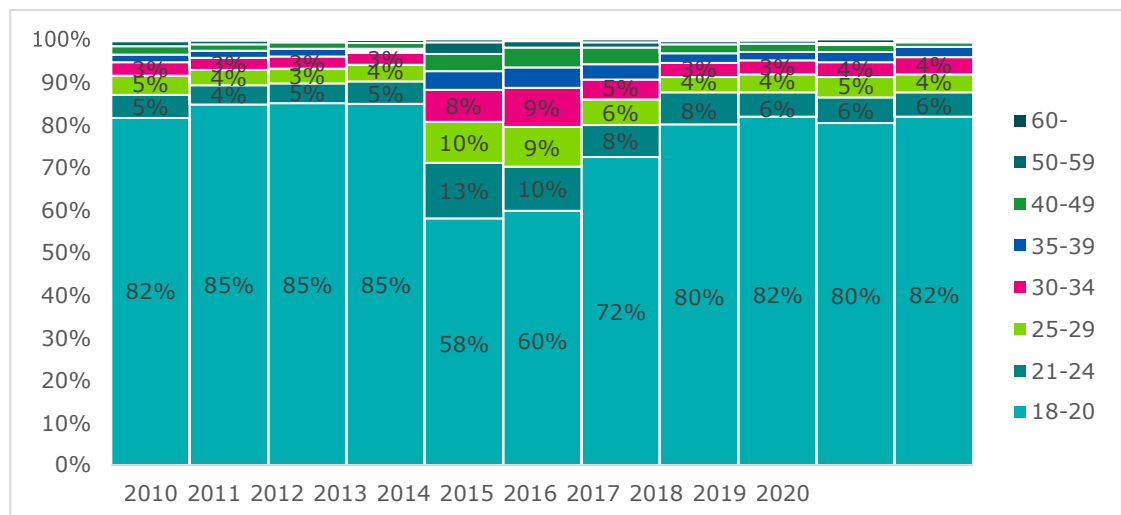
Kullekin vastaajalle on luotu otoksen keruun jälkeen yksilöllinen ID-tunnus, jonka avulla taustatiedot ja vastaukset on ollut mahdollista yhdistää. Otosaineiston henkilötietoja on käytetty ainoastaan tutkimuksen käynnistysvaiheessa ja aineistoja on välitetty ja käsitelty suojatussa muodossa. ID-tunnusten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

3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

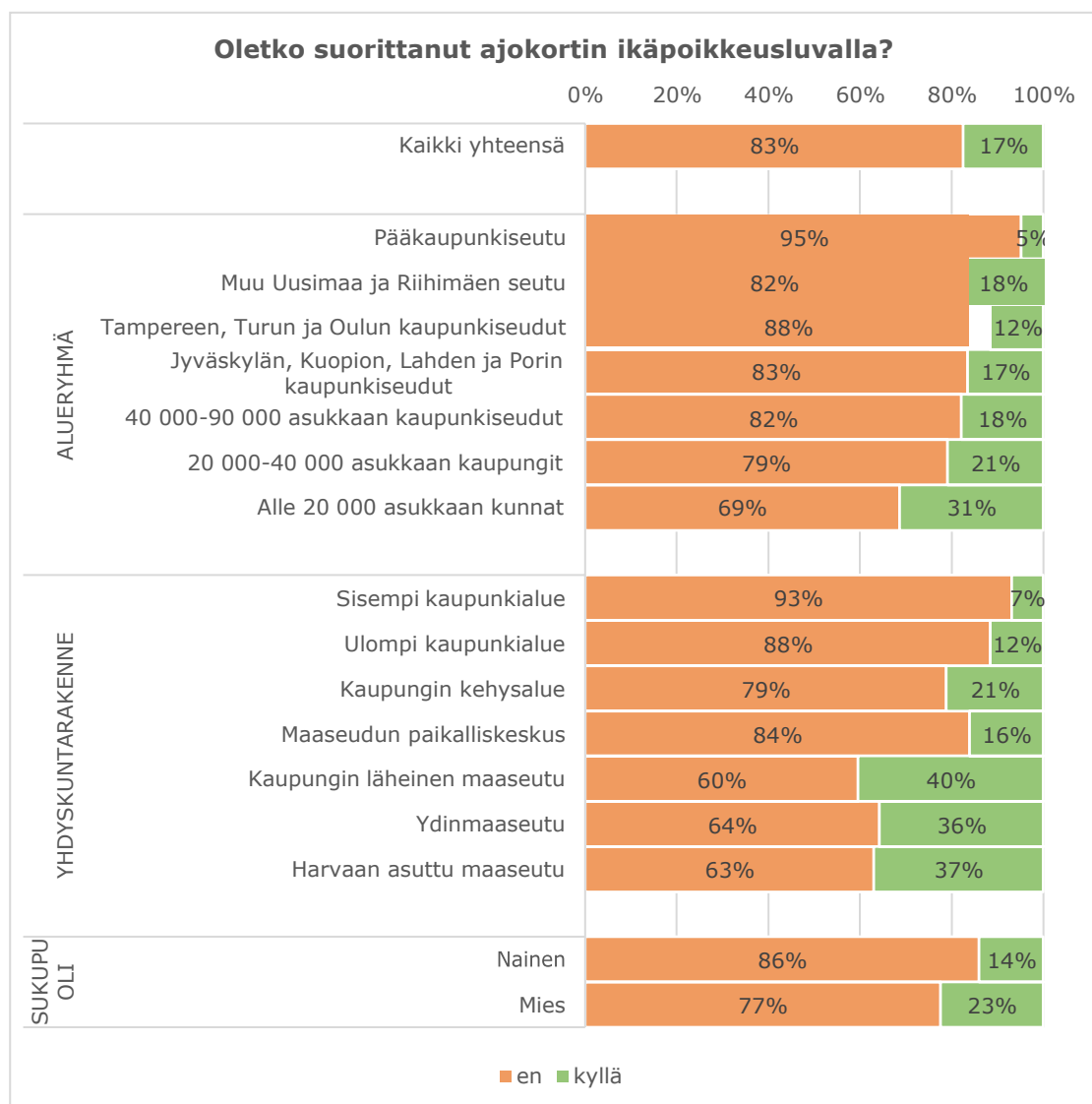
3.1.1 Ikäjakauma

Tutkimukseen vastanneiden henkilöiden ikäjakaumassa on ollut joitakin poikkeavuuksia eri vuosien tutkimuskierroksilla (Kuva 9). Vuosina 2010–2013 ikäjakauma on ollut hyvin yhtenäinen ja nuorimpien 18–20-vuotiaiden vastaajien osuus on ollut 82–85 %. Vuodesta 2014 vuoden 2016 ensimmäiseen tutkimuskierrokseen otoksessa oli poikkeuksellisesti mukana ainoastaan ns. puhtaan B-kortin suorittajat, eli ei henkilöitä, joilla oli aiempia ajo-oikeuksia (esim. mopokortti). Tästä syystä otoshenkilöt olivat keskimäärin hieman vanhempia tällä aikavälillä. Vuoden 2016 toisesta tutkimuskierroksesta alkaen otoksessa on ollut jälleen mukana kaikki uudet B-kortin suorittaneet henkilöt, jolloin 18–20-vuotiaiden osuus on ollut noin 80 % ja vastannut siten paremmin kaikkien B-korttien suorittajien ikäjakaumaa. Yli 40-vuotiaiden ikäluokat ovat kaikilla tutkimuskierroksilla jääneet hyvin pieniksi. Uutena ryhmänä viime vuosina tutkimukseen mukaan ovat tulleet ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat. Tutkimushetken mennessä lähes kaikki heistä olivat kuitenkin jo täyttäneet 18 vuotta.



Kuva 9. Vastaajien ikäjakauma eri vuosien tutkimuskierroksilla. Jakauma kuvaa otoshenkilön ikää tutkimuksen käynnistyessä, eli keskimäärin reilun vuoden kuluttua ajokortin suorittamisesta.

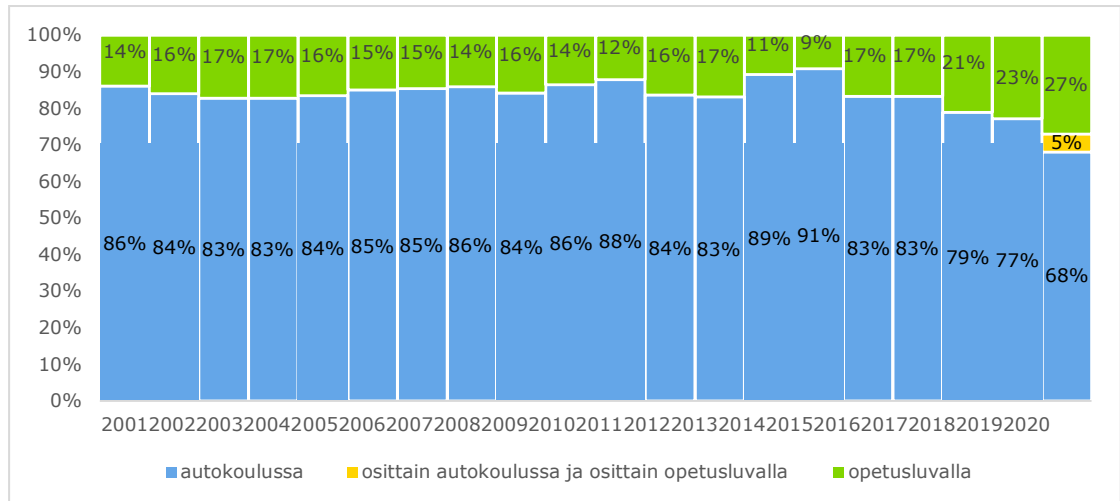
Ikäpoikkeusluvalla hakemisen suosio on ollut tutkintouudistuksen jälkeen korkealla ja vuonna 2020 jo lähes neljännes ajokortin suorittajista suoritti tutkinnon ikäpoikkeusluvalla. 17-vuotiaana ajokortin suorittavien kasvavan määrän myötä tutkimuslomakkeelle lisättiinkin vuodeksi 2020 erillinen kysymys koskien ajokortin suorittamista ikäpoikkeusluvalla ja syitä ikäpoikkeusluvalla hakemiseen. Kaikista vastaajista 17 % ilmoitti suorittaneensa ajokortin ikäpoikkeusluvalla (Kuva 10). Eri vastaajajoukoista ikäpoikkeusluvalla suorittaminen oli yleisintä pienillä paikkakunnilla asuvilla miespuolisilla vastaajilla. Ikäpoikkeuslupalaisten keskuudessa opetusluvalla ajokortin suorittaminen oli myös selvästi keskimääräistä yleisempää. Keskeisimpinä syinä ikäpoikkeusluvalla hakemiselle oli avoimessa kentässä esillä koulu- ja opiskelumatkat (62 % vastaajista), työhön liittyvät matkat (31 %) ja harrastusmatkat (23 %). Osuudet olivat peruskierroksen tutkimuksessa lähes vastaavia kuin erillisenä tutkimuksena teetetyssä ja vuoden 2021 keväällä raportoidussa ikäpoikkeuslupalaisten erillistutkimuksessa.



Kuva 10. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittamisen yleisyys vuoden 2020 peruskierrosten tutkimusaineistossa.

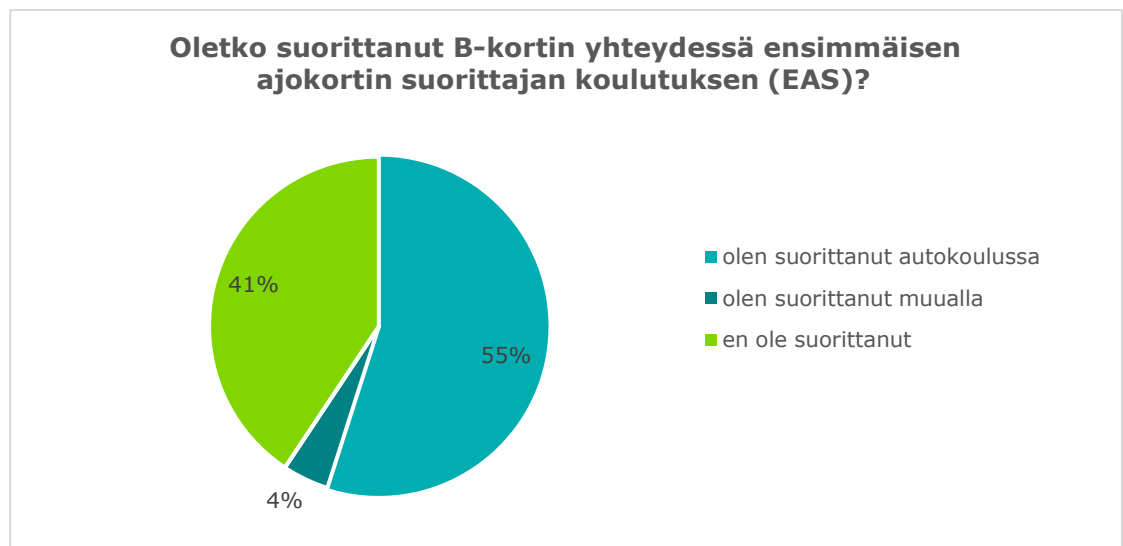
3.1.2 Tutkinnon suorittaminen

Kuva 11 esittää vastaajien jakautumisen ajo-opetuksen suorittamistavan perusteella autokoulun ja opetusluvan välille eri tutkimuskierroksilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on ollut pienimmillään (noin 10 %) vuosien 2014 ja 2015 tutkimuskierroksilla, joissa kohdejoukkona on ollut vuosina 2013 ja 2014 ajokortin suorittaneet vastaajat. Tämän jälkeen opetuslupalaisten osuus vastaajajoukossa on kasvanut tasaisesti ja se onkin heijastanut kohtuullisen hyvin opetuslupalaisten osuutta kaikista ajokortin suorittaneista eri vuosina (Kuva 3). Vuoden 2020 tutkimusaineistossa opetuslupalaisten osuus kasvoi jo yli neljännekseen kaikista vastaajista. Uusimmilla tutkimuskierroksilla on ollut lisäksi mahdollisuus ilmoittaa suorittaneensa osa ajo-opetuksesta autokoulussa ja osa opetusluvalla. Tämän vaihtoehdon oli vuoden 2020 tutkimuskierroksilla valinnut 5 % vastaajista. Ulkomailla tai jotenkin muuten kuin autokoulussa tai opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on jäänyt alle kahteen prosenttiin viime vuosien tutkimuskierroksilla.



Kuva 11. B-kortin ajo-opetuksen jakautuminen suoritustavoittain vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

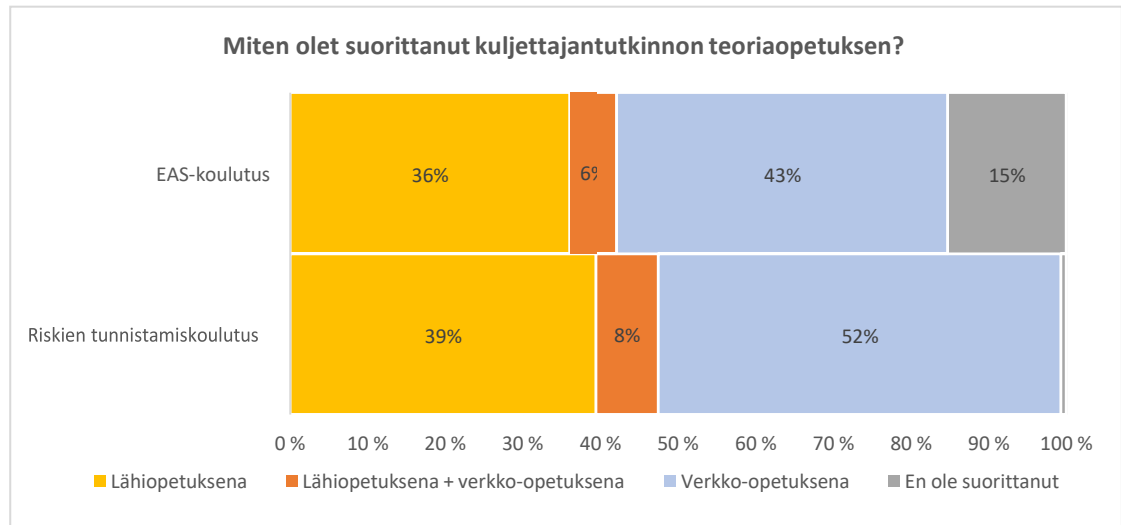
Vuoden 2020 tutkimuskierrokset koostuivat ensimmäistä kertaa ainoastaan uuden vuoden 2018 kesällä voimaan tulleen kuljettajantutkinnon kokonaisuudessaan käyneistä uusista kuljettajista. Tutkimuslomakkeen aluksi vastaajilta kysyttiin EAS-koulutuksen, eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen suorituksesta. Kaikkiaan 55 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa koulutuksen autokoulussa ja 4 % jossain muualla (Kuva 12). Loput 41 % ilmoitti, etteivät ole koulutusta suorittaneet, minkä lähtökohtaisesti voidaan olettaa tarkoittavan heidän suorittaneen sen jonkun aiemman alemman korttiluokan yhteydessä. Osittain uusi kuljettajakoulutusjärjestelmä tunnuttiin kuitenkin edelleen koettavan vieraana, sillä osa vastaajista oli täydentänyt vastaustaan kommentilla, jossa kertoi olevansa epävarma siitä, oliko tämän koulutuksen suorittanut.



Kuva 12. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

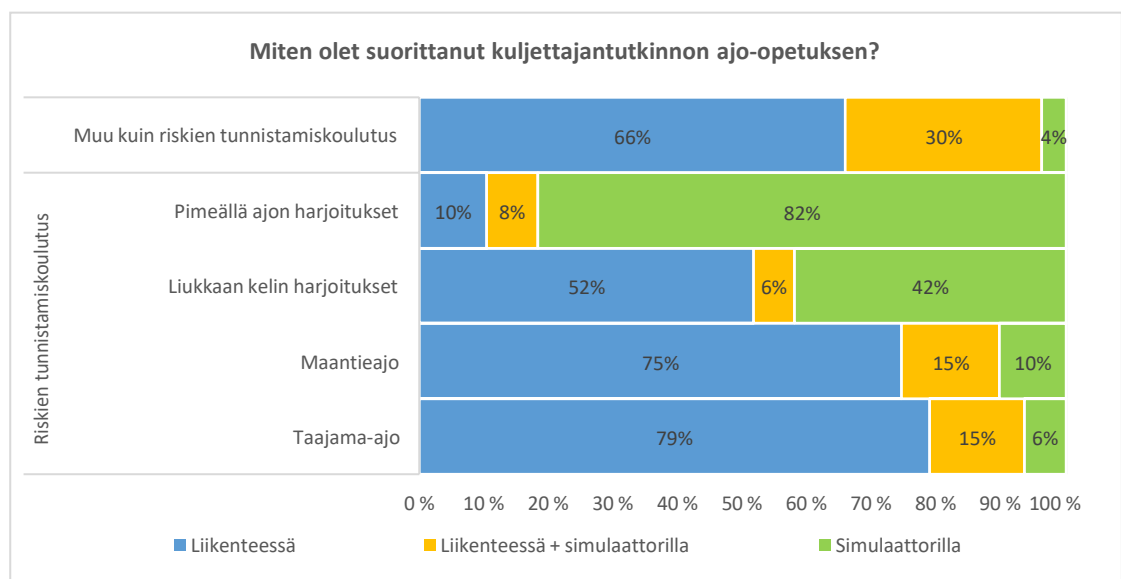
Teoriaopetuksen osalta tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi vastaajien opetuksen suorittamistapaa lähiopetuksen ja verkko-opetuksen välillä (Kuva 130). Sekä EAS-koulutuksen että riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän teoriaopetuksen osalta verkko-opetus oli hieman lähiopetusta yleisempää. EAS-koulutuksen osalta 15 % kaikista vastaajista ilmoitti tässä vaiheessa, ettei ole EAS-koulutukseen osallistunut. Vastaava osuus edellisessä kappaleessa EAS-opetuksen suorittamista kysyttäessä oli kuitenkin peräti 41 % (Kuva 12), mikä osaltaan kertoo siitä, että melko suuri osa vastaajista ei ole sisäistänyt mitään EAS-koulutuksella tarkoitetaan. Alueittain tarkasteltuna verkko-opetus oli yleisintä

pääkaupunkiseudulla ja sen osuus väheni tasaisesti pienemmille paikkakunnille mentäessä.



Kuva 13. Teoriaopetuksen suoritustavan jakautuminen lähiopetukseen ja verkko-opetukseen vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Ajo-opetuksen osalta vastaajilta selvitettiin vastaavasti suoritustavan jakautumista perinteisen liikenteessä tapahtuvan opetuksen ja viime vuosina selvästi yleistyneen simulaattoriopetuksen välillä (Kuva 14). Aiempaan tapaan valtaosa vastaajista oli suorittanut pimeällä ajon harjoitukset simulaattorilla, vaikka muut ajo-opetuksen osa-alueet olikin edelleen suoritettu enimmäkseen liikenteessä. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvät pimeällä ajon oli suorittanut kokonaan simulaattorilla 82 %, liukkaan kelin harjoitukset 42 %, maantieajon 10 % ja taajama-ajon 6 %. Osuudet olivat pääosin hieman aiempaa vuotta korkeampia. Riskien tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisessa ajo-opetuksessa liikenneopetus oli selvästi simulaattoriopetusta yleisempää. Simulaattoriopetus oli keskimäärin hieman yleisempää pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla, vaikka suurta eroa opetustavassa ei alueryhmien välillä ollutkaan.

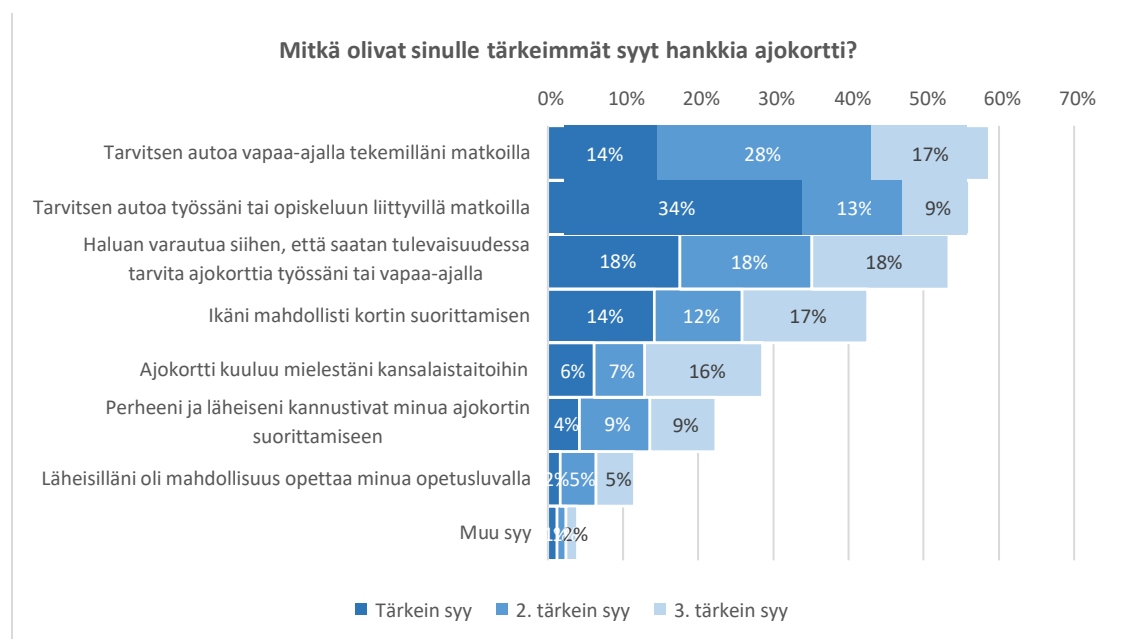


Kuva 14. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen suoritustavan jakautuminen liikenneopetukseen ja simulaattoriopetukseen vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Tutkimuslomakkeella kysyttiin myös vastaajien omaa arviota ajotuntimääristä, joita he olivat suorittaneet ajokoulun aikana liikenteessä ja simulaattorilla. Autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat ottaneensa keskimäärin 14,6 ajotuntia kun taas opetusluvalla ajokortin suorittaneilla keskimääräinen ajotuntimäärä nousi yli 50 tuntiin. Keskiarvoa kuitenkin nosti selvästi joidenkin vastaajien ilmoittamat useiden satojen ja jopa yli tuhanteen nousevat ajomääräarviot. Ajomääräarvion mediaaniarvo antaakin realistisemmän käsityksen todellisesta tilanteesta: autokoululaisilla omien arvioiden mediaaniarvo oli 10 ajotuntia ja opetuslupalaisilla 40 ajotuntia. Simulaattoriopetusta autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat saaneensa keskimäärin 2,6 tuntia ja opetuslupalaiset 2,8 tuntia. Omaan arvioon perustuvat ajotuntimäärät olivat etenkin opetuslupalaisilla jonkin verran korkeampia, kuin otoksen taustatietoina kerätyt tuntimäärät, joita puolestaan käytetään esimerkiksi indeksin 1 laskennassa.

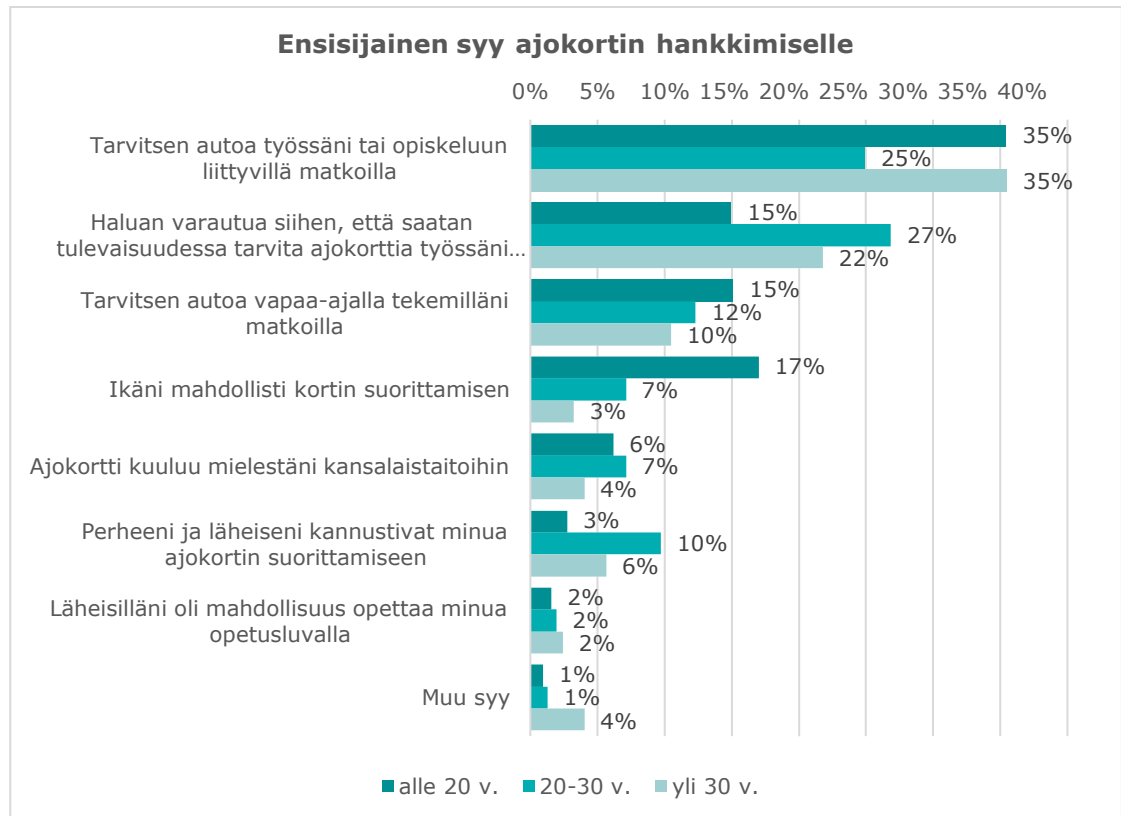
3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

Tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi keskeisimpiä syitä ajokortin hankintaan. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehdoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä sille, miksi ovat ajokortin suorittaneet (Kuva 15). Vuoden 2020 tutkimuskierroksilla tärkeimmäksi ensisijaiseksi syyksi valikoitui auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syykseen ajokortille valinnut 34 % vastaajista. Osuus oli noussut hieman aiemmista vuosista ja siinä mahdollisesti näkyy vastaajajoukon laajentuminen 17-vuotiaana ajokortin suorittaneisiin, joilla koulu- ja opiskelumatkat, mutta myös työmatkat ovat yleisimmät syyt ikäpoikkeusluvan hakemiselle. Seuraavaksi eniten ensisijaisia syitä keräsivät varautuminen siihen, että autolle on tarvetta tulevaisuudessa (18 %), autontarve vapaa-ajanmatkoilla (14 %) ja ikä, joka mahdollisti ajokortin suorittamisen (14 %). Kun otetaan huomioon myös toissijaisemmat syyt ajokortille, nousi autontarve vapaa-ajanmatkoilla kaikkein tärkeimmäksi syyksi. Vähintään yhdeksi syyksi ajokortilleen sen oli valinnut lähes 60 % vastaajista. Muita kuin listassa mainittuja syitä oli ajokortin hankinnalleen valinnut muutama prosentti vastaajista. Muun syyn kohdalla vastauksina ilmeni muun muassa autoharrastus, yleinen liikkumisen helpottuminen ja julkisen liikenteen heikko palvelutaso.



Kuva 15. Vastaajien ilmoittamat tärkeimmät syyt ajokortin hankintaan vuoden 2020 tutkimuskierroksilla. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

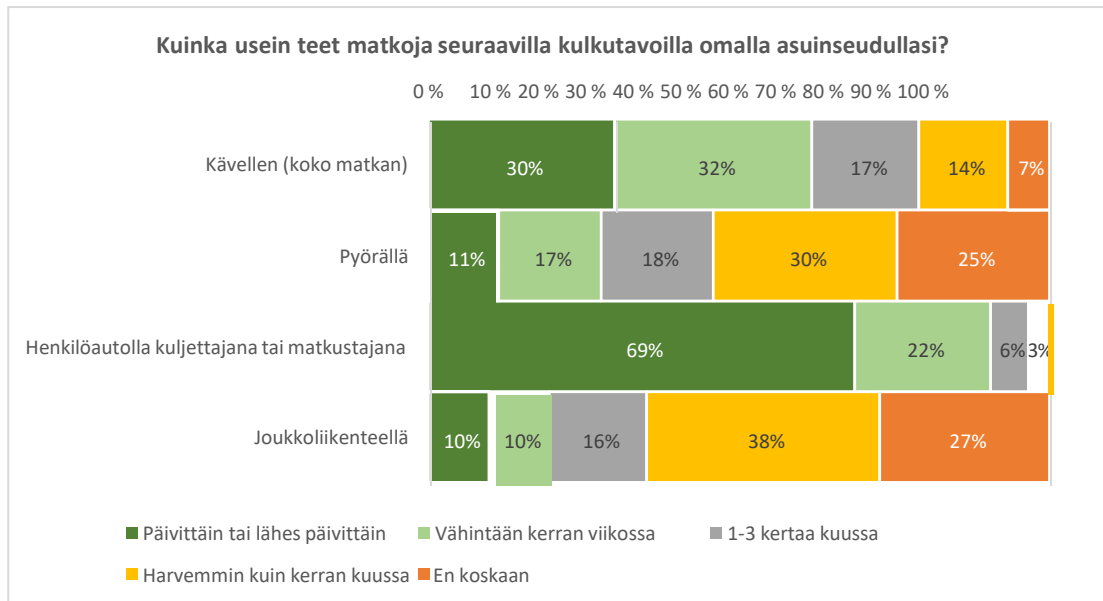
Ajokortin hankintaan liittyvät syyt poikkesivat jonkun verran eri ikäisten vastaajien välillä. Kuva 16 esittää tärkeimmäksi ilmoitetun syyn osuuden eri ikäryhmissä vuoden 2020 tutkimuskierroksilla. Sekä alle 20-vuotiailla vastaajilla että toisaalta myös yli 30-vuotiailla vastaajilla yleisin ensisijainen syy ajokortin suorittamiselle oli ajokortin tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla. 20-30-vuotiailla vastaajilla yleisimmäksi syyksi puolestaan nousi yleinen varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa. Muista tekijöistä ajokortin suorittamisen mahdollistava ikä oli luonnollisesti tärkeä syy nuorimmassa alle 20-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa sen valitsi tärkeimmäksi syyksi ajokortin suorittamiseen noin 17 % vastaajista.



Kuva 16. Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.1.4 Liikkumistottumukset

Liikkumisen taustatietoina tutkimuslomakkeen selvitettiin myös vastaajien eri kulkumuotojen käytön yleisyyttä nykytilanteessa (Kuva 17). Henkilöauton käyttö joko kuljettajana tai matkustajana nousi aiempien vuosien tapaan selvästi käytetyimmäksi kulkumuodoksi omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla. Hieman yli kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ja kaikkiaan yli 90 % vastaajista vähintään kerran viikossa. Henkilöauton käyttö oli hieman yleistynyt aiemmista vuosista. Osaltaan yleistymiseen saattaa jälleen vaikuttaa ikäpoikkeuslupalaisten kasvanut osuus ja heidän keskimääräistä aktiivisempi henkilöauton käyttönsä. Osaltaan asiaan on mahdollisesti vaikuttanut myös korona-ajan vaikutukset liikkumiseen ja joukkoliikenteen käytön vähentyminen vuonna 2020. Muista kulkumuodoista päivittäin tai lähes päivittäin kävely- ja pyöräilymatkoja ilmoitti tekevänsä 30 %, joukkoliikennematkoja 10 % vastaajista. Joukkoliikenteen osalta yleisyys olikin hieman laskenut aiemmista vuosista.



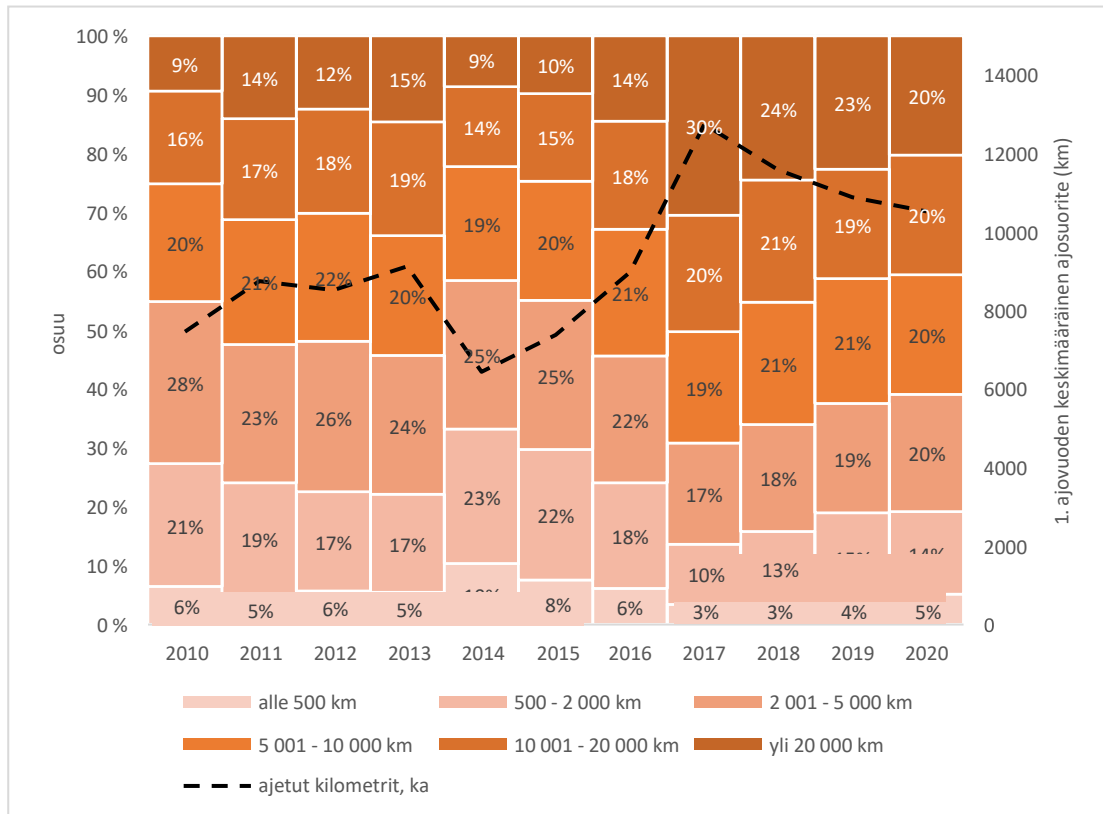
Kuva 17. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla.

Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli luonnollisesti suuresti vastaajan asuinpaikan mukaan. Helsingiläisistä vastaajista joukkoliikennematkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä hieman yli 30 % vastaajista ja henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes vajaa 40 % vastaajista. Useissa pienemmissä kunnissa puolestaan lähes kaikki vastaajat ilmoittivat tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

3.2 Kokemukset kuljettajana

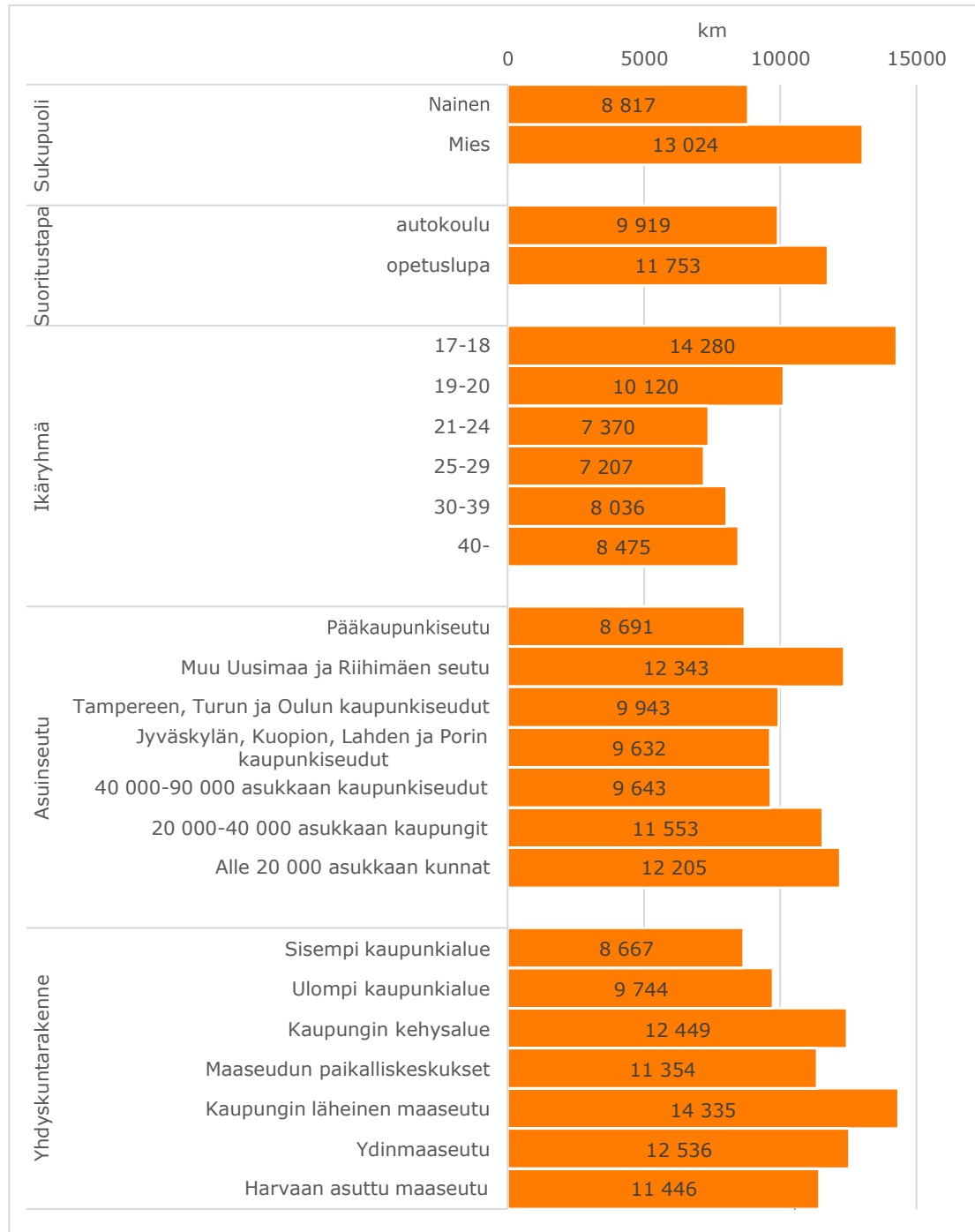
3.2.1 Ajokilometrien määrä

Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös arviota siitä, paljonko ajokilometrejä vastaajille oli kertynyt ajokortin saamisen jälkeen eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Ajokilometrit ilmoitettiin kuusiportaisella asteikolla, jonka pohjalta keskimääräinen ajosuorite kullekin vastaajalle muodostettiin vastauksen vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille suoritteen arvoksi annettiin 250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille 25 000. Vuoden 2020 tutkimuskierroksilla keskimääräinen yhden vastaajan ajosuorite oli 10 522 kilometriä (Kuva 18). Määrä oli hieman pienempi kuin edeltävinä kolmena vuotena, mutta kuitenkin suurempi kuin vuosina 2010–2016. 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 18. Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen eri tutkimusvuosina.

Ajettujen kilometrien määrä vaihteli melko selvästi eri vastaajien välillä (Kuva 19). Miespuolisilla vastaajilla ajokilometrejä oli kertynyt selvästi enemmän kuin naispuolisilla vastaajilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat myös olleet hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita vastaajia aktiivisempia ajajia. Ikäryhmittäin tarkasteltuna kertyneiden ajokilometrien määrä oli selvästi suurimmillaan nuorimpien 17-18-vuotiaiden vastaajien joukossa, eli joukossa, jossa ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet ovat hyvin edustettuna. 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.

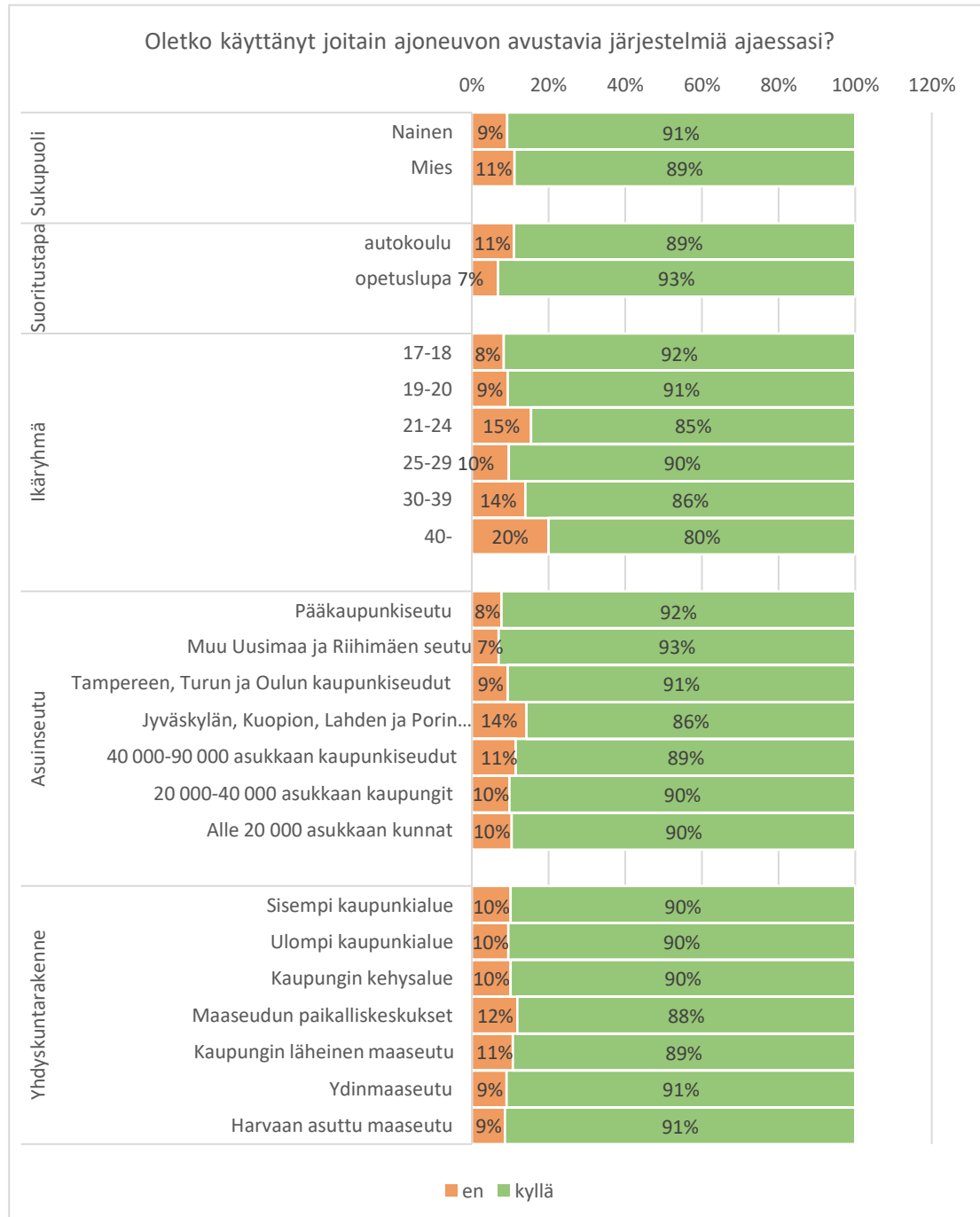


Kuva 19. Vastaajien keskimääräinen ajosuorite 1. ajovuonna eri tekijöiden mukaan jaoteltuna. Koko tutkimusjoukon keskiarvo on esitetty katkoviivalla.

Tutkimuslomakkeella vastaajat saivat ilmoittaa myös yleisimmin käyttämänsä ajoneuvon tiedot. Keskimäärin vastaajat ajoivat pääasialliset ajonsa vuoden 2007 vuosimallin autolla. Nuorimmilla vastaajilla auton keski-ikä oli hieman vanhempi kuin vanhimmilla vastaajilla. Ero säilyi kuitenkin pienenä. Alueryhmittäin tarkasteltuna ajoneuvon keskimääräinen ikä kasvoi melko lineaarisesti sen mukaan mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui.

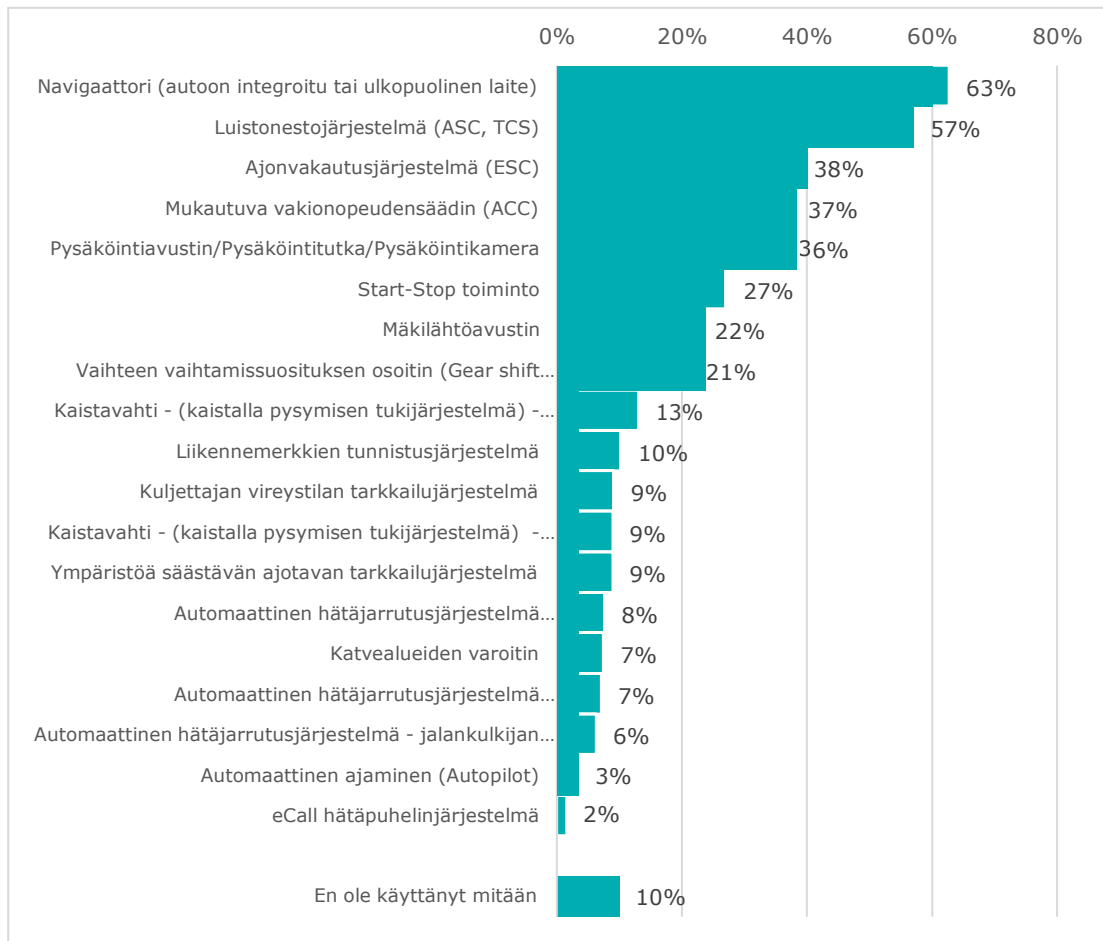
Viimeisinä tutkimusvuosina tutkimuslomakkeella on tiedusteltu myös ajoneuvon avustavien järjestelmien yleisyyttä. Vastaajilla on ollut mahdollisuus valita listalta kaikki ne järjestelmät, joita ovat hyödyntäneet jossain vaiheessa ajoaan. Vuoden 2020 tutkimuskierroksilla kaikkiaan 90 % vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää ensimmäiset ajovuotensa aikana (Kuva 20). Eri vastaajaryhmistä avustavien järjestelmien käyttö oli hieman

keskimääräistä yleisempää naispuolisilla vastaajilla, opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneilla sekä tutkimuksen nuorimmilla 17–20-vuotiailla vastaajilla. Asuinpaikan mukaan tarkasteltuna Uudellamaalla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli myös hieman muita paikkakuntia yleisempää, mutta suurta eroa ei tullut esille.



Kuva 20. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys eri vastaajaryhmissä vuoden 2020 tutkimuskierröksillä.

Eri avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat olivat käyttäneet navigaattoria ja luistonestojärjestelmää, joita olivat hyödyntäneet selvästi yli puolet vastaajista (Kuva 21). Yli kolmannes vastaajista oli lisäksi käyttänyt ajonvakautusjärjestelmää, mukautuvaa vakionopeudensäädintä ja pysäköintiin liittyviä avustavia järjestelmiä. Start&Stop-toiminto, mäkilähtöavustin ja vaihteen vaihtamissuosituksen osoitin olivat olleet käytössä 20-30 prosentilla vastaajista. Muiden järjestelmien osalta käyttö jäi satunnaisemmaksi.

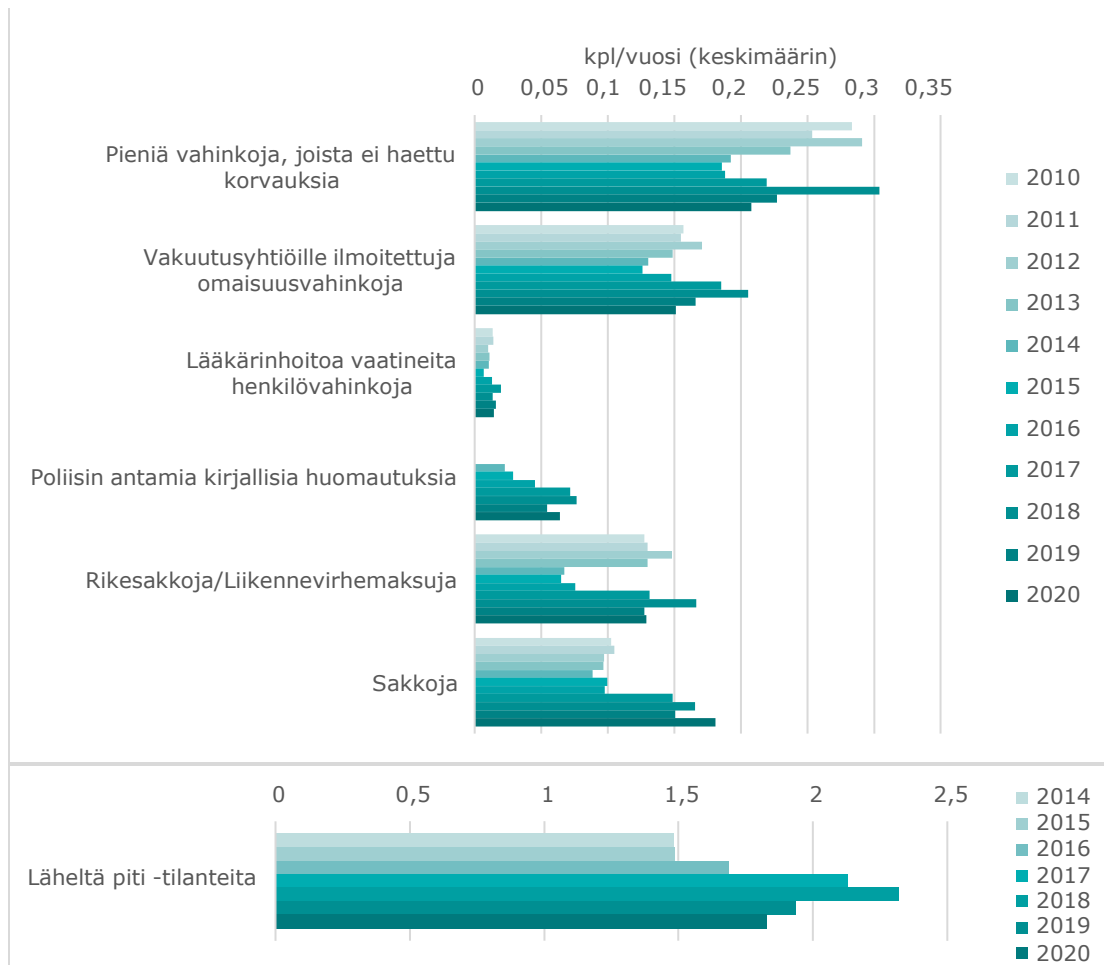


Kuva 21. Eri avustavien järjestelmien yleisyys.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

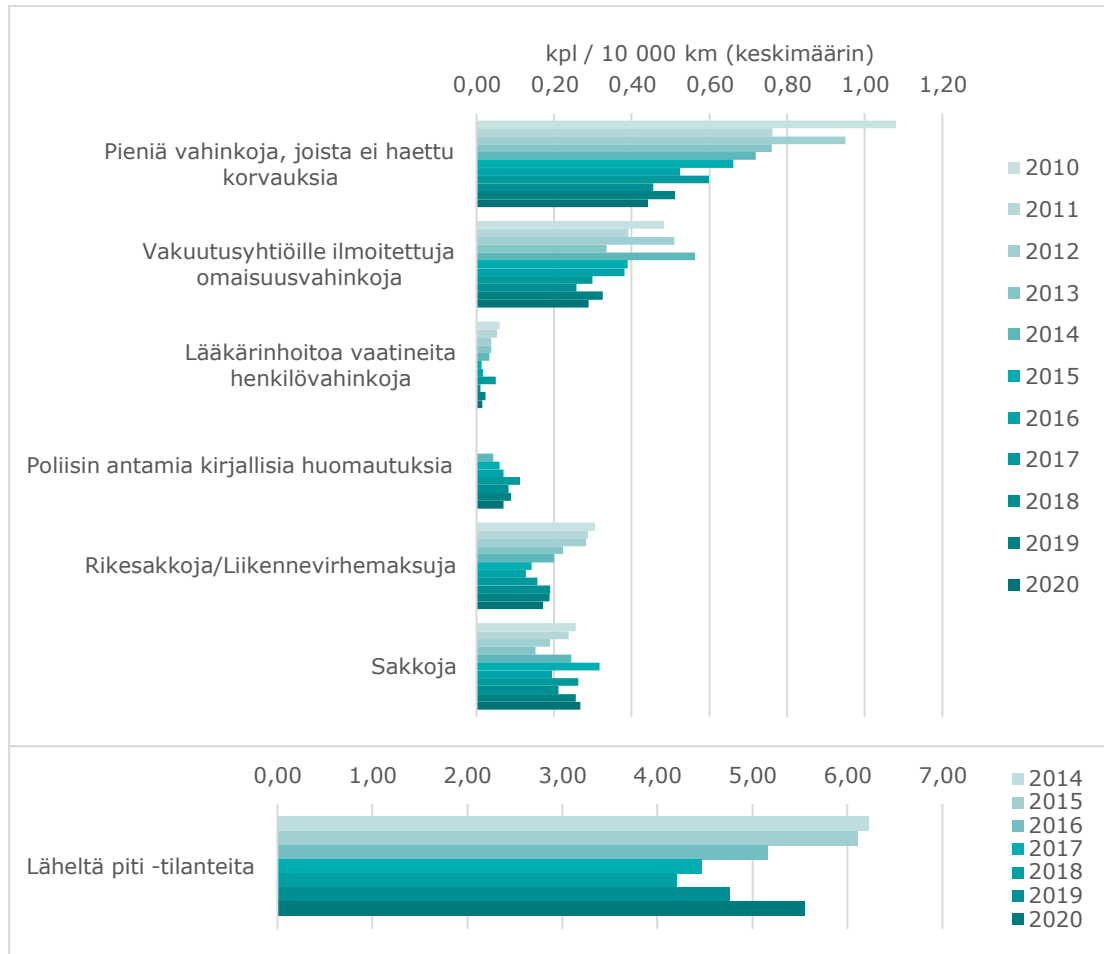
Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen, eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Läheltä piti -tilanteiden määrää on kysytty tutkimuslomakkeella vuodesta 2014 alkaen ja muut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

Vuoden 2020 tutkimusaineistossa läheltä piti- tilanteiden sekä pienien vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä oli laskenut hieman aiemmista kolmesta vuodesta (Kuva 22). Vastaajat ilmoittivat heille sattuneen keskimäärin 1,8 läheltä piti -tilannetta ajokortin saamisen jälkeen. Hajonta vastaajien välillä oli kuitenkin suurta ja enimmillään vastaajat ilmoittivat useita kymmeniä läheltä piti -tilanteita sattuneeksi vuoden aikana. Pieniä vahinkoja oli sattunut keskimäärin 0,20 ja omaisuusvahinkoja 0,15. Liikennevirhemaksut ja poliisin antamat kirjalliset huomautukset olivat hieman harvinaisempia. Myös henkilövahinko- onnettomuudet olivat aiempaan tapaan hyvin harvinaisia (0,01 per vastaaja) ja vankeustuomion (ehdollista tai ehdotonta) ilmoitti saaneensa vain muutama vastaaja.



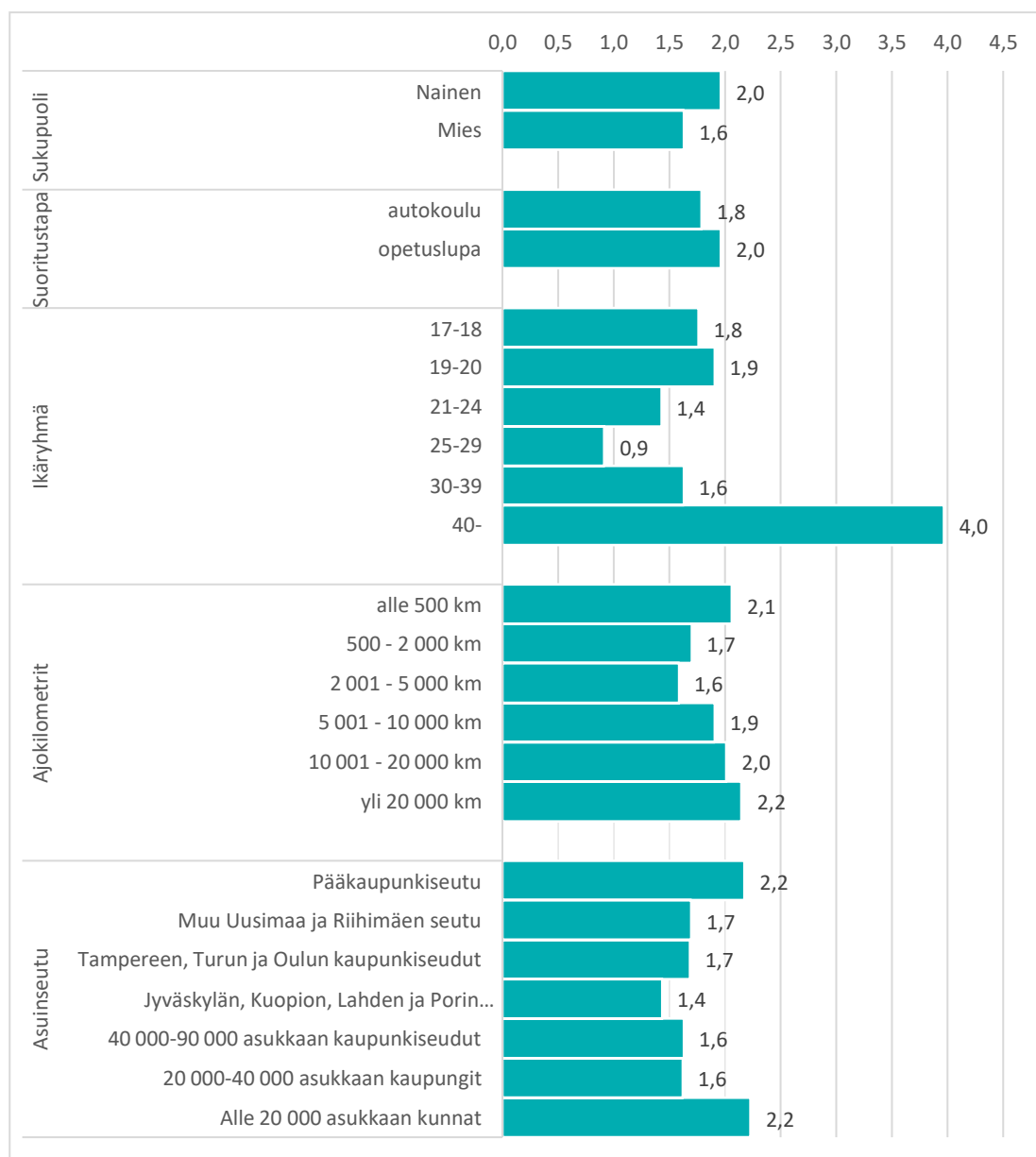
Kuva 22. Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/vuosi).

Sattuneiden vahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä on pitkälti riippuvainen altistuksesta erilaisille liikennetilanteille. Suhteutettaessa vahinkomäärät ja läheltä piti -tilanteet vastaajien ajokilometrimäärään eri tutkimusvuosina, kääntyykin tilanne joidenkin tekijöiden osalta lähes pääläelleen (Kuva 23). Esimerkiksi läheltä piti -tilanteiden määrä kilometrejä kohden laskettuna on ollut pienimmillään vuosina 2017-2019, jolloin absoluuttisina määrinä tarkasteltuna keskiarvo on ollut kaikkein korkein. Kilometrejä kohden tarkasteltuna pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen, henkilövahinkojen ja rikesakkojen tai liikennevirhemaksujen osalta trendi on ollut pidemmällä aikavälillä laskusuuntainen.



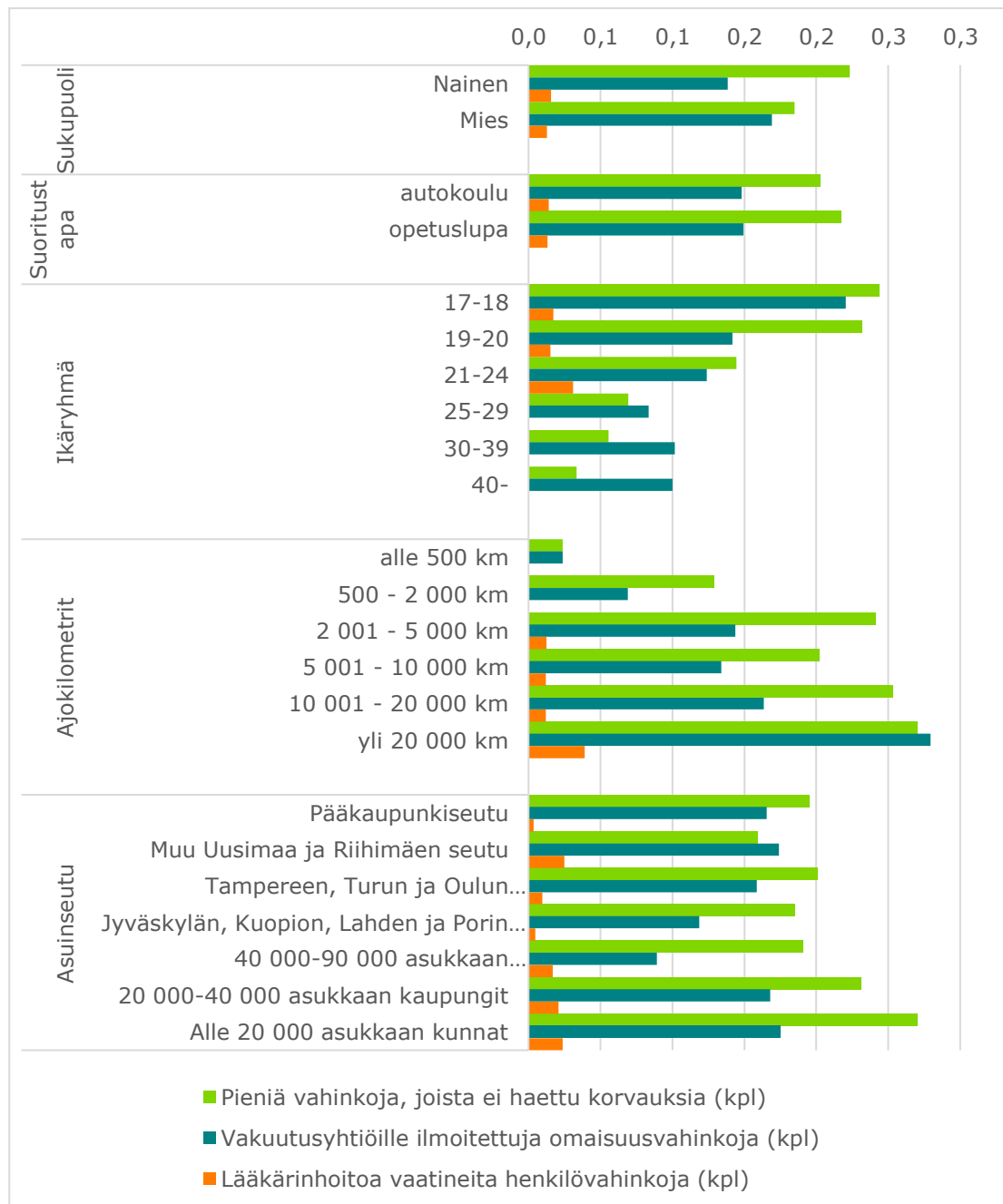
Kuva 23. Ajomäärään suhteutettu vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/10 000 km).

Ryhmäkohtaisissa vertailuissa naispuolisille vastaajille ja opetusluvalla ajokortin suorittaneille oli sattunut läheltä piti -tilanteita hieman keskimääräistä useammin (Kuva 24). Ikäryhmittäin tarkasteltuna eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut tutkimusjoukon vanhimmille yli 40-vuotiaille vastaajille, siitähän huolimatta, että heidän keskimääräinen ajokilometrimääränsä oli keskiarvon alapuolella. Huomioitava kuitenkin on, että yli 40-vuotiaita vastaajia oli koko aineistossa vain 30 kappaletta, jolloin yksittäisten vastaajien korkeat arviot nostavat herkästi koko joukon keskiarvoa. Ajosuorituksen perusteella läheltä piti -tilanteiden määrä oli korkeimmillaan kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneille kuljettajilla, mutta toisaalta myös kaikkein eniten (yli 10 000 km) ajaneilla kuljettajilla. Kokemattomuuden voidaan siten katsoa johtavan keskimääräistä herkemmin tilanteisiin, joissa liikennevahinkoja voi syntyä, mutta toisaalta myös suuresta ajokilometrimäärästä aiheutuva altistus erilaisille liikennetilanteille johtaa keskimääräistä herkemmin läheltä piti -tilanteiden syntyyn. Alueryhmittäin tarkasteltuna läheltä piti -tilanteita oli sattunut yleisimmin pääkaupunkiseudulla asuville, mutta toisaalta myös kaikkein pienimmillä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuville vastaajille.



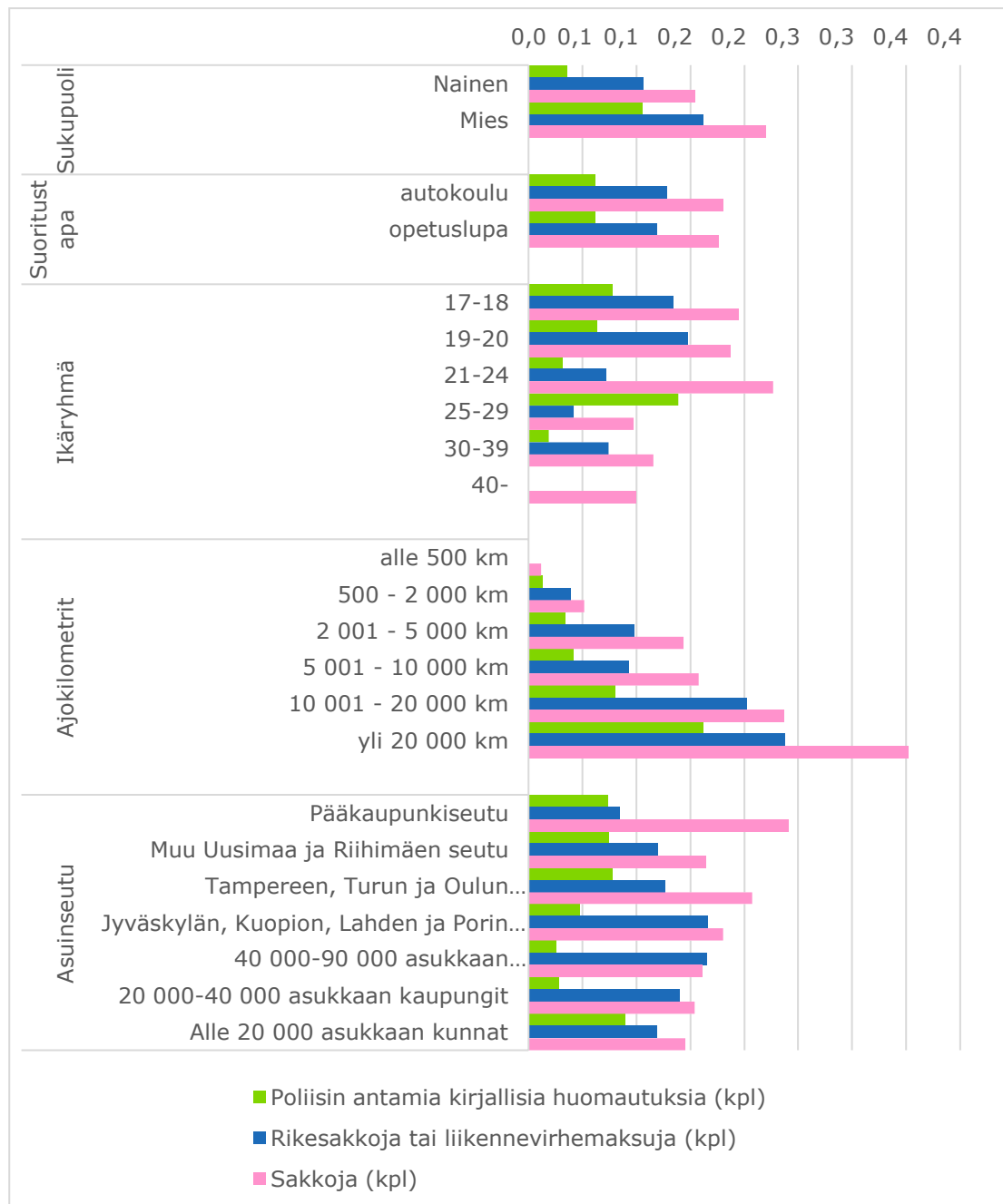
Kuva 24. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Ensimmäisen ajovuoden aikana sattuneiden liikennevahinkojen osalta erot sukupuolten ja opetustavan välillä olivat samansuuntaisia, vaikkakin omaisuusvahinkoja oli sattunut miespuolisille vastaajille naispuolisia vastaajia enemmän (Kuva 25). Erot vastaajaryhmien välillä säilyivät kuitenkin melko pieninä. Ikäryhmittäin tarkasteltuna pienet vahingot, omaisuusvahingot ja henkilövahingot olivat yleisimpiä tutkimusjoukon nuorimmilla alle 25-vuotiailla vastaajilla ja vähenivät melko lineaarisesti vastaajan iän kasvaessa. Yleisyys oli siten korkeampi niissä ryhmissä, joissa myös ajokilometrien määrä oli korkeimmillaan. Ajokilometrien perusteella kaikki vahinkotyytit yleistyivätkin melko suoraviivaisesti sen mukaan, kuinka paljon ajokokemusta vastaajalle oli kertynyt. Kaikkein vähiten ajaneiden ryhmässä yleiset läheltä piti -tilanteet eivät ole siten aineiston perusteella konkretisoituneet todellisiksi liikennevahingoiksi. Asuinpaikan perusteella tarkasteltuna pienet vahingot olivat hieman keskimääräistä yleisimpiä kaikkein pienimmillä paikkakunnilla. Muiden vahinkojen osalta selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut vahinkomäärään.



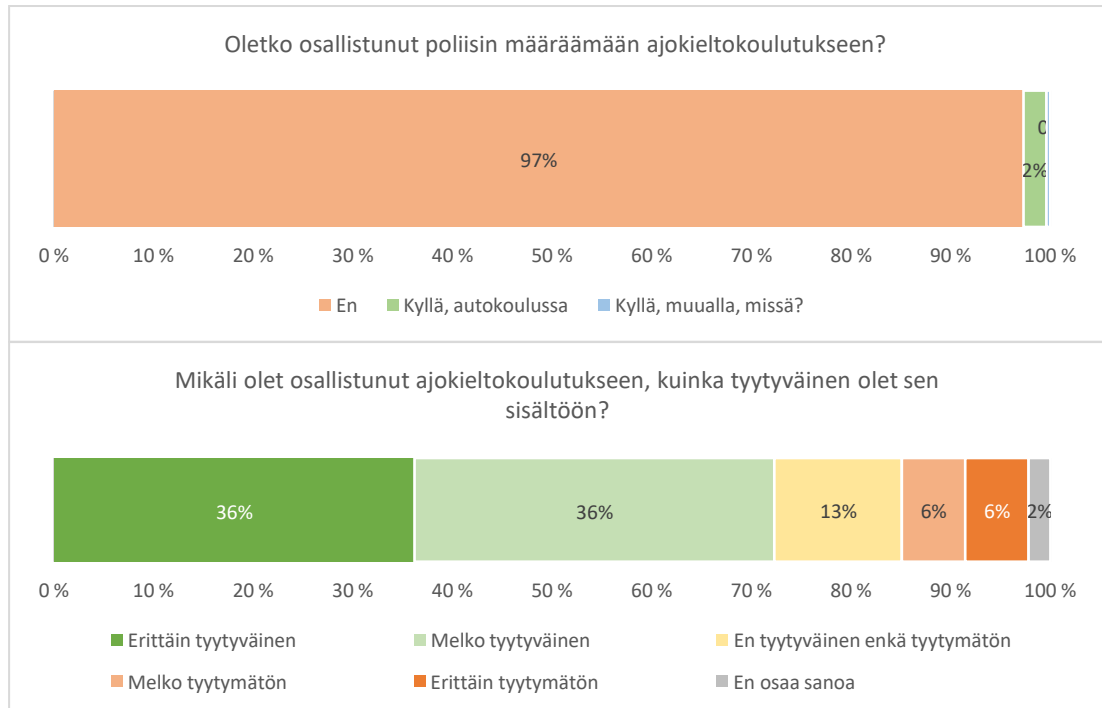
Kuva 25. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti).

Huomautuksia ja sakkoja miespuoliset vastaajat olivat saaneet naispuolisia vastaajia useammin (Kuva 26). Selkein ero tuli esille poliisin antamien kirjallisten huomautusten määrässä. Autokoulun suoritustavalla ei ollut merkittävää vaikutusta rikkeiden yleisyyteen ja ikäryhmänkään osalta rikkeiden määrä ei suoraviivaisesti yleistynyt vastaajan iän perusteella. Nuorimmille vastaajaryhmille oli tosin kokonaisuudessaan sattunut rikkeitä jonkin verran vanhimpia vastaajaryhmiä enemmän. Ajokilometrien kasvu sen sijaan kertoi selkeästi myös liikennerikkeiden yleistymisestä. Eniten ajaneiden kuljettajien joukossa liikennerikkeiden määrä oli moninkertainen kaikkein vähiten ajaneisiin vastaajiin nähden. Asuinpaikan perusteella sakot olivat yleisimpiä pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla ja harvinaisimpia kaikkein pienimmillä paikkakunnilla asuvilla vastaajilla. Kirjallisten huomautusten tai liikennevirhemaksujen osalta selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei yleisyyteen ollut.



Kuva 26. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennerikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla (liikennerikkeitä vuodessa henkilöä kohti).

Vuoden 2018 tutkintouudistuksen myötä ajokortin saanut kuljettaja voidaan kahden vuoden aikana sattuneiden rikkomusten perusteella määrätä erilliseen ajokieltokoulutukseen. Tutkimuslomakkeella onkin vuodesta 2019 lähtien selvitetty vastaajien ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyyttä ja tyytyväisyyttä koulutuksen sisältöön. Vuoden 2020 tutkimuksessa 2 % kaikista vastaajista ilmoitti osallistuneensa kyseiseen koulutukseen ensimmäisen ajovuotensa aikana (Kuva 27). Osuus on hieman pienempi kuin edellisellä vuonna. Valtaosa koulutukseen osallistuneista ilmoitti suorittaneensa sen autokoulussa ja vain muutama vastaaja verkko-opetuksena. Koulutuksen suorittaneista vastaajista valtaosa oli tyytyväinen sen sisältöön: reilu kolmannes vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen ja niin ikään reilu kolmannes melko tyytyväinen koulutuksen sisältöön. Tyytymättömien osuus oli 12 %.



Kuva 27. Ajokielto- ja ajokoulutukseen osallistuneiden vastaajien osuus ja heidän tyytyväisyytensä koulutuksen sisältöön vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

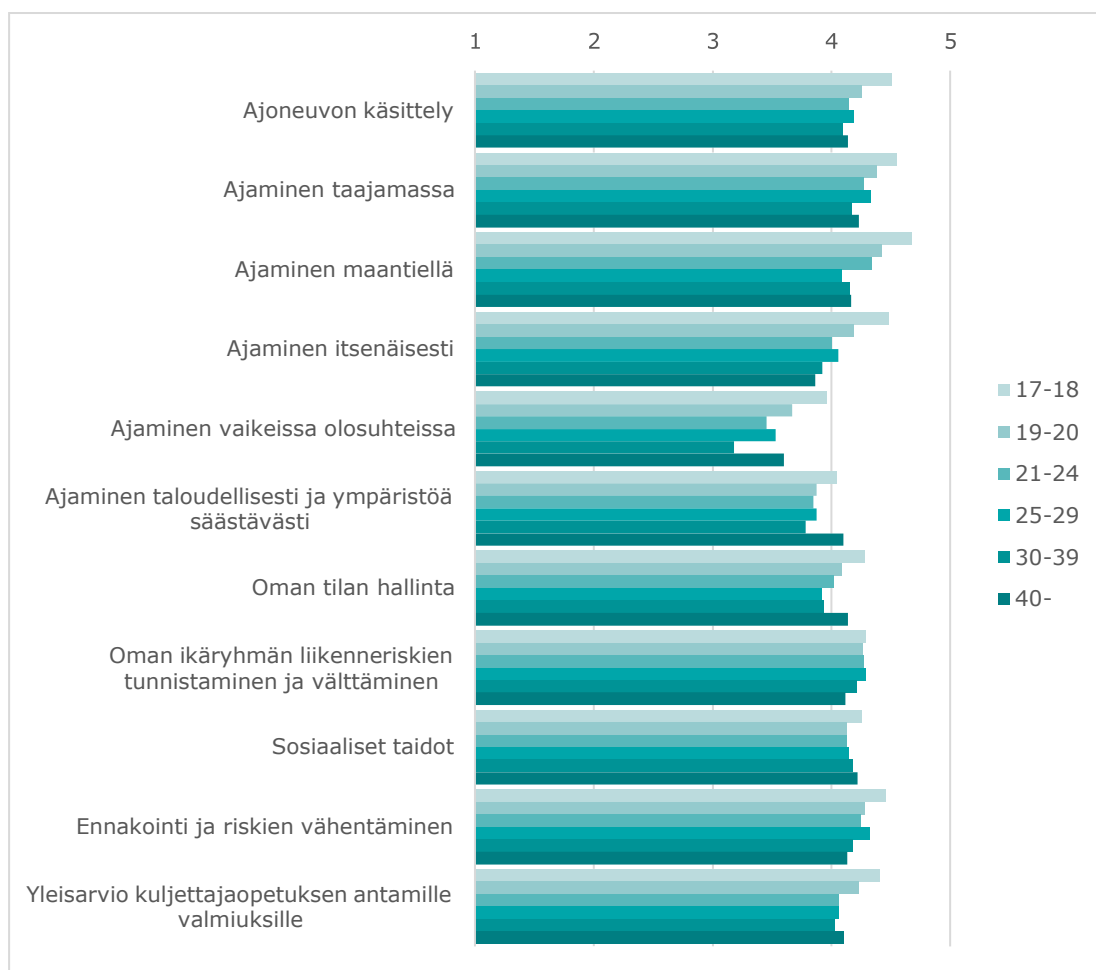
Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen arvioitiin lomakkeessa kymmenen eri osa-alueen osalta. Valmiuksia arvioitiin asteikolla 1 = ei lainkaan riittävästi – 5 = täysin riittävästi. Arvioitavia osa-alueita on täydennetty hieman vuosien varrella. Vuoteen 2005 saakka osa-alueita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

Kuva 28 esittää eri osa-alueiden keskimääräiset arvosanat vuosien 2010–2020 tutkimuskierroksilla. Kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oltiin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla keskimäärin hieman vähemmän tyytyväisiä kuin muutamana edellisenä tutkimusvuotena. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyden kehitys on kuitenkin ollut nousujohteista. Yleisarvosanaksi asteikolla 1–5 vuoden 2020 tutkimuskierroksilla muodostuikin edelleen varsin hyvä keskiarvosana 4,2. Eri osa-alueista tyytymättömiä vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen (vuoden 2020 keskiarvosana 3,7). Kaikkein tyytyväisimpiä oltiin puolestaan valmiuksien saamisessa taajama-ajoon ja maantieajoon (keskiarvosana 4,4).



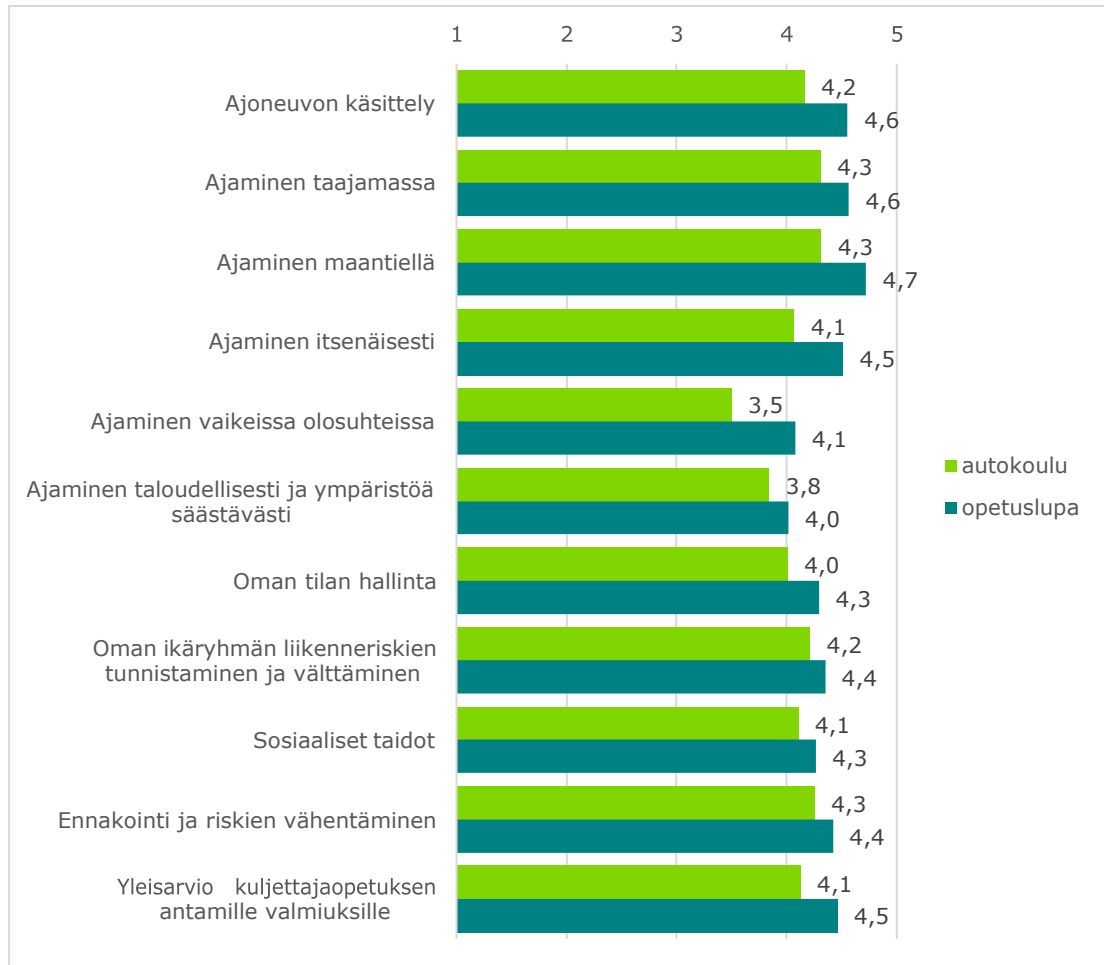
Kuva 28. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2010–2020 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

Joitakin eroja tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin havaittiin eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 29). Useimpien osa-alueiden osalta kaikkein nuorimmat vastaajat olivat keskimäärin kaikkein tyytyväisimpiä saamiinsa valmiuksiin. Selkein ero tyytyväisyydessä oli ajoneuvon käsittelyyn ja ajamiseen yleisesti liittyvissä osa-alueissa. Yleisarvion keskiarvosana nousi kuitenkin kaikissa ikäryhmissä vähintään neljään. Oman ikäryhmän liikenneteriskien tunnistamisessa ja sosiaalisissa taidoissa erot eri ikäisten vastaajien välillä jäivät vähäisiksi.



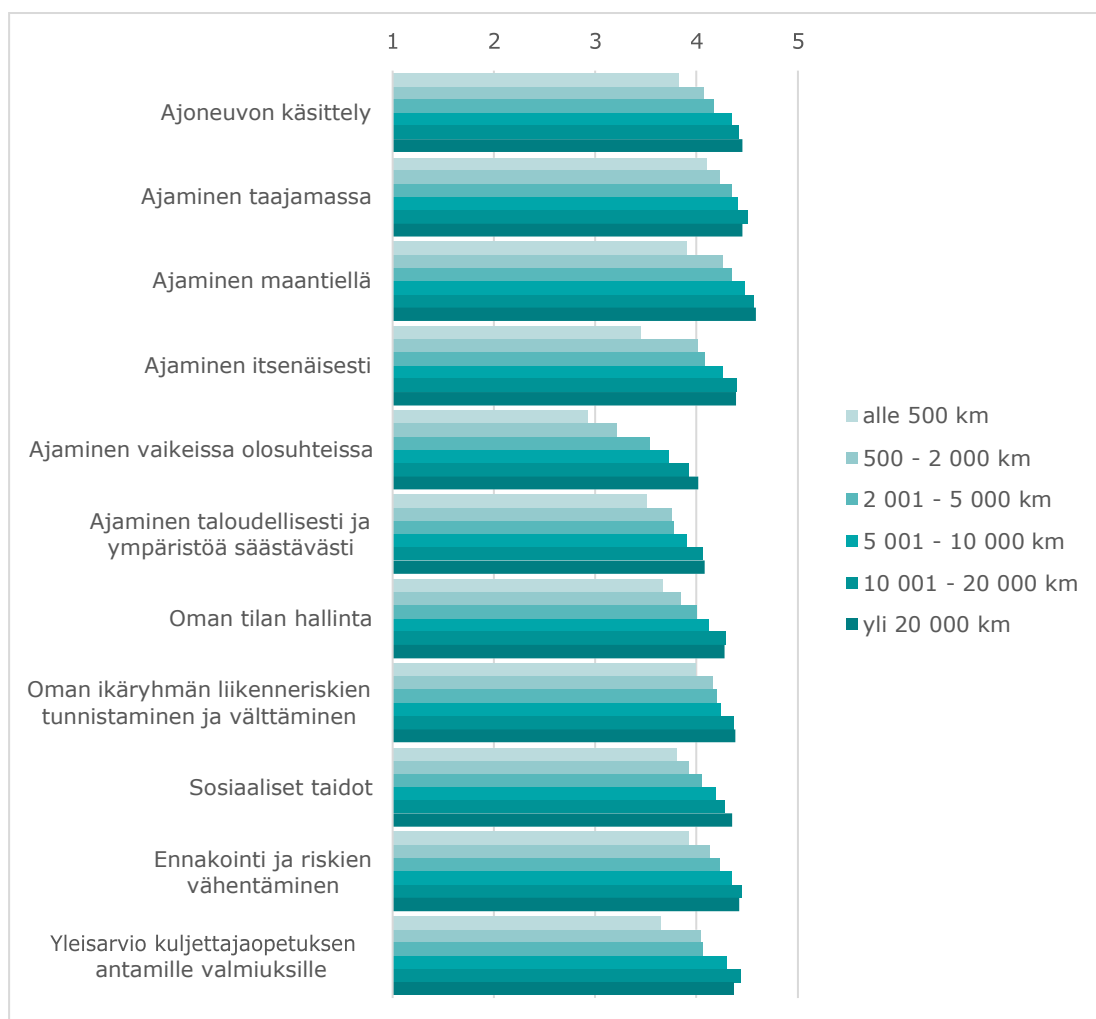
Kuva 29. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat aikaisempien vuosien tapaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaavia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (Kuva 30). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,5 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,1. Selkein ero ryhmien välillä oli tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Myös esimerkiksi itsenäiseen ajoon, maantieajoon ja ajoneuvon käsittelyyn saataviin valmiuksiin 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.



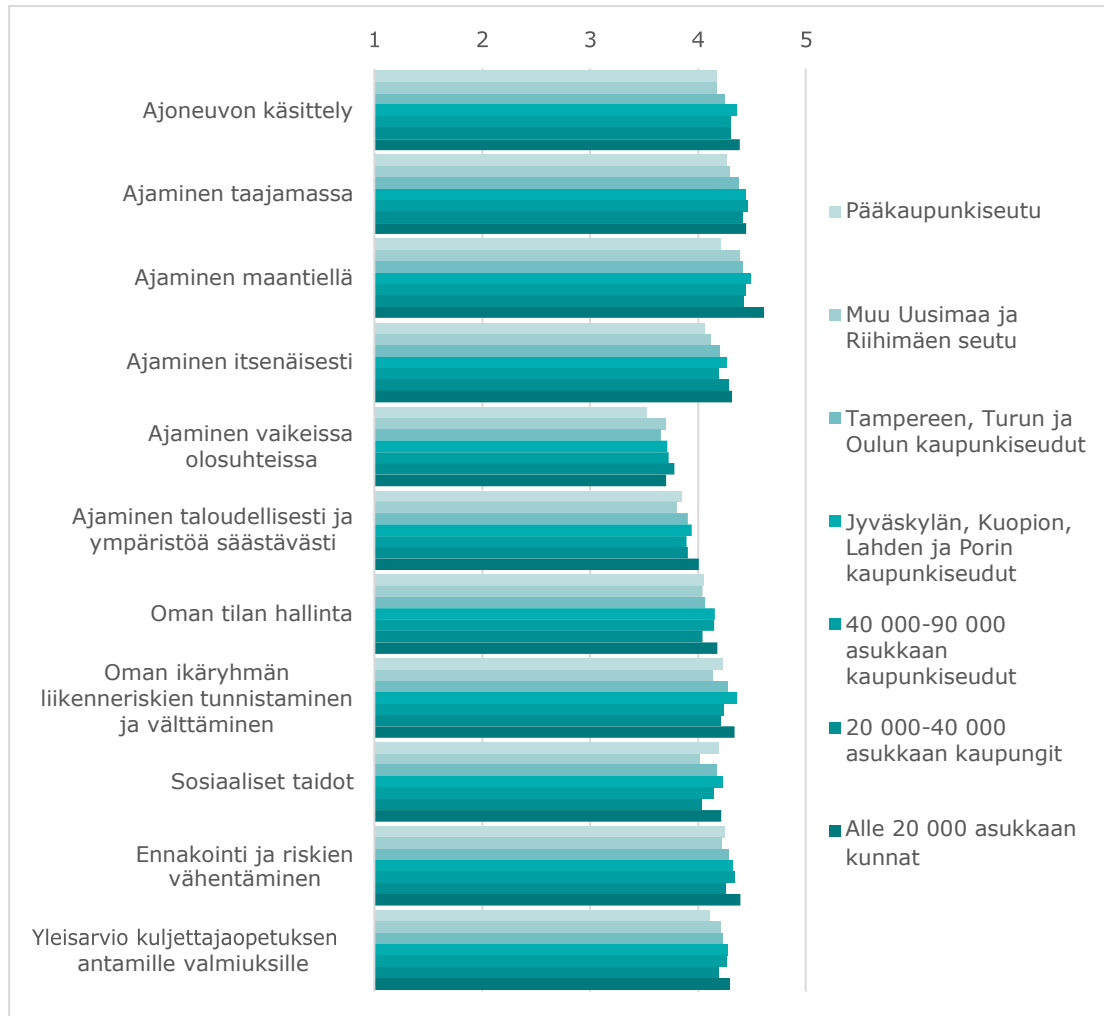
Kuva 30. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suoritustavan mukaan vuoden 2020 tutkimuskiertoilla.

Vastaajat olivatkin aiempien vuosien tapaan pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä (Kuva 31). Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneiden keskimääräinen tyytyväisyys jäi selvästi keskiarvon alapuolelle. Suurimmat erot vastaajaryhmien välillä olivat tyytyväisyydessä itsenäisen ajamisen ja vaikeissa olosuhteissa ajamisen valmiuksiin, joissa paljon ajaneet antoivat osa-alueelle huomattavasti vähän ajaneita korkeamman tyytyväisyysarvosanan. Ajokokemuksen karttumisen myötä vastaajat siis kokivat myös saaneensa entistä paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen jo autokoulussa. Toisaalta mitä paremmin vastaaja on kokenut alun perin saaneensa valmiuksia ajamiseen, sitä herkemmin hänelle on saattanut myös ajokilometrejä kertyä.



Kuva 31. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Asuinseudun mukaan tarkasteltuna useimpien tekijöiden osalta parhaat valmiudet itsenäiseen ajamiseen kokivat saavansa pienimmillä paikkakunnilla, alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat vastaajat (Kuva 32). Vastaavasti pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla tyytyväisyys valmiuksiin jäi kaikkein matalimmaksi. Erot säilyivät kuitenkin melko pieninä. Selkein ero eri asuinseuduilla asuvien vastaajien välille tuli ajamiseen ja ajoneuvon käsittelyyn saatavissa valmiuksissa, kun taas esimerkiksi oman ikäryhmän liikennetarkistusten tunnistamiseen ja sosiaalisiin taitoihin saatavissa valmiuksissa eroa vastaajaryhmien välille ei juurikaan muodostunut.

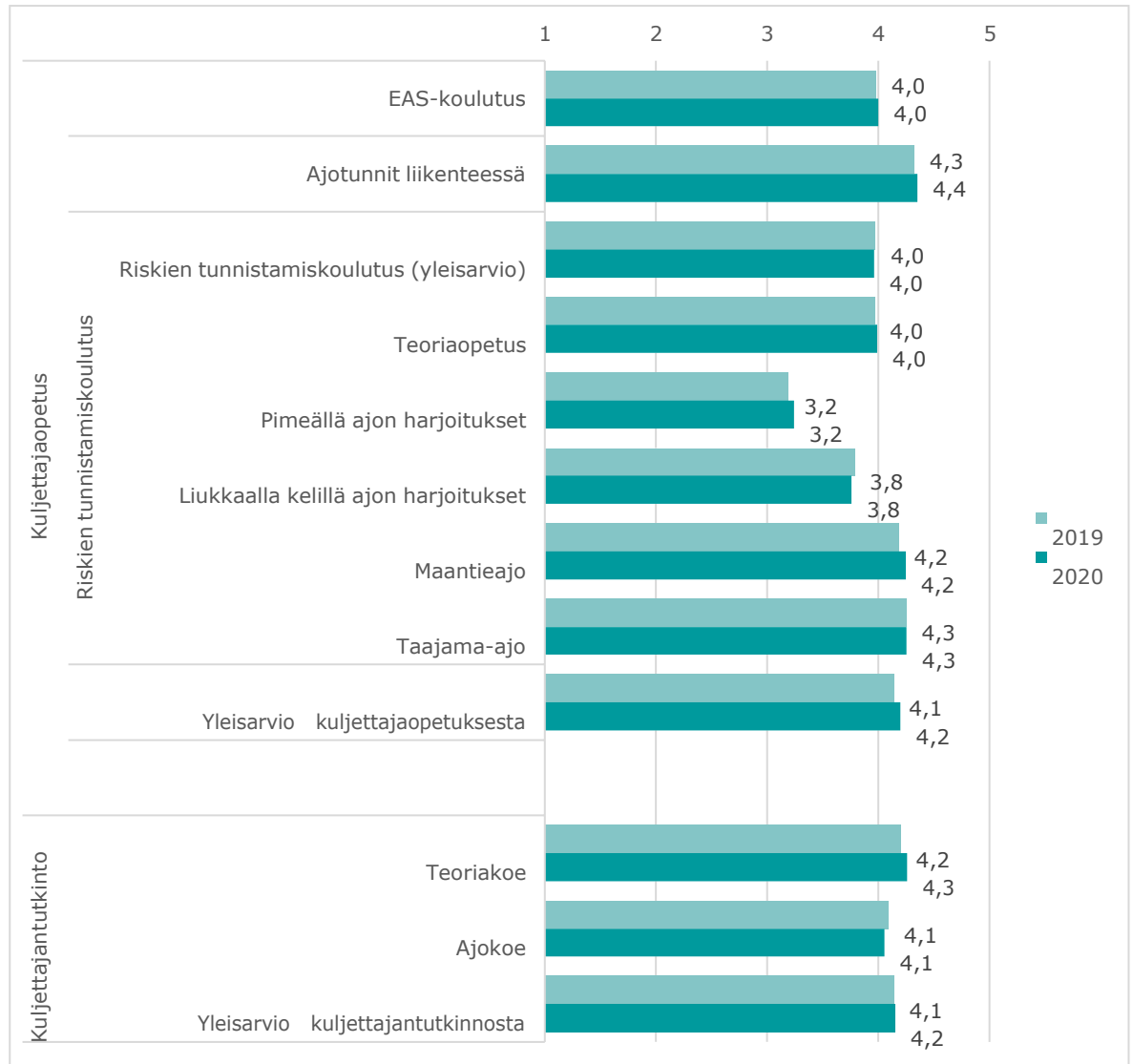


Kuva 32. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin

Kuljettajaopeuksen 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 kysytyt 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 nykymuodossaan vasta vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien.

Yleistyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon oli vuoden 2020 tutkimuksessa hyvällä tasolla (yleisarvosana 4,2) ollen aavistuksen korkeammalla kuin vuoden 2019 tutkimuksessa. Tätä ennen tyytyväisyys oli hieman laskenut vuosista 2018 ja 2017, mutta valmiuksien tapaan myös yleistyytyväisyydessä pitkän ajan trendi on ollut lievästi nousujohteinen. Eri osa-alueiden osalta tyytyväisyydessä ei ollut merkittäviä eroja vuoden 2019 ja 2020 välillä (Kuva 33). Selvästi heikoin tyytyväisyysarvosana annettiin pimeällä ajon harjoituksille (3,2). Toisena osa-alueena alle neljän keskiarvosanaan jäi tyytyväisyys liukkaalla kelin harjoituksiin (3,8).

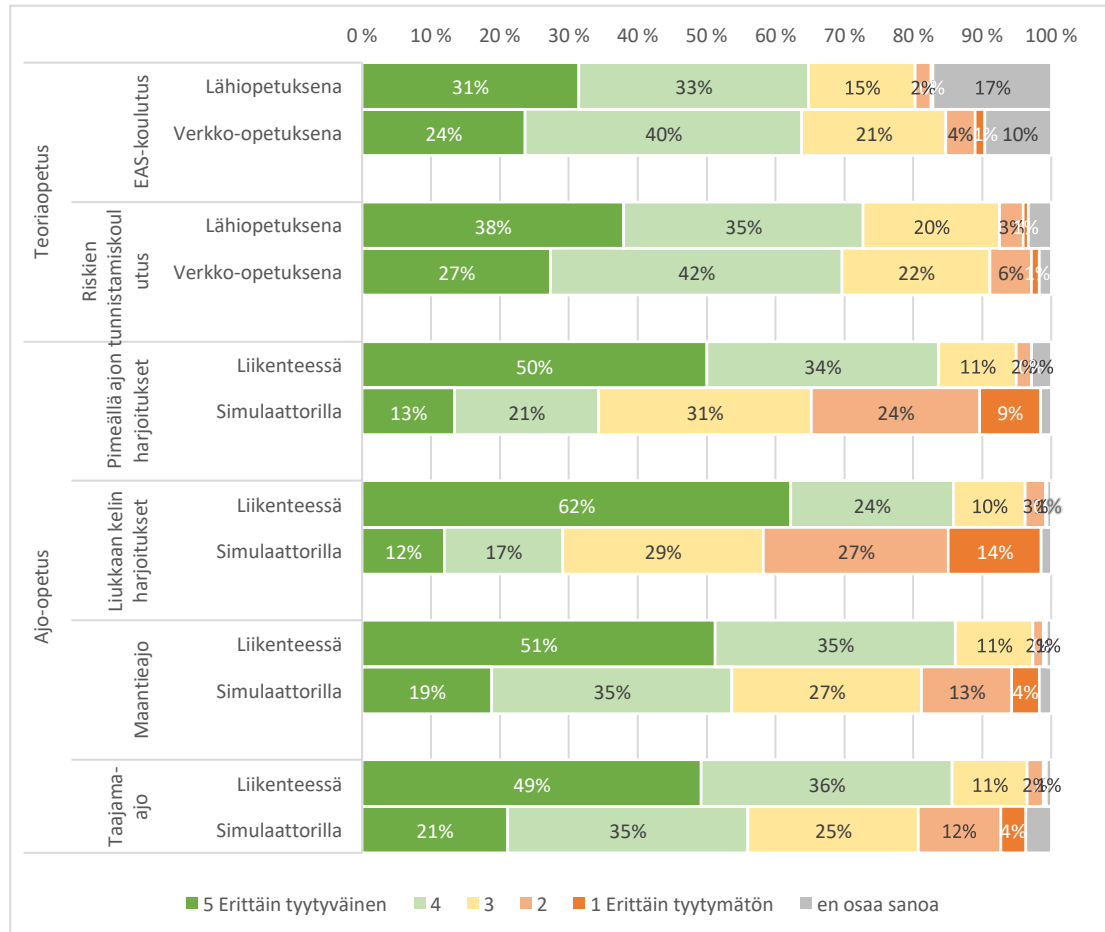


Kuva 33. Keskimääräinen tyytyväisyys uuden tutkintorakenteen mukaisen kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin vuosien 2019–2020 tutkimuksissa (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

Vuoden 2019 toisesta tutkimuskierrroksesta lähtien vastaajilta on kysytty myös teoriaopetuksen ja ajo-opetuksen suoritusapoja, jolloin vertailuanalyysseja on voitu tehdä sen pohjalta, onko vastaaja suorittanut teoriaopetuksen lähi- vai verkko-opetuksena ja riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen simulaattori- vai liikenneopetuksena (Kuva 34). Vastaajat olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä sekä EAS-koulutuksen sekä riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuteen, mikäli olivat suorittaneet sen lähiopetuksena verkko-opetuksen sijaan. Teoriaopetuksen osalta kaikkein tyytyväisimpiä vastaajat olivat riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuden lähiopetukseen, johon 38 % kaikista vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväisiä.

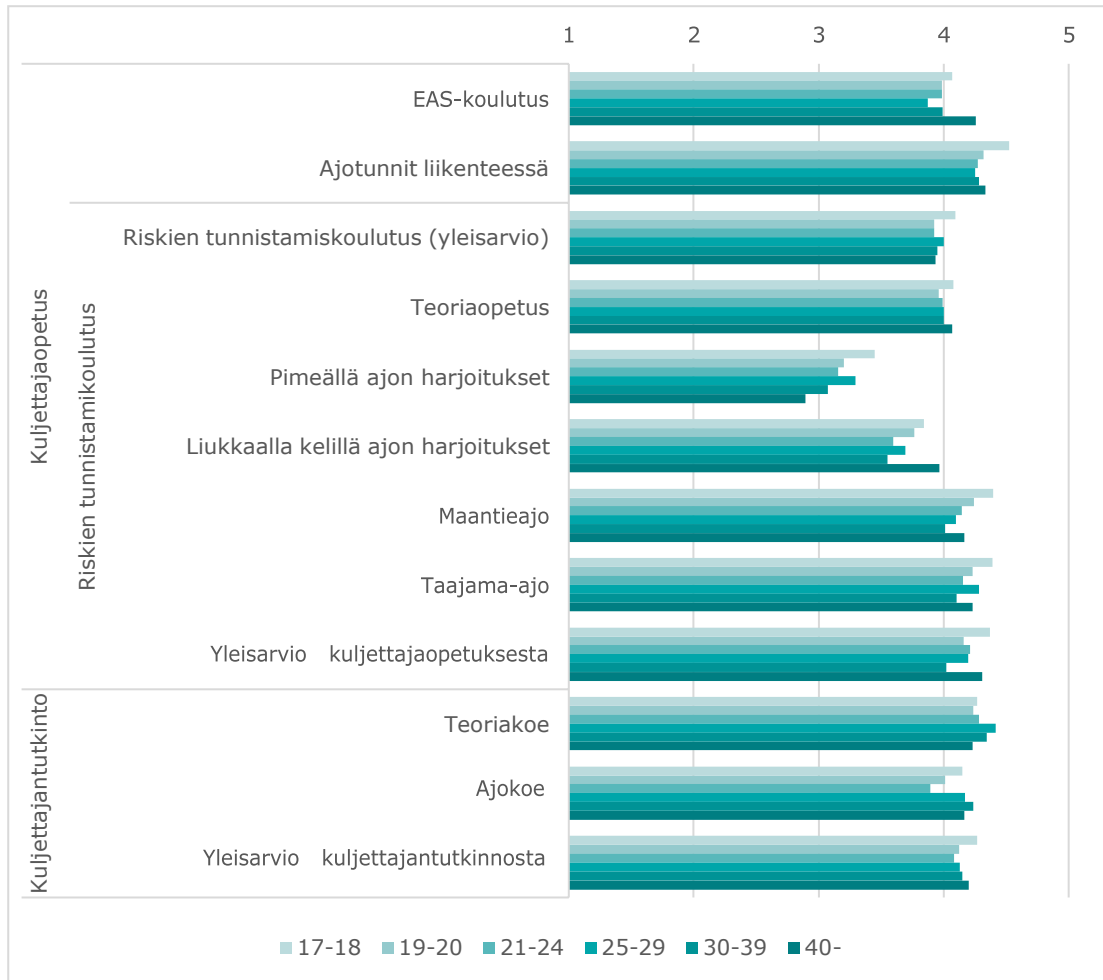
Ajo-opetuksen osalta vastaajat olivat selkeästi tyytyväisempiä opetukseen, mikäli olivat suorittaneet sen simulaattorin sijaan liikenteessä. Pimeällä ajon harjoitusten osalta puolet ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 62 % liikenneopetuksena osa-alueen suorittaneista vastaajista ilmoitti olevansa osa-alueeseen erittäin tyytyväisiä. Vastaava osuus simulaattorilla osuuden suorittaneista oli pimeällä ajon osalta 13 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 12 %. Simulaattorilla osa-alueet suorittaneilla erittäin tai melko tyytymättömien osuus nousi suureksi ja erityisesti liukkaan kelin harjoitusten osalta erot tyytyväisyydessä nousivat

erityisen merkittäviksi. Simulaattorilla liukkaan kelin harjoitukset suorittavia oli koko tutkimusaineistossa kuitenkin selvästi vähemmän kuin pimeällä ajon simulaattorilla suorittaneita, jolloin kokonaistyytyväisyys pimeällä ajoon jäi aiemmin esitettyyn tapaan liukkaan kelin harjoituksia matalammaksi (Kuva 33). Maantie- ja taajama-ajon osalta erot tyytyväisyydessä olivat samansuuntaista, vaikkakaan erot eivät olleet aivan yhtä selkeitä. Simulaattorilla maantie- ja taajama-ajon suorittaneiden määrät olivat myös selkeästi pienempiä.



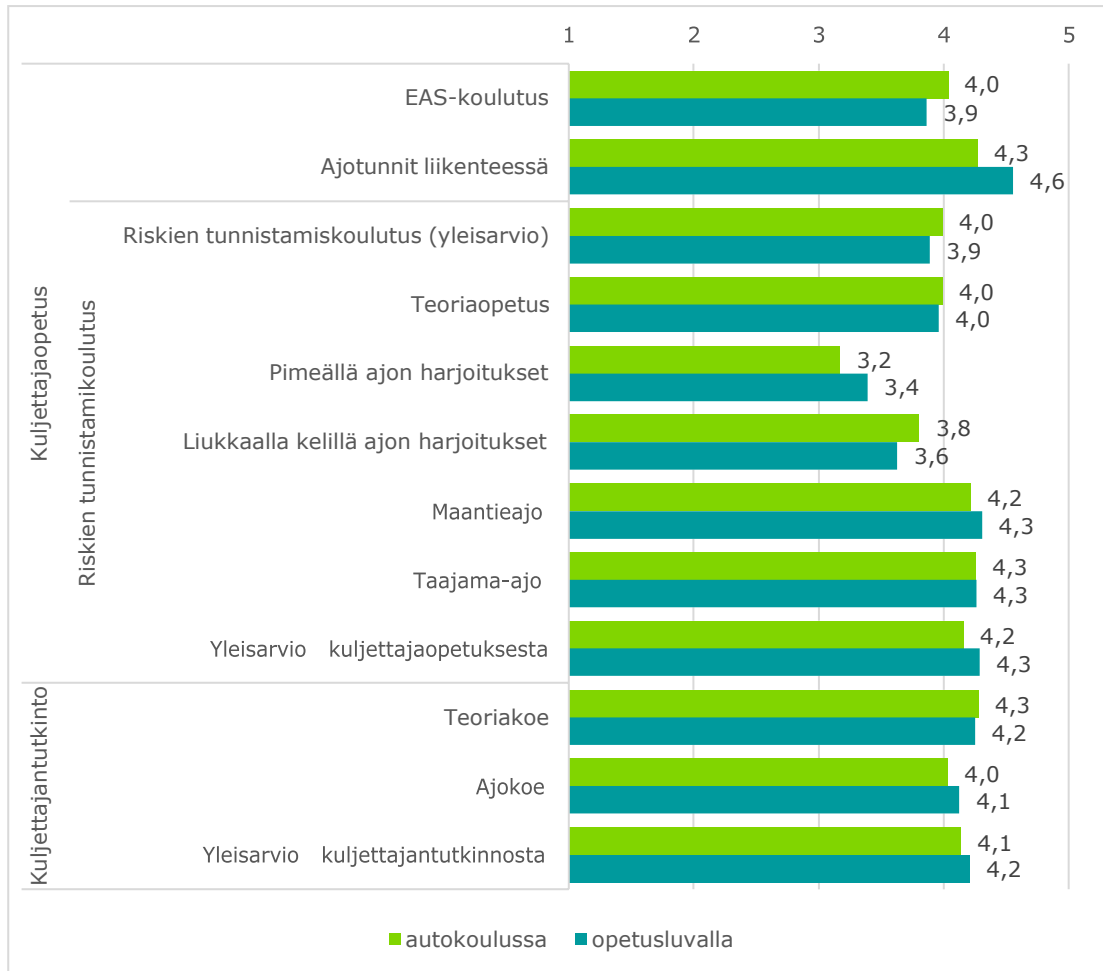
Kuva 34. Vastaajien tyytyväisyysjakauma kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin suoritustavan mukaan jaoteltuna vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna selkeää suuntaa tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen eri osa-alueisiin ei ollut (Kuva 35). Pääsääntöisesti kaikkein nuorimmilla vastaajilla tyytyväisyyskeskiarvo nousi korkeimmalle, mutta useiden osa-alueiden osalta tyytyväisyys kasvoi myös kaikkein vanhimpien, yli 40-vuotiaiden vastaajien joukossa. Teoriaopetuksen osalta tyytyväisyydessä erot ikäryhmien välillä jäivät kaikkein pienimmiksi. Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon näytöt ja harjoitukset, jonka osalta myös ero nuorimpien ja vanhimpien vastaajien välillä kasvoi suurimmaksi



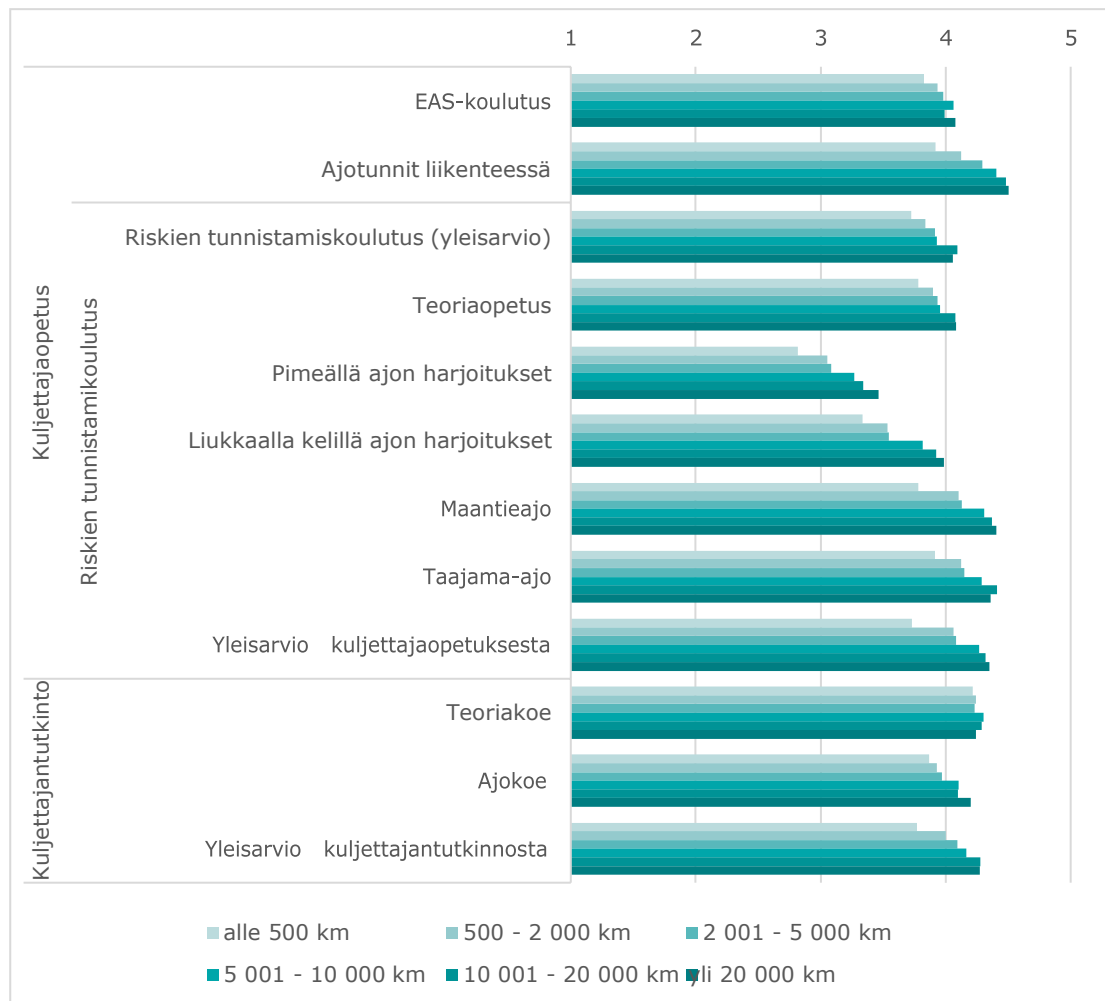
Kuva 35. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ikäryhmittäin vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien tapaan opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin hieman autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetukseen yleisesti (Kuva 36). Erot jäivät kuitenkin melko pieniksi. Osa-alueista selkein ero ryhmien välille tuli tyytyväisyydessä ajotunteihin liikenteessä sekä pimeällä ajon näyttöihin ja harjoituksiin. Teoriaopetukseen (EAS + muu teoriakoulutus), riskien tunnistamiskoulutukseen yleisesti ja liukkaan kelin harjoituksiin sen sijaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneet olivat edellisen vuoden tapaan hieman opetuslupalaisia tyytyväisempiä.



Kuva 36. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön autokoulun suorittaneiden mukaan vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin oltiin pääosin sitä tyytyväisempiä mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt ensimmäisen ajovuoden aikana (Kuva 37). Erityisesti ajotunnit liikenteessä sekä riskien tunnistamiskoulutukseen liittyvät ajo-opetuksen osa-alueet saivat vähiten ajaneilta vastaajilta selvästi heikoimmat tyytyväisyyskeskiarvot. Myös yleisarvioinnin osalta sekä kuljettajaopetukselle että kuljettajantutkinnolle annettiin selvästi korkeampia arvosanoja, mikäli vastaajalle oli kertynyt paljon ajokokemusta ensimmäisenä ajovuonna. Myös tyytyväisyys teoriaopetukseen oli korkeimmillaan eniten ajaneilla vastaajilla, vaikka sen osalta yhtä suuria eroja ei tullutkaan esille.



Kuva 37. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2020 tutkimuskierroksilla.

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona vastaajilla oli mahdollisuus jättää avointa palautetta kuljettajaopetuksen kehittämiseen liittyen. Vapaa palautekenttä oli lomakkeella erikseen myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tyytyväisyyttä koskevien monivalintakysymysten päätteeksi. Kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyviä palautteita saatiin tutkimuslomakkeen päätteeksi kaikkiaan 713 vastaajalta (42 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt 735 vastaajaa (43 %) ja kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja 374 vastaajaa (23 %).

Avoimet palautteet luokiteltiin sisältönsä mukaan eri teemoihin. Melko suuri osa palautteista käsitteli useita eri teemoja. Pienessä osassa vastauksia palaute oli yleisluontoista tai varsinaista asiaa ei ollut, jolloin sitä ei luokiteltu mihinkään teemaan. Kaiken kaikkiaan palautetta saatiin monipuolisesti eri aihepiireistä sekä kuljettajaopetusta kiittävään että kritisoiivaan sävyyn.

Kuljettajaopetuksen sisältöön liittyvistä palautteista pääosa oli positiivisia ja niissä kiiteltiin erityisesti ajo-opetuksen laatua ja monipuolisuutta. Ajotuntien määrä oli kuitenkin esillä useissa vastauksissa ja useat vastaajat kokivat ajontuntien nykyisen määrän liian vähäiseksi. Myös simulaattoriopetus ja sen epärealistisuus oli esillä useissa vastauksissa. Kuljettajantutkintoa käsittelevän osion päätteeksi saaduissa palautteissa teoriakokeen kuviin toivottiin usein lisää selkeyttä ja tulkinnanvaraisuuden vähentämistä. Ajokokeen osalta saatu palaute oli

kaksijakoista: osa vastaajista kiitteli ajokokeen vastaanottajaa ja kokemusta yleisesti, kun taas osa vastaajista koki ajokoetilanteen epämiellyttäväksi ja ajokokeen läpäisyn liiallisen riippuvaiseksi tutkinnon vastaanottajasta.

Tutkimuslomakkeen päätteeksi jätetyissä kehitysehdotuksissa nousi esille vastaavia teemoja kuin kuljettajaopetuksen sisältöä koskevista palautteista (Kuva 38 ja Kuva 39). Selkein yksittäinen teema liittyi ajo-opetuksen määrään. 29 % vapaata palautetta jättäneistä vastaajista kaipasi lisää ajontunteja kuljettajaopetukseen. Toiseksi yleisimmin palautteissa nousi esiin simulaattoriopetuksen epärealistisuus, johon liittyvää palautetta oli jättänyt 24 % vastaajista. Molempien teemojen osalta palautteen määrä oli lisääntynyt hieman viime vuosien aikana. Kolmanneksi yleisimmäksi teemaksi vapaassa palautteessa nousi positiiviset ja kiittelevät kommentit sekä ne, joissa ei nähty kehitettävää nykyisessä tutkintorakenteessa. Toisaalta myös positiivisen palautteen osuus oli hieman kasvanut aiemmista vuosista.

Muista teemoista esillä palautteissa olivat muun muassa teoriaopetukseen liittyvät parannusehdotukset, teoriakokeen tai inssiajon kehittäminen ja liukkaan tai pimeällä ajon opetusmäärien lisääminen. Vuosina 2014-2018 jopa noin viidenneksessä palautteista esillä ollut ajokortin korkea hinta oli esillä vuoden 2020 tutkimuksessa enää kolmessa prosentissa vastauksia. Muutamassa prosentissa vastauksia otettiin kantaa myös esimerkiksi auton tekniikkaan ja huoltoon liittyvän opetuksen lisäämiseen, auton käsittelyyn tai vaihtelevien olosuhteiden harjoitukseen panostamiseen, liikenneturvallisuusopetukseen sekä ikäpoikkeuslupiin, joita katsottiin osassa palautteita myönnettävän liian heikoin perustein.



Kuva 38. Avoimen palautteen jakautuminen eri aihepiireihin vuoden 2020 tutkimuskiierroksilla. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Vastaajat olivat tyypillisesti antaneet useita kehittämissuhteita.



Kuva 39. Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2020 tutkimuskiertoilla.

4 Kuljettajaindeksit

4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot

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

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

Indeksi 1 - Tutkintomenestys

Indeksi 1 eli tutkintomenestys kuvaa ajo-oppilaan menestystä ajokokeessa suhteessa hänen saamaansa ajo-opetukseen. Tutkinnon vastaanottajan antama pistesumma viidestä eri osa-alueesta 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 (A1–A5) summan suhteena ajoharjoituksen määrään siten, että autokoulua käyneillä ajotuntien määrä kerrotaan kymmenellä ja opetuslupatuntien määrä kerrotaan seitsemällä. Kertoimet on alun perin määritelty ammattiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannusten suhteena. Kantalukuna (=100) on vastaavalla tavalla laskettu vuoden 2001 tutkintomenestys. Laskennassa otetaan huomioon, kuinka monen osatekijän arviosta ajokokeen pistesumma muodostuu ja vertailtavien ryhmien keskiarvot suhteutetaan vertailukelpoisiksi näiden suhteessa. Vuonna 2001 osatekijöitä oli 7, vuosina 2002–2012 kahdeksan, vuosina 2013–2018 viisi ja nykyisin käytössä olevassa tutkintorakenteessa neljä.

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

Indeksi 2 - Liikennemenestys

Indeksi 2 eli liikennemenestys mittaa ajo-oppilaan selviytymistä liikenteessä ensimmäisen ajovuoden aikana hänelle sattuneiden vahinkojen ja rangaistusten perusteella. Liikennemenestystä mitataan sekä suhteessa aikaan, eli selviytymisenä vuotta kohti, että suhteessa matkaan, eli selviytymisenä ajettuja

kilometrejä kohti. Liikenteessä selviytymisen mittana on vahinkojen ja rangaistusten ilmoitettu määrä sekä niiden vakavuus.

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

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

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

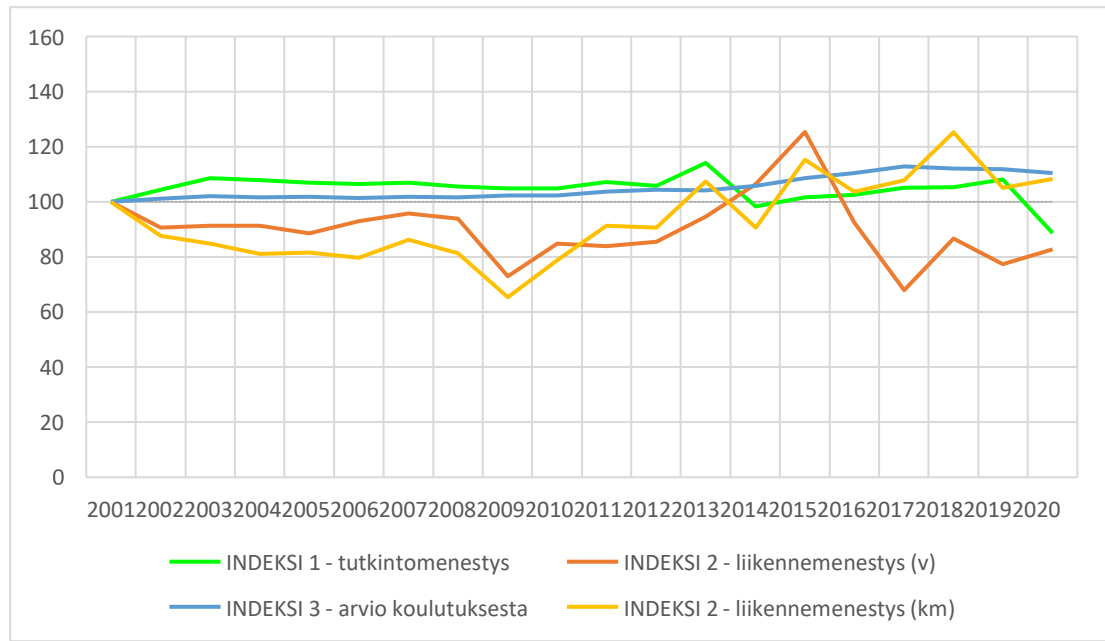
Priima-% - Ilman liikennevahinkoja ja -rikkeitä selvinneiden osuus

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

4.2 Indeksien kehitys

Kuva 40 esittää uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä mittaavien indeksien kehityksen vuodesta 2001 vuoteen 2020. 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. Pudotukset ovat pääosin osuneet tutkintorakenteen muutoksen ajankohtiin (2013-2014 ja 2019-2020), jolloin myös vastaajajoukolla pakollinen ajo-opetusmäärä (indeksin jakajana) on pienentynyt. Pakollisen ajoharjoittelumäärän suhteessa tehty painotus on osaltaan vaikuttanut indeksin pudotukseen, eikä eri vuosien tuloksia voida indeksin 1 osalta siten pitää täysin vertailukelpoisina. Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 on myös tapahtunut joitakin selkeitä laskuja erityisesti vuosina 2009, 2016 ja 2017. Vuoden 2018 tutkimuskierroksella indeksi on noussut hieman, ja pysynyt sen jälkeen suhteellisen vakaana vuosina 2019 ja 2020. Erityisesti vuoden 2017

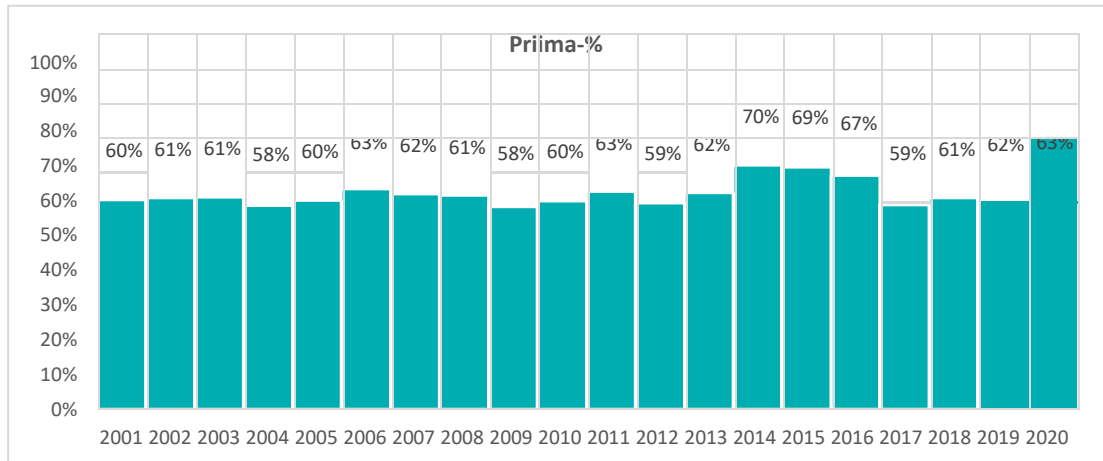
laskun syynä voidaan ainakin osittain pitää tutkimuksen myöhäistä ajankohtaa ja siitä seurannutta vastaajien aiempaa korkeampaa ajokilometrimäärää, mikä osaltaan on altistanut heidät todennäköisemmin vahingoille ja rikkeille. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksissä ei pudotus näin ollen tulekaan ilmi ja indeksi on vuodesta 2015 alkaen ollut lähtötason yläpuolella, ollen korkeimmillaan vuonna 2018. Koulutuksen antamia valmiuksia kuvaava indeksi 3 on pysynyt melko vakaana ja noussut tasaisen loivasti vuoteen 2017 saakka. Viime vuosina suunta on kääntynyt loivasti alaspäin muutosten säilyen kuitenkin hyvin pieninä.



Kuva 40. Indeksien kehitys 2001–2020.

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 (mm. vajaa ajo-opetusmäärätieto vuoden 2017 ja 2018 aineistoissa) täydennetty aiempien vuosien ryhmäkohtaisilla keskiarvoilla. Indeksien 1 laskentaan epävarmuutta on aiheuttanut myös edellisessä kappaleessa esillä ollut muutos pakollisen ajo-opetuksen määrässä vuosien 2013 ja 2018 jälkeisissä tutkimusaineistoissa. Indeksiarvoja on painotettu pakollisten opetusmäärien suhdeluvulla, mutta erityisesti opetusluvulla korttinsa suorittaneilla muutokset todellisissa ajo-opetusmäärissä eivät ole muuttuneet samassa suhteessa, mikä osaltaan on vaikuttanut jyrkempiin muutoksiin indeksiarvoissa näiden vuosien kohdalla. indeksi 2 puolestaan on hyvin herkkä pienillekin muutoksille ja sen laskennassa muun muassa henkilövahinko-onnettomuuksien poikkeuksellisen suuri painokerroin aikaansaa indeksiin suuria vaihteluja niissä ryhmissä, joissa vakavia onnettomuuksia on sattunut muutamallekin vastaajalle. Heilahtelut ja satunnaisvaihtelun osuus korostuu vastaajajoukkojen pienentyessä.

Indeksiä 2 stabiilimman kuvan uusien kuljettajien liikenteessä selviytymisestä ja heille tapahtuneista vahingoista antaa priima-%, eli vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuus, jonka kehitystä on seurattu koko tutkimuskauden ajan indeksien rinnalla (Kuva 41). Vuoden 2020 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 63 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on hieman korkeampi kuin vuosina 2017-2019 ja myös aavistuksen pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella.

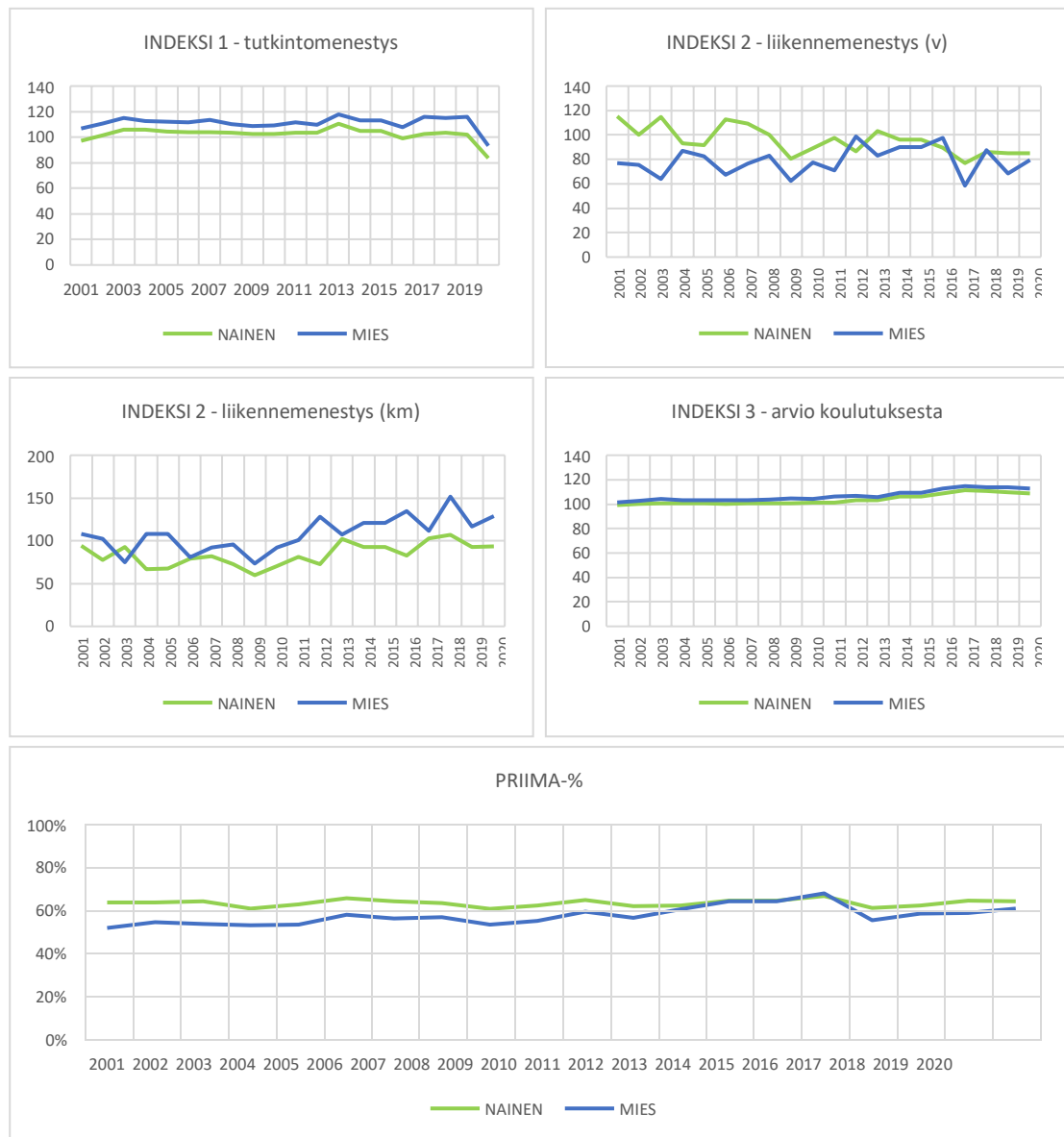


Kuva 41. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2020.

4.3 Kehitys vastaajaryhmittäin

Indeksien ja priima-%:n kehitystä on tarkasteltu myös eri vastaajaryhmien välillä. Indeksien laskeminen on perusteltua vain riittävän suurille vastaajajoukoille ($N > 200$), jotta satunnaisvaihtelun vaikutus ei ole liian suurta. Ryhmäkohtainen tarkastelu indeksien osalta on suoritettu opetusmuodon ja sukupuolen mukaan jaoteltuna, jolloin vastaajamäärät ryhmissä ovat pysyneet riittävän korkeina. Priima-%:n osalta vertailua on suoritettu lisäksi muun muassa vastaajan iän, ajokokemuksen ja asuinseudun mukaan jaoteltuna.

Kuva 42 esittää indeksiarvot ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2020 naispuolisten ja miespuolisten vastaajien välillä. Otoshenkilön sukupuolitieto puuttui vuosien 2014 ja 2015 tutkimusaineistoista, jolloin aikasarjan yhtenäistämiseksi indeksiarvot on laskettu ympäröivien vuosien keskiarvoina. Indeksien 1 mukaan miespuoliset vastaajat ovat selviytyneet kuljettajantutkinnosta hieman naispuolisia vastaajia paremmin jokaisena tutkimusvuotena. Molemmissa ryhmissä indeksin kokonaiskehitys on noudattanut samanlaista trendiä. Ero sukupuolten välillä on viime vuosien tutkimusaineistossa ollut hieman aiempaa selkeämpi. Indeksissä 2 vaihtelut ovat suurempia. Keskimäärin naispuoliset vastaajat ovat selvinneet miespuolisia vastaajia paremmin liikenteessä useimpina tutkimusvuosina. Myös priima-%:n perusteella naisilla on sattunut vähemmän liikennevahinkoja ja -rikkeitä, joskin erot ovat hieman tasoittuneet tutkimuksen alkuvuosista tähän päivään. Miespuolisilla vastaajilla suurempi vahinkojen määrä selittyy kuitenkin ainakin osittain suuremmilla ajokilometrimäärillä. Tarkasteltaessa indeksissä 2 ajettuja kilometrejä kohden, tilanne kääntyykin lähes pääläelleen ja miespuolisten vastaajien menestys on ollut keskimäärin parempaa. Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä. Keskimäärin miespuolisten vastaajien kokemat valmiudet itsenäiseen ajamiseen ovat olleet hieman keskiarvon yläpuolella jokaisena tutkimusvuonna.



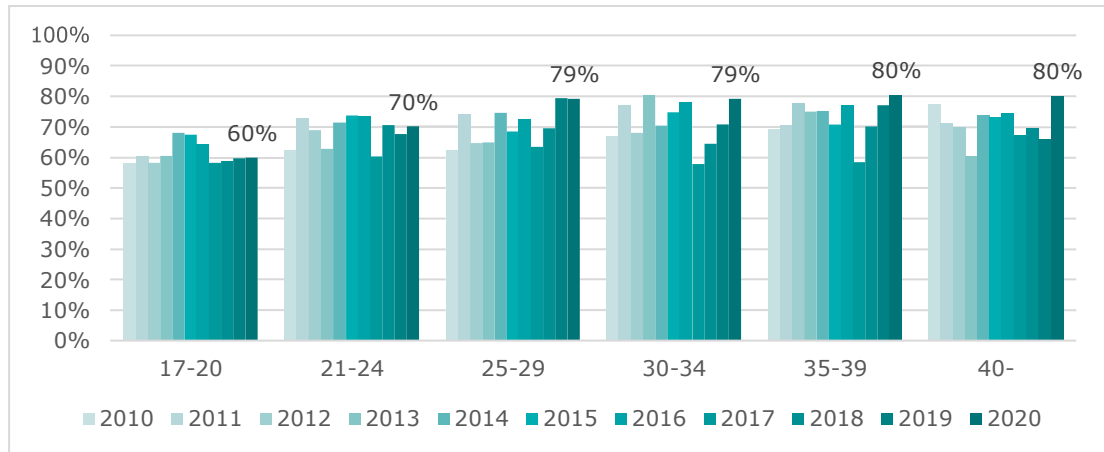
Kuva 42. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001-2020 vastaajan sukupuolen mukaan jaoteltuna.

Kuva 43 esittää indeksiarvot ja priima-%:n kehityksen ajokortin suoritustavan mukaan jaoteltuna. Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla tutkintomenestystä ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksiarvo 1 on ollut ennen vuotta 2014 opetuslupalaisilla autokoulun käyneitä korkeampi, mutta laskenut sittemmin autokoulun käyneitä matalammaksi. Asiaan vaikuttaa osaltaan edellisessä luvussa kuvatut ajotuntien pakollisen määrän muutokset. Pakollisen ajoharjoittelumäärän pienentyminen ei ole vaikuttanut opetuslupalaisten ajomääriin samalla lailla kuin autokoulussa ajokortin suorittaneiden ajomääriin, jolloin pakollisesta minimimäärästä poikkeavat selvästi korkeammat ajoharjoittelumäärät laskevat herkästi opetuslupalaisten indeksiarvoa. Liikennemenestystä ajovuotta kohden kuvaavassa indeksissä 2 ei ole useimpina vuosina ollut selkeää eroa tutkinnon suoritustavalla. Ajosuoritteella painotettaessa opetuslupalaiset ovat sen sijaan useimpina vuosina menestyneet autokoulun käyneitä paremmin. Myös indeksillä 3 mitattuna opetuslupalaiset ovat kokeneet saaneensa opetuksesta hieman paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen kaikkina tutkimusvuosina. Priima-osuudessa erot ryhmien välillä ovat olleet pieniä. Keskimäärin autokoululaiset ovat selviytyneet aavistuksen paremmin ja ero on hieman kasvanut vuoden 2020 tutkimusaineistossa.



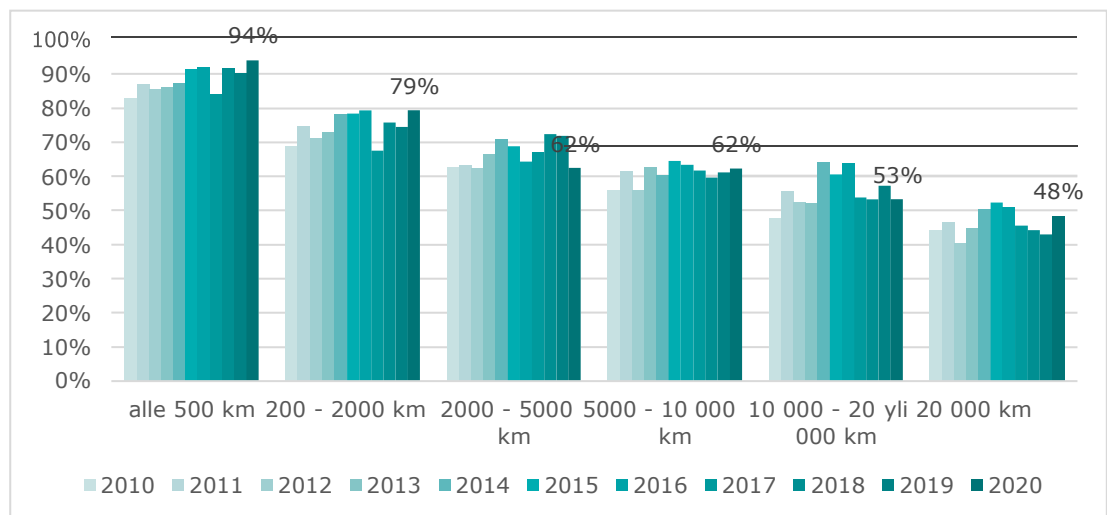
Kuva 43. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001-2020 autokoulun suoritustavan mukaan jaoteltuna.

Priima-% on ikäryhmittäin tarkasteltuna ollut pääosin matalimmalla tasolla nuorimmissa 17–20-vuotiaiden ikäryhmässä (Kuva 44). Kaikilta tutkimusvuosilta vanhoissa tutkimusaineistossa ei ole ollut käytettävissä vastaajien tarkkaa ikätietoa, jolloin alle 20-vuotiaiden ikäryhmästä ei ole ollut mahdollista muodostaa tarkempia luokkia pitkiin aikasarjoihin. Vuoden 2020 tutkimuskierroksilla 17–20-vuotiaiden priima-osuus oli 60 % kun se korkeimmillaan oli tutkimusjoukon vanhimmissa yli 35-vuotiaiden ikäluokissa keskimäärin 80 %. Vuoden 2020 tutkimuksessa priima-osuus olikin noussut aiemmista vuosista erityisesti yli 30-vuotiaiden vastaajien keskuudessa.



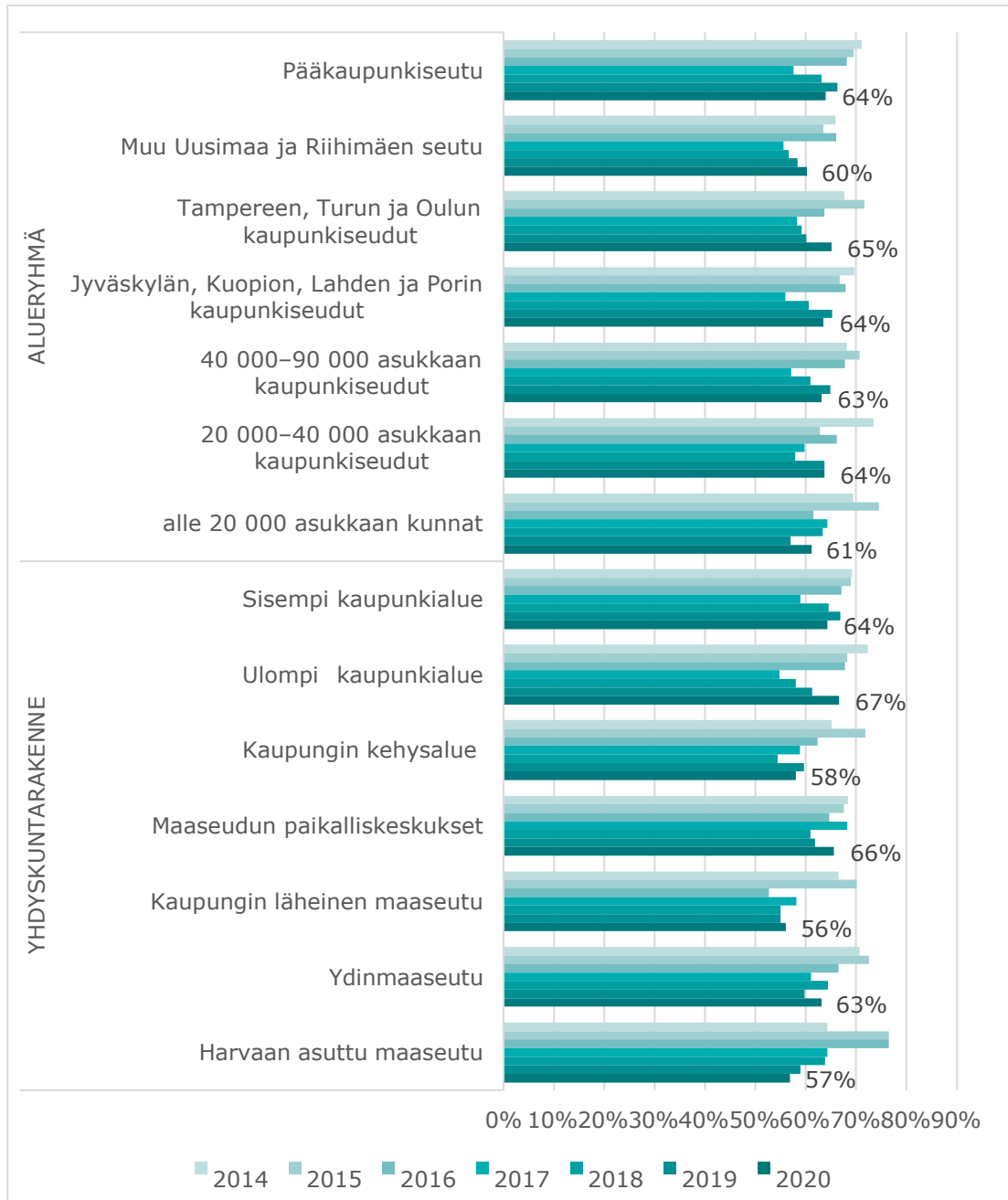
Kuva 44. Priima-%:n kehitys ikäryhmittäin tutkimusvuosina 2010–2020.

Nuorimmilla kuljettajilla on tyypillisesti ollut keskimääräistä suuremmat ajokilometrimäärät ja ajokokemuksesta aiheutuvalla altistumisella voidaankin katsoa olevan selkeä yhteys myös vastaajan priima-osuuteen. Priima-osuus onkin laskenut muiden vahinkoja mittaavien mittareiden tapaan selvästi sen myötä mitä enemmän vastaajalle on kertynyt ajokilometrejä (Kuva 45). Alle 500 kilometriä ajaneilla vastaajilla priima-osuus vuoden 2020 tutkimuskierroksilla oli yli 90 % kun yli 20 000 kilometriä ajaneilla laski alle 50 %:iin.



Kuva 45. Priima-%:n kehitys ajosuoritteen mukaan tutkimusvuosina 2010–2020.

Alueryhmittäin ja vastaajan asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan tarkasteltuna kovin selkeitä suuntauksia priima-%:ssa ei ollut (Kuva 46). Alueryhmistä priima-% oli vuoden 2020 tutkimuksessa edellisen vuoden tapaan heikoin pääkaupunkiseudun ulkopuolisen Uudenmaan ja Riihimäen seudulla (60 %) sekä pienillä alle 20 000 asukkaan paikkakunnilla (61 %). Erot alueryhmien välillä säilyivät kuitenkin pieninä. Yhdyskuntarakenteellisen vyöhykkeen mukaan tarkasteltuna priima-osuus oli keskimääräistä matalammalla kaupungin kehysalueilla (58 %), kaupungin läheisellä maaseudulla (56 %) ja harvaan asutulla maaseudulla (57 %).



Kuva 46. Priima-%:n kehitys vastaajan asuinpaikan mukaan tutkimusvuosina 2014–2020.

5 Johtopäätökset

Vuoden 2020 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2019 ajokortin saaneet kuljettajat. Kahdella tutkimuskierroksella vastauksia saatiin yhteensä 1709 kappaletta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 21 %. Tutkimuksen vastaajajoukko koostui kokonaisuudessaan vuoden 2018 ajokorttilainsäädännön uudistuksen jälkeen tutkintonsa suorittaneista kuljettajista. Yksittäisistä ikäluokista suurin joukko koostui tutkimushetkellä 19-vuotiaista vastaajista, eli noin vuoden ennen tutkimushetkeä ajokortin 18-vuotiaana saaneista kuljettajista. Ajokorttilainsäädännön uudistuksen myötä vastaajajoukko oli kuitenkin hieman nuorentunut aiemmista vuosista, ja ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat muodostivat jo 17 % osuuden kaikista vastaajista. Myös opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus oli noussut aiemmasta ja jo yli neljännes kaikista vastaajista oli suorittanut tutkintonsa opetusluvalla.

Vuoden 2020 tutkimukseen osallistuneille ajokokemusta oli kertynyt vuosien 2019 ja 2020 ajalta. Osittain vastauksissa heijastui siten koronaviruksen aiheuttaman poikkeuksellisen vuoden 2020 vaikutukset liikkumistottumuksiin. Henkilöauton kulkumuoto-osuus oli noussut hieman aiemmista vuosista, mihin on osaltaan vaikuttanut joukkoliikenteen suosion lasku vuonna 2020. Toisaalta vastaajakunnan nuorentuessa tyypillisesti myös henkilöauton käytön yleisyys kasvaa. Liikkumisen yleisesti ei kuitenkaan voida katsoa lisääntyneen poikkeusvuonna ja vastaajien keskimääräinen ajokilometrien määrä jäikin hieman muutamaa edellistä vuotta matalammaksi.

Aiempien vuosien tapaan vastaajien keskimääräinen tyytyväisyys sekä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin että opetukseen ja kuljettajantutkintoon yleisesti säilyivät hyvällä tasolla. Yleistyytyväisyys opetuksesta saatuihin valmiuksiin oli kuitenkin laskenut hieman muutamasta aiemmasta vuodesta. Tyytyväisyyskeskiarvot useimmilla osa-alueilla säilyivät kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Eri osa-alueista vastaajat kokivat aiempien vuosien tapaan saaneensa heikoimmat valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja tyytyväisyyskeskiarvo sekä pimeällä ajon että liukkaan kelin ajon harjoituksiin jäivät osa-alueista selvästi matalimmiksi.

Vastaajista lievä enemmistö ilmoitti suorittaneensa teoriaopetuksen pääosin verkko-opetuksena. Ajo-opetuksen osalta simulaattoriopetus muun kuin pimeällä ajon tai liukkaan kelin ajon harjoituksissa oli edelleen melko harvinaista. Sekä verkko-opetus että simulaattoriopetus olivat kuitenkin hieman yleistyneet aiemmista vuosista. Yli 80 % vastaajista olikin suorittanut pimeällä ajon harjoitukset ja reilu 40 % vastaajista liukkaan kelin ajon harjoitukset simulaattorilla. Aiempien vuosien tapaan tyytyväisyys simulaattoriopetukseen oli keskimäärin heikolla tasolla ja tyytyväisyys liikenteessä tapahtuvaan ajo-opetukseen sen sijaan korkealla tasolla. Sanallisessa palautteessa korostui liikenteessä tapahtuvan ajo-opetuksen tärkeys ja keskimäärin ajotunteja kaivattiinkin nykyistä minimimäärää enemmän.

Vastaajille sattuneiden pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrät olivat hieman edellisiä vuosia alhaisempia. Henkilövahingot olivat aiempaan tapaan harvinaisia, eikä niiden osalta muutosta edellisiin vuosiin ollut. Sattuneiden vahinkojen määrällä on tyypillisesti ollut selkeä yhteys vastaajan ajokilometreihin. Laskettaessa vahinkomäärä ajokilometrejä kohden, oli vuoden 2020 tutkimusaineistossa läheltä piti -tilanteiden määrä hieman aiempia vuosia korkeammalla. Muiden vahinkojen osalta kilometrejä kohden laskettu vahinkomäärä noudatti kuitenkin absoluuttisia määriä selkeämmin pidemmällä aikavälillä laskevaa trendiä. Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus säilyi aiempaan tapaan muutamassa prosentissa.

Indeksiarvoilla mitattuna sekä liikennemenestystä mittaava indeksi 2 että koulutuksen arviota mittaava indeksi 3 olivat säilyneet lähellä edellisen vuoden arvoa. Koulutuksen arviota mittaavassa indeksissä useampana vuonna jatkunut lievä nousu oli kuitenkin edellisten vuosien aikana taittunut. Tutkintomenestystä suhteessa saatuun ajo-opetukseen mittaavassa indeksissä 1 oli tapahtunut pudotus heikompaan suuntaan, mutta pakollisen ajo-opetuksen määrän muutosten takia eri vuosien indeksi-arvoja ei voida sen osalta pitää täysin vertailukelpoisina. Niiden vastaajien osuus, joille ei rikkeitä ja vahinkoja ollut sattunut ollenkaan, oli noussut aavistuksen aiemmista vuosista. Ns. priima-osuuden perusteella hieman keskimääräistä paremmin olivat menestyneet naispuoliset vastaajat, autokoulussa ajokortin suorittaneet vastaajat ja keskimääräistä vanhemmat vastaajaryhmät, eli toisaalta juuri ne ryhmät, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt keskimääräistä vähemmän.

Uusien kuljettajien perustutkimuksen rinnalla toteutettiin vuoden 2020 syksyllä erillinen ikäpoikkeusluvalla ajokortin alle 18-vuotiaana suorittaneista koostunut vastaava kyselytutkimus, jonka tulokset raportoitiin erillisenä aineistona. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet edustavat kuitenkin jatkossa merkittävää osuutta myös perustutkimuksen vastaajajoukossa. Tulevien vuosien tutkimus antaakin jälleen tärkeää seurantatietoa siitä, mitä muutoksia uusi tutkintorakenne on pidemmällä tarkastelujaksolla tuonut mukanaan liikennekäyttäytymiseen ja miten kuljettajat itse ovat ottaneet muutokset vastaan.

Lähdeluettelo

Traficom, 2021a. Ajo- ja teoriakoetilastot. <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajo-ja-teoriakoetilastot>

Traficom, 2021b. Tilastotietokanta. Suoritetut ja hyväksytyt ajokokeet.
https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Kuljettajantutkinnot/050_tutk_tau_105.px/)

Traficom, 2021c. Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit.
https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/table/tableViewLayout1/

Tilastokeskus 2021. Statfin-tietokanta. Väestötiedot.
https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/statfin_vaerak_pxt_11re.px/

Liiteluettelo

Liite 1 Vastausmäärät eri vuosien tutkimuskiirroksilla

Liite 2 Vuoden 2020 tutkimuksen suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake

Liite 3 Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

Liite 4 Paikannuksessa käytetyt alueryhmät ja vastaajien osuudet

KIERROS 1/2015	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	180	535	715	17,9 %
karhu 1	103	246	349	8,7 %
karhu 2	71	192	263	6,6 %
yhteensä	354	973	1 327	33,2 %
KIERROS 2/2015	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	196	401	597	14,9 %
karhu 1	111	261	372	9,3 %
karhu 2	74	273	347	8,7 %
yhteensä	354	935	1 316	32,9 %
KIERROS 1/2016	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	249	328	577	14,4 %
karhu 1	173	263	436	10,9 %
yhteensä	422	591	1 013	25,3 %
KIERROS 2/2016	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	227	414	641	16,0 %
karhu 1	180	238	418	10,5 %
yhteensä	407	652	1 059	26,5 %
KIERROS 1/2017	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	251	373	624	15,6 %
karhu 1	152	225	377	9,4 %
yhteensä	403	598	1 001	25,0 %
KIERROS 2/2017	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	269	316	585	14,6 %
karhu 1	146	207	353	8,8 %
yhteensä	415	523	938	23,5 %
KIERROS 1/2018	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	243	394	632	15,8 %
karhu 1	138	184	322	8,2 %
yhteensä	381	578	959	24,0 %
KIERROS 2/2018	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	266	371	635	15,9 %
karhu 1	159	158	319	8,0 %
yhteensä	425	529	954	23,9 %
KIERROS 1/2019	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	279	260	539	13,5 %
karhu 1	114	183	297	7,4 %
yhteensä	393	443	836	20,9 %
KIERROS 2/2019	monimenetelmä tutkimus (posti- ja internet-kysely)			
	otos 4000 kpl			
	internet vastauksia	posti palautuneita lomakkeita	yhteensä	vastausaste
1. kutsu	319	289	608	15,2 %
karhu 1	133	204	377	8,4 %
karhu 2 (sähköposti)	277	-	277	6,9 %
yhteensä	729	493	1222	30,6 %
KIERROS 1/2020	internet-kysely			
	otos 4000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	339		8,5 %	
muistutusviesti 1	235		5,9 %	
muistutusviesti 2	150		3,8 %	
muistutusviesti 3	124		3,1 %	
yhteensä	848		21,2 %	
KIERROS 2/2020	internet-kysely			
	otos 4000 kpl			
	vastauksia		vastausaste	
1. kutsu	418		10,5 %	
muistutusviesti 1	273		6,8 %	
muistutusviesti 2	170		4,3 %	
yhteensä	861		21,5 %	

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Arvio kuljettajaopetuksesta

1. Oletko suorittanut ajokortin ikapoikkeusluvalla?

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

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

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

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

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

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

a) Teoriaopetus

Lahiopetuksena

Verkko-opetuksena

En ole suorittanut

EAS-koulutus



	Lahiopetuksena	Verkko-opetuksena	En ole suorittanut
Riskien tunnistamiskoulutus (teoriaopetus)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

b) Ajo-opetus

	Liikenteessä	Simulaattorilla
Muu kuin riskien tunnistamiskoulutus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Ajotuntimäärä (arvio)

Liikenteessä

Simulaattorilla

Riskien tunnistamiskoulutus

	Liikenteessä	Simulaattorilla
Pimealla ajon harjoitukset	<input checked="" type="checkbox"/>	
Liukkaan kelin harjoitukset	<input checked="" type="checkbox"/>	
Maantieajo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Taajama-ajo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

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

	1 Ei lainkaan riittävästi	2	3	4	5 Taysin riittävästi	En osaa sanoa
Ajoneuvon käsittely	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Ajaminen taajamassa	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Ajaminen maantiella	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	
Ajaminen itsenäisesti	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ajaminen vaikeissa olosuhteissa	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	

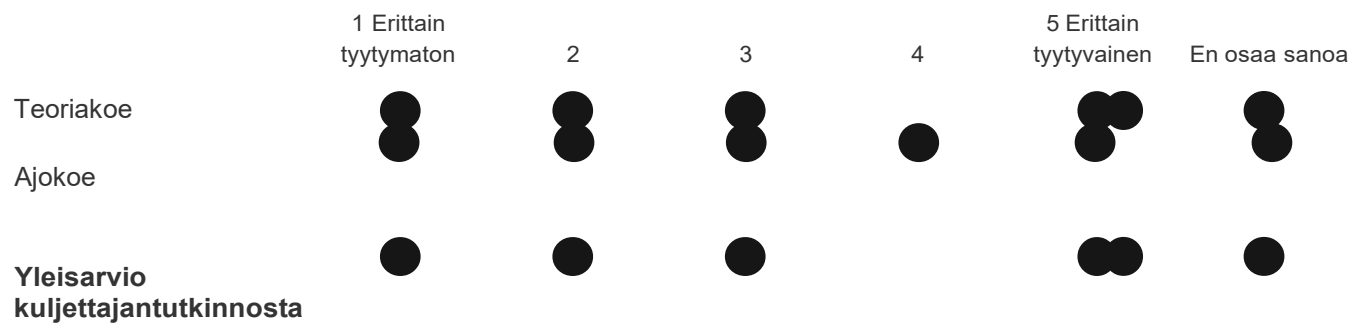
	1 Ei lainkaan riittävästi	2	3	4	5 Taysin riittävästi	En osaa sanoa
Ajaminen taloudellisesti ja ymparistoa saastavasti	●	●	●	●	●	●
Oman tilan hallinta	●	●	●	●	●	●
Oman ikaryhman liikennriskien tunnistaminen ja välttaminen	●	●	●	●	●	●
Sosiaaliset taidot	●	●	●	●	●	●
Ennakointi ja riskien vahentaminen	●	●	●	●	●	●
Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille	●	●	●	●	●	●

6. Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin kuljettajaopetuksen osiin?

	1 Erittain tyytymaton	2	3	4	5 Erittain tyytyväinen	En osaa sanoa
EAS-koulutus						
Ajotunnit liikenteessa	●	●	●	●	●	●
Riskien tunnistamiskoulutus (yleisarvio)	●	●	●	●	●	●
- Teoriaopetus	●	●	●	●	●	●
- Pimealla ajon harjoitukset	●	●	●	●	●	●
- Liukkaalla kelilla ajon harjoitukset	●	●	●	●	●	●
- Maantieajo	●	●	●	●	●	●
- Taajama-ajo	●	●	●	●	●	●
Yleisarvio kuljettajaopetuksesta	●●		●	●	●	●

Arvioi sanallisesti kuljettajaopetuksen sisältöä ja siitä saamiasi valmiuksia.

7. Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin kuljettajatutkinnon osiin?



Muu palaute kuljettajatutkinnostasi; teoria- ja/tai ajokokeesta

Seur.

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Kokemuksesi kuljettajana

8. Paljonko arvioit ajaneesi autolla ajokortin saamisen jälkeen yhteensä?

alle 500 km

500 - 2 000 km

2 001 - 5 000 km

5 001 - 10 000 km

10 001 - 20 000 km

yli 20 000 km

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

Auton merkki ja malli

Auton vuosimalli

Vaihteisto

- Manuaalivaihteet
- Automaattivaihteet

10. Mita ajoneuvon avustavia jarjestelmia olet kayttanyt ajaessasi?

- En ale kayttanyt mitaan
- Navigaattori (autoon integroitu tai ulkopuolinen laite)
- Luistonestojarjestelma (ASC, TCS)
- Ajonvakautusjarjestelma (ESC)
- Automaattinen hatajarrutusjarjestelma taajamanopeuksilla
- Automaattinen hatajarrutusjarjestelma maantienopeuksilla
- Automaattinen hatajarrutusjarjestelma - jalankulkijan tunnistus/risteysavustin/tormaysvaroitin

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

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

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

Pienia vahinkoja, joista ei haettu korvauksia (kpl)

Vakuutusyhtiöille ilmoitettuja omaisuusvahinkoja (kpl)

Laakarinhoitoa vaatineita henkilövahinkoja (kpl)

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

Poliisin antamia
kirjallisia
huomautuksia (kpl)

Rikesakkoja (ennen
1.6.2020) (kpl)

Liikennevirhemaksuja
(1.6.2020 alkaen)
(kpl)

Sakkoja (kpl)

Vankeutta (ehdollista
tai ehdotonta) (kpl)

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

13. a) Oletko osallistunut poliisin määraamaan ajokieltokoulutukseen?

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

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

1 Erittain
tyytymätön

2

3

4

5 Erittain
tyytyväinen

En osaa sanoa



Muu palaute ajokieltokoulutuksestasi:

Seur.

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Taustatiedot

14. . Mitka olivat sinulle tarkeimmat syyt hankkia ajokortti? Rastita kolme tarkeinta syyta.

	Tarkein syy	2. tarkein syy	3. tarkein syy
Ikani mahdollisti kortin suorittamisen	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarvitsen autoa tyossani tai opiskeluun liittyvilla matkoilla	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Tarvitsen autoa vapaa-ajalla tekemillani matkoilla	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Perheeni ja laheiseni kannustivat minua ajokortin suorittamiseen	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Laheisillani oli mahdollisuus opettaa minua opetusluvalla	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Haluan varautua siihen, etta saatan tulevaisuudessa tarvita ajokorttia tyossani tai vapaa-ajalla	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ajokortti kuuluu mielestani kansalaistaitoihin	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Muu syy	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Mika?

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

	Paivittain tai lahes paivittain	Vahintaan kerran viikossa	1-3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	En koskaan
Kavellen (koko matkan)	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Pyoralla	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Henkiloautolla kuljettajana tai matkustajana	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Joukkoliikenteella	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Uusien kuljettajien kuljettajatutkimus

Kehittämisehdotukset

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestasi kehittää?

Seur.

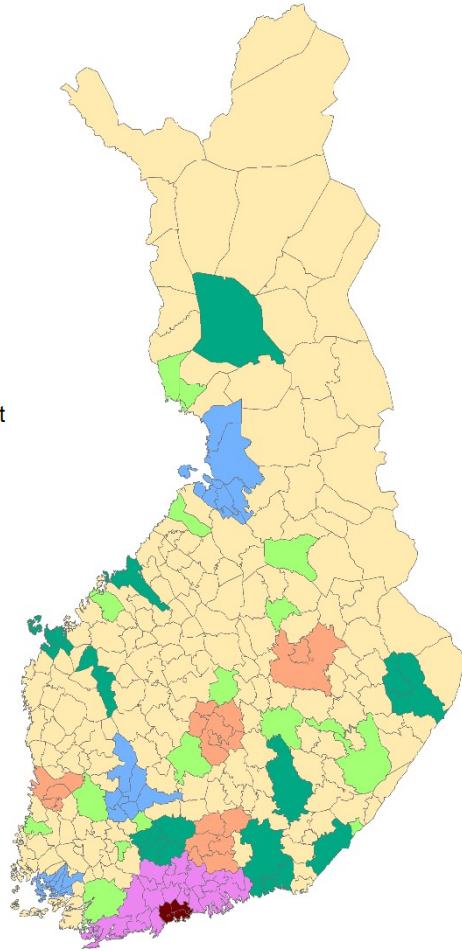
Otosaineistoon yhdistettyjen taustatietojen kuvaus

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

Tutkimuksessa käytetyt alueelliset luokitukset

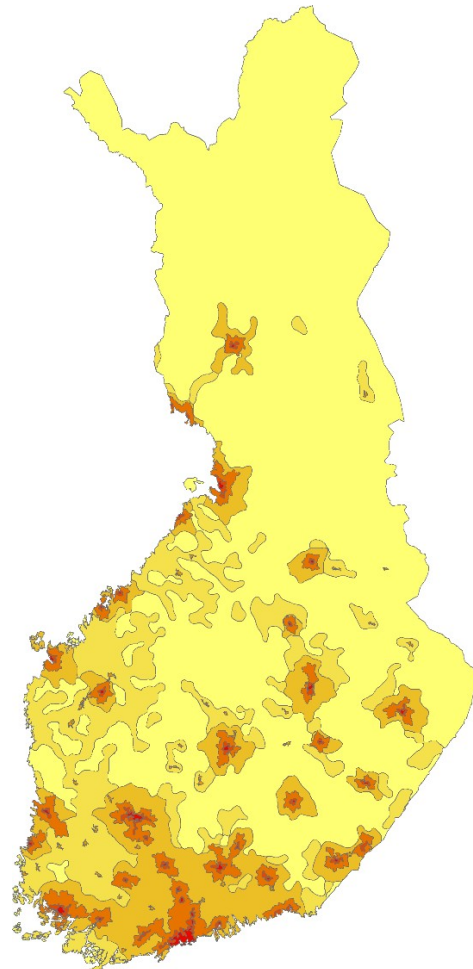
Alueryhmät

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



Kaupunki-maaseutu -luokitus (YKR 2018)

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



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0
ISSN 0000-0000 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto