TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä

Janne Tuominen

Traficomin tutkimuksia
ja selvityksiä 4/2021
Traficoms forsknings-
rapporter och utredningar
Traficom Research Reports

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

Julkaisupäivämäärä
21.5.2021

Julkaisun nimi
Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä

Tekijät
Janne Tuominen

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Julkaisusarjan nimi ja numero
Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2021

ISSN 2669-8781(verkkojulkaisu)
ISBN 978-952-311-755-6 4/21 (verkkojulkaisu)

Asiasanat
uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa, ikäpoikkeuslupa, 17-vuotiaat

Tiivistelmä
Vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen yhteydessä ikäpoikkeuslupakäytäntöihin liittyviä ehtoja lievennettiin. Ajokortin saamisen perusteeksi alle 18-vuotiaana on lakimuutoksen jälkeen riittänyt esimerkiksi opiskelupaikkaan, työpaikkaan tai tavoitteelliseen harrastamiseen liittyvien matkojen kulkemisen turvaaminen. Uudistuksen myötä ajokortteja on myönnettyvuoden 2021 kevääseen mennessä 17-vuotiaille hakijoille jo yli 30 000 kappaletta. Kaikkiaan 17-vuotiaille myönnetyt ajokortit edustivat vuonna 2020 jo lähes neljännestä kaikista myönnetyistä ajokorteista.

Vuosittain toteutetun uusien kuljettajien seurantatutkimuksen osana syksyllä 2020 toteutettiin lisätutkimus, jonka otokseen kerättiin kaikkiaan 8000 ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin vuosina 2018-2020 saanutta uutta kuljettajaa. Vastauksia kyselytutkimukseen saatiin yhteensä 1908 henkilöltä vastausasteen ollessa 24 %. Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimustuloksia vertailtiin pääasiassa vastaavin tutkimusmenetelmin vuonna 2020 toteutettuun kaikista uusista kuljettajista koostuvan perusjoukon tutkimusaineistoon.

Tutkimustulosten ja ajokorttitilastojen perusteella ikäpoikkeusluvan hakeminen on yleisintä miespuolisilla, pienillä paikkakunnilla asuvilla kuljettajilla, joilla on mahdollisuus suorittaa ajokortti opetusluvalla. Tutkimuslomakkeella kerättyjen vastausten perusteella selvästi yleisimmäksi syyksi ikäpoikkeusluvan hakemiselle nousi koulu- ja opiskelumatkojen kulkemisen helpottaminen tai mahdollistaminen, jonka ilmoitti ensisijaiseksi syykseen ikäpoikkeusluvan hakemiselle noin 60 % vastaajista. Toissijaisia syitä olivat työhön, työharjoitteluun tai tavoitteelliseen harrastamiseen liittyvät matkat. Useimmiten edellä mainittujen syiden yhteydessä mainittiin pitkät välimatkat ja heikot julkisen liikenteen yhteydet omalla asuinseudulla.

Yhdeksi keskeisimmäksi eroksi ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välille nousi ajokokemusmäärä ensimmäisen ajovuoden ajalta. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet ilmoittivat käyttävänsä autoa selvästi keskimääräistä yleisemmin arkiliikkumisessaan. Lähes 90 % vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Koulu- tai opiskelumatkojen lisäksi autoa käytettiin yleisesti myös vapaa-ajalla. Myös muiden kuljettaminen sekä koulu- ja työmatkoilla että vapaa-ajanmatkoilla oli yleistä. Ikäpoikkeuslupalaisten joukosta puuttuivat lähes kokonaan ne vastaajat, joilla ajokilometrimäärät jäävät alle 2000 kilometriin vuodessa. Keskimääräinen tutkimushetkeen mennessä, eli reilun yhden ajovuoden aikana, kertynyt ajosuorite ikäpoikkeuslupalaisilla oli yli 16 600 kilometriä, mikä oli lähes 60 % korkeampi kuin perusjoukon vastaajilla.

Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös vastaajien kokemuksia kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon antamista valmiuksista itsenäiseen ajamiseen liittyen sekä yleistä tyytyväisyyttä koulutusta kohtaan. Kaikilla osa-alueilla tyytyväisyyskeskiarvo nousi ikäpoikkeuslupalaisilla perusjoukon vastaajia korkeammaksi. Kuljettajaopetuksen antamat valmiudet ja opetuksen sisältö yleisesti saivat ikäpoikkeuslupalaisilta viisiportaisella asteikoilla (1-5) keskiarvosanan 4,4 ja kuljettajantutkinto yleisarvosanan 4,3. Perusjoukon vastaajilla keskiarvosana kaikilla kolmella osa-alueella oli 4,2.

Tutkimushenkilöiden omien arvioiden perusteella ikäpoikkeuslupalaisille oli sattunut hieman keskimääräistä yleisemmin vahinkoja, rikkeitä ja läheltä piti -tilanteita ensimmäisen ajovuoden aikana. Selkein ero yleisyydessä oli saaduissa liikennevirhemaksuissa ja sakoissa, vaikka kaiken kaikkiaan erot perusjoukon ja ikäpoikkeuslupalaisten välillä jäivätkin melko pieniksi. Vahinkojen yleisyydellä voidaan katsoa olleen selkeä yhteys suurempiin ajokilometrimääriin. Suhteutettaessa vahinkomäärät ajokokemukseen, jäivät ikäpoikkeuslupalaisten keskimääräiset kilometrejä kohden lasketut vahinkomäärät selvästi perusjoukon vastaavia arvoja pienemmiksi.

Avoimissa vastauksissa ikäpoikkeuslupalaisilla nousi esille pitkälti samat aihepiirit, kuin perusjoukon vastaajilla. Yleisimmin toistuvat teemat olivat liian alhaiseksi koettu ajotuntien määrä sekä simulaattoriopetus, jonka ei katsottu vastaavan todellista liikennetilannetta. Ikäpoikkeuslupalaisista 14 % ilmoitti kuitenkin avoimessa palautteessa erikseen myös olevansa tyytyväinen nykyiseen tutkintorakenteeseen tai ei keksinyt kehitysehdotuksia. Tyytyväisten osuus korostui vastauksissa jälleen hieman perusjoukon vastaajia yleisemmin.

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

Liikenne- ja viestintävirasto

Utgivningsdatum
21.5.2021

Publikation
Uppföljningsundersökning av unga förare – nöjdhet med förarutbildningen och erfarenheter i trafiken bland dem som tagit körkort med åldersdispens

Författare
Janne Tuominen

Tillsatt av och datum

Publikationsseriens namn och nummer	ISSN 2669-8781 (e-publikation)
Traficoms undersökningar och utredningar 4/2021.	ISBN 978-952-311-755-6 4/21 (e-publikation)

Ämnesord
nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnighet, erfarenheter, nöjdhet, förarutbildning, förarexamen, körrätt, körkort, undervisningstillstånd, åldersdispens, 17-åringar

Sammandrag
I samband med reformen av körkortslagen 2018 sänktes kraven gällande praxis för åldersdispens. Efter lagändringen har det räckt att motivera behovet av körkort för personer under 18 år med till exempel resor i anslutning till en studieplats, arbetsplats eller målinriktad hobby. Fram till våren 2021 har över 30 000 körkort redan utfärdats för sökande under 17 år i och med reformen. År 2020 utgjorde de körkort som beviljades förare under 17 år totalt sett nästan en fjärdedel av alla körkort som utfärdades.

Som ett led i den årliga uppföljningen av nya förare gjordes en tilläggsundersökning hösten 2020, där totalt 8 000 förare som tagit körkort vid 17 års ålder med åldersdispens under åren 2018–2020 inkluderades i urvalet. Totalt inkom svar från 1 908 personer på denna enkät, vilket innebär en svarsprocent på 24 procent. Enkätresultaten bland dem som tagit körkort med åldersdispens jämfördes med materialet över populationen alla nya förare. Detta material baserade sig på en undersökning från 2020, som huvudsakligen genomfördes med samma undersökningsmetoder.

Utgående från körkortsstatistiken och resultaten av undersökningen var det vanligast att ansöka om åldersdispens bland manliga förare som bor på små orter och har möjlighet att avlägga körkortet med undervisningstillstånd. Utifrån svaren som samlades in med enkäten var det klart vanligaste skälet för ansökan om åldersdispens att underlätta eller möjliggöra resor till skola eller studieplats. Omkring 60 procent av respondenterna uppgav detta som sitt huvudsakliga skäl för att ansöka om åldersdispens. Som sekundära skäl angavs resor i anknytning till arbete, arbetspraktik eller målinriktade hobbyer. I samband med dessa skäl nämndes ofta långa avstånd och otillräckliga kollektiva förbindelser på boendeorten.

En av de största skillnaderna mellan hela den statistiska populationen och dem som avlade körkort med åldersdispens var mängden körerfarenhet under det första körkortsåret. De med åldersdispens uppgav sig klart oftare än genomsnittet använda bil för sina dagliga ärenden. Nästan 90 procent av respondenterna uppgav att de gjorde resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Utöver resor till skola eller studieplats användes bilden också allmänt under fritiden. Det var även vanligt att köra andra såväl till skola och arbete som på fritiden. Bland dem som hade åldersdispens saknades det nästan helt respondenter med mindre än 2 000 körda kilometer per år. Den genomsnittliga mängden körning som de förare som avlagt körkort med åldersdispens hade ackumulerat vid undersökningstillfället, det vill säga under ett drygt års körande, var över 16 600 kilometer. Detta är nästan 60 procent mer än bland respondenterna i hela populationen.

Med formuläret undersöktes också respondenternas erfarenheter av de färdigheter för

självständig körning som de fått genom förarutbildningen och förarexamen, samt hur nöjda de var med utbildningen i allmänhet. Den genomsnittliga nöjdheten var på alla delområden högre bland respondenterna med åldersdispens än i den totala populationen. De färdigheter som förarutbildningen gett dem och innehållet i utbildningen rent allmänt fick på skalan 1–5 medelbetyget 4,4 bland förarna med åldersdispens, medan de gav förarexamen betyget 4,3. Medelbetyget i den statistiska populationen var 4,2 på alla tre delområden.

Utifrån de undersöktas egna bedömningar hade förarna med åldersdispens råkat ut får något fler skador, förseelser och tillbud än genomsnittet under sitt första körkortsår. Tydligast framgick skillnaden i antalet avgifter för trafikförseelser och böter, även om skillnaderna mellan populationen och dem som avlagt körkort med åldersdispens allt som allt var relativt små. Förekomsten av skador kan anses vara tydligt kopplad till det större antalet körda kilometer. Sätts skadetalet i förhållande till körerfarenheten, blir det beräknade antalet skador per genomsnittligt antal körda kilometer klart mindre bland dem som kört med åldersdispens än de motsvarande siffrorna för hela populationen.

Av de öppna svaren framgick i stor utsträckning samma frågor som bland respondenterna i populationen. De vanligast återkommande temana handlade om att antalet körtimmar upplevdes vara för få i förarutbildningen samt om simulatorundervisningen, som inte ansågs motsvara faktiska situationer i trafiken. Av dem som avlagt körkort med åldersdispens uppgav ändå 14 procent i sin fritt formulerade respons specifikt att de var nöjda med den nuvarande examensstrukturen eller att de inte kom på utvecklingsförslag. Andelen nöjda var också i detta avseende något större än i hela populationen.

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

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

Date of publication
21.5.2021

Title of publication
Monitoring study of new drivers – Satisfaction with driver instruction and experiences in traffic of drivers who were issued a driving licence based on an age exception permit

Author(s)
Janne Tuominen

Commissioned by, date

Publication series and number
Traficom Research Reports 4/2021

ISSN 2669-8781 (online publication)
ISBN 978-952-311-755-6 4/21 (online publication)

Keywords
new drivers, young drivers, traffic, traffic safety, traffic performance, traffic behaviour, coping, experiences, satisfaction, driver instruction, driving examination, right to drive, driving licence, driving instruction permit, age exception permit, 17-year-olds

Abstract
In connection with the reform of the Driving Licence Act in 2018, the requirements for the issuing of age exception permits were eased. Following the reform, driving licences have been granted to those under the age of 18 solely on the grounds of needing to ensure transportation to a place of study, workplace or goal-oriented hobbies, for example. Since the reform, a total of over 30,000 driving licences had been issued to 17-year-old applicants by the spring of 2021. All in all, driving licences issued to 17-year-olds already accounted for nearly a quarter of all driving licences issued in 2020.

In connection with the annual monitoring study of new drivers, an additional study was carried out in autumn 2020 focusing on a sample of a total of 8,000 drivers who were issued a driving licence at the age of 17 based on an age exception permit in 2018–2020. Responses to the associated survey were received from a total of 1,908 people, with the response rate being 24%. The survey data of the drivers who were issued a driving licence based on an age exception permit were compared to the survey data of a reference group consisting of all new drivers collected in a primarily similar study carried out in 2020.

Based on the survey data and driving licence statistics, applying for an age exception permit is most common among male drivers living in small localities who have the opportunity to receive instruction on the basis of a driving instruction permit. Based on the responses collected using the survey form, by far the most common reason for applying for an age exception permit was facilitating or enabling transportation to and from school or studies, which was presented as the primary reason for applying for an age exemption permit by approximately 60% of respondents. Secondary reasons included transportation related to work, internships or goal-oriented hobbies. In most cases, the applicants mentioned long distances and poor local public transport connections in connection with the aforementioned reasons.

One of the key differences highlighted between drivers who had been issued a driving licence based on an age exception permit and the reference group was the amount of driving experience accumulated during the first year of driving. Drivers who had been issued a driving licence based on an age exception permit reported driving a car significantly more than average during their daily lives, with nearly 90% of respondents reporting to have driven a passenger car daily or almost daily. In addition to driving to and from a school or place of study, the respondents also frequently drove in their spare time. Driving others during trips to and from school and work and during leisure time was also common. The group of drivers who had been issued a driving licence based on an age exception permit was almost completely devoid of drivers who drive less than 2,000 kilometres a year. On average, those who had been issued a driving licence based on an age exception permit had driven over 16,600 kilometres by the time

of responding to the survey, meaning in just over one year of driving – nearly 60% more than respondents from the reference group.

The survey form also asked respondents to share their experiences regarding the capacity for independent driving provided by driving instruction and the driving examination and assess their general satisfaction with the instruction. In all areas, the average level of satisfaction was higher among those who had been issued a driving licence based on an age exception permit compared to the reference group. On a scale of 1–5, those who had been issued a driving licence based on an age exception permit gave an average grade of 4.4 to the capacity provided by the driving instruction and the content of the instruction, and an overall grade of 4.3 to the driving examination. In contrast, the reference group gave an average grade of 4.2 to all three areas.

Based on the survey respondents' own assessments, those who had been issued a driving licence based on an age exception permit had experienced slightly more accidents, minor traffic violations and close calls than average during their first year of driving. The differences were most notable as regards the numbers of traffic penalty fees and fines received, although overall the differences between those who had been issued a driving licence based on an age exception permit and the reference group remained relatively small. The greater number of accidents can be attributed to the higher average KMs driven. Relative to driving experience, those who had been issued a driving licence based on an age exception permit had notably fewer accidents per kilometre than the reference group.

As regards open responses, those who had been issued a driving licence based on an age exception permit highlighted largely the same issues as reference group respondents. The most common themes were the number of hours of driving instruction provided , which was considered too low, and simulator instruction, which was considered to not correspond to real traffic situations. However, of those who had been issued a driving licence based on an age exception permit, 14% also indicated in open responses that they were satisfied with the current structure of the driving examination or could not think of any development suggestions. Overall satisfaction was once again slightly higher than among reference group respondents.

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 vuosittain toteutetulla kyselytutkimuksella, joka on suunnattu edellisenä vuonna B-kortin suorittaneille kuljettajille. Vuonna 2020 uusien kuljettajien perusjoukon tutkimusaineiston rinnalla kerättiin lisäaineisto vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen ikäpoikkeusluvalla alle 18-vuotiaana ajokortin suorittaneista kuljettajista.

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on selvittää vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen, arvioida opetuksen antamia valmiuksia itsenäiseen ajamiseen ja seurata uusien kuljettajien liikennemenestystä ensimmäisen ajovuoden ajalta. Ikäpoikkeuslupalaisten lisätutkimuksen tavoitteena oli kerätä tutkimustietoa vuosina 2018-2020 ajokortin 17-vuotiaana saaneesta kuljettajajoukosta ja vertailla heidän kokemuksiaan ja liikennemenestystään keskimääräiseen ajokortin suorittajaan. Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää kuljettajaopetuksen kehittämisessä, lakimuutoksen vaikutusten arvioinnissa ja uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen seurannassa.

Tutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut Elina Uusitalo Traficomista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet, Max Fogdell, Riikka Rajamäki, Inkeri Parkkari ja Juha-Pekka Konttinen Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista ovat vastanneet Janne Tuominen ja Kati Kiiskilä Sitowise Oy:stä.

Helsingissä, 21.5.2021

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2001 samlat in information om nya förares erfarenheter och hur de har klarat sig i trafiken efter att de fått sitt körkort. Materialet samlas in genom en årlig enkät, som riktar sig till nya förare som avlagt B-körkort under föregående år. Vid sidan om hela populationen av nya förare, samlades 2020 dessutom ett tilläggsmaterial in bland förare som efter lagändringen 2018 avlagt körkort med åldersdispens innan de fyllt 18 år.

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 körkortsår. Avsikten med tilläggsundersökningen bland dem som avlagt körkort med åldersdispens var att samla in forskningsdata om dem som fått körkort vid 17 års ålder under åren 2018–2020, och jämföra deras erfarenheter och trafikförmåga med genomsnittet av nya förare. Undersökningsresultaten kan användas för att utveckla förarutbildningen, bedöma konsekvenserna av lagändringen och följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen bland nya förare.

Ordförande för styrgruppen för undersökningarna var Elina Uusitalo vid Traficom. I styrgruppen ingick dessutom Max Fogdell, Riikka Rajamäki, Inkeri Parkkari och Juha-Pekka Konttinen vid Traficom. Innolink Research Oy står för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Janne Tuominen och Kati Kiiskilä vid Sitowise Oy ansvarar för planering, analys och rapportering av undersökningen.

Helsingfors den 21.5.2021

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2001, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on new drivers' experiences and traffic performance following the issuing of a driving licence. The data has been collected via an annual survey aimed at drivers who were issued a category B driving licence the year before. In 2020, in addition to data on all new drivers, Traficom also collected an additional dataset on drivers who had been issued a driving licence before the age of 18 based on an age exception permit following the legislative reform carried out in 2018.

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. The aim of the additional survey focusing on drivers who had been issued a driving licence based on an age exception permit was to collect data on drivers who had been issued a driving licence at the age of 17 in 2018–2020 and compare their experiences and traffic performance to those of an average driving licence recipient. The survey results can be utilised in the development of driving instruction, the assessment of the impacts of the legislative reform and the monitoring 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 also included Max Fogdell, Riikka Rajamäki, Inkeri Parkkari and Juha-Pekka Konttinen from Traficom. The technical implementation of the study was carried out by Innolink Research Oy. The planning, analysis and reporting of the study was carried out by Janne Tuominen and Kati Kiiskilä from Sitowise Oy.

Helsinki, 21.5.2021

Elina Uusitalo
Senior Specialist
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1 Johdanto 1

1.1 Tutkimuksen tausta 1

1.1 Ikäpoikkeuslupakäytännöt 1

1.2 Tutkimusmenetelmät ja vastausasteet 3

1.3 Taustatiedot ja rinnastus perustutkimukseen 5

2 Tutkimustulokset 8

2.1 Syyt poikkeusluvan hakemiseen ja ajokortin suorittamiseen 8

2.2 Liikkumistottumukset 10

2.3 Tutkinnon suorittaminen 12

2.4 Ajokokemus 15

2.5 Tyytyväisyys koulutuksen sisältöön 18

2.6 Sattuneet rikkeet ja vahingot 20

2.7 Indeksit 23

2.8 Vapaa palaute 29

3 Johtopäätökset 32

Lähdeluettelo 34

Liiteluettelo 35

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa vuodesta 2001 lähtien vastikään ajokortin saaneiden kuljettajien liikennemenestyksestä ja kokemuksista ensimmäisen ajovuoden ajalta. Samalla tutkimus tuo tietoa siitä millaisia valmiuksia kuljettajaopetus tarjoaa, mitä vaikutuksia tutkintorakenteen muutoksilla on ollut ja miten koulutusta olisi tarvetta kehittää tulevaisuudessa. Tutkimus on toteutettu vuosittain ja siihen on poimittu satunnaisotoksena 8000 noin vuosi ennen tutkimuksen tekohetkeä B-kortin suorittanutta uutta kuljettajaa. Pitkän aikasarjan avulla on ollut mahdollista seurata liikennemenestyksen ja kuljettajaopetuksesta saatujen kokemusten kehitystä aina 2000-luvun alkupuolelta nykypäivään.

Vuoden 2020 syksyllä uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukon rinnalla kerättiin lisäotos ikäpoikkeusluvalla, eli alle 18-vuotiaana ajokortin saaneista uusista kuljettajista vuosien 2018-2020 ajalta. Lisätutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten uusi entistä nuorempi kuljettajajoukko vertautuu keskimääräiseen ajokortin suorittajaan. Keskeisimmät tulokset ja vertailutieto perustutkimuksen vastauksiin on esitetty tässä raportissa. Varsinainen uusien kuljettajien perusjoukon tutkimus raportoidaan erillisenä tutkimuksena osana pitkän aikavälin tutkimussarjaa.

1.1 Ikäpoikkeuslupakäytännöt

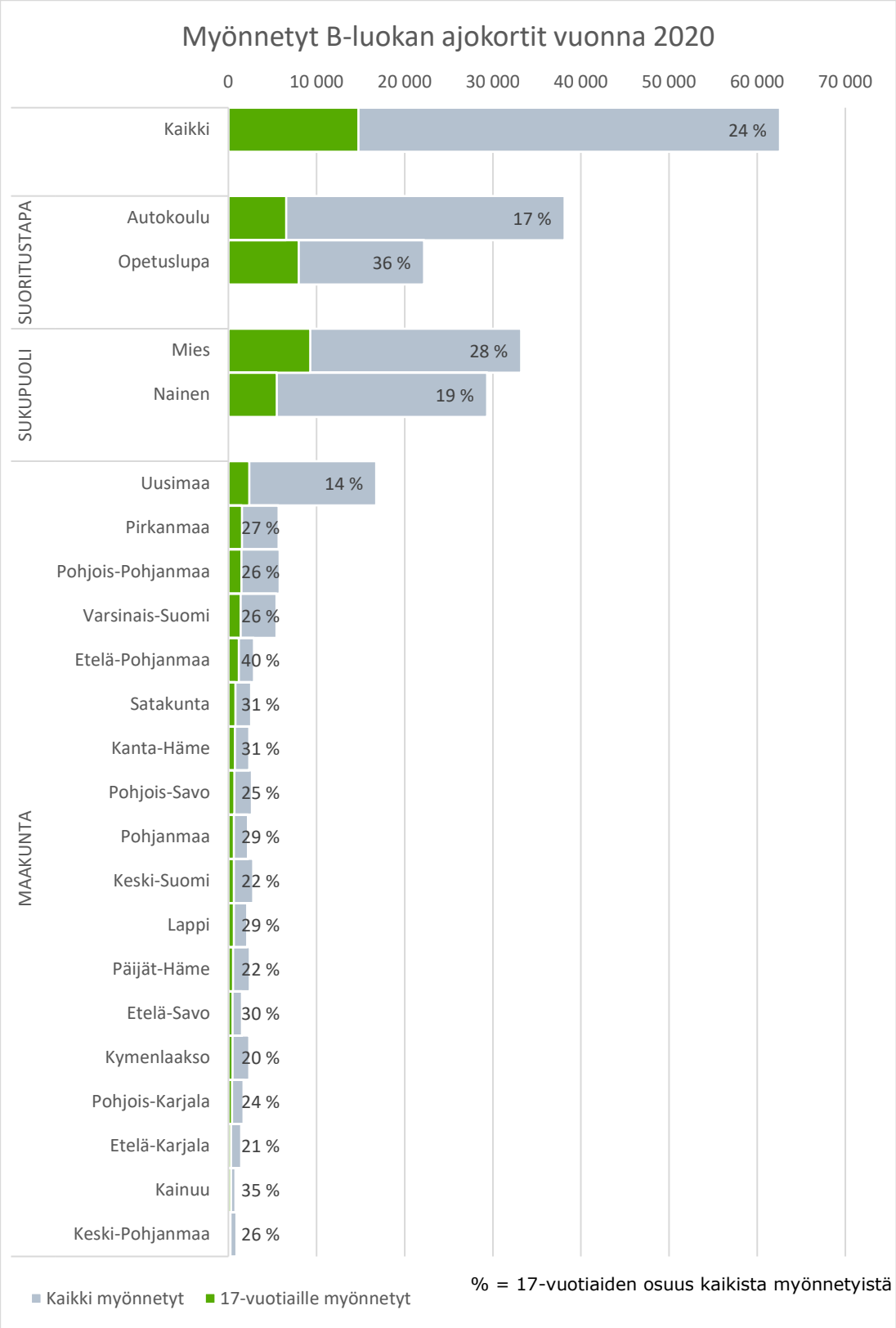
Yleisesti ajokortti on ollut Suomessa mahdollista saada aikaisintaan henkilön täytettyä 18 vuotta. Poikkeustapauksissa ajokortti on kuitenkin voitu myöntää jo 17-vuotiaalle hakijalle, mikäli sille on katsottu olevan erityisiä syitä. 1.7.2018 voimaan tulleen ajokorttilain uudistuksen myötä ikäpoikkeusluvan hakemiseen liittyviä ehtoja lievennettiin ja vuoden 2021 helmikuun loppuun mennessä ikäpoikkeuslupia on haettu Traficomista lähes 38 000 kappaletta. Hakemuksista valtaosa on hyväksytty ja vuoden 2021 kevääseen mennessä 17-vuotiaille hakijoille on myönnetty jo yli 30 000 ajokorttia. (Kuva 1).



Kuva 1. Haetut ja myönnetyt ikäpoikkeusluvat 7/2018 – 02/2021. [Traficom 2021a]

Ikäpoikkeusluvan myöntämisen syitä voivat olla muun muassa työhön, työharjoitteluun, opiskelupaikkaan tai tavoitteelliseen harrastukseen pääsemistä vaikeuttavat pitkät etäisyydet ja huonot joukkoliikenneyhteydet, jolloin matkan kulkeminen ilman autoa voidaan arvioida kohtuuttoman työlääksi. Muita syitä voivat olla myös ennalta arvaamattomat muutokset perhetilanteessa ja samassa kotitaloudessa asuvan perheen toimentulon turvaaminen. Kaikki lupahakemukset käsitellään Traficomissa yksilöllisesti ja lupa myönnetään kokonaisharkinnan perusteella. Luvan myöntämisessä arvioidaan ensisijaisesti hakijan omaa kulkemistarvetta. *[Ajokortti-info 2021a]*

Vuonna 2020 henkilöauton ajo-oikeuden sai Suomessa yhteensä noin 15 000 uutta 17-vuotiasta kuljettajaa. Kokonaisuudessaan B-luokan ajokortteja myönnettiin samassa ajassa hieman yli 60 000, jolloin ikäpoikkeuslupalaisten osuus kaikista myönnetyistä B-luokan ajokorteista nousi lähes neljännekseen (Kuva 2). Vaihtelu kuljettajaryhmittäin oli kuitenkin melko suurta. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneista hieman yli puolet suoritti vuonna 2020 tutkinnon opetusluvalla, jolloin jo yli kolmannes kaikista opetusluvalla ajokortin suorittaneista oli ikäpoikkeuslupalaisia. Myös miespuolisten kuljettajien osuus korostui 17-vuotiaissa ajokortin hakijoissa. Alueelliset vaihtelut olivat luonnollisesti suuria etäisyyksien ja joukkoliikenteen palvelutason vaihdellessa eri kaupunkiseutujen välillä. Uudellamaalla 14 % B-luokan ajokorteista vuonna 2020 myönnettiin 17-vuotiaille hakijoille, kun taas vastaava osuus esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla oli 40 %. *[Traficom 2021b]*



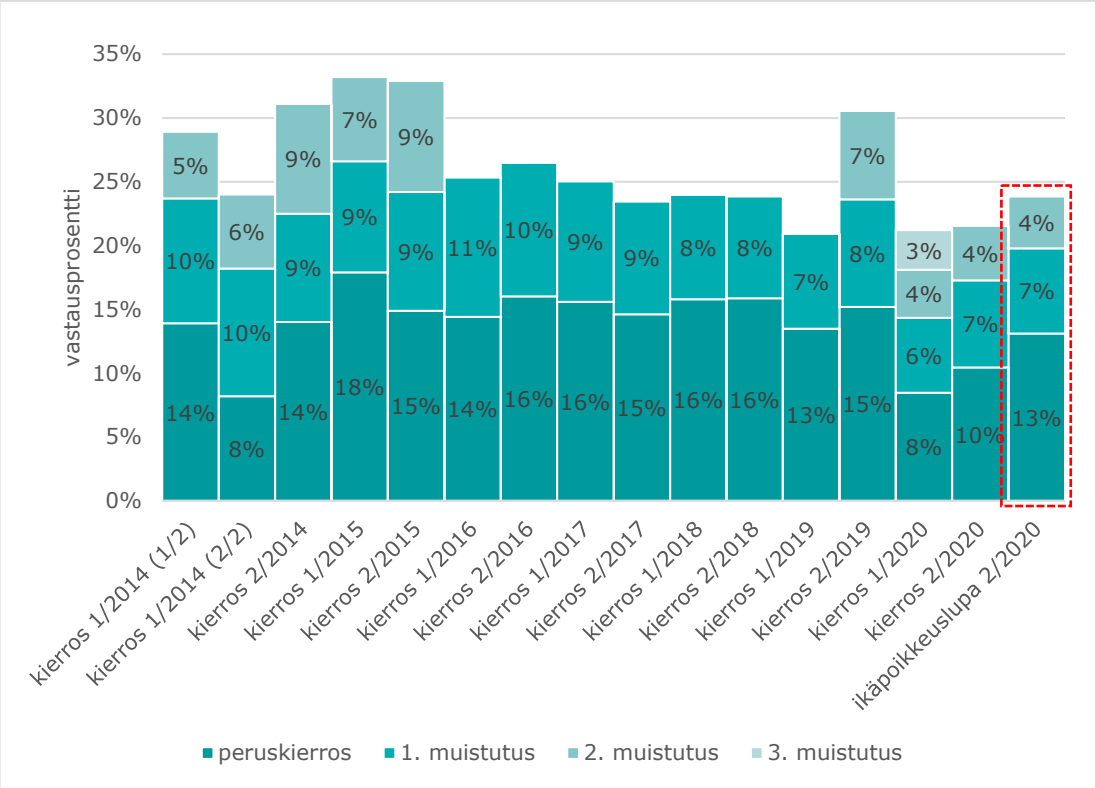
Kuva 2. Myönnetyt B-luokan ajokortit ja 17-vuotiaille myönnettyjen ajokorttien osuus kaikista myönnetyistä ajokorteista. [Traficom 2021b]

1.2 Tutkimusmenetelmät ja vastausasteet

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen otokseen on tyypillisesti poimittu uusia kuljettajia, jotka ovat suorittaneet B-luokan ajokortin noin 12-15 kuukautta ennen

tutkimuksen käynnistämistä. Tutkimus on toteutettu vuoden aikana kahdesti siten, että keväällä on poimittu 4000 henkilön otos ja syksyllä toinen 4000 henkilön otos, jolloin koko vuoden aineiston otoskooksi on saatu yhteensä 8000 uutta kuljettajaa. Vuoden 2020 syksyllä toteutettiin samanaikaisesti kaikista uusista B-luokan ajokortin suorittajista koostunut peruskierroksen syksyn otos (4000 henkilöä) ja ikäpoikkeuslupalaisista koostunut lisäotos (8000 henkilöä). Tutkimusaineistot kerättiin loka-marraskuun aikana. Peruskierroksen otokseen poimittiin henkilöitä, jotka olivat suorittaneet ajokortin syyskuun ja marraskuun välisenä aikana vuonna 2019. Ikäpoikkeuslupalaisten otokseen jouduttiin poimimaan tutkimushenkilöitä huomattavasti pidemmältä ajanjaksolta, jotta vaadittu 8000 henkilön otoskoko saatiin täyteen. Poiminta tehtiin siten kaikista kesän 2018 ajokorttilain uudistuksen jälkeen ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneista kuljettajista. Poiminnassa painotettiin kuitenkin tutkintonsa vuoden 2019 syksyllä suorittaneita, jotta otos saatiin peruskierroksen tutkimuksen kannalta mahdollisimman suurelta osin vertailukelpoiseksi.

Vuosina 2014-2019 uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu monimenetelmätutkimuksena, jossa vastaajille on lähetetty postitse tutkimuksen saatekirje ja tutkimuslomake sekä internet-osoite, jossa vastaukset voi halutessaan antaa sähköisesti. Vastausmahdollisuus on järjestetty suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Tutkimuksiin on tyypillisesti sisältynyt 1-3 muistutuskierrosta niille vastaajille, jotka eivät ole edellisillä kierroksilla tutkimukseen vastanneet. Vuoden 2019 syksyn tutkimuskierroksen toisesta muistutuskierroksesta lähtien tutkimusaineistot on lähetetty ja vastaukset kerätty kokonaan sähköisesti. Tutkimuksen alkuvuosiin verrattuna vastausaste on ollut laskussa ja viime vuosina vastauksia on tyypillisesti saatu muistutuskierrosten jälkeen vuosittain noin 1600-2000 vastausasteen ollessa 20-25 %. Ikäpoikkeuslupalaisten lisätutkimuksen kokonaisvastausaste vuonna 2020 oli 24 % ollen näin hieman korkeammalla tasolla kuin vuoden 2020 perusjoukon tutkimuksissa (Kuva 3).



Kuva 3. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen vastausasteen kehitys 2013-2020.

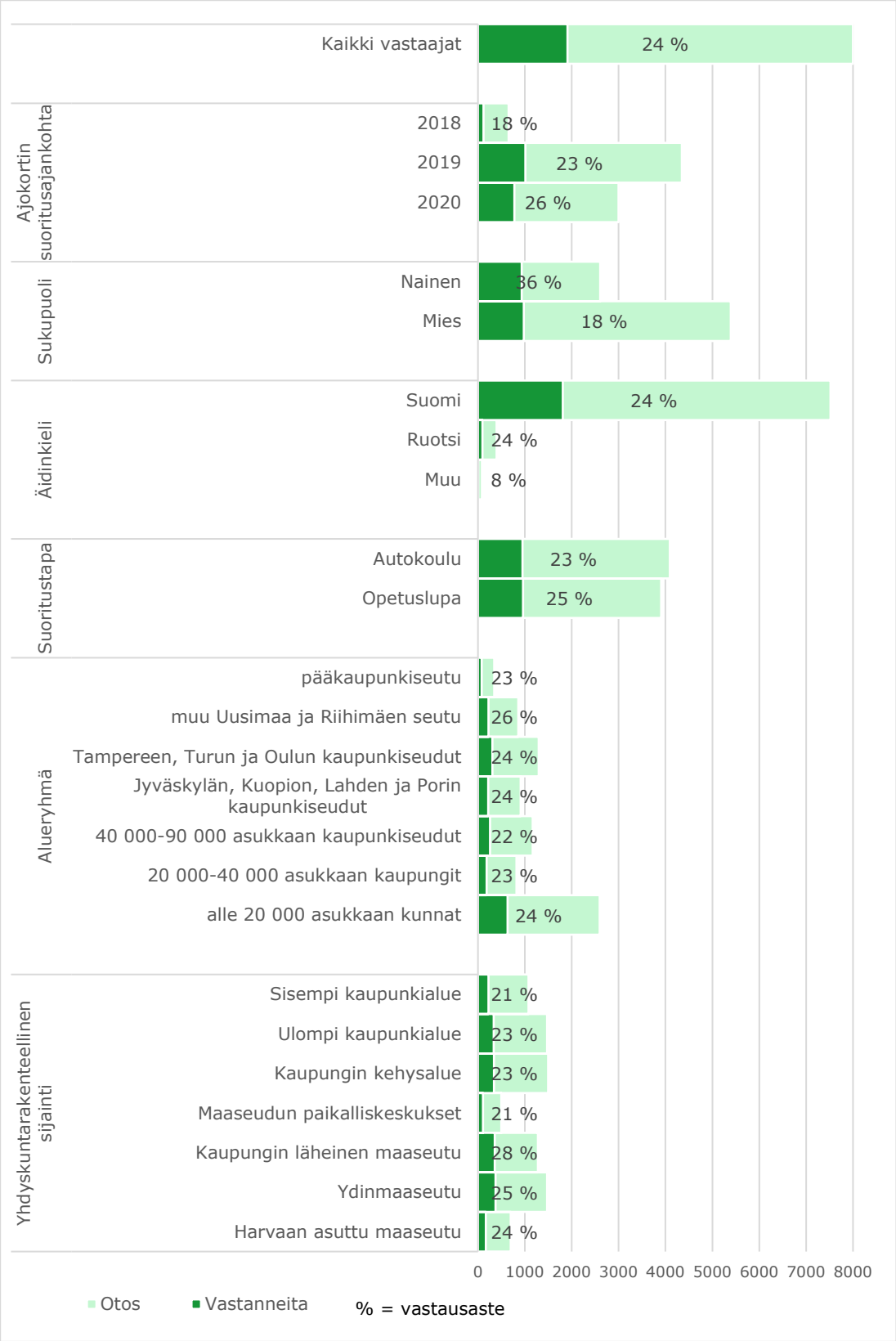
Vuoden 2020 ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuslomake oli pääpiirteissään sama kuin varsinaisen perusjoukon tutkimuksen tutkimuslomake. Lomakkeella oli kuitenkin joitain lisäkysymyksiä ikäpoikkeusluvan hakemista ja liikkumismahdollisuuksia koskien. Vuoden 2020 ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksessa käytetty internet-vastauslomake on esitetty liitteessä 1.

Vuoden 2020 analyyseja varten peruskierroksen tutkimusaineistoon yhdistettiin keväällä ja syksyllä kerätyt tutkimusaineistot, johon ikäpoikkeuslupalaisten tuloksia myös myöhemmissä analyyseissa vertailtiin. Peruskierroksen tutkimukseen saatiin vuoden aikana yhteensä 1709 vastausta (vastausaste 21 %) ja ikäpoikkeuslupalaisten lisätutkimukseen 1908 vastausta (vastausaste 24 %). Ikäpoikkeuslupalaisten pidemmältä aikaväliltä tehdyn otoksen keruun myötä myös ajokortin omistamisaika tutkimushenkilöillä vaihteli suuresti. Niitä analyyseja varten, joihin ajokortin suoritushetkellä on merkitystä (esim. ajokilometrit, vahingot ja rikkeet), ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistoa rajattiin siten, että vähimmäis- ja enimmäismäärä, jonka tutkimushenkilö on ajokortin omistanut, rajoittuu peruskierroksen tutkimushenkilöiden vastaavien reunaehtojen sisälle. Ikäpoikkeuslupalaisten rajattuun aineistoon jäi lopulta 873 tutkimushenkilöä, joilla keskimääräinen ajokortin omistamisaika tutkimushetkellä oli 429 päivää. Peruskierroksen koko aineiston vastaava keskimääräinen lukema oli 444 päivää. Niissä analyyseissä, joihin ajokokemuksella ei ollut merkitystä, tai joissa vertailutietoa ei haettu perustutkimuksesta, käytettiin koko ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistoa (N=1908).

1.3 Taustatiedot ja rinnastus perustutkimukseen

Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusotos muodostettiin perusjoukon tutkimuksen tapaan satunnaisotoksena koko tarkasteltavasta kohdejoukosta, jolloin otoksen jakaumaa tarkastelemalla saadaan käsitys tarkasteltavan kohdejoukon jakaumasta. Ikäpoikkeuslupalaisten otoshenkilöiden määrästä (Kuva 4) käykin ilmi samoja asioita, kuin aiemmin esitetystä ikäpoikkeuslupalaisille myönnettyjen B-korttien määrästä (Kuva 2): miespuolisten pienillä paikkakunnilla asuvien osuus korostuu ja opetuslupalaisten määrä on suunnilleen samalla tasolla autokoulussa ajokortin suorittavien määrän kanssa. Äidinkielitietoa tarkastelemalla selviää, että vieraskielisten osuus ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneista jää marginaalisen pieneksi.

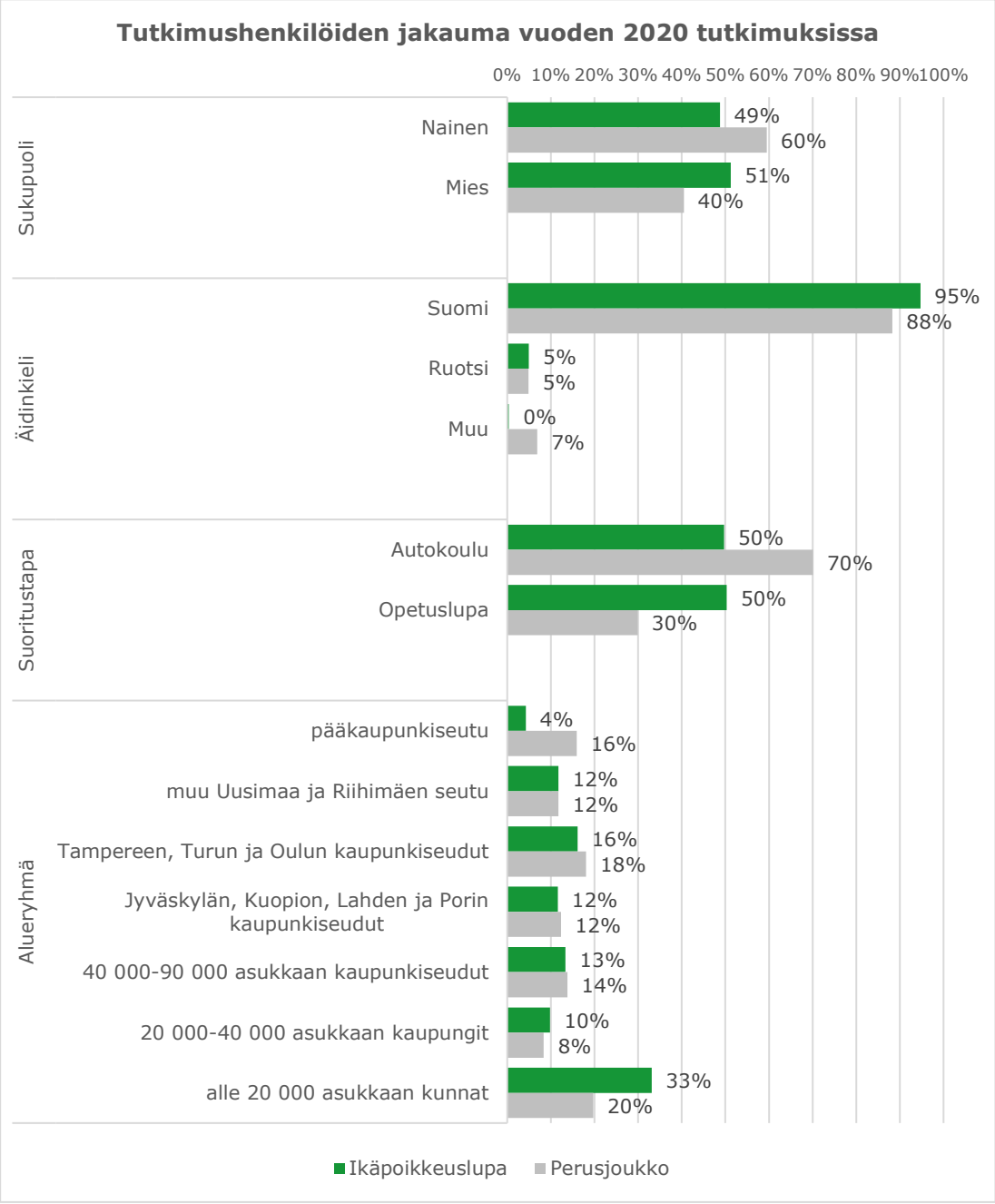
Vastausastetta tarkastelemalla saadaan käsitys siitä, mistä joukosta lopullinen tutkimusaineisto koostuu. Autokoulun suoritustavan tai asuinpaikan mukaan jaoteltuna vastausasteet ovat lähellä toisiaan. Muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvien vastausaste jää hyvin matalaksi ja koska otosaineistossakin heidän osuutensa on pieni, saadaan lopulliseen aineistoon vain muutamia vieraskielisiä vastaajia. Peruskierrosten tutkimuksen tapaan, naispuoliset uudet kuljettajat ovat aktiivisempia vastaajia (vastausaste 36 %) kuin miespuoliset vastaajat (vastausaste 18 %). Näin ollen lopullisessa ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistossa nais- ja miespuolisia vastaajia on lähes sama määrä, vaikka otoksessa miespuolisten kuljettajien osuus onkin selvästi korostunut.



Kuva 4. Otoshenkilöiden määrä, vastanneiden määrä ja vastausaste ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksessa.

Vertailtaessa ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksen vastaajajoukon jakaumaa perusjoukon tutkimuksen jakaumaan, joitakin eroja tulee esille (Kuva 5). Naispuolisten vastaajien aktiivisuuden korostuessa, ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksen sukupuolijakauma on hyvin tasainen (51%/49%). Peruskierroksen tutkimuksessa naispuoliset vastaajat ovat niin ikään aktiivisempia vastaajia ja

sukupuolijakauman ollessa jo otoksessa hieman tasaisempi, on vuoden 2020 peruskierroksen tutkimuksen vastaajista enemmistö (60 %) naispuolisia. Äidinkielen mukaan tarkasteltuna ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistossa 95 % vastaajista on suomenkielisiä, kun vastaava osuus peruskierroksen tutkimuksessa on 88 %. Vastaavasti muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvia on peruskierroksen aineistossa 7 %, kun vastaava osuus ikäpoikkeuslupalaisilla jää nollaan. Suoritustavan mukaan jaoteltuna ikäpoikkeuslupalaisilla osuus jakautuu tasan autokoulun ja opetusluvan välille. Peruskierroksen tutkimuksen vastaajista 70 % on suorittanut tutkintonsa autokoulussa. Asuinpaikan osalta ikäpoikkeuslupalaisilla korostuu luonnollisesti pienet paikkakunnat perusjoukkoon nähden (33 % vs. 24 %) kun taas pääkaupunkiseudulla asuvien vastaajien osuus jää perusjoukon vastaavaa osuutta selvästi pienemmäksi (4 % vs. 16 %).

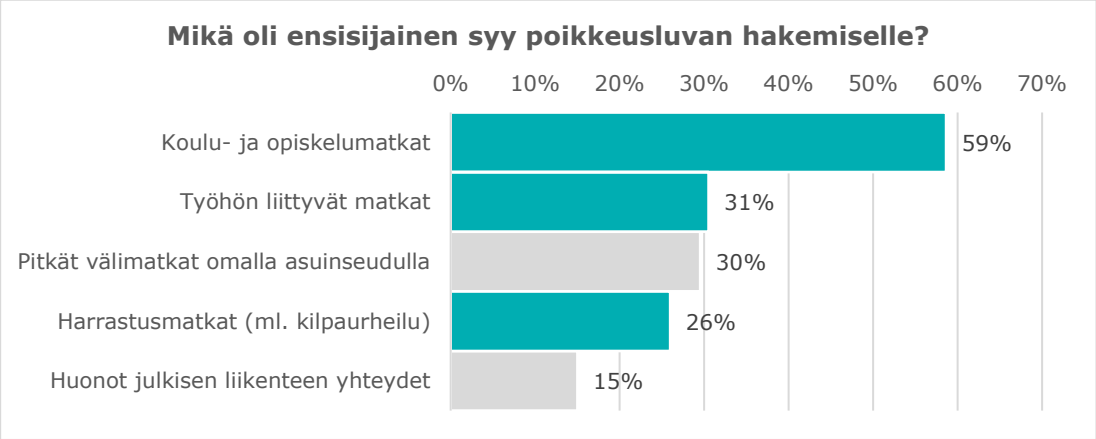


Kuva 5. Vastanneiden henkilöiden jakauma ryhmittäin ja vertailu perustutkimukseen.

2 Tutkimustulokset

2.1 Syyt poikkeusluvan hakemiseen ja ajokortin suorittamiseen

Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuslomakkeen aluksi vastaajilla oli mahdollisuus sanallisesti kuvata sitä, miksi olivat ikäpoikkeuslupaa hakeneet. Sanalliset vastaukset luokiteltiin teemoihin sen mukaan mitä syitä vastauksessa oli nostettu esille. Samaan vastaukseen saattoi siten joissakin tapauksissa sisältyä useita eri syitä. Selvästi yleisimmäksi syyksi ikäpoikkeusluvan hakemiselle nousi ajokortin tarve koulu- ja opiskelumatkojen kulkemiseen, jonka oli maininnut vastauksessaan lähes 60 % kysymykseen vastanneista (Kuva 6 ja Kuva 7). Työ- tai työharjoittelupaikalle kulkemiseksi ajokorttia oli hakenut 31 % vastaajista ja tavoitteelliseen harrastamiseen liittyviä matkoja varten 26 % vastaajista. Nämä kolme syytä sisälsivät useissa vastauksissa maininnan myös pitkistä välimatkoista (30 %) tai heikoista joukkoliikenneyhteyksistä (15 %) omalla asuinalueella. Muut kuin opiskeluun, työhön tai tavoitteelliseen harrastamiseen liittyvät syyt jäivät satunnaisiksi.

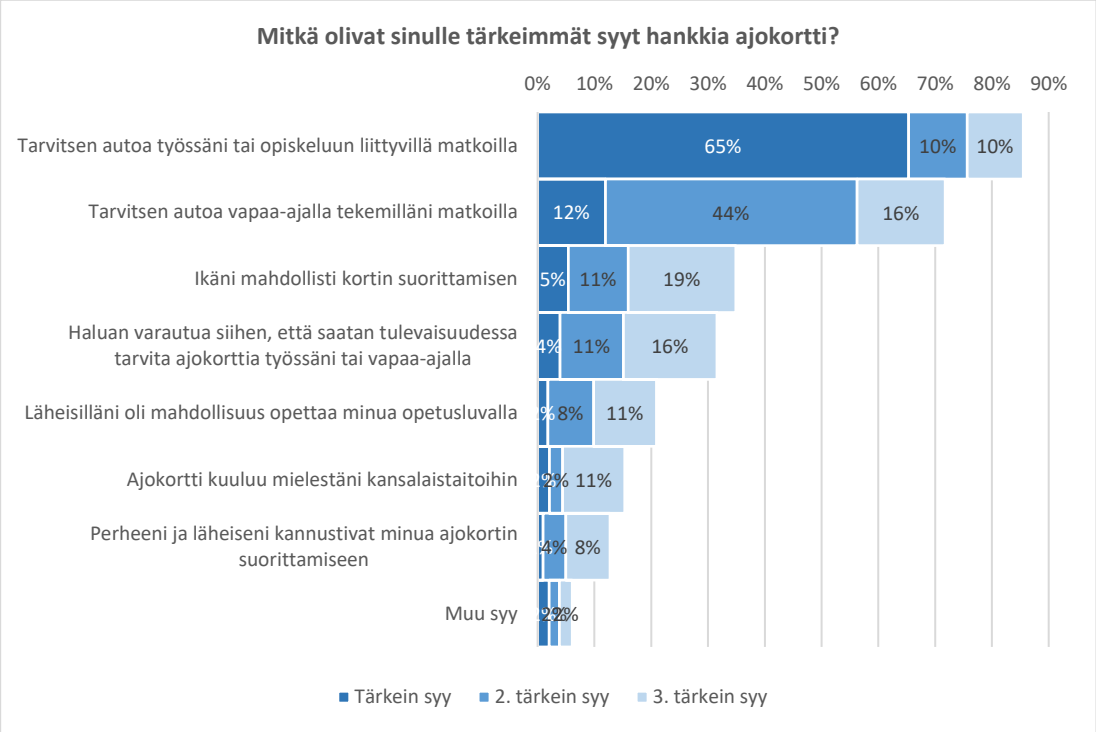


Kuva 6. Sanallisesta palautteesta kerätyt ensisijaiset syyt ikäpoikkeusluvan hakemiselle. Pitkät välimatkat ja huonot julkisen liikenteen yhteydet sisältyivät lähes poikkeuksetta johonkin kolmesta keskeisimmästä syystä.



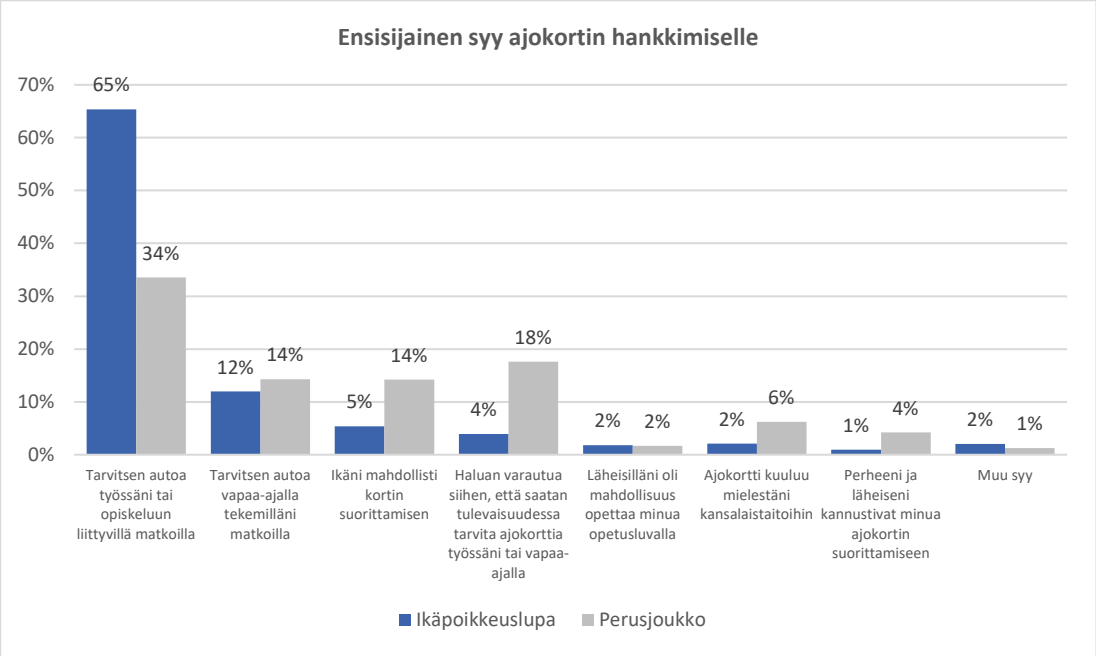
Kuva 7. Ikäpoikkeusluvan hakemisen syistä koottu sanapilvi, jossa useimmin toistuvat sanat korostuvat suurempina.

Ikäpoikkeusluvan hakemisen syitä koskevan avoimen lisäkysymyksen lisäksi tutkimuslomakkeella säilytettiin kysymys koskien ajokortin hankkimisen syitä yleisesti. Kysymyksessä vastaajilla oli mahdollisuus valita tärkeysjärjestyksessä kolme keskeisintä syytä ajokortin hankkimiselleen. Luonnollisesti ikäpoikkeuslupalaisilla korostui ensisijaisena syynä autontarve työ- tai opiskelumatkoilla, jonka oli valinnut ensisijaiseksi syyksi 65 % vastaajista (Kuva 8). Vähintään yhdeksi kolmesta keskeisimmästä syystä sen oli vastannut kaikkiaan 85 % vastaajista. Selkeästi toiseksi yleisin syy ajokortin hankkimiselle oli auton tarve vapaa-ajanmatkoilla. Ensisijaisena syynä sen osuus jäi 12 prosenttiin, mutta toissijaisena syynä sen oli maininnut yli 40 % vastaajista. Vapaa-ajanmatkoihin voidaan katsoa sisältyvän pitkälti tavoitteelliseen harrastamiseen liittyviä matkoja, mutta selvästi auton tarve vapaa-ajalla oli keskeinen tekijä myös niillä, jotka ensisijaisesti hankkivat ajokortin työ- tai opiskelumatkojen kulkemiseen.



Kuva 8. Ikäpoikkeuslupalaisten keskeisimmät syyt ajokortin hankkimiselle.

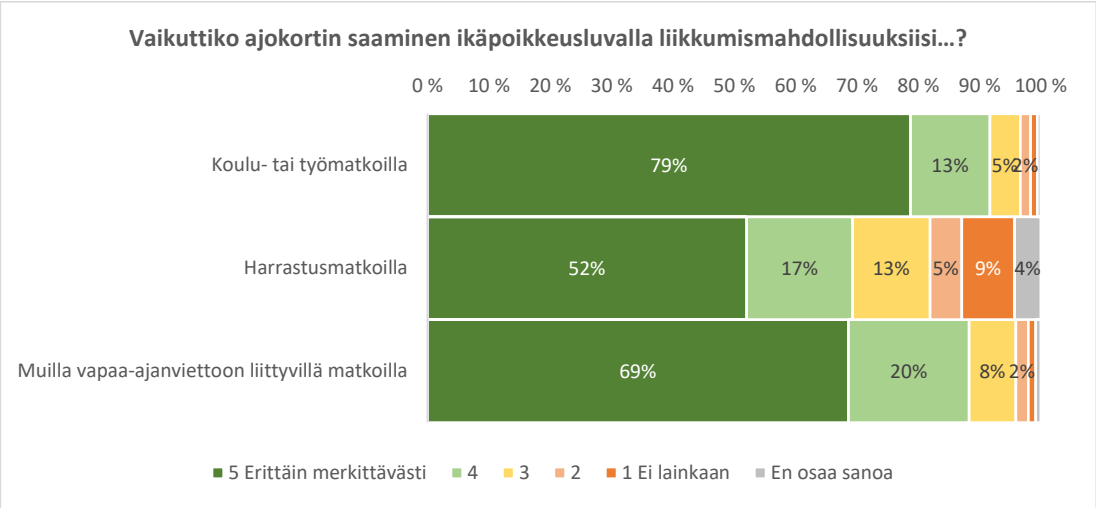
Auton tarve työ- ja opiskelumatkoilla nousi keskeisimmäksi syyksi myös perusjoukon tutkimuksessa, jossa sen oli valinnut ensisijaiseksi syyksi 34 % vastaajista (Kuva 9). Osuus jäi kuitenkin selvästi pienemmäksi kuin ikäpoikkeuslupalaisilla ja syyt jakaantuivatkin tasaisemmin eri tekijöiden välille. Perusjoukon vastaajista suurehko osa ei hankkinut ajokorttia mihinkään tiettyyn tarpeeseen, vaan syyt liittyivät yleisemmin esimerkiksi tulevaisuuteen varautumiseen (18 % vastaajista) tai ajokortin hankintaan mahdollistavan iän täyttymiseen (14 %). Myös muutama prosentti ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneista oli näitä syitä valinnut ensisijaiseksi syykseen, vaikka käytännössä ikäpoikkeuslupaa ei myönnetäkään ilman selkeää tarvetta ja perustelua ajokortin hankkimiselle.



Kuva 9. Ensisijainen syy ajokortin hankkimiselle ikäpoikkeuslupalaisilla ja perusjoukon vastaajilla.

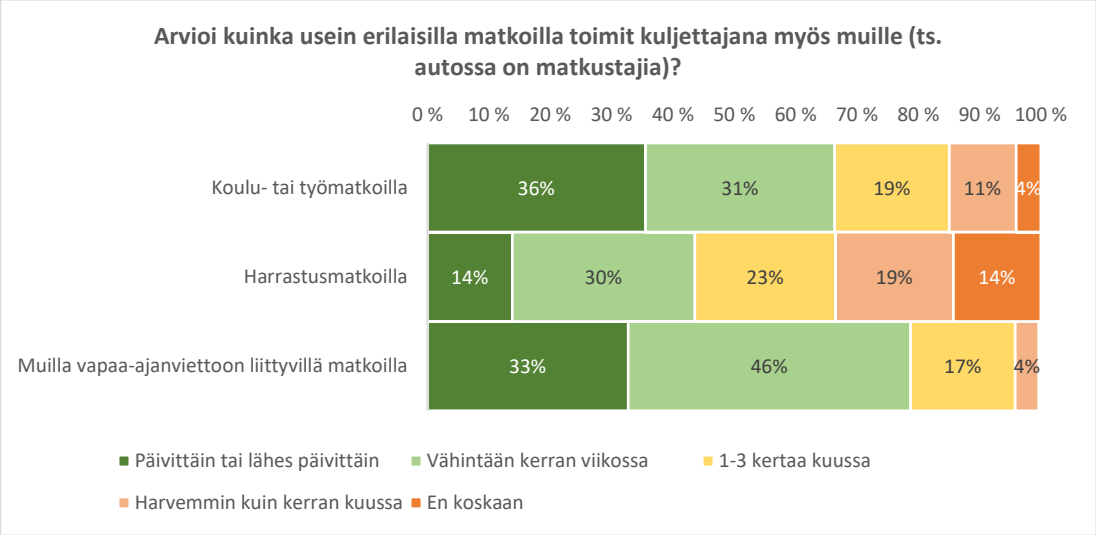
2.2 Liikkumistottumukset

Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuslomakkeella kysyttiin erikseen ajokortin saamisen vaikutuksia tutkimushenkilöiden liikkumismahdollisuuksiin. Liikkumismahdollisuuksia arvioitiin erikseen koulu- ja työmatkojen, harrastusmatkojen ja muiden vapaa-ajanviettoon liittyvien matkojen osalta. Vastausten perusteella ajokortilla voidaan katsoa olevan hyvinkin merkittäviä vaikutuksia kaikilla eri matkatyypeillä liikkumiseen (Kuva 10). Selkeästi eniten vaikutusta ajokortilla oli luonnollisesti ollut koulu- ja työmatkojen kulkemiseen, johon ajokortin saamisen vaikutuksen arvioi erittäin merkittäväksi 79 % vastaajista. Harrastusmatkoilla liikkumisen osalta vastaava osuus oli 52 %. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneet kuitenkin käyttävät selkeästi autoa myös muuhun, kuin ensisijaiseen tarkoitukseen, johon ovat ajokortin hankkineet: muihin kuin koulu-, työ- tai harrastusmatkoihin ajokortilla oli ollut erittäin merkittäviä vaikutuksia 69 prosentilla vastaajista.



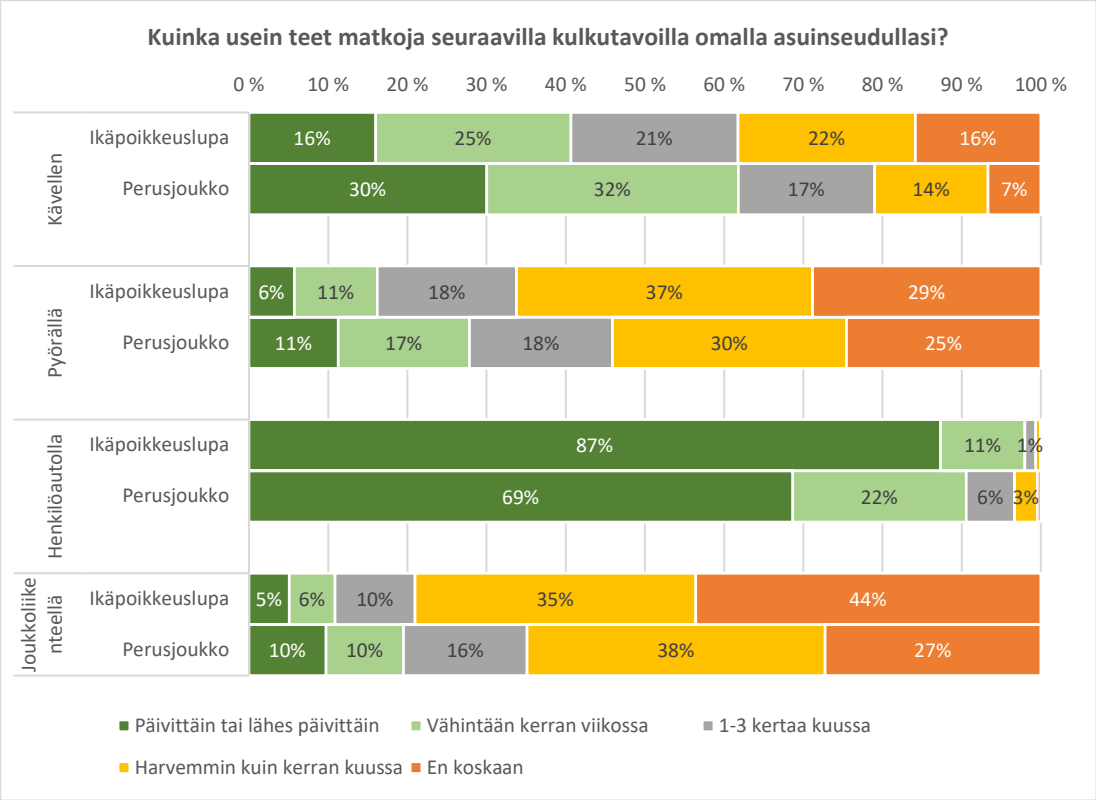
Kuva 10. Ajokortin saamisen vaikutus liikkumismahdollisuuksiin omalla asuinseudulla.

Tutkimuslomakkeella selvitettiin ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilta myös sitä, kuinka yleistä muiden kuljettaminen on. Kuljettajana toimimisen yleisyyttä arvioitiin niin ikään erikseen koulu- ja työmatkojen, harrastusmatkojen ja muiden vapaa-ajanviettoon liittyvien matkojen osalta. Kaiken kaikkiaan muiden kuljettamisen voidaan katsoa olevan melko yleistä. Koulu- tai työmatkoilla 36 % vastaajista ja muilla vapaa-ajanmatkoilla 33 % vastaajista ilmoitti kuljettavansa muita päivittäin tai lähes päivittäin. Vähintään viikoittain muita ilmoitti kuljettavansa koulu- tai työmatkoilla kaksi kolmasosaa vastaajista ja muilla vapaa-ajanmatkoilla jo lähes 80 % vastaajista. Harrastusmatkoilla muiden kuljettaminen oli hieman harvinaisempaa. Kuitenkin myös harrastusmatkoilla 44 % vastaajista ilmoitti kuljettavansa muita vähintään kerran viikossa.



Kuva 11. Kuljettajana toimimisen yleisyys.

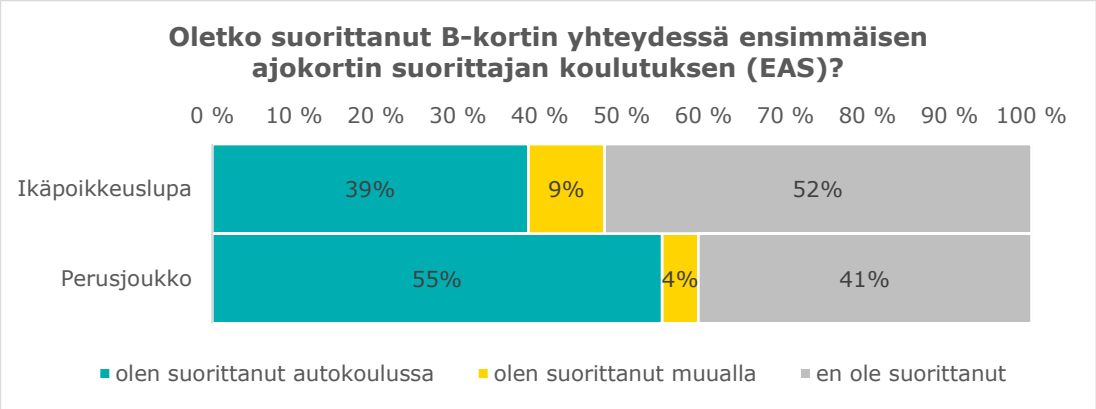
Ajokortin tärkeys ja auton käytön yleisyys ikäpoikkeuslupalaisilla tuli esille myös kulkutapoja koskevassa kysymyksessä, jossa vastaajat saivat ilmoittaa kuinka usein tekevät matkoja omalla asuinseudullaan eri kulkutavoilla. Kaikilla ajokortin suorittajilla henkilöauto on tyypillisesti selvästi käytetyin kulkumuoto ja ikäpoikkeuslupalaisilla sen osuus arkiliikkumisessa korostuu entisestään (Kuva 12). Siinä missä perusjoukon vastaajista 69 % ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin, oli ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilla vastaava osuus 87 %. Harvemmin kuin kerran viikossa henkilöautomatkoja tekevien osuus jäi ikäpoikkeuslupalaisilla kahteen prosenttiin. Ikäpoikkeuslupalaiset siis hankkivat ajokortin selvästi tarpeeseen ja autoa myös käytetään keskimääräistä ajokortin saajaa yleisemmin. Vastaavasti auton käyttö vie osuutta pois muilta kulkumuodoilta ja kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä kulkeminen onkin ikäpoikkeuslupalaisilla keskimääräistä ajokortin suorittajaa harvinaisempaa.



Kuva 12. Kulkutavat omalla asuinseudulla ikäpoikkeuslupalaisilla ja perusjoukon vastaajilla.

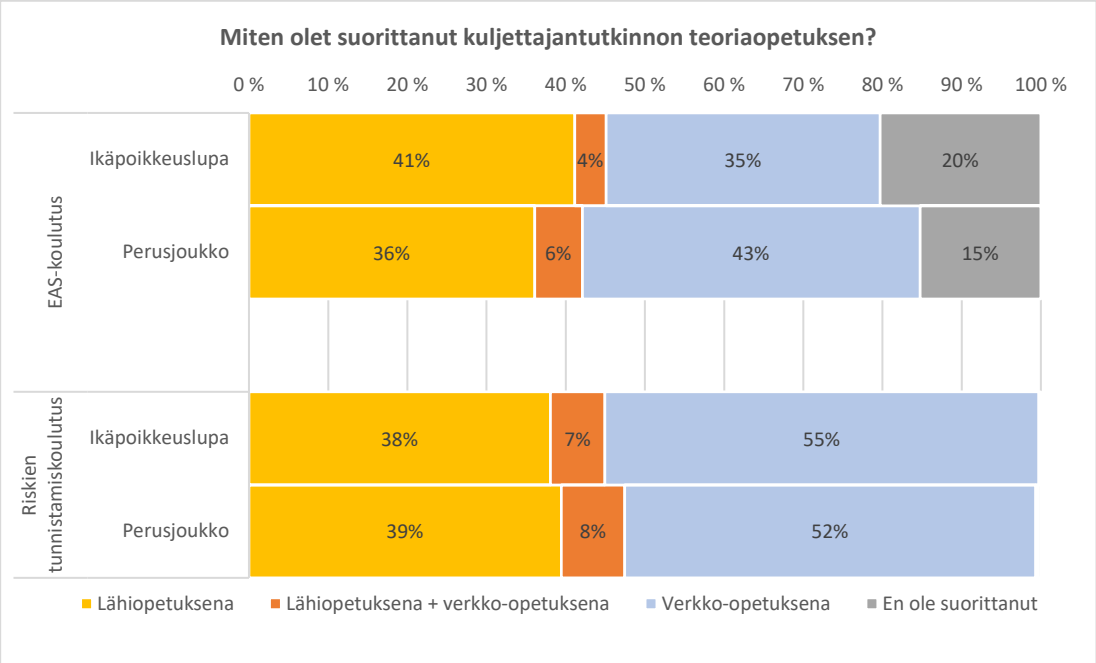
2.3 Tutkinnon suorittaminen

Liikkumistottumuksia käsittelevien osa-alueiden päätteeksi tutkimuslomakkeella selvitettiin vastaajien teoria- ja ajo-opetuksen suoritustapoja. Ikäpoikkeuslupalaisista kaikkiaan hieman yli puolet (52 %) ilmoitti, ettei ole suorittanut ensimmäisen ajokortin suorittajan EAS-koulutusta (Kuva 13). Vastaava osuus perusjoukossa oli 41 %. Kuitenkin tutkimuksen myöhemmässä vaiheessa useat näistä vastaajista ilmoittivat EAS-koulutuksen suoritustavaksi lähi- tai verkko-opetuksen (Kuva 14), jolloin voidaan olettaa todellisten osuuksien olevan selvästi tätä matalampia ja korkean lukeman johtuvat pitkälti siitä, ettei vastaajilla ole ollut täyttä käsitystä siitä, mitä EAS-koulutuksella tarkoitetaan. Joka tapauksessa ikäpoikkeuslupalaisilla EAS-koulutuksen suorittaminen oli hieman perusjoukkoa harvinaisempaa. Ikäpoikkeuslupalaisilla voidaan siis olettaa olleen hieman yleisemmin taustalla suoritettuna esimerkiksi mopokortti, jonka jälkeen EAS-koulutusta ei ole tarvinnut käydä enää uudelleen henkilöauton ajokorttia suoritettaessa. EAS-koulutuksen suorittaminen muualla kuin autokoulussa oli myös ikäpoikkeuslupalaisilla hieman perusjoukkoa yleisempää. Usein suorituspaikkana oli tällöin ollut erillinen koulu- tai oppilaitos. Useat näistä vastaajista täsmensivät sanallisessa vastauksessa, etteivät ole varmoja mitä koulutuksella tarkoitetaan tai että olivat suorittaneet koulutuksen mopokortin yhteydessä, jolloin todellinen muualla kuin autokoulussa EAS-koulutuksen suorittaneiden osuus jäänee raportoitua osuutta (9 %) pienemmäksi.



Kuva 13. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys. Usea vastaaja oli kuitenkin täsmentänyt, että ei ole selvillä mitä EAS-koulutuksella tarkoitetaan ja tästä syystä koulutuksen suorittaneiden osuuden voidaan olettaa tätä suurempi.

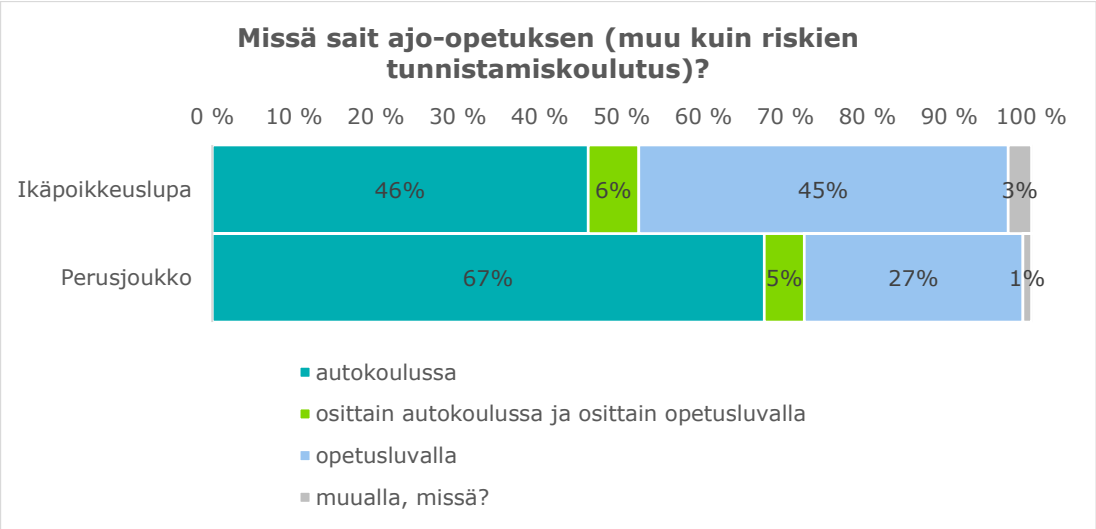
EAS-koulutuksen suoritustapaa kysyttäessä koulutuksen suorittaneiden osuus ilmoitettiinkin selvästi suuremmaksi ja ikäpoikkeuslupalaisista enää 20 % ja perusjoukosta 15 % ilmoitti, ettei ole kyseistä koulutusta suorittanut (Kuva 14). EAS-koulutuksen suoritustavoista lähiopetus oli ikäpoikkeuslupalaisilla hieman verkko-opetusta yleisempää, kun taas perusjoukossa verkko-opetus hieman lähiopetusta yleisempää. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän teoriaopetuksen osalta verkko-opetus oli molemmissa tutkimusjoukoissa hieman lähiopetusta yleisempää. Merkittävää eroa vastaajajoukkojen suoritustavoissa ei kuitenkaan ollut.



Kuva 14. Teoriaopetuksen suoritustavat.

Ajo-opetuksen osalta suoritustapaa selvitettiin tutkimuslomakkeella sekä jakaumana autokoulu- ja opetuslupaopetuksen välille että tarkemmin jakautumisena liikenne- ja simulaattoriopetuksen välille. Kuten aiemmin 17-vuotiaille myönnettyjen B-korttien suoritustapojen tilastossa (Kuva 2) ja tutkimuksen vastausmäärien myötä (Kuva 4) tuli ilmi, on opetuslupaopetus ikäpoikkeuslupalaisilla melko selvästi keskimääräistä ajokortin suorittajaa yleisempää ja vastaajamäärät jakautuivat lähes tasan autokoulussa ja opetusluvalla ajokortin suorittaneiden välille (Kuva 15). Perusjoukossa autokoulussa ajokorttinsa ilmoitti suoritetuksi kaksi kolmasosaa vastaajista.

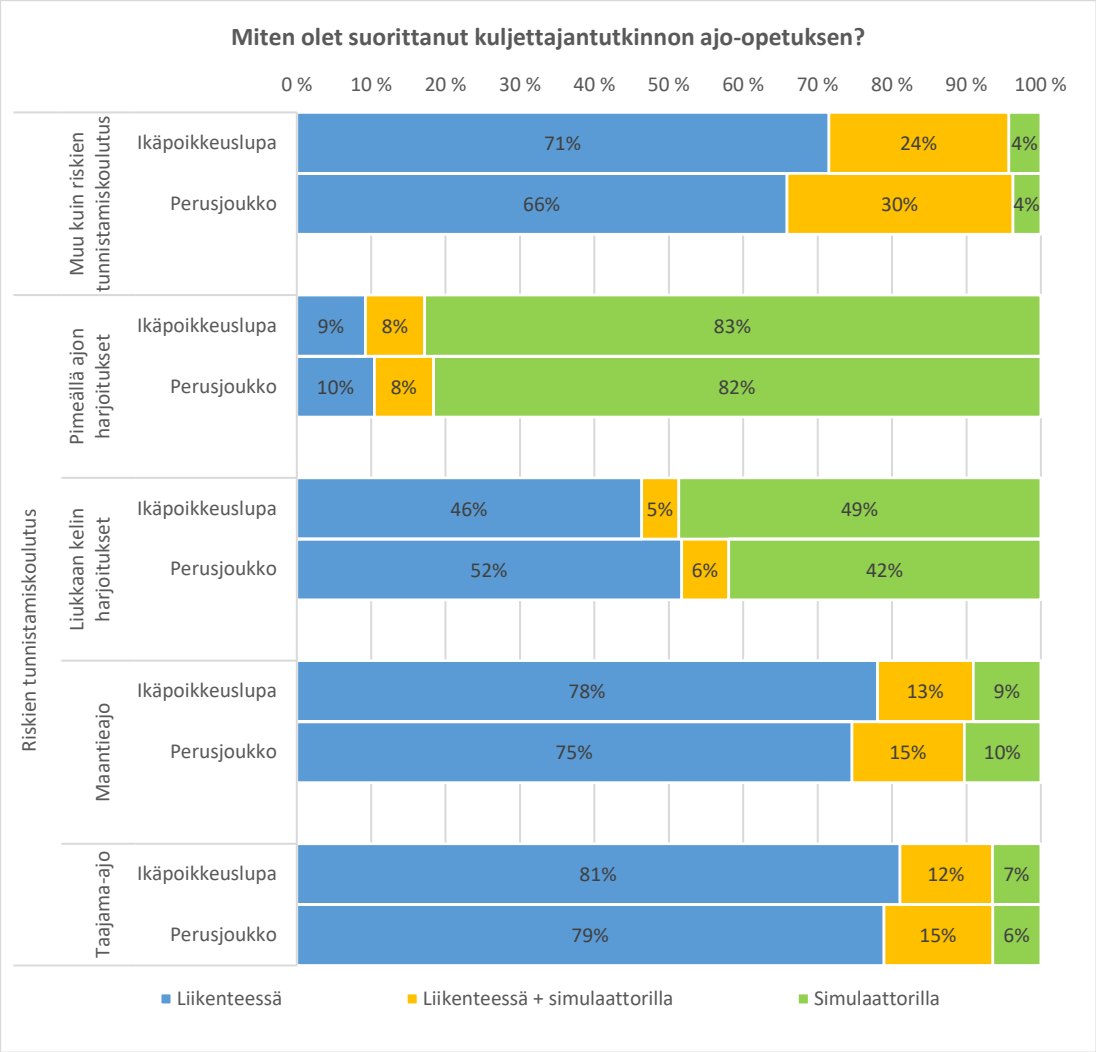
Muualla kuin autokoulussa ajo-opetuksen suorittaneiden osuus jäi 5-6 prosenttiin. Tällöin suorituspaikkana oli lähes poikkeuksetta ollut ammattikoulu tai muu oppilaitos.



Kuva 15. Ajo-opetuksen suoritustavat.

Tutkimuslomakkeella vastaajilla oli mahdollisuus myös arvioida saamaansa ajotuntimäärää sekä liikenne- että simulaattoriopetuksen osalta. Vastaukset vaihtelivat suuresti ja etenkin opetuslupalaisilla osa vastaajista ilmoitti usean sadan tunnin ajotuntimääriä, mitkä heiluttivat herkästi keskiarvoja kummassakin tutkimusjoukossa. Liikenteessä saadun ajo-opetuksen omaan arvioon perustuva mediaaniarvo oli autokoulussa ajokortin suorittaneilla ikäpoikkeuslupalaisilla vaaditun vähimmäisarvon suuruinen eli 10 tuntia ja perusjoukolla hieman korkeampi 12 tuntia. Opetusluvalla ajokortin suorittaneilla mediaaniarvo ikäpoikkeuslupalaisilla oli 35 tuntia ja perusjoukon vastaajilla 40 tuntia. Keskimäärin ikäpoikkeuslupalaiset olivat siten oman arvion perusteella saaneet hieman keskimääräistä vähemmän ajo-opetusta. Ajotuntimäärä oli saatavilla myös tutkimuksen otosaineistoon liitetyistä taustatiedoista. Taustatietoina kerättyjen ajotuntimäärien perusteella tuntimäärät jäivät hieman omaan arvioon perusvia määriä pienemmiksi. Erot ikäpoikkeuslupalaisten ja autokoulussa ajokortin suorittaneiden välillä olivat samansuuntaisia, mutta myös erot tutkimusjoukkojen välillä jäivät otostiedon perusteella pienemmiksi.

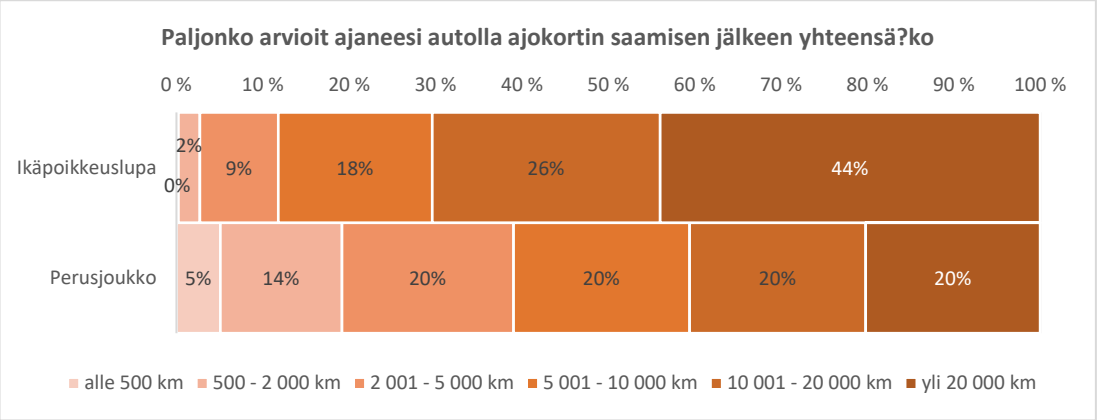
Ajo-opetuksen tarkemmassa suoritustavassa liikenne- ja simulaattoriopetuksen välillä ei ollut kovinkaan suurta eroa ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä (Kuva 16). Simulaattoriopetus oli selvästi yleisintä pimeällä ajon harjoituksissa, jossa simulaattoriopetuksella kokonaisuuden oli suorittanut molemmissa tutkimusjoukoissa yli 80 % vastaajista. Liukkaan kelin harjoitusten osalta osuudet jakautuivat melko tasaisesti, mutta muun ajo-opetuksen osalta liikenneopetus oli edelleen selvästi simulaattoriopetusta yleisempää. Tutkimuslomakkeella kerätyn omaan arvioon perustuvat tiedon perusteella ikäpoikkeuslupalaiset olivat saaneet simulaattoriopetusta keskimäärin 2,4 tuntia ja perusjoukon vastaajat 2,8 tuntia.



Kuva 16. Ajo-opetuksen suorittamisen yleisyys liikenne- ja simulaattoriopetuksen välillä.

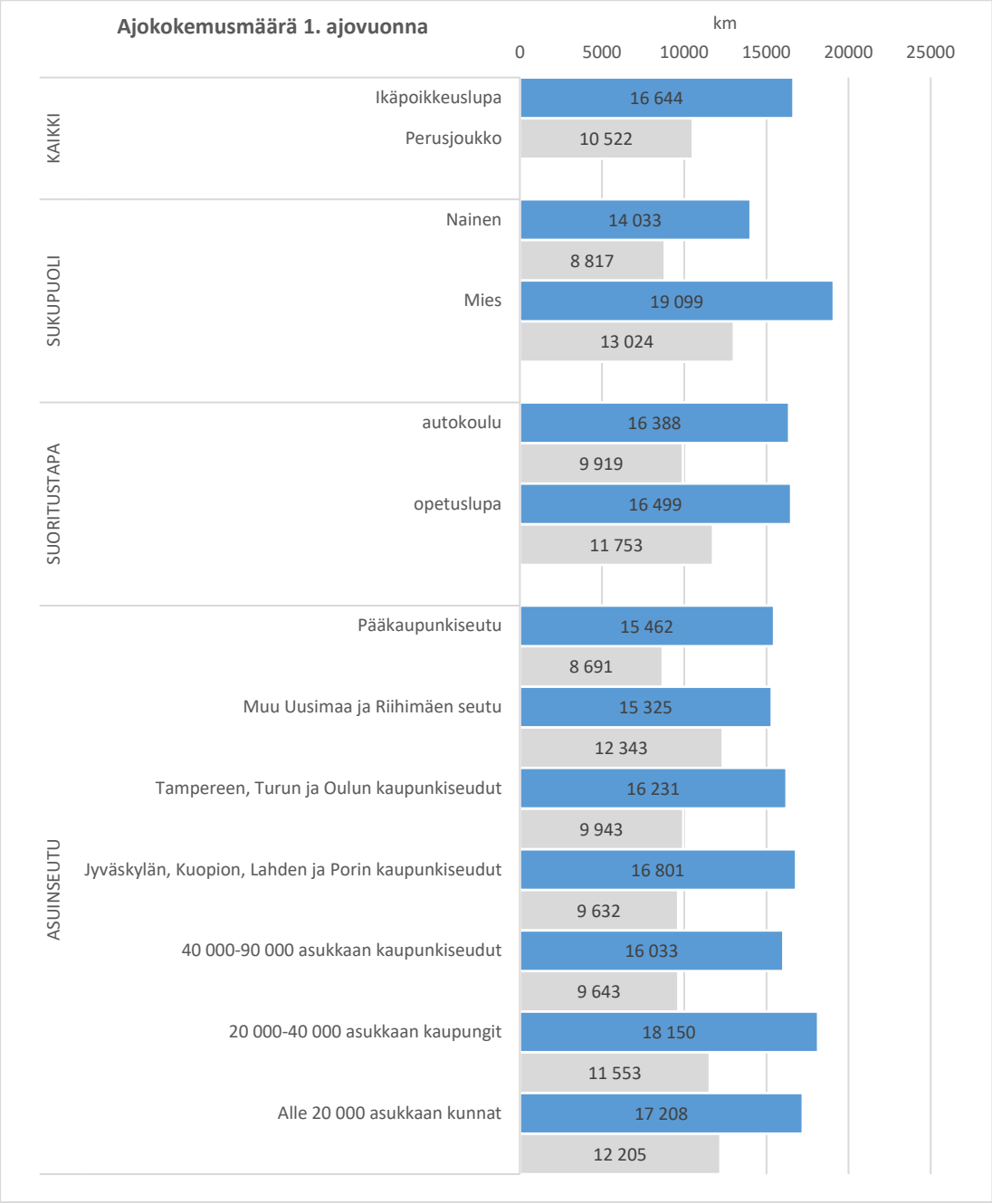
2.4 Ajokokemus

Tutkimuslomakkeella vastaajilla oli mahdollisuus arvioida ajokilometrimäärää, jonka he olivat ajaneet tutkimushetkeen mennessä, eli keskimäärin reilun vuoden aikana ajokortin saamisen jälkeen. Analyyseja ja vertailuja varten ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistoa rajattiin kappaleessa 1.2 esitettyjen periaatteiden mukaisesti siten, että ajokortti oli vastaajilla ollut keskimäärin vastaavan ajan kuin perusjoukon tutkimushenkilöillä. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden vastaajien auton käytön yleisyys näkyi selvästi myös ajokilometreissä: yli 20 000 kilometriä oli ajanut ikäpoikkeuslupalaisista 44 %, kun vastaava osuus perusjoukon vastaajista oli 20 % (Kuva 17). Vastaavasti alle 500 kilometriä ajaneita ei ollut ikäpoikkeuslupalaisissa käytännössä ollenkaan ja alle 2000 kilometriä ajaneidenkin osuus jäi kahteen prosenttiin. Perusjoukon vastaajista alle 2000 kilometriä oli ajanut lähes viidennes vastaajista.



Kuva 17. Ajokilometrien kertyminen reilun yhden ajovuoden aikana.

Tarkempia vertailuja varten kullekin vastaajalle muodostetiin keskimääräinen ajosuorite annetun vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille annettiin arvoksi 250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille arvo 25 000. Keskimääräinen tutkimushetken ajokilometrimäärä nousi ikäpoikkeuslupalaisilla 16 644 kilometriin, kun perusjoukolle vastaavassa ajassa oli kertynyt kilometrejä keskimäärin 10 522 (Kuva 18). Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneille oli siten kertynyt lähes 60 % enemmän ajokokemusta kuin kaikille ajokortin suorittajille keskimäärin samassa ajassa. Mikäli arvioidaan yli 20 000 kilometriä ajaneiden todelliseksi keskimääräiseksi ajosuoritteeksi enemmän kuin 25 000 kilometriä, nousee ryhmien välinen ero vieläkin suuremmaksi. Ajokilometrien määrässä korostuivat miespuoliset vastaajat ja pienillä paikkakunnilla asuvat vastaajat, joille ajokilometrejä oli molemmissa tutkimusjoukossa kertynyt muuta joukkoa enemmän. Ajokortin suoritustavalla ei sen sijaan ollut merkittävää vaikutusta ajosuoritteeseen. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilla ajokilometrimäärät olivat keskimäärin hieman tasaisemmin jakautuneet eri ryhmien välille kuin perusjoukossa.



Kuva 18. Ajokokemusmäärä tutkimushetkellä.

Ajokokemuksen lisäksi tutkimuslomakkeella kysyttiin vastaajilta tarkemmin heidän pääasiallisesti käyttämästään ajoneuvosta ja ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyydestä. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden pääasiallisesti käyttämän ajoneuvon keskimääräinen vuosimalli oli 2007, mikä on vastaava kuin perusjoukon vastaajilla. Ikäpoikkeuslupalaisista kaikkiaan 28 % ilmoitti ajavansa automaattivaihteisella autolla ja 72 % manuaalivaihteisella autolla. Osuudet olivat niin ikään lähes vastaavat kuin perusjoukon vastaajilla (29 / 71 %). Avustavien järjestelmien käytön osalta vastaajilla oli mahdollisuus valita monivalintalistalta kaikki ne järjestelmät, joita olivat joskus hyödyntäneet ajossaan. Molemmista tutkimusjoukoista 90 % vastaajista ilmoitti käyttäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää (Kuva 19). Yleisintä oli ollut luistonestojärjestelmän (64 % ikäpoikkeuslupalaisista), navigaattorin (61 %) ja ajonvakautusjärjestelmän (48 %) käyttö. Ikäpoikkeuslupalaiset olivat käyttäneet eri järjestelmiä hieman keskimääräistä ajokortin saajaa monipuolisemmin, vaikka erot jäivätkin melko pieniksi.

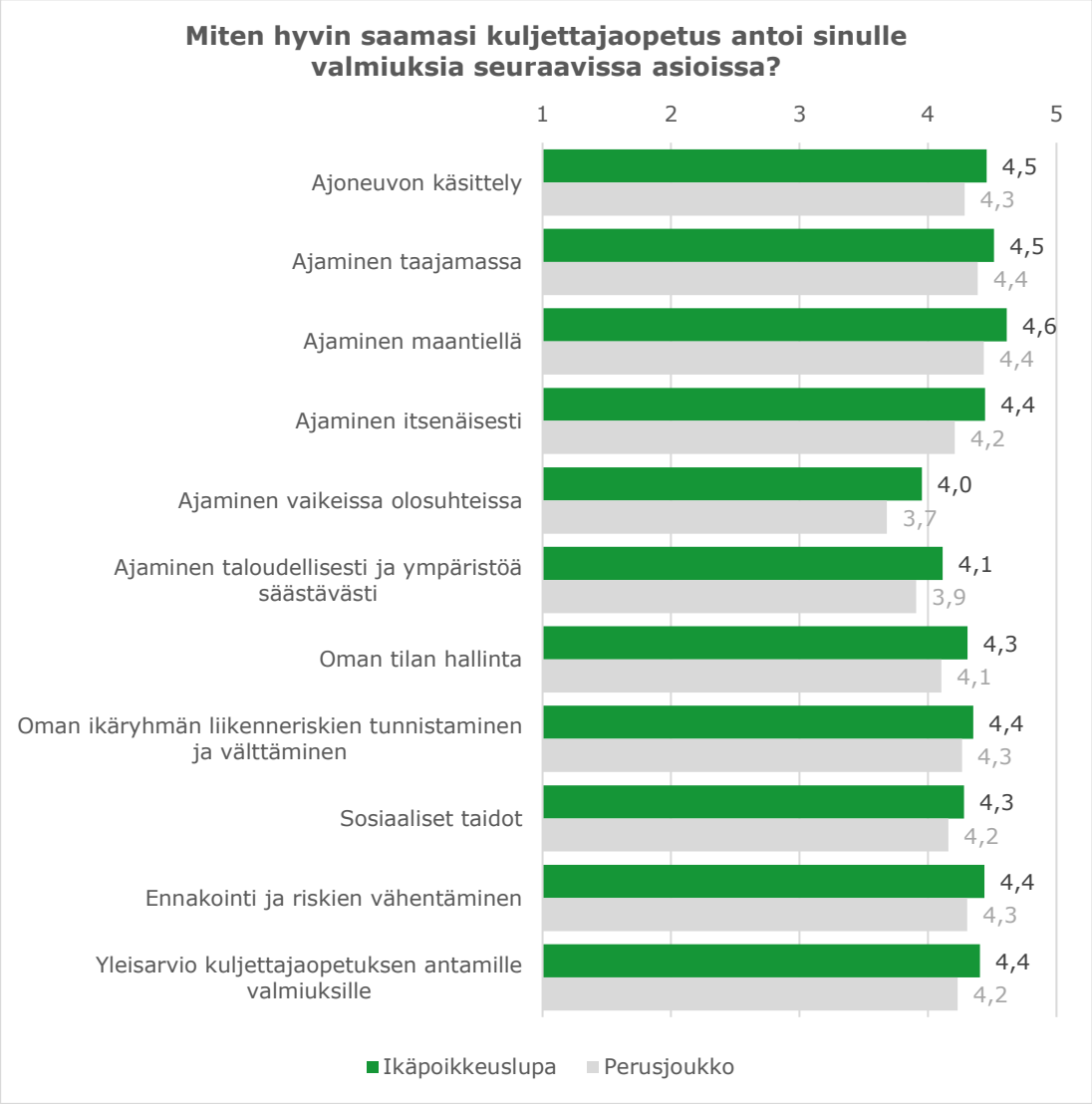


Kuva 19. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys. Prosenttiosuus kuvaa sitä vastaajajoukkoa, joka on ilmoittanut joskus käyttäneensä kyseistä järjestelmää.

2.5 Tyytyväisyys koulutuksen sisältöön

Koulutuksen antamia valmiuksia itsenäiseen ajamiseen liittyen arvioitiin tutkimuksessa yleisarvion lisäksi 10 eri teeman osalta. Vastaajilla oli mahdollisuus arvioida eri ajamisen osa-alueisiin saamiaan valmiuksia asteikolla 1 = ei lainkaan riittävästi … 5 = täysin riittävästi. Numeerisista arvosanoista muodostettiin keskiarvosanat koko vastaajajoukolle ja vertailtaville ryhmille. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet kokivat keskimäärin saaneensa erittäin hyvät valmiudet koulutuksesta ja keskiarvosanaksi muodostui 4,4 (Kuva 20). Perusjoukon antama keskiarvosana nousi myös hyvälle tasolle arvoon 4,2, mutta jäi kuitenkin hieman ikäpoikkeuslupalaisten tasosta. Perusjoukon keskiarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille on vuodesta 2014 lähtien ollut tasolla 4,1-4,3, jolloin pitkäänkin aikasarjaan verrattuna ikäpoikkeuslupalaisten voidaan katsoa olevan keskimäärin tyytyväisempiä saamiinsa valmiuksiin kuin keskimääräinen ajokortin saaja minään aiempana tutkimusvuonna, jolloin kysymys on vastaavanlaisena ollut mukana tutkimuslomakkeella.

Eri osa-alueista alhaisimman keskiarvosan ikäpoikkeuslupalaiset antoivat perusjoukon tapaan valmiuksille vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Kuitenkin myös siinä keskiarvosana nousi neljään ja ero perusjoukon vastaavaan arvosanaan (3,7) oli eri osa-alueista suurin. Osa-alueista tyytyväisimpiä ikäpoikkeuslupalaiset olivat saamiinsa valmiuksiin maantieajossa (4,6), taajama-ajossa (4,5) ja ajoneuvon käsittelyssä yleisesti (4,5).



Kuva 20. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin asteikolla 1 = ei lainkaan riittävästi … 5 = täysin riittävästi.

Valmiuksien lisäksi tutkimuksessa selvitettiin vastaajien tyytyväisyyttä yleisesti kuljettajaopetuksen eri osiin. Yleisarvion lisäksi tyytyväisyyttä arvioitiin 11 eri osa-alueen osalta asteikolla 1 = erittäin tyytymätön … 5 = erittäin tyytyväinen. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden antama keskimääräinen yleisarvosana kuljettajaopetuksesta nousi tasolle 4,4 ja kuljettajantutkinnosta tasolle 4,3 (Kuva 21). Perusjoukolla vastaavat arviot olivat hieman matalampia ollen molemmat tasolla 4,2. Yleistyytyväisyyden osalta ikäpoikkeuslupalaisten antama keskiarvosana oli valmiuksien arvioinnin tapaan hieman korkeammalla kuin minään aiempana tutkimusvuonna perusjoukolla.

Eri osa-alueista tyytyväisyys jäi selvästi matalimmaksi liittyen pimeällä ajon harjoituksiin, jossa ikäpoikkeuslupalaisten antama keskiarvosana oli 3,5. Kuten koulutuksen antamiin valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, myös tyytyväisyydessä pimeällä ajamisen harjoituksiin ero perusjoukkoon (keskiarvosana 3,2) oli kuitenkin kaikkein suurin. Toisena osa-alueena alle neljään

tyytyväisyyskeskiarvo jäi liukkaalla kelillä ajamisen harjoituksiin. Perusjoukon tapaan, ikäpoikkeuslupalaiset antoivat molemmille osa-alueille selvästi heikommat arviot, mikäli olivat suorittaneet ne liikenneopetuksen sijaan simulaattorilla. Tyytyväisimpiä eri osa-alueista oltiinkin liikenteessä tapahtuvaan ajo-opetukseen, jonka keskiarvosanaksi muodostui 4,5.



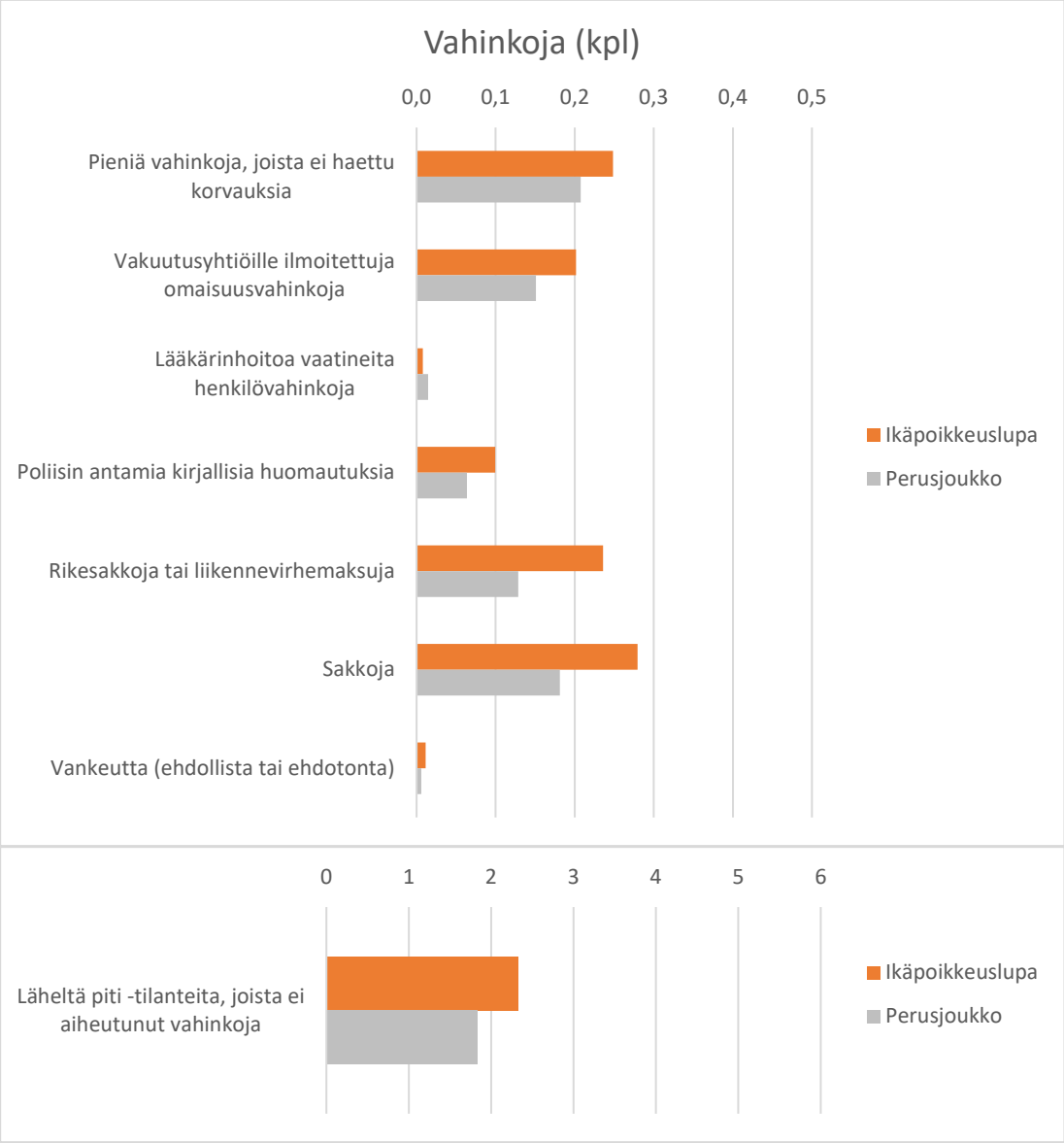
Kuva 21. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön astekoilla 1 = erittäin tyytymätön … 5 = erittäin tyytyväinen.

2.6 Sattuneet rikkeet ja vahingot

Tutkimushenkilöillä oli mahdollisuus ilmoittaa lomakkeella myös heille sattuneiden rikkeiden ja vahinkojen määrä tutkimushetkellä, eli keskimäärin hieman yli yhden vuoden aikana ajokortin saamisesta lähtien. Varsinaisten vahinkojen lisäksi vastaajilta pyydettiin arviota myös heille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden määrästä. Kaikki esitetyt tulokset perustuvat vastaajan omaan arvioon. Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistoa rajattiin jälleen edellisissä kappaleissa esitettyjen periaatteiden mukaisesti siten, että tutkimusjoukot keskenään saatiin vertailukelpoisiksi.

Vahinkojen määrällä mitattuna ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneille oli sattunut lähes poikkeuksetta hieman enemmän vahinkoja kuin kaikille ajokortin suorittaneille keskimäärin ensimmäisen ajovuoden aikana. Pieniä vahinkoja oli sattunut ja sakkoja tai liikennevirhemaksuja saanut keskimäärin noin joka neljäs

ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittanut. Vakuutusyhtiölle ilmoitetut omaisuusvahingot ja poliisin antamat kirjalliset huomautukset olivat hieman harvinaisempia. Lääkärinhoitoa sattuneita henkilövahinkoja oli molemmissa tutkimusryhmissä sattunut reilulle 20 vastaajalle ja vankeustuomion oli saanut vain muutama henkilö. Läheltä piti -tilanteita oli sen sijaan sattunut selvästi useampia. Ikäpoikkeuslupalaiset raportoivat keskimäärin 2,3 ja perusjoukon vastaajat 1,8 läheltä piti -tilannetta tapahtuneeksi vastaajaa kohden.

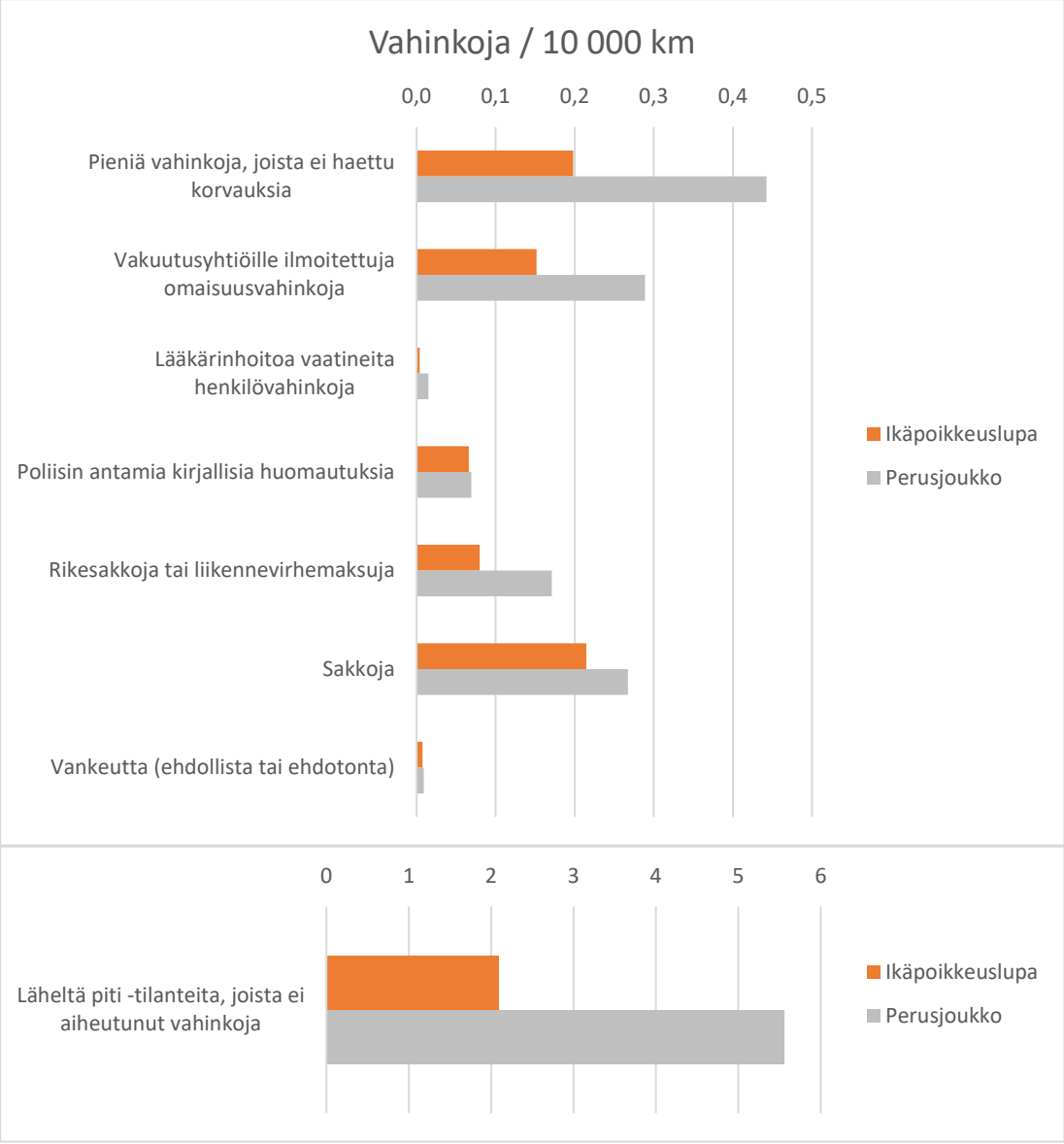


Kuva 22. Keskimääräiset vastaajille sattuneet vahinkomäärät tutkimushetkellä.

Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden suurempien vahinkomäärien voidaan pitkälti katsoa johtuvat heidän selvästi suuremmasta ajomäärästään. Suhteutettaessa vahinkomäärät ja läheltä piti -tilanteet ajettuihin kilometreihin, jäivät ikäpoikkeuslupalaisten vahinkomäärät selvästi perusjoukkoa vähäisemmiksi (Kuva 23). Erityisesti pienet vahingot ja läheltä piti -tilanteet ajettuja kilometrejä kohden olivat ikäpoikkeuslupalaisilla selvästi keskimääräistä harvinaisempia: 10 000 kilometriä kohden pieniä vahinkoja oli heille sattunut keskimäärin 0,2 ja läheltä piti -tilanteita 2,1. Vastaavat arvot perusjoukolla olivat 0,4 ja 5,6.

Vahinkomäärä ja niiden suhtautuminen ajokokemukseen noudattaa ikäpoikkeuslupalaisilla pitkälti samoja periaatteita mitä perusjoukon tutkimuksessa on vuosien varrella havaittu. Niinä tutkimusvuosina ja niillä

vastaajajoukoilla, joilla ajokilometrimäärät ovat olleet suurimmillaan, on tyypillisesti myös vahinkomäärät olleet korkeimmillaan. Vahinkomäärien kertymistahti kuitenkin hidastuu ajokokemuksen karttuessa, jolloin kilometriä kohden lasketut vahinkomäärät ovat olleet pienimmillään juuri silloin, kun ajokilometrejä on ollut eniten. Ajokilometrien karttuminen siis altistaa erilaisille liikennetilanteille, jolloin myös todennäköisyys vahingoille yleistyy. Toisaalta ajokokemus tuo myös varmuutta ja samalla vahinkojen todennäköisyys kilometrejä kohden pienenee, kun kilometrejä kertyy riittävästi.

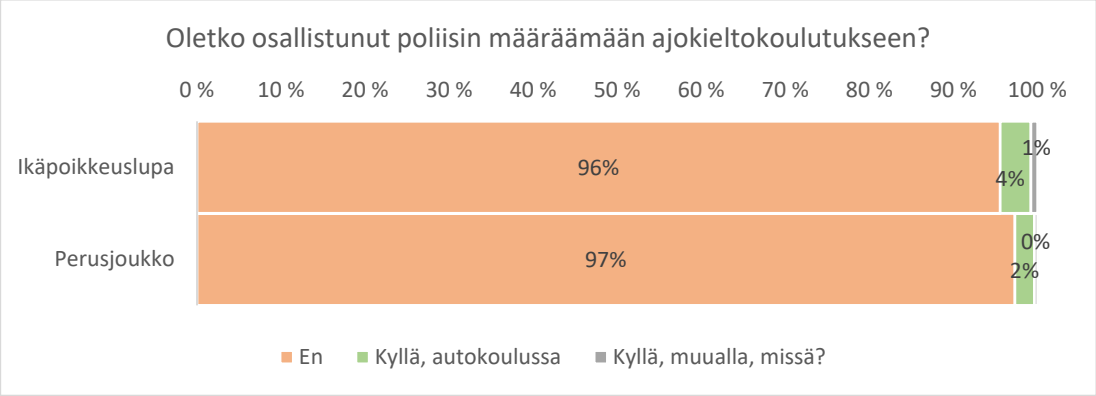


Kuva 23. Keskimääräiset vastaajille sattuneet ajokilometreihin suhteutetut vahinkomäärät tutkimushetkellä.

Uusia kuljettajia koskee ajokortin saamisesta laskettuna kahden vuoden ajan erityisen tarkka seuranta. Kahden vuoden aikana sattuneiden liikennerikosten tai -rikkomusten myötä kuljettaja voidaan asettaa ajokieltoon, jolloin ajokortin palauttaminen edellyttää erillisen ajokieltokoulutuksen suorittamista. Ajokieltokoulutus sisältää neljä tuntia itsenäistä ja ryhmissä suoritettavaa teoriakoulutusta, joka käsittelee riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. *[Ajokortti-info 2021b]*

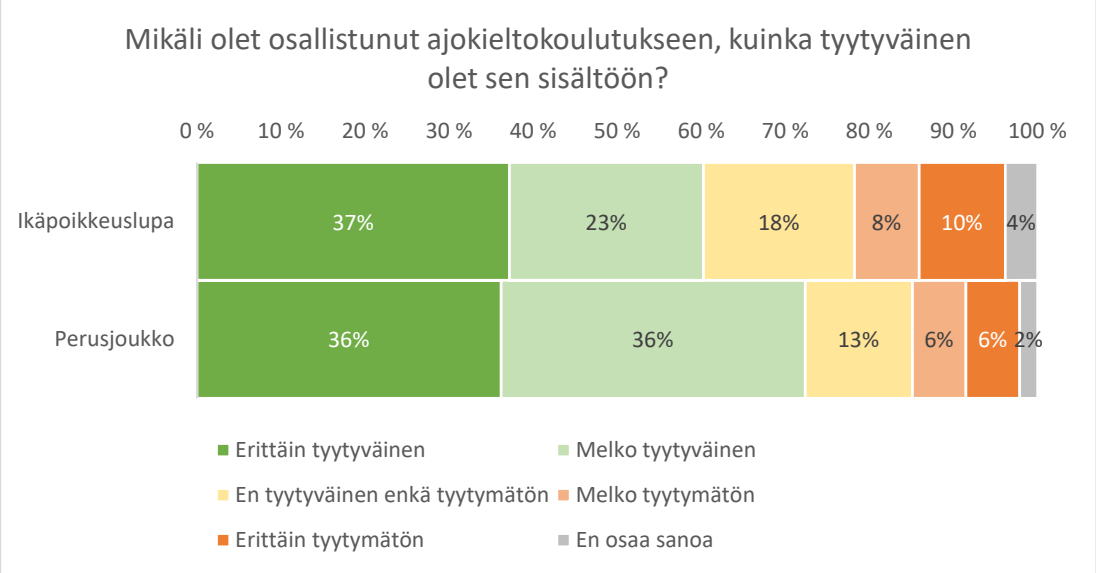
Tutkimuslomakkeella vastaajilla oli mahdollisuus ilmoittaa, olivatko he osallistuneet ajokieltokoulutukseen ja kuinka tyytyväisiä olivat sen sisältöön. Kaikkiaan ajokieltokoulutukseen osallistuminen oli hyvin harvinaista.

Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneista 4 % ja kaikista ajokortin suorittajista 3 % oli koulukseen osallistunut. Koulutukseen osallistuneista valtaosa (83/87 %) oli suorittanut sen autokoulussa. Muualla kuin autokoulussa suorittaneet ilmoittivat suorituspaikaksi tyypillisimmin yksityisen yrityksen järjestämän verkkokurssin.



Kuva 24. Ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyys.

Ajokieltokoulutukseen osallistuneet olivat pääosin melko tyytyväisiä sen sisältöön. Ikäpoikkeuslupalaisista 37 % ja perusjoukosta 36 % ilmoitti olevansa koulutukseen erittäin tyytyväinen. Tyytymättömien osuus oli ikäpoikkeuslupalaisilla hieman keskimääristä suurempi. Melko tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä ilmoitti koulutukseen olevansa 18 % ikäpoikkeuslupalaisista ja 12 % perusjoukon vastaajista.



Kuva 25. Tyytyväisyys ajokieltokoulutukseen.

2.7 Indeksit

Uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä on seurattu tutkimusvastausten analysoinnin rinnalla erikseen seurantaa varten kehitetyillä indeksiarvoilla. Tyypillisesti indeksiarvoja on seurattu pitkänä aikasarjana antamalla vuonna 2001 lasketulle kantaluvulle arvoksi 100, johon myöhempien vuosien tutkimusaineistosta lasketut kantaluvut on suhteutettu. Indeksiarvojen rinnalla on laskettu tutkimusaineistosta ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden uusien kuljettajien osuutta, joille ei ole sattunut yhtään rikettä tai vahinkoa ensimmäisen hieman yli yhden ajovuoden aikana.

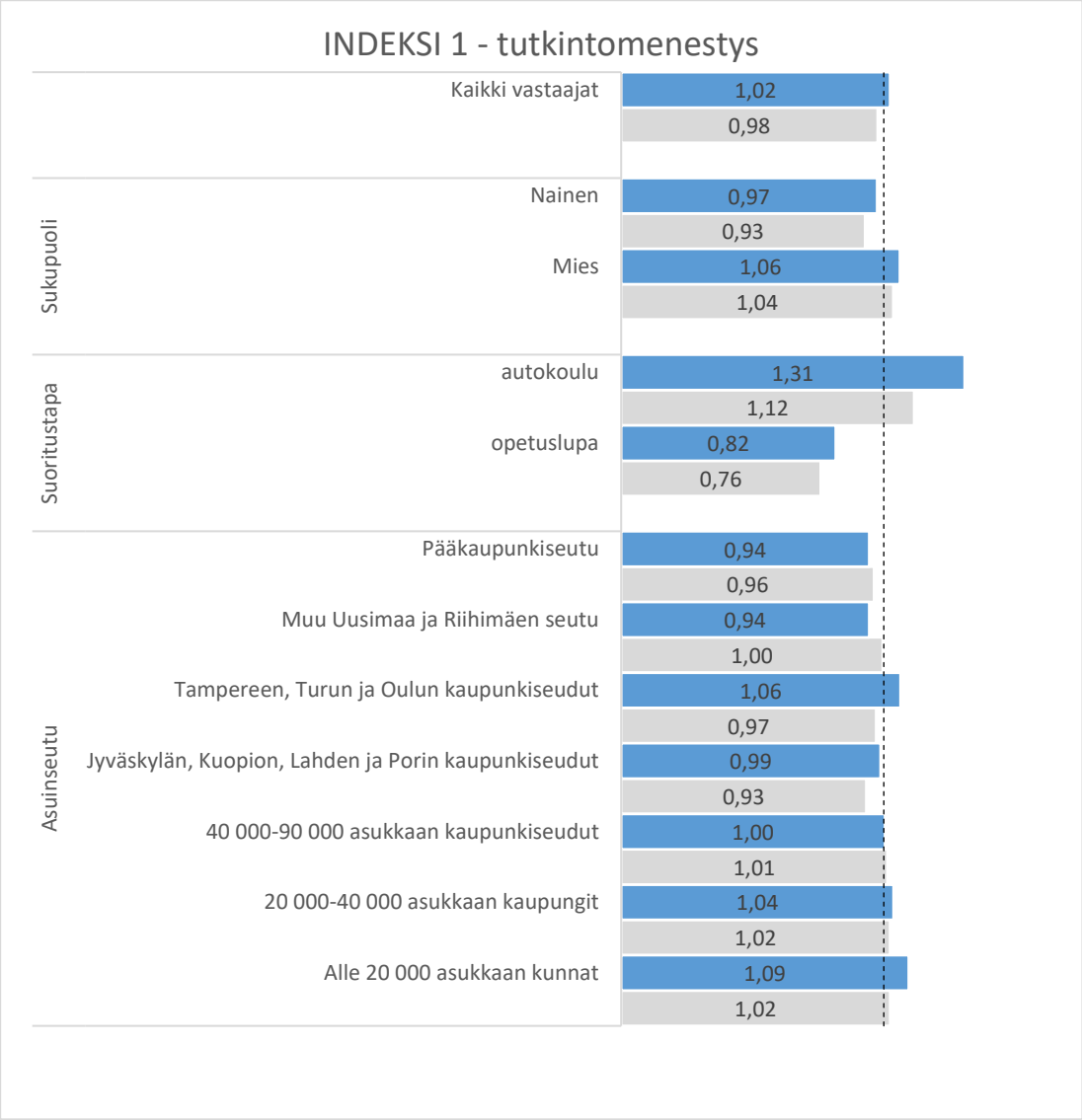
Indeksi 1 eli tutkintomenestys kuvaa ajo-oppilaan menestystä ajokokeessa suhteessa hänen saamansa ajo-opetuksen määrään ja laatuun. Tutkinnon vastaanottajan antama pistesumma eri osa-alueista suhteutetaan saatuun koulutukseen siten, että koulutuksen määrää mitataan ajoharjoitusten tuntimäärällä ja laadussa otetaan huomioon koulutuksen ammattimaisuus, eli se, onko koulutus saatu autokoulussa vai opetusluvalla. Autokoulua käyneillä ajotuntien määrä kerrotaan kymmenellä ja opetuslupatuntien määrä kerrotaan seitsemällä. Kertoimet on alun perin määritetty ammattiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannuksen suhteena.

Indeksi 2 eli liikennemenestys mittaa ajo-oppilaan selviytymistä liikenteessä hänelle sattuneiden vahinkojen ja rangaistusten määrän ja vakavuuden perusteella. Vakavuuden mittaamista varten vahingoille on määritetty kustannusten suhteisiin perustuvat painokertoimet, jossa pienille vahingoille on annettu arvo 4, omaisuusvahingoille 27, henkilövahingoille 265, liikennevirhemaksuille 1, päiväsakoille 2 ja vankeuskuukausille 34.

Indeksi 3 eli liikennemenestys seuraa tutkimushenkilöiden omaa subjektiivista jälkiarviota koulutukseen liittyen. Indeksiarvot muodostetaan osa-alueiden summana sen perusteella, miten vastaajat ovat tutkimuslomakkeella arvioineet koulutuksen antavan heille valmiuksia itsenäiseen ajamiseen. Indeksi 3 kuvaa siten pitkälti samoja asioita kuin aiemmissa kappaleissa esillä olleet keskiarvot vastaajien antamista arvosanoista koulutukseen liittyen (Kuva 20).

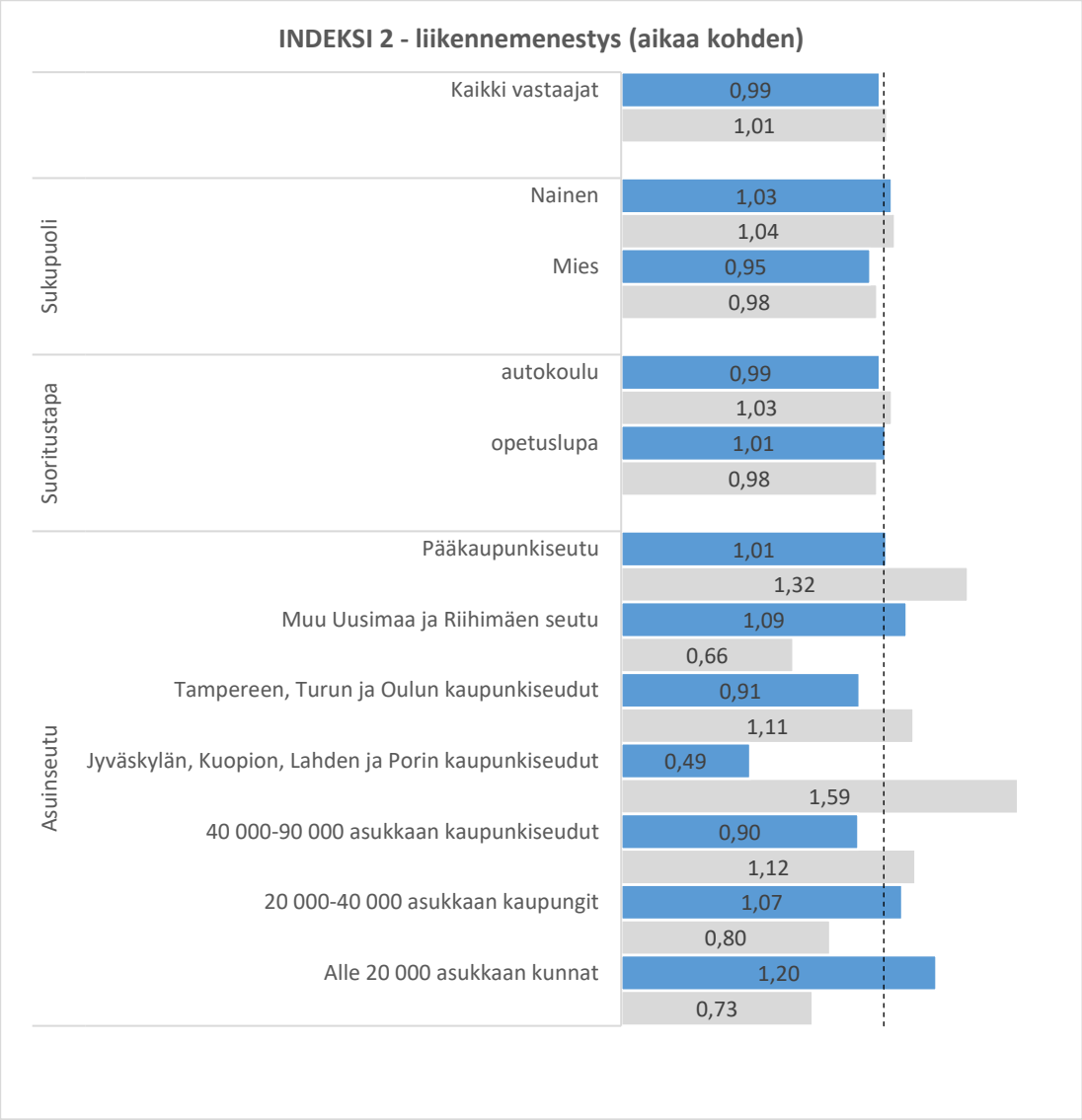
Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksessa indeksiarvoja vertailtiin aikasarjojen sijaan vuoden 2020 tutkimusaineistoissa ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä siten, että yhdistetyn tutkimusjoukon kantaluvun arvoksi annettiin arvo 1, johon molempien tutkimusjoukkojen ryhmäkohtaisia kantalukuja verrattiin. Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusaineistoa rajattiin jälleen edellisissä kappaleissa esitettyjen periaatteiden mukaisesti siten, että tutkimusjoukot keskenään saatiin ajallisesti täysin vertailukelpoisiksi. Kussakin ryhmäkohtaisissa indeksianalyysissa korkeampi lukema kuvaa parempaa menestystä tarkastellulla osa-alueella.

Indeksin 1 perusteella ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet olivat menestyneet tutkinnossa hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita paremmin (Kuva 26). Ero vastaajajoukkojen välillä jäi kuitenkin hyvin pieneksi (1,02 vs. 0,98). Eri käyttäjäryhmien vertailussa parhaiten olivat menestyneet miespuoliset vastaajat, autokoulussa ajokortin suorittaneet ja pienillä paikkakunnilla, mutta toisaalta myös Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat. Selkein ero tuli esille autokoululaisten ja opetuslupalaisten välille molemmissa tutkimusjoukoissa. Osasyynä opetuslupalaisten heikommalle indeksiarvolle voidaan kuitenkin pitää ajokorttilainsäädännön muutoksen tuomaa pakollisen ajo-opetusmäärän pienenemistä, mikä on lisännyt eroa autokoululaisten ja opetuslupalaisten saamien ajotuntimäärien välillä. Suuret ajotuntimäärät opetuslupalaisilla siten heikentävät herkästi indeksiarvoa tutkimuksen alkuvuosina määritetystä hieman pienemmästä painokertoimesta huolimatta. Ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välisten indeksiarvojen suhteet säilyvät samansuuntaisina eri käyttäjäryhmissä.



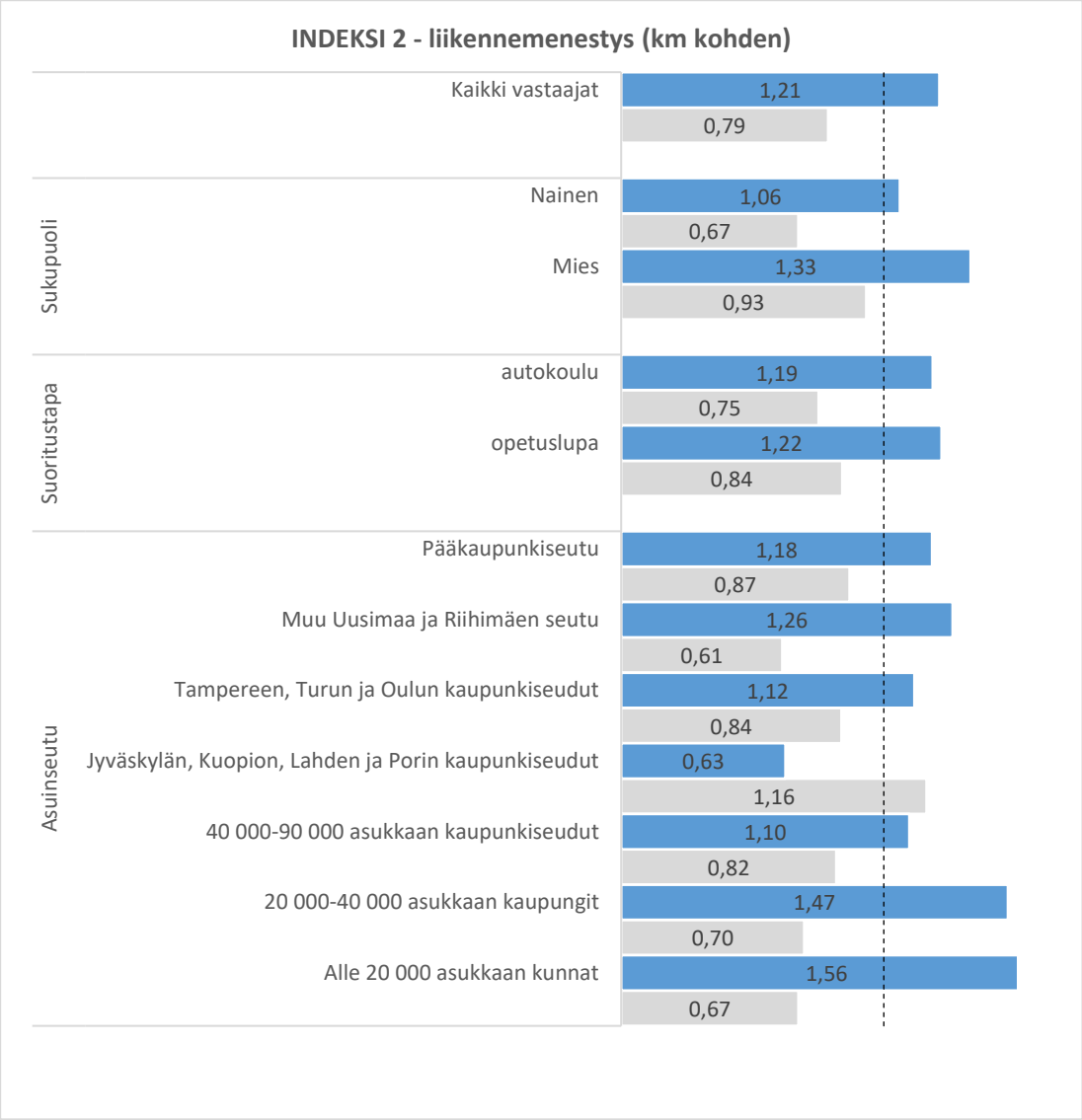
Kuva 26. Indeksin 1 vaihtelu ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä.

Liikennemenestystä aikaa kohden mittaavassa indeksissä 2 ikäpoikkeuslupalaisten indeksiarvo (0.99) oli niin ikään hyvin lähellä perusjoukon arvoa (1,01) (Kuva 27). Käyttäjäryhmittäisessä vertailussa naispuoliset vastaajat olivat menestyneet hieman miespuolisia vastaajia paremmin. Suoritustavan mukaan jaoteltuna suuria eroja ei tullut esille. Ikäpoikkeuslupalaisten aineistossa opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat kuitenkin menestyneet aavistuksen paremmin, kun taas perusjoukon aineistossa autokoulun käyneillä indeksiarvo oli hieman korkeampi. Asuinseudun mukaan jaoteltuna liikennemenestyksessä oli selkeitä eroja eri alueiden välillä, mutta selkeää suuntaa asuinseudun koon ja liikennemenestyksen välille ei voitu muodostaa. Ikäpoikkeuslupalaisten aineistossa parhaiten olivat menestyneet pienillä alle 40 000 asukkaan paikkakunnilla asuvat ja toisaalta myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäellä asuvat vastaajat. Perusjoukon vastaajissa sen sijaan nämä ryhmät jäivät keskiarvon alapuolelle ja parhaan indeksiarvon saivat 40 000 – 90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat. Huomionarvoista kuitenkin on, että indeksi 2 on hyvin herkkä vaihteluille, mikäli vastaajaryhmät pienenevät ja samaan vastaajajoukkoon osuu muutamiakin ison painokertoimen onnettomuudelle (esim. henkilövahinko-onnettomuus) saavia vastaajia.



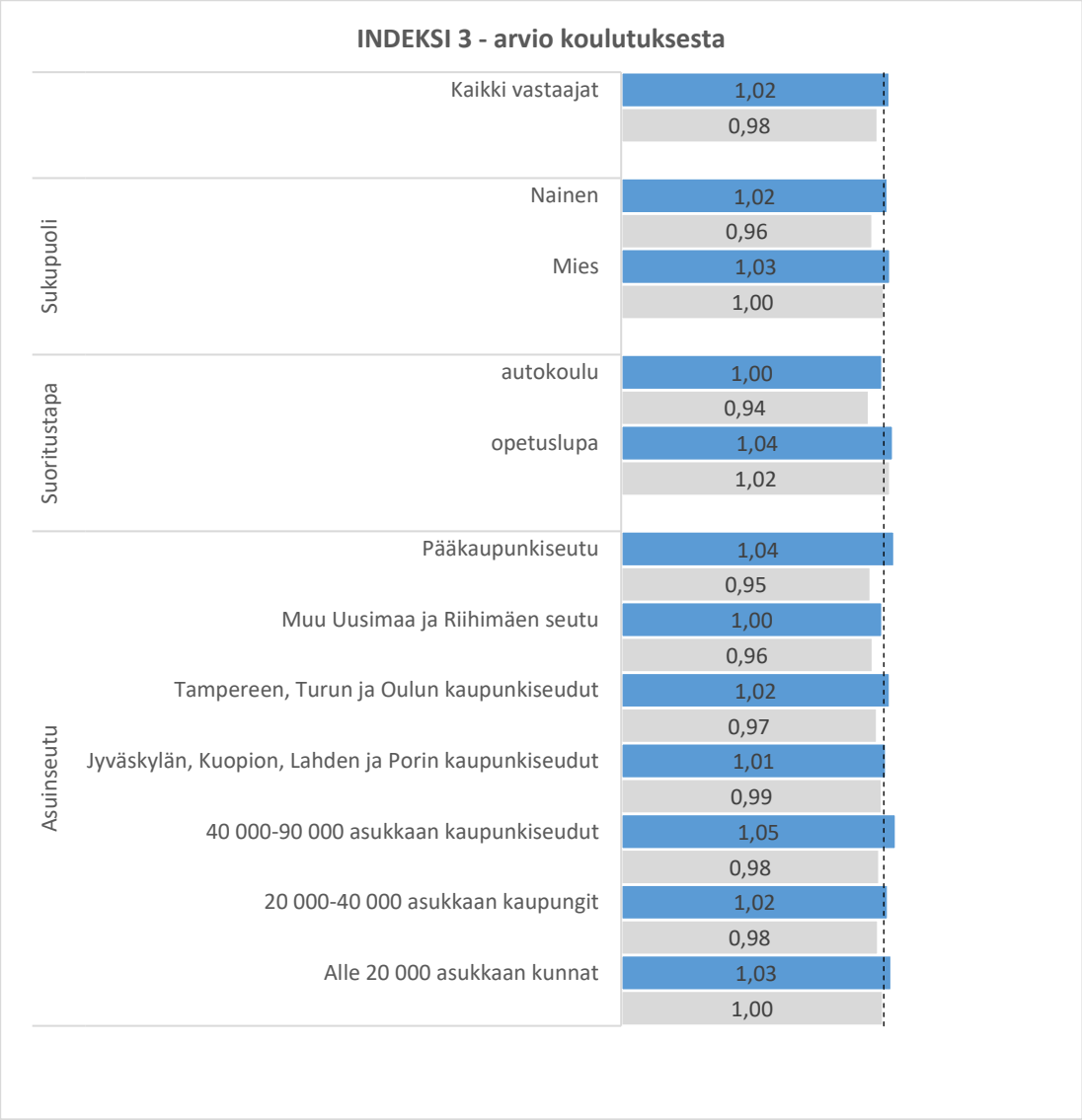
Kuva 27. Aikaa kohden lasketun indeksin 2 vaihtelu ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä.

Liikennemenestystä ajettuja kilometrejä kohden mittaavassa indeksissä 2 ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet menestyivät selvästi perusjoukkoa paremmin ja eroa indeksiarvoihin tuli yli 50 prosenttia (Kuva 28). Miespuoliset vastaajat olivat molemmissa käyttäjäryhmissä selviytyneet naispuolisia vastaajia paremmin. Myös opetuslupalaisilla indeksiarvo nousi hieman autokoulun käyneitä korkeammaksi, joskin erot säilyivät pienempinä. Asuinseudun mukaan tarkasteltuna ikäpoikkeuslupalaisista korkeimman indeksiarvon sai pienimmillä alle 40 000 asukkaan kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat (1,47-1,56) ja heikoimman arvon Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat, eli lähes vastaavasti kuin aikaa kohden mitatussa indeksissä 2. Perusjoukon vastaajissa Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla asuvien vastaajien indeksiarvo nousi puolestaan asuinseuturyhmistä kaikkein korkeimmalle.



Kuva 28. Ajettuja kilometrejä kohden lasketun indeksin 2 vaihtelu ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä.

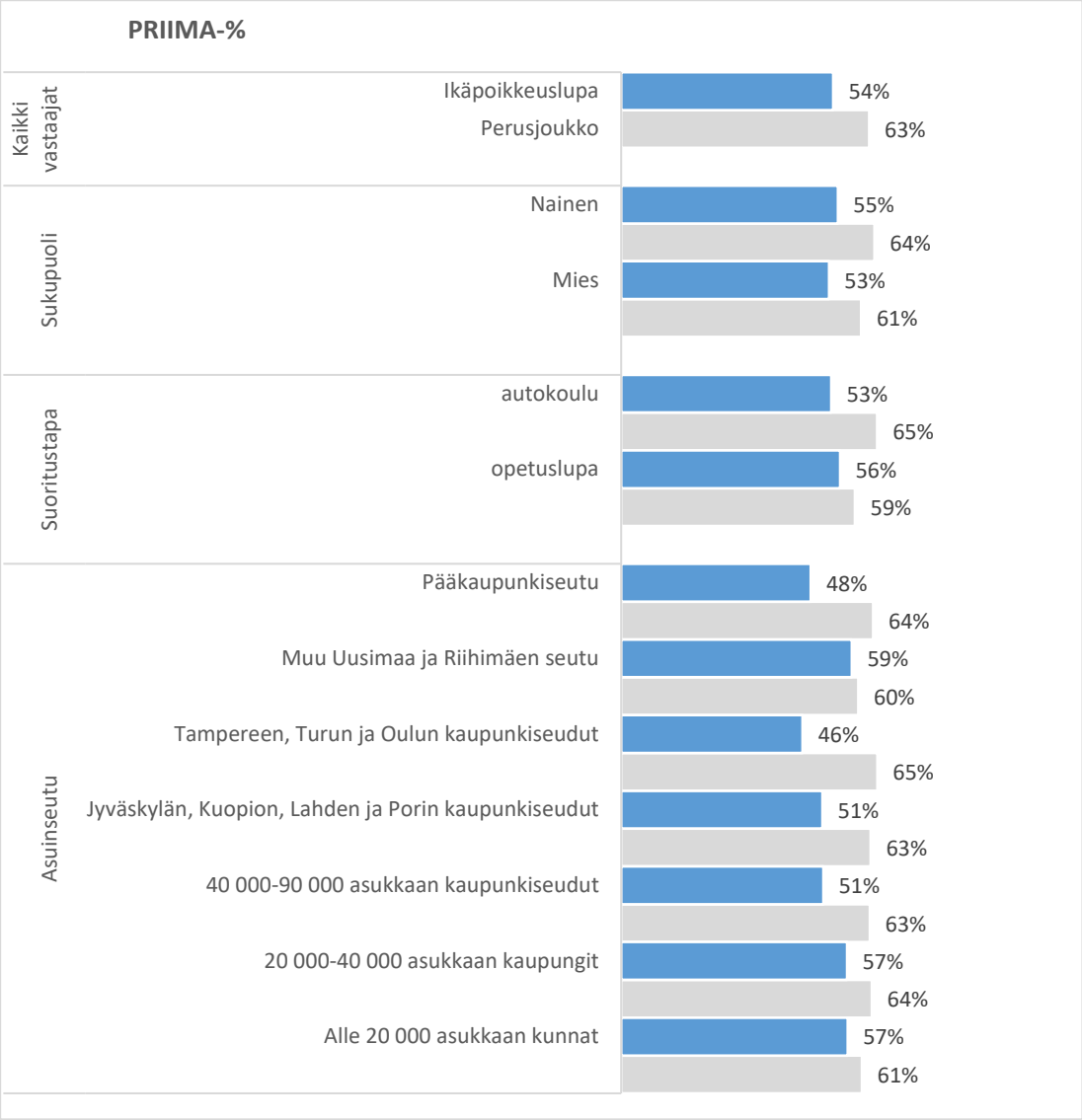
Koulutuksen antamia valmiuksia mittaavassa indeksissä 3 erot vastaajaryhmien välillä jäivät melko pieniksi (Kuva 29). Keskimäärin ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet kokivat saavansa indeksin perusteella hieman paremmat valmiudet koulutuksesta kuin kaikki ajokortin suorittajat keskimäärin. Vastaava tulos oli esillä aiemmin koulutuksen valmiuksista annettuja keskiarvoja vertailtaessa (Kuva 20). Molemmissa vastaajaryhmissä miespuolisilla vastaajilla ja opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneilla vastaajilla indeksiarvo oli hieman keskiarvoa korkeammalla. Asuinseudun perusteella selkeää yhteyttä asuinseudun koolle ja indeksin arvolle ei tullut esille. Pääkaupunkiseudulla asuvilla ikäpoikkeuslupalaisilla indeksiarvo oli hieman keskiarvon yläpuolella, kun taas perusjoukon vastaajista pääkaupunkiseudun vastaajilla indeksiarvo jäi hieman muuta vastaajajoukkoa pienemmäksi.



Kuva 29. Indeksin 3 vaihtelu ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä.

Indeksiarvojen rinnalla vastaajajoukoille laskettiin niiden vastaajien osuus, jotka olivat tutkimushetkeen mennessä selvinneet liikenteessä kokonaan ilman rikkeitä ja vahinkoja. Uusien kuljettajien perusjoukon tutkimuksessa priima-osuus on viiden viime vuoden aikana vaihdellut välillä 59-67 %. Vuoden 2020 perusjoukon tutkimuksessa priima-osuus oli 63 % ja ikäpoikkeuslupalaisilla hieman matalampi 54 % (Kuva 30). Yhtensä selittävänä tekijänä ikäpoikkeuslupalaisten pienemmälle priima-osuudelle voidaan jälleen pitää keskimäärin suurempaa ajokilometrimäärä, mikä heijastuu suurempana rike- ja vahinkomääränä.

Ryhmäkohtaisissa vertailuissa ajokilometrien yhteys alhaisempaan priima-osuuteen ei kuitenkaan tule kaikkien osa-alueiden osalta selkeästi esille. Alueryhmittäin tarkasteltuna ikäpoikkeuslupalaisten priima-osuus on pienimmillään pääkaupunkiseudulla, vaikka myös keskimääräinen ajokilometrimäärä on keskiarvon alapuolella. Vastaavasti pienimmillä paikkakunnilla priima-osuus nousee keskiarvon yläpuolelle. Perusjoukon vastaajilla erot asuinseutujen välillä jäävät melko pieniksi. Miespuolisilla vastaajilla priima-osuus jää hieman keskiarvon alapuolelle. Suoritustavan mukaan tarkasteltuna ikäpoikkeuslupalaisista priima-osuus on korkeampi opetusluvalla ajokortin suorittaneilla kun taas perusjoukon vastaajista autokoululaisilla priima-osuus nousee korkeammalle.



Kuva 30. Priima-osuuden vaihtelu ikäpoikkeuslupalaisten ja perusjoukon välillä.

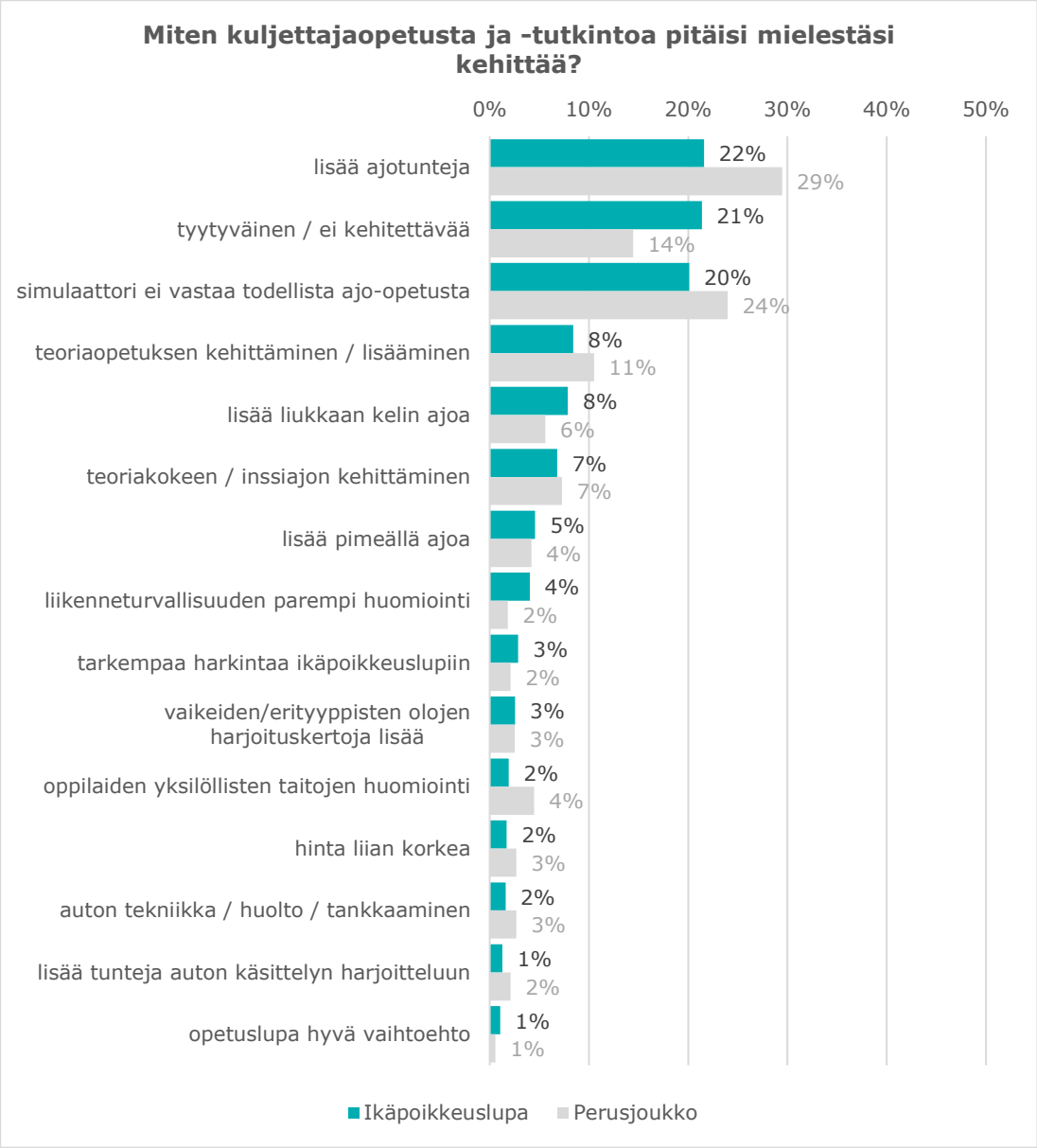
2.8 Vapaa palaute

Tutkimuslomakkeen päätteeksi vastaajille oli mahdollisuus jättää vapaata sanallista palautetta kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyen. Vapaa palautekenttä oli lomakkeella erikseen myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tyytyväisyyttä koskevien monivalintakysymysten päätteeksi. Kaikkiaan kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyviä palautteita saatiin lomakkeen päätteeksi 940 ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneelta vastaajalta (49 % kaikista vastaajista) ja 713 perusjoukon vastaajasta (42 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt ikäpoikkeuslupalaisista 1051 vastaajaa (55 %) ja perusjoukosta 735 vastaajaa (43 %). Kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja saatiin lisäksi 447 (23 %) ikäpoikkeuslupalaiselta ja 374 (22 %) perusjoukon vastaajalta. Palautetta saatiin siten hyvin runsaasti eri osa-alueista ikäpoikkeuslupalaisten ollessa myös palautteenannossa hieman perusjoukkoa aktiivisempia.

Palautetta saatiin monipuolisesti liittyen niin opetuksen sisältöön kuin sen kattavuuteen (Kuva 31). Molemmissa tutkimusjoukoissa avoimessa palautteessa yleisimmäksi teemaksi nousi toive suuremmista ajontuntimääristä, jonka oli vastauksessaan maininnut ikäpoikkeuslupalaisista 22 % avointa palautetta

jättäneistä vastaajista ja perusjoukossa 29 % avointa palautetta jättäneistä vastaajista. Ikäpoikkeuslupalaisten tutkimusjoukossa isossa osassa vastauksia (21 %) ilmaistiin kuitenkin myös tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen tai ei keksitty kehitettävää nykyiseen tutkintorakenteeseen. Vastaava osuus perusjoukon vastaajilla oli 14 %. Selkeänä kehityskohteena avoimista vastauksista nousi esille myös tyytymättömyys simulaattoriopetukseen, jota kritisoi ikäpoikkeuslupalaisista 20 % ja perusjoukon vastaajista 24 % avointa palautetta jättäneistä vastaajista. Nämä kolme osa-aluetta nousivat molemmissa tutkimusjoukoissa selkeästi yleisimmiksi teemoiksi vapaan palautteen joukosta. Ikäpoikkeuslupalaisten vastauksissa kaikki kolme teemaa nousivat esille melko tasavahvoina, kun taas perusjoukon vastaajilla ajontuntien lisääminen nousi kaikkein hallitsevimmaksi teemaksi ja vastaavasti tyytyväisten osuus jäi pienemmäksi.

Muiden teemojen osalta avoimet palautteet käsittelivät muun muassa teoriaopetuksen kehittämistä, liukkaan kelin ja pimeällä ajon harjoitusten lisäämistä, teoriakokeen tai inssiajon kehittämistä, liikenneturvallisuutta ja ikäpoikkeuslupakäytäntöjä. Ikäpoikkeuslupaa koskevista palautteista suurin osa liittyi ikäpoikkeusluvan saamiseen liittyviin ehtoihin, joissa koettiin olevan kiristämistarpeita. Ikäpoikkeuslupalaisten itsensä avoimista vastauksista 3 %:ssa esitettiin huolia siitä, että ikäpoikkeuslupia myönnetään nykyisin liian helposti. Erikseen ikäpoikkeuslupaa kiitteleviäkin kommentteja oli avoimissa vastauksissa, mutta niiden osuus jäi alle yhteen prosenttiin. Toisaalta nykyiseen tutkintorakenteeseen tyytyväisten ikäpoikkeuslupalaisten keskimääräistä suurempi osuus kertonee kuitenkin siitä, että valtaosa ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneista kokee nykyisen mallin toimivaksi.



Kuva 31. Vapaan palautteen jakautuminen eri teemoihin. Prosenttiosuus kuvaa osuutta niistä vastaajista, jotka olivat sanallista palautetta jättäneet.

3 Johtopäätökset

Vuoden 2018 kesällä tulleen ajokorttilain uudistuksen yhteydessä ikäpoikkeuslupakäytäntöjä tarkistettiin ja 17-vuotiaana ajokortin saamisen ehtoja lievennettiin. Uudistuksen jälkeen vuoden 2021 helmikuun loppuun mennessä ikäpoikkeusluvalla ajokortteja onkin myönnetty 17-vuotiaille hakijoille jo yli 30 000 kappaletta. Vuonna 2020 ikäpoikkeusluvalla myönnetyt ajokortit edustivatkin jo lähes neljännestä kaikista myönnetyistä ajokorteista. Suhteellisesti yleisintä ikäpoikkeusluvan hakeminen on miespuolisilla hakijoilla, pienillä paikkakunnilla asuvilla ja niillä, joilla ajokortti on mahdollista suorittaa opetusluvalla.

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen osana vuoden 2020 syksyllä suoritetun ikäpoikkeuslupalaisten erillistutkimuksen perusteella valtaosa (59%) ikäpoikkeusluvan hakijoista haki poikkeuslupaa koulu- ja opiskelumatkojen kulkemista varten. Muut syyt liittyivät lähes poikkeuksetta työ- ja työharjoittelumatkojen tai tavoitteelliseen harrastamiseen liittyvien matkojen kulkemiseen. Pääasiallisen käyttötarkoituksen lisäksi ajokortti koetaan kuitenkin hyödylliseksi muillakin matkoilla: lähes 90 % vastaajista ilmoitti ajokortin vaikuttavan merkittävästi heidän kulkemiseensa myös vapaa-ajan matkoilla. Vapaa-ajalla myös muiden kuljettaminen henkilöautolla on yleistä: lähes 80 % vastaajista ilmoitti kuljettavansa muita vähintään kerran viikossa.

Tutkimuksen tuloksena saatiin monipuolista tietoa 17-vuotiaiden kokemuksista ensimmäisestä ajovuodestaan ja keskeisimmistä eroista kaikista ajokortin suorittaneista koostuvaan perusjoukkoon nähden. Yksi keskeisimmistä eroista tutkimusjoukkojen välillä liittyi ajokokemukseen. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneet hankkivat ajokortin tarpeeseen, mistä kertoo hyväksyttyjen hakemusten suuren osuuden lisäksi auton käytön yleisyys ja ajokokemusmäärät ensimmäiseltä ajovuodelta. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneille oli kertynyt ajokilometrejä tutkimuksen tekohetkeen mennessä, eli keskimäärin hieman yli yhden vuoden aikana, keskimäärin yli 16 600 kilometriä. Perusjoukon vastaajilla, eli keskimääräisellä ajokortin suorittajalla, vastaava määrä oli noin 10 500 kilometriä, eli lähes 60 % pienempi. Käytännössä ikäpoikkeuslupalaisten joukosta puuttuu lähes kokonaan ne kuljettajat, joilla ensimmäisen vuoden ajosuorite jää alle 2000 kilometriin.

Suuremman ajokokemusmäärän lisäksi tutkimustuloksissa heijastuu ikäpoikkeuslupalaisten keskimääräistä korkeampi tyytyväisyys sekä koulutuksen antamiin valmiuksiin että kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon sisältöön yleisesti. Keskimääräinen tyytyväisyysarvosana nousee ikäpoikkeuslupalaisilla korkeammaksi kuin perusjoukolla minään aiempana tutkimusvuonna 2010-luvulla. Tuloksiin vaikuttanee osaltaan ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneiden motivaatio ajokortin saamista kohtaan: ajokortille on selkeä tarve, minkä myötä myös koulutukseen panostetaan ja sen sisältö koetaan innostavampana.

Tutkimustulosten perusteella ikäpoikkeuslupalaisista hieman yli puolet (54 %) oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen mennessä, eli reilun vuoden aikana, kokonaan ilman rikkeitä ja vahinkoja. Keskimäärin ikäpoikkeuslupalaisille oli sattunut kuitenkin hieman yleisemmin vahinkoja kuin kaikille ajokortin suorittaneille keskimäärin. Tuloksissa näkyy kuitenkin sama ilmiö kuin perusjoukon tutkimuksissa eri vuosina on havaittu: ajokokemuksen kasvaessa myös altistus erityyppisille liikennetilanteille kasvaa, jolloin myös vahinkojen todennäköisyys on suurempi. Riittävän korkeilla ajokilometrimäärillä ja kokemuksen karttuessa vahinkojen määrän kasvu hidastuu kuitenkin koko ajan. Ajettuja kilometrejä kohden lasketut vahinkomäärät jäävätkin ikäpoikkeuslupalaisilla selvästi perusjoukon vastaavia arvoja matalammiksi.

Avoimissa vastauksissa ikäpoikkeuslupalaisilla nousi esille niin ikään hieman perusjoukkoa yleisemmin tyytyväisyys koulutuksen sisältöön. Ajotuntien määrä

koettiin kuitenkin melko yleisesti liian matalaksi ja perusjoukon tapaan simulaattoriopetuksessa koettiin yksittäisistä osa-alueista olevan eniten kehitettävää. Ikäpoikkeuslupakäytäntöihin liittyvissä avoimissa vastauksissa esiintyi jonkin verran myös kommentteja, joissa ikäpoikkeuslupia koettiin myönnettävän liian kevyin perustein. Kuten aiemmissa osa-alueissa tuli ilmi, pääosa vastaajista oli kuitenkin hyvin tyytyväisiä saamaansa koulutukseen ja ajokortin saaminen koettiin erityisen tärkeäksi päivittäisen liikkumisen kannalta.

Lähdeluettelo

Ajokortti-info 2021a. https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/henkiloauton-ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimuksiin

Ajokortti-info 2021b. https://ajokortti-info.fi/perustietoa-ajokortista/liikennerikokset-ja-rikkomukset

Traficom 2021a. Haetut ja myönnetyt ikäpoikkeusluvat. https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajokortin-ikapoikkeuslupiin-liittyvat-tilastot

Traficom, 2021b. Tilastotietokanta, suoritetut ajokokeet. https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Kuljettajantutkinnot/050_tutk_tau_105.px/

Liiteluettelo

Liite 1 Vuoden 2020 ikäpoikkeuslupalaisten tutkimuksen suomenkielinen tutkimuslomake

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