

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä,
vuoden 2023 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2023 ai-neisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 18/2024	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-936-9
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviyty-minen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Tiivistelmä Uusien kuljettajien seurantatutkimuksella kerätään tietoa uusien kuljettajien liikennemenestyksestä ja kokemuksista ajo-opetukseen liittyen. Vastaavanlainen tutkimus on toteutettu vuosittain vuodesta 2001 lähtien. Omiin kokemuksiin, itsearviointiin ja erilaisiin taustatiedoilla täydennettyihin tunnuslukuihin perustuvan pitkän aikasarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa on yli 20 vuoden aikana tapahtunut. Sa-malla tutkimus on tuonut lisätietoa kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneiden uudistusten vaikutuksista uusien kuljettajien liikennemenestykseen. Vuoden 2023 uusien kuljettajien seurantatutkimukseen saatiin kevään ja syksyn tutkimuskierroksilta yhteensä 1562 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 20 %, joka oli hieman matalampi kuin aiempina vuosina. Vastaajat olivat saaneet ajokortin aiempaan tapaan noin 1–1,5 vuotta ennen tutkimushetkeä. Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus oli edelleen kasvanut tutkimusaineistossa ja vuoden 2023 tutkimuksessa jo hieman yli kolmannes vas-taajista oli suorittanut ajokortin 17-vuotiaana. Aiempien vuosien tapaan naiset vastasivat kyselyyn selvästi miehiä aktii-visemmin, jolloin lopullisessa tutkimusaineistossa naisia oli enemmistö huolimatta siitä, että kaikista ajokortin suoritta-jista suurempi osa on miehiä. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhdelle vastaajalle kertynyt ajosuorite oli 9870 kilometriä. Määrä oli hieman suurempi kuin vuonna 2022, mutta pienempi kuin tätä edeltävinä vuosina. Vajaa kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Osuus on samalla tasolla edellisen vuoden kanssa, mutta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna henkilöauton käyttö on hieman vähentynyt. Myös myönnettyjen henkilöau-ton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien perusteella henkilöautoilun suosio on hieman laskenut vuosina 2022 ja 2023. Tutkimusaineiston perusteella viiden vuoden aikana sekä kävelyn että joukkoliikenteen suosio on sen sijaan hie-man kasvanut. Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen aja-miseen, vaikka yleistyytyväisyys olikin vuonna 2023 hieman edellistä vuotta alemmalla tasolla. Eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeän ja liukkaan kelin ajon harjoituksiin. Simulaattoriopetus oli edelleen yleistynyt vuonna 2023 erityisesti liukkaan kelin ajon harjoituksissa, jonka ilmoitti suorittaneensa simulaattorilla jo yli 60 % vastaajista. Pimeällä ajon harjoitusten opetusmuotona simulaat-toriopetuksen osuus on säilynyt yli 80 prosentissa viime vuosina. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa kaikkiaan 64 % vastaajista oli selviytynyt tutkimuksen tekohetkeen saakka kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli yhden prosenttiyksikön edellisvuoden arvoa matalampi, mutta pidemmän aikavälin keskiarvoa korkeammalla. Indeksiarvoista tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 oli laskenut hieman edelli-sestä vuodesta, kuten myös liikennemenestystä mittaava indeksi 2. Muutokset säilyivät kuitenkin melko pieninä. Koulu-tuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 on säilynyt melko vakaana viime vuodet, vaikka pientä laskua myös siinä	

on tapahtunut viime vuosien aikana. Ajokieltokoulutukseen oli osallistunut aiempaan tapaan vain kolme prosenttia vastaajista. Koulutuksen käyneistä kuljettajista kuitenkin valtaosa, noin 70 % koki koulutuksella olleen joko selkeä tai osittainen vaikutus myöhempään ajokäyttäytymiseen.

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

Publikation Uppföljningsundersökning av nya förare – nöjdhet med förarutbildningen och erfarenheter i trafiken, material från 2023	
Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 18/2024	ISSN (elektronisk publikation) 2669 - 8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-311-936-9
Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnighet, erfarenheter, nöjdhet, förarutbildning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd	
Sammandrag Genom uppföljningsundersökningen av nya förare samlar man in information om nya förares trafikförmåga och erfarenheter i anslutning till körundervisningen. En motsvarande undersökning har genomförts varje år sedan 2001. Med hjälp av en lång tidsserie baserad på egna erfarenheter, självutvärdering och olika nyckeltal kompletterade med bakgrundsuppgifter har man kunnat jämföra hurdana förändringar som skett i trafiksäkerheten bland nya förare under mer än 20 år. Samtidigt har undersökningen gett mer information om utvecklingsbehoven inom förarutbildningen och vilka effekter ändringarna i körkortslagstiftningen har haft på trafikförmågan bland nya förare. I undersökningsomgångarna under våren och hösten inkom sammanlagt 1 562 svar på uppföljningsundersökningen av nya förare för 2023. Den totala svarsfrekvensen var 20 procent, vilket var något lägre än under tidigare år. Respondenterna hade liksom tidigare fått körkort omkring 1–1,5 år före tidpunkten för undersökningen. Andelen förare som fått körkort med åldersdispens som 17-åringar hade fortsatt att öka i undersökningsmaterialet, och i 2023 års undersökning hade lite över en tredjedel av respondenterna avlagt körkort vid 17 års ålder. Liksom tidigare år besvarade kvinnor enkäten klart mer aktivt än män. Till följd av detta var merparten av respondenterna i det slutgiltiga undersökningsmaterialet kvinnor, trots att en större andel av dem som tar körkort är män. I undersökningsmaterialet för 2023 var den genomsnittliga körprestationen för en respondent 9 870 kilometer. Antalet var aningen större än 2022, men mindre än åren innan det. Knappt två tredjedelar av respondenterna uppgav att de gjorde resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Andelen är på samma nivå som föregående år, men sett i ett längre perspektiv har användningen av personbil minskat en aning. Även på basis av antalet beviljade körkort som ger kör rätt för personbil har personbilens popularitet sjunkit en aning under 2022 och 2023. På basis av undersökningsmaterialet har det under de senaste fem åren däremot blivit lite populärare att ta sig fram till fots och med kollektivtrafiken. Liksom tidigare år bedömde respondenterna generellt att förarutbildningen ger dem goda färdigheter för att köra på egen hand, även om den allmänna nöjdheten år 2023 var något lägre än året innan. 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 i halt väglag. Undervisning i simulator blev fortsättningsvis vanligare under 2023, i synnerhet vid övningar i körning i halt väglag. Över 60 procent av respondenterna uppgav att de genomfört denna typ av körning i simulator. Vid övningar i mörkerkörning har simulatorundervisningens andel som undervisningsform förblivit över 80 procent de senaste åren. I undersökningsmaterialet för 2023 hade 64 procent av respondenterna klarat sig helt och hållet utan skador och straff fram till tidpunkten för undersökningen. Andelen var en procentenhet lägre än värdet för året innan, men högre än det långsiktiga genomsnittet. Av indexvärdena hade index 1 för examensframgång sjunkit en aning från året innan, liksom	

även index 2, som mäter trafikförmågan. Skillnaderna var dock relativt små. Index 3, som mäter färdigheterna som utbildningen ger, har hållit sig rätt så stabilt de senaste åren, även om en liten nedgång kan noteras under denna period. Liksom tidigare hade endast tre procent av respondenterna deltagit i körförbudsutbildning. Majoriteten, cirka 70 procent, av förarna som gått utbildningen upplevde dock att utbildningen antingen hade en klar eller partiell inverkan på senare körbeteende.

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

Title of publication Monitoring study of new drivers – Satisfaction with driver instruction and experiences in traffic, data for 2023	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Commissioned by, date	
Publication series and number Traficom Research Reports 18/2024	ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-311-936-9
Keywords new drivers, young drivers, traffic, traffic safety, traffic performance, traffic behaviour, coping, experiences, satisfaction, driver instruction, driving examination, right to drive, driving licence, driving instruction permit	
Abstract The monitoring study of new drivers collects data of new drivers' traffic performance and experiences regarding driver training. The study has been carried out annually since 2001. With the aid of a long time series based on self-assessment, personal experiences and indicators supplemented with background information, it has been possible to compare the changes that have occurred in the traffic safety of new drivers over the past twenty years. At the same time, the study has provided more information on development needs in driver instruction and the effects of the driving licence legislation reforms on the traffic performance of new drivers. In spring and autumn, a total of 1,562 responses were received for the 2023 survey. The total response rate was 20%, which was slightly lower than in previous years. Like in previous years, the respondents had been issued a driving licence approximately 1–1.5 years before the survey. The share of drivers who were issued a driving licence at the age of 17 based on an age exception permit increased in the data. In the 2023 survey, a little more than a third of all respondents had been issued a driving licence at the age of 17. As in previous years, women responded to the survey more actively than men, meaning that the final research material had a majority of responses from women, despite the fact that men constitute a majority of driving licence holders. In the 2023 survey data, the respondents' average mileage gained was 9,870 kilometres. The figure was slightly higher than in 2022 but lower than in previous years. A little less than two thirds of the respondents reported to have driven a passenger car daily or almost daily. There was no significant change to the previous year. However, the trend has indicated a slight decrease in the long term. Furthermore, based on the number of driving licences issued for passenger cars, the popularity of passenger car driving has decreased slightly in 2022 and 2023. According to the data, the popularity of walking and public transport has increased slightly over the past five years. In general, the respondents estimated that driver instruction gave them a good ability to drive independently, similarly to previous years, although the overall satisfaction was slightly lower in 2023 than in the previous year. 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. Simulator instruction had continued to become more common in 2023, especially for practising in slippery conditions. Over 60% of the respondents had completed their practice in slippery conditions through simulator instruction. In recent years, the share of simulator instruction as a mode of instruction for driving in the dark has remained the same at over 80%. All in all, 64% of the respondents to the 2023 study had managed to avoid accidents or penalties by the time of the survey. The rate was one percentage point lower than in 2022 but still higher than the average for a longer time period. Of the indices, index 1, illustrating examination success, and index 2, measuring success in traffic, had declined slightly compared to the previous year. The differences to previous years remained minor, however. Index 3, illustrating the	

skills gained from training, has remained stable with a slight downward trend in recent years. Only three per cent of the respondents had participated in driving ban training. The majority of these respondents (approximately 70%) felt that the training had either a clear or partial impact on their driving behaviour.

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

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt vuodesta 2001 lähtien tietoa uusien kuljettajien kokemuksista ja menestyksestä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimusaineisto on kerätty kyselytutkimuksella, joka on suunnattu edellisenä vuonna B-kortin suorittaneille kuljettajille. Tutkimuksen keskeisimmät tulokset on julkaistu vuosittain osana Traficomin julkaisusarjaa. Tässä raportissa esitetty tutkimusaineisto on kerätty keväällä ja syksyllä 2023.

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 Henna Antila, Riikka Rajamäki ja Inkeri Parkkari Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista on vastannut Sitowise Oy, jossa projektipäällikkönä työstä on vastannut Janne Tuominen. Työn tekemiseen ovat lisäksi osallistuneet Kati Kiiskilä ja Arttu Rissanen.

Helsingissä, xx.x.2024

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2001 samlat in information om nya förarens erfarenheter och hur de har klarat sig i trafiken efter att de fått sitt körkort. Materialet samlas in genom en enkät som riktar sig till nya förare som tagit B-körkort under föregående år. Undersökningens viktigaste resultat har varje år publicerats som en del av Traficom's publikationsserie. Undersökningsmaterialet som presenteras i denna rapport har samlats in under våren och hösten 2023.

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

Ordförande för styrgruppen för undersökningarna var Elina Uusitalo vid Traficom. Till styrgruppen hörde dessutom Henna Antila, Riikka Rajamäki och Inkeri Parkari vid Traficom. Innolink Research Oy stod för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Sitowise Oy ansvarade för planeringen, analysen och rapporteringen av undersökningen. På Sitowise ansvarade projektchef Janne Tuominen för arbetet. Dessutom har Kati Kiiskilä och Arttu Rissanen deltagit i arbetet.

Helsingfors, xx xxxx 2024

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2001, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on new drivers' experiences and traffic performance following the issuing of a driving licence. The data has been collected via a survey aimed at drivers who were issued a category B driving licence the year before. The key findings of the survey are published annually as part of a series of Traficom publications. The data presented in this report was collected in the spring and autumn of 2023.

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

The chair of the study steering group was Elina Uusitalo from Traficom. In addition, the steering group members included Henna Antila, Riikka Rajamäki and Inkeri Parkkari from Traficom. The technical implementation of the study was carried out by Innolink Research Oy. Sitowise Oy and Project Manager Janne Tuominen were responsible for the planning, analysis and reporting of the study. In addition, Kati Kiiskilä and Arttu Rissanen participated in the work.

Helsinki, xx xx 2024

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	11
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	11
1.3	Ajokortin suorittaminen	13
2	Tutkimuksen rajausta ja menetelmät	17
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko.....	17
2.2	Tutkimusten toteutustapa	18
2.3	Tutkimuslomakkeen sisältö	18
2.4	Aineiston käsittely.....	19
2.5	Vastausaktiivisuus	19
3	Tutkimustulokset.....	23
3.1	Uusien kuljettajien taustatietoja	23
3.1.1	Ikäjakauma	23
3.1.2	Tutkinnon suoritustapa	25
3.1.3	Syyt ajokortin suorittamiseen	29
3.1.4	Liikkumistottumukset	30
3.2	Kokemukset kuljettajana	32
3.2.1	Ajokilometrien määrä	32
3.2.2	Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä.....	35
3.2.3	Ajokieltokoulutus	42
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	46
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön	51
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	57
4	Kuljettajaindeksit	60
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	60
4.2	Indeksien laskennan epävarmuustekijät	61
4.3	Indeksien kehitys.....	62
4.4	Kehitys vastaajaryhmittäin.....	64
5	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	69
	Lähdeluettelo	71
	Liiteluettelo	72

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Uusia vastikään ajokortin saaneita kuljettajia voidaan pitää yhtenä keskeisimmistä liikenteen riskiryhmistä. Vähäinen ajokokemus näkyy pääosin alle 20-vuotiaista nuorista koostuvien kuljettajien selvänä yliedustavuutena onnettomuustilastoissa. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten uudet kuljettajat ovat selvinneet kuljettajantutkinnosta ja pärjänneet liikenteessä ensimmäisen ajovuotensa aikana. Pitkän aikasarjan avulla saadaan tietoa siitä, minkälaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa on tapahtunut. Samalla tutkimuksen avulla voidaan arvioida sitä, millaisia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen kuljettajaopetus tarjoaa, mitä vaikutuksia tutkintorakenteen muutoksilla on ollut ja miten koulutusta olisi tarvetta kehittää tulevaisuudessa.

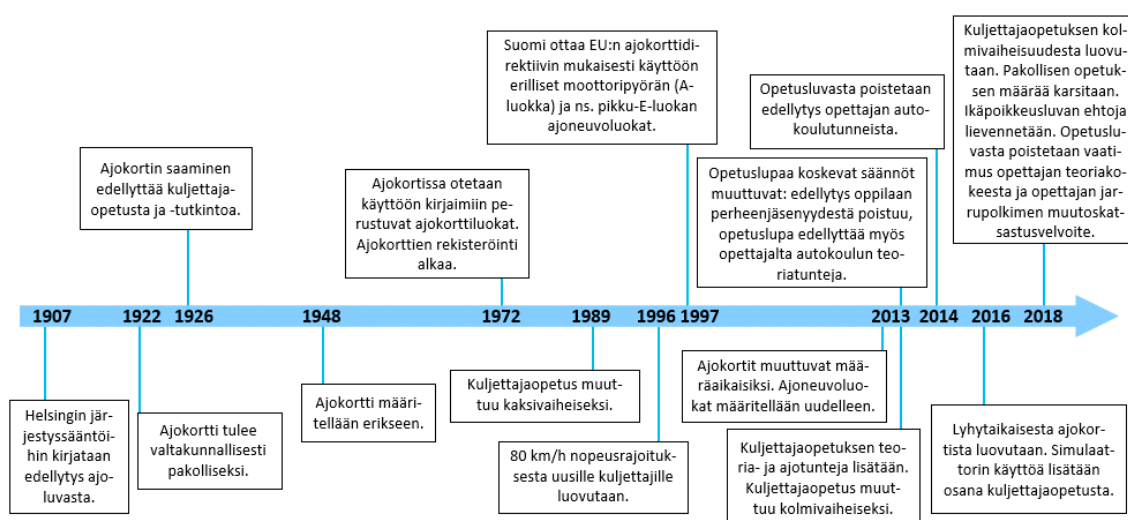
Uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu pääosin samansisältöisenä kyselytutkimuksena vuodesta 2001 alkaen. Nykyään tutkimusaineisto kerätään vuosittain kahdessa erässä, joissa molemmissa otokseen poimitaan 4000 edellisenä vuonna B-luokan ajokortin saanutta kuljettajaa. Tutkimusaineiston ja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

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

1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

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

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



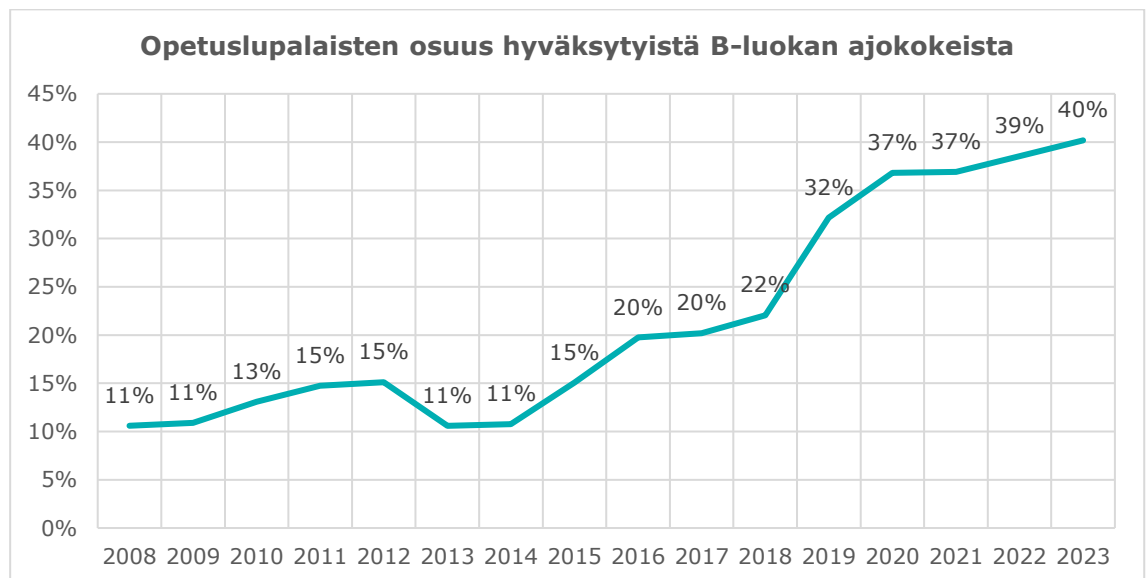
Kuva 1. Ajokorttilainsäädännössä ja kuljettajaopetuksessa tapahtuneita keskeisimpiä muutoksia sen alkupäivistä nykypäivään.

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



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

Kuljettajatutkinto on perinteisesti ollut mahdollista suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. 2010-luvulla myös opetuslukakäytäntöjä on muutettu useaan otteeseen ja opetusluvan suosio opetusmuotona on nykyään selvästi korkeammalla kuin 10 vuotta sitten (Kuva 3). Vuonna 2013 tehdystä opetuslupaa koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvan suorittajilta edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvan suosio kuljettajaopetuksen suoritustapana vähenikin vuonna 2013, sillä osallistuminen autokouluopetukseen lisäsi opetuslupaopetuksen kustannuksia ja kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetusluvalla korttia suorittaville teoriaopetusta. Vuoden 2014 alussa ajokorttilaista poistettiin säännökset pakollisesta opetuslupaopetukseen valmistavasta autokoulussa annettavasta yhteisopetuksesta ja muusta opetuslupalaisille autokoulussa annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Vuoden 2018 tutkintouudistuksen yhteydessä opetuslukakäytäntöä helpotettiin edelleen muun muassa opetuslupaopettajan teoriakokeen pakollisuudesta ja opetuslupa-auton muutostarkastusvaatimuksesta luopumalla. Vuodesta 2020 lähtien jo yli kolmannes uusista kuljettajista on suorittanut ajokorttinsa opetusluvalla. (Traficom 2024a)

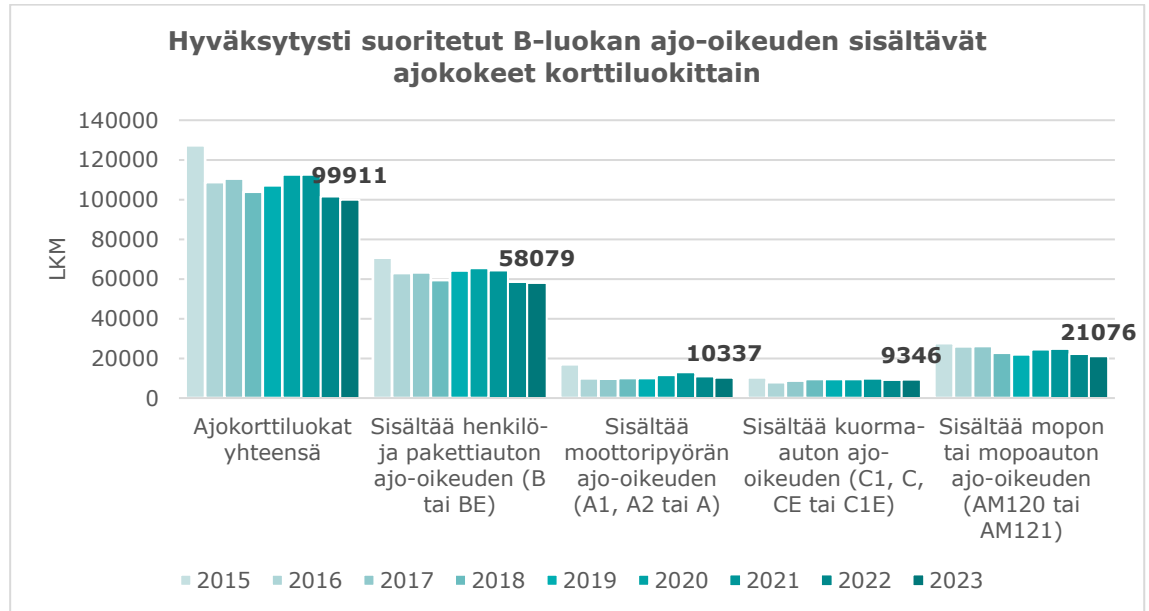


Kuva 3. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2023. (Traficom 2024a)

1.3 Ajokortin suorittaminen

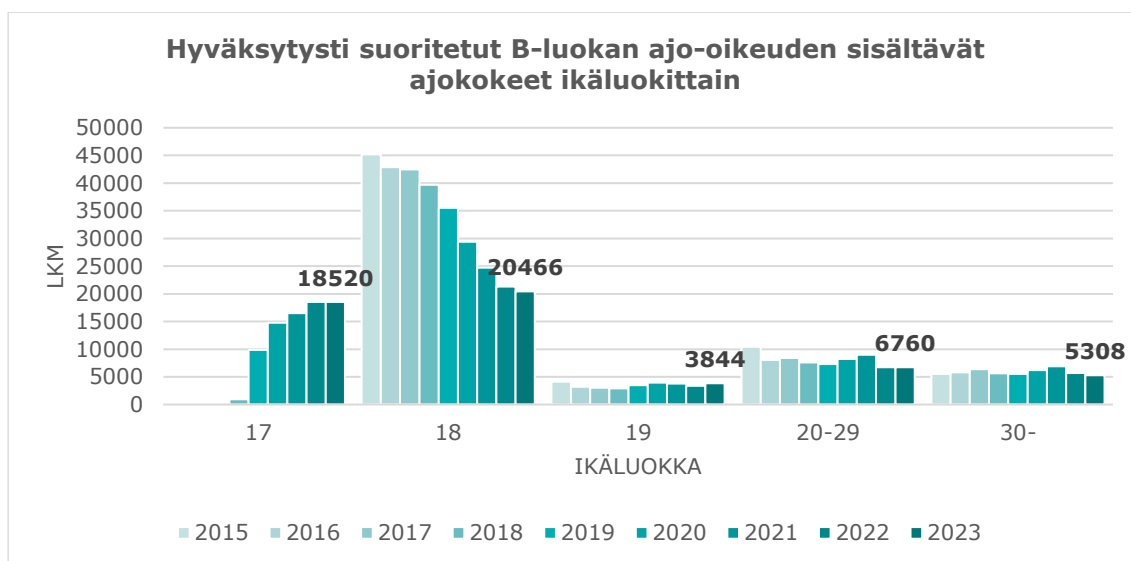
Traficom hyväksyi vuonna 2023 yhteensä 99 911 ajokoetta, joista 58 079 (58 %) sisälsi henkilöauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan. Määrä oli noin 2 % pienempi kuin edellisvuonna ja noin 11 % pienempi kuin vuosina 2020 ja 2021 (Kuva 4). Moottoripyörän ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita hyväksyttiin vuonna 2023 noin

10 300 (10 % kaikista hyväksytyistä), kuorma-auton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 9 300 (9 %) ja mopon tai mopoauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 21 100 (21 %). Edelliseen vuoteen verrattuna oli tapahtunut vähene-
mää kaikissa ajokorttiluokissa lukuun ottamatta kuorma-auton ajo-oikeuden sisäl-
täviä. (Traficom 2024b)



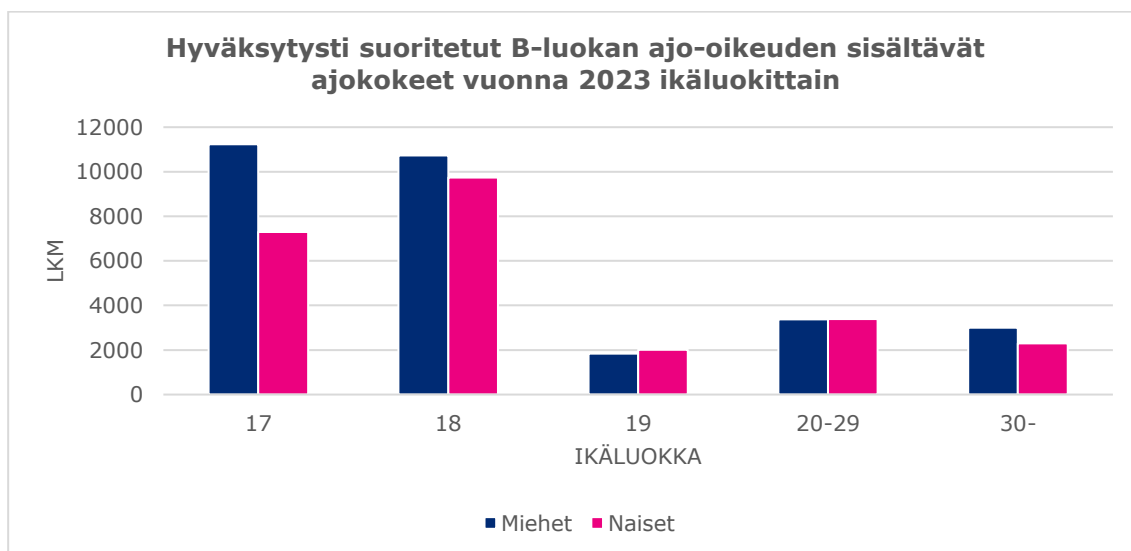
Kuva 4. Vuosittain hyväksytyt ajokokeet ajokorttiluokittain 2015–2023. (Traficom 2024a)

Ikäluokittain tarkasteltuna B-luokan ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita suorittivat hyväksytysti eniten 18-vuotiaat, jotka muodostivat 37 % osuuden kaikista hyväksytysti ajokokeen suorittaneista vuonna 2022 (Kuva 5). Selkeästi toiseksi suurimman ikäryhmän muodostivat ikäpoikkeusluvalla ajokorttia hakeneet 17-vuotiaat, jotka edustivat noin kolmasosaa kaikista ajokokeen suorittajista. 17-vuotiaiden määrä ajokokeissa onkin kasvanut tasaisesti vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen jälkeen aina vuoteen 2022 asti ja vastaavasti 18-vuotiaiden osuus pienentynyt samassa suhteessa. Vuonna 2023 17-vuotiaiden määrä pysyi samana edellisvuoteen verrattuna. 17–18-vuotiaat edustavat lähes kolmea neljäsosaa kaikista B-luokan ajokokeen suorittajista ja heidän kokonaisosuutensa on säilynyt melko vakiona viime vuosien aikana. (Traficom 2024b)



Kuva 5. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytytjen ajokokeiden määrä ikäluokan mukaan vuosina 2015–2023. (Traficom 2024a)

Kaikista vuonna 2023 hyväksytyistä B-luokan ajokokeista miehet suorittivat 55 % (Kuva 6). Sukupuolijakauma on säilynyt kohtuullisen vakiona viime vuosien aikana. Ennen vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta miesten osuus ajokortin haki-joista oli suurimmillaan 18-vuotiaiden keskuudessa, mutta ikäpoikkeusluvan yleistyttynä mieshakijoiden yliedustus on siirtynyt 17-vuotiaisiin. 17-vuotiaista B-luokan ajokokeen suorittajista 61 % oli miehiä vuonna 2022. Yli 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla sukupuolijakauma on selvästi tasaisempi ja 19–29-vuotiaiden ryhmässä naisten osuus on ollut jopa hieman suurempi. (Traficom 2023b)

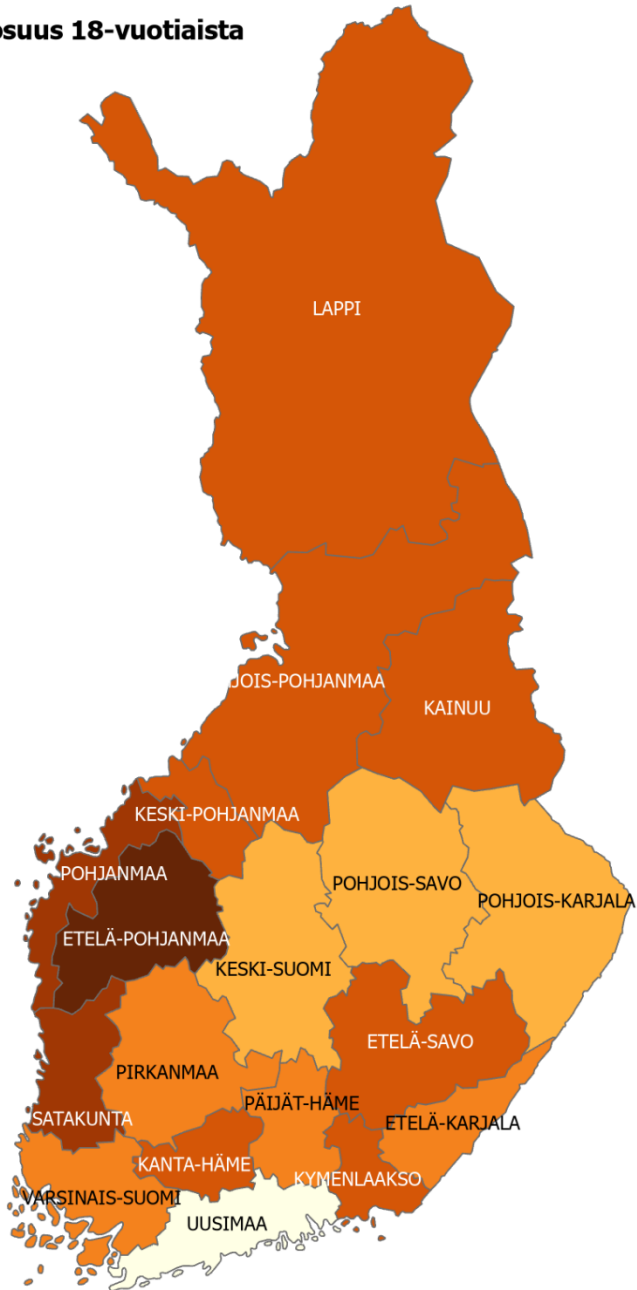
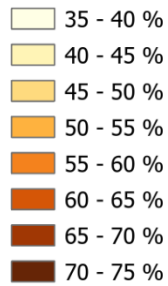


Kuva 6. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytytjen ajokokeiden määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2023. (Traficom 2024a)

Kaikista suomalaisista 18-vuotiaista 53 % omisti vuoden 2024 alussa B-luokan ajo-oikeuteen oikeuttavan ajokortin. Osuus on laskenut hieman viime vuosien aikana. Alueelliset erot ajokortin omistamisen yleisyydessä ovat säilyneet kuitenkin suurina (Kuva 7). Maakunnittain tarkasteltuna ajokortti on harvinaisin Uudella maalla (39 %) ja yleisin Etelä-Pohjanmaalla (73 %) asuvilla 18-vuotiailla. Etelä-Pohjanmaalla myös ikäpoikkeusluvan hakeminen on selvästi keskimääräistä yleisempää. Ajokortin hankkimisen houkuttelevuuteen vaikuttavat muun muassa

etäisyydet ja joukkoliikenteen palvelutarjonta. Esimerkiksi Helsingissä vain neljännes 18-vuotiaista nuorista omisti vuoden 2024 alussa ajokortin, kun vastaava osuus useissa kunnissa Pohjanmaan alueella oli yli 80 %. (Traficom 2024c, Tilastokeskus 2024)

Ajokortillisten osuus 18-vuotiaista



Kuva 7. Ajokortillisten (B-luokka) osuus 18-vuotiaista vuoden 2024 alussa. (Traficom 2024c, Tilastokeskus 2024)

2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

Uusien kuljettajien tutkimuksen perusjoukkona ovat noin 12–16 kuukautta ennen tutkimusajankohtaa B-kortin suorittaneet kuljettajat. Otos poimitaan satunnais-otoksena kaikista tarkastelujaksolla B-kortin suorittaneista uusista kuljettajista eikä sen poiminnassa käytetä alueellisia tai ikäryhmäkohtaisia ositteita. Vuoteen 2012 asti tutkimus toteutettiin neljässä eri osassa vuoden aikana. Vuonna 2013 siirryttiin kolmiosaiseen tutkimukseen siten, että kullakin tutkimuskierroksella otokseen poimittiin 3 000 henkilöä. Vuodesta 2014 alkaen tutkimukset on toteutettu vuosittain kahtena eri tutkimuskierroksena keväällä ja syksyllä siten, että kumpaankin tutkimuskierrokseen on poimittu satunnaisesti 4 000 henkilön otos. Tavoitteena tutkimuskierroksilla on, että vastaajalla on ollut ajokortti keskimäärin hieman yli vuoden tutkimukseen vastaamishetkellä. Joinain vuosina aikataulu on kuitenkin venynyt tutkimusteknisistä syistä tätä pidemmäksi. Taulukossa 1 on esitetty otoskoot ja tiedonkeruumenetelmät eri vuosien tutkimuskierroksilla

Taulukko 1. Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta 2013–2023.

tutkimus-kierros	otoskoko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
kierros 1/2014	4 000	1.2. – 30.8.2013	1.11. – 31.12.2014	vertailututkimus (posti- + nettikysely)
kierros 2/2014	4 000	1.9. – 30.11.2013	11.2. – 15.5.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2015	4 000	1.1. – 30.4.2014	7.5. – 24.8.2015	posti- ja nettikysely
kierros 2/2015	4 000	1.5. – 30.9.2014	15.10. – 31.12.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2016	4 000	1.6. – 31.8.2015	10.11. – 23.12.2016	posti- ja nettikysely
kierros 2/2016	4 000	1.9. – 30.9.2015	2.12.2016 – 27.1.2017	posti- ja nettikysely
kierros 1/2017	4 000	1.1. – 28.2.2016	11.8.2017 – 20.10.2017	posti- ja nettikysely
kierros 2/2017	4 000	1.4. – 31.8.2016	7.3.2018 – 4.5.2018	posti- ja nettikysely
kierros 1/2018	4 000	1.1. – 31.3.2017	16.5.2018 – 31.8.2018	posti- ja nettikysely
kierros 2/2018	4 000	1.4. – 31.8.2017	31.10.2018 – 31.1.2019	posti- ja nettikysely
kierros 1/2019	4 000	1.1. – 31.3.2018	17.5. – 31.8.2019	posti- ja nettikysely
kierros 2/2019	4 000	1.9. – 30.11.2018	2.1. – 11.3.2020	posti- ja nettikysely
kierros 1/2020	4 000	1.1. – 31.3.2019	24.6. – 27.8.2020	nettikysely
kierros 2/2020	4 000	1.9. – 31.11.2019	20.10. – 20.11.2020	nettikysely
lisäotos 2/2020 (ikäpoikkeuslupa)	8 000	6.7.2018 – 7.9.2020	20.10. – 20.11.2020	nettikysely
kierros 1/2021	4 000	1.1. – 31.3.2020	9.4. – 30.4.2021	nettikysely
kierros 2/2021	4 000	1.4. – 31.8.2020	1.10. – 15.10.2021	nettikysely
kierros 1/2022	4 000	1.1. – 31.3.2021	13.4. – 12.5.2022	nettikysely
kierros 2/2022	4 000	1.4. – 31.8.2021	28.9. – 28.10.2022	nettikysely
kierros 1/2023	4 000	1.2. – 31.3.2022	12.4. – 10.5.2023	nettikysely
kierros 2/2023	4 000	1.4. – 31.8.2022	4.10. – 30.10.2023	nettikysely

2.2 Tutkimusten toteutustapa

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

Vuonna 2020 järjestettiin lisäksi erillinen tutkimusotos ikäpoikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana suorittaneille, jotta heidän kokemuksiaan ja menestystään saatiin analysoitua laajempaa kokonaisuutena. Tulokset raportoitiin erillisenä tutkimusraporttina. Tämän jälkeen erillistä otosta ei ole enää kerätty, mutta koska jo yli neljännes kaikista B-kortin suorittajista on 17-vuotiaita, saadaan seurantatutkimuksen perusaineistostakin ikäpoikkeuslupalaiset erotettua omaksi ryhmäkseen vertailuanalyysseja varten.

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

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

Viimeiset suuremmat muutokset tutkimuslomakkeelle on tehty vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella, jolloin mukana on ollut ensimmäistä kertaa pääosin vuoden 2018 kesällä voimaan tulleen uuden tutkintorakenteen läpikäyneet kuljettajat. Tällöin aiemmat harjoitteluaihetta ja syventävää vaihetta koskevat kysymykset poistettiin ja tilalle lisättiin kysymyksiä EAS-vaiheesta, riskien tunnistamiskoulutuksesta, eri vaiheiden suorittamistavasta ja mahdollisesta ajokieltokoulutuksesta. Lisäksi lomakkeelle lisättiin kysymys koskien ajoneuvon avustavien järjestelmien hyödyntämistä. Vuoden 2022 tutkimuskierroksilla pyrittiin kiinnittämään aiempaa tarkempaa huomiota ajokieltokoulutuksen käyneisiin kuljettajiin ja ajokieltokoulutuksen suorittaneille kuljettajille lisättiin muutamia lisäkysymyksiä koulutuksen sisältöön ja sen vaikuttavuuteen liittyen. Samat kysymykset säilytettiin lomakkeella vuonna 2023. Vuoden 2023 tutkimuksessa käytössä ollut otoshenkilöille lähetetty internetlomake on esitetty liitteessä 1.

2.4 Aineiston käsittely

Ennen tutkimuskierrosten käynnistymistä tutkimuksen kohdehenkilöihin on yhdistetty Traficomissa taustatietoja, jotka koskevat henkilön ikää, sukupuolta, ajokortin suorittamistapaa, muita voimassa olevia ajo-oikeuksia, ajo-opetuksen tuntimääriä, ajokokeen arviointitietoja sekä ajokokeen yrityskertojen määrää. Otoksen poimintaa varten perusjoukosta on rajattu pois henkilöt, joilta jokin tutkimuksen analysointiin vaikuttava tieto on puuttunut taustatietokannasta. Näin on pyritty varmistamaan mahdollisimman laadukas otosaineisto tulosten analysoinnin näkökulmasta.

Kullekin vastaajalle on luotu otoksen keruun jälkeen yksilöllinen ID-tunnus, jonka avulla taustatiedot ja vastaukset on ollut mahdollista yhdistää myöhemmässä vaiheessa. Otosaineistoon sisältyviä henkilötietoja on käytetty ainoastaan tutkimuksen käynnistysvaiheessa ja aineistoja on välitetty ja käsitelty suojatussa muodossa.

Kaikkien otoshenkilöiden asuinpaikat on myös paikannettu osoitteen perusteella paikkatietomuotoon. Paikannetuille osoitteille on tehty alue- ja yhdyskuntarakenteellisia luokituksia yhdistämällä pistemäiset sijainnit kaupunkiseudun kokoa ja yhdyskuntarakennetta kuvaaviin aineistoihin. Luokituksen jälkeen tarkat koordinaattitiedot on poistettu lopullisesta tietokannasta. Asuinpaikan mukaan tehty alueryhmäluokitus on esitetty liitteessä 2.

2.5 Vastausaktiivisuus

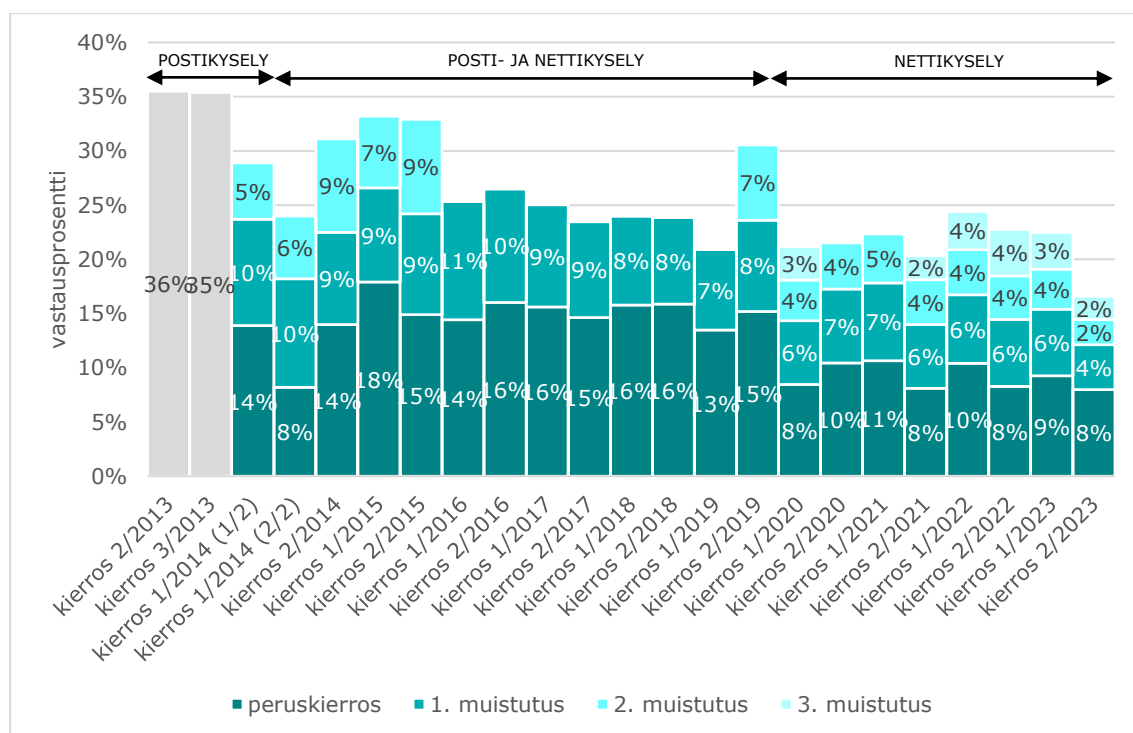
Yksi keskeisimmistä kyselytutkimusten tekoon liittyvistä haasteista on vastausasteen pitäminen riittävän korkealla tasolla luotettavan tutkimusaineiston keräämiseksi. Yleisenä trendinä kyselytutkimuksissa on viime vuosina ollut vastausasteiden selkeä lasku, mikä näkyy erityisesti nuorille aikuisille suunnatuissa tutkimuksissa. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen vastausprosentti on myös laskenut melko selvästi alkuvuosiin nähden, mutta säilynyt kuitenkin nuorille suunnatuksi kyselyksi kohtuullisella tasolla. Uusimmilla tutkimuskierroksilla kokonaisvastausaste on vaihdellut noin 20 ja 25 prosentin välillä. Suurehkon, vuosittain 8000 henkilöä kattavan otoskoon ja useampien muistutuskierrosten ansiosta tutkimusaineistoon on saatu kuitenkin vuosittain tyypillisesti noin 1600–2000 vastausta, mikä on tarjonnut mahdollisuuden kattavien analyysien tekemiseen. Vuoden 2023 tutkimuksessa kokonaisvastausaste laski edelleen hieman aiemmista vuosista. Kahden kierroksen yhdistettyyn tutkimusaineistoon saatiin 1562 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui noin 20 % (Taulukko 1).

Taulukko 1. Vastausmäärät ja vastausasteet vuosien 2015–2023 tutkimuskierroksilla.

	Vastaajia	Vastausaste
2015	2 643	33,0 %
2016	2 072	25,9 %
2017	1 939	24,2 %
2018	1913	23,9 %
2019	2058	25,7 %
2020	1709	21,4 %
2021	1707	21,3 %
2022	1886	23,6 %
2023	1562	19,5 %

Vuoteen 2014 saakka tutkimus toteutettiin kokonaan postikyselynä. Vastausaste pysytteli useina 2010-luvun alkuvuosina yli 30 prosentissa (Kuva 8). Tämän jälkeen vastausasteet ovat olleet hieman matalampia ja myös toisesta muistutuskierroksesta luopuminen vuosien 2016–2019 välillä laski kokonaisvastausastetta. Vuosina 2016–2019 peruskierroksen vastausaste oli 13–16 % ja yhdellä muistutuskierroksella vastausastetta saatiin nostettua keskimäärin vajaa 10 %-yksikköä. Sähköpostimuistutuksen ottaminen osaksi tutkimusta vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella nosti hetkellisesti vastausastetta, kun vastaajia lähestyttiin sekä perinteisen postin että sähköpostin kautta.

Vuonna 2020 tutkimuksen siirryttyä kokonaan sähköiseen muotoon peruskierroksen vastausaste laski jonkin verran, mutta muistutuskierroksilla saatiin paikattua tilannetta lähelle aikaisempien vuosien tasoa. Vuoden 2023 tutkimuksessa vastausaste laski erityisesti syksyn tutkimuskierroksella, jolloin asiaan voidaan olettaa vaikuttaneen muun muassa sähköisen tutkimuslomakkeen siirto uudelle alustalle. Alustan optimointi mobiililaitteille ei ollut yhtä selkeästi toteutettu kuin keväällä käytössä olleessa alustassa, ja vastausasteen selkeän laskun voidaan olettaa indikoivan entisestään yleistynyttä mobiililaitteilla vastaamista. Liitteessä 3 on esitetty vastausten tarkat määrät vastaustavoittain ja muistutuskierroksittain vuosien 2015–2023 tutkimuksissa.

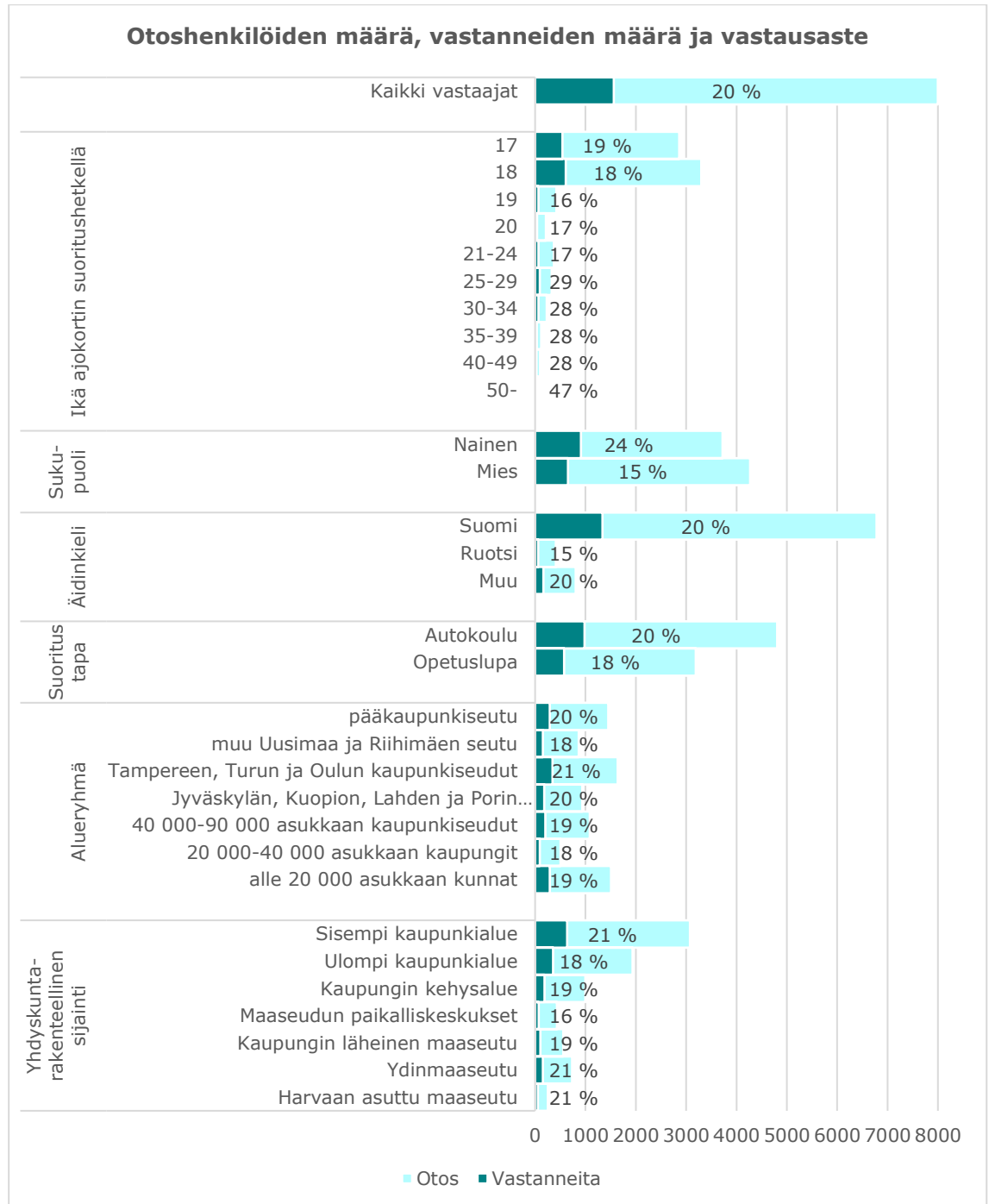


Kuva 8. Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2023. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole käytettävissä tarkempaa tietoa.

Vastausaktiivisuudessa on tyypillisesti joitakin eroja eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 9). Vuoden 2023 tutkimuksessa kaikkein aktiivisimpia vastaajia olivat aiempaan tapaan tutkimusjoukon vanhimmat yli 25-vuotiaana ajokortin suorittaneet vastaajat, joilla vastausaste nousi noin 30 prosenttiin ja yli 50-vuotiailla jopa 47 prosenttiin. Yli 25-vuotiaiden uusien kuljettajien määrä otoksessa oli kokonaisuudessaan kuitenkin hyvin pieni, jolloin myös vastaajajoukon määrä jäi pieneksi. Muiden tekijöiden osalta tarkasteltuna naiset (vastausaste 24 %) vastasivat

melko selvästi miehiä (15 %) aktiivisemmin. Naisvastaajia onkin siten tutkimusaineistossa miehiä enemmän, vaikka otoshenkilöistä suurin osa oli miehiä. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvien vastausaste on tyypillisesti jäänyt matalaksi, mutta pysyi vuoden 2022 tutkimuksen tavoin keskiarvon tuntumassa. Ruotsia äidinkielenään puhuvien vastausaktiivisuus taas oli hieman keskiarvoa pienempi. Ajokortin suoritustavalla tai asuinpaikalla ei ollut merkittävän suurta vaikutusta vastausasteeseen.

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



Kuva 9. Otoshenkilöiden määrä, vastanneiden määrä ja vastausaste eri ryhmissä vuoden 2023 tutkimuskierroksilla.

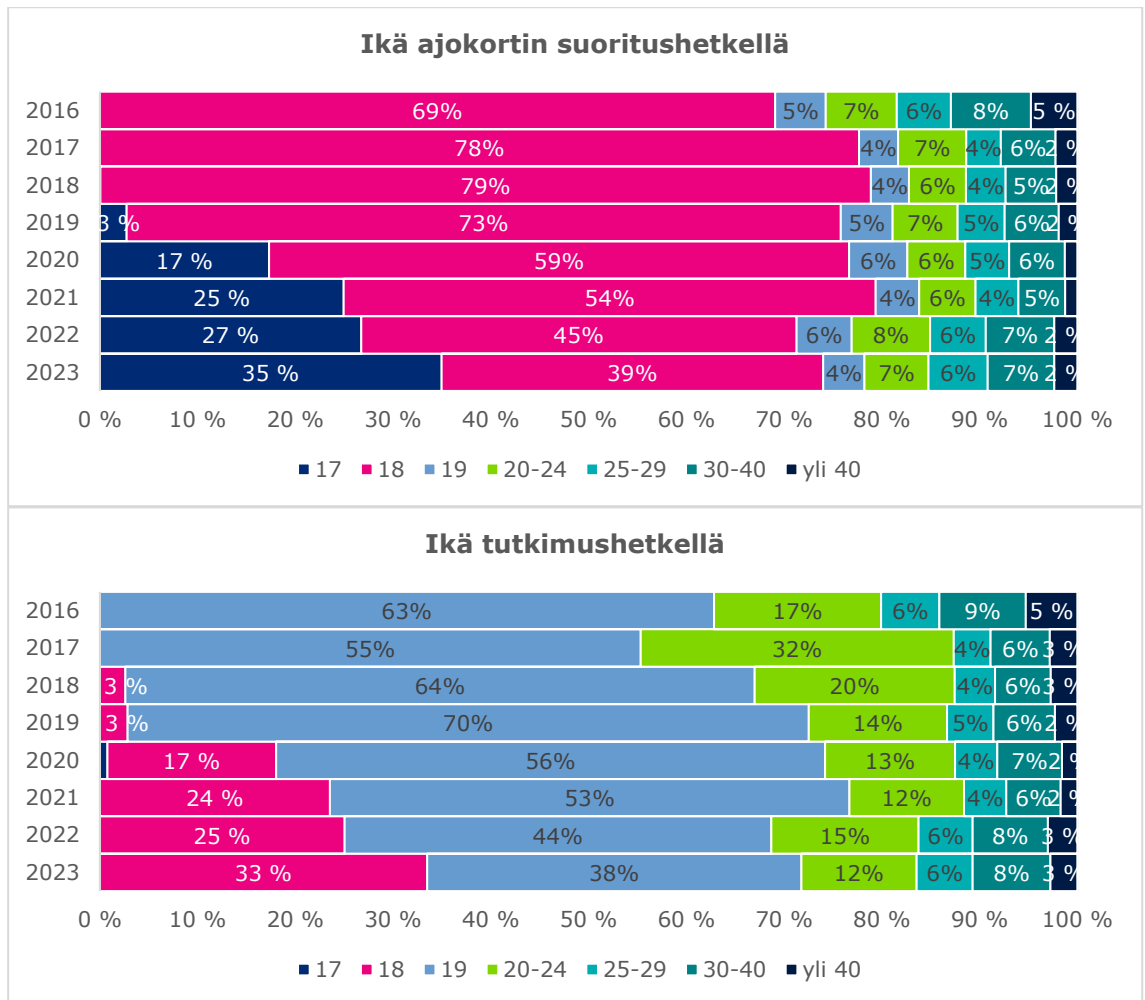
3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Vastaajien ikäjakauma pysyi tutkimuksen alkuvuosina melko tasaisena vuodesta toiseen. Viime vuosien aikana keskeisin vastaajien ikärakenteessa näkyvä muutos on ollut 17-vuotiaana ajokortin suorittaneiden osuuden merkittävä kasvu vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen. 17-vuotiaana ajokortin saaneita kuljettajia on ollut mukana uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa kasvavassa määrin vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien (Kuva 10). Vuoden 2023 tutkimuksessa jo yli kolmannes vastaajista oli saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana. Osuus vastaa melko hyvin 17-vuotiaiden osuutta kaikista B-luokan ajokortin saaneista kuljettajista samana vuonna (Kuva 5). Vuoden 2023 tutkimuksessa suurimman ryhmän muodosti edelleen kuitenkin 18-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat, joita oli 39 % koko tutkimusjoukosta. 17- ja 18-vuotiaana ajokortin saaneiden yhteenlaskettu osuus oli vuoden 2023 tutkimuksessa hieman kasvanut ja vastaavasti yli 18-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus pienentynyt.

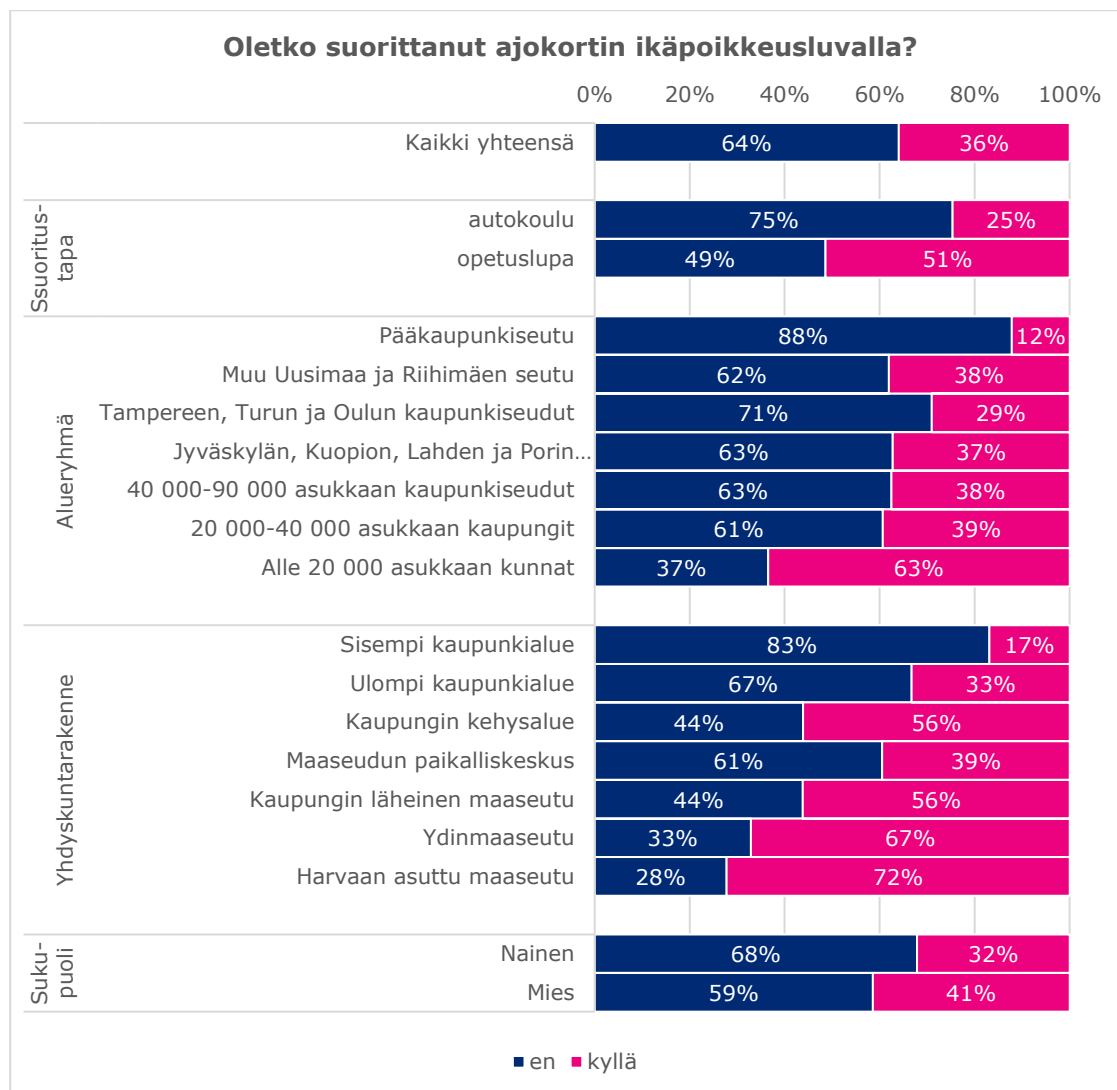
Tutkimushetkellä (n. 1–1,5 vuotta ajokortin saamisen jälkeen) suurimman ikäryhmän ovat muodostaneet 19-vuotiaat vastaajat (Kuva 10). Ero ajokortin saamisen ja tutkimushetken välillä on hieman vaihdellut vuosien välillä ja esimerkiksi vuonna 2017 tutkimusteknisistä syistä viivästynyt tutkimuksen käynnistys aiheutti hieman keskimääräistä korkeamman keski-ikäisen tutkimuksen vastaamishetken ikäjakaumaan.



Kuva 10. Vastaajien ikäjakauma ajokortin suoritushetkellä sekä tutkimushetkellä vuosina 2016–2023.

Taustatietona saadun ajokortin suorittajan ikätiedon rinnalla tutkimuslomakkeella on viime vuosina kysytty, onko vastaaja suorittanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Vuoden 2023 tutkimuksessa 36 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa ajokortin ikäpoikkeusluvalla (Kuva 11), mikä oli yhden prosenttiyksikön suurempi osuus kuin taustatietona kerätty ikätieto.

Ikäpoikkeusluvan hakemisessa oli melko selkeitä eroja vastaajaryhmien välillä. Aiempaan tapaan ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaminen oli yleisintä pienillä paikkakunnilla ja maaseudulla asuvilla vastaajilla, joissa monissa kunnissa yli puolet vastaajista oli suorittanut ajokortin 17-vuotiaana. Pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla osuus oli ainoastaan 12 %. Myös miehillä ikäpoikkeusluvan hakeminen oli naisia yleisempää, vaikkakin sukupuolten välinen ero oli kuitenkin hieman tasoittunut aiemmista vuosista. Ikäpoikkeuslupalaisten keskuudessa myös opetusluvan suosio ajokortin suoritustapana oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Keskeisimpänä syynä ikäpoikkeusluvan hakemiselle oli avoimessa kentässä esillä koulu- ja opiskelumatkat, jotka mainittiin yli puolessa avoimista vastauksista. Seuraavaksi yleisimpiä syitä olivat työ- ja harrastusmatkoihin liittyvän kulkeamisen helpottaminen tai mahdollistaminen.



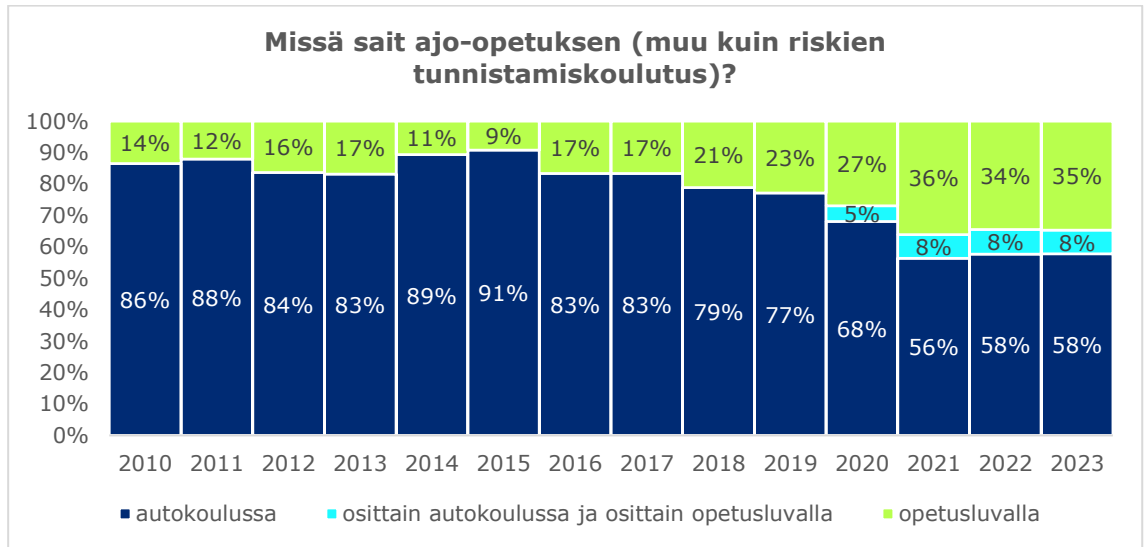
Kuva 11. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittamisen yleisyys vuoden 2023 tutkimusaineis-tossa.

3.1.2 Tutkinnon suoritus-tapa

Opetusluvan suosio ajokortin suoritus-tapana on kasvanut melko tasaisesti vuo-desta 2015 vuoteen 2021 asti (Kuva 3) ja se on näkynyt suoraan myös seuraavan vuoden tutkimushenkilöiden jakaumassa autokoulussa ajokortin suorittaneiden ja opetuslupalaisten välillä (

Kuva 12). Viimeiset kolme vuotta opetusluvan osuus suoritus-tavoista on pysynyt pitkälti vakiona. Vuoden 2023 tutkimuskierroksilla hieman yli kolmannes vastaa-jista ilmoitti suorittaneensa riskientunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-ope-tuksen kokonaan opetusluvalla. Osuus oli yhden %-yksikön suurempi kuin edelli-senä vuonna. Uusimmilla tutkimuskierroksilla on ollut lisäksi mahdollisuus ilmoit-taa suorittaneensa osan ajo-opetuksesta autokoulussa ja osan opetusluvalla. Tä-män vaihtoehdon oli vuoden 2023 tutkimuksessa valinnut kahden edellisvuoden tapaan 8 % vastaajista. Muualla kuin autokoulussa tai opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on jäänyt noin yhteen prosenttiin viime vuosien

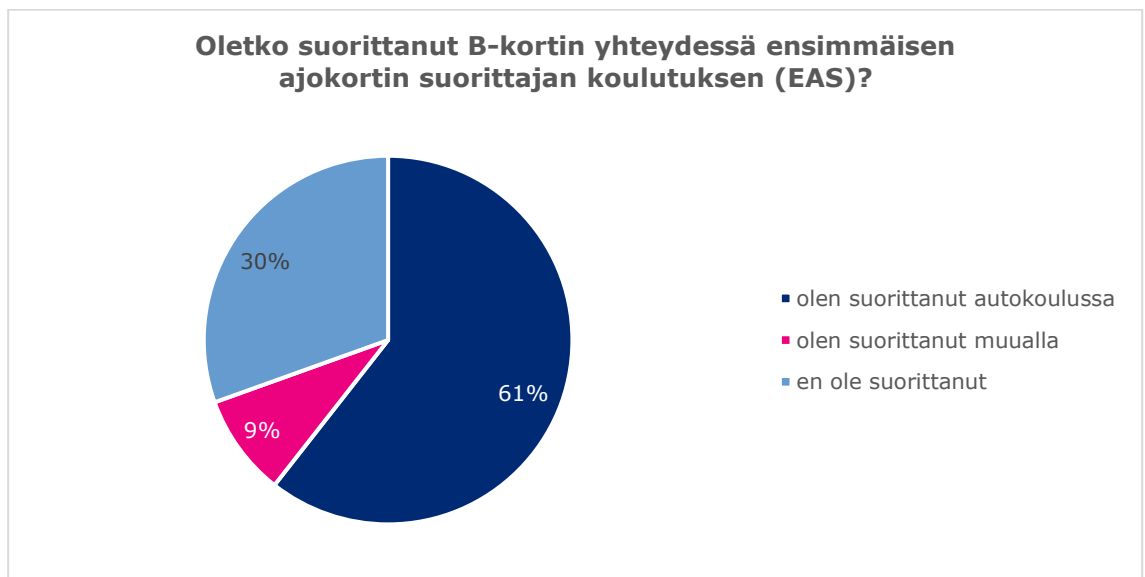
tutkimuskierroksilla. Sanallisena vastauksena lähes kaikki olivat tällöin täsmentäneet suorittaneensa ajo-opetuksen ammattikoulun tai -opiston kautta.



Kuva 12. B-kortin ajo-opetuksen jakautuminen suoritustavoittain vuosien 2010–2023 tutkimusaineistoissa.

Tutkimuslomakkeen aluksi kysytyn EAS-koulutuksen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus) suoritustavan perusteella kaikkiaan 61 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa koulutuksen autokoulussa ja 9 % jossain muualla (

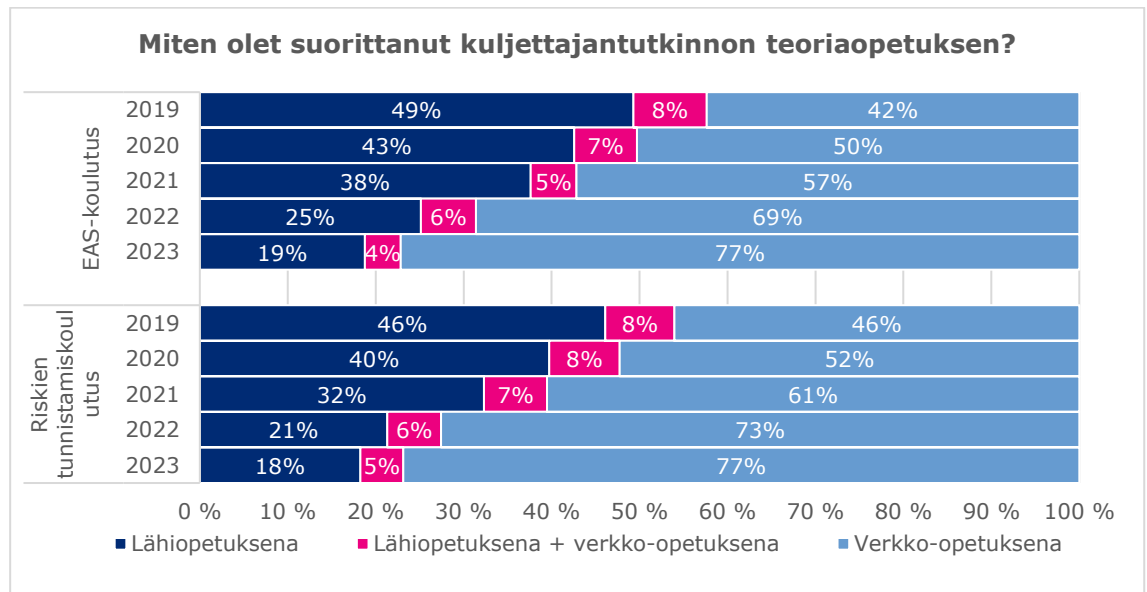
Kuva 13). Loput 30 % ilmoittivat, etteivät ole koulutusta suorittaneet, minkä lähtökohtaisesti voidaan olettaa tarkoittavan heidän suorittaneen sen jonkun aiemman alemman korttiluokan yhteydessä. Myös muualla kuin autokoulussa EAS-opetuksen suorittaneista melko suuri osa oli täydentänyt vastaustaan ilmoittamalla suorittaneensa koulutuksen jo aiemmin esimerkiksi mopokortin yhteydessä.



Kuva 13. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

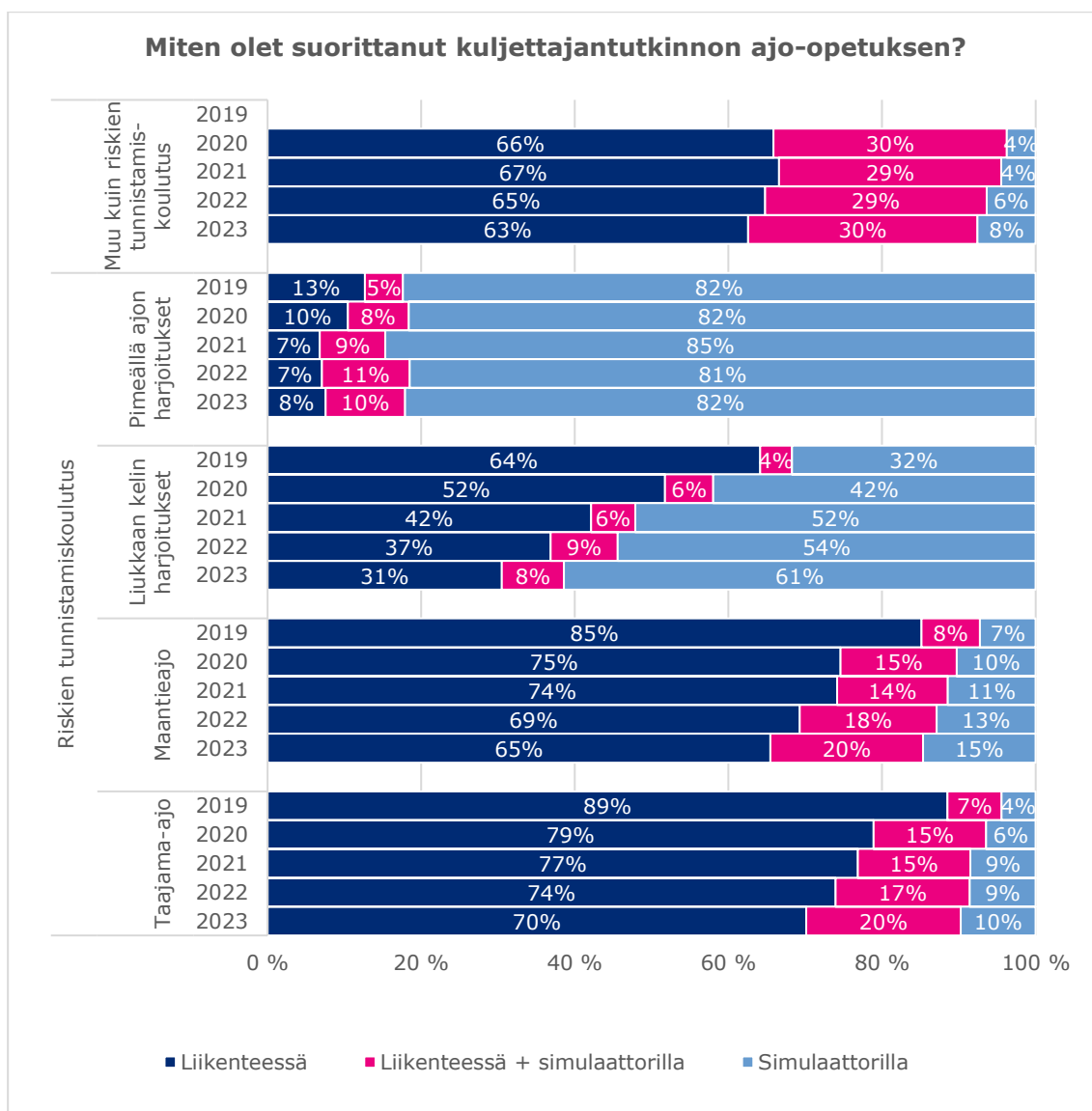
Teoriaopetuksen osalta tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi vastaajien opetuksen suorittamistapaa lähiopetuksen ja verkko-opetuksen välillä. EAS-koulutukseen osallistuneista vastaajista 77 % oli suorittanut koulutuksen verkko-opetuksena ja 19 % lähiopetuksena (Kuva 14). Riskien tunnistamiskoulutukseen

sisältyvän teoriaopetuksen osalta jakauma oli samankaltainen: 77 % ilmoitti suorittaneensa opetuksen verkossa ja 18 % lähiopetuksena. Verkko-opetuksen osuus on kasvanut tasaisesti viimeisten viiden vuoden aikana edustaen jo lähes neljän viidenneksen osuutta kaikesta teoriaopetuksesta. Vuosina 2020 ja 2021 koronarajoitusten voitiin olettaa kasvattaneen verkko-opetuksen suosiota, mutta suosio on selvästi kasvanut myös rajoitusten poistuttua. Alueittain tarkasteltuna verkko-opetus oli yleisintä pääkaupunkiseudulla ja sen osuus väheni pienemmille paikkakunnille mentäessä.



Kuva 14. Teoriaopetuksen suoritustavan jakautuminen lähiopetukseen ja verkko-opetukseen vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Ajo-opetuksen osalta vastaajilta selvitettiin vastaavasti suoritustavan jakautumista perinteisen liikenteessä tapahtuvan opetuksen ja simulaattoriopetuksen välillä (Kuva 15). Riskien tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen oli suorittanut kokonaan liikenteessä hieman alle kaksi kolmasosaa vastaajista. Osuus on laskenut 2 %-yksikköä kahtena peräkkäisenä tutkimusvuotena. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvissä maantieajossa ja taajama-ajossa liikenneopetus on niin ikään selvästi simulaattoriopetusta yleisempää, mutta simulaattoriopetuksen osuus on ollut tasaisessa nousussa viime vuosina. Pimeällä ajon harjoitukset oli aiempaan tapaan suorittanut simulaattorilla selvästi suurin osa vastaajista osuuden ollessa vuoden 2023 tutkimusaineistossa 82 %. Liukkaan kelin harjoitukset oli vuoden 2023 aineistossa suorittanut simulaattorilla noin 61 % vastaajista ja sen osalta osuus olikin kasvanut selkeimmin viime vuosien aikana. Simulaattoriopetus oli keskimäärin hieman yleisempää pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla, vaikka suurta eroa opetustavassa ei alueryhmien välillä ollutkaan.



Kuva 15. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen suoritusstavan jakautuminen liikenneopetukseen ja simulaattoriopetukseen vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Tutkimushenkilöiden ajo-opetusmääriä sekä liikenteessä että simulaattorilla on ollut mahdollista arvioida taustatietona autokoulusta saadun tiedon sekä tutkimuslomakkeella kysytyn vastaajan oma arvion perusteella. Tutkimuslomakkeella autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat ajo-opetusmääräkseen keskimäärin 14,5 ajotuntia kun taas opetusluvalla ajokortin suorittaneilla keskimääräinen ajotuntimäärä nousi 75,1 tuntiin. Opetuslupalaisilla ajotuntimääräarvio oli noussut jonkin verran aiemmista vuosista. Simulaattoriopetusta autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat saaneensa keskimäärin 3,9 tuntia ja opetuslupalaiset 3,0 tuntia. Lukemiin on kuitenkin syytä suhtautua varauksella, sillä yli vuoden autokoulun käymisen jälkeen tehdyn tutkimuksen hetkellä ajotuntimäärien arvioinnin voidaan olettaa olevan vaikeaa. Omaan arvioon perustuvat ajotuntimäärät olivatkin etenkin opetuslupalaisilla selvästi korkeampia, kuin otoksen taustatietoina kerätyt tuntimäärät. Otoksen taustatietona autokoulussa käyneille ajotunteja oli merkitty keskimäärin 13,6 tuntia ja opetuslupalaisille 39,3 tuntia.

3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös vastaajien tärkeimpiä syitä ajokortin hankkimiselle. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehtoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä sille, miksi ovat ajokortin suorittaneet (

Kuva 16). Vuoden 2023 tutkimusaineistossa tärkeimmäksi ensisijaiseksi syyksi valikoitui aiempaan tapaan auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syykseen ajokortille valinnut kolmannes vastaajista. Osuutta on viime vuosina nostanut aineistossa yleistyneet 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat, joilla koulu- ja opiskelumatkat, mutta myös työmatkat ovat yleisimmät syyt ikäpoikkeusluvan hakemiselle. Seuraavaksi eniten ensisijaisia syitä keräsivät varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa (17 %) ja auton tarve vapaa-ajanmatkoilla (13 %). Kun otetaan huomioon myös toissijaisemat syyt ajokortille, nousi autontarve vapaa-ajanmatkoilla kaikkein tärkeimmäksi syyksi. Vähintään yhdeksi syyksi ajokortilleen sen oli valinnut 52 % vastaajista. Muita kuin listassa mainittuja syitä oli ajokortin hankinnalleen valinnut 7 % vastaajista. Muun syyn kohdalla oli ilmoitettu sekalaisesti eri syitä tai täydennetty monivalintavastauksia. Synä ilmeni muun muassa harrastukset, yleinen liikkumisen helpottuminen ja julkisen liikenteen heikko palvelutaso.

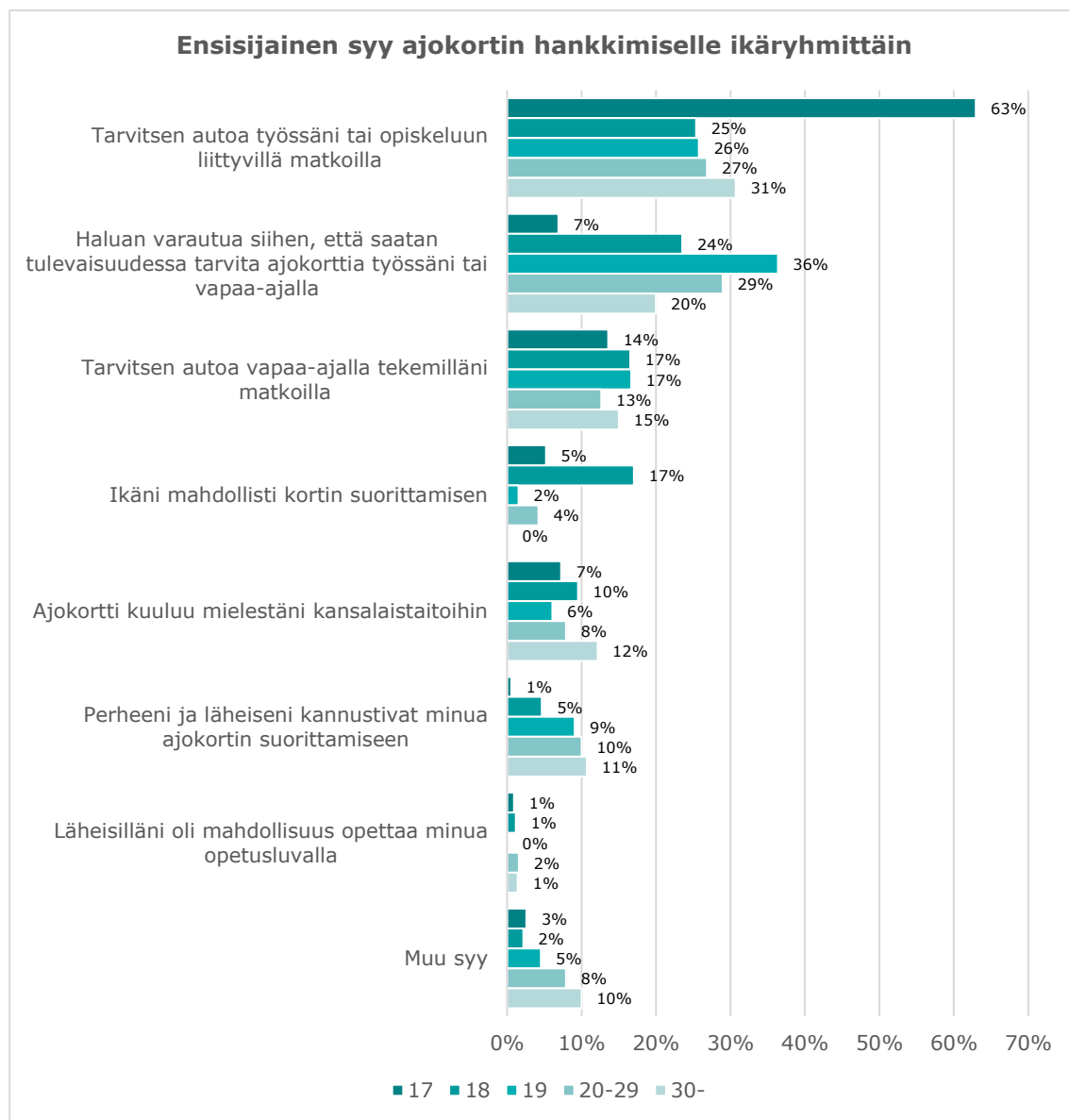


Kuva 16. Vastaajien ilmoittamat tärkeimmät syyt ajokortin hankintaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

Ajokortin hankintaan liittyvät syyt poikkesivat melko selvästi eri ikäisten vastaajien välillä (

Kuva 17). 17-vuotiaana ajokortin saaneista 63 % ilmoitti ensisijaiseksi syykseen ajokortin hankinnalle auton tarpeen työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla. Tätä vanhemmilla vastaava osuus jäi noin 25–31 prosenttiin ja varautuminen ajokortin

tarpeeseen tulevaisuudessa korostui selvästi 17-vuotiaita enemmän. Auton tarve vapaa-ajanmatkoilla oli kolmanneksi yleisin ensisijainen syy sekä tutkimusjoukon nuorimmilla että vanhimmilla vastaajilla noin 13–17 % osuudella. 18-vuotiailla vastaajilla myös ajokortin mahdollistanut ikä nousi ensisijaiseksi syyksi 17 prosentilla vastaajista. Muiden syiden osuus jäi ensisijaisena syynä tätä pienemmäksi kaikissa ikäryhmissä.



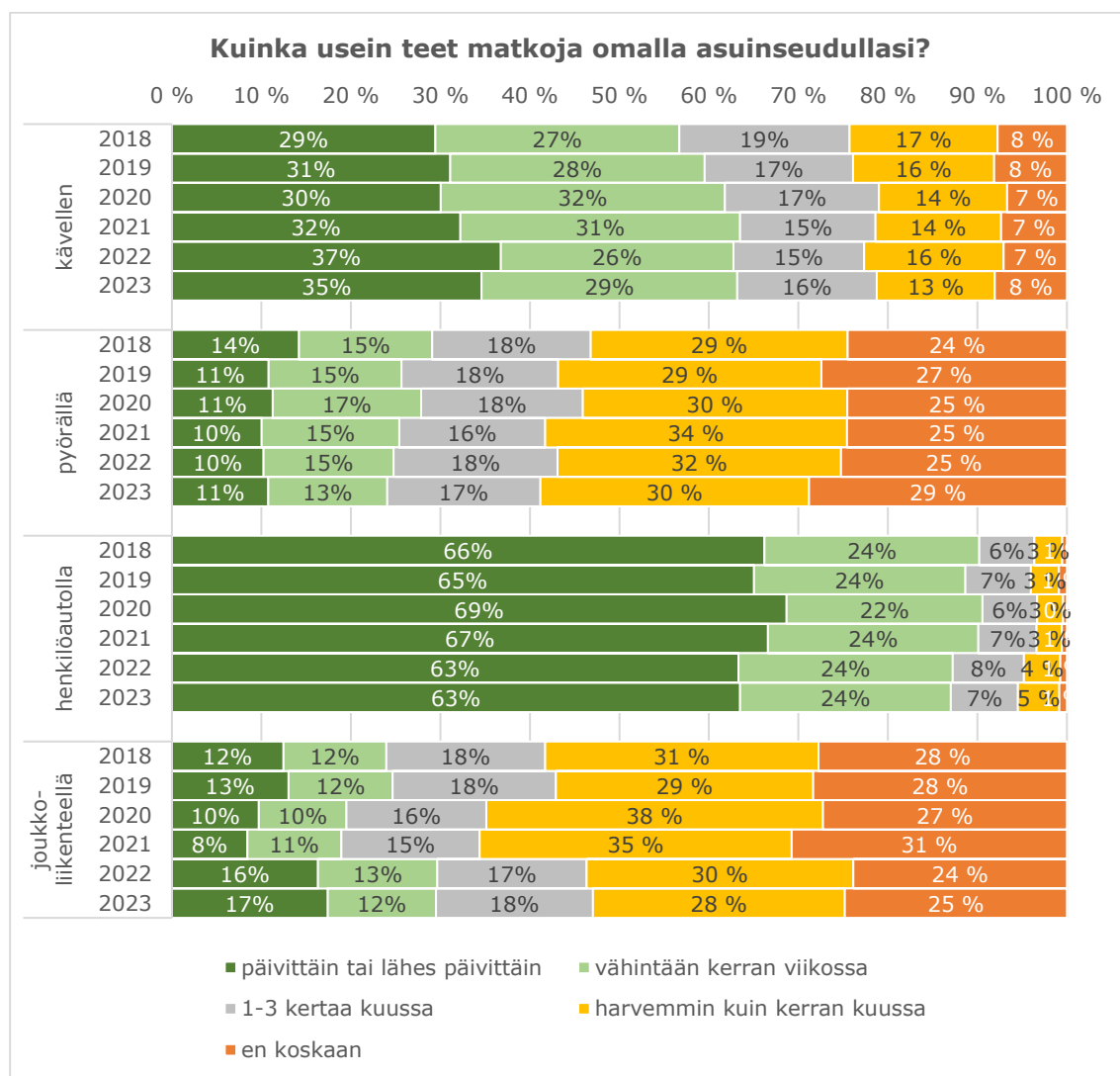
Kuva 17. Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.1.4 Liikkumistottumukset

Liikkumisen taustatietoina tutkimuslomakkeen selvitettiin vastaajien eri kulkumuotojen käytön yleisyyttä nykytilanteessa omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla (Kuva 18). Henkilöauton käyttö joko kuljettajana tai matkustajana oli vuoden 2023 tutkimusaineistossa aiempien vuosien tapaan selvästi käytetyin kulkumuoto. Kaikkiaan 63 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ja kaikkiaan 87 % vastaajista vähintään kerran viikossa. Tulos oli

vastaava kuin vuoden 2022 tutkimuksessa, mutta hieman matalampi kuin tätä edeltävinä vuosina 2018–2021.

Muista kulkumuodoista kävelyn suosio oli laskenut hieman edellisvuoteen verrattuna, mutta säilyi kuitenkin tätä edeltäviä vuosia korkeammalla tasolla. Pyöräilyn kulkutapaosuus sen sijaan oli hieman laskenut pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna. Joukkoliikenteen osuus säilyi hyvin pitkälti samana kuin vuoden 2022 tutkimuksessa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus onkin noussut koronavuosien 2020 ja 2021 notkahduksen jälkeen tätä edeltäviä vuosia korkeammalle tasolle ja vuoden 2023 tutkimuksessa kaikkiaan 29 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa. Osaltaan ilmiötä voi selittää henkilöautoilun kustannusten nousu viime vuosina, mikä näkyy erityisesti nuorilla kuljettajilla vaihtoehtoisten kulkumuotojen, kuten joukkoliikenteen suosion kasvuna.



Kuva 18. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla vuosina 2018–2023.

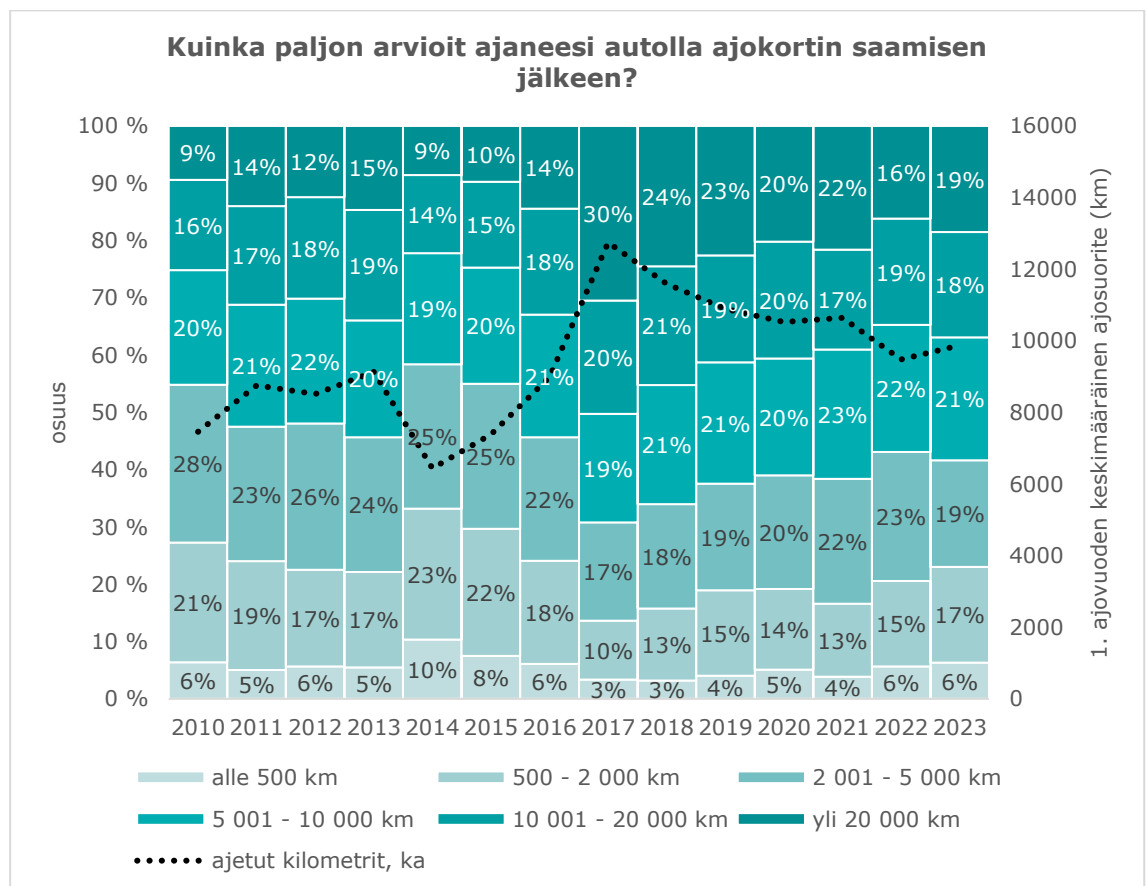
Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli luonnollisesti suuresti vastaajan asuinpaikan mukaan. Helsinkiläisistä vastaajista joukkoliikennematkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 45 % vastaajista ja henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin 31 % vastaajista. Useissa pienemmissä kunnissa puolestaan lähes kaikki vastaajat ilmoittivat tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

3.2 Kokemukset kuljettajana

3.2.1 Ajokilometrien määrä

Tutkimuslomakkeella vastaajilla oli mahdollisuus arvioida, paljonko ajokilometrejä heille oli kertynyt ajokortin saamisen jälkeen, eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Ajokilometrit ilmoitettiin kuusiportaisella asteikolla, jonka pohjalta keskimääräinen ajosuorite kullekin vastaajalle muodostettiin vastauksen vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille suoritteen arvoksi annettiin 250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille 25 000. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhden vastaajan ajosuorite oli 9 870 kilometriä (

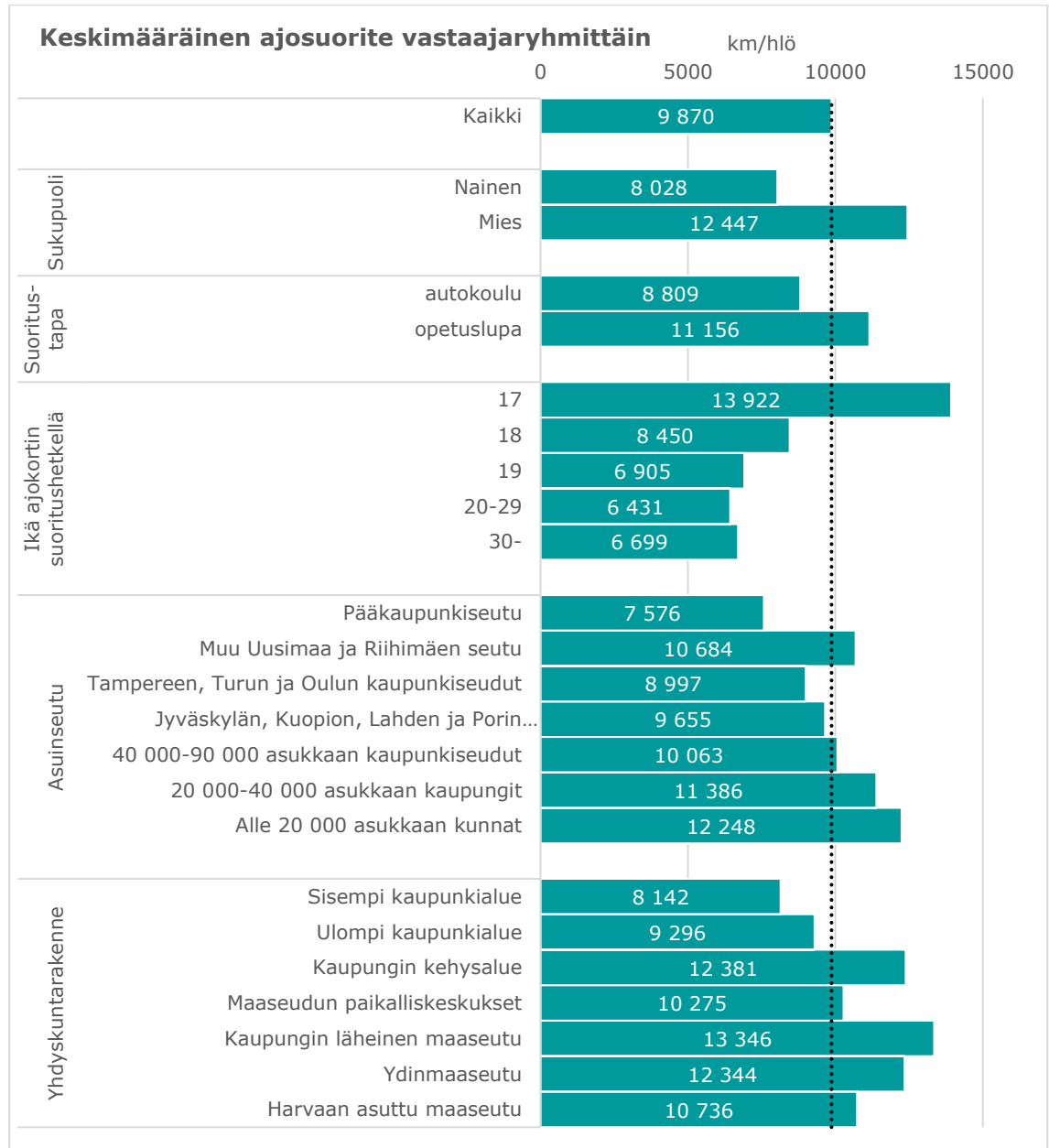
Kuva 19). Määrä on viime vuosina ollut laskussa mutta vuodesta 2022 keskiarvo nousi noin 400 kilometrillä. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna vuoden 2023 keskimääräinen ajokilometrimäärä on kuitenkin lähellä keskiarvoa. Ajokokemuksen määrään on eri vuosina osaltaan vaikuttanut myös tutkimuksen tekoajankohta. Esimerkiksi vuonna 2017 otoksen keruu myöhästyi hieman ja tutkimushenkilöillä oli ehtinyt olla ajokortti tutkimuksen tekohetkellä muita tutkimusvuosia pidempään.



Kuva 19. Vastaajien ajokilometrien määrän jakautuminen eri tutkimusvuosina.

Ajettujen kilometrien määrä vaihteli melko selvästi eri vastaajien välillä (Kuva 20). Miehillä ajokilometrejä oli kertynyt yli 50 % enemmän kuin naisilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat myös olleet hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita vastaajia aktiivisempia ajajia. Ikäryhmittäin tarkasteltuna kertyneiden ajokilometrien määrä oli selvästi suurimmillaan 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilla vastaajilla, joille oli kertynyt keskimäärin lähes

14 000 ajokilometriä vastaajaa kohden. Alueittain tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt pienimmillä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla asuville vastaajille sekä toisaalta myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudella- maalla ja Riihimäen seudulla asuville vastaajille. Aiempaan vuoteen verrattuna 17-vuotiaana ajokortin saaneilla ajokilometrien määrä ei ollut kasvanut, mutta lähes poikkeuksetta muissa vastaajaryhmissä ajokilometrit olivat lievästi nousseet vuoden takaisesta arvosta.



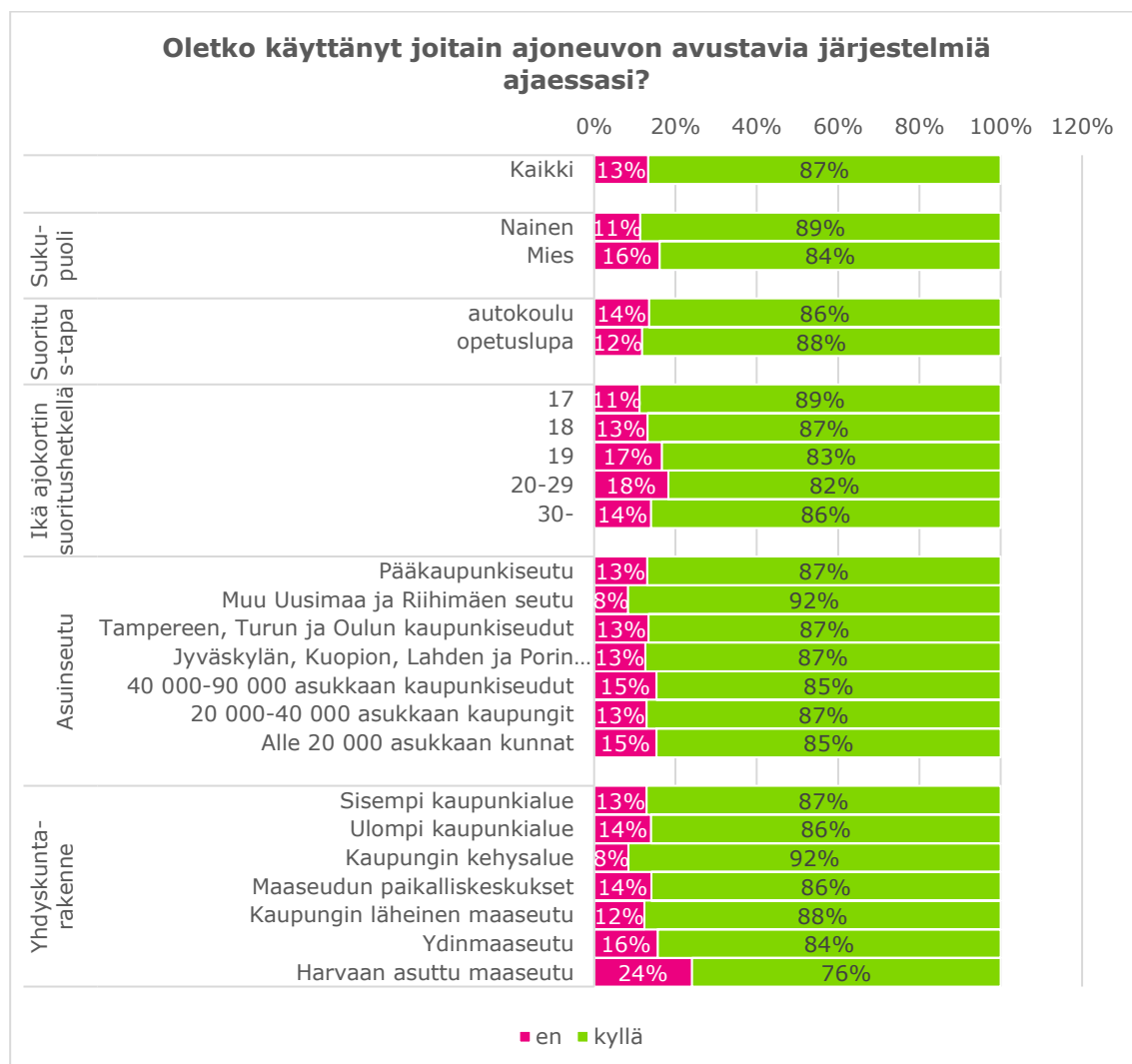
Kuva 20. Vastaajien keskimääräinen ajosuorite 1. ajovuonna eri tekijöiden mukaan jaoteltuna. Koko tutkimusjoukon keskiarvo on esitetty katkoviivalla.

Tutkimuslomakkeella vastaajat saivat ilmoittaa myös yleisimmin käyttämänsä ajoneuvon tiedot. Keskimääräinen auton vuosimalli oli 2010, eli tutkimushetkellä vastaajat ajoivat keskimäärin noin 13 vuotta vanhalla autolla. Auton keski-ikässä ei ole tapahtunut vastaajilla merkittävää muutosta viime vuosien aikana. Nuorimilla vastaajilla auton keski-ikä oli hieman vanhempi kuin vanhimmilla vastaajilla. Alueryhmittäin tarkasteltuna ajoneuvon keskimääräinen ikä myös kasvoi melko lineaarisesti sen mukaan mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui.

Kaikkiaan 61 % vastaajista ilmoitti ajoneuvossaan olevan manuaalivaihteet ja 39 % automaattivaihteet. Automaattivaihteiden osuus uusien kuljettajien ajoneuvoissa on kasvanut noin kymmenellä prosenttiyksilöllä neljän viime vuoden aikana.

Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös ajoneuvon avustavien järjestelmien yleisyyttä. Vastaajilla on ollut mahdollisuus valita listalta kaikki ne järjestelmät, joita ovat hyödyntäneet ajossaan jossain vaiheessa ajokortin saamisen jälkeen. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa kaikkiaan 87 % vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää ajokortin saamisen jälkeen (

Kuva 21). Osuus oli yhden prosenttiyksikön pienempi kuin vuonna 2022. Eri vastaajaryhmistä avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää naisilla ja opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneilla. Ikäryhmittäin tarkasteltuna 19–29-vuotiaat käyttivät avustavia järjestelmiä hieman vähemmän kuin muut. Uudellamaalla pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta sekä Riihimäen seudulla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman yleisempää kuin muualla. Yhdyskuntarakenteellisesti harvaan asutulla maaseudulla avustavia järjestelmiä käytettiin selkeästi vähemmän. Kaiken kaikkiaan erot ryhmien välillä jäivät kuitenkin pääosin melko pieniksi.



Kuva 21. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys eri vastaajaryhmissä vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Eri avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat olivat käyttäneet navigaattoria ja luistonestojärjestelmää (

Kuva 22). Navigaattoria ilmoitti käyttäneensä 60 % ja luistonestojärjestelmää 56 % vastaajista. Muita merkittäviä avustavia järjestelmiä yleisyydeltään olivat pysäköintiin liittyvät avustavat järjestelmät (43 %), mukautuva vakionopeudensäädin (37 %), ajonvakautusjärjestelmää (36 %) ja Start&Stop-toimintoa (30 %). Mäkilähtöavustin ja vaihteen vaihtamissuosituksen osoitin olivat olleet käytössä hieman yli 20 prosentilla vastaajista. Muiden järjestelmien osalta käyttö jäi satunnaisemmaksi. Tulokset olivat samansuuntaisia vuoden 2022 tutkimuksen kanssa.

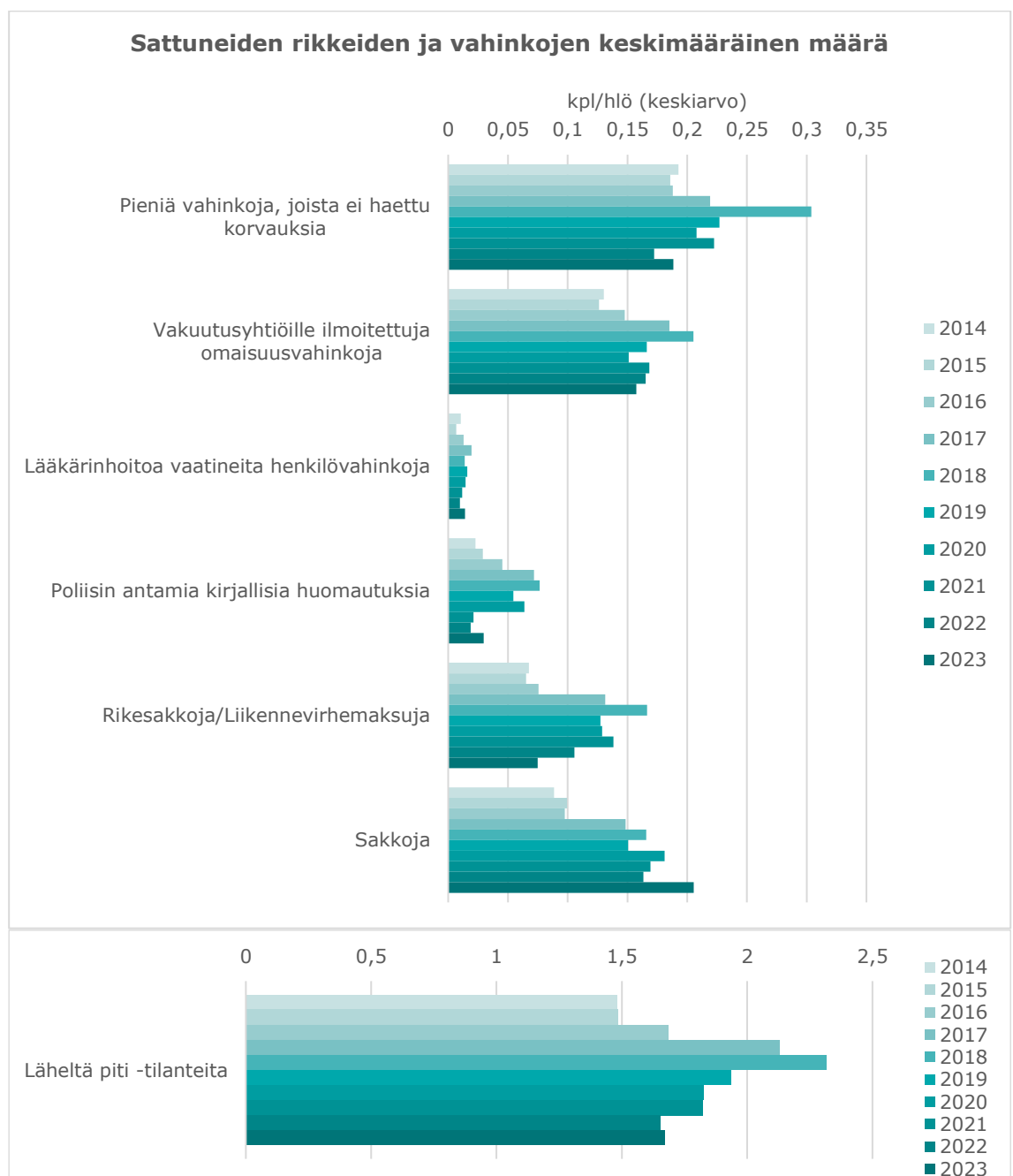


Kuva 22. Eri avustavien järjestelmien yleisyys vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

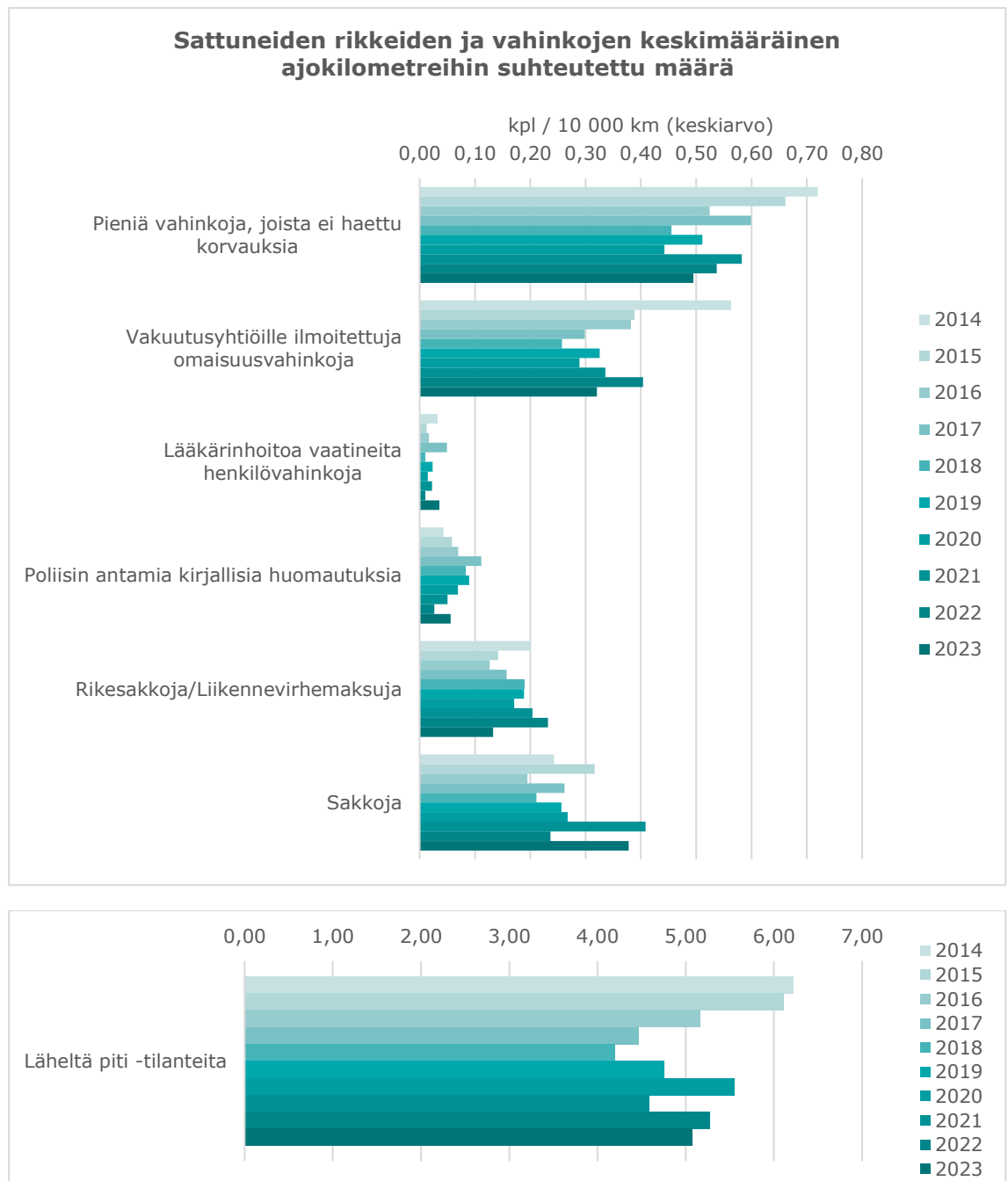
Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen. Läheltä piti -tilanteiden määrää on kysytty tutkimuslomakkeella vuodesta 2014 alkaen ja muut osa-alueet ovat olleet lomakkeella tutkimuksen alkuvuosista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

Vuoden 2023 tutkimusaineistossa pieniä vahinkoja raportoitiin sattuneeksi keskimäärin noin 0,19 ja vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja sattuneeksi keskimäärin 0,16 vastaajaa kohden (Kuva 23). Pienien vahinkojen määrä oli suurempi ja omaisuusvahinkojen määrä hieman pienempi kuin edellisvuonna. Henkilövahinkoja oli tapahtunut enemmän kuin vuonna 2022, mutta määrä oli kuitenkin lähellä viime vuosien keskiarvoa. Poliisin antamien kirjallisten huomautusten määrä oli noussut lähes 60 % vuoteen 2022 verrattaessa, mutta määrä oli kuitenkin selvästi pienempi kuin vuotta 2021 edeltävissä tutkimuksissa. Rikesakkojen/liikennevirhemaksujen määrä oli laskenut noin 30 %, kun taas sakkojen määrä oli korkeimmillaan viimeiseen kymmeneen vuoteen. Läheltä piti -tilanteita raportoitiin keskimäärin 1,7 tapausta vastaajaa kohden. Arvo oli sama kuin vuonna 2022 ja se on laskenut jonkin verran aiemman viiden vuoden tasosta.

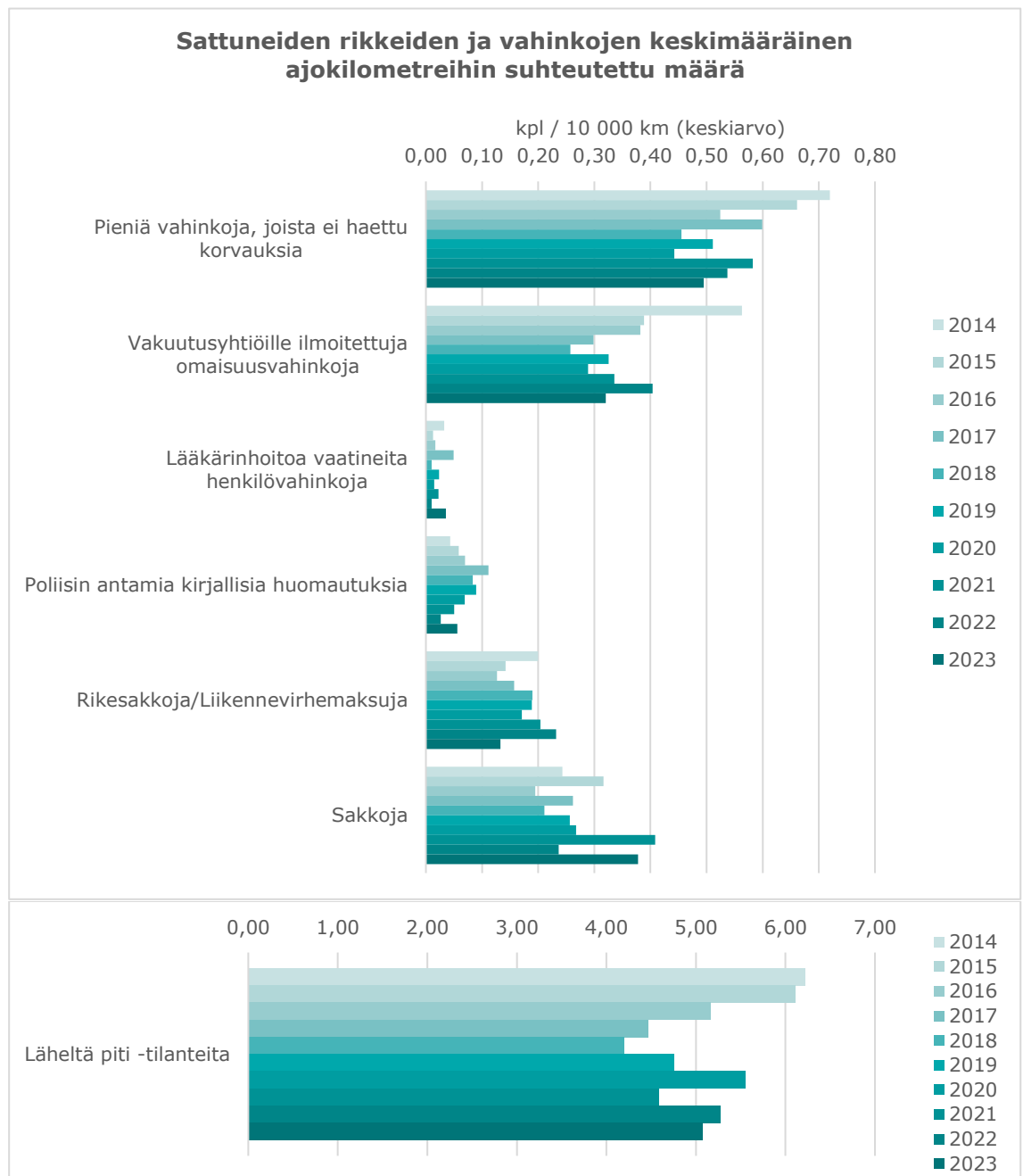


Kuva 23. Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/vuosi).

Sattuneiden vahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä on tyypillisesti riippuvainen altistumisesta erilaisille liikennetilanteille, jolloin vahinkojen todennäköisyys kasvaa ajokilometrien kasvaessa. Suhteutettaessa vahinkomäärät ja läheltä piti -tilanteet vastaajien ajokilometrimäärään eri tutkimusvuosina, muuttuu tilanne eri vuosien välillä melko selvästi (

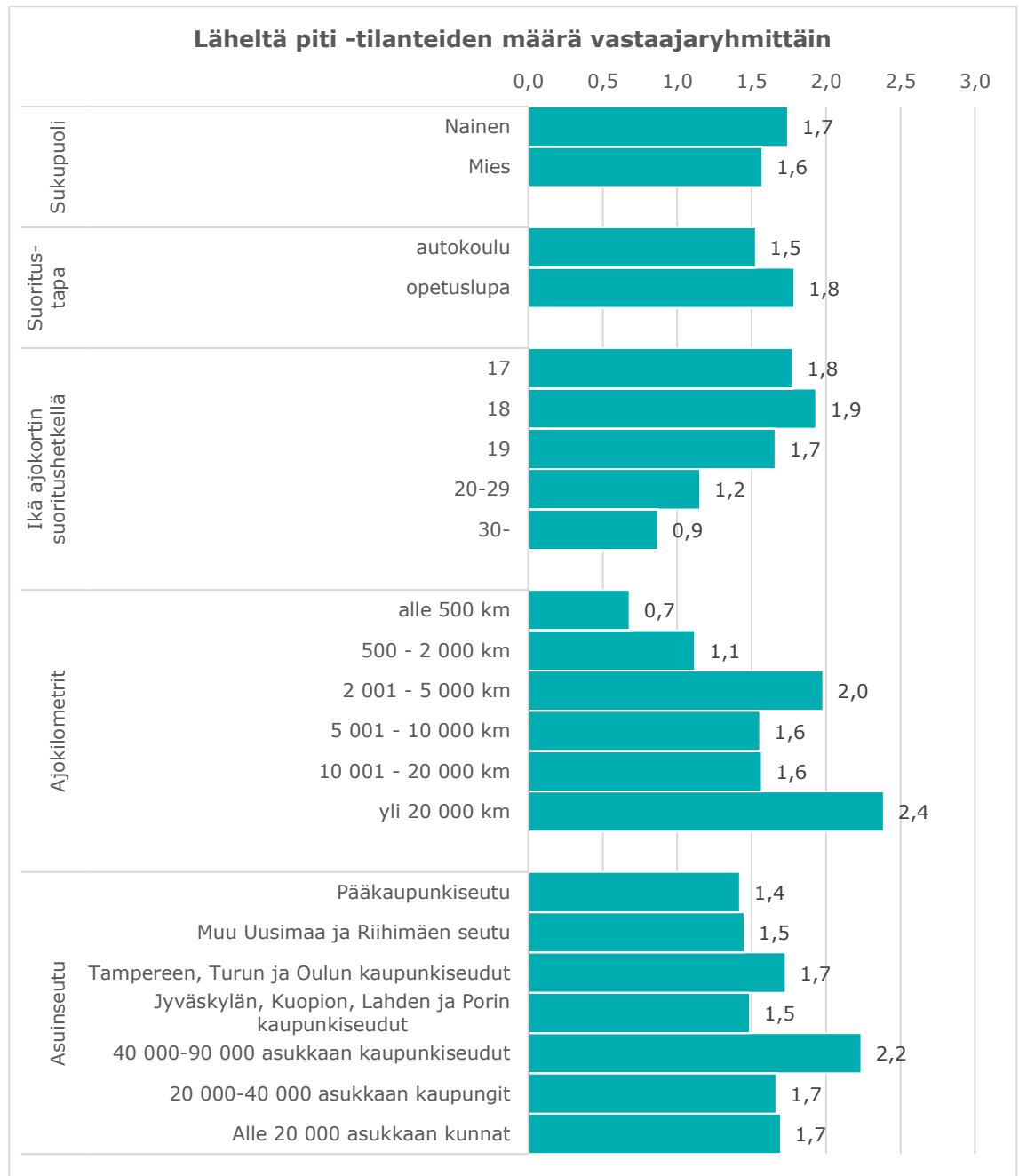


Kuva 24). Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna sekä pienien vahinkojen, omaisuusvahinkojen ja henkilövahinkojen kilometreihin suhteutettu vahinkomäärä on ollut laskusuuntainen, vaikkakin viime vuosina arvo on ollut jälleen hieman edellisiä vuosia korkeammalla. Liikennevirhemaksujen ja sakkojen kilometreihin suhteutettu määrässä ei selkeää suuntaa ole ollut. Läheltä piti -tilanteiden pidempiaikainen trendi on ollut vastaava kuin pienien vahinkojen ja omaisuusvahinkojen kohdalla.

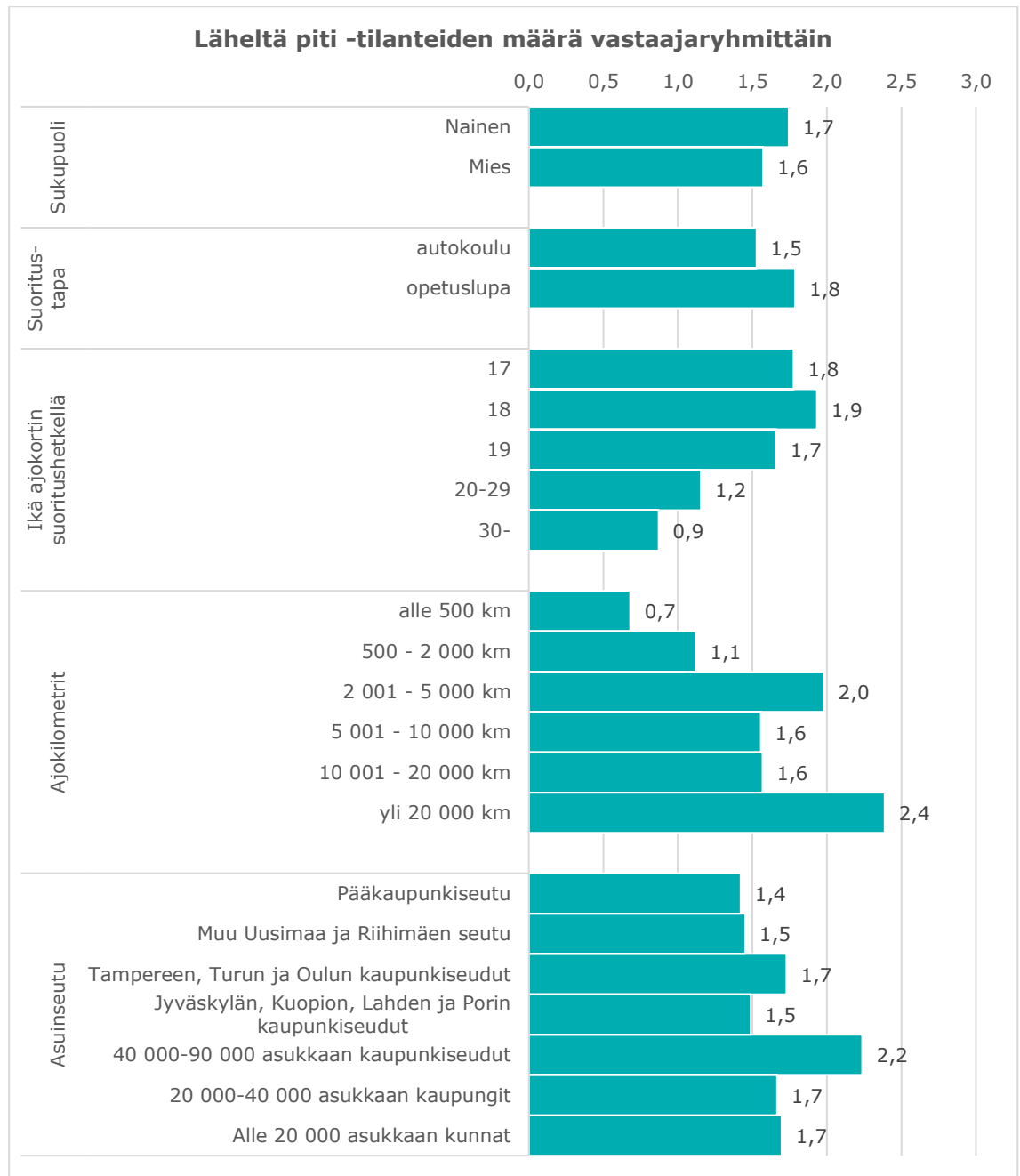


Kuva 24. Ajomäärään suhteutettu vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/10 000 km).

Ryhmäkohtaisissa vertailuissa eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut opetusluvalla ajokortin suorittaneille, 17–18-vuotiaana ajokortin saaneille, yli 20 000 kilometriä ajaneille ja pienillä alle 20 000 asukkaan paikkakunnilla asuville vastaajille (



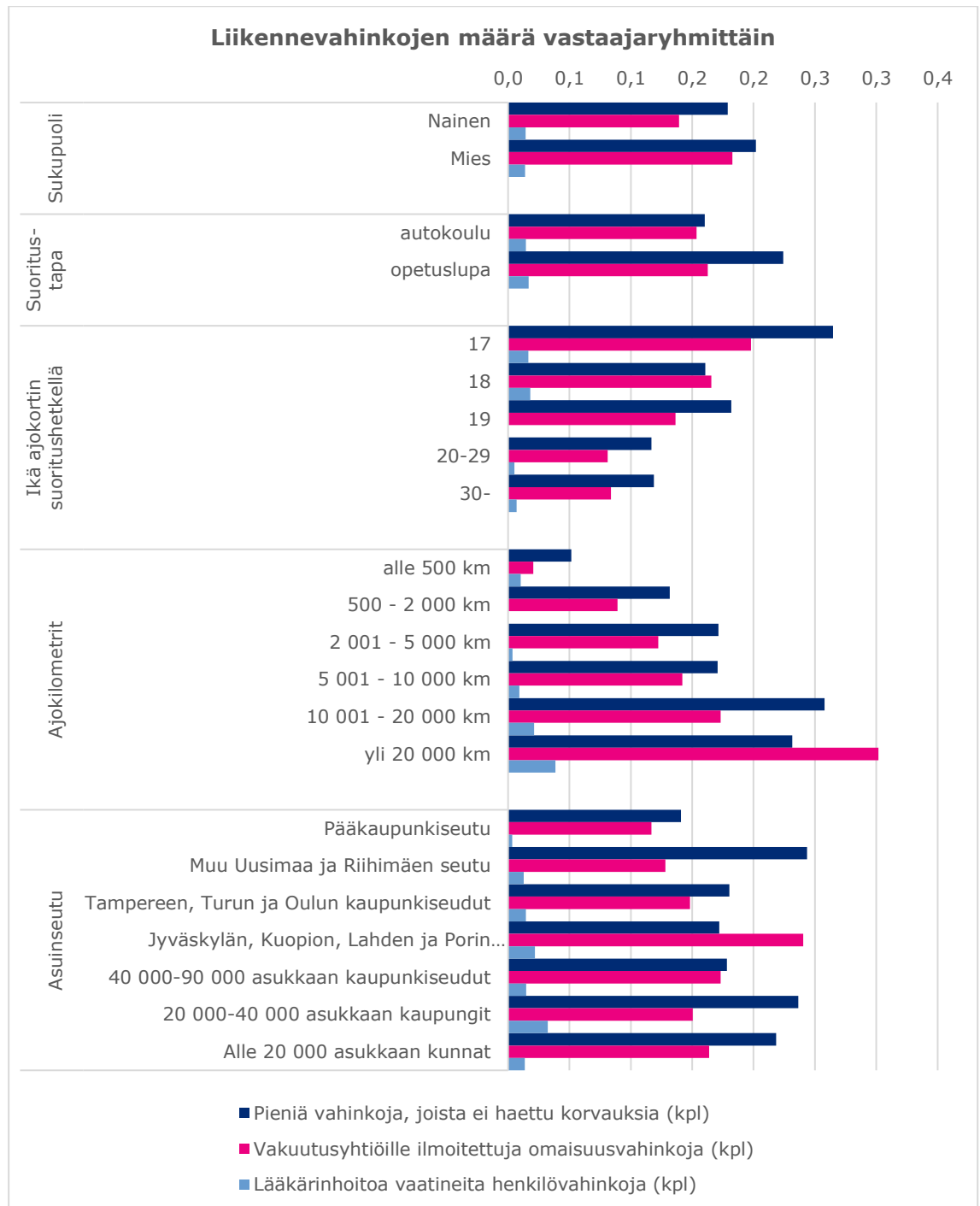
Kuva 25). Tyypillisesti läheltä piti -tilanteiden määrä oli suurimmillaan niissä ryhmissä, joissa ajokilometrien määrä oli suurin. Toisaalta kuitenkin 18-vuotiaana ajokortin saaneilla läheltä piti-tilanteita tapahtui enemmän kuin 17-vuotiaana ajokortin saaneilla, 17-vuotiaiden selvästi suuremmasta ajosuoritteesta huolimatta. Myös naisten ja miesten osalta läheltä piti -tilanteiden määrät olivat melko lähellä toisiaan, ollen naisilla hieman keskiarvon yläpuolella, vaikka miehille ajokilometrejä oli kertynyt selvästi keskimääräistä enemmän.



Kuva 25. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Ajokortin saamisen jälkeen sattuneiden liikennevahinkojen osalta miehille oli sattunut hieman enemmän niin pieniä, omaisuus- kuin henkilövahinkojakin. Opetusluvalla kortin suorittaneilla liikennevahingot olivat todennäköisempiä (

Kuva 26). Ikäryhmittäin tarkasteltuna pienet vahingot ja omaisuusvahingot olivat yleisimpiä 17-vuotiaana ajokortin saaneilla ja vähenivät melko lineaarisesti vastaajan iän kasvaessa. Ajokilometrien perusteella tarkasteltuna vahingot myös yleistyivät myös melko suoraviivaisesti sen mukaan, kuinka paljon ajokokemusta vastaajalle oli kertynyt. Asuinpaikan perusteella tarkasteltuna selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut vahinkomäärään.

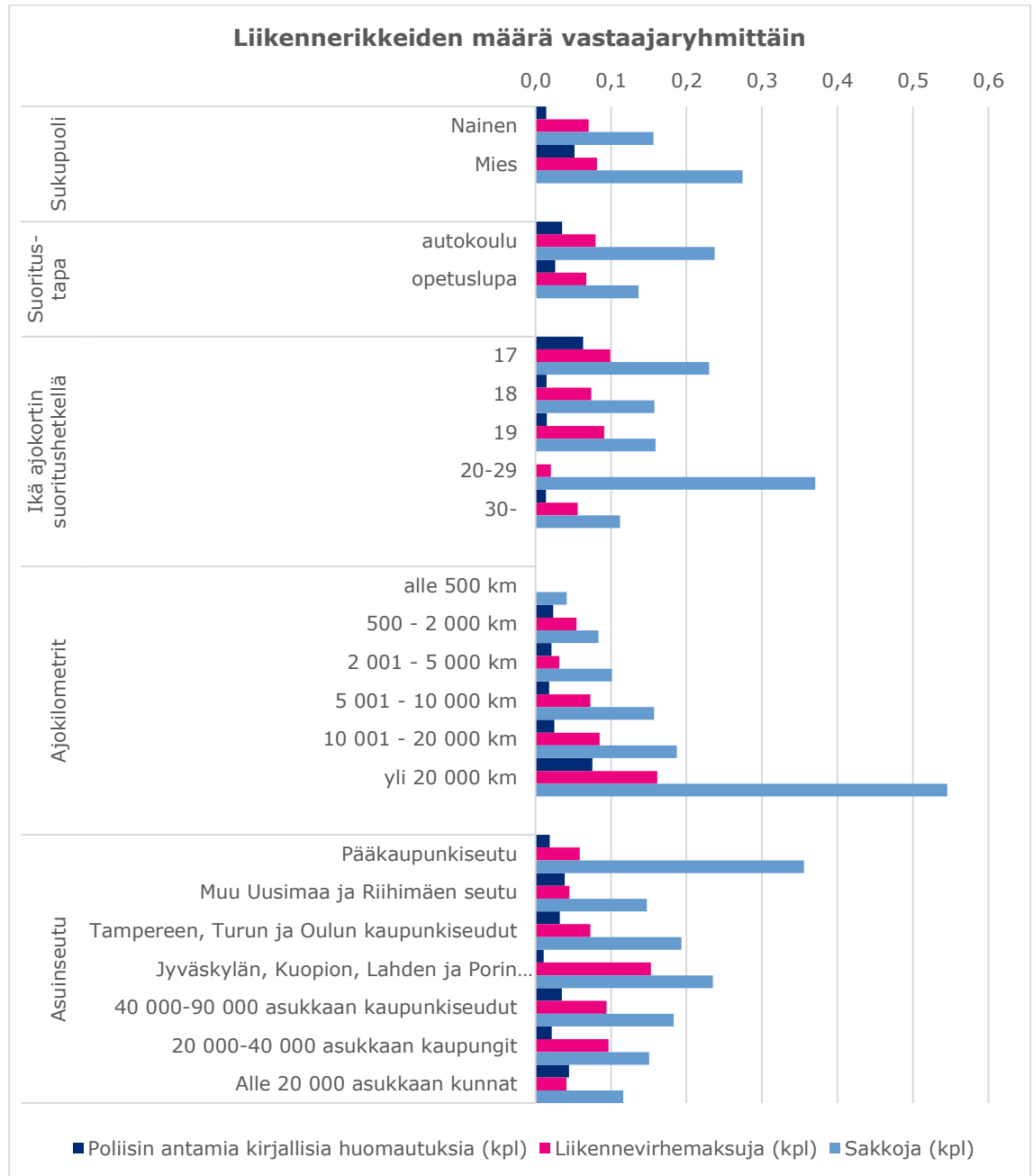


Kuva 26. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti).

Miehet olivat saaneet niin huomautuksia, liikennevirhemaksuja kuin sakkojakin naisia useammin (

Kuva 27). Pienistä vahingoista poiketen autokoulussa ajokortin suorittaneilla huomautukset, liikennevirhemaksut ja sakot olivat hieman opetusluvalla ajokortin suorittaneita yleisempiä. 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla huomautusten, liikennevirhemaksujen ja sakkojen määrät olivat keskimäärin muita ikäryhmiä korkeampia. Ajokilometrien kasvu kertoi selkeästi myös liikenneerikkeiden yleistymisestä. Yli 20 000 kilometriä ajaneiden kuljettajien joukossa liikenneerikkeiden määrä oli moninkertainen alle 2 000 kilometriä ajaneisiin vastaajiin nähden.

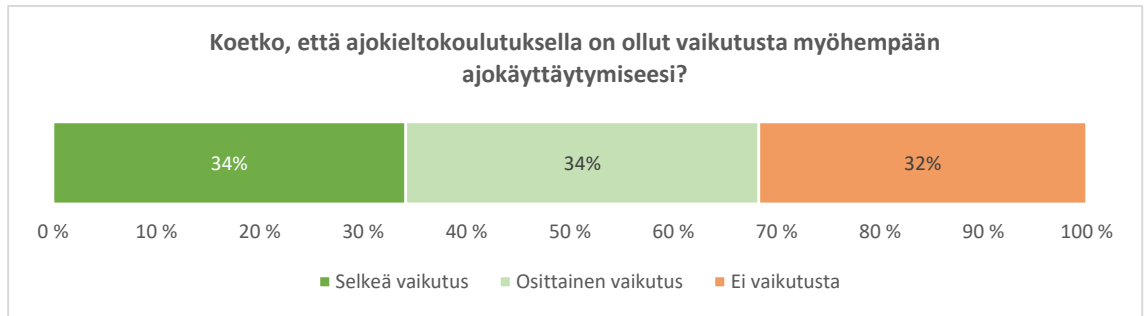
Asuinseudun koolla sen sijaan ei kovin merkittävää yhteyttä ollut huomautusten ja sakkojen yleisyyteen.



Kuva 27. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevirheiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa (liikennevirheitä vuodessa henkilöä kohti).

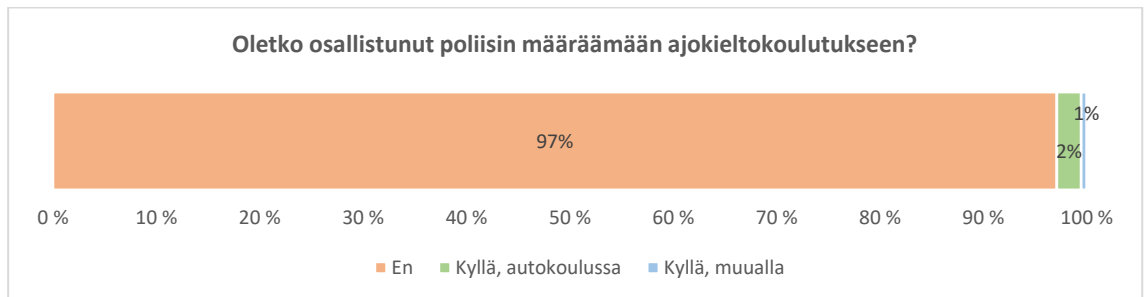
3.2.3 Ajokieltokoulutus

Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen ajokorttinsa saaneet kuljettajat on voitu kahden vuoden aikana sattuneiden rikkomusten perusteella määrätä erilliseen ajokieltokoulutukseen. Tutkimuslomakkeella on vuodesta 2019 lähtien selvitetty vastaajien ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyyttä ja tyytyväisyyttä koulutuksen sisältöön. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa 3 % kaikista vastaajista ilmoitti osallistuneensa kyseiseen koulutukseen.



Kuva 28). Osuus oli samaa tasoa kuin edellisinä vuosina. Valtaosa koulutukseen osallistuneista ilmoitti suorittaneensa sen autokoulussa ja vain muutama vastaaja muualla, mikä lähes poikkeuksetta oli täsmennetty verkkokoulutukseksi. Vertailtaessa ajokieltokoulutuksen käyneiden kuljettajien jakaumaa koko tutkimusjoukon jakaumaan, olivat ajokieltokoulutukseen osallistuneissa ylliedustettuina mieskuljettajat (86 % koulutukseen osallistuneista), 17-vuotiaana ajokortin saaneet (52 %), muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvat kuljettajat (34 %) sekä autokoulussa ajokortin saaneet kuljettajat (73 %). Tarkemmissa johtopäätöksissä on kuitenkin huomioitava aineiston pienehkö koko (N = 44), josta aiheutuu satunnaisvaihtelua tuloksiin.

Selvästi suurimpana yksittäisenä syynä ajokieltokoulutukseen määräämiseen nousi esille ylinopeuteen liittyvät syyt (41 % vastaajista). Satunnaisina muina syinä oli ilmoitettu muun muassa rattijuopumus, piittaamattomuus, toistuvat rikkomukset ja luistattaminen. Koulutuksen suorittaneista vastaajista selvästi suurin osa oli tyytyväinen koulutuksen sisältöön: 42 % vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen ja 33 % melko tyytyväinen koulutukseen. Koulutukseen tyytyväisten osuus oli vastaava kuin vuonna 2022 (75 %), vaikka erittäin tyytyväisten osuus olikin laskenut. Niin ikään valtaosa koulutukseen osallistuneista koki sillä olleen vaikutusta myöhempään ajokäyttäytymiseen: 34 % vastaajista koki vaikutuksen olleen selkeää ja 34 % koki vaikutuksen olleen osittainen.





Kuva 28. Ajokieltokoulutukseen osallistuneiden vastaajien osuus ja heidän tyytyväisyytensä koulutuksen sisältöön vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Tutkimuslomakkeella on kerätty avoimena palautteena lisätietoa ajokieltokoulutuksen käyneiltä kuljettajilta ajokieltoon johtaneesta liikennetilanteesta ja koulutuksen tarkemmista vaikutuksista ajokäyttäytymiseen. Sanallisessa palautteessa nousi esille monipuolisesti erityyppisiä tilanteita, jotka olivat ajokieltokoulutukseen johtaneet. Useissa tapauksissa kyydissä oli ollut kuljettajan lisäksi myös matkustajia. Vaikuttavuuden osalta monet kokivat ajokieltokoulutuksen olleen positiivinen kokemus ja sillä olleen vaikutusta omaan asenteeseen ja ajokäyttäytymiseen. Muutamassa vastauksessa ajokieltokoulutus koettiin turhaksi eikä sillä koettu olevan vaikutusta ajokäyttäytymiseen. Kuva 29 on esitetty poimintoja ajokieltoon johtaneeseen liikennetilanteeseen ja koulutuksen vaikuttavuuteen liittyvistä sanallisista palautteista.

MINKÄLAINEN LIIKENNETILANNE JOHTI AJOKIELTOON?

oli aamupäivä ja menimme parin kaverin kanssa käymään toisella niistä kavereista kesellä koulupäivää. olimme ruoka tunnilla ja oli vähän kiire mutta ei sitä siltikään olisi tarvinnut ajaa niin lujaa.

Kaverin luota menossa kotiin pikku teitä yksin kun olin laittamassa kaverin kanssa autoa ajattelin vähän kokeilla luistattamista niin luikahti ojaan

Olin vain ajelemassa illalla ja kyydissä oli yksi kaveri. En edes tiedä miksi ajoin ylinopeutta.

Olin matkalla kotiin ja päätin kaasutella moottoritiellä. Kavereita oli kyydissä ja halusin näyttää heille miten auto kulkee. Siviilipoliisi oli mittaillemassa nopeuksia tien reunalla ja sitten hän lähti seuraamaan minua. Taisin ajaa tutkaan 155 ja nopeusrajoitus oli 100, koska oli vielä talvirajoitukset.

Olin ajamassa kotiin moottoritiellä, kevät oli juuri tullut, moottori tie oli täysin sulanut ja asfaltti täydellisessä kunnossa, juuri puoli tuntia aikaisemmin vaihdetut kesärenkaat, liikenne vähäistä ja näkyvyys täydellinen, nopeutta oli 100 alueella 149 kmh

Ajoin suojatien yli pysähtymättä katsomaan tuleeko pysähtyneen auton takaa jalankulkija (ei tullut).

MINKÄLAISIA VAIKUTUKSIA AJOKIELTOKOULUTUKSELLA OLI?

Ajan järkevämmän nyt, koska haluan säilyttää ajo-oikeuteni, sillä nautin ajamisesta itsessään

Ajokielto/koulutus vaikutti hyvin vähän ajamiseeni. Nyt olen kuitenkin ymmärtänyt liikenteen vaarat ja tajunnut, että kannattaa vähän miettiä mitä voi tapahtua.

Muutti asennoitumistani täysin ja tajusin että olin toiminut todella huonosti vaarantaen itseni ja muiden turvallisuuden toiminnallani.

Ajan rauhallisemmin ja en anna nopeuden karata liian korkeaksi

Mietin miten käyttäydyn liikenteessä ja se että mietin ennen kuin ajan ylinopeutta että onko paikka järkevä ja voiko paikalla tulla poliiseja vastaan

En päässyt melkein minnekään ilman korttia ja en halua käyttää rahojani sakkoihin

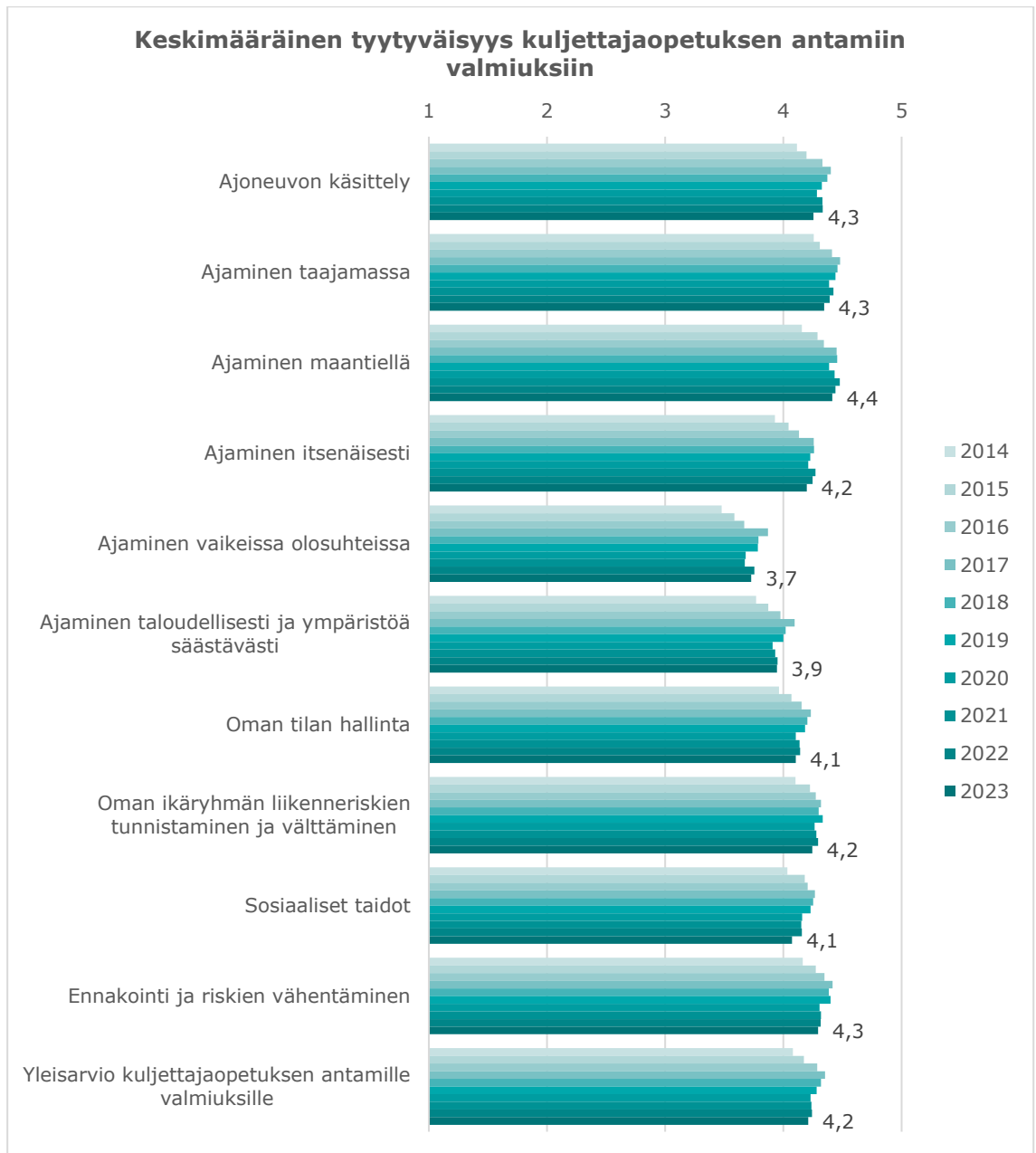
Tajusin jo tapahtuma hetkellä että ei kannata niin uudestaan ajaa, kun poliisit antoivat voisiko sanoa isällisen puhuttelun että mitä olis voinu sattua ja että ovat olleet kumpikin paikalla kun on sattunut.

Kuva 29. Ajokieltokoulutukseen liittyviä sanallisia palautteita.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

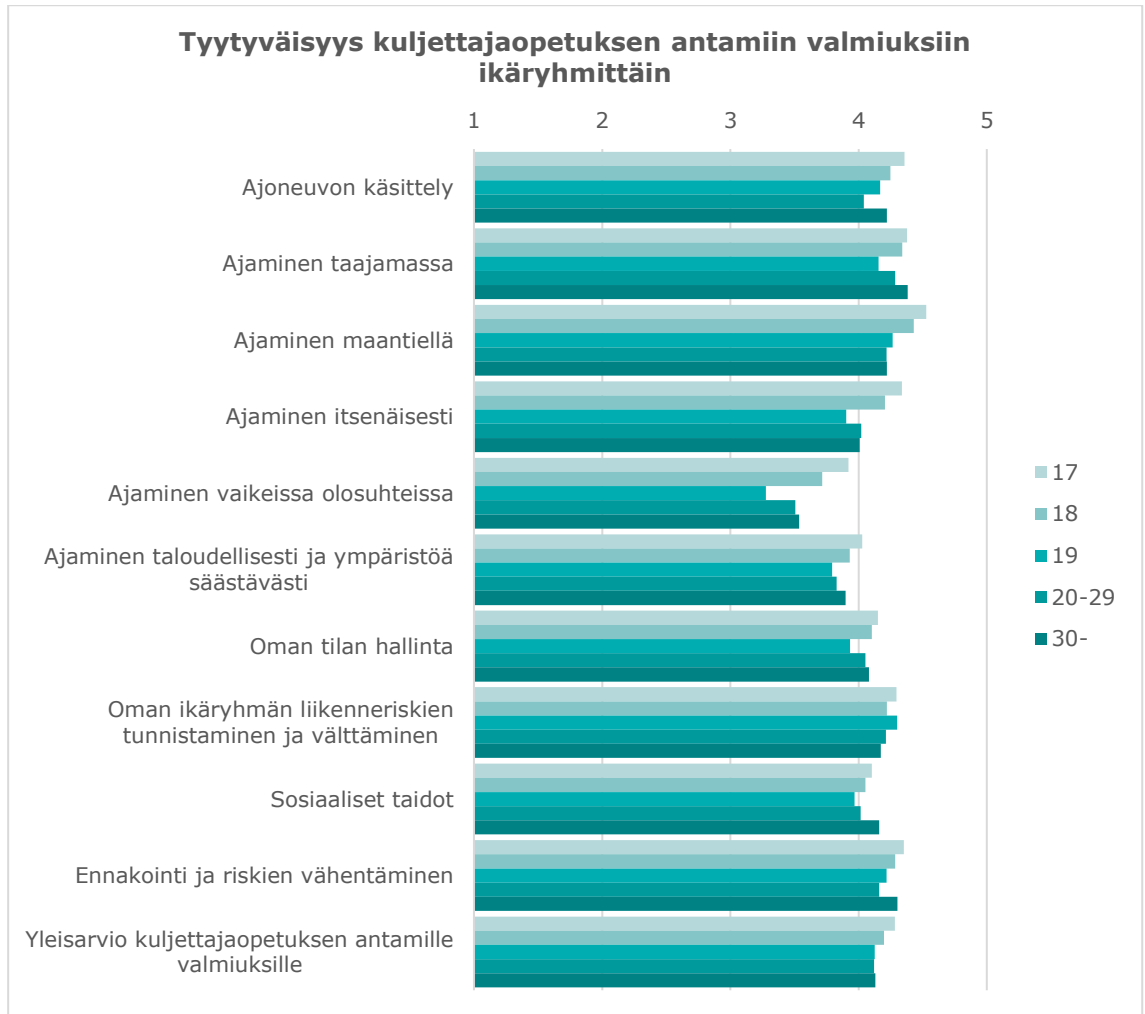
Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen arvioitiin lomakkeessa kymmenen eri osa-alueen osalta. Valmiuksia arvioitiin jokaisen tekijän kohdalla asteikolla 1 = ei lainkaan riittävästi – 5 = täysin riittävästi. Arvioitavia osa-alueita on täydennetty hieman vuosien varrella. Vuoteen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

Vuoden 2023 tutkimusaineistossa tyytyväisyyskeskiarvot olivat kaikilla kymmenellä osa-alueella laskeneet vuodesta 2022, mutta erot ovat kuitenkin hyvin pieniä (Kuva 30). Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli vuonna 2023 keskimäärin 4,21, mikä oli hieman pienempi kuin viime vuosina. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvo useimpien tekijöiden kohdalla on kasvanut vuosina 2013–2017 ja laskenut sen jälkeen hieman. Jokaisen osa-alueen kohdalla arvo on kuitenkin viime vuosina ollut korkeammalla tasolla kuin kymmenen vuotta sitten. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa eri osa-alueista heikoimman tyytyväisyysarvion sai aiempien vuosien tapaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana oli 3,7. Kaikkein tyytyväisimpiä vastaajat olivat aikaisempien vuosien tapaan maantieajoon, jossa tyytyväisyyskeskiarvo oli 4,4.



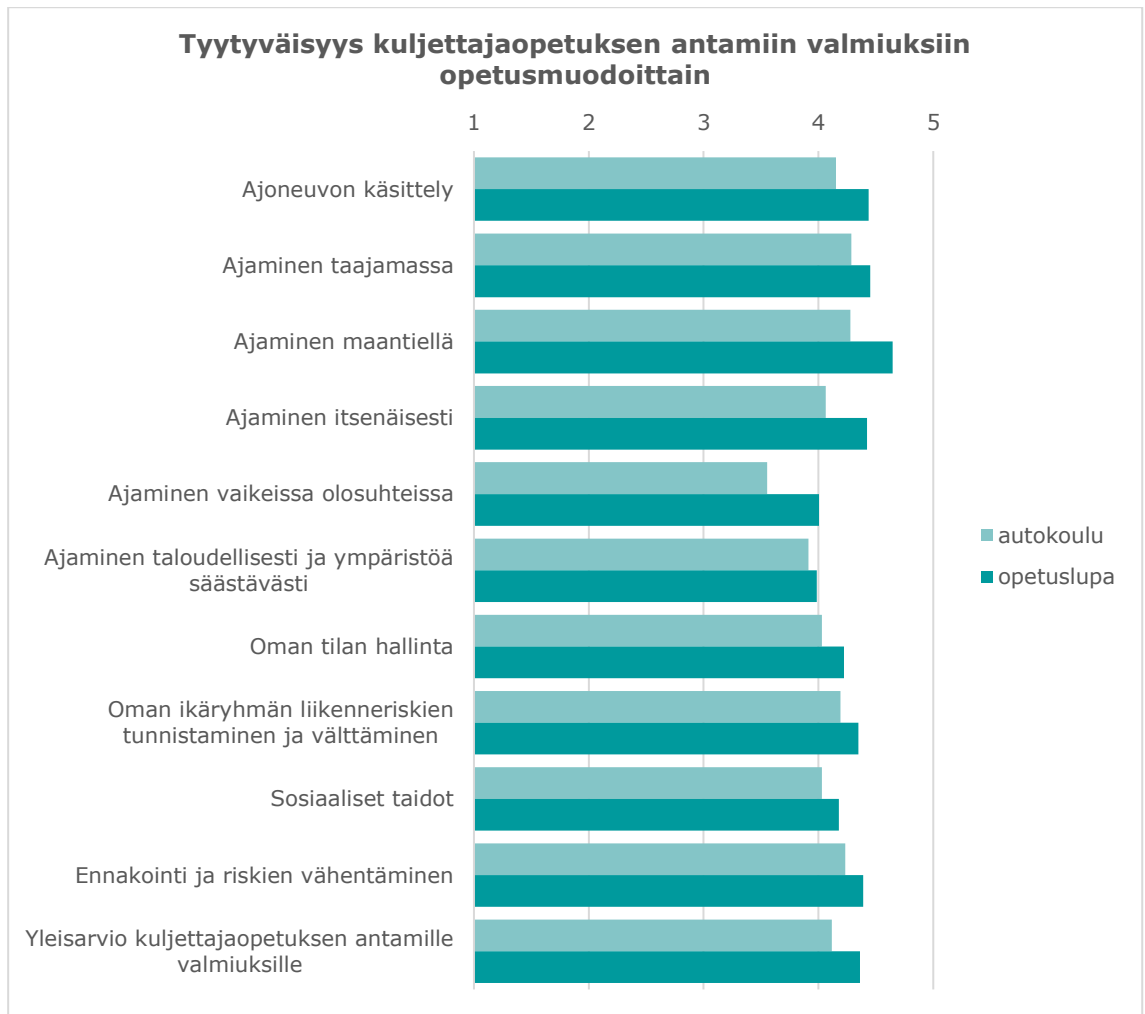
Kuva 30. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2014–2023 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

Tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oli joitakin eroja eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 31). Useimpien osa-alueiden osalta 17-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat olivat keskimäärin kaikkein tyytyväisimpiä saamiinsa valmiuksiin. Selkein ero tyytyväisyydessä oli vaikeissa olosuhteissa ajamisessa, jossa 17-vuotiaana ajokortin saaneiden tyytyväisyys oli 0,6 korkeampi kuin vähiten tyytyväisillä, 19-vuotiailla. Toisaalta tyytyväisyys monien tekijöiden kohdalla nousi keskiarvon yläpuolelle myös kaikkein vanhimpien, yli 30-vuotiaana ajokortin saaneiden vastaajien keskuudessa. Yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille nousi kaikissa ikäryhmissä vähintään neljään.



Kuva 31. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat aikaisempien vuosien tapaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaavia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (Kuva 32). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,4 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,1. Selkein ero ryhmien välillä oli tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa ero oli 0,4. Myös muihin ajamiseen liittyviin osa-alueisiin opetuslupalaiset olivat melko selvästi autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita tyytyväisempiä. Tulokset olivat hyvin samansuuntaisia aiempien vuosien tulosten kanssa, ja niissä voidaan olettaa näkyvän opetuslupalaisten tyypillisesti autokoululaisia selvästi suuremmat ajoharjoittelumäärät.



Kuva 32. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suoritustavan mukaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Aiempien vuosien tapaan vastaajat olivat pääsääntöisesti sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä (Kuva 33). Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneiden keskimääräinen tyytyväisyys jäi selvästi keskiarvon alapuolelle ja yleis-tyytyväisyydessäkin keskiarvo jäi reilusti alle neljään. Suurimmat erot vastaajaryhmien välillä tulivat jälleen ajamista koskeviin osa-alueisiin, erityisesti itsenäiseen ajamiseen ja vaikeissa olosuhteissa ajamiseen liittyen, joissa erot pienimmän ja suurimman luokan välillä oli 0,9. Ajokokemuksen karttumisen myötä vastaajat siis kokivat myös saaneensa paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen jo autokoulussa. Toisaalta voidaan ajatella, että mitä paremmin vastaaja on kokenut alun perin saaneensa valmiuksia ajamiseen, sitä herkemmin hänelle on saattanut myös ajokilometrejä kertyä.



Kuva 33. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Vastaajan asuinseudun mukaan tarkasteltuna yhtä selkeitä eroja ei tullut esille. Keskimäärin tyytyväisyys ajo-opetuksesta saatuihin valmiuksiin kuitenkin hieman nousi pienimmille paikkakunnille mentäessä (Kuva 34). Vastaavasti pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla tyytyväisyys valmiuksiin jäi pääosin hieman muiden alueryhmien alapuolelle lukuun ottamatta sosiaalisia taitoja, jossa pääkaupunkiseudun tyytyväisyys oli alueryhmistä korkein.



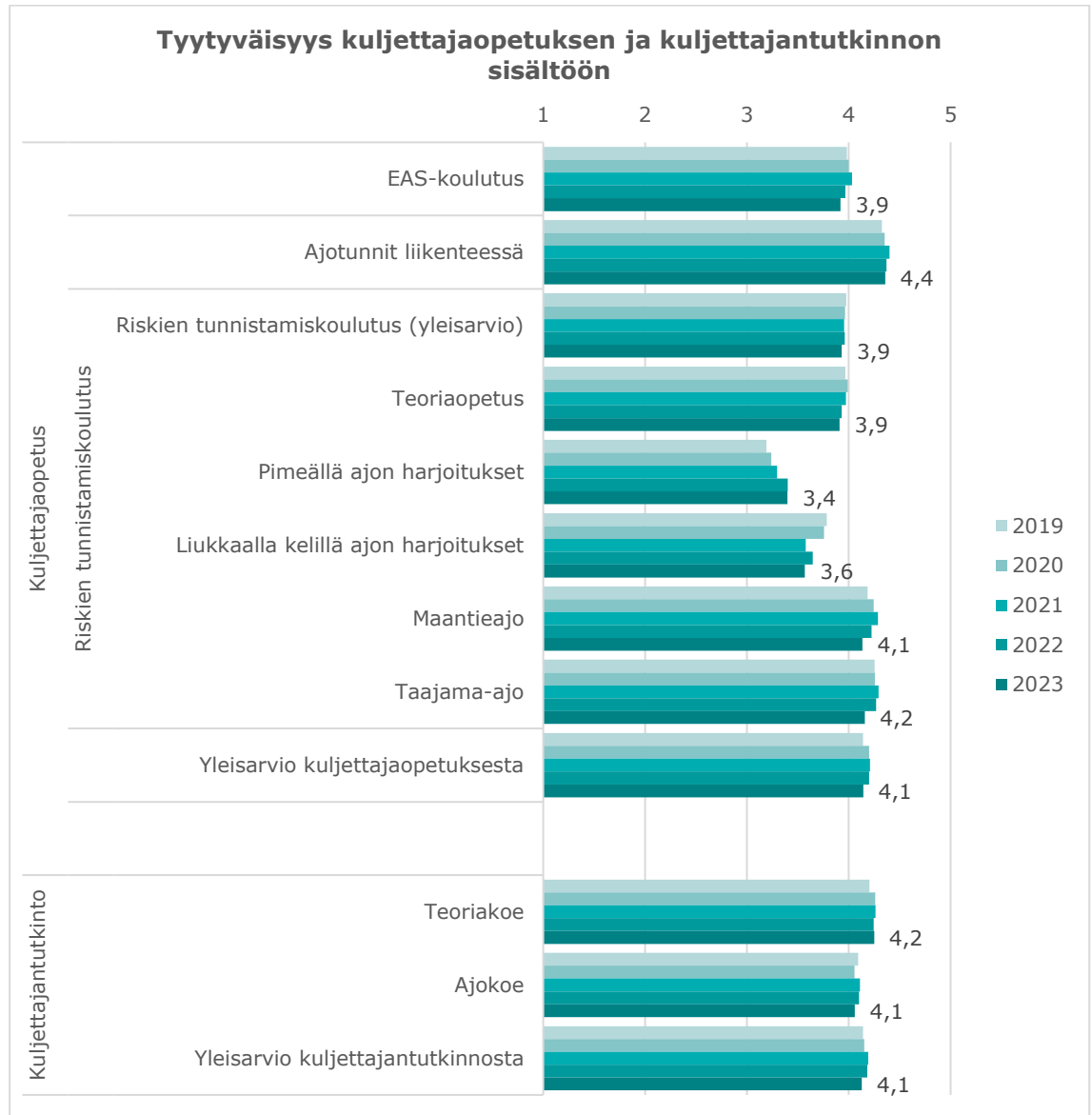
Kuva 34. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön

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.

Keskimääräinen yleisarvosana sekä kuljettajaopeukselle että kuljettajantutkinnoille oli vuoden 2023 tutkimusaineistossa 4,1 (Kuva 35). Viimeisen viiden vuoden aikana yleisarvio on kokonaisuudessaan hieman laskenut. Yleisesti ottaen tyytyväisyys laski kaikilla osa-alueilla vuoteen 2022 verrattuna joskin tyytyväisyys ajotunteihin liikenteessä, pimeällä ajon harjoituksiin ja teoriakokeeseen säilyi käytännössä samana. Heikoimmat tyytyväisyysarviot vuoden 2023 tutkimusaineistossa saivat aiempien vuosien tapaan pimeällä ajon harjoitukset (3,4) ja liukkaan kelin ajon harjoitukset (3,6). Erot vuosien välillä ovat melko pieniä, mutta

selkeimmät trendit näkyvät pimeällä ajon harjoituksissa, jonka arvo on ollut nou-
sussa sekä liukkaalla kelin harjoituksissa, jossa tyytyväisyys on ollut laskussa.

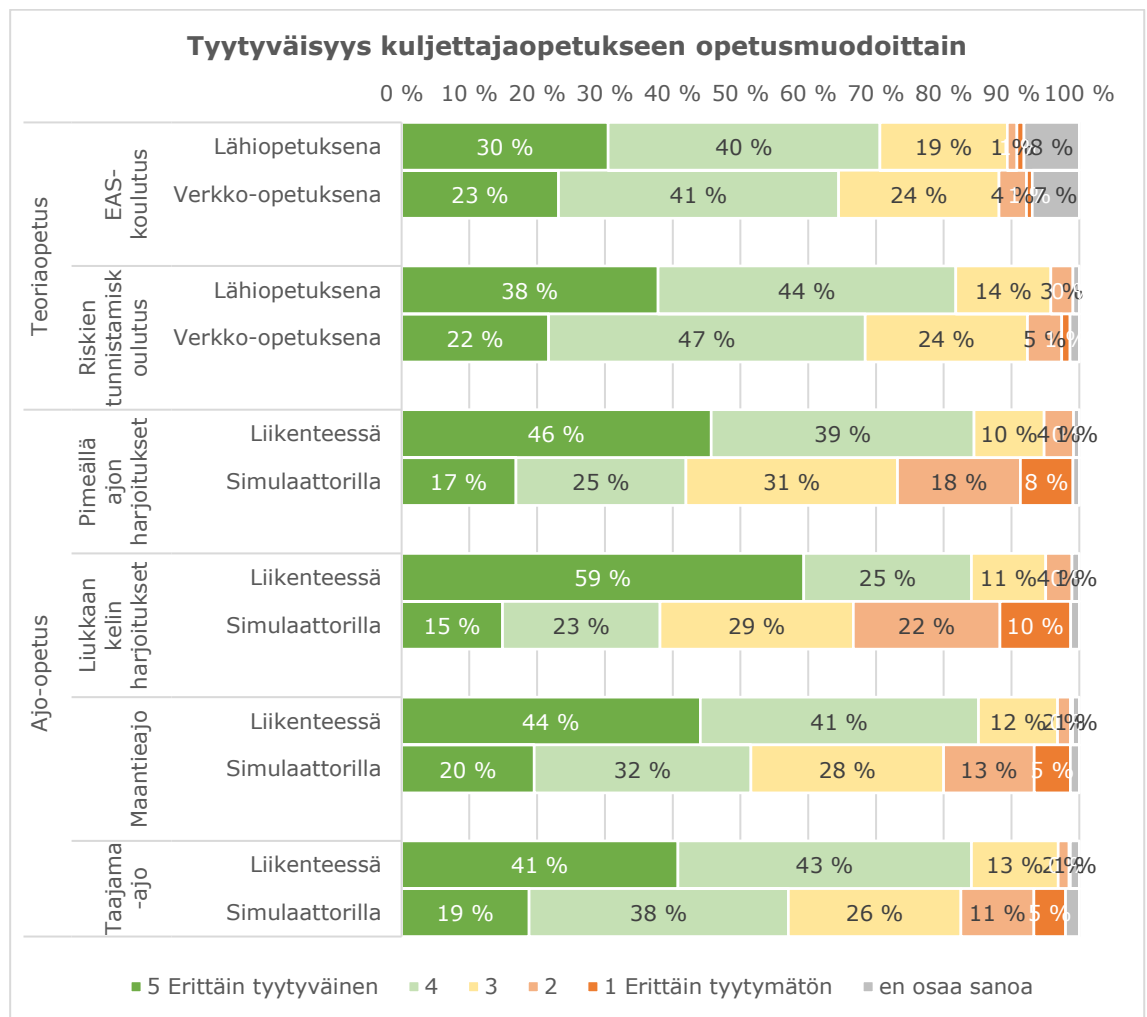


Kuva 35. Keskimääräinen tyytyväisyys uuden tutkintorakenteen mukaisen kuljettajaope-
tuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin vuosien 2019–2023 tutkimuksissa (1 = erit-
tään tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

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

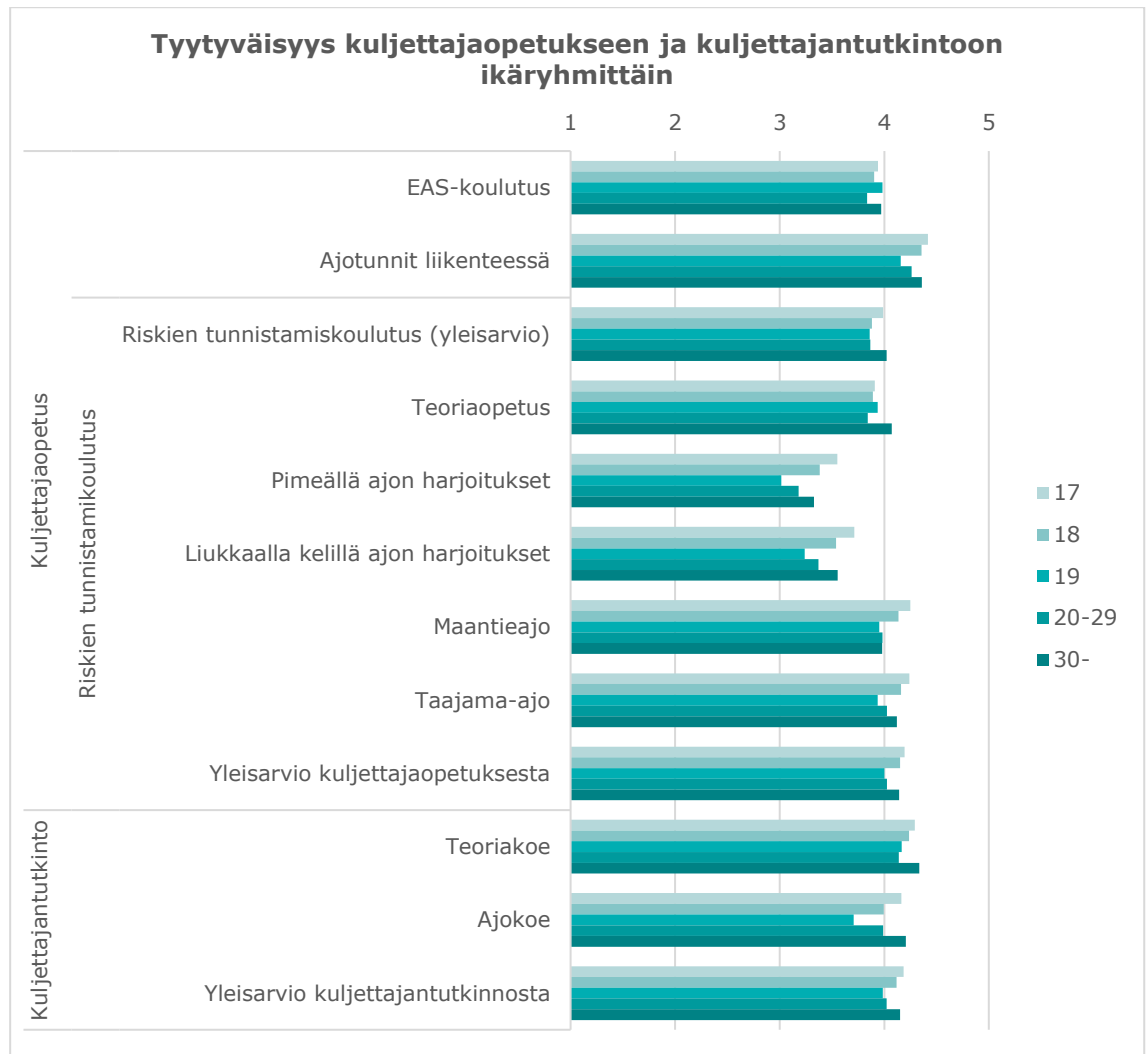
Ajo-opetuksen osalta vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan selkeästi tyytyväi-
sempiä opetukseen, mikäli olivat suorittaneet sen simulaattorin sijaan

liikenteessä. Pimeällä ajon harjoitusten osalta 46 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 59 % liikenneopetuksena osa-alueen suorittaneista vastaajista ilmoitti olevansa osa-alueeseen erittäin tyytyväisiä. Vastaava osuus simulaattorilla osuuden suorittaneista oli pimeällä ajon osalta 17 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 15 %. Simulaattorilla osa-alueet suorittaneilla erittäin tai melko tyytymättömien osuus nousi suureksi ja erityisesti liukkaan kelin ja pimeällä ajon harjoitusten osalta erot tyytyväisyydessä nousivat erityisen merkittäviksi. Maantie- ja taajama-ajon osalta erot tyytyväisyydessä olivat samansuuntaista, vaikkakaan erot eivät olleet aivan yhtä selkeitä. Simulaattorilla maantie- ja taajama-ajon suorittaneiden määrät olivat myös selkeästi pienempiä. Tyytyväisyys simulaattoriopetukseen oli säilynyt pitkälti samalla tasolla vuoteen 2022 verrattaessa.



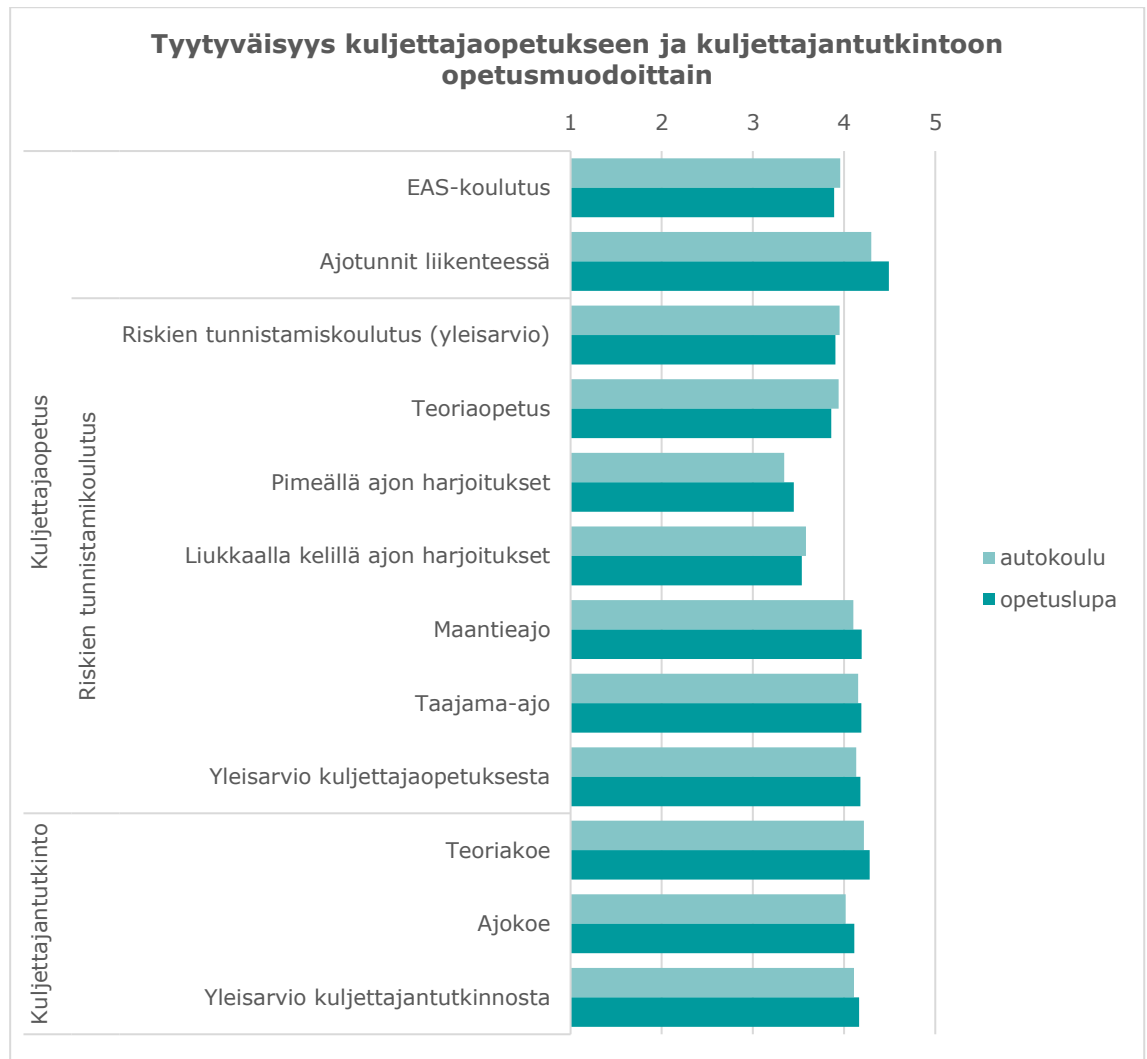
Kuva 36. Vastaajien tyytyväisyysjakauma kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin suoritustavan mukaan jaoteltuna vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna tulokset tyytyväisyyden osalta eivät olleet yhtä suoraviivaisia kuin valmiuksia arvioitaessa (Kuva 37). Monien tekijöiden kohdalla tyytyväisimmäksi nousivat tutkimusjoukon nuorimmat ja vanhimmat, eli 17-vuotiaana ja yli 30-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat. 19-vuotiaat taas olivat keskimäärin kaikista tyytymättömmimpiä. Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon sekä liukkaan kelin ajon harjoitukset.



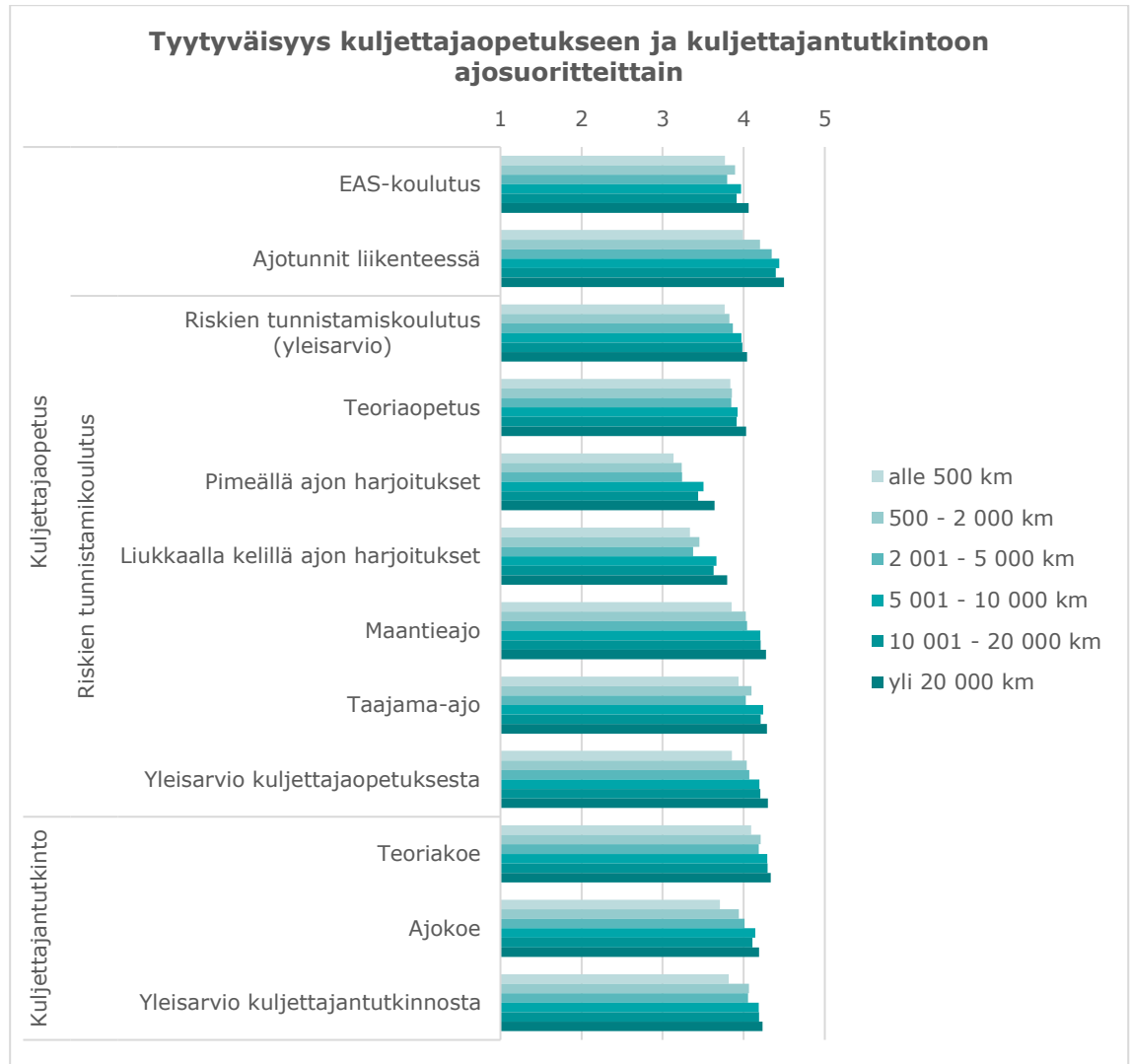
Kuva 37. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ikäryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien tapaan opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat keskimäärin hieman autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetukseen yleisesti (Kuva 38). Erot jäivät kuitenkin hyvin pieniksi. EAS-koulutuksen, riskien tunnistamiskoulutuksen, teoriaopetuksen sekä liukkaalla kelin harjoitusten osalta tyytyväisyys ryhmien välillä oli tasaista ja autokoulussa ajokortin suorittaneet olivat jopa hieman opetuslupalaisia tyytyväisempiä. Tulokset olivat pitkälti aiempien vuosien kaltaisia.



Kuva 38. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön autokoulun suoritustavan mukaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

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



Kuva 39. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Alueryhmittäin tarkasteltuna merkittäviä eroja eri asuinseuduilla asuvien vastaajien välille ei muodostunut (Kuva 40). Pimeällä ajon harjoituksissa selvästi tyytyväisempiä olivat pienemmissä kunnissa/kaupungeissa asuvat. Pääkaupunkiseudulla asuvien vastaajien tyytyväisyys oli useimpien tekijöiden osalta alueryhmistä heikointa. Erot säilyivät kuitenkin pieninä.



Kuva 40. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön alueryhmän mukaan vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona vastaajilta kysyttiin avoimessa kentässä, miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi heidän mielestään kehittää. Vapaa palautekenttä oli lomakkeella erikseen myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tyytyväisyyttä koskevien monivalintakysymysten päätteeksi. Kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyviä palautteita saatiin tutkimuslomakkeen päätteeksi kaikkiaan 751 vastaajalta (48 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt 783 vastaajaa (50 %) ja kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja 392 vastaajaa (25 %).

Kuljettajaopetuksen sisältöön liittyvistä palautteista kerrattiin usein omaa kuljettajaopetuskokemusta. Suuri osa palautteista oli positiivisia. Palautteissa korostui ajo-opetuksen ja monipuolisten liikenneympäristöjen tuntemisen tärkeys. Ajotuntien määrä oli esillä monissa vastauksissa ja moni vastaaja oli tyytyväinen siihen, että oli pystynyt suorittamaan tutkinnon opetusluvalla ja siten kerryttämään ajoharjoittelumäärää minimimäärää selvästi enemmän. Ajo-opettajan opetustyyliin liittyviä palautteita oli myös melko paljon sekä positiivisessa että negatiivisessa mielessä.

Kuljettajantutkintoa käsittelevän osion päätteeksi saaduissa palautteissa nousi niin ikään useasti esille tutkinnon vastaanottajan tyyli arvioida oppilasta. Usea vastaaja koki, että tutkinnon vastaanottaja ei ollut kohdellut heitä tasapuolisesti tai, että ajokokeen läpäisy oli liian riippuvaista tutkinnon vastaanottavasta henkilöstä. Toisaalta myös kiittäviä palautteita oli suuri määrä. Vastaukset jakautuivat myös teoriakokeen osalta: monille koetilanne oli ollut kauttaaltaan positiivinen, mutta osa koki teoriakoetehtävät liian tulkinnanvaraisiksi.

Tutkimuslomakkeen päätteeksi jätetyissä kehitysehdotuksissa nousi esille samankaltaisia teemoja kuin kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon sisältöä koskevissa palautteissa (Kuva 41 ja Kuva 42). Vastausten luokittelun jälkeen selkeimmiksi yksittäisiksi teemoiksi nousivat aiempien vuosien tapaan simulaattoriopetuksen epärealistisuus (29 % vapaista palautteista) ja ajo-opetusmäärän lisääminen (27 %). Kolmanneksi yleisimmäksi teemaksi vapaassa palautteessa nousi positiiviset ja kiittelevät kommentit sekä ne, joissa ei nähty kehitettävää nykyisessä tutkintorakenteessa (18 %). Eri teemat ja niiden osuudet olivat melko lähellä aiempien vuoden osuuksia, vaikka sekä simulaattoriopetukseen että ajotuntien määrään liittyvät palautteet olivatkin hieman jälleen lisääntyneet vuodesta 2022.

Muista teemoista esillä avoimissa palautteissa olivat muun muassa teoriaopetukseen liittyvät parannusehdotukset, teoriakokeen tai inssiajon kehittäminen ja liukkaalla ajon opetusmäärien lisääminen. Kuudessa prosentissa vastauksia kritisoitiin opettajien opetustyyliä tai heikkoja pedagogisia taitoja. Niin ikään kuusi prosenttia vastaajista koki ajokortin hinnan olevan liian korkea. Hintaan liittyvä kritiikki oli noussut hieman edellisestä vuodesta, mutta on kuitenkin edelleen selvästi pienempi, kuin ennen vuoden 2018 tutkintouudistusta, jolloin jopa viidennessä vastauksista ajokortin korkea hinta oli esillä.



Kuva 41. Avoimen palautteen jakautuminen eri teemoihin vuoden 2023 tutkimusaineistossa. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Yksi vastaus sisälsi monissa tapauksissa useita eri teemoja.

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

Mielestäni kuljettajaopetusta ja -tutkintoa ei tarvitse paljoa kehittää. Siinä on mahdollisuudet simulaattoriin ja liikenteessä ajamiseen eli vaihtoehtoisia ratkaisuja jokaiselle. Kokeet testaavat ihan hyvin osaamista, vaikka tuurikin saattaa vaikuttaa esim. ajokokeessa asiaan. Mielestäni parempia simulaattoreita pitäisi ehkä kehittää.
nainen, 17, Tammela

Ajo-opetustunteja tulisi vaatia enemmän. Paketteihin kuuluu aika vähän itse ajotunteja ja lisätunnit ovat kalliita. Kuitenkin vain tekemällä oppii ja näin itsevarmuus kasvaa. Kannustavaisempi ilmapiiri opettajien puolelta olisi myös suotavaa ja tukevaa oppimisen kannalta.
nainen, 18, Kouvola

Minusta se on oikein hyvä tällä hetkellä. Jos jotakin pitäisi kehittää niin autolla voisi ajattajan kanssa harjoitella enemmän esimerkiksi parkkeeraamista tai mikä itsestä tuntuu vaikealta.
nainen, 17, Pudasjärvi

Pimeällä ja liukkaalla ajo pitäisi päästä harjoittelemaan myös oikealla autolla, eikä vain simulaattorilla. Autokoulussa voisi myös olla käytössä hieman vanhempia autoja, koska kaikilla ei ole kotona niitä kaikkein uusimpia.
nainen, 29, Turku

Rauhallisuutta. Oma ajokoulu kärsi jatkuvasta kiireestä ja ajo-opettajan hermoilusta. Auton vaihteiston ja kytkimen opetteluun olisi kaivannut simulaattorissa omanlaisia harjoituksia joissa käytäisiin tarvittavaa painetta, poljinten asentoa sekä nopeutta läpi selkeällä grafiikalla. Mäkilähtöjä treenattiin 10 minuuttia koko autokoulun opetuksen aikana.
mies, 34, Lahti

Pysäköintiä ja sen harjoittelua voisi lisätä, koska se oli itselle ehkä isoin haaste kun alkoi ajaa yksin.
nainen, 17, Tampere

Lisää ajotunteja, ehdottomasti. Ja lisää opetusta mm. miten reagoida yllättäviin tilanteisiin (varsinkin risteysalueilla). Lisää opetusta myös autoilun vaikutuksesta ilmastoon ja miten voi ajaa ekologisemmin. Tietoa myös siitä mitä kannattaa ottaa huomioon autoa hankkiessa ja mitä kaikkea pitää huoltaa vuoden aikana.
nainen, 36, Lahti

kuljetustutkinto on toimiva, minimiajotuntimäärä on aika pieni, mutta jos osaa jo ennestään ajaa ja käsitellä ajoneuvoa niin 10 ajotuntia on riittävä
nainen, 17, Kaavi

Autokoulussa pitäisi opettaa enemmän taitoja autoon liittyen, kuten tankkaus, ikkunapesunesteen täyttö, parkkeeraus jne. Toisaalta nytkin on rajallisesti aikaa, ellei halua maksaa suuria summia useista ajotunneista.
nainen, 18, Espoo

Enemmän ajotunteja, jos ei käy opetusluvalla. Pimeän ja liukkaan ajot pois simulaattorista, sillä niistä on saatava oikeaa kokemusta, jos riskit halutaan välttää. Yleistä tietoa ja autonkäsittelytaitoa enemmän, sillä se tuntuu monilla nuorilla olevan hukassa.
nainen, 17, Huittinen

Kuva 42. Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

4 Kuljettajaindeksit

4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot

Uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä on seurattu vuodesta 2001 lähtien erikseen seurantaan varten kehitetyillä indeksiarvoilla. Kuljettajantutkimukseen tulleiden muutosten tai tausta-aineiston satunnaisten puutteiden vuoksi laskentaperusteita on jouduttu muutamina vuosina paikkaamaan tai skaalaamaan vertailukelpoisiksi muiden vuosien aineistojen kanssa. Päivitettyjä laskentaperusteita on kuitenkin sovellettu parhaalla mahdollisella tavalla myös aikaisempien vuosien aineistoon, jotta pitkät aikasarjat on saatu säilytettyä. Indeksien vertailukelpoisuuteen liittyy kuitenkin joitain epävarmuuksia niiden vuosien välillä, joina kuljettajaopetuksen rakenne on ollut erilainen.

Jokaisella tutkimuskierroksella tutkimusaineistosta lasketaan kolme 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 kantaluville on annettu arvo 100, jonka pohjalta kehitystä on lähdetty seuraamaan. Indeksit lasketaan seuraavasti:

Indeksi 1 - Tutkintomenestys

Indeksi 1 eli tutkintomenestys kuvaa ajo-oppilaan menestystä ajokokeessa suhteessa hänen saamaansa ajo-opetukseen. Tutkinnon vastaanottajan antama pistesumma eri osa-alueista suhteutetaan saadun koulutuksen määrään ja laatuun siten, että määrää mitataan ajoharjoitusten tuntimäärällä ja laadussa otetaan huomioon koulutuksen ammattimaisuus, eli se, onko koulutus saatu autokoulussa vai opetusluvalla. Indeksien kantaluku lasketaan koepisteiden summan suhteena ajoharjoituksen määrään siten, että autokoulua käyneillä ajotuntien määrä kerrotaan kymmenellä ja opetuslupatuntien määrä kerrotaan seitsemällä. Kertoimet on alun perin määritetty ammattiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannusten suhteena. Kantalukuna (=100) on vastaavalla tavalla laskettu vuoden 2001 tutkintomenestys. Laskennassa otetaan huomioon, kuinka monen osatekijän arviosta ajokokeen pistesumma muodostuu ja vertailtavien ryhmien keskiarvot skaalataan vertailukelpoisiksi näiden suhteessa. Vuonna 2001 osatekijöitä oli seitsemän, vuosina 2002–2012 kahdeksan, vuosina 2013–2018 viisi ja nykyisin käytössä olevassa tutkintorakenteessa neljä.

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

Indeksi 2 - Liikennemenestys

Indeksi 2 eli liikennemenestys mittaa ajo-oppilaan selviytymistä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen hänelle sattuneiden vahinkojen ja rangaistusten

perusteella. Liikennemenestystä mitataan sekä suhteessa aikaan, eli selviytymisenä vuotta kohti, että suhteessa matkaan, eli selviytymisenä ajettuja kilometrejä kohti. Liikenteessä selviytymisen mittana on vahinkojen ja rangaistusten ilmoitettu määrä sekä niiden vakavuus.

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

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

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

Indeksi 3 – Arvio koulutuksesta

Indeksillä 3 mitataan tutkimushenkilöiden omaa subjektiivista jälkiarviota koulutukseen liittyen. Indeksiarvot muodostetaan sen perusteella, miten vastaajat ovat tutkimuslomakkeella arvioineet koulutuksen antavan heille valmiuksia itsenäiseen ajamiseen. Indeksiarvo lasketaan kunkin osa-alueen arvosanojen summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteena antamalla vuoden 2001 kantaluvulle arvo 100 ja jakamalla summaluku tarkasteltavan ryhmän vastaajamäärällä. Vuosina 2001–2005 arvioitavia osatekijöitä oli kahdeksan, vuosina 2006–2013 yhdeksän ja vuoden 2013 jälkeen tekijöitä on ollut kymmenen. Kaikki tekijät on otettu laskennassa huomioon, mutta vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi saatu summaluku on suhteutettu tekijöiden määrään.

Priima-% - Ilman liikennevahinkoja ja -rikkeitä selvinneiden osuus

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

4.2 Indeksien laskennan epävarmuustekijät

Indeksien antamaan kuvaan uusista kuljettajista liittyy joitakin epävarmuuksia muun muassa lähtöaineistojen puutteiden ja kuljettajantutkinnon vuosien varrella muuttuneen rakenteen takia. Jotta aikasarjat on saatu pidettyä jatkuvina, on puutteita täydennetty aiempien vuosien ryhmäkohtaisilla keskiarvoilla. Esimerkiksi vuosina 2017 ja 2018 aineistosta jäi osittain tai kokonaan puuttumaan vastaajien

ajo-opetusmäärät, jolloin indeksien laskennassa käytettyjä tuntimääriä täydennettiin edellisten vuosien keskiarvoilla. Myös muissa tausta-aineistoissa on ollut puutteita, mutta viime vuosina otoksen poimintaa on saatu kehitettyä siten, että puutteita ei ole enää esiintynyt. Mahdolliset aineistopuutteet eri vuosina on kirjattu tarkemmin ylös indeksien laskennassa käytettyyn taustatietokantaan.

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

Indeksi 2 puolestaan on hyvin herkkä pienillekin muutoksille ja sen laskennassa muun muassa henkilövahinko-onnettomuuksien poikkeuksellisen suuri painokerroin aikaansaa indeksiin suuria vaihteluja niissä ryhmissä, joissa henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on sattunut muutamallekin vastaajalle. Heilahtelut ja satunnaisvaihtelun osuus korostuu vastaajajoukkojen pienentyessä. Lisäksi joitain vuosina myöhästynyt tutkimuksen tiedonkeruuvaihe on vaikuttanut olennaisesti tutkimushenkilöiden ajomäärään ja sitä kautta tyypillisesti suurempaan vahinkomäärään ja edelleen aikaa kohden lasketun indeksin 2 arvoon. Indeksien 3 kehitys on säilynyt indekseistä stabiilimpana, mutta senkin osalta on syytä arvioida laskennassa mukana olevien osa-alueiden määrän muutosten vaikutusta eri vuosien vertailukelpoisuuteen.

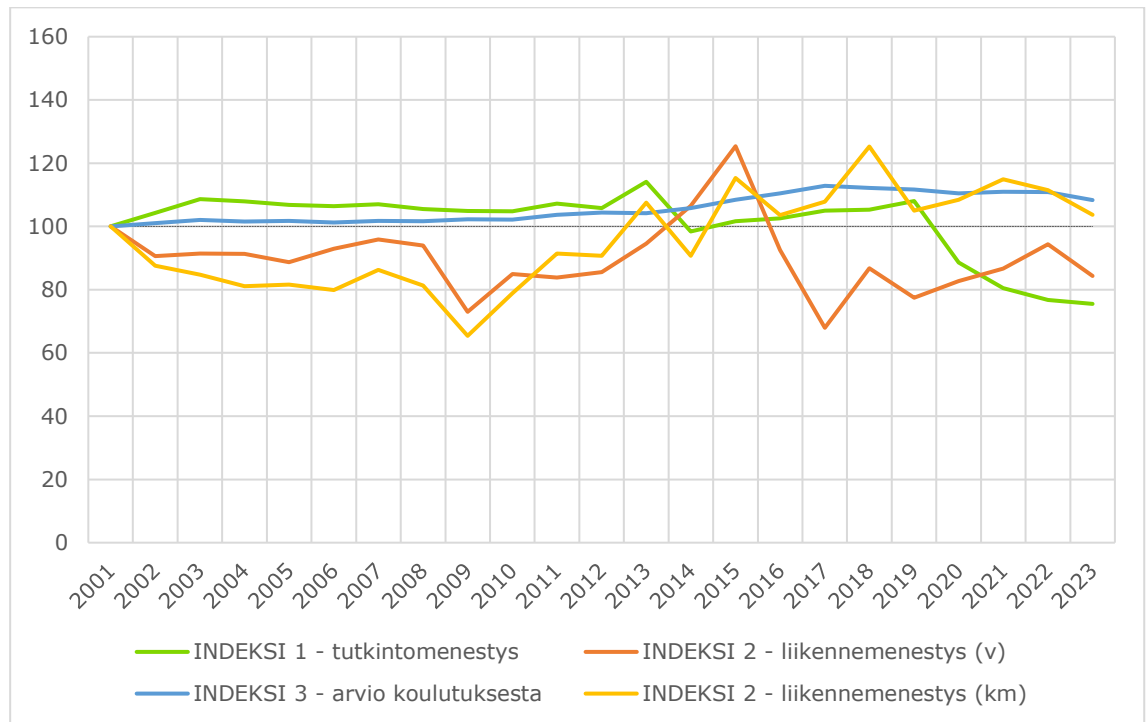
4.3 Indeksien kehitys

Kuva 43 esittää uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä mittaavien indeksien kehityksen vuodesta 2001 vuoteen 2023. Korkeampi indeksin arvo kuvaa parempaa menestystä kyseisellä osa-alueella. Tutkintomenestystä kuvaava indeksi 1 on useissa jaksoissa ollut lievästi nousujohteinen, mutta kokenut kuitenkin joitain selkeämpiä pudotuksia erityisesti tutkintorakenteen muutosvuosien (2013–2014 ja 2019–2020) välillä. Vuodesta 2020 lähtien indeksiarvo 1 on edelleen laskenut jokaisena vuonna, vaikka tutkintorakenne on säilynyt muuttumattomana. Lasku on kuitenkin ollut vähäistä kahtena viimeisenä tutkimusvuotena. Yhtenä selittävänä tekijänä voidaan pitää erityisesti opetuslupalaisten määrän ja ajoharjoittelumäärän kasvua, mikä laskee herkästi indeksiarvoa, vaikka koepisteet säilyisivät ennallaan.

Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 on myös tapahtunut joitakin selkeitä laskuja erityisesti vuosina 2009, 2016 ja 2017. Erityisesti vuoden 2017 laskuun syynä voidaan ainakin osittain pitää tutkimuksen myöhäistä ajankohtaa ja siitä seurannutta vastaajien aiempaa korkeampaa ajokilometrimäärää, mikä osaltaan on altistanut heidät todennäköisemmin vahingoille ja rikkeille. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksissä ei pudotus näin ollen tulekaan ilmi ja indeksi on vuodesta 2015 alkaen ollut lähtötason yläpuolella, ollen korkeimmillaan vuonna

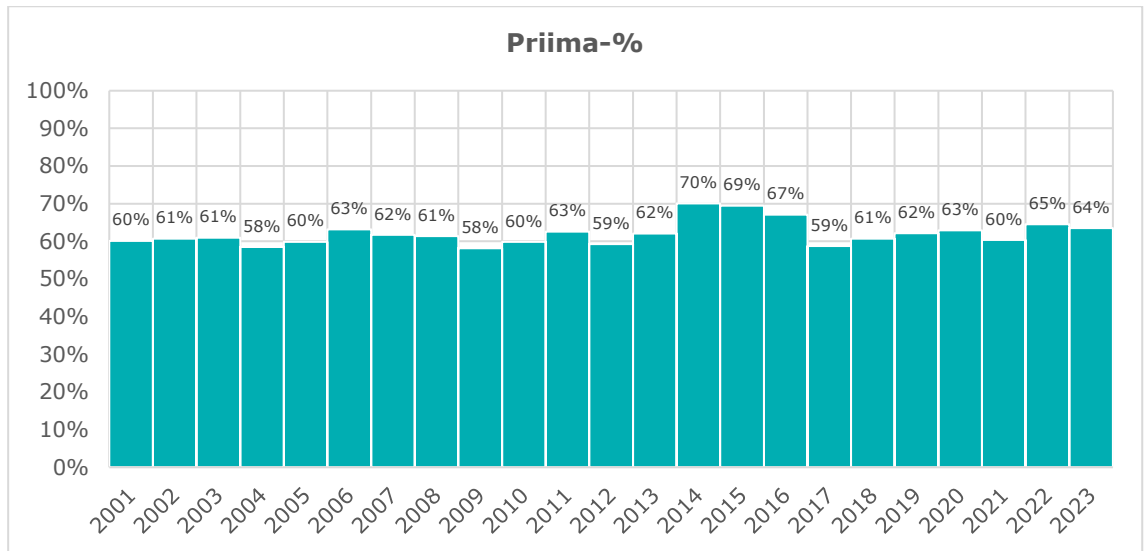
2018. Vuonna 2019 indeksi 2 on laskenut hieman, mutta noussut jälleen vuosien 2019 ja 2021 välillä. Kilometrejä kohden laskettu indeksi 2 on ollut vuodesta 2021 lähtien jälleen laskusuunnassa. Aikaa kohden laskettu indeksi 2 on noussut vuosien 2021 ja 2022 välillä, mutta laskenut vuonna 2023.

Koulutuksen antamia valmiuksia kuvaava indeksi 3 on pysynyt melko vakaana ja noussut tasaisen loivasti vuoteen 2017 saakka. Viime vuosina suunta on kääntynyt loivasti alaspäin. Muutokset ovat kuitenkin olleet pieniä ja vuoden 2023 arvo on hyvin lähellä viiden vuoden takaista arvoa.



Kuva 43. Indeksien kehitys 2001–2023.

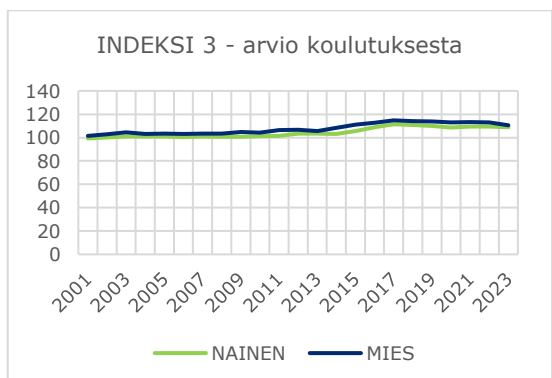
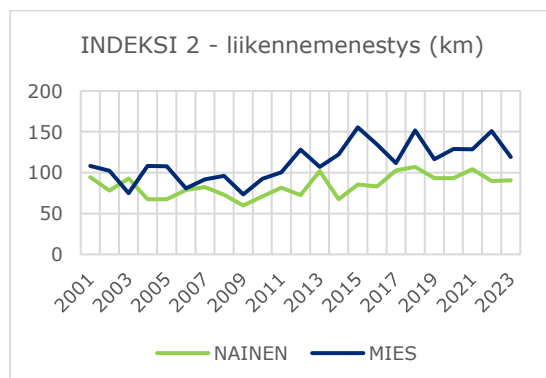
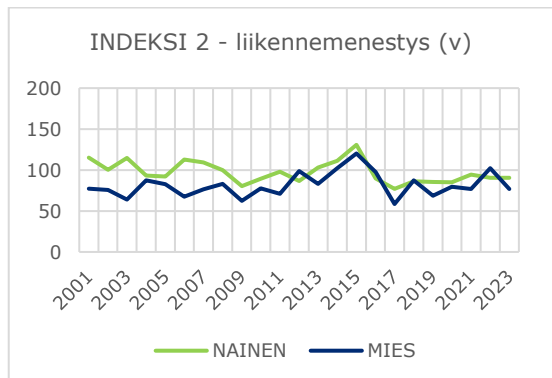
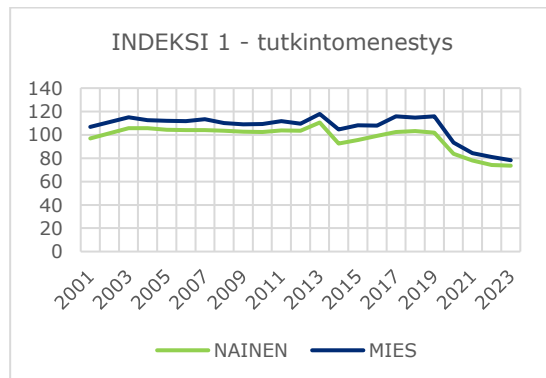
Liikennemenestystä kuvaavan indeksiarvon 2 rinnalla seurattu priima-% on vaihdellut 60–65 % välillä viimeisen kuuden vuoden aikana (Kuva 44). Vuoden 2023 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 64 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen teko-hetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on yhden prosenttiyksikön edellisvuoden arvoa matalampi, mutta kuitenkin hieman korkeampi, kuin tätä edeltävinä vuosina 2017–2021.

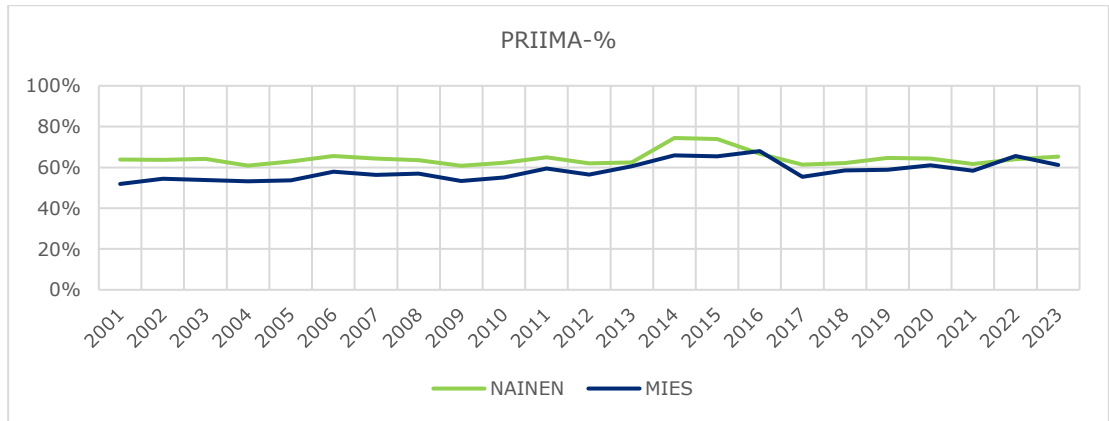


Kuva 44. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2023.

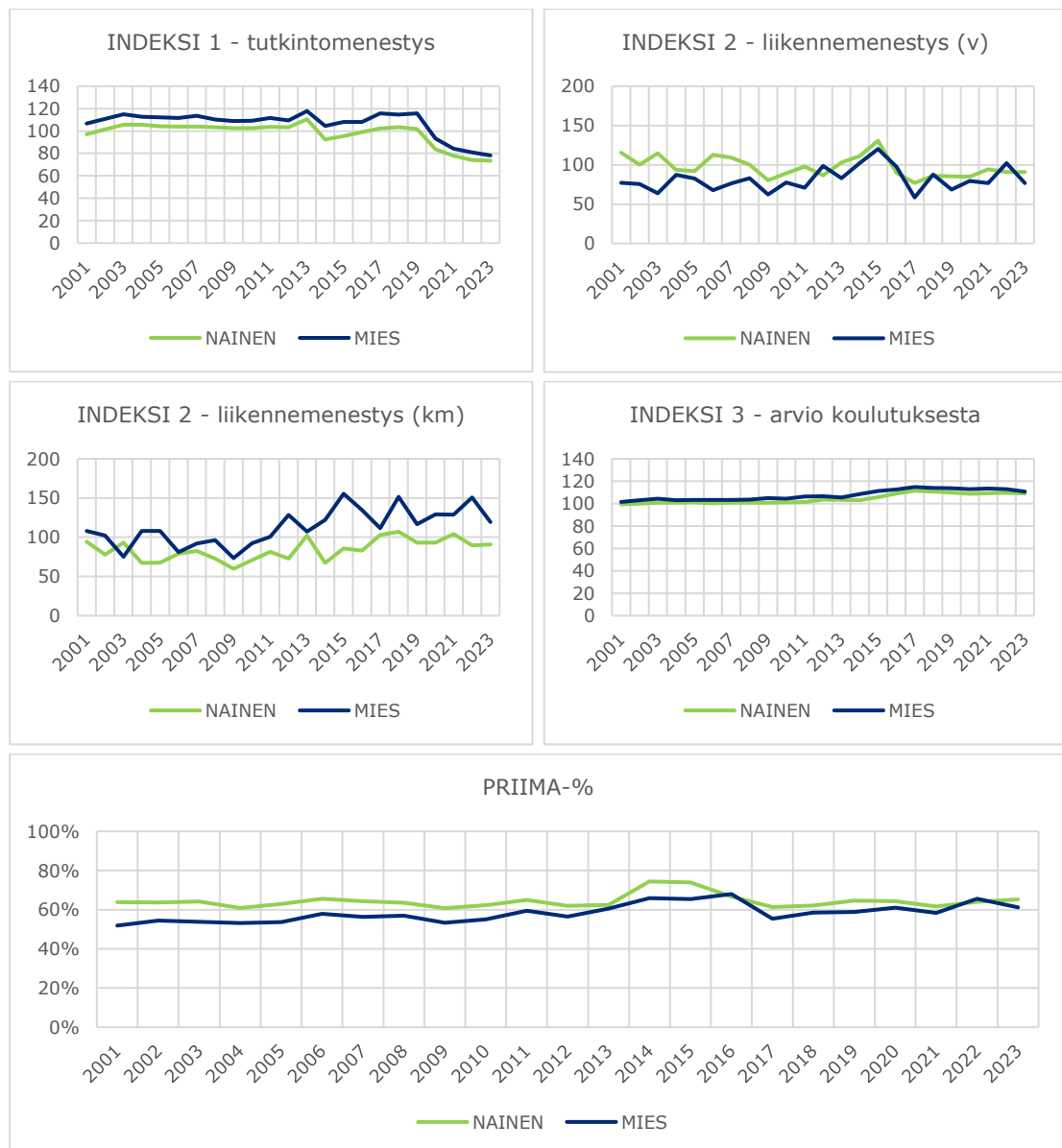
4.4 Kehitys vastaajaryhmittäin

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





Kuva 45 on esitetty indeksi- ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2023 naisten ja miesten välillä. Indeksien 1 mukaan miesvastaajat ovat selviytyneet kuljetustutkimuksesta hieman naisvastaajia paremmin jokaisena tutkimusvuotena, joskin erot ovat tasoittuneet viime vuosina. Molemmista ryhmistä indeksin kokonaiskehitys on noudattanut samanlaista trendiä ja ollut laskusuuntainen viimeisen neljän vuoden aikana. Indeksissä 2 vaihtelut ovat voimakkaampia. Keskimäärin naiset ovat selvinneet miehiä paremmin liikenteessä useimpina tutkimusvuosina aikaa kohden tarkasteltuna, kuten myös vuoden 2023 tutkimusaineistossa. Vastaava kehitys näkyy priima-osuudessa, vaikka erot sen osalta ovatkin pieniä. Ero liikennemenestyksessä kääntyy kuitenkin miesten hyväksi ajettuja kilometrejä kohden lasketussa indeksi- ja priima-%:ssä miesten keskimääräistä selvästi korkeamman ajokilometrimäärän myötä. Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä. Keskimäärin miesten kokemat valmiudet itsenäiseen ajamiseen ovat olleet hieman keskiarvon yläpuolella jokaisena tutkimusvuonna.

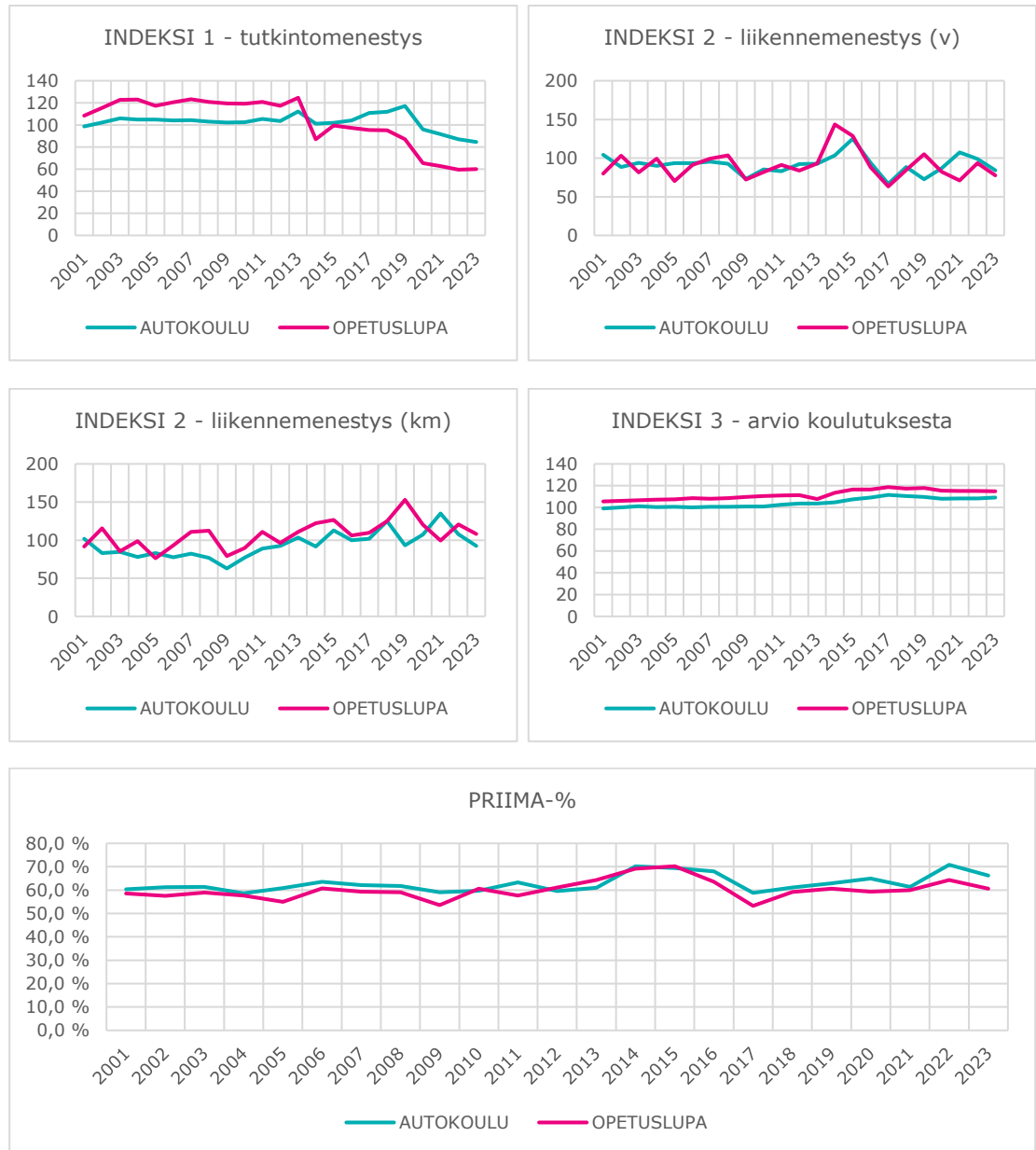


Kuva 45. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2023 vastaajan sukupuolen mukaan tarkasteltuna.

Kuva 46 esittää indeksiarvot ja priima-%:n kehityksen ajokortin suoritustavan mukaan jaoteltuna. Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla tutkintomenestystä ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksi-arvo 1 on ollut ennen vuotta 2014 opetuslupalaisilla autokoulun käyneitä korkeampi, mutta laskenut sittemmin autokoulun käyneitä matalammaksi. Asiaan vaikuttaa osaltaan edellisessä luvussa kuvatut ajotuntien pakollisen määrän muutokset, joilla on ollut erilainen vaikutus eri suoritustavalla ajokortin suorittaneiden toteutuneisiin ajoharjoittelumääriin. Kehitys ryhmien välillä on ollut viime vuosina samansuuntaista eron säilyessä samalla tasolla autokoulun käyneiden hyväksi.

Liikennemenestystä aikaa kohden kuvaavassa indeksissä 2 ei ole useimpina vuosina ole ollut selkeää eroa tutkinnon suoritustavalla. Vuonna 2021 autokoulussa ajokortin suorittaneilla indeksi-arvo oli opetuslupalaisia korkeammalla tasolla, mutta vuosina 2022 ja 2023 eroa ryhmien välillä ei käytännössä ole ollut. Ajettuja kilometrejä kohden laskettuna indeksi on useimpina vuosina ollut

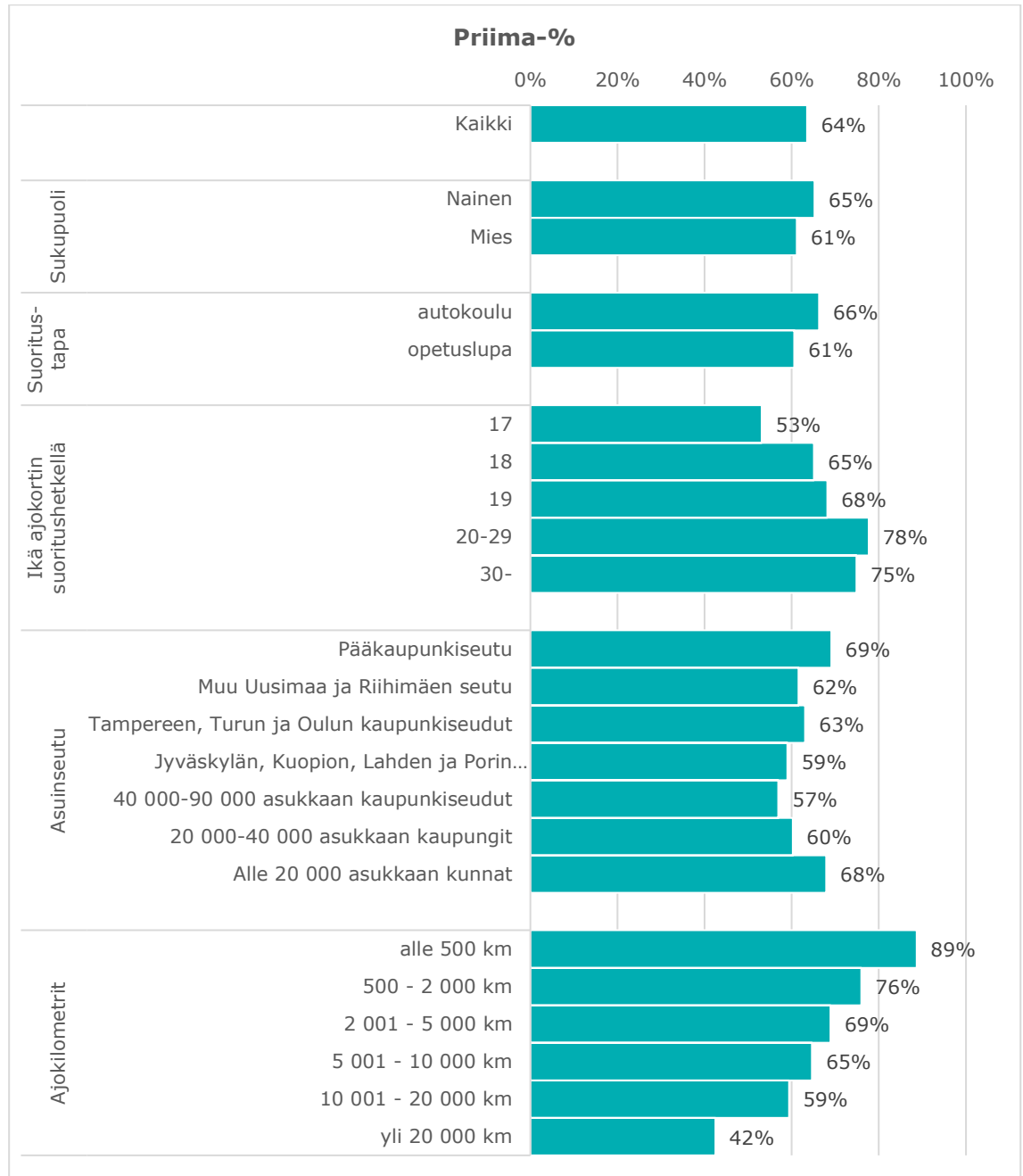
opetuslupalaisilla hieman keskiarvoa korkeammalla. Indeksillä 3 mitattuna opetuslupalaiset ovat niin ikään kokeneet saaneensa opetuksesta hieman paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen kaikkina tutkimusvuosina, ja ero on säilynyt samana eri vuosien välillä. Priima-osuudessa erot ryhmien välillä ovat olleet tyyppillisesti melko pieniä. Kahtena viime vuonna autokoululaiset ovat kuitenkin suoriutuneet opetuslupalaisia paremmin.



Kuva 46. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2023 autokoulun suoritusajan mukaan tarkasteltuna.

Kokonaan vahingotta ja rangaistuksessa oli vuoden 2023 tutkimusaineiston perusteella selvinnyt 64 % vastaajista. Priima-% oli naisilla neljä prosenttiyksikköä miehiä korkeammalla tasolla ja autokoulussa ajokortin suorittaneilla viisi prosenttiyksikköä opetuslupalaisia korkeammalla (Kuva 47). Ikäryhmittäin tarkasteltuna priima-% oli matalimmillaan 17-vuotiaana ajokortin saaneilla (53 %) ja korkeimmillaan 20–29-vuotiaana ajokortin saaneilla (78 %) vastaajilla. Alueellisesti tarkasteltuna selkeää suuntaa asuinseudun koolla ei priima-osuuteen ollut. Korkeimmillaan priima-% oli pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla (69 %), mutta

toisaalta myös pienillä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvilla vastaajilla (68 %). Ajokokemuksen perusteella tarkasteltuna priima-% laski suoraviivaisesti sen mukaan mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt ja eroa eniten ja vähiten ajaneiden vastaajaryhmien välille muodostui lähes 50 %-yksikköä.



Kuva 47. Priima-osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2023 uusien kuljettajien seurantatutkimukseen saatiin kevään ja syksyn tutkimuskierroksilta yhteensä 1562 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 20 %, joka oli hieman matalampi kuin aiempien vuosien tutkimuksissa. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana saaneiden vastaajien osuus oli kasvanut entisestään ja jo yli kolmannes kaikista vastaajista ilmoitti suorittaneensa ajokortin 17-vuotiaana. Osuus vastaa hyvin viime vuosien aikana ikäpoikkeuslupalaisten osuutta kaikista B-kortin suorittajista. Niin ikään opetusluvalla ajokortin oli suorittanut hieman yli kolmannes kaikista vastaajista. Osuus on samaa tasoa kahden edellisen vuoden kanssa, mutta jonkin verran tätä edeltäviä vuosia korkeampi.

Vuonna 2023 myönnettiin yhteensä hieman alle 60 000 henkilöauton ajo-oikeuden oikeuttavaa ajokorttia. Määrä on samaa tasoa kuin vuonna 2022, mutta noin 10 % pienempi kuin tätä edeltävinä vuosina. Tutkimustulosten perusteella keskimääräinen yhdelle vastaajalle ajokortin saamisen jälkeen kertynyt ajosuorite vuoden 2023 aineistossa oli 9 870 ajokilometriä. Määrä on kasvanut hieman vuodesta 2022, mutta on edelleen tätä edeltäviä vuosia matalammalla tasolla. Liikkumistotumusten perusteella henkilöauton käytön yleisyys on uusilla kuljettajilla samalla tasolla kuin edellisenä vuonna, mutta laskenut jonkun verran koronavuosista 2020 ja 2021 sekä hieman myös tätä edeltävistä vuosista 2018 ja 2019. Henkilöautoilun suosion laskun yhtenä syynä voidaan pitää yleistä kustannusten nousua, mikä näkyy erityisesti nuorten aikuisten liikkumisvalinnoissa.

Vastaajien tyytyväisyys opetuksesta saatuihin valmiuksiin oli vuoden 2023 tutkimusaineistossa hieman aiempia vuosia matalammalla tasolla, mutta kuitenkin edelleen keskiarvosana asteikolla 1–5 nousi yli neljään. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvot käytännössä kaikilla osa-alueilla ovat myös pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Aiempien vuosien tapaan eri osa-alueista vastaajat kokivat saaneensa heikoimmat valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja kuljettajaopetuksen sisältöä koskevassa osiossa tyytyväisyys pimeällä ja liukkaalla ajon harjoituksiin jäi myös osa-alueista selvästi matalimmaksi. Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin on noussut hieman viime vuosien aikana, kun taas tyytyväisyys liukkaalla kelin harjoituksiin on hieman laskenut.

Liukkaalla kelillä ajon tyytyväisyyden lasku heijastanee osaltaan osa-alueessa selvästi yleistynyttä simulaattoriopetusta, jonka suorittaneilla tyytyväisyys tyypillisesti jää liikenteessä osa-alueen suorittaneita matalammaksi. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa jo yli 60 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa liukkaan kelin harjoitukset simulaattorilla, kun esimerkiksi vuonna 2019 vastaava osuus oli 32 %. Pimeällä ajon harjoitusten osalta simulaattoriopetuksen osuus on säilynyt yli 80 prosentissa, mutta ei ole kasvanut enää viime vuosina. Pimeällä ajon harjoitusten tyytyväisyysarvosanan kasvun voikin siten olettaa kertovan tekniikan kehittymisestä realistisempaan suuntaan. Yleisesti tyytyväisimpiä vastaajia aiempien vuosien tapaan olivat 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat ja opetusluvalla ajokortin suorittaneet, eli pitkälti ne vastaajat, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt kaikkein eniten.

Korkeamman tyytyväisyyden ohella runsaat ajokilometrit heijastuvat tyypillisesti korkeampiin vahinko- ja rikemääriin, vaikka määrät eivät kasvakaan suoraviivaisesti ajokilometrien kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tutkimushenkilöille sattuneiden pienien vahinkojen määrä on samalla tasolla kymmenen vuoden

takaisen arvon kanssa, mutta hieman viiden vuoden keskiarvoa matalampi. Omaisuusvahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä on niin ikään hieman laskenut, vaikka on toisaalta kymmenen vuoden takaista arvoa korkeammalla. Ajokilometreihin suhteutettuna useimpien rikkeiden ja vahinkojen määrän trendi on kuitenkin kauttaaltaan ollut lievästi laskeva.

Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus säilyi aiempaan tapaan alle kolmessa prosentissa. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa ajokieltokoulutukseen ilmoitti osallistuneensa yhteensä 44 vastaajaa. Yli puolet ajokieltokoulutukseen johtaneen syyn ilmoittaneista vastaajista ilmoitti syyksi ylinopeuden. Muita syitä olivat muun muassa rattijuopumus, piittaamattomuus, luistattaminen ja yleisesti toistuneet rikkomukset. Useissa vastauksissa korostettiin tilanteen tapahtuneen hiljaisen liikenteen aikaan ja monissa tapauksissa kyydissä oli ollut kuljettajan lisäksi myös matkustajia. Koulutuksen käyneistä kuljettajista kaikkiaan 42 % ilmoitti olleensa erittäin tyytyväinen koulutuksen sisältöön. Kaikkiaan noin 70 % vastaajista koki myös koulutuksella olleen joko selkeä tai osittainen vaikutus myöhempään ajokäyttäytymiseen. Myös vapaan sanallisen palautteen perusteella koulutuksella koettiin olleen vaikutusta, joko asenteiden muuttumisen kautta tai sen aiheuttaman taloudellisen menetyksen vuoksi.

Indeksiarvojen osalta tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 oli laskenut hieman aiemmista vuosista, vaikka ero vuoteen 2022 olikin pieni. Liikennemenenestystä mittaavassa indeksissä 2 laskua oli myös tapahtunut hieman sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna. Koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 on säilynyt pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella ja siinä tapahtuneet muutokset ovat olleet hyvin pieniä. Niiden vastaajien osuus, joille ei rikkeitä ja vahinkoja ollut sattunut ollenkaan, oli yhden prosenttiyksikön pienempi, kuin vuonna 2022, mutta kuitenkin viiden viime vuoden keskiarvon yläpuolella. Eri ryhmistä hieman keskimääräistä vähemmällä vahingoilla olivat selvinneet naiskuljettajat, autokoulussa ajokortin suorittaneet kuljettajat, yli 18-vuotiaana ajokortin suorittaneet kuljettajat sekä pääkaupunkiseudulla, mutta toisaalta myös pienimmissä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat vastaajat. Selkein vaikutus vahingotta selviytymiseen oli kuitenkin jälleen ajokilometreillä: ero alle 500 kilometriä ja yli 20 000 kilometriä ajaneilla vastaajilla oli prima-osuudessa yli 40 prosenttiyksikköä.

Lähdeluettelo

Traficom, 2024a. Tilastotietokanta. Kuljettajantutkinnot.

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

Traficom, 2024b. Tilastotietokanta. Suoritetut ja hyväksytyt ajokokeet.

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

Traficom, 2024c. Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit.

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

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

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja

2022:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2022_0.pdf

2021:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2021.pdf

2020 (perusaineisto):

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

2020 (ikäpoikkeuslupalaisten lisääaineisto):

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

2019:

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

2018:

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

2017:

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

2016:

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

2013–2015:

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

2011:

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

2010:

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

Liiteluettelo

Liite 1. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen suomenkielinen tutkimuslomake 2023

Liite 2. Alueellisessa luokittelussa käytetyt alueryhmät

Liite 3. Tutkimuksen vastausmäärät 2015–2023

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto