

18–20-vuotiaat nuoret henkilöauton kuljettajana

**Liikenteen analyysit
Suppea analyysi
Marita Löytty**

Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket
Helsinki, Helsingfors
ISBN 978 9525893953
ISSN 1799-0157 (verkkójulkaisu)

Esipuhe

Tämä suppea analyysi on tehty Trafín Henkilöluvat-osaston Tutkinnot ja ammattiliikenne -yksikön pyynnöstä. Toimeksiannon mukaan analyysin tietoja käytetään yksikön toimialaan kuuluvassa kehitystyössä taustatietoina sekä johdon tukena.

Analyysiin on koottu tietoja nuorista henkilöauton eli B-luokan ajokortin suorittajina, nuorten kuljettajien selviytymisestä liikenteessä sekä heidän turvallisuustilanteestaan ja sen kehittymisestä. Nuorilla kuljettajilla tarkoitetaan tässä yhteydessä pääosin 18–20-vuotiaita kuljettajia. Muutamassa yhteydessä tarkastellaan nuorten kuljettajien sijaan uusia kuljettajia.

Analyysin varsinaisena tarkoituksena ei ole arvioida kuljettajaopetusuudistuksen vaikutuksia. Uudistuksen turvallisuusvaikutuksista on suunnitteilla erillinen tutkimus.

Analyysissa on käytetty aineistona Tilastokeskuksen väestörakennetilastoja, Tilastokeskuksen Trafille tuottamia ajokortti- ja kuljettajantutkintotilastoja, Trafín kuljettajantutkintotietojärjestelmän¹ aineistoa, Trafín uusien kuljettajien seurantatutkimusta (ns. indeksitutkimus), Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilastoja², liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tietoja kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista sekä Liikennevakuutuskeskuksen liikennevahinkotilastoa. Lisäksi onnettomuusriskin osalta lähteenä on käytetty kansainvälisiä tutkimustuloksia.

Analyysiin ei sisälly kansainvälistä vertailua.

Analyysissä ei oteta kantaa kansallisen kuljettajaopetuksen kehittämiseen liittyviin asioihin. Aiheesta on juuri istunut liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä toimikaudella 15.10.2013–28.2.2014. Työryhmän loppuraportti ei vielä ole julkinen, mutta sen todennäköinen julkaisupäivä on huhtikuun 2014 alkupuolella.^{3 4}

Helsingissä 2. huhtikuuta 2014

Marita Löytty
Erityisasiantuntija
Liikenteen analyysit
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

¹ 18.1.2013 asti KULTI, 19.1.2013 lähtien TUTTI.

² SVT, Suomen virallinen tilasto. <https://www.tilastokeskus.fi/meta/svt/>.

³ Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistyöryhmä. Liikenne- ja viestintäministeriön asettamispäätös 20.9.2013.

⁴ Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014. (Julkaisematon 2.4.2014.)

SISÄLTÖ

1. AJOKORTILLISTEN OSUUS 18- JA 19-VUOTIAIDEN IKÄLUOKISTA SEKÄ KOKO VÄESTÖSTÄ	5
2. HENKILÖAUTON AJOKORTIN KULJETTAJAOPETUS JA -TUTKINTO .	10
2.1. Kuljettajaopetus	10
2.2. Kuljettajantutkinto.....	11
3. OPETUSTAVAN JAKAUTUMINEN HENKILÖAUTON AJOKORTIN KULJETTAJAOPETUKSESSA	14
4. HENKILÖAUTON AJOKORTIN HAKIJOIDEN MENESTYMINEN KULJETTAJANTUTKINNOSSA	15
4.1. Teoriakokeen hyväksymisprosentti	15
4.2. Ajokokeen hyväksymisprosentti	17
4.3. Kokonaisarviot ajokoesuorituksesta	20
5. UUSIEN KULJETTAJIEN MENESTYMINEN LIIKENTEESSÄ	26
5.1. Indeksitutkimuksen toteuttaminen ja vastaajat	26
5.2. Indeksitutkimuksen tulokset	27
6. NUORTEN JA UUSIEN KULJETTAJIEN ONNETTOMUUSRISKISTÄ	30
6.1. Onnettomuusriskistä yleisesti.....	30
6.2. 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien onnettomuusriskistä ..	32
7. NUORET HENKILÖAUTON KULJETTAJAT ONNETTOMUUKSISSA	36
7.1. Kuolleet	36
7.2. Loukkaantuneet.....	38
7.3. Nuorten kuljettajien aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet	39
7.4. Nuorten kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien ominaisuuksia	41
7.5. Nuoret kuljettajat liikennevakuutuksesta korvatuissa vahingoissa	42
8. YHTEENVETO JA HUOMIOITA	44
LÄHTEET	48

1. AJOKORTILLISTEN OSUUS 18- JA 19-VUOTIAIDEN IKÄLUOKISTA SEKÄ KOKO VÄESTÖSTÄ

Tässä luvussa tarkastellaan ajokortillisten osuutta 18- ja 19-vuotiaiden nuorten ikäluokista sekä koko väestöstä.

Tarkastelussa ovat mukana vähintään B-luokan eli henkilöauton ajokortin haltijat. Moottoripyöräluokan (A), mopoluokan (M/AM), traktoriluokan (T) ja liikennetraktoriluokan (LT) ajokortteja ei lasketa mukaan.

Ajokortillisten osuutta 20-vuotiaiden ikäluokasta ei tarkastella erikseen. Heidän ikäluokkaansa ei saada eriteltyä ajokorttitilastoista, sillä niissä 20-vuotiaat on laskettu samaan ikäryhmään 21–24-vuotiaiden kanssa. Lopussa tarkastellaan kuitenkin lyhyesti ajokortillisten osuutta 20–24-vuotiaiden ikäryhmässä ja sen lisäksi koko väestössä.

Ajokorttilain⁵ mukaan B-luokan eli henkilöauton ajokortin saamiseksi vähimmäisikä on 18 vuotta. Euroopan unionin ajokorttidirektiivi⁶ asettaa vähimmäisiäksi 18 vuotta, mutta se myös mahdollistaa jäsenvaltiolle B-luokan ajokortin myöntämisen jo 17-vuotiaana. Suomessa Trafi voi myöntää poikkeuksen ikävaatimuksesta, jos siihen on erityisen päteviä syitä.⁷ Vähimmäisikävaatimuksesta voidaan poiketa korkeintaan yhdellä vuodella.

Kuljettajaopetuksen voi aloittaa oppilaan täytettyä 17 vuotta.⁸ Ennen tammi-kuun 2013 lainsäädäntömuutosta opetuksen aloittaminen oli mahdollista puoli vuotta ennen 18 vuoden ikää.⁹

B-luokan ajokortti on voimassa 70 ikävuoteen asti. Sen jälkeen kortin voi uusia enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.¹⁰

18-vuotiaat

18-vuotiailla nuorilla henkilöauton ajokortin suorittamisinnokkuus on pysynyt suhteellisen vakaana viimeisen kymmenen vuoden aikana. Ajokortillisten osuus 18-vuotiaiden ikäluokasta on vaihdellut vuoden 2004 61,3 prosentista vuoden 2008 58,0 prosenttiin. (Ks. kuva 1 seuraavalla sivulla).

Vuonna 2013 henkilöauton ajokortin suoritti noin 61 prosenttia 18-vuotiaiden ikäluokasta. Ajokortin hankkimisen suosio näyttäisi olevan kasvussa vuodesta 2012 ja sitä edeltävistä vuosista vuoteen 2013.

Kuvien 1 ja 2 aikasarjoja tarkasteltaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon, että ajokorttien tilastointi on muuttunut tammikuusta 2013 lähtien. Silloin otettiin käyttöön uusi ajokorttirekisteri. Ajokortillisten osuuden laskutapaa vanhoista ja uusista ajokorttitilastoista on kuvattu seuraavan sivun alaviitteissä 11 ja 12.

18-vuotiaista naisista B-luokan ajokortin suorittaa hieman yli puolet ikäluokasta, kun 18-vuotiailla miehillä vastaava osuus on yli 60 prosenttia. Naisten ja mies-

⁵ Ajokorttilaki (386/2011), 5 §. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>.

⁶ Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Recast). <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?jsessionid=CFKhT02Nt1ZRr6CQ96N1PdQH11rWhT3R1Y5ykqkhQF23sNDGhPd1!6483183?uri=CELEX:32006L0126>. Haettu 7.3.2014.

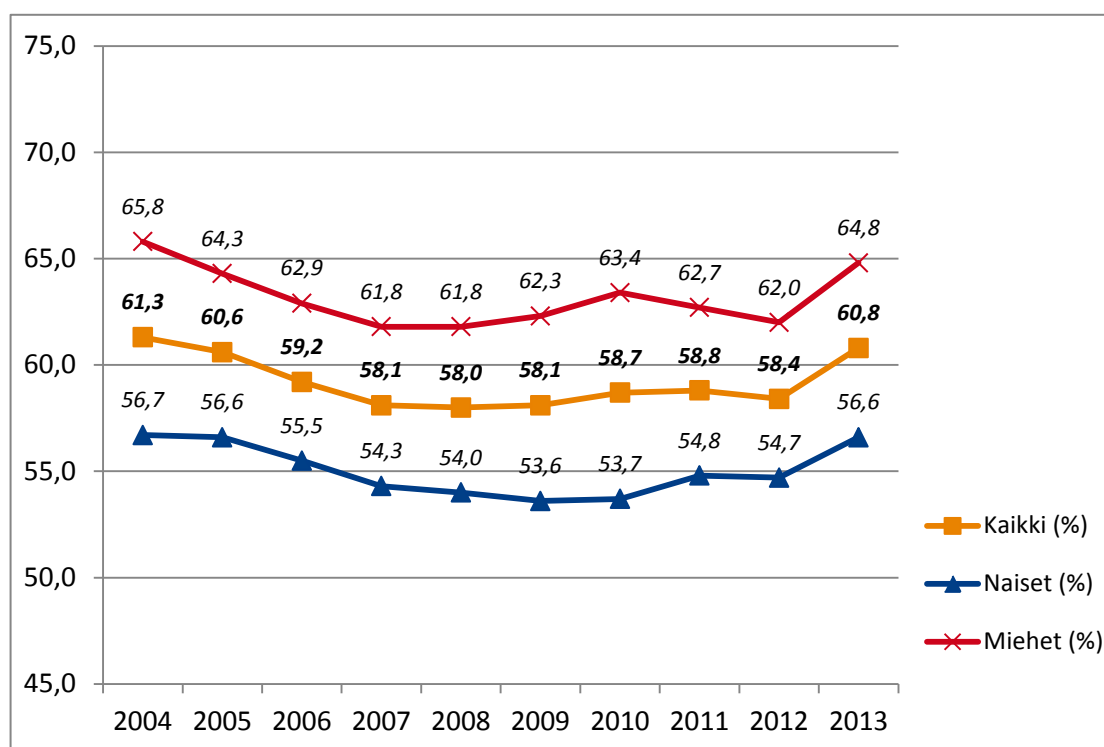
⁷ Poikkeuslupa ikä- ja/tai terveysvaatimuksista. Trafi, tieliikenne, ajokortit ja tutkinnot. http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttilupa_2/poikkeuslupa_ika-ja_tai_terveysvaatimuksista.

⁸ Ajokorttilaki (386/2011). 38 §, autokouluopetuksen aloittamisen edellytykset.

⁹ Ajokorttiasetus (845/1990). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/1990/19900845#L4>.

¹⁰ Ajokorttilaki (386/2011). 22 §, ajokorttien voimassaoloajat.

ten luvut ovat jonkin verran lähentyneet toisiaan kuvaajassa tarkastellulla aikavälillä.



Kuva 1. Henkilöauton ajokortin omaavien osuus 18-vuotiaiden ikäluokasta sukupuolen mukaan vuosina 2004–2013. (Aineiston lähde: Voimassaolevat ajokortit 31.12.VVVV¹¹ (vuodet 2004–2012) ja Voimassaolevat ajokortit 1.1.2014¹² (vuosi 2013), Trafi ja Tilastokeskus; Väestötilasto¹³, Tilastokeskus.)

Kesällä 2013 Trafissa tehtyjen laskelmien mukaan henkilöauton ajokortin hankkiminen 18-vuotiaana on maaseutukunnissa selvästi yleisempää kuin kaupungeissa. Vuonna 2012 henkilöauton ajokortin hankki noin 75 prosenttia maaseutukunnissa, 67 prosenttia taajamakunnissa ja 56 prosenttia kaupungeissa asuvista 18-vuotiaista.

Kaupungeista Helsingissä asuvat täysi-ikäisyyden saavuttaneet nuoret erottuivat selvästi muista kaupunkilaisnuorista: heistä vain noin 33 prosenttia hankki ajokortin vuonna 2012 heti kun se oli iän puolesta mahdollista.¹⁴

19-vuotiaat

19-vuotiaiden ikäluokassa lähes neljällä viidestä on henkilöauton ajokortti (ks. kuva 2 seuraavalla sivulla.) Vuonna 2013 ajokortillisten osuus ikäluokasta nousi noin 17 prosenttia 18-vuotiaista 19-vuotiaisiin (60,8 % -> 78,1 %).

¹¹ Vuosien 2004–2012 ajokorttitilastoista kunkin vuoden viimeisenä päivänä voimassa olleiden B-luokan ajokorttien määrä on laskettu vähentämällä kaikki voimassaolevat ajokortit -luvusta pelkät A-, M/AM-, T-, L-luokkien ajokortit. Em. luokat eivät sisällä B-luokan ajo-oikeutta.

¹² Ajokorttien tilastointitapa on muuttunut vuoden 2013 aineistosta lähtien uuden ajokorttirekisterin käyttöönoton myötä. Uuden tilaston päivämäärä on vuoden ensimmäinen päivä, ei enää vuoden viimeinen päivä. Käytännössä 1.1.2014 tilanne vastaa vuoden 2013 viimeisen päivän tilannetta. Uudesta ajokorttitilastosta on suoraan nähtävissä vähintään B-ajokortillisten määrä: ”H-sarake, henkilöllä on ajokortti luokkaan B”. (Vrt. edellinen alaviite; vanhoista ajokorttitilastoista B-ajokortin omaavien määrää ei nähnyt suoraan, vaan se tuli laskea manuaalisesti.)

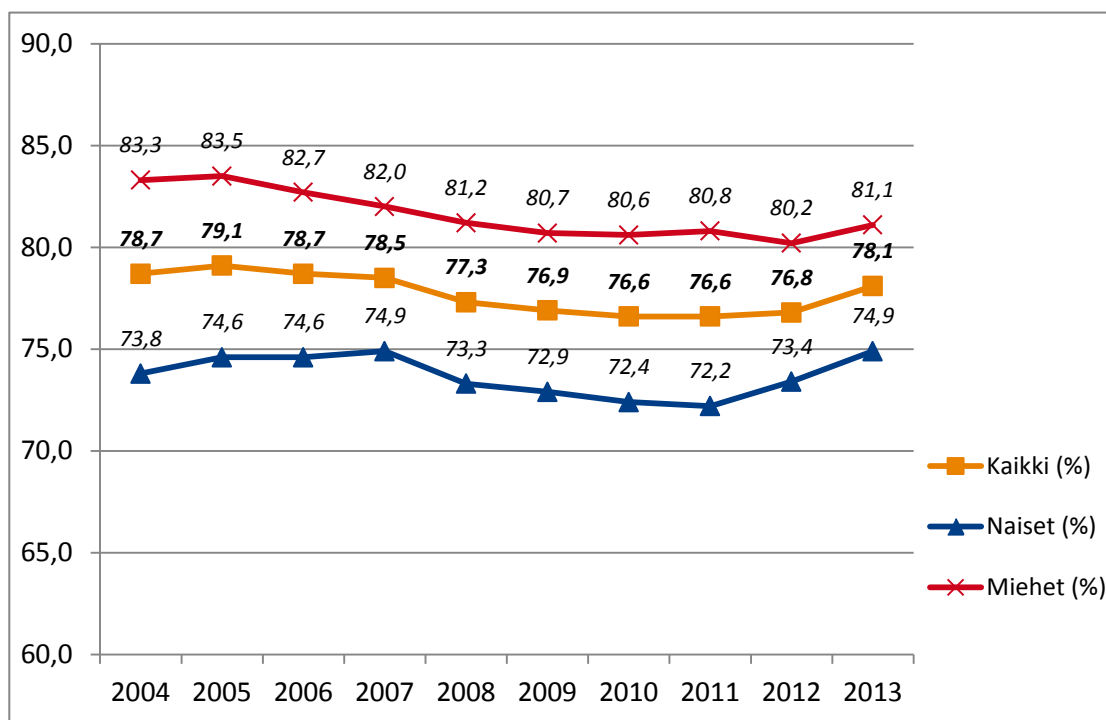
¹³ Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat; väestö/väestörakenne. Haettu 24.3.2014.

¹⁴ Maaseudulla kolme neljästä hankkii ajokortin heti. Trafi 1.7.2013.

http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2250/maaseudulla_kolme_neljasta_hankkii_ajokortin_heti. Haettu 27.3.2014.

Vuonna 2013 19-vuotiaiden ikäluokasta noin 78 prosenttia hankki B-luokan ajokortin. Heidän ikäluokassaan ajokortin suorittaminen on pysynyt suhteellisen vakaana vuosina 2004–2013, vaihdellen 76,6 prosentista 79,1 prosenttiin.

Myös 19-vuotiaiden ikäluokassa naisten ja miesten osuudet ovat lähentyneet toisiaan. Vuonna 2004 19-vuotiaista miehistä 83,3 ja naisista 73,8 prosenttia hankki henkilöauton ajokortin, kun vuonna 2013 ajokortillisten miesten osuus ikäluokasta oli 81,1 ja naisten 74,9 prosenttia.



Kuva 2. Henkilöauton ajokortin omaavien osuus 19-vuotiaiden ikäluokasta sukupuolen mukaan vuosina 2004–2013. (Aineiston lähde: Voimassaolevat ajokortit 31.12.VVVV (vuodet 2004–2012) ja Voimassaolevat ajokortit 1.1.12014¹⁵ (vuosi 2013), Trafi ja Tilastokeskus; Väestötilasto¹⁶, Tilastokeskus.)

Yli 19-vuotiaat

Vuonna 2013 20–24-vuotiaiden ikäryhmässä noin 79 prosenttia väestöstä oli hankkinut vähintään B-luokan ajokortin. Miehillä ajokortillisten osuus oli noin 81 prosenttia ja naisilla 77 prosenttia. (Ks. kuva 3 seuraavalla sivulla.)

Ajokortin hankkiminen on keskimäärin myöhentynyt vuosien 1990 ja 2000 luvuista. Trafia edeltäneen Ajoneuvohallintokeskuksen selvityksen mukaan vuonna 1990 yli 90 prosentilla 20-vuotiaista miehistä ja noin 80 prosentilla naisista oli ajokortti. Vuoteen 2000 mennessä osuudet olivat pienentyneet miehillä noin 85 ja naisilla noin 75 prosenttiin.¹⁷

Kuvassa 3 on tarkasteltu henkilöauton ajokortillisten osuutta koko väestöstä vuoden 2013 lopussa. Tarkastelu jakautuu ikäryhmien lisäksi sukupuoliin. Tar-

¹⁵ Ks. edelliseen kuvaan liittyvät alaviitteet ajokorttitilastojen käytöstä B-luokan ajokortillisten osuuden laskemisessa.

¹⁶ Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat; väestö/väestörakenne. Haettu 24.3.2014.

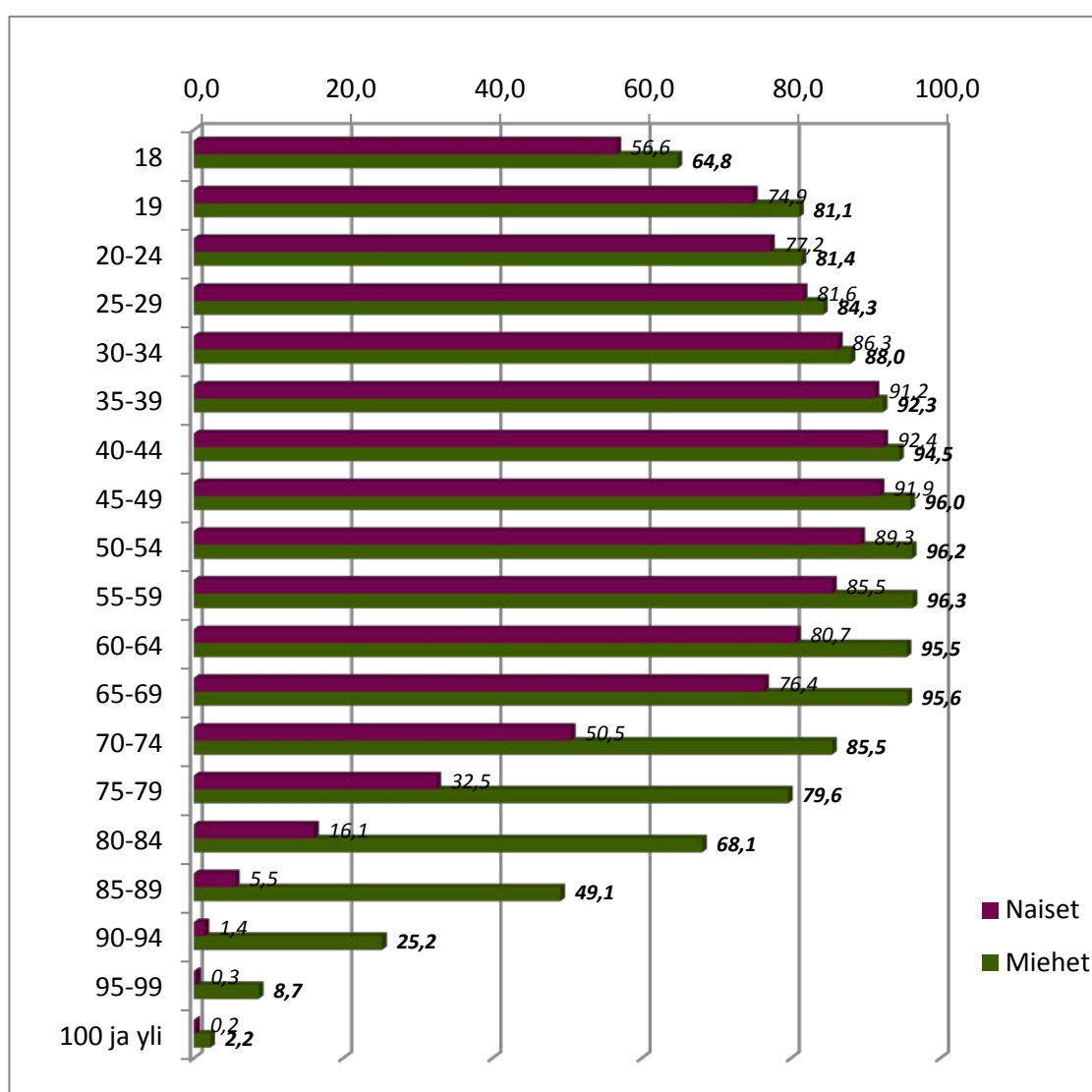
¹⁷ Kalenoja, H., Tiikkaja, H. & Kallberg, H. Henkilöauton ajo-oikeuden haltijat. Ennuste henkilöauton ajo-oikeuden haltijoiden jakaumasta vuosille 2010–2040. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 13/2008. <http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969237/e3c713ca7483664d4ca4477be2b9aa94/1294-AKE1308Henkiloautonajooikeudenhaltijat.pdf>.

kastelu osoittaa, että henkilöauton ajokortin suorittajia riittää runsaasti myös 19-vuotiaita vanhemmissa ikäluokissa.

20–24-vuotiaiden ikäluokan jälkeen naisilla ajokortillisten osuus kasvaa 40–44-vuotiaiden ikäluokkaan asti. Sen ikäisistä naisista 92,4 prosentilla on B-luokan ajokortti. Sen jälkeen naisilla ajokortillisten osuus laskee, päättyen noin 50 prosenttiin 70–74-vuotiailla.

Miehillä ajokortillisten osuus kasvaa aina 45–49-vuotiaiden ikäluokkaan asti. Noin 95–96 prosentilla miehistä on ajokortti 45–69-vuoden iässä. 70–74-vuotiailla miehillä ajokortin omaavien osuus laskee edellisestä ikäluokasta vain noin kymmenen prosenttiyksikön verran verrattuna samanikäisten naisten noin 26 prosentin laskuun.

85–89-vuotiaista miehistä edelleen lähes puolella on ajokortti ja 90–94-vuotiaista noin neljänneksellä, kun samanikäisillä naisilla ajokortillisten osuudet laskevat noin kuuteen ja alle kahteen prosenttiin.



Kuva 3. Henkilöauton ajokortin omaavien osuus ikäluokasta jaoteltuna sukupuolen mukaan 31.12.2013. (Aineiston lähde: Voimassaolevat ajokortit 1.1.2014, Trafli ja Tilastokeskus; Väestötilasto, väestörakenne 31.12.2013, Tilastokeskus.¹⁸)

¹⁸ Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat; väestö/väestörakenne. Haettu 24.3.2014.

Myös ajokortin uusiminen 70 vuoden iässä on yleistynyt.¹⁹ Vuonna 1980 alle 30 prosentilla, vuonna 1990 noin puolella ja vuonna 2000 noin 70 prosentilla 70–74-vuotiaiden ikäluokan miehistä oli edelleen B-luokan ajokortti.²⁰ Vuonna 2013 vastaava luku oli noin 85 prosenttia.

70–74-vuotiaiden ikäluokan naisista vuonna 1980 ajokortti oli enää parilla prosentilla. Vuonna 1990 ajokortillisten osuus naisten ikäluokasta oli noussut jo lähes kymmeneen ja vuonna 2000 noin 20 prosenttiin.²¹ Vuonna 2013 noin puolella 70–74-vuotiaista naisista oli edelleen ajokortti.

¹⁹ B-luokan ajokortti on voimassa 70 ikävuoteen asti. Sen jälkeen kortin voi uusia kerrallaan enimmillään viideksi vuodeksi. Ks. tarkemmin luku 2.

²⁰ Kalenoja, H., Tiikkaja, H. & Kallberg, H. 2008.

²¹ Kalenoja, H., Tiikkaja, H. & Kallberg, H. 2008.

2. HENKILÖAUTON AJOKORTIN KULJETTAJAOPETUS JA -TUTKINTO

Tässä luvussa kuvataan henkilöauton eli **B-luokan ajokortin kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoa** pääosin 19.1.2013 ja 1.1.2014 voimaan tulleiden säädösten mukaisena.

Ennen tammikuuta 2013 voimassa olleisiin kuljettajaopetuksen vaatimuksiin voi tutustua ajokorttiasetuksessa (845/1990) <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/1990/19900845> ja liikenneministeriön päätöksessä ajokorttiasetuksen soveltamisesta (846/1990) <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/1990/19900846> (molemmat kumoutuneet).

2.1. Kuljettajaopetus

Henkilöauton kuljettajaopetuksessa siirryttiin kaksivaiheiseen kuljettajaopetusmalliin vuonna 1989. Ensimmäisen vaiheen tavoitteena oli tuottaa oppilaalle riittävät valmiudet itsenäiseen ajoharjoitteluun liikenteessä. Toisen vaiheen tavoitteena oli syventää ensimmäisessä vaiheessa sekä itsenäisessä ajoharjoittelussa opittuja taitoja.²²

Pitkäaikaisen keskustelun ja valmistelun jälkeen kuljettajaopetusta uudistettiin tammikuussa 2013.²³ Uudistuksen päätavoitteena oli uusien kuljettajien vakavien liikenneonnettomuuksien vähentäminen erityisesti itsenäisen ajamisen ensimmäisinä kuukausina. Keskeisenä ajatuksena on saada oppilas ymmärtämään oma roolinsa vastuullisena kuljettajana.²⁴

Kuljettajaopetuksessa on noudatettava Trafin vahvistamaa opetussuunnitelmaa. Kuljettajaopetuksen voi hankkia joko autokoulussa tai opetusluvalla. Poliisi voi myöntää opetusluvan ajokorttilaissa määritellyin perustein²⁵.

Nykymallissa opetus jaetaan kolmeen vaiheeseen: perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. Perusvaihe vastaa entisen mallin ensimmäistä vaihetta ja syventävä vaihe toista vaihetta. Uudistuksen yhteydessä myös lisättiin ajo-opetuksen määrää.²⁶

Opetuksen perusvaiheeseen sisältyy vähintään 19 tuntia teoriaopetusta ja 18 tuntia ajo-opetusta. Perusvaiheen jälkeen oppilas osallistuu kuljettajantutkintoon (ks. luku 2.2.). Hyväksytysti tutkinnon (teoriakokeen ja ajokokeen) suorittaneet saavat lyhytaikaisen ajokortin. Itsenäisen opiskelun ja ajoharjoittelun vaiheeseen sisältyy yksi tunti teoriaopetusta ja kaksi tuntia ajo-opetusta autokoulussa. Syventävässä vaiheessa uusi kuljettaja osallistuu neljään teoria- ja neljään ajo-opetustuntiin autokoulussa. Syventävän vaiheen voi aloittaa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saamisesta.^{27 28}

²² Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetuksiksi B-luokan ajo-oikeutta varten. Trafin julkaisu 7/2010. Keskinen, E., Peräaho, M., Laapotti, S., Katila, A. & Hernetkoski, K. http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetuksiksi.pdf.

²³ Liikenne- ja viestintäministeriö, ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus, <http://www.lvm.fi/web/hanke/ajokorttilakiuudistus>. Haettu 7.3.2014.

²⁴ Kuljettajaopetuksen uudistus pyrkii vähentämään nuorten vakavia onnettomuuksia. Trafi 13.2.2013. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2083/kuljettajaopetuksen_uudistus_pyrkii_vahentamaan_nuorten_vakavia_onnettomuuksia. Haettu 7.3.2014.

²⁵ Ajokorttilaki (386/2011), <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>. Opetuslupa 39–44 §.

²⁶ Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus uudistui. Trafi, ajokorttien uudistukset 2013. http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttien_uudistukset_2013/henkilöauto. Haettu 7.3.2014.

²⁷ Ajokorttilaki (386/2011); Luku 4. Kuljettajaopetus.

²⁸ Valtioneuvoston asetus ajokorteista (423/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110423>. Haettu 7.3.2014.

Kuljettajaopetusuudistuksen yhteydessä tammikuussa 2013 säädettiin muutoksia myös opetuslupaopetukseen. Opetuslupaopettajalta ja -oppilaalta edellytettiin yksityisopetuksen toteuttamisen lisäksi yhteisopetukseen osallistumista autokoulussa. Ennen ajo-opetuksen aloittamista opetusluvalla haltijan oli yhdessä oppilaan kanssa osallistuttava autokoulussa annettavaan opetuslupaopetusta tukevaan teoriaopetukseen. Lisäksi heidän oli opetuksen aikana suoritettava oppimisen ja ajotaidon edistymistä arvioiva ajo autokoulussa. Myös vaikeissa olosuhteissa (pimeä ja liukas) ajamisen ajo-opetus oli annettava autokoulussa.²⁹

Vuoden 2014 alusta lähtien kyseisestä opetusvaatimuksesta autokoulussa kuitenkin luovuttiin.³⁰ Kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetuslupaopetukseen tarkoitetun opetusta, joten opetusluvalla hyödyntämismahdollisuudet heikkenivät joillain paikkakunnilla jopa mahdottomiksi. Opetuslupaopetukseen sitomisesta autokouluopetukseen aiheutui myös arvioitua suurempia kustannusnousuja opetuslupaoppilaille ja -opettajille.

Nykytilanteessa opetuslupaopettaja voi jälleen antaa kokonaisuudessaan kuljettajantutkintoon tähtäävän perusopetuksen. Muutos laski opetusluvalla toteutettavan kuljettajaopetuksen kustannuksia merkittävästi.³¹

Trafin hyväksymiin kuljettajaopetuksen opetussuunnitelmiin sekä opetuslupaopettajille annettuun ohjeistukseen voi tutustua tarkemmin osoitteessa http://www.trafi.fi/kumppanit/tieliikenteen_kumppanisivusto/tutkintojen_vastaa_nottajat/tutkinnon_vastaanottajan_kasikirja/opetussuunnitelmat.

2.2. Kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkinnon sisältö ja toteuttaminen määritellään Euroopan yhteisön ajokorteista antaman direktiivin liitteessä II. Lisäksi liitteessä IV määritellään kuljettajantutkinnon vastaanottajiin kohdistuvat vähimmäisvaatimukset. Liitteen II mukaan kuljettajantutkinnon tulee koostua teoriakokeesta ja sen jälkeen taitojen ja käyttäytymisen kokeesta.³²

Direktiivin vaatimusten mukaisesti kansallinen B-luokan ajokortin kuljettajantutkinto koostuu teoriakokeesta ja ajokokeesta. Kuljettajantutkintoon osallistumisen edellytyksenä on säädetyn kuljettajaopetuksen suorittaminen. Lisäksi tutkintoon osallistuvalla tulee olla poliisin myöntämä ajokorttilupa, jonka myöntämiseksi hakijan on muun muassa täytettävä terveydelle asetetut vähimmäisvaatimukset. Tutkintoon tulevan on myös täytettävä kyseiselle ajokorttiluokalle asetettu vähimmäisikä.³³

Kuljettajantutkinnon tarkoituksena on varmistaa, että oppilas on saavuttanut kuljettajaopetukseen sisältyvät tavoitteet ja hallitsee ajoneuvoluokkaa koskevat säädökset ja määräykset sekä kykenee soveltamaan niitä ja toimimaan liikenteessä turvallisesti ja vastuullisesti.^{34 35}

Hyväksytyt tai hylätyt päätökset lisäksi tutkinnon vastaanottaja arvioi oppilaan ajokoesuoritusta kokonaisarvioilla. Tammikuun 2013 kuljettajaopetuksen uudistukseen asti olivat käytössä seuraavat kokonaisarviot:

²⁹ Ajokorttilaki (386/2011), <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>, 41 §. Kumottu L:lla 13.12.2013/941.

³⁰ Laki ajokorttilain muuttamisesta (941/2013), <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20130941>. Haettu 7.3.2014.

³¹ Opetuslupa palasi aidoksi vaihtoehdoksi autokoulun rinnalle. Trafi 2.1.2014. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2457/opetuslupa_palasi_aidoksi_vaihtoehdoksi_autokoulun_rinnalle. Haettu 7.3.2014.

³² Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.

³³ Ajokorttilaki (386/2011); 10 §, Hakemukset liitteet; 54 §, Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset.

³⁴ Ajokorttilaki (386/2011), 52 §, Kuljettajantutkinnon tarkoitus.

³⁵ Trafi, kuljettajantutkinnot, http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/kuljettajantutkinnot. Haettu 7.3.2014.

- Ajoneuvon käsittely: Oppilaan tulee hallita ajoneuvon käsittely itsenäisesti monipuolisissa liikennetilanteissa.
- Liikennetilanteiden hallinta: Oppilaan tulee osoittaa osaavansa ajaa itsenäisesti monipuolisissa liikennetilanteissa.
- Kevyen liikenteen huomiointi: Oppilaan tulee havaita ajoissa ja ottaa huomioon jalan tai pyörällä/pyörillä liikkuvat tienkäyttäjät.
- Ajon sujuvuus: Ajokokeessa ei välttämättä aina voida mitata ajon sujuvuutta ja suunnitelmallisuutta esimerkiksi suunnitella koko reittiä etukäteen ruuhkapaikkoja ja -aikoja välttäen. Tärkeää onkin pyrkiä ajo-ohjeilla mahdollistamaan itsenäisten pienten ajotehtävien suorittaminen.
- Riskien tunnistaminen: Oppilaan on osoitettava osaavansa tunnistaa ja välttää erilaisia riskejä. Riskit voivat liittyä esim. ajoneuvoon ja sen käsittelyyn, liikennetilanteiden hallintaan tai sujuvuuteen ja suunnitelmallisuuteen.
- Sosiaaliset taidot: Ajokokeessa sosiaalisuutta arvioidaan esimerkiksi ajoneuvoon ja sen käsittelyyn liittyen, tai osana liikennetilanteiden hallintaa, sujuvuutta tai suunnitelmallisuutta.
- Taloudellinen ajaminen: Oppilaan on hallittava taloudellisen ajamisen perustaitoja. Taloudellinen ajaminen voi liittyä esimerkiksi ajoneuvoon ja sen käsittelyyn, liikennetilanteiden hallintaan sekä sujuvuuteen ja suunnitelmallisuuteen.³⁶

Tammikuusta 2013 lähtien käytössä on ollut viisi kokonaisarviota:

- Ajoneuvon hallinta: Hakijan ajoneuvon hallinta siten, että hallintalaitteiden käyttö on hyvin omaksuttu, ajoneuvon liike sujuvaa ja taloudellista ja että ajoneuvon liikesuunta ja nopeus ovat koko ajan kuljettajan hallinnassa.
- Kevyen liikenteen huomiointi: Hakija noudattaa liikenteen ohjausta osoittaen tarkkaavuutta ja huomaavaisuutta kevyttä liikennettä kohtaan. Hän hallitsee vuorovaikutuksen kevyen liikenteen kanssa.
- Muun liikenteen huomiointi: Vuorovaikutuksen hallinta muun ajoneuvoliikenteen kanssa siten, että hakija noudattaa liikenteen ohjausta ja pitää riittävät etäisyydet sekä toimii joustavasti ja huomaavaisesti muuta ajoneuvoliikennettä kohtaan.
- Ennakointi: Hakija havaitsee liikennetapahtumat ja tunnistaa vaaratilanteiden syntymisen sekä reagoi tilanteisiin ajoissa siten, ettei yllätyksiä ja hätäisten toimenpiteiden tarvetta tule kuljettajalle itselleen kuin muillekaan. Ajaminen tuntuu turvalliselta ja johdonmukaiselta.
- Oman tilan hallinta: Hakijan keskittyminen ajotehtävään on harkitsevaa, itsenäistä ja rauhallisen päättävää ajon aikana vaativimmissakin liikennetilanteissa ja ajotehtävissä.³⁷

³⁶ Kuljettajantutkinnon ajokoe: luokat M, A1, A ja B. Trafien määräys TRAFI/17848/03.04.03.01/2011. <http://www.trafi.fi/filebank/a/1322483787/c95232b0262a3e315b9c2547cc757494/2916-KuljettajantutkinnonajokoeLuokatMA1AjaB.pdf>.

³⁷ Kuljettajantutkinnon ajokoe. Trafien määräys TRAFI/2829/03.04.03.00/2013. http://www.finlex.fi/data/normit/34799-TRAFI_2829_03.04.03.00_2013_Fi.pdf. [Uudistetut kokonaisarviot olivat mukana jo edellisessä ajokoeohjeessa, joka tuli voimaan 19.1.2013. Kuljettajantutkinnon ajokoe. Trafien määräys TRAFI/11079/03.04.03.00/2012. http://www.trafi.fi/filebank/a/1358589822/4e49c0ddb4c7174c35436440bc326409/11088-Kuljettajantutkinnon_ajokoe_.pdf. Määräyksellä TRAFI/2829/03.04.03.00/2013 ajokokeen suorittamisesta annettuun ohjeeseen sisällytettiin ajotavan energiatehokkuus taloudellisen ajamisen yhteyteen.]

Kokonaisarvioiden arvosteluasteikko kuvataan luvussa 4.3.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeen suorittamiseen ja vaatimuksiin on mahdollista tutustua tarkemmin osoitteessa

http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/kuljettajatutkinnot/teoriakoe ja ajokokeen suorittamiseen ja vaatimuksiin osoitteessa http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/kuljettajatutkinnot/ajokoe.

3. OPETUSTAVAN JAKAUTUMINEN HENKILÖAUTON AJOKORTIN KULJETTAJAOPETUKSESSA

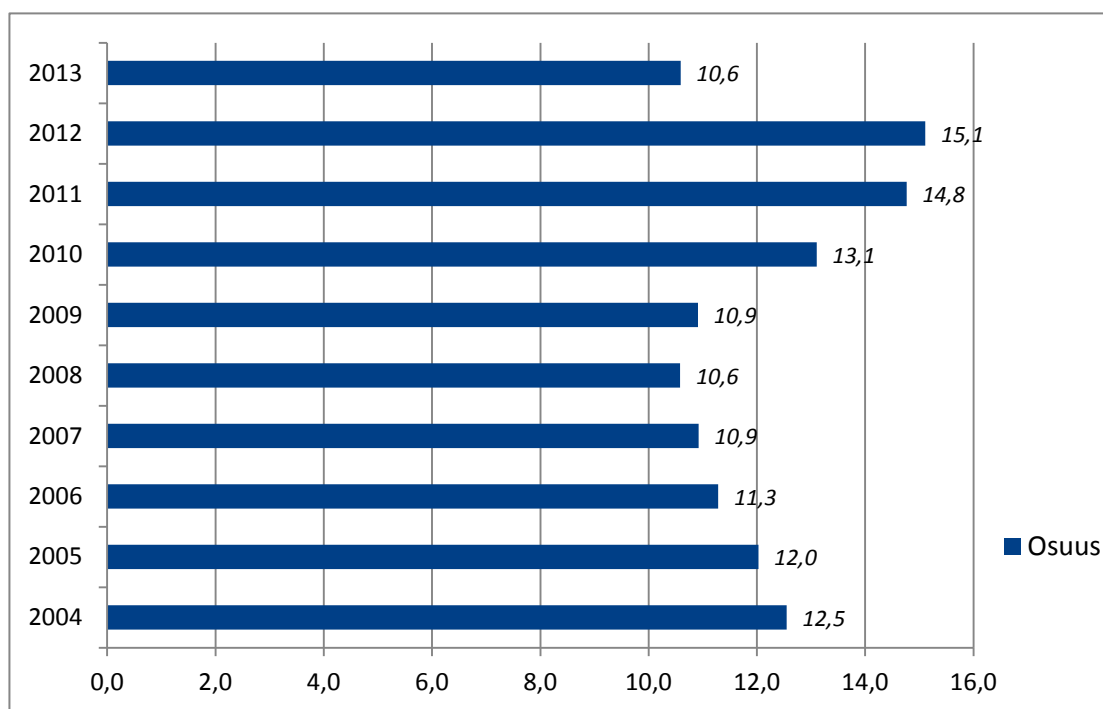
Tässä luvussa kerrotaan henkilöauton ajokorttiin vaadittavan kuljettajaopetuksen jakautumisesta mahdollisten opetustapojen, autokoulun ja opetusluvalla, kesken.

Henkilöauton ajokortin suorittajista noin 90 prosenttia hankkii kuljettajaopetuksen autokoulusta ja loput noin 10 prosenttia yksityisellä opetusluvalla.

Kuljettajaopetuksen opetusluvalla hankkineiden osuus on laskenut vuoden 2012 15,1 prosentista vuoden 2013 10,6 prosenttiin. Opetuslupaopetuksen osuus ennen vuotta 2012 on nähtävissä kuvasta 4.³⁸

Opetuslupaopetuksen osuuden huomattavaa laskua vuodesta 2012 vuoteen 2013 selittää opetuslupaopetuksen kiristyneet vaatimukset tammikuusta 2013 lähtien. Toisaalta opetuslupaopetuksen osuuden kasvu vuosina 2011 ja 2012 (verrattuna vuoden 2010 ja sitä edeltäneiden vuosin tasoon) selittyy osittain sillä, että tammikuussa 2013 voimaan tullut muutos oli hyvissä ajoin tiedossa kohderyhmällä. Laki vahvistettiin 29. päivänä huhtikuuta 2011. Lain siirtymäsäännösten³⁹ mukaan ennen lain voimaantuloa eli ennen 19.1.2013 myönnetty opetuslupa oikeutti kuljettajaopetuksen antamiseen vanhojen säännösten mukaisesti.

Vuoden 2014 alusta opetuslupaopetuksen vaatimuksissa palattiin tammikuun 2013 lakimuutosta edeltäneeseen aikaan (ks. luku 2). Vuoden 2014 tilastoista ei vielä ole nähtävissä, palautuuko opetuslupaopetuksen suosio vuoden 2013 tammikuuta edeltäneelle tasolle.



Kuva 4. B-luokan kuljettajaopetuksen opetusluvalla (vs. autokoulussa) suorittaneiden osuus B-luokan ajokortin hakijoista. (Aineiston lähde: Kuljettajantutkimustilastot, ajokokeet; Trafi ja Tilastokeskus.)

³⁸ Osuudet on laskettu Trafian ajokoetilaston B-luokan hyväksytyt ajokokeet -luvusta (opetuksen autokoulussa tai opetusluvalla saaneet). Hyväksytyt ajokokeet -kokonaisluvusta on poistettu muusta syystä ajokokeen suorittaneet, esimerkiksi poliisin määräykset uuteen kuljettajantutkimukseen ja ajokortin uusimiset.

³⁹ Ajokorttilaki (386/2011). 111 §, opetuslupaa ja -todistusta koskevat siirtymäsäännökset.

4. HENKILÖAUTON AJOKORTIN HAKIJOIDEN MENESTYMINEN KULJETTAJANTUTKINNOSSA

Tässä luvussa esitellään **henkilöauton ajokortin hakijoiden menestymistä kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ja ajokokeessa.**

Ajokortin hakijoiden menestymistä tutkintoon kuuluvissa kokeissa tarkastellaan ensimmäisen yrityskerran hyväksymisprosentin kautta. Ajokoesuoritusta tarkastellaan lisäksi eri osa-alueista annettuina kokonaisarvioina.

Kokonaisarvioiden sisältöä on kuvattu aikaisemmin luvussa 2.

Sekä teoria- että ajokokeen hyväksymisprosenttien osalta aineisto oli käytettävissä vuoden 2013 loppuun asti. Niitä tarkastellaan kymmenen vuoden aikasarjana.⁴⁰

Ajokokeen kokonaisarvioista ei ollut käytettävissä vuoden 2013 aineistoa. Se olisi edellyttänyt erillispoimintaa Trafín uudesta kuljettajantutkintotietojärjestelmästä (TUTTI), joka otettiin käyttöön 19.1.2013. Poiminta ei ehtinyt valmistumaan huhtikuun 2014 loppuun mennessä.

4.1. Teoriakokeen hyväksymisprosentti

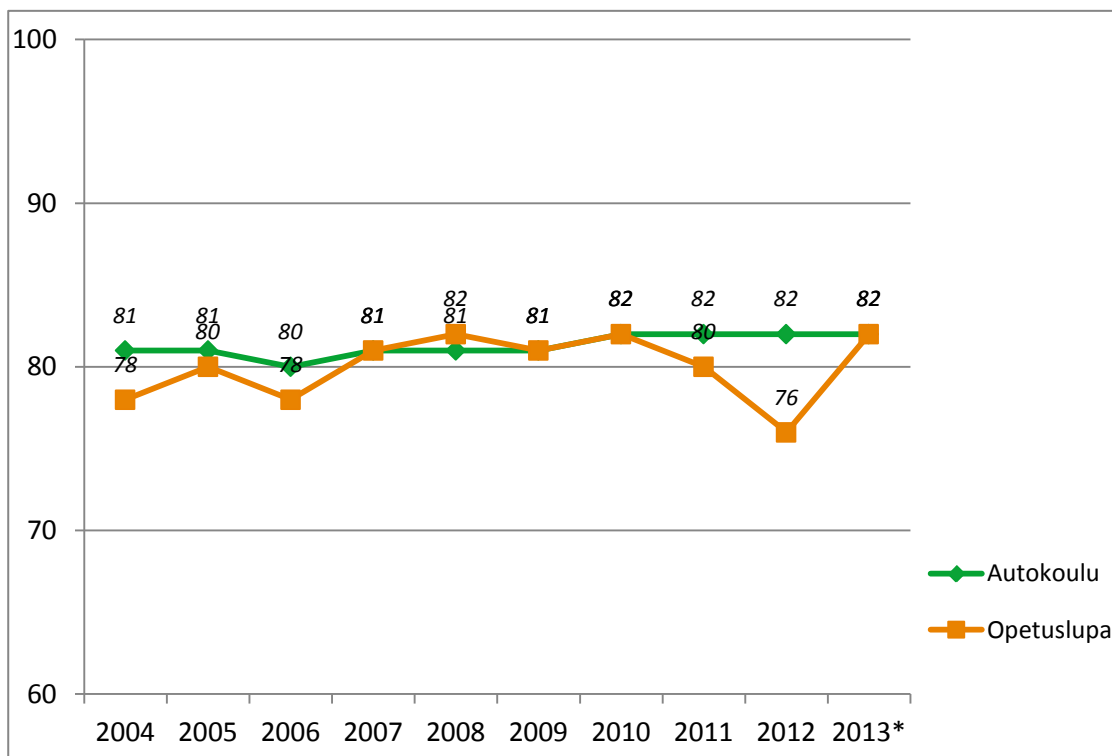
Kuljettajantutkinnon teoriakoe suoritetaan Trafín tuottamana tietokoneohjattuna teoriakokeena (TOT). Koe sisältää harjoitus-, koe- ja palauteosan. Kokeessa esitetään sekä kirjallisia että kuvallisia kysymyksiä, joihin on vastattava määräajassa.⁴¹

Kuljettajaopetuksen teoriaosuuden autokoulussa tai opetusluvalla suorittaneiden oppilaiden välillä ei ole suurta eroa menestymisessä ensimmäisen yrityskerran teoriakokeessa. Molemmissa opetustavoissa hyväksymisprosentti on asettunut noin kahdeksaankymmeneen (80). (Ks. kuva 5 seuraavalla sivulla.)

Ainoastaan vuosi 2012 poikkeaa opetuslupaoppilaiden osalta muuten johdonmukaisesta kymmenen vuoden aikasarjasta. Kolmena vuotena hyväksymisprosentit ovat olleet täsmälleen samat opetustavasta riippumatta. Yhtenä vuotena (2008) opetuslupaoppilaat ovat pärjänneet autokouluoppilaita hieman paremmin. Muina vuosina ero on ollut autokouluoppilaiden hyväksi.

⁴⁰ Kuljettajantutkintotilastot, ajokokeet vuosina 2004–2013. Trafi ja Tilastokeskus.

⁴¹ Kuljettajantutkinnon teoriakokeen ja opetusluvan hakijan kokeen suorittaminen. Trafín määräys TRA-FI/19923/03.04.03.00/2013. http://www.finlex.fi/data/normit/37298-TRAFI_19923_03.04.03.00_2013_fi.pdf. Haettu 28.3.2014.



Kuva 5. Kuljettajantutkinnon teoriakokeen hyväksymisprosentit ensimmäisellä yrityskerralla opetustavan mukaan vuosina 2004–2013. *Vuoden 2013 tilaston aikaväli on 19.1.–31.12.2013.⁴² (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotilastot, teoriakokeet; Trafi ja Tilastokeskus.)

Edellä todettiin, että kuljettajaopetuksen teoriaosuudessa ei teoriakokeella mitattuna näytä syntyvän suurta eroa autokoulu- ja opetuslupaoppilaiden välille. Tarkasteltaessa asiaa ajokortin hakijan sukupuolen mukaan eroja alkaa kuitenkin näkyä. (Ks. kuva 6 seuraavalla sivulla⁴³.)

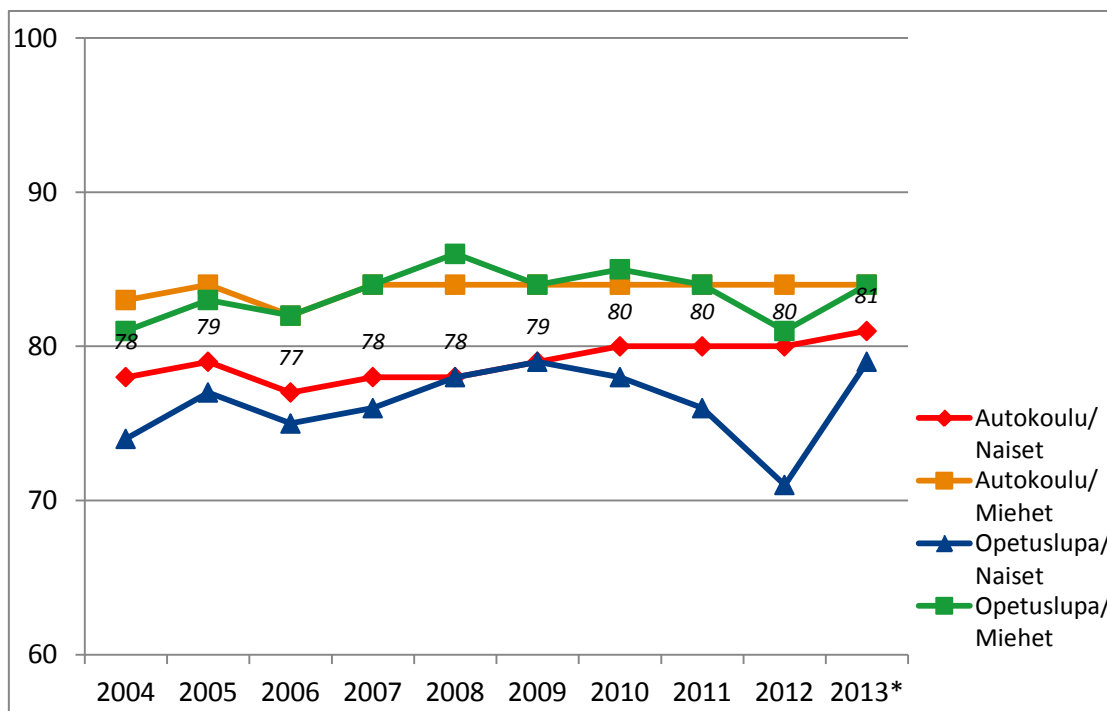
Sekä autokoulussa että opetusluvalla kuljettajaopetuksensa saaneet miehet pärjäävät teoriakokeessa suunnilleen yhtä hyvin. Autokouluopetukseen osallistuneiden miesten hyväksymisprosentti on vakiintunut 84 prosentin tasolle, kun opetusluvalla opetuksensa saaneiden miesten hyväksymisprosentti on vaihdellut hieman sen molemmin puolin.

Myös naisilla teoriakokeen hyväksymisprosentit ovat olleen suhteellisen lähellä toisiaan opetustavasta riippumatta. Vuonna 2012 kuitenkin opetustapojen välillä naisilla on tullut eroa noin kymmenen prosenttiyksikön verran. Tämä opetuslupanaisten heikko menestyminen selittää jo kuvassa 5 havaittua suurta eroa vuotta 2012 edeltävään ja sitä seuraavaan vuoteen. Selitystä tälle yhden vuoden aikasarjasta poikkeavalle luvulle ei kuitenkaan ole tiedossa.

Mahdollista on, että osa vuonna 2012 kuljettajaopetuksen opetusluvalla suorittaneista on kiiruhtanut osallistumaan teoriakokeeseen ilman riittävää valmistautumista sen takia, että tiukentuneiden vaatimusten voimaantuloajasta ja siirtymäsäännöksistä ei kaikilla opetuslupaopetusta suunnittelevilla ollut tarkkaa tietoa.

⁴² Vuoden 2013 tilaston aikaväli on 19.1.–31.12.2013. 19.1.2013 otettiin käyttöön uusi kuljettajantutkintotietojärjestelmä, ja samassa yhteydessä kuljettajantutkintotilastot uudistettiin. 1.1.–18.1.2013 välisenä aikana autokouluoppilaiden hyväksymisprosentti ensimmäisen yrityskerran teoriakokeessa oli 81 ja opetuslupaoppilaiden 75.

⁴³ Kuvan selkeyden säilyttämiseksi arvopisteiden luvut on merkitty vain naispuolisille autokouluoppilaille.



Kuva 6. Kuljettajantutkinnon teoriakokeen hyväksymisprosentit ensimmäisellä yrityskerralla opetustavan ja ajokortin hakijan sukupuolen mukaan vuosina 2004–2013. Arvopisteiden luvut on merkitty vain naispuolisille autokouluoppilaille. *Vuoden 2013 tilaston aikaväli on 19.1.–31.12.2013.⁴⁴ (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotilastot, teoriakokeet; Trafi ja Tilastokeskus.)

Oppilaan sukupuolen lisäksi myös ikä tuo eroa teoriakokeen hyväksymisprosenttiin. Sekä autokoulu- että opetuslupaoppilaille ensimmäisen yrityskerran teoriakokeen hyväksymisprosentti on 18-vuotiailla oppilailla keskimäärin noin kymmenen prosenttiyksikköä korkeampi kuin kaikilla yli 18-vuotiailla oppilailla. Ajokorttitilastoissa kokeeseen osallistuvat on luokiteltu kahteen ryhmään, enintään 18-vuotiaisiin ja yli 18-vuotiaisiin.

4.2. Ajokokeen hyväksymisprosentti

Kuljettajantutkinnon vastaanottaja tekee päätöksen ajokokeen hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Päätös perustuu ajokortin hakijan kokonaissuoritukseen ajokokeessa.⁴⁵

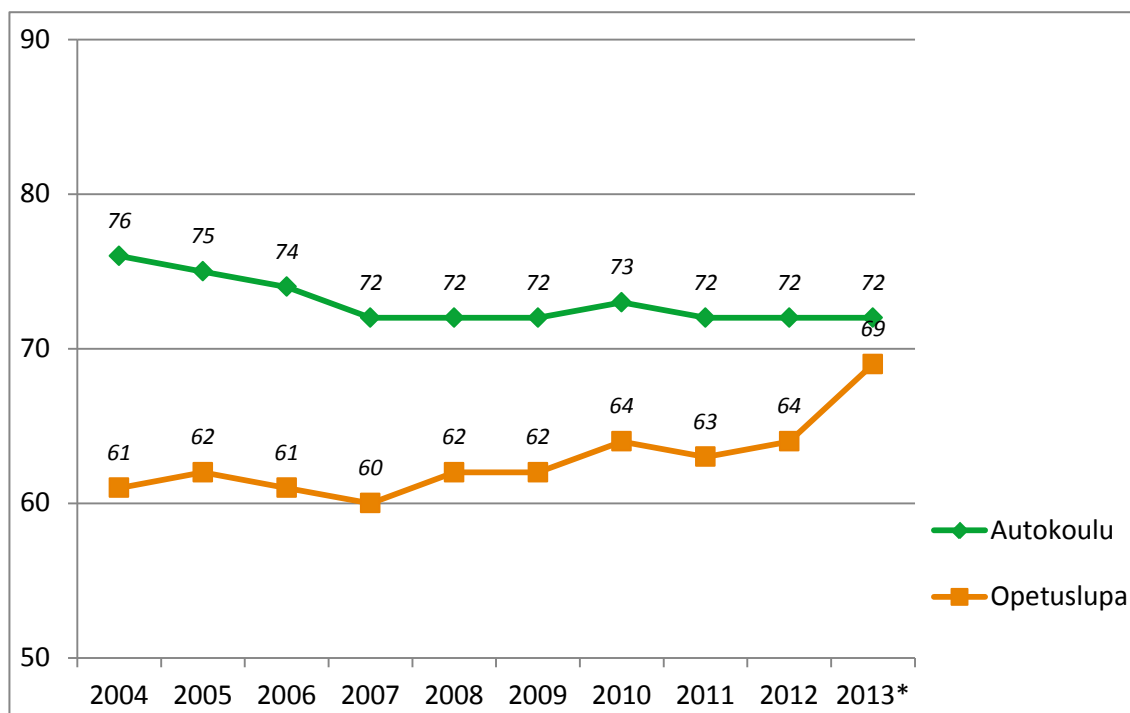
Kuljettajaopetuksensa autokoulusta hankkineet ajokortin hakijat läpäisevät kuljettajantutkinnon ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla useammin kuin opetuksen yksityisellä opetusluvalla hankkineet.

Vuosina 2004–2012 hieman yli 60 prosenttia opetuslupaoppilasta ja hieman yli 70 prosenttia autokouluoppilasta suoritti ajokokeen hyväksytysti sen ensimmäisellä yrityskerralla. Vuonna 2013 autokouluoppilaiden hyväksymisprosentti pysyi edelleen vakiintuneella 72 prosentin tasollaan, kun opetuslupaoppilaiden hyväksymisprosentti nousi vuoden 2012 64 prosentista vuoden 2013 69 prosenttiin. (Ks. seuraavan sivun kuva 7.)

⁴⁴ 1.1.–18.1.2013 välisenä aikana autokoulussa kuljettajaopetuksensa saaneiden naisten hyväksymisprosentti oli 79 ja miesten 83. Opetuslupaoppilasta naisten hyväksymisprosentti oli 69 ja miesten 80.

⁴⁵ Kuljettajantutkinnon ajokoe. Trafin määräys TRAFI/2829/03.04.03.00/2013. http://www.finlex.fi/data/normit/34799-TRAFI_2829_03.04.03.00_2013_Fi.pdf.

Kymmenen vuoden aikasarjassa autokouluoppilaiden hyväksymisprosentin suuntaus on ensin ollut lievästi laskeva, vakiintuen vuodesta 2007 lähtien 72 tai 73 prosentin tasolle. Opetuslupaoppilaiden hyväksymisprosentin aikasarja sen sijaan on ollut pääosin lievästi nousujohteinen.



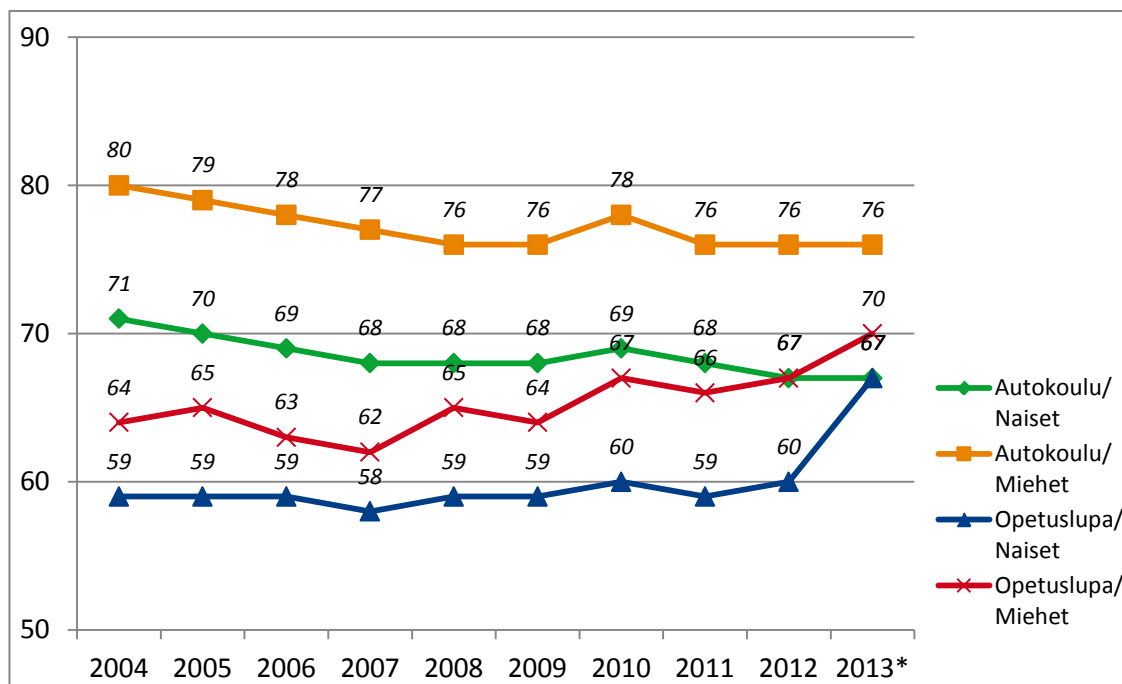
Kuva 7. Kuljettajantutkinnon ajokokeen hyväksymisprosentit ensimmäisellä yritys-kerralla opetustavan mukaan vuosina 2004–2013. *Vuoden 2013 tilaston aikaväli on 19.1.–31.12.2013.⁴⁶ (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotilastot, ajokokeet; Trafi ja Tilastokeskus.)

Ensimmäisen yritys-kerran ajokokeen hyväksymisprosentissa on selkeät erot ajokortin hakijan sukupuolen mukaan. Kaikkein parhaiten ajokokeessa pärjäävät autokoulussa kuljettajaopetuksensa saaneet miehet. Heillä keskimääräinen hyväksymisprosentti on viime vuosina, lievän laskusuuntauksen jälkeen, vakiintunut 76 prosentin tasolle. (Ks. seuraavan sivun kuva 8.)

Autokoulussa kuljettajaopetuksensa saaneet naiset ovat pärjänneet seuraavaksi parhaiten aina vuoteen 2012 asti. Vuonna 2013 opetuslupaopetukseen osallistuneet miehet ohittivat autokouluopetukseen osallistuneiden naisten hyväksymisprosentin kolmella prosenttiyksiköllä (70 vs. 67 %).

Kuljettajaopetuksensa opetusluvalla saaneet naiset ovat pärjänneet ajokokeessa kaikkein heikoiten, kun pärjäämistä mitataan kokeen hyväksymisprosentilla. Vuonna 2013 opetuslupaopetukseen osallistuneiden naisten hyväksymisprosentti on tosin noussut täsmälleen samaan (67 %) autokouluopetukseen osallistuneiden naisten kanssa.

⁴⁶ Vuoden 2013 tilaston aikaväli on 19.1.–31.12.2013. 19.1.2013 otettiin käyttöön uusi kuljettajantutkintotietojärjestelmä, ja samassa yhteydessä kuljettajantutkintotilastot uudistettiin. 1.1.–18.1.2013 välisenä aikana autokouluoppilaiden hyväksymisprosentti ensimmäisen yritys-kerran ajokokeessa oli 71 ja opetuslupaoppilaiden 62.



Kuva 8. Kuljettajantutkinnon ajokokeen hyväksymisprosentit ensimmäisellä yrityskerralla opetustavan ja ajokortin hakijan sukupuolen mukaan vuosina 2004–2013. *Vuoden 2013 tilaston aikaväli on 19.1.–31.12.2013.⁴⁷ (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotilastot, ajokokeet; Trafi ja Tilastokeskus.)

Kuten teoriakokeessa, myös ajokokeessa 18-vuotiaiden oppilaiden hyväksymisprosentit ovat korkeammat kuin yli 18-vuotiaiden oppilaiden prosentit. Opetuslupaoppilailla ero on noin kymmenen prosenttiyksikköä, kun autokouluoppilailla ero kasvaa jopa yli 15 prosenttiin.

Kuljettajaopetusuudistuksen vaikutuksista ensimmäisen yrityskerran ajokokeen hyväksymisprosenttiin

Opetuslupaoppilaiden hyväksymisprosentin selkeä lähentyminen autokouluoppilaiden hyväksymisprosenttia vuonna 2013 viittaisi siihen, että 19.1.2013 voimaan tulleet vaatimukset opetuslupaoppilaan ja -opettajan osallistumisesta osittain myös autokouluopetukseen (ks. luku 2) ovat tukeneet opetuslupaoppilaiden oppimista etenkin sellaisissa tiedoissa, taidoissa ja liikennetilanteissa, joihin kiinnitetään erityistä huomiota kuljettajantutkinnon ajokokeessa.

Erytisen paljon autokouluosioiden sisällyttämisestä opetuslupaopetukseen näytävät hyötyneet naiset.

Osa vuonna 2013 ajokokeeseen osallistuneista opetuslupaoppilaista oli tosin aloittanut kuljettajaopetuksen jo vuoden 2012 puolella, joten kaikilla heistä opetussuunnitelmaan ei ole sisältynyt autokouluopetukseen osallistumista.

Opetuslupaoppilaiden hyväksymisprosentin selkeää nousua vuodesta 2012 vuoteen 2013 voi mahdollisesti osittain selittää myös se, että opetuslupaopetuksen jälkeen vuonna 2013 opetuslupaopetuksen antajiksi ovat todennäköisesti valikoituneet opettamiseen motivoituneet ja asiaan hyvin perehtyneet henkilöt. Uudistuksen jälkeen opetuslupaopetuksen hinta ei enää ollut kilpailukykyinen autokouluopetuksen hintaan verrattuna.

⁴⁷ 1.1.–18.1.2013 välisenä aikana autokoulussa kuljettajaopetuksensa saaneiden naisten hyväksymisprosentti oli 65 ja miesten 77. Opetuslupaoppilaista naisten hyväksymisprosentti oli 61 ja miesten 64.

4.3. Kokonaisarviot ajokoesuorituksesta

Hyväksytty tai hylätty -päätöksen lisäksi kuljettajantutkinnon vastaanottaja arvioi ajokorttikokelaan ajokoesuoritusta kokonaisarvioilla.

Vuoden 2013 tammikuun 18. päivään asti tutkinnon vastaanottaja arvioi ajo-koetta seitsemällä kokonaisarviolla: ajoneuvon käsittely, liikennetilanteiden hallinta, kevyen liikenteen huomiointi, ajon sujuvuus, riskien tunnistaminen, taloudellinen ajaminen ja sosiaaliset taidot.

Kokonaisarviot uudistettiin 19.1.2013, jolloin tuli voimaan B-luokan kuljettaja-opetusuudistus. Käytössä on viisi kokonaisarviota: ajoneuvon hallinta, kevyen liikenteen huomiointi, muun liikenteen huomiointi, ennakointi ja oman tilan hallinta.⁴⁸

Kokonaisarvioihin sovellettava arviointiasteikko on yhdestä viiteen (1–5), ykkösen merkityksessä heikointa ja vitosen esimerkillisintä suoritusta. Arvosanat on määritelty seuraavasti:

- 5 = Kiitettävä, malliksi sopiva arvioitavan osa-alueen toiminta
- 4 = Hyvä, Keskitasoa parempi arvioitavan osa-alueen toiminta
- 3 = Tyydyttävä, keskitasoinen arvioitavan osa-alueen toiminta
- 2 = Välttävä keskitasoa hieman heikompi arvioitavan osa-alueen toiminta
- 1 = Heikko, selvästi puutteellinen arvioitavan osa-alueen toiminta.

Seuraavassa tarkastellaan erikseen autokoulu- ja opetusoppilaiden ajokoesuorituksesta saamia **kokonaisarvioita vanhan mallin mukaisena**, jolloin arvioita tehtiin seitsemästä osa-alueesta. Opetustavan lisäksi kokonaisarvioita tarkastellaan myös oppilaan sukupuolen mukaan.

Tarkastelussa ovat mukana ensimmäisen yrityskerran ajokokeet B-luokassa. Tarkastelu alkaa vuoden 2005 alusta, jolloin arvioitavien osa-alueiden joukkoon lisättiin *sosiaaliset taidot*. Tarkastelu päättyy vuoden 2012 loppuun. Se ei sisällä vuotta 2013, sillä kokonaisarvioaineistosta oli käytettävissä kyseisen vuoden osalta vain 1.1.–18.1.2013 välisen ajan luvut.⁴⁹

Autokouluoppilaat vs. opetuslupaoppilaat

Sivun 22 kuvissa 9 ja 10 on esitetty erikseen autokoulu- ja opetuslupaoppilaiden saamat kokonaisarviot ajokokeista vuosittaisina keskiarvoina.

Autokouluoppilailla kaikkein vahvin osa-alue vuodesta toiseen on ollut *kevyen liikenteen huomiointi*. Sen vuosittainen keskiarvo sijoittuu 3,4:n ja 3,5:n väliin. Seuraavana tulevat *ajoneuvon käsittely* ja *sosiaaliset taidot* sijoittuen arvosteluasteikolla keskimäärin noin 3,3:een.

Kaikkein heikoimmat arvosanat autokouluoppilaat ovat saaneet *riskien tunnistamisesta*. Sen keskiarvo sijoittuu arvosteluasteikolla noin kolmeen. Riskien tunnistamisen keskimääräisen arvosanan suuntaus on ollut pääosin laskeva, vuoden 2010 poikkeavaa lukua lukuun ottamatta.

Autokouluoppilailla kokonaisarvioiden järjestys on pysynyt lähes muuttumattomana vuodesta 2005 vuoteen 2012; ainoastaan *ajoneuvon käsittely* ja *sosiaaliset taidot* ovat muutamaan kertaan vaihtaneet paikkaa.

⁴⁸ Kuljettajantutkinnon ajokoe. Trafimääräys TRAFI/2829/03.04.03.00/2013. http://www.finlex.fi/data/normit/34799-TRAFI_2829_03.04.03.00_2013_Fi.pdf.

⁴⁹ Uusi kuljettajantutkintotietojärjestelmä TUTTI otettiin käyttöön 19.1.2013. Samassa yhteydessä kokonaisarviot uudistettiin ja niiden määrää laskettiin seitsemästä viiteen. Uudesta järjestelmästä ei vielä ollut käytettävissä poimintaa ajokortin hakijoiden saamista kokonaisarvioista.

Opetuslupaoppilailla kokonaisarvioiden keskimääräiset arvosanat hajaantuvat suuremmalle skaalalle kuin autokouluoppilailla. Autokouluoppilailla arvosanojen hajonta on 3,0:n ja 3,5:n välillä, kun opetuslupaoppilailla se on 2,9 ja 3,7 välillä.

Opetuslupaoppilailla *ajoneuvon käsittely* erottuu muista osa-alueista selvästi vahvimpana, kun taas *riskien tunnistaminen* selvästi heikoimpana. *Ajoneuvon käsittelyssä* heidän vuosittainen keskiarvonsa asettuu 3,6 ja 3,7 väliin (vrt. autokouluoppilaat 3,3).

Riskien tunnistamisesta opetuslupaoppilaat ovat saaneet keskimäärin alle 3:n kokonaisarvioita, kun autokouluoppilaat ovat saaneet vastaavaksi arvioksi hie-man yli 3:n keskiarvolukuja. Itsenäisen, vastuullisen ja turvallisen ajamisen kannalta tärkeä valmius riskien tunnistamiseen ei nykyisessä kuljettajaopetuk-sessa, opetustavasta riippumatta, näytä kehittyvän oppilaille niin vahvaksi kuin muut osa-alueet.

Kaikissa muissa osa-alueissa sekä autokoulu- että opetuslupaoppilaiden saamat kokonaisarviot sijoittuvat keskimäärin lukujen 3,1 ja 3,4 väliin käytetyllä arvos-teluasteikolla. Opetuslupaoppilailla *ajon sujuvuus* on kuitenkin johdonmukaisesti toiseksi vahvin osa-alue, kun autokouluoppilailla se sijoittuu vasta viidenneksi vahvimaksi osa-alueeksi.

Ajoharjoittelun määrästä ja eroista

Ensimmäisen yrityskerran ajokokeen yhteydessä tutkinnon vastaanottaja tallen-taa järjestelmään tiedon myös siitä, kuin monta ajokertaa (ä 25 minuuttia) op-pilas on harjoitellut ajamista ennen osallistumista ajokokeeseen. Vähimmäisajo-harjoittelumäärän ollessa 30 ajokertaa⁵⁰ autokouluoppilaat harjoittelevat keski-määrin 31–32 ajokertaa ja opetuslupaoppilaat 42–44 ajokertaa.^{51 52}

Autokouluoppilailla keskimääräinen ajoharjoittelun määrä on pysynyt hyvin va-kaana vuodesta 2005 vuoteen 2012. Opetuslupaoppilailla harjoittelun määrän suuntaus on ollut lievästi nouseva. Vuonna 2005 he harjoittelivat keskimäärin 42,5 ajokertaa, kun vuonna 2012 keskiarvo oli 44,1 ajokertaa. Opetuslupaope-tuksessa ei välttämättä kirjata kaikkia ajoharjoittelukertoja ylös, joten todelli-suudessa keskimääräinen ajoharjoittelun määrä saattaa olla suurempikin.

Selkeät erot ajokokeen kokonaisarvoissa opetustavan mukaan antavat viitteitä siitä, että autokouluopetuksessa ja etenkin käytännön ajoharjoittelussa opetta-jat korostavat erityisesti kevyen liikenteen huomiointia. Opetuslupaoppilaat sen sijaan saavat runsaiden ajoharjoittelumääriensä kautta vahvan osaamisen eri-tyisesti ajoneuvon käsittelyssä ja ajon sujuvuudessa.

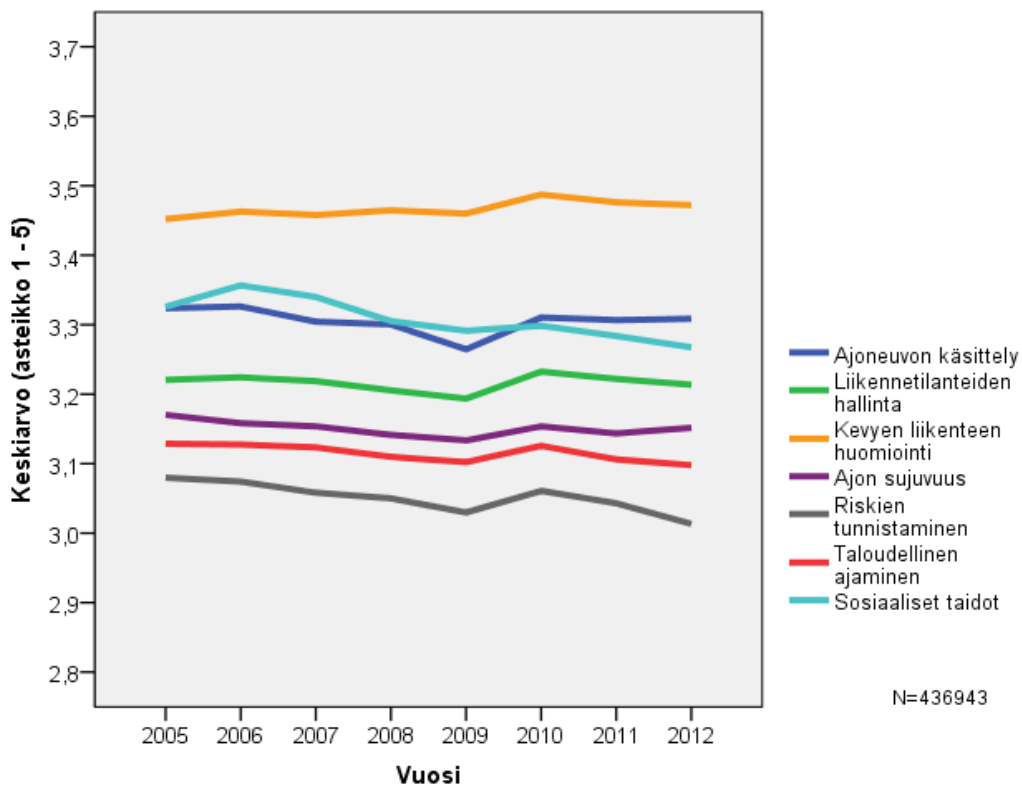
Liikennetilanteiden hallinta sijoittuu molempien opetustapojen oppilailla noin 3,2:n keskiarvoon. Ajoneuvon käsittelyn ja ajon sujuvuuden voi ajatella tukevan liikennetilanteiden hallintaa sen kautta, että käsittelyn automatisoituessa liiken-netilanteiden hallintaan jää enemmän aikaa ja edellytyksiä. Liikennetilanteiden hallinta edellyttää luonnollisesti myös liikennesääntöjen hyvää tuntemista ja no-peaa soveltamiskykyä.

Opetuslupaoppilaiden autokouluoppilaita runsaampi ajoharjoittelumäärä ei vielä tunnu riittävän liikennetilanteiden hallinnan kehittymiseen autokouluoppilaita vahvemmalle tasolle. Liikennetilanteiden hallinnan ja erityisesti edellä mainitun riskien tunnistamisen kehittyminen hyvälle tasolle vaatinee huomattavasti run-saampia ajoharjoittelumääriä ohjatusti ennen itsenäisen ajamisen aloittamista.

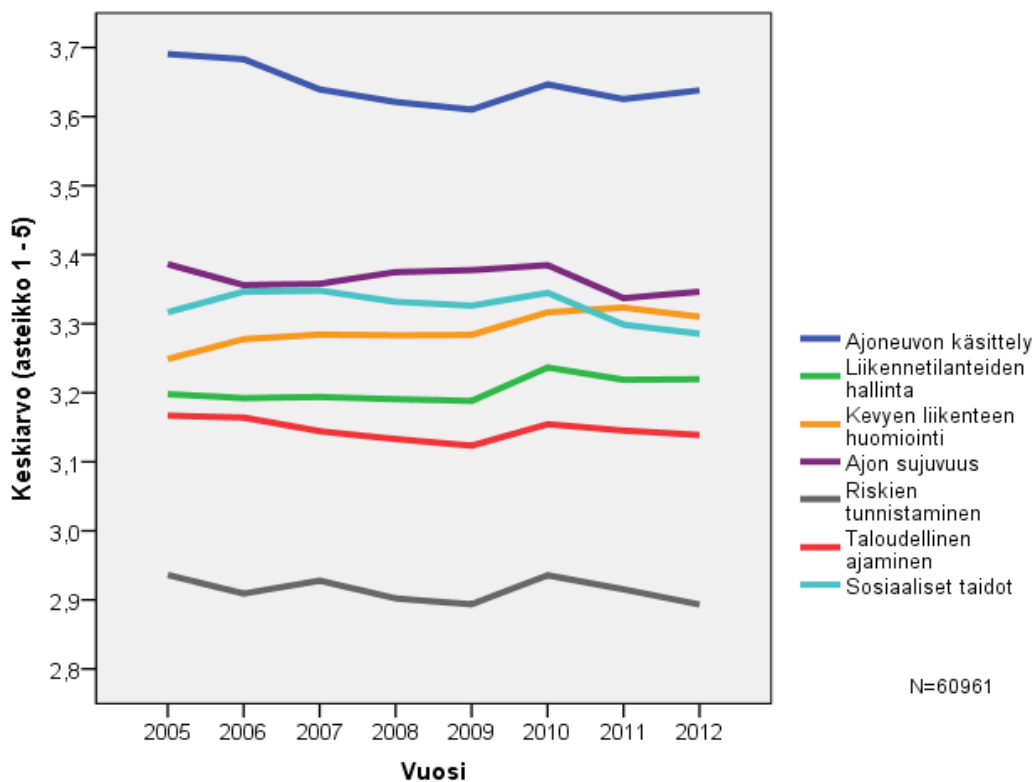
⁵⁰ Ilman kahden ajokerran pakollista pimeän ajon opetusta.

⁵¹ Keskiarvo on laskettu vuosina 2005–2012 suoritettujen ajokokeiden aineistosta.

⁵² Keskiarvoon on laskettu mukaan ajokertojen määrä enintään sataan (100) ajokertaan asti. Järjestelmään on tallennettu useita arvoja myös reilusti yli sadan, jopa lähemmäs tuhatta, mutta suuri osa niistä on todennäköisesti tallennusvirheitä.



Kuva 9. Autokouluoppilaiden saamat kokonaisarviot kuljettajantutkinnon ajokokeessa (tutkinnon vastaanottajan arvioimana) vuosina 2005–2012. Mukana ensimmäisen yrityskerran ajokokeet. Arvosteluasteikko 1–5. (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotietojärjestelmä KULTI, Trafi.)



Kuva 10. Opetuslupaoppilaiden saamat kokonaisarviot kuljettajantutkinnon ajokokeessa (tutkinnon vastaanottajan arvioimana) vuosina 2005–2012. Mukana ensimmäisen yrityskerran ajokokeet. Arvosteluasteikko 1–5. (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotietojärjestelmä KULTI, Trafi.)

Opetustapa ja sukupuoli

Seuraavien sivujen kuvissa 11 ja 12 on esitetty autokouluoppilaiden saamat kokonaisarviot oppilaan sukupuolen mukaan vuosina 2005–2012 ja kuvissa 13 ja 14 vastaavasti opetuslupaoppilaiden saamat kokonaisarviot oppilaan sukupuolen mukaan.

Autokouluoppilaista sekä naiset että miehet ovat saaneet parhaimmat arvosanat *kevyen liikenteen huomioinnista*. Opetuslupaoppilailla kevyen liikenteen huomiointi on sekä miehillä että naisilla vasta kolmanneksi tai neljänneksi parhain osa-alue tarkasteluvuodesta riippuen.

Autokouluoppilailla on oppilaan sukupuolen mukaan huomattava ero *ajoneuvon käsittelyn* valmiuksissa. Miehet ovat suoriutuneet ajoneuvon käsittelystä keskimäärin 3,5 arvosanalla, kun naisilla keskimääräinen arvosana on jäänyt noin 3,1:een.

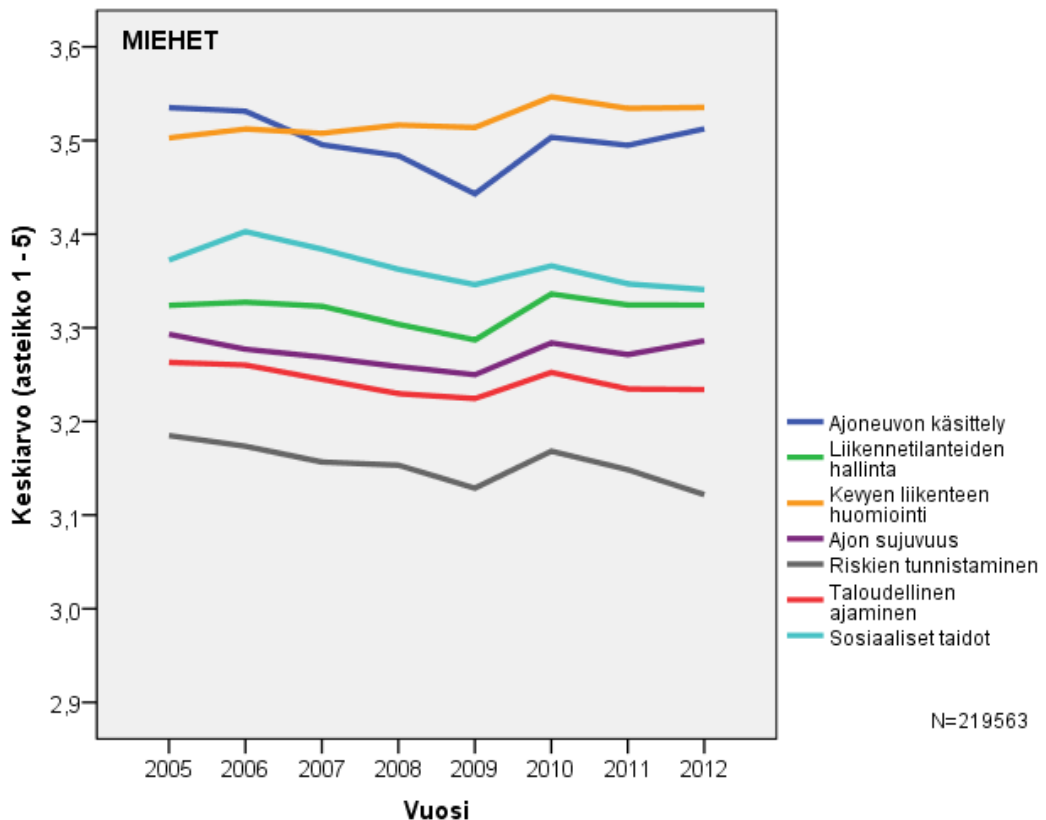
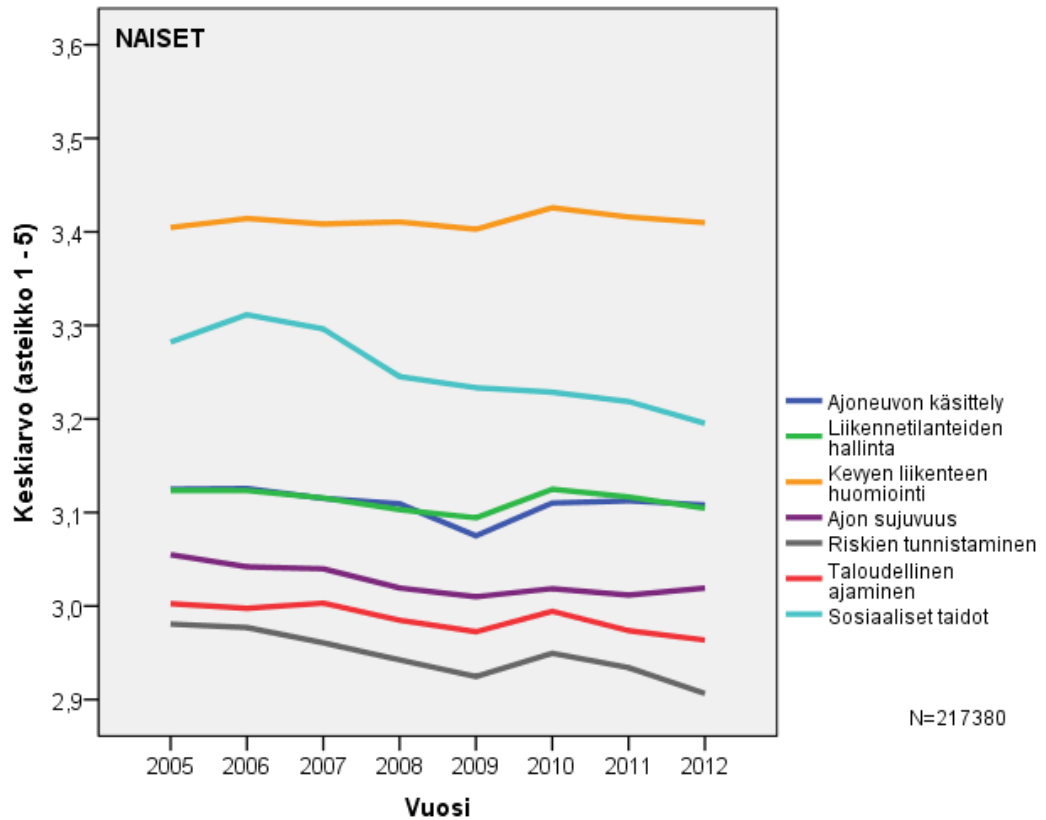
Opetuslupaoppilailla sukupuolten välinen ero tasaantuu *ajoneuvon käsittelyssä*. Naiset ovat saaneet ajoneuvon käsittelystä keskimäärin 3,5–3,6 arvosanoja, mikä jää vain noin 0,2 alle miesten saamien keskimääräisten arvioiden (3,7–3,8).

Huomionarvoista *ajoneuvon käsittelyssä* on, että opetuksensa opetusluvalla saaneet naiset saavat siitä keskimäärin suunnilleen saman tasoisia tai jopa hieman korkeampia arvioita kuin autokoulussa kuljettajaopetuksensa saaneet miehet. Autokoulussa opetuksen saaneilla naisilla ajoneuvon käsittelyn arvosana on selvästi heikompi (3,1) kuin opetusluvalla opetuksen saaneilla naisilla (3,5–3,6).

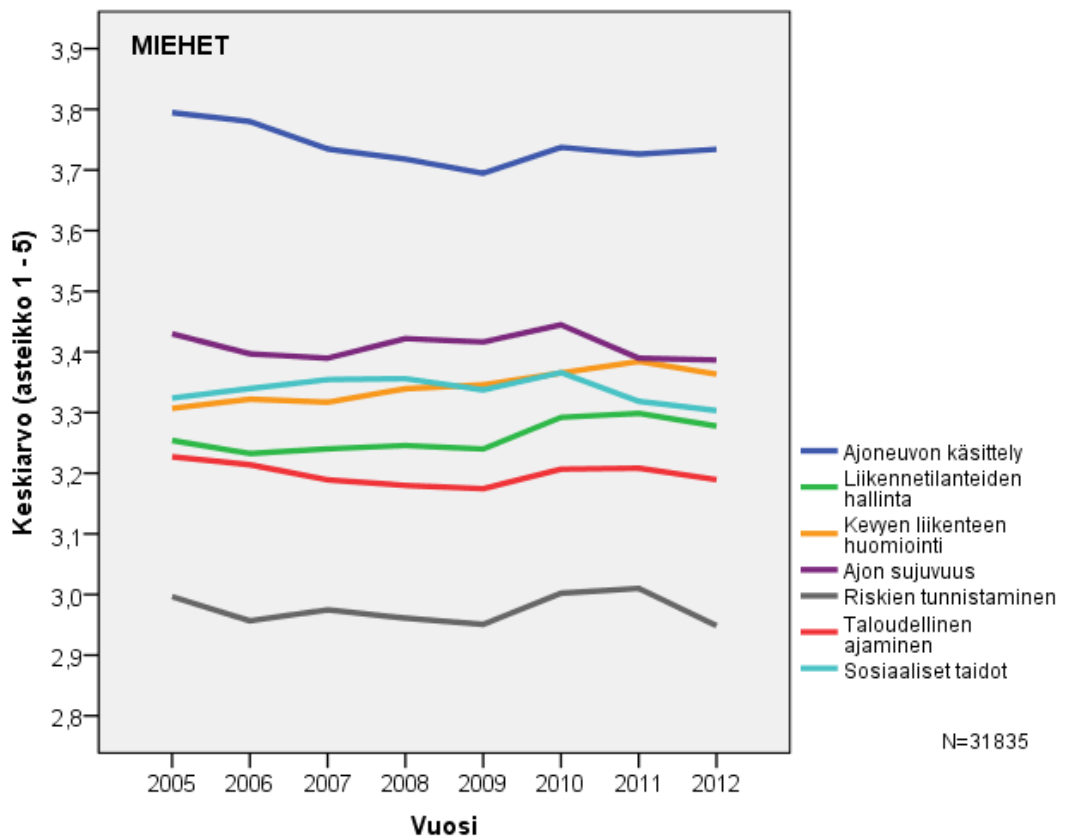
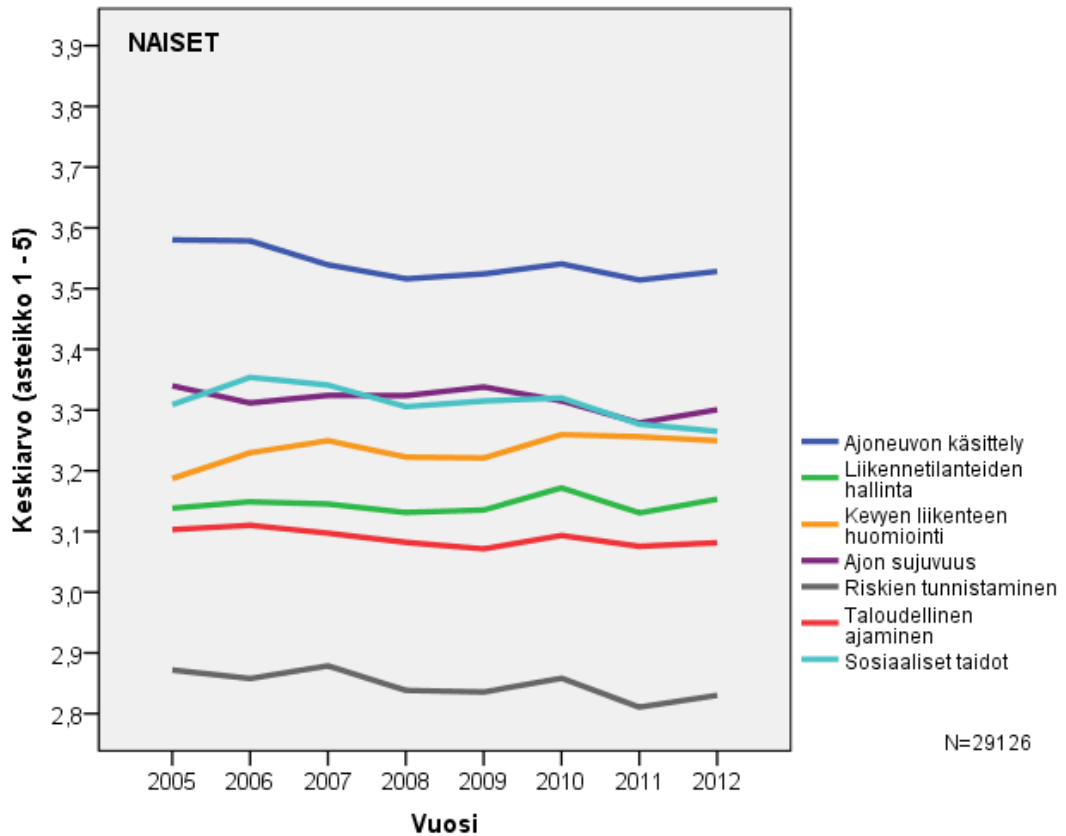
Sekä miehissä että naisissa opetuslupaoppilaat ovat saaneet keskimäärin korkeampia arvosanoja *ajon sujuvuudesta* kuin autokouluoppilaat. Ajoneuvon käsittelyn vahvistuminen ja automatisoituminen tukee ajon sujuvuuden ja suunnitelmallisuuden kehittymistä.

Edellä opetustavan mukaan jaotellun tarkastelun yhteydessä otettiin esiin ajoharjoittelun määrä. Autokouluoppilaiden todettiin harjoittelevan keskimäärin 31–32 ajokertaa ja opetuslupaoppilaiden keskimäärin 42–44 ajokertaa. Autokoulussa opetuksensa saavat naiset harjoittelevat keskimäärin 32,2 ajokertaa, kun miehillä ajokertojen keskimääräinen määrä jää 30,9:ään. Opetuslupaopetuksessa naiset harjoittelevat keskimäärin 44,3 ajokertaa ja miehet 42,5 ajokertaa.⁵³

⁵³ Keskiarvo on laskettu vuosien 2005–2012 ajokoeaineistosta.



Kuvat 11 ja 12. Autokouluoppilaiden saamat kokonaisarviot kuljettajantutkimuksen ajokokeessa oppilaan sukupuolen mukaan. Mukana ensimmäisen yrityskerran ajokokeet. Arvosteluasteikko 1–5. (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintietojärjestelmä KULTI, Trafi.)



Kuvat 13 ja 14. *Opetuslupaoppilaiden saamat kokonaisarviot kuljettajantutkinnon ajokokeessa oppilaan sukupuolen mukaan. Mukana ensimmäisen yrityskerän ajokokeet. Arvosteluasteikko 1–5. (Aineiston lähde: Kuljettajantutkintotietojärjestelmä KULTI, Trafi.)*

5. UUSIEN KULJETTAJIEN MENESTYMINEN LIIKENTEESSÄ

Tässä luvussa tarkastellaan yhden **vuoden ajan henkilöautoa ajaneiden uusien kuljettajien pärjäämistä liikenteessä** ns. indeksitutkimuksen aineistolla.

Indeksitutkimuksen yksityiskohtaisiin tuloksiin voi tutustua vuosien 2010 ja 2011 aineistoista julkaistuista raporteista:

Vuosi 2011⁵⁴:

http://www.trafi.fi/filebank/a/1340694710/f3f4fee90ddadb9fe6e677d6c7564740/9951-Trafin_julkaisuja_14-2012_-_Uusien_kuljettajien_seuranta_-ind.pdf.

Vuosi 2010⁵⁵:

http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/97bbbce016f757a61b48d1025c4ebeb/1653-Trafin_julkaisuja_11-2011_-_Uusien_kuljettajien_seuranta.pdf.

5.1. Indeksitutkimuksen toteuttaminen ja vastaajat

Trafi kerää vuoden ajan ajaneilta uusilta henkilöauton kuljettajilta tietoja heidän ajosuoritteestaan, menestymisestään liikenteessä (vahingoilla ja rangaistuksilla mitattuna) sekä kuljettajaopetuksen subjektiivisesti koetusta hyödystä. Seurantatutkimusta on toteutettu samansisältöisenä vuodesta 2000 lähtien.

Perinteisellä kirjepostilla lähetettävä kyselylomake toimitetaan neljä kertaa vuodessa kahdelle tuhannelle (2000) satunnaisotannalla valikoituneelle uudelle kuljettajalle. Otannan ehtona on, että henkilö on saanut B-luokan ajokortin yhtä vuotta (12 kk) aikaisemmin. Kyselyllä saadut tiedot yhdistetään vastaajatasolla Trafin tietoihin henkilön kuljettajaopetuksesta (mm. opetustapa ja ajoharjoittelun määrä) ja menestymisestä kuljettajantutkimuksen ajokokeessa.

Kyselyn vastausprosentti on ollut hieman alle 40 prosentin luokkaa. Vuonna 2012 vastausinnokkuus jäi 36,6 prosenttiin. Vuonna 2011 37,9 prosenttia ja vuonna 2010 35,7 prosenttia kyselyn saaneista kuljettajista vastasi siihen.

Kyselyyn vastanneiden uusien kuljettajien määrä edustaa enintään viittä prosenttia koko kohdejoukosta, vuosi sitten B-luokan ajokortin saaneista.⁵⁶ Esimerkiksi vuonna 2012 kyselyyn vastasi 2927 kuljettajaa, kun heitä oli kohdejoukossa eli vuonna 2011 B-luokan ajokorttinsa saaneissa kaiken kaikkiaan 61104 kuljettajaa.⁵⁷ Tämän mukaan laskettuna vuonna 2012 saadut kyselyvastaukset edustavat 4,79 prosenttia kohdejoukosta.

Kyselyyn vastaavista suurin osa on naisia, jotka ovat saaneet kuljettajaopetuksensa autokoulussa. Vuoden 2012 alkupuoliskolla⁵⁸ vastaajat jakautuivat seuraavasti: autokoulu/naiset 51,3 %, autokoulu/miehet 32,4 %, opetuslupa/naiset 9,0 % ja opetuslupa/miehet 7,3 prosenttia.

⁵⁴ Uusien kuljettajien seuranta – Trafin indeksit vuodelta 2011. Valde Mikkonen, Valmixa Oy. Trafin julkaisuja 14/2012. http://www.trafi.fi/filebank/a/1340694710/f3f4fee90ddadb9fe6e677d6c7564740/9951-Trafin_julkaisuja_14-2012_-_Uusien_kuljettajien_seuranta_-ind.pdf.

⁵⁵ Uusien kuljettajien seuranta. Trafin indeksit vuodelta 2010. Valde Mikkonen, Valmixa Oy. Trafin julkaisuja 11/2011. http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/97bbbce016f757a61b48d1025c4ebeb/1653-Trafin_julkaisuja_11-2011_-_Uusien_kuljettajien_seuranta.pdf.

⁵⁶ Kyselyvastauksia saadaan takaisin alle 3000 vuodessa. Uusia B-luokan ajokortteja suoritetaan yli 60 000 vuodessa.

⁵⁷ Kuljettajantutkimustilastot, ajokokeet 01.01.2012–31.12.2012. Trafi ja Tilastokeskus.

⁵⁸ Vuoden 2012 jälkipuoliskolta ei ole käytettävissä luokittelutietoja (esim. sukupuoli, opetustapa) aineistojen keräämisen ja yhdistämisen epäonnistumisen takia.

Indeksit ja priimaprosentti

Yhdistetyn aineiston tuloksia seurataan kolmena indeksinä sekä priimaprosenttina.

Seurattavina indekseinä ovat tutkintomenestys (nro 1), liikennemenestys (2) sekä opetuksen koettu hyöty eli henkilön subjektiiviset arviot kuljettajaopetuksen toimivuudesta vuoden pituisen kuljettajakokemuksen jälkeen (3).

Tutkintomenestys-indeksi lasketaan suhteuttamalla ajokortin hakijan ajokoekes- ta saamat kokonaisarvosanat kuljettajaopetuksen määrään ja laatuun siten, että määrä mitataan ajoharjoittelun määrällä. Laadussa otetaan huomioon koulutuk- sen ammattimaisuus (autokoulu tai yksityinen opetuslupa).

Liikennemenestystä mitataan suhteessa aikaan eli selviytymisenä yhtä vuotta kohden (seuraavan alaluvun kuvassa 15 Ind.2 pa, per annum) ja selviytymisenä ajettua kilometriä kohden (kuvassa Ind.2 km). Selviytymisen mittana on vahin- kojen ja rangaistusten määrä sekä vahinkojen seurausten vakavuus.

Subjektiivisia arvioita kuljettajakoulutuksen hyödyllisyydestä pohditaan yhdek- sällä osa-alueella. Arvioiden summa on koulutuksen laadun subjektiivinen jäl- kiarvio.⁵⁹

Priimaprosentti tarkoittaa liikenteessä vahingoitta ja rangaistuksitta ensimmäi- sen ajovuoden ajan selvinneiden kuljettajien osuutta kaikista otoksen kuljetta- jista.

5.2. Indeksitutkimuksen tulokset

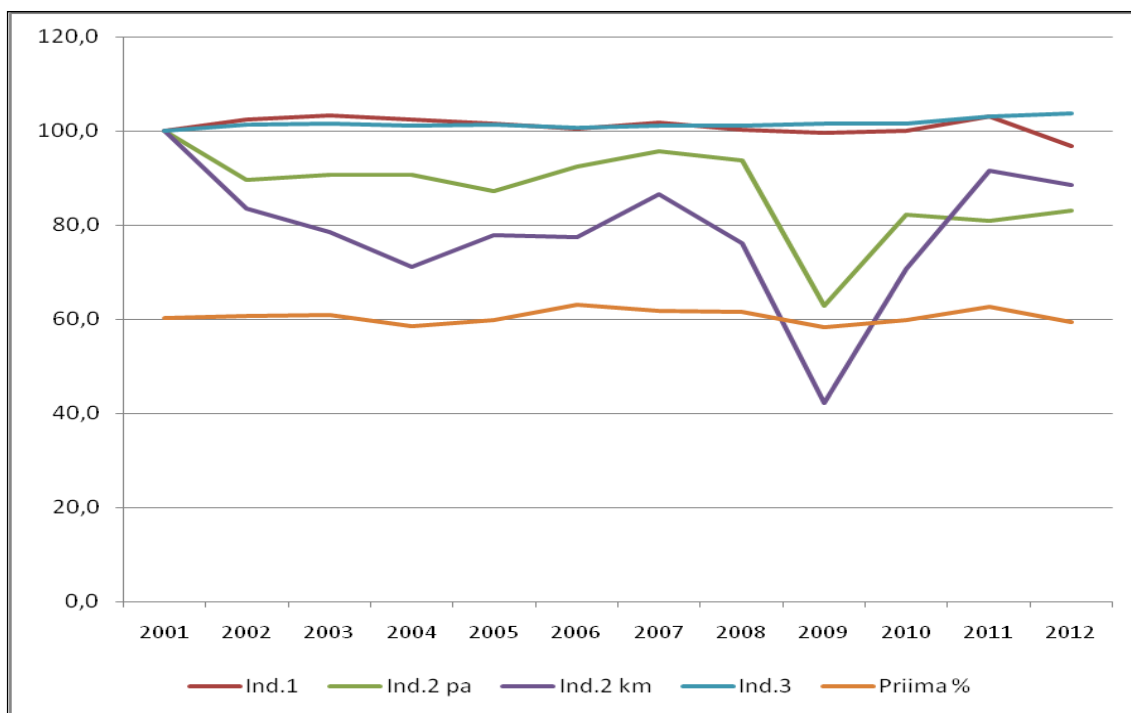
Analyysiin ei ollut käytettävissä indeksitutkimuksen tuloksia vuodelta 2013. Tä- ten analyysistä puuttuu vuonna 2012 ajokorttinsa saaneiden uusien kuljettajien kyselyvastaukset.

Kuvasta 15 on nähtävissä indeksien ja priimaprosentin kehitys vuosina 2001– 2012. Vuoden 2001 tuloksia käytetään perustasona. Niille on annettu arvoksi 100.

Tutkintomenestys (indeksi 1), opetuksen koettu hyöty (indeksi 3) ja priimapro- sentti ovat pysyneet hyvin vakaina vuodesta toiseen, lähes lähtöarvonsa tasolla.

Liikennemenestys (indeksi 2) on vaihdellut muita indeksejä enemmän, käyden pohjalukemissa vuonna 2009.

⁵⁹ Uusien kuljettajien seuranta. Trafín indeksit vuodelta 2011. Trafín julkaisuja 14/2012.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1340694710/f3f4fee90ddadb9fe6e677d6c7564740/9951-Trafín_julkaisuja_14-2012_-_Uusien_kuljettajien_seuranta_-ind.pdf.



Kuva 15. Indeksit ja priimaprocentti (= vahingoitta ja rangaistuksitta selvinneiden kuljettajien osuus) vuosina 2001–2012. (Lähde: Uusien kuljettajien seuranta, Trafín indeksit vuodelta 2012.⁶⁰)

Indeksejä ja priimaprocenttia on seurattu myös opetustavan sekä kuljettajan sukupuolen mukaan. Luokittelua ei kuitenkaan ole käytettävissä vuodelta 2012, sillä vuoden jälkimmäiseltä puoliskolta ei ole käytettävissä luokittelumuuttujien tietoja epäonnistuneen aineistojen keräämisen ja yhdistämisen takia.

Vuoden 2010 aineistoa edeltävissä, julkaisemattomissa raporteissa ei myöskään ole eritelty indeksejä ja priimaprocenttia luokittelumuuttujien (sukupuoli ja opetustapa) mukaan.

Tämän vuoksi uusien kuljettajien pärjäämisestä liikenteessä kertovaa priimaprocenttia ei tässä esitetä kymmenen vuoden aikasarjana opetustavan ja sukupuolen mukaan luokiteltuna, vaan seuraavassa sitä tarkastellaan vain vuosien 2010 ja 2011 aineistosta (ks. taulukko 1).

Taulukko 1. Priimaprocentti (= vahingoitta ja rangaistuksitta selvinneiden kuljettajien osuus) opetustavan ja sukupuolen mukaan vuosina 2010 ja 2011. (Lähde: Trafín julkaisut 11/2011 ja 12/2014.)

	2010	2011
Autokoulu/naiset	61,8	65,1
Autokoulu/miehet	55,5	60,8
Opetuslupa/naiset	65,8	64,2
Opetuslupa/miehet	53,4	50,8
Kaikki	59,8	62,6

⁶⁰ Uusien kuljettajien seuranta, Trafín indeksit vuodelta 2012. Valde Mikkonen, Valmixa Oy. Huhtikuu 2013. Julkaisematon raportti.

Kyselyvastausten perusteella uusille naiskuljettajille näyttää sattuvan vähemmän liikennevahinkoja ja -seuraamuksia kuin miehille. Vuoden 2011 aineistossa autokouluopetuksessa olleet naiset raportoivat pärjänneensä hieman paremmin kuin opetuslupaopetukseen osallistuneet naiset, kun edellisen vuoden aineistossa luvut olivat päinvastaiset.

Vuoden 2011 aineistossa uusien mieskuljettajien välillä priimaprozentissa oli kymmenen prosenttiyksikön ero opetustavan mukaan. Vain noin puolet opetusluvalla opetuksen saaneista miehistä kertoi selvinneensä ensimmäisestä ajovuodestaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia, kun autokoulussa opetuksen saaneilla miehillä osuus on noin 61 prosenttia. Vuoden 2010 aineistossa ero oli vain noin kaksi prosenttiyksikköä, siinäkin autokouluoppilaiden hyväksi.

Itsearvioiden ja kyselyiden heikkouksista

Tässä yhteydessä on oleellista ottaa huomioon itsearvioiden ja kyselyiden heikkoudet kuljettajakäyttäytymistä koskevissa tutkimuksissa. Manchesterin yliopiston professori James Reasonin mukaan DBQ (Driver Behaviour Questionnaire) on vahva väline sellaisen käyttäytymisen mittaamiseen, joka on liian yksityistä, jotta se voitaisiin todeta suoralla tarkkailulla. Samalla hän kuitenkin toteaa kyselyvastausten olevan "*several stages removed from the actuality of what goes on behind the wheel*".⁶¹ Reason on tutkinut erityisesti inhimillisiä virheitä, ja julkaissut muun muassa ns. reikäjuustomallin⁶² onnettomuuksien synnystä.

Kuljettajakyselyiden käyttöä liikenneturvallisuustutkimuksessa on kritisoinut erityisesti Uppsalan yliopiston psykologian laitoksen professori af Wählberg. Hänen mukaansa kuljettajakyselyt ovat alttiita sille, että vastaajat raportoivat omaa käyttäytymistään mukaisesti, minkä he kokevat olevan sosiaalisesti hyväksyttyä ja toivottavaa. Kyselyihin vastattaessa ei välttämättä muisteta kaikkia tapauksia, ja niitä muistetaan sitä vähemmän, mitä pidempi taaksepäin muistettava ajanjakso on. Af Wählberg on huolissaan siitä, että kuljettajakyselyt voivat tuottaa harhaanjohtavia tutkimustuloksia, vaikuttaen jopa negatiivisesti liikenneturvallisuuden kehittymiseen.⁶³

⁶¹ Lajunen, Timo & Özkan, Türker. Self-Report Instruments and Methods. Handbook of Traffic Psychology. Chapter 4, 43–59. Academic Press, Elsevier. 2011.

⁶² Reason, J. Human factors: A personal perspective. Human Factors Seminar, Helsinki, 13.2.2006.
<http://www.vtt.fi/liitetiedostot/muut/HFS06Reason.pdf>.

⁶³ Af Wählberg, Anders E. Social desirability effects in driver behavior inventories. Journal of Safety Research. 2010, volume 41, issue 2, 99–106.

6. NUORTEN JA UUSIEN KULJETTAJIEN ONNETTOMUUSRISKISTÄ

Tässä luvussa tarkastellaan **nuorten henkilöauton kuljettajien onnettomuusriskiä**.

Luvussa 6.1. tarkastellaan nuorten ja uusien kuljettajien onnettomuusriskiä yleisellä tasolla kansainvälisistä tutkimuksista sovellettuna.

Luvussa 6.2. tarkastellaan 18–20-vuotiaiden nuorten ja vertailun vuoksi myös kaikenikäisten henkilöauton kuljettajien onnettomuusriskin (erityisesti kuolemanriskin) kehittymistä suhteuttamalla kuolemien määrä väestömäärään ja voimassaolevien henkilöauton ajokorttien määrään. Lisäksi tarkastellaan liikennevahinkojen määrää suhteutettuna ajokortin voimassaolovuosiin.

Riskitarkastelua ei ole mahdollista tehdä kuljettajan sukupuolen mukaan, sillä Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilastossa ei samassa taulukossa eritellä kuljettajia sekä iän, sukupuolen että tienkäyttäjärühmän mukaan.⁶⁴

Luvussa 6.2. esiin tuleviin liikennekuolema- ja vahinkolukuihin palataan yksityiskohtaisemmin luvussa 7, jossa käsitellään nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksia, -kuolemia, -loukkaantumisia ja -vahinkoja.

Analyysipyynnössä toivottiin **uusien** henkilöauton kuljettajien onnettomuusriskin kehittymisen tarkastelua verrattuna keskivertokuljettajiin. Uusien kuljettajien riskin laskemista rajoittava tekijä on tiedon puute uusien kuljettajien onnettomuuksista, loukkaantumisista ja kuolemista. Onnettomuustilastoissa luokittelevina muuttujina käytetään usein kuljettajan ikää ja sukupuolta. Kuljettajan iästä voidaan osittain päätellä, kuinka uusi kuljettaja on, mutta kuten luvussa 1 on todettu, moni suorittaa ajokortin vasta myöhemmällä iällä. Myös ajokortin myöhemmällä iällä hankkivien kuljettajien onnettomuudet tulisi saada mukaan laskettaessa uusien kuljettajien onnettomuusriskiä.

Onnettomuusriskin tarkastelua sen paremmin nuorten kuin uusienkaan kuljettajien osalta ei ole mahdollista tehdä liikennesuoritteeseen eli heidän henkilöautolla ajamiinsa kilometreihin suhteutettuna, sillä kattavia suoritettietoja ei ole saatavissa kuljettajien tai ajokortin iän mukaan.

Edellä luvussa 5 kuvatussa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa kerätään säännöllisesti postikyselyllä vuoden ajan ajaneilta henkilöauton kuljettajilta muun muassa suoritettietoa. Vuosittain lähetetyistä 8 000 kyselylomakkeesta saadaan kuitenkin takaisin alle 3 000. Vuosittain hieman yli 60 000 henkilöä suorittaa B-luokan ajokortin. Tutkimuksella saatava suoritettieto uusilta kuljettajilta edustaa siten enintään viittä prosenttia koko kohdejoukosta. Vastaajajoukko on myös kallistunut naiseen noin 60 prosentin osuudella, kun taas ajokortin suorittajista suurempi osa on miehiä.

6.1. Onnettomuusriskistä yleisesti

Suomessa Turun yliopiston liikennepsykologian tutkijat ovat arvioineet, että ns. keskivertokuljettajan onnettomuusriskitason saavuttaminen kestää uusilla kuljettajilla noin kolme vuotta.⁶⁵

Norjalainen arvostettu liikenneturvallisuustutkija Rune Elvik on vuonna 2002 tarkastellut yhdeksää eri tutkimusta ja päätenyt niiden perusteella seuraavan sivun kuvassa 16 nähtävään kuvaajaan henkilövahinko-onnettomuuden suhteel-

⁶⁴ Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus. <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

⁶⁵ Katila, A., Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. & Laapotti, S. 2000. Long term effects of the Finnish driver training renewal of 1990. In Bartl, G. (ed.). DAN-project. Final results of the co-financed European Union project.

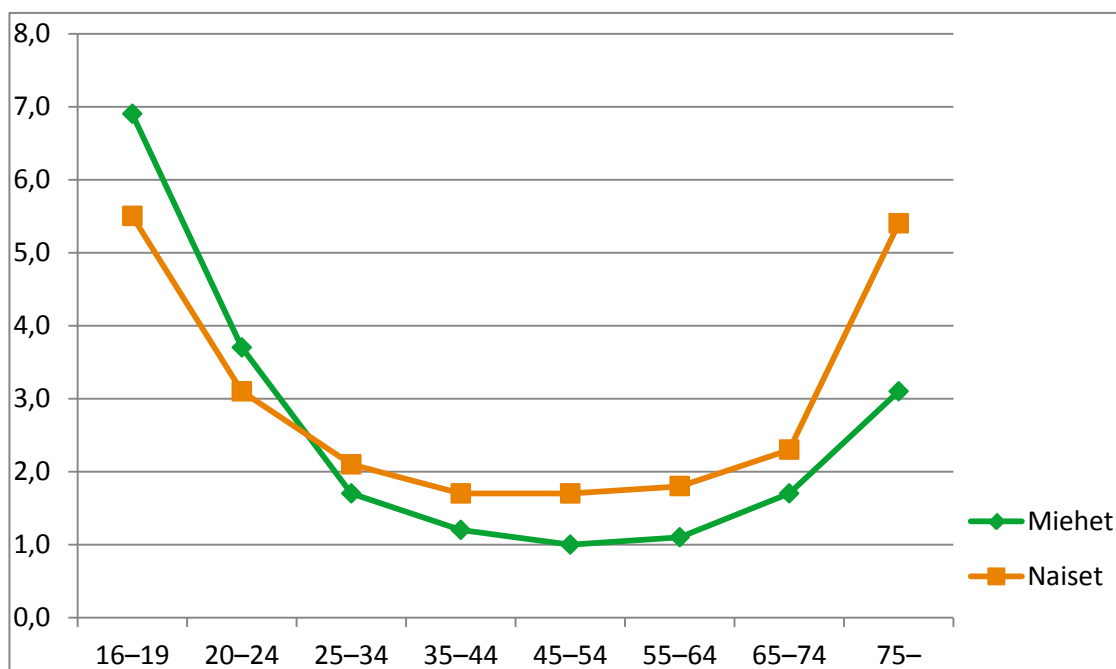
lisestä riskistä eri ikäisillä kuljettajilla. Iän lisäksi riski on eritelty kuljettajan sukupuolen mukaan.

Elvikin läpi käymät tutkimukset on toteutettu Tanskassa, Ruotsissa, Norjassa, Ranskassa, Saksassa, Iso-Britanniassa, Kanadassa, Yhdysvalloissa ja Australiassa. Arviointityöhön ei sisälly suomalaista tutkimusta.

Elvikin analyysi osoittaa, että nuorten kuljettajien onnettomuusriski laskee jyrkästi muutamassa ikävuodessa. Miehillä riski alkaa selvästi naisia korkeammalta tasolta, kun taas ikääntyneillä kuljettajilla naisten riski nousee miehiä korkeammalle tasolle.

Ikääntyneiden naiskuljettajien riski nousee takaisin samalle tasolle, jolta se lähti nuorilla naiskuljettajilla. Ikääntyneiden mieskuljettajien riski ei nouse takaisin samalle tasolle, jolla se on nuorilla mieskuljettajilla.

Tämän analyysin kohderyhmän kannalta Elvikin tarkastelu ei kuitenkaan ole optimaalinen, sillä siinä 16–19-vuotiaat kuljettajat on laskettu samaan ikäryhmään. Siten samassa ryhmässä on mukana sekä mopon, moottoripyörän että henkilöauton kuljettajia, kunkin maan ajokortti-ikärajoista riippuen.



Kuva 16. Suhteellinen henkilövahinko-onnettomuuden riski kuljettajan sukupuolen ja ikäryhmän mukaan. (Kuvaaja on piirretty uudestaan ilman tarkkoja arvopisteiden arvoja. Lähde: Vaa 2003.⁶⁶)

Ruotsissa Gregersen kollegoineen⁶⁷ tutki uusien kuljettajien onnettomuusriskin kehittymistä siinä yhteydessä, kun ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikää alennettiin 17 vuodesta 16 ikävuoteen. Ajokortin saamisen vähimmäisikä säilytettiin 18 ikävuodessa. Ajoharjoittelun ikävaatimuksen alentamisen tarkoituks-

⁶⁶ Vaa, Truls 2003. Impairment, diseases, age and their relative risks of accident involvement. Results from meta-analysis. TØI report 690/2003. <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/690-2003/690-2003-el.pdf>. Haettu 12.3.2014. (Kuvaaja alun perin Rune Elvikin julkaisusta A framework for cost-benefit analysis of policy options designed to control impaired driving. Draft report of Deliverable P1 to project IMMORTAL. TØI 2002, Norway.)

⁶⁷ Gregersen, N. P., Berg, H., Engström, I., Nolé, S., Nyber, A. & Rimmö, P. A. 2000. Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – an evaluation of safety effects. Accident Analysis and Prevention. Volume 32, Issue 1, pages 22–35.

na oli mahdollistaa ajokortin hakijoille suurempi ajoharjoittelumäärä ennen ajokortin saamista ja itsenäiseen ajamiseen siirtymistä.

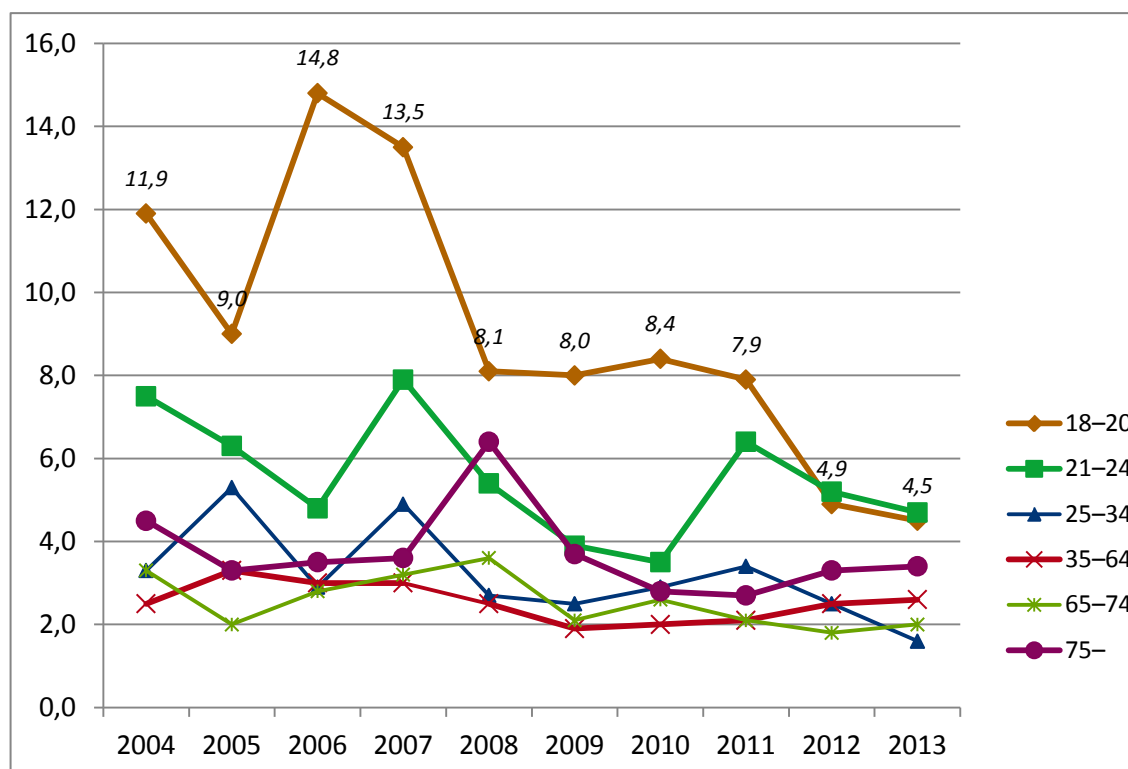
Tutkimuksen tulokset osoittivat, että uudistuksen jälkeen uusien kuljettajien onnettomuusriski ajosuoritteeseen suhteutettuna (10 miljoonaa kilometriä kohden) laski noin 15 prosenttia. Ajoharjoittelun alhaisempaan aloitusikään tarttuneet nuoret hyötyivät mahdollisuudesta 40 prosentin onnettomuusriskivähentymällä, kun ajoharjoittelun aikaisintaan vasta 17-vuotiaana aloittaneilla riskissä ei ollut havaittavissa muutosta.

Eri maiden tutkimustulosten perusteella esimerkiksi OECD suosittelee raportissaan uusista kuljettajista⁶⁸, että ennen itsenäistä ajamista ajokortin hakijoiden tulisi harjoitella ohjatusti vähintään 50 tuntia liikenteessä.

6.2. 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien onnettomuusriskistä

Ikäryhmän väestömäärään suhteutettuna 18–20-vuotiaita henkilöauton kuljettajia on kuollut selvästi kaikkein eniten aina vuoteen 2012 asti. Vuosina 2012 ja 2013 ikäryhmässä 21–24-vuotiaat on menehtynyt hieman enemmän henkilöauton kuljettajia kuin 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä, kun kuolleiden määrä suhteutetaan 100 000 asukkaaseen. (Ks. kuva 17.)

Vuonna 2013 eri ikäryhmien väestömäärään suhteutetut kuolemien lukumäärät ovat lähempänä toisiaan kuin minään aikaisempana vuonna kymmenen vuoden ajanjaksolla.



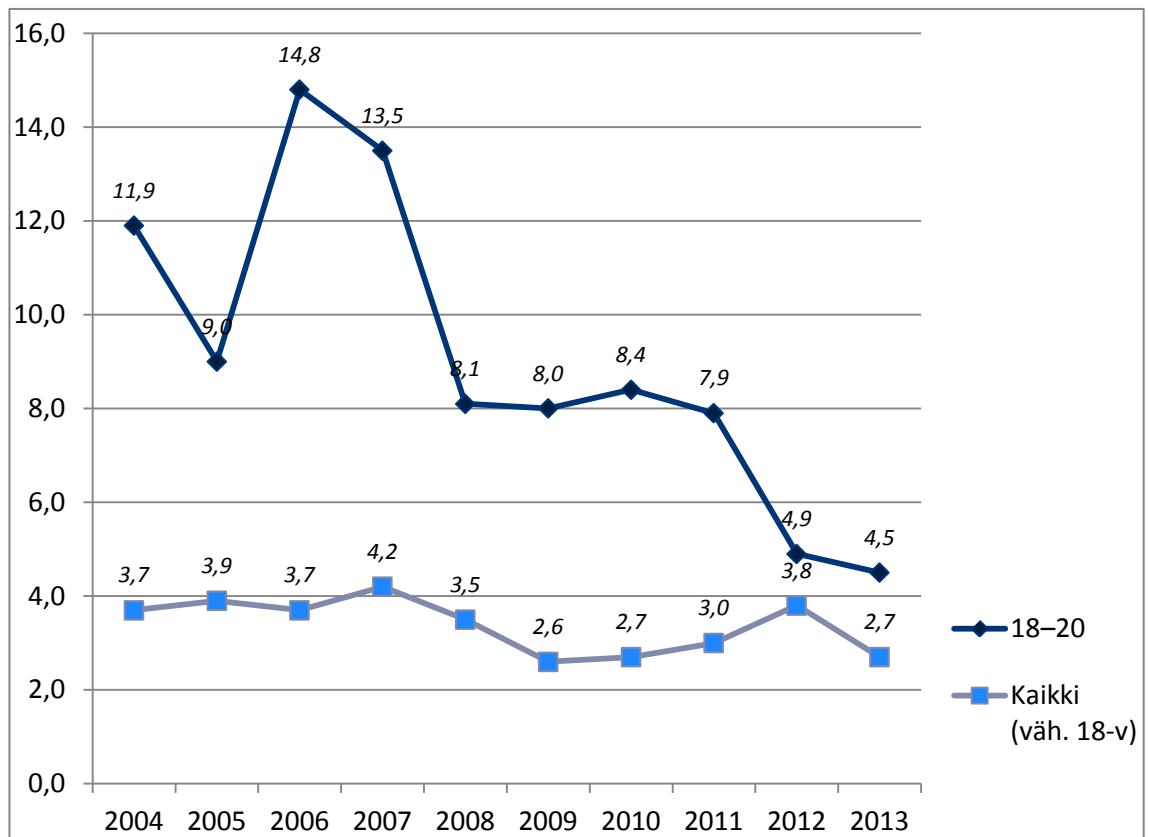
Kuva 17. Kuolleet henkilöauton kuljettajat ikäryhmän 100 000 asukasta kohden vuosina 2004–2013. Vuoden 2013 luvut kuolemien osalta ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Tilastokeskus, tieliikenneonnettomuustilasto ja väestötilasto/väestörakenne.)

⁶⁸ OECD/ECMT. 2006. Young drivers. The road to safety. Transport research centre. <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>. Haettu 12.3.2014.

Vuonna 2013 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien väestöön (100 000 asukasta) suhteutettu kuolemanriski oli alle kaksinkertainen koko väestöön verrattuna (ks. kuva 18).

Jos koko väestöön lasketaan mukaan myös alle 18-vuotiaat asukkaat, 18–20-vuotiaiden kuolemanriski vuonna 2013 oli noin kaksinkertainen koko väestöön verrattuna (4,5 vs. 2,1).

18–20-vuotiaiden riskin kehitys on ollut hyvin myönteistä huippuvuosista 2006 ja 2007 (14,8 ja 13,5). Myös vuosien 2008–2011 noin 8:n tasosta asukasmäärään suhteutettu riski on laskenut yhä lähemmäs kaiken ikäisten henkilöauton kuljettajien tasoa, 4,5:een vuonna 2013.

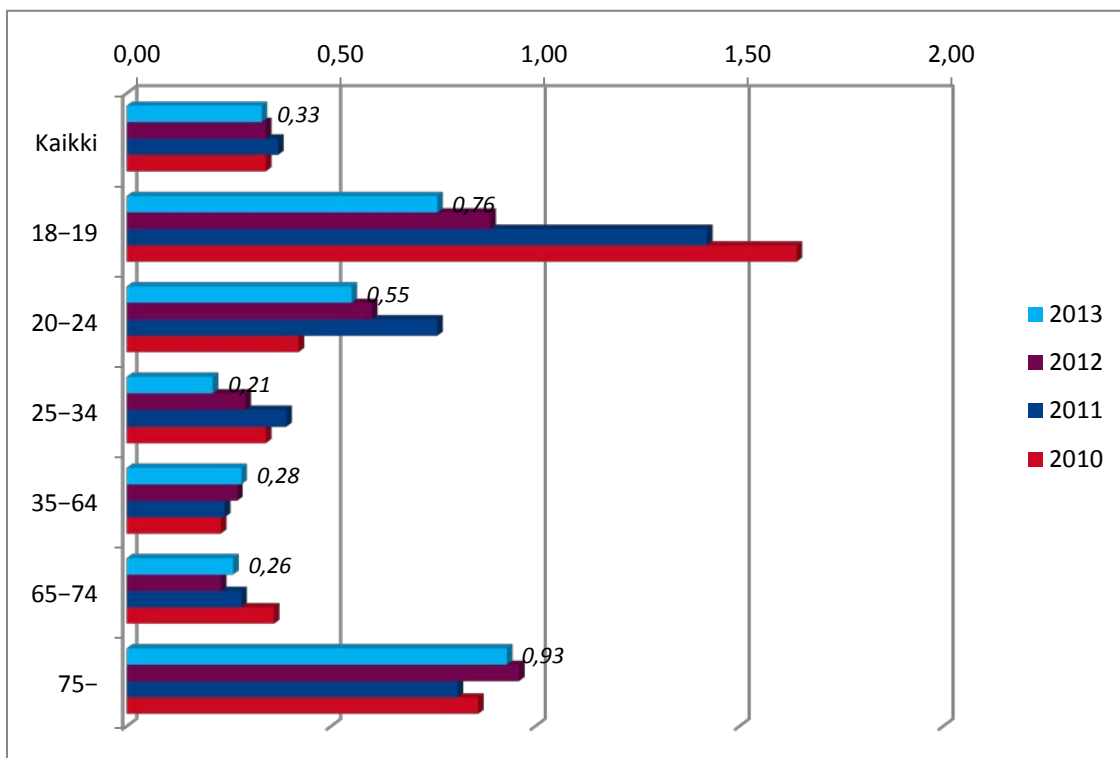


Kuva 18. Kuolleet henkilöauton kuljettajat 18-20-vuotiaiden ikäryhmässä ja vähintään 18-vuotiaiden asukkaiden joukossa 100 000 asukasta kohden vuosina 2004–2013. Vuoden 2013 luvut kuollemien osalta ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Tilastokeskus, tieliikenneonnettomuustilasto ja väestötilasto/väestörakenne.)

Seuraavan sivun kuvassa (nro 19) on tarkasteltu henkilöauton kuljettajien kuolemia suhteutettuna ikäryhmän voimassaoleviin B-luokan ajokortteihin vuosina 2010–2013. 20-vuotiaat kuljettajat sisällytetään tarkastelussa 21–24-vuotiaiden kanssa samaan ikäryhmään, sillä voimassaolevat ajokortit -tilastossa 20–24-vuotiaat ajokortin haltijat on niputettu samaan ryhmään eikä heitä saa eriteltyä yksittäisiksi ikäluokiksi.

Voimassaolevien ajokorttien määrään suhteutettuna 18–19-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien kuolemat ovat vähentyneet selvästi synkistä vuosista 2010 ja 2011. Vuonna 2013 18–19-vuotiaiden kuljettajien kuolemariski oli vähän yli kaksinkertainen ja 20–24-vuotiailla kuljettajilla vähän alle kaksinkertainen verrattuna kaikenikäisiin kuolleisiin henkilöauton kuljettajiin.

Ikääntyneisiin henkilöauton kuljettajiin verrattuna 18–19-vuotiaiden kuljettajien riski jäi vuonna 2013 selvästi alle iäkkäiden, vähintään 75-vuotiaiden kuljettajien riskin (0,76 vs. 0,93). Vielä vuonna 2012 18–19-vuotiaiden ja vähintään 75-vuotiaiden kuljettajien riski oli suunnilleen samalla tasolla, ja vuosina 2010–2011 nuorten kuljettajien riski oli selvästi ikääntyneitä kuljettajia korkeampi.



Kuva 19. Kuolleet henkilöauton kuljettajat ikäryhmän 10 000 ajokorttia kohden vuosina 2010–2013. Vuoden 2013 luvut kuolemien osalta ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Tilastokeskus, tieliikenneonnettomuustilasto; Trafi ja Tilastokeskus, voimassaolevat ajokortit⁶⁹.)

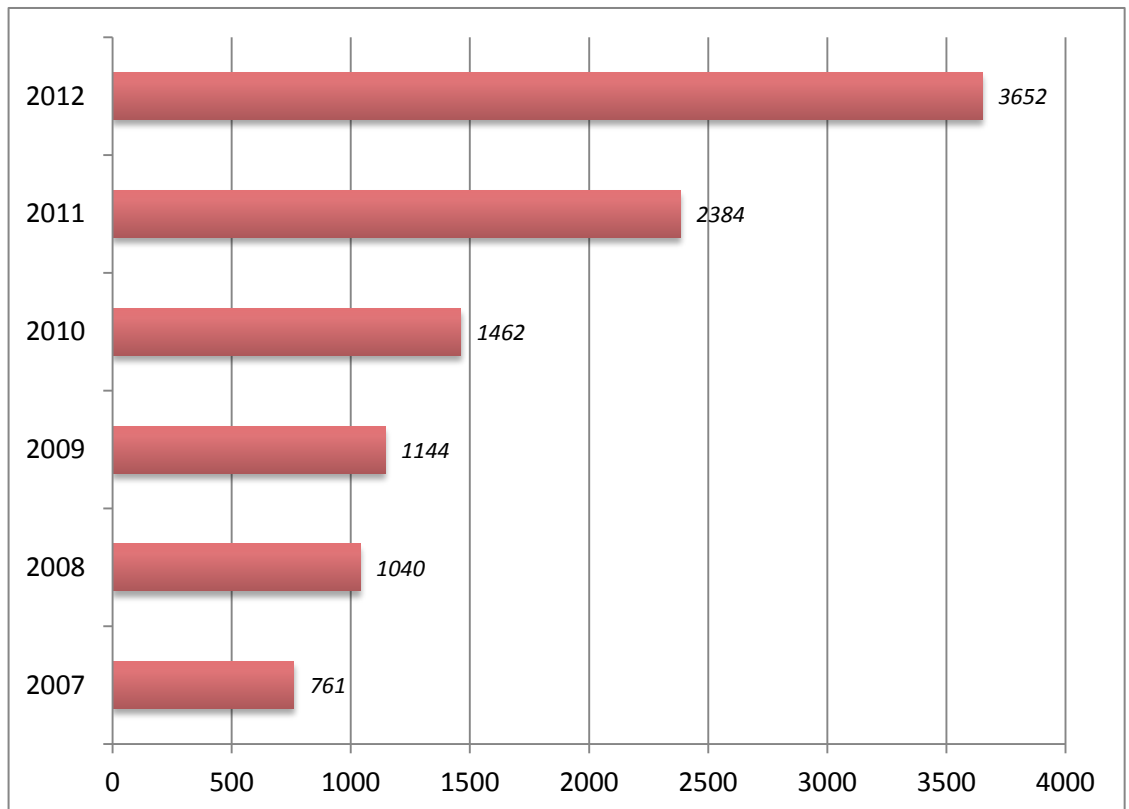
Uusien kuljettajien onnettomuusriski laskee ajokokemuksen karttuessa. Se voidaan todeta esimerkiksi liikennevahinkotilastoja tarkastelemalla.

Vuonna 2012 saman vuoden aikana ajokortin saaneiden kuljettajien aiheuttamien liikennevahinkojen määrä oli yli kaksinkertainen verrattuna vuonna 2010 ajokortin saaneiden kuljettajien aiheuttamien vahinkojen määrään. Uusien kuljettajien aiheuttamien liikennevahinkojen määrä laskee selvästi kahden ensimmäisen ajovuoden jälkeen.⁷⁰ (Ks. kuva 20 seuraavalla sivulla.)

Voimassaolevien ajokorttien määrään suhteutettuna vuonna 2012 ajokortin saaneet aiheuttivat 50 liikennevahinkoa saman vuoden aikana (2012). Vuonna 2011 ajokortin saaneiden aiheuttamia vahinkoja oli 32, vuonna 2010 kortin saaneiden 19, vuonna 2009 15, vuonna 2008 13 ja vuonna 2007 ajokortin saaneiden aiheuttamia vahinkoja 10 kappaletta.

⁶⁹ Vähintään B-luokan ajokortit.

⁷⁰ VALT: ”Vuonna 2012 ensimmäisen ajokortin saaneiden kuljettajien vahinkomäärä on kerrottu kahdella, koska heidän on oletettu olleen mukana liikenteessä vuonna 2012 keskimäärin puoli vuotta.”



Kuva 20. Liikennevakuutuksesta korvatut liikennevahingot VUONNA 2012, vuosina 2007–2012 ensimmäisen ajokortin saaneiden kuljettajien aiheuttamien vahinkojen lukumäärät ajokortin saantivuoden mukaan. Mukana vain yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyllä henkilöautolla aiheutetut vahingot. (Lähde: Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT.)

7. NUORET HENKILÖAUTON KULJETTAJAT ONNETTOMUUKSISSA

Tässä luvussa tarkastellaan **18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien turvallisuustilannetta** ja sen kehittymistä tieliikenteessä.

Lisäksi tarkastellaan nuorten kuljettajien osallisuutta kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.⁷¹ Suomessa tutkitaan lakisääteisesti kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet.⁷²

Yleisemmin tieliikenteen turvallisuustilanteeseen ja sen kehitykseen kaikenikäisten tienkäyttäjien osalta voi tutustua vuoden 2013 tilannetta koskevassa analyysissä, joka sisältää vuoden 2013 tietojen lisäksi myös pidempiä aikasarjoja.⁷³

Onnettomuuksien osalta kuolleiden ja loukkaantuneiden tarkastelussa aineistona on Tilastokeskuksen virallinen Tieliikenneonnettomuustilasto.⁷⁴ Siinä kaikki kuljettajat ovat osallisia onnettomuudessa; heitä ei jaotella onnettomuuden aiheuttajaan ja vastapuoleen. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien aineiston avulla päästään tarkastelemaan erikseen myös kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaneita nuoria kuljettajia.

7.1. Kuolleet

18–20-vuotiaiden turvallisuustilanne on kehittynyt myönteisesti linjassa yleisen liikenneturvallisuuskehityksen kanssa. Vuosina 2012 ja 2013, jotka olivat tieliikenteessä ennätysellisen turvallisia vuosia kuolemien lukumäärällä mitattuna, menehtyi 15 tienkäyttäjää 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä (ks. sininen kuvaaja seuraavan sivun kuvassa 21). Vielä ennen vuotta 2012 tieliikenteessä menehtyi vuosittain keskimäärin noin 30 18–20-vuotiasta.

Suuri osa tieliikenteessä kuolevista 18–20-vuotiaista menehtyy henkilöauton kuljettajana. Vuonna 2012 henkilöauton kuljettajana menehtyi kymmenen ja vuonna 2013 yhdeksän 18–20-vuotiasta nuorta (ks. vihreä kuvaaja). Nämä luvut olivat 67 (vuonna 2012) ja 60 (vuonna 2013) prosenttia kaikista menehtyneistä 18–20 vuotiaista.

Vuosien 2006 ja 2007 synkistä luvuista (28 ja 26 menehtynyttä henkilöauton kuljettajaa) 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien kuolemat ovat vähentyneet lähemmäs 70 prosenttia vuoteen 2013. Menehtyneiden 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien osuus kaikista henkilöauton kuljettajana menehtyneistä on myös laskenut selvästi. Vielä vuonna 2006 nuorten kuljettajien osuus oli yli 18 prosenttia, kun vuonna 2012 heidän osuutensa oli 8,3 ja vuonna 2013 enää 7,8 prosenttia. (Ks. kuva 22 seuraavalla sivulla.)

18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien tieliikennekuolemat ovat siten vähentyneet selvemmin kuin kaikenikäisten henkilöauton kuljettajien kuolemat. Vuodesta 2003 vuoteen 2013 nuorten kuljettajien kuolemat ovat vähentyneet 47 prosenttia ja kaiken ikäisten kuljettajien 22 prosenttia.

Henkilöauton kuljettajien lisäksi tieliikenteessä menehtyy vuosittain muutamia 18–20-vuotiaita henkilöauton matkustajia sekä yksittäisiä moottoripyöräilijöitä, mopoilijoita, polkupyöräilijöitä, jalankulkijoita ja muita tienkäyttäjiä. Esimerkiksi

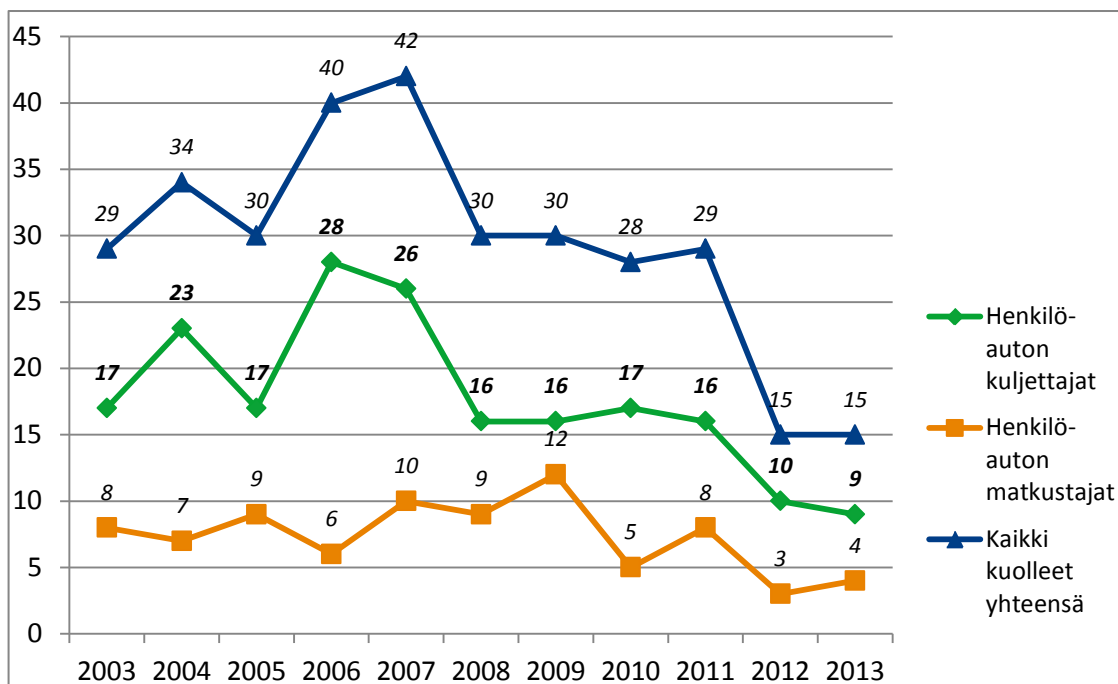
⁷¹ *Kuolemaan johtanut moottoriajoneuvo-onnettomuus*: Yhteenajo- tai yksittäisonnettomuus, jossa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa mukana ollut henkilö on menehtynyt. *Kuolemaan johtanut kevyen liikenteen onnettomuus*: Onnettomuus, jossa kevyen liikenteen osallinen on menehtynyt. Kevyen liikenteen osallisiksi luetaan jalankulkijat ja muut vastaavat, polkupyöräilijät, ratsastajat ja hevosajoneuvot.

⁷² Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2011). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010024>.

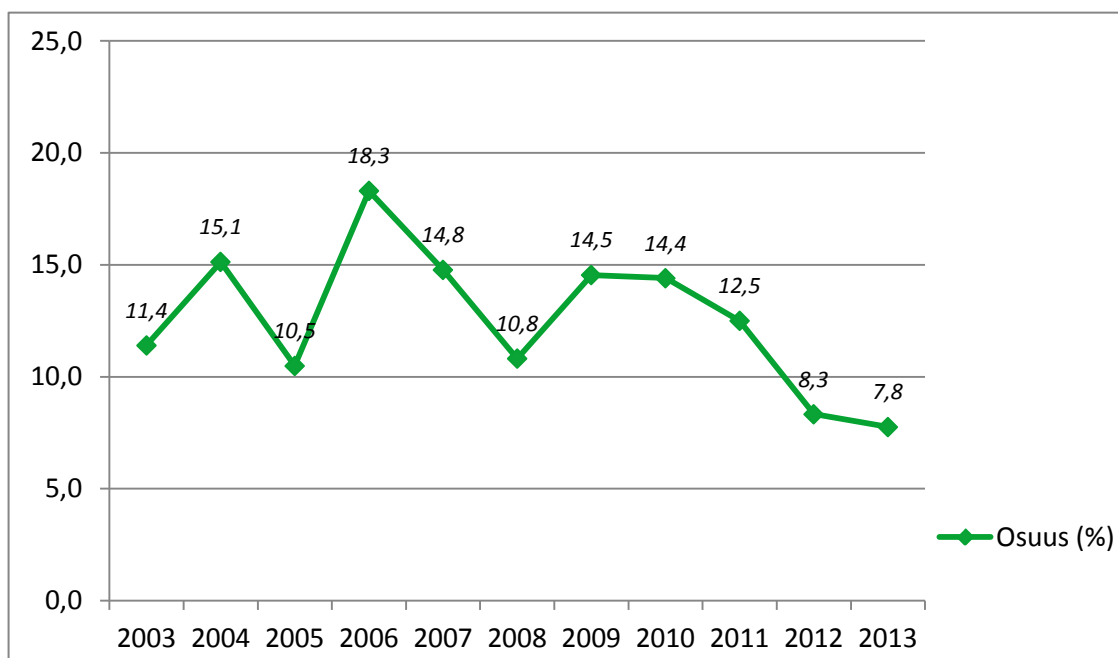
⁷³ Trafifin Turvanet (intranet): Ohjaus > Analyysitoiminta > Tilakuva > Analyysit > Valmistuneita analyysseja.

⁷⁴ Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuustilasto. <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

vuonna 2012 menehtyi kolme henkilöauton matkustajaa, yksi moottoripyöräilijä ja yksi muussa autossa⁷⁵ matkustanut. Vuonna 2013 menehtyi neljä henkilöauton matkustajaa ja yksi polkupyöräilijä 18–20vuotiaiden ikäryhmässä.



Kuva 21. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet 18–20-vuotiaat vuosina 2003–2013. Kaikki kuolleet yhteensä sekä eriteltynä henkilöauton kuljettajana ja matkustajana kuolleet. Vuoden 2013 luvut ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus.)



Kuva 22. Tieliikenneonnettomuuksissa henkilöauton kuljettajana kuolleiden 18–20-vuotiaiden osuus kaikista henkilöauton kuljettajana kuolleista vuosina 2003–2013. Vuoden 2013 luvut ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus.)

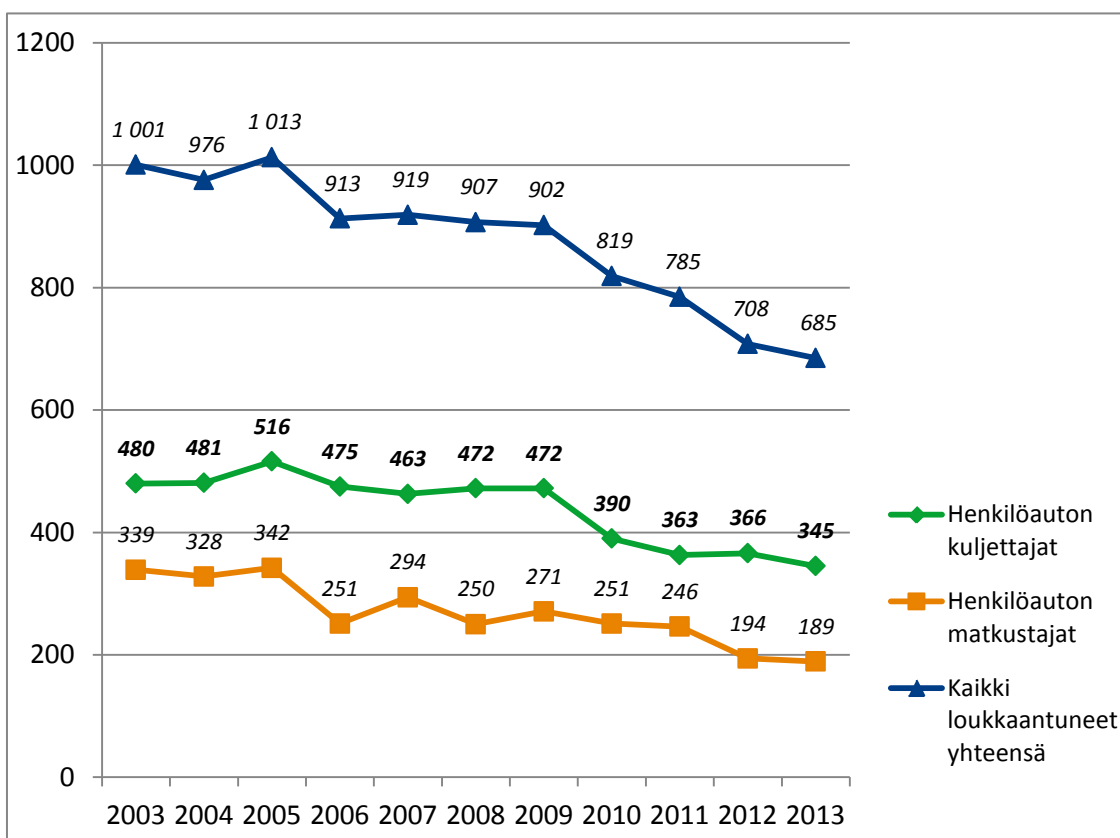
⁷⁵ Muu auto -luokkaan kuuluvat linja-autot, pakettiautot, kuorma-autot ja erikoisautot.

7.2. Loukkaantuneet

Toistaiseksi Suomen tieliikenneonnettomuustilastoissa ei erotella vakavia ja lieviä loukkaantumisia. Vakavien loukkaantumisten tilastoinnin aloittamista ollaan kuitenkin parhaillaan työstämässä.⁷⁶

Kuten menehtymisissä, myös loukkaantumisissa 18–20-vuotiaiden turvallisuuskehitys on ollut myönteistä, ollen linjassa yleisen turvallisuuskehityksen kanssa. Ikäryhmässä kaikki loukkaantumiset ovat vähentyneet 32 prosenttia vuodesta 2003 vuoteen 2013.

Henkilöauton kuljettajien loukkaantumiset ovat vähentyneet 28 prosenttia samalla ajanjaksolla. Vielä selvemmin kymmenen vuoden ajanjaksolla ovat vähentyneet henkilöauton matkustajien loukkaantumiset 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä: 44 prosenttia. (Ks. kuva 23.)



Kuva 23. Tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneet 18–20-vuotiaat vuosina 2003–2013. Kaikki loukkaantuneet yhteensä sekä eriteltyinä henkilöauton kuljettajana ja matkustajana loukkaantuneet. Vuoden 2013 luvut ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus.)

⁷⁶ Liikenneonnettomuuksien vakavuuden tilastoinnin kehittäminen. Lintu-julkaisu 5/2012.
<http://www.lintu.info/KUUVA.pdf>.

7.3. Nuorten kuljettajien aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet

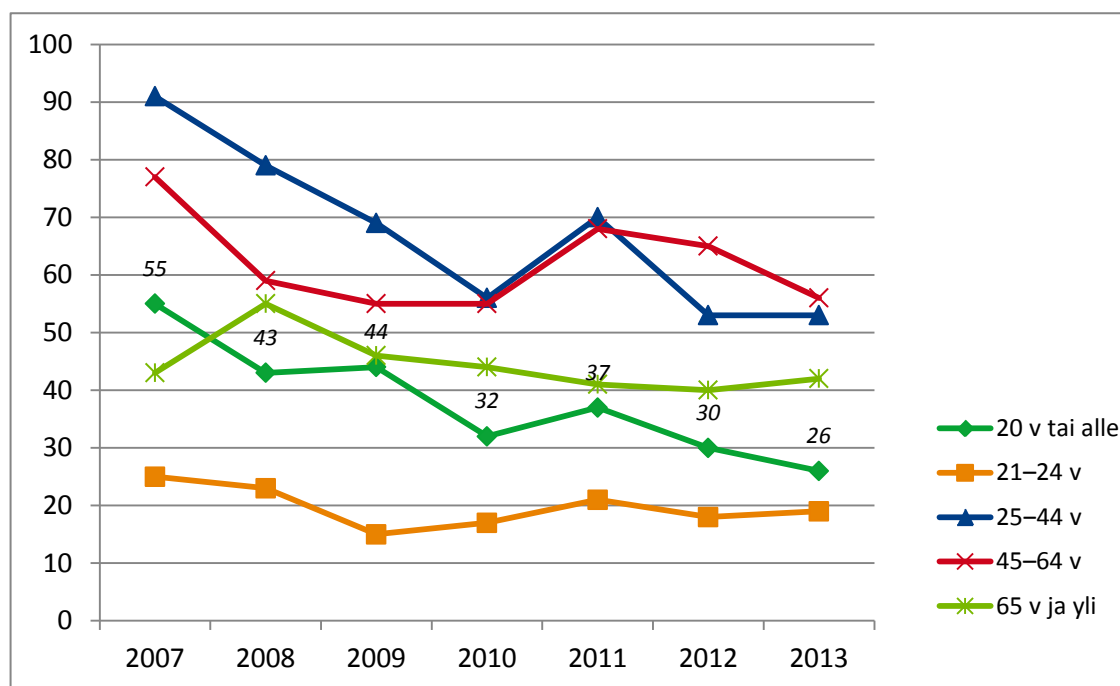
Nuorten kuljettajien myönteisen turvallisuuskehityksen ohella myös heidän aiheuttamansa kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) tammikuussa 2013 julkaisemien ennakkotietojen⁷⁷ mukaan viimeisten vuosien aikana nuorimman kuljettajaryhmän eli 20-vuotiaiden ja sitä nuorempien onnettomuuskehitys on ollut kaikkein myönteisin, kun tarkastellaan onnettomuuden aiheuttaneita kuljettajia kuljettajan iän mukaan (ks. kuva 24).

Vuodesta 2007 vuoteen 2013 20-vuotiaiden ja sitä nuorempien kuljettajien aiheuttamat kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet noin 53 prosenttia. 21–24-vuotiailla kuljettajilla vastaava vähentymä on ollut 24 prosenttia, 25–44-vuotiailla noin 42 ja 45–64-vuotiailla kuljettajilla noin 27 prosenttia.

Kaikkein iäkkäimmillä kuljettajilla, 65-vuotiailla ja sitä vanhemmilla, heidän aiheuttamansa kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet vain 2,3 prosenttia vuoden 2007 tasosta.

Kuvan 24 lukujen tarkastelussa tulee kuitenkin ottaa huomioon, että 20-vuotiaiden ja sitä nuorempien ikäryhmään sisältyy myös muita kuin henkilöauton kuljettajia eli myös mopon ja moottoripyörän kuljettajia. Lukumääräisesti enemmistö on kuitenkin henkilöauton kuljettajia.



Kuva 24. Kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien lukumäärä onnettomuuden aiheuttaneen kuljettajan iän mukaan vuosina 2007–2013. Vuoden 2013 luvut ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Vuosiraportit 2007–2012⁷⁸, Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.⁷⁹)

⁷⁷ Tutkijalautakuntien vuoden 2013 ennakkoraportti: Nuoret aiheuttivat entistä vähemmän kuolinonnettomuuksia. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). Tiedote 13.1.2014. <http://www.lvk.fi/fi/Raportit/LVK-uutiset-ja-raportit/Tiedote-1312014-Tutkijalautakuntien-vuoden-2013-ennakkoraportti-Nuoret-aiheuttivat-entista-vahemman-kuolinonnettomuuksia/>.

⁷⁸ VALT vuosiraportit. <http://www.lvk.fi/fi/Raportit/Vuosiraportit/Vuosiraportit/>.

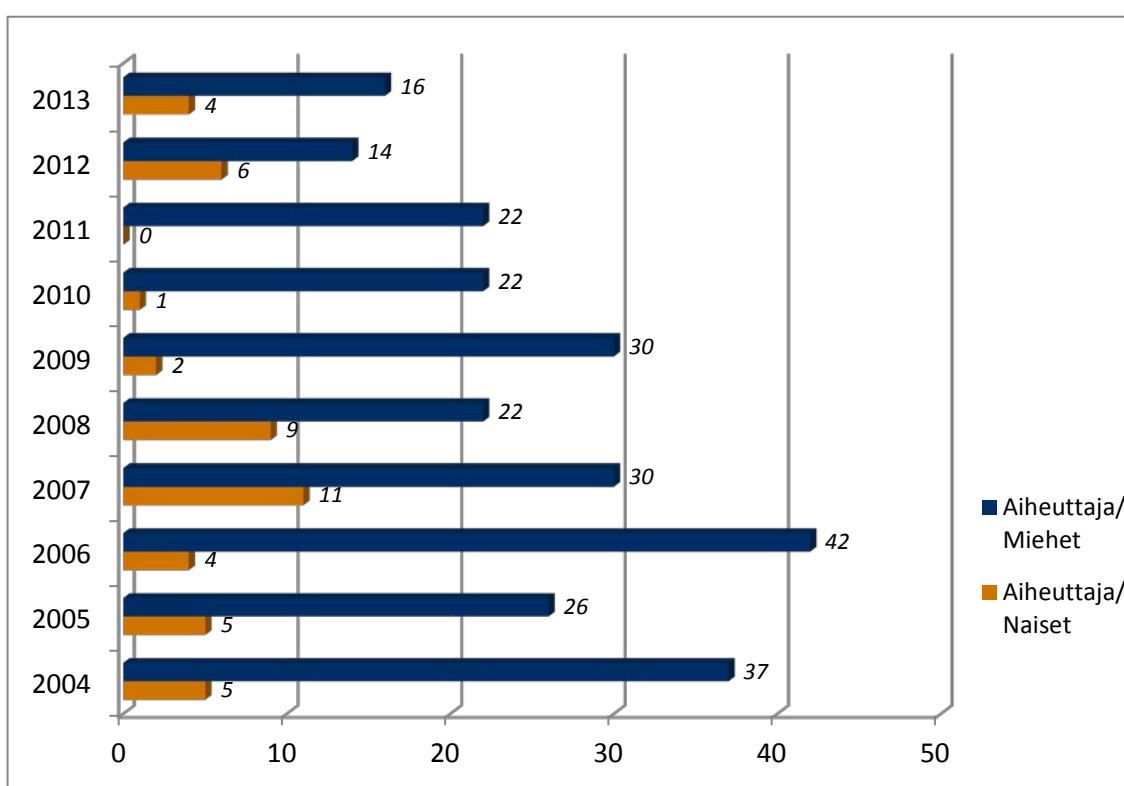
⁷⁹ 20-vuotiaat ja alle -luvuissa ovat mukana myös mopojen ja moottoripyöräkuljettajat.

Seuraavassa tarkastellaan erikseen 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien aiheuttamia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sekä myös heidän osallisuuttaan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Myös 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien aiheuttamat onnettomuudet ovat vähentyneet. Kun vuonna 2004 vielä 42 18–20-vuotiasta kuljettajaa aiheutti kuolemaan johtaneen onnettomuuden, vuonna 2013 luku oli alentunut noin puoleen, 20:een.

Kymmenen vuoden aikasarjassa vuosi 2006 oli kaikkein heikoin. Silloin 46 18–20-vuotiasta henkilöauton kuljettajaa aiheutti kuolemaan johtaneen tieliikenneonnettomuuden.

Kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista selvä enemmistö on ollut miehiä. Miesten vuosittainen osuus on vaihdellut 70 prosentista aina vuoden 2011 sataan prosenttiin. Kymmenen vuoden aikasarjassa miesten osuus on ollut keskimäärin 85 prosenttia. (Ks. kuva 25.)



Kuva 25. 18–20-vuotiaat henkilöauton kuljettajat kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien aiheuttajana vuosina 2004–2013. Vuoden 2013 luvut ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisustoimikunta VALT.)

Lisäksi vuosittain muutama 18–20-vuotias henkilöauton kuljettaja on kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa vastapuolena. Vuosien 2004–2013 aikana vastapuolena on enimmillään ollut kahdeksan miestä ja kaksi naista, kun vuonna 2013 onnettomuuden vastapuolena ei ollut yhtään 18–20-vuotiasta kuljettajaa. (Ks. taulukko 2 seuraavalla sivulla.)

Taulukko 2. 18–20-vuotiaat henkilöauton kuljettajat kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien vastapuolena vuosina 2004–2013. Vuoden 2013 luvut ovat ennakkotietoja. (Aineiston lähde: Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Naiset	2	1	1	2	3	0	4	0	2	0
Miehet	8	4	6	6	6	1	3	5	3	0
Yhteensä	10	5	7	8	9	1	7	5	5	0

7.4. Nuorten kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien ominaisuuksia

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) kesäkuussa 2013 julkaisemassa nuorisraportissa⁸⁰ on esitelty 18–24-vuotiaiden nuorten kuljettajien aiheuttamia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia vuosina 2007–2011. Raportista ei voi erotella 18–20-vuotiaita kuljettajia, joten tässä tarkastelussa keskitytään koko 18–24-vuotiaiden ikäryhmään raportin tietojen mukaisesti.

Mieskuljettajien osuus kaikista onnettomuuksista viiden vuoden aineistossa oli 85 prosenttia. Määrällisesti miesten aiheuttamia onnettomuuksia oli 215, naisten aiheuttamia 38 kappaletta.

Yleisimmissä onnettomuustyypeissä⁸¹ on eroa onnettomuuden aiheuttaneen kuljettajan sukupuolen mukaan. Miehillä kaikkein yleisin onnettomuustyyppi oli tieltä suistuminen (50 %). Naisilla se oli yhteenajo kohtaavan ajoneuvon kanssa (45 %).

Naisilla onnettomuudet painottuivat miehiä useammin talvikuukausiin, miehillä taas enemmän kesään ja syksyyn. Naiskuljettajat olivat aiheuttaneet enemmän onnettomuuksia lumisella tai jäisellä kelillä, mieskuljettajat kuivalla kelillä (ke-sällä tai talvella).

Naisten onnettomuuksista selvästi yli puolet (61 %) sattui arkisin maanantain ja torstain välisenä aikana, kun miehillä vastaavana aikana sattui 44 prosenttia onnettomuuksista ja lähes saman verran (40 %) perjantai-illan ja sunnuntai-aamun välisenä aikana.

Mieskuljettajilla sekä alkoholi että ylinopeus olivat huomattavasti yleisempiä kuin naiskuljettajilla. Miesten onnettomuuksista 44 prosentissa kuljettaja oli vähintään 0,5 promillen edestä alkoholin vaikutuksen alaisena, kun naisilla vastaava prosentti oli kuusi (6). Miehistä 70 prosenttia ajoi onnettomuushetkellä ylinopeutta vähintään kymmenen kilometriä tunnissa. Naisista noin neljäsosa (24 %) ylitti nopeusrajoituksen vastaavalla lukemalla.

Mieskuljettajat erosivat selvästi naiskuljettajista myös aikaisempien liikenne-rikkomusten määrän osalta. Miehistä yli puolelle (60 %) oli ajokorttirikasteriin merkitty aikaisempia liikenne-rikkomuksia, kun naisista noin neljäsosa (27 %) oli saanut rekisteritietoihinsa vastaavan merkinnän.

⁸⁰ VALT-nuorisraportti 2013. 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). 3.6.2013.
<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=309525&hash=d3c2a28d347aa45380193b6285c787765dad9de68562033b18d0cc24db538128>. Haettu 31.3.2014.

⁸¹ Liikenneonnettomuustyyppikuvasto, esim. Tieliikenneonnettomuustilasto 2012,
http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tieliikenneonnettomuudet_2012.pdf, sivu 38.

Miesten käyttämät henkilöautot erosivat ominaisuuksiltaan naisten käyttämistä autoista muun muassa auton iän ja renkaiden ominaisuuksien suhteen. Miesten autojen keski-ikä oli 14,8 vuotta, naisten autojen 12,4 vuotta. Miehistä 41 ja naisista 11 prosenttia ajoi renkailla, jotka olivat kuluneet (urasyvyys alle 4 mm). Miesten käyttämistä autoista 22 ja naisten 5 prosenttia oli takavetoisia.

7.5. Nuoret kuljettajat liikennevakuutuksesta korvatuissa vahingoissa

Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastoista saadaan tietoa liikennevakuutuksista korvatuista liikennevahingoista. Vahinkotilastot sisältävät tietoja useammasta liikennevahingosta kuin minkään muun viranomaisen tai organisaation vahinkotilastot. Tiedot perustuvat vakuutusyhtiöiden liikennevakuutustilastoihin, jotka on koottu raportin muotoon Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnassa.⁸²

Vuoden 2012 vahinkotiedot sisältävä liikennevahinkotilasto on julkaistu joulukuussa 2013. Vuonna 2012 vakuutusyhtiöt maksoivat korvauksia 106 456 liikennevahingosta. Henkilövahinkojen osuus oli 17,4 prosenttia. Vuoden 2013 vahinkotietoja sisältävää tilastoa ei vielä ole käytettävissä.

Seuraavassa tarkastellaan 18–20-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamia liikennevahinkoja vuosilta 2008–2012. Tiedot eivät sisällä pysäköintialueella tai muulla vastaavalla paikalla tapahtuneita vahinkoja.

18–20-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamat liikennevahingosta korvatut liikennevahingot ovat määrällisesti pysyneet suhteellisen vakaana vuosina 2008–2012, noin 5000 tapauksessa vuotta kohden. (Ks. kuva 26.⁸³)

18–20-vuotiaiden aiheuttajakuljettajien osuus kaikista liikennevahingon aiheuttaneista kuljettajista on laskenut hieman, vuoden 2008 9,4 prosentista vuoden 2012 8,1 prosenttiin.

Yli 64-vuotiaiden kuljettajien osuus on kasvanut vuoden 2008 8,7 prosentista vuoden 2012 10,1 prosenttiin. Muissa ikäryhmissä liikennevahingon aiheuttaneiden kuljettajien osuus on pysynyt melko tasaisena vuodesta 2008 vuoteen 2012.

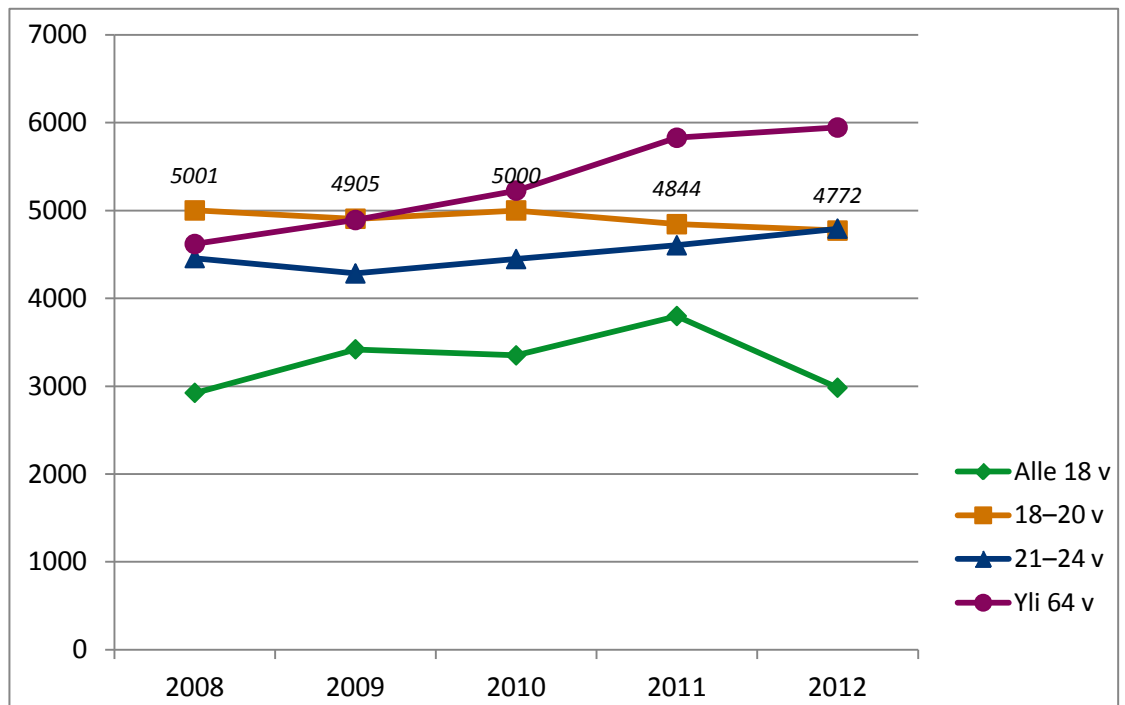
Alle 18-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamien liikennevahinkojen lukumäärän selvää laskua vuodesta 2012 vuoteen 2013 selittää suurelta osin mopolla ajettujen liikennevahinkojen vähentyminen. Vahinkojen vähentymistä puolestaan selittää osittain tiukentuneista kuljettajaopetus- ja kuljettajantutkintovaatimuksista johdettava mopoajokortin suorittamisinnokkuuden vähentyminen sekä mopokannan pienentyminen.⁸⁴

Kuvan 26 kuvaajassa ei ole mukana 25–44- ja 45–64-vuotiaiden ikäryhmiä. 25–44-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamia liikennevahinkoja on vuosittain keskimäärin noin 17 000 ja 45–64-vuotiaiden aiheuttamia noin 15 000.

⁸² Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2012. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. 2013. <http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=314323&hash=a95ae40ba02ec3aa296d28193ff033bbaa84005691b886f4fdc57f9f3308d661>. Haettu 10.3.2014.

⁸³ Kuvaajassa ei ole mukana 25–44- ja 45–64-vuotiaiden ikäryhmiä.

⁸⁴ Lisätietoja erityisesti mopoikäisten turvallisuustilanteesta vuotta 2013 koskevassa analyysissä. Trafín Turvanet (intranet): Ohjaus > Analyysitoiminta > Tilakuva > Analyysit > Valmistuneita analyysseja.



Kuva 26. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot vuosina 2008–2012. Liikennevahinkojen jakautuminen aiheuttaneen kuljettajan iän mukaan. Kuvaajassa ei ole mukana 25–44- ja 45–64-vuotiaiden ikäryhmiä. (Aineiston lähde: Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.)

8. YHTEENVETO JA HUOMIOITA

Tässä luvussa esitetään tiivis **yhteenveto aineistosta** sekä nostetaan esiin **muutamia huomioita**.

Ajokortin hankkimisesta

Suomessa B-luokan eli henkilöauton ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta. Noin 60 prosenttia 18-vuotiaiden nuorten ikäluokasta hankkii ajokortin heti kun se on iän puolesta mahdollista. Ajokortin hankkiminen on maaseutukunnissa selvästi yleisempää kuin suurissa kaupungeissa.

Sukupuolten ero ajokortillisten osuudessa ikäluokasta on lähes kymmenen prosenttiyksikköä; naisilla osuus oli noin 57 ja miehillä noin 65 prosenttia vuonna 2013.

19-vuotiaiden ikäluokassa ajokortillisten osuus kasvaa lähes 80 prosenttiin. Kaikkein korkeimmillaan ajokortillisten osuus ikäluokasta on keski-ässä, naisilla noin 92 ja miehillä noin 96 prosentissa.

Merkittävä osa henkilöauton ajokortin hakijoista hakeutuu suorittamaan kuljettajaopetusta vasta myöhemmällä iällä. Ajokortti voidaan todeta tarpeelliseksi esimerkiksi siinä vaiheessa, kun on perustettu perhe ja muutettu kauemmas kantakaupungin alueelta.

Kuljettajaopetuksen toteuttamisessa ja kehittämisessä on hyvä ottaa huomioon se, että suuri osa ajokortin hakijoista ei kuulu 18- ja 19-vuotiaiden pääjoukkoon. Iältään hieman vanhemmilla ajokortin hakijoilla voi olla kuljettajaopetukselle erilaiset tarpeet ja myös esimerkiksi erilaiset oppimistavat ja -valmiudet kuin nuoremmilla oppilailla.

Opetustapa

Henkilöauton ajokortin suorittajista noin 90 prosenttia hankkii pakollisen kuljettajaopetuksen autokoulusta ja loput noin 10 prosenttia yksityisellä poliisin myöntämällä opetusluvalla.

Vuosina 2011 ja 2012, jolloin oli tiedossa opetuslupaopetuksen kiristyvät vaatimukset tammikuusta 2013 lähtien, opetuslupaopetuksen osuus nousi noin 15 prosenttiin.

Huhtikuussa 2014 on vielä liian aikaista todeta, mille tasolle opetuslupaopetuksen osuus asettuu tammikuussa 2014 voimaan tulleiden uusien muutosten eli opetuslupaopetuksen vaatimusten ennalleen palauttamisen jälkeen.

Suoriutuminen kuljettajantutkinnossa

Ensimmäisen yrityskerran hyväksymisprosentilla tarkasteltuna autokoulussa kuljettajaopetuksensa suorittaneet oppilaat pärjäävät kuljettajantutkinnon ajokokeessa paremmin kuin opetusluvalla opetetut oppilaat.

Teoriakokeen hyväksymisprosentissa ei ole juurikaan eroa opetustavan mukaan. Ainoastaan vuoden 2012 tulokset poikkeavat muuten tasaisesta ja johdonmukaisesta aikasarjasta.

Teoriakokeen hyväksymisprosentin tasaisuus opetustavasta riippumatta osoittaa, että kuljettajaopetuksen teoriaosuus on käytännössä monelle oppilaalle mahdollista omaksua myös ilman ammattimaista opetusta autokoulussa. Liikennesääntöjen ja muiden osa-alueiden opiskeluun on tarjolla esimerkiksi itseopiskeluaineistoja. Eri asia on se, kuinka korkea tasoa teoria-asioiden omaksumisessa edellytetään ja kuinka vaativaksi teoriakoe suunnitellaan.

Molempien opetustapojen oppilaissa miehet suoriutuvat kuljettajantutkinnosta naisia paremmin. 18-vuotiaat oppilaat läpäisevät sekä ajo- että teoriakokeen ensimmäisellä yrityskerralla todennäköisemmin kuin yli 18-vuotiaat oppilaat. Ajokokeen hyväksymisprosentissa on enemmän hajontaa kuin teoriakokeen hyväksymisprosentissa.

Ajokokeen kokonaisarviot

Ajokokeen kokonaisarvioista ei ollut käytettävissä ajokortin hakijoiden arvosanatietoja vuodelta 2013, jolloin kuljettajaopetusta toteutettiin uudistetun opetussuunnitelman mukaisesti. Siten tässä työssä analysoitiin aineistoa vuoden vain 2012 loppuun asti. Jatkotyönä olisi tärkeää analysoida ajokortin hakijoiden ajokokeesta saamia kokonaisarvioita myös ajalta, jolloin on ollut käytössä nykyinen kuljettajaopetusjärjestelmä (19.1.2013 lähtien).

Vuosien 2005–2012 kokonaisarvioissa autokouluoppilaiden ja opetuslupaoppilaiden profiilit eroavat toisistaan selvästi. Autokouluoppilaat suoriutuvat erityisen hyvin kevyen liikenteen huomioinnista, kun opetuslupaoppilailla kaikkein vahvimpia osa-alueita ovat ajoneuvon käsittely ja ajon sujuvuus.

Myös oppilaan sukupuolen mukaan kokonaisarvioissa ja etenkin niiden arvosanojen tasossa on eroa. Oppilaiden iän mukaan kokonaisarvioita ei ole tarkasteltu tässä analysissä. Erot ajokokeen hyväksymisprosentissa oppilaan iän mukaan antavat kuitenkin viitteitä siitä, että myös kokonaisarvioiden keskimääräisissä arvosanoissa on eroja oppilaan iän mukaan.

Jatkotyönä ajokokeen kokonaisarvioita olisikin hyvä tarkastella myös oppilaiden iän mukaan, sillä yhä suurempi osa ajokortin hankkijoista osallistuu kuljettajaopetukseen vasta myöhemmällä iällä eikä heti 18-vuotiaana, kun se on iän puolesta mahdollista. Kokonaisarvioiden lisäksi jatkotyönä voisi tarkastella myös ennen ajokoetta suoritettujen ajoharjoittelun määrää oppilaan iän mukaan.

Taustalla ajokokeen kokonaisarvioiden arvosanaprofiilien eroavuuteen ovat autokouluoppilaiden osalta opetuksen ammattimaisuus ja suunnitelmallisuus sekä opetuksessa huomion kiinnittäminen erityisesti siihen, minkälaisia asioita kuljettajantutkinnon ajokokeessa tarkastellaan (korkealla painoarvolla esimerkiksi kevyen liikenteen huomiointi).

Opetuslupaopetuksessa oppilaat sen sijaan harjoittelevat ajamista keskimäärin useita ajokertoja enemmän kuin autokouluoppilaat. Siten opetuslupaoppilailla erityisesti ajoneuvon käsittely ja ajon sujuvuus kehittyvät vahvoiksi osa-alueiksi ennen ajokokeeseen osallistumista.

Ajoneuvon käsittelyn automatisoituessa kuljettajalla jää enemmän aikaa ja edellytyksiä liikennetilanteiden havainnointiin, niihin reagointiin ja niistä selviytymiseen. Suurilla ajoharjoittelumäärillä on osoitettu olevan onnettomuusriskiä vähentävä vaikutus. Suomessa ajoharjoittelun määrä on alhainen moniin muihin Euroopan maihin verrattuna.

Ajokokeen kokonaisarviot osoittavat, että kummassakin opetustavassa riskien tunnistamisen taidot jäävät oppilailla kaikkein heikoimmalle tasolle sekä naisilla että miehillä. Riskien tunnistamisen valmiudet ovat kuitenkin hyvin oleellisia uudelle kuljettajalle, jotta hän kykenee ajamaan itsenäisesti vastuullisena ja turvallisenä kuljettajana liikenteessä.

Uusien kuljettajien seurantatutkimus (ns. indeksitutkimus)

Luvussa 5 esitellyssä uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa on pitkä aikasarja aineistoa, aina vuodesta 2000 lähtien. Aikasarjassa vuoden 2012 tiedot ovat kuitenkin hyvin puutteelliset, ja vuoden 2013 tuloksia ei vielä ollut käytet-

tävissä. Siten tutkimuksen tulokset jätetään tässä analyysissä vähälle huomiolle.

Joka tapauksessa uuden kuljettajaopetusmallin mukaisen opetuksen (19.1.2013 lähtien) saaneet kuljettajat saavat kyselyn vasta vuoden 2014 aikana, joten heidän vastauksiaan ja kyselyyn yhdistettyjä muita tietoja (esim. opetustapa ja sukupuoli) voidaan tarkastella vasta vuoden 2015 puolella.

Seurantatutkimuksessa on potentiaalia ja sillä kerätään arvokasta aineistoa uusista kuljettajista. Tutkimuksen toteuttamista olisi kuitenkin hyvä uudistaa, jotta selvästi alle neljänkymmenen prosentin vastausinnokkuutta saataisiin nostettua ja vastaajajoukon vinoumaa suoritettua (yli puolet vastaajista on autokoulussa opetuksensa saaneita naisia). Tutkimukseen vastanneet eivät myöskään edusta kovin suurta osuutta koko kohdejoukosta, vuoden ajan ajaneista uusista henkilöauton kuljettajista.

Seurantatutkimuksen priimaprocentti (vahingoista ja rangaistuksista ajaneiden uusien kuljettajien osuus) ei välttämättä anna realistista kuvaa kaikkien uusien kuljettajien pärjäämisestä liikenteessä. Vuoden 2012 alkupuoliskolla kyselyyn vastanneista noin 60 prosenttia oli naisia (51,3 % autokoulu ja 9,0 % opetusluopa), kun taas sekä ajokortin suorittajista että onnettomuuteen joutuneista kuljettajista suurempi osa on miehiä.

Onnettomuudet ja vahingot

18–20-vuotiaiden turvallisuustilanne tieliikenteessä sekä kokonaisuutena että myös henkilöauton kuljettajana on kehittynyt myönteisesti erityisesti kahden viimeisen vuoden aikana. Kehitys on linjassa yleisen liikenneturvallisuuskehityksen kanssa.

Myönteinen kehitys on nähtävissä sekä absoluuttisista luvuista että ikäryhmän liikennekuolemien väestömäärään ja voimassaolevien ajokorttien määrään suhteutetuista luvuista. Myös onnettomuuden tai liikennevahingon aiheuttaneiden kuljettajien tarkastelu osoittaa 18–20-vuotiaiden kuljettajien turvallisuustilanteen parantumisen.

Ikäryhmän 100 000 asukasta kohden tarkastellut henkilöauton kuljettajien kuolemanluvut osoittavat, että vuosina 2012 ja 2013 18–20-vuotiaiden ikäryhmä on ensimmäistä kertaa päässyt luopumaan kyseenalaisesta johtopaikastaan; 21–24-vuotiaita henkilöauton kuljettajia on kuollut hieman 18–20-vuotiaita kuljettajia enemmän ikäryhmän väestömäärään suhteutettuna.

Kuljettajaopetuksen kokonaisuudistuksen valmistelu aloitettiin aikana, jolloin nuorten ja uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanne oli erityisen heikko muiden ikäryhmien tilanteeseen verrattuna. 18–20-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien turvallisuuden myönteinen kehitys erityisesti vuosina 2012 ja 2013 ajoittuu osittain aikaan, jolloin opetusuudistusta valmisteltiin ja osittain aikaan, jolloin uusi kuljettajaopetusjärjestelmä oli jo käytössä.

Käytännössä kuljettajaopetusuudistuksen mahdolliset turvallisuusvaikutukset eivät kuitenkaan vielä voi merkittävästi näkyä nuorten kuljettajien vuoden 2013 loppuun asti ulottuvissa onnettomuustilastoissa, sillä suurin osa kuljettajaopetuksensa uuden opetussuunnitelman mukaisena saaneista kuljettajista on vasta ajouransa alkutaipaleella. Todennäköisesti vasta muutamilla kymmenillä tai enintään muutamilla sadoilla uuden mallin mukaisen opetuksen saaneilla kuljettajilla on täyttymässä vuoden ajoura henkilöauton kuljettajana.

Vuosien 2012 ja 2013 yleinen myönteinen turvallisuuskehitys ja sen saavuttamiseksi toteutetut liikenneturvallisuustoimenpiteet ovat todennäköisesti parantaneet yhtä lailla sekä nuorten että kaiken ikäisten kuljettajien turvallisuustilannetta liikenteessä.

Mittaako kuljettajantutkinto asioita, jotka kertovat vastuullisesta ja turvallisesta ajamisesta?

Suomessa on keskusteltu tutkintopohjaiseen kuljettajaopetusmalliin siirtymisestä. Se todennäköisesti tarkoittaisi opetusvaatimuksista luopumista ja tutkinnon kehittämistä riittävän vaativaksi, jotta ajokortin hakijat omaksuisivat riittävät valmiudet ennen tutkintoon osallistumista. Vaativa kuljettajantutkinto kannustaisi ajokortin hakijoita hakeutumaan myös ammattimaiseen kuljettajaopetukseen.

Nykyisessä mallissa miehet pärjäävät kuljettajantutkinnon ajokokeessa naisia paremmin sekä teoria- että ajokokeessa niiden ensimmäisen yrityskerran hyväksymisprosentilla tarkasteltuna. Myös ajokokeen kokonaisarvioista miehet saavat keskimäärin naisia parempia arvosanoja.

Ajourallaan, erityisesti sen ensimmäisinä vuosina, nuoret mieskuljettajat aiheuttavat kuitenkin selvästi enemmän liikenneonnettomuuksia kuin naiskuljettajat.

Tämä ristiriita herättää kysymyksen, joka on vuosien varrella ollut useita kertoja alan asiantuntijoiden keskustelussa: Kyetääkö kuljettajantutkinnolla ja erityisesti liikenteessä suoritettavalla käytännön ajokokeella mittaamaan sellaisia asioita, jotka osoittavat, että uusi kuljettaja kykenee ajamaan liikenteessä itsenäisesti, vastuullisesti ja turvallisesti?

LÄHTEET

Af Wählberg, Anders E. Social desirability effects in driver behavior inventories. *Journal of Safety Research*. 2010, volume 41, issue 2, 99–106.

Finlex: Ajokorttiasetus (845/1990).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/1990/19900845> (kumoutunut).

Finlex: Ajokorttilaki (386/2011).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>.

Finlex: Laki ajokorttilain muuttamisesta (941/2013).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20130941>.

Finlex: Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2011).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2001/20010024>.

Finlex: Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta (846/1990). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/1990/19900846> (kumoutunut).

Finlex: Valtioneuvoston asetus ajokorteista (423/2011).
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110423>.

Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Recast). <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;jsessionid=CFKhT02Nt1ZRr6CQ96N1PdQH11rWhT3R1Y5ykqhQF23sNDGhPd1!6483183?uri=CELEX:32006L0126>.

Gregersen, N. P., Berg, H., Engström, I., Nolén, S., Nyber, A. & Rimmö, P. A. 2000. Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – an evaluation of safety effects. *Accident Analysis and Prevention*. Volume 32, issue 1, pages 22–35.

Kalenoja, H., Tiikkaja, H. & Kallberg, H. Henkilöauton ajo-oikeuden haltijat. Ennuste henkilöauton ajo-oikeuden haltijoiden jakaumasta vuosille 2010–2040. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 13/2008.
<http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969237/e3c713ca7483664d4ca4477be2b9aa94/1294-AKE1308Henkiloautonajooikeudenhaltijat.pdf>.

Katila, A., Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. & Laapotti, S. 2000. Long term effects of the Finnish driver training renewal of 1990. In Bartl, G. (ed.). DAN-project. Final results of the co-financed European Union project.

Keskinen, E., Peräaho, M., Laapotti, S., Katila, A. & Hernetkoski, K. Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetukseksi B-luokan ajo-oikeutta varten. Trafin julkaisuja 7/2010.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetukseksi.pdf.

Lajunen, Timo & Özkan, Türker. Self-Report Instruments and Methods. Handbook of Traffic Psychology. Chapter 4, 43–59. Academic Press, Elsevier. 2011.

Liikenne- ja viestintäministeriö: Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus.
<http://www.lvm.fi/web/hanke/ajokorttilakiuudistus>.

Liikenne- ja viestintäministeriö: Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistyöryhmä. Asettamispäätös 20.9.2013.

Liikenne- ja viestintäministeriö: Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014. (Julkaisematon 31.3.2014.)

Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). VALT-nuorisraportti 2013. 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet. 3.6.2013.
<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=309525&hash=d3c2a28d347aa45380193b6285c787765dad9de68562033b18d0cc24bd538128>.

Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). Tiedote 13.1.2014. Tutkijalautakuntien vuoden 2013 ennakkoraportti: Nuoret aiheuttivat entistä vähemmän kuolinonnettomuuksia.
<http://www.lvk.fi/fi/Raportit/LVK-uutiset-ja-raportit/Tiedote-1312014-Tutkijalautakuntien-vuoden-2013-ennakkoraportti-Nuoret-aiheuttivat-entista-vahemman-kuolinonnettomuuksia/>.

Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2012. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot.
<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=314323&hash=a95ae40ba02ec3aa296d28193ff033bbaa84005691b886f4fdc57f9f3308d661>.

Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). Vuosiraportit.
<http://www.lvk.fi/fi/Raportit/Vuosiraportit/Vuosiraportit/>.

LINTU-julkaisu 5/2012: Liikenneonnettomuuksien vakavuuden tilastoinnin kehittäminen. <http://www.lintu.info/KUUVA.pdf>.

Mikkonen, V. Uusien kuljettajien seuranta. Trafín indeksit vuodelta 2010. Trafín julkaisu 11/2011.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/97bbbce016f757a61b48d1025c4ebebcb/1653-Trafín_julkaisu_11-2011_-_Uusien_kuljettajien_seuranta.pdf.

Mikkonen, V. Uusien kuljettajien seuranta – Trafín indeksit vuodelta 2011. Trafín julkaisu 14/2012.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1340694710/f3f4fee90ddadb9fe6e677d6c7564740/9951-Trafín_julkaisu_14-2012_-_Uusien_kuljettajien_seuranta_ind.pdf

Mikkonen, V. Uusien kuljettajien seuranta, Trafín indeksit vuodelta 2012. Huhtikuu 2013. Julkaisematon raportti.

OECD/ECMT. 2006. Young drivers. The road to safety. Transport research centre.
<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>.

Reason, J. Human factors: A personal perspective. Human Factors Seminar, Helsinki, 13.2.2006.
<http://www.vtt.fi/liitetiedostot/muut/HFS06Reason.pdf>.

Tilastokeskus ja Liikenneturva. Tieliikenneonnettomuustilasto 2012.
http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tieliikenneonnettomuudet_2012.pdf.

Tilastokeskus. PX-Web-tietokannat; väestö/väestörakenne.
http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/vaerak/vaerak_fi.asp.

Tilastokeskus. Tieliikenneonnettomuustilasto. Suomen virallinen tilasto (SVT). <http://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

Trafi: Kuljettajantutkinnon ajokoe: luokat M, A1, A ja B. Trafín määräys TRAFI/17848/03.04.03.01/2011.
<http://www.trafi.fi/filebank/a/1322483787/c95232b0262a3e315b9c2547cc757494/2916-KuljettajantutkinnonajokoeluokatMA1AjaB.pdf>.

Trafi: Kuljettajantutkinnon ajokoe. Trafín määräys TRAFI/2829/03.04.03.00/2013. http://www.finlex.fi/data/normit/34799-TRAFI_2829_03.04.03.00_2013_Fi.pdf.

Trafi: Kuljettajantutkinnon teoriakokeen ja opetusluvan hakijan kokeen suorittaminen. Trafín määräys TRAFI/19923/03.04.03.00/2013.
http://www.finlex.fi/data/normit/37298-TRAFI_19923_03.04.03.00_2013_fi.pdf.

Trafi: Kuljettajatutkinnot.
http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/kuljettajatutkinnot.

Trafi: Poikkeuslupa ikä- ja/tai terveystaamimuksesta. Tieliikenne, ajokortit ja tutkinnot.
http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttilupa_2/poikkeuslupa_ika- ja_tai_terveysvaatimuksesta.

Trafi: Tiedote 13.2.2013. Kuljettajaopetuksen uudistus pyrkii vähentämään nuorten vakavia onnettomuuksia.
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2083/kuljettajaopetuksen_uudistus_pyrkii_vahentamaan_nuorten_vakavia_onnettomuuksia.

Trafi: Tiedote 1.7.2013. Maaseudulla kolme neljästä hankkii ajokortin heti.
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2250/maaseudulla_kolme_neljasta_hankkii_ajokortin_heti.

Trafi: Tiedote 2.1.2014. Opetuslupa palasi aidoksi vaihtoehdoksi autokoulun rinnalle.
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2457/opetuslupa_palasi_aidoksi_vaihtoehdoksi_autokoulun_rinnalle.

Trafi ja Tilastokeskus. Kuljettajantutkintotilastot, ajokokeet vuosina 2004–2013.

Trafi ja Tilastokeskus. Voimassaolevat ajokortit vuosina 2004–2013.

Vaa, Truls 2003. Impairment, diseases, age and their relative risks of accident involvement. Results from meta-analysis. TØI report 690/2003.
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/690-2003/690-2003-el.pdf>.