

Uusien kuljettajien seurantatutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2024 aineisto

Janne Tuominen, Kati Kiiskilä

Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2024 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen, Heli Pitkänen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 15/2025	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-976-5
Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa	
Tiivistelmä Uusien kuljettajien seurantatutkimuksella kerätään tietoa uusien kuljettajien liikennemenestyksestä ja kokemuksista ajo-opetukseen liittyen. Vastaavanlainen tutkimus on toteutettu vuosittain vuodesta 2001 lähtien. Omiin kokemuksiin, itsearviointiin ja erilaisiin taustatiedoilla täydennettyihin tunnuslukuihin perustuvan pitkän aikasarjan avulla on voitu vertailla, millaisia muutoksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuustilanteessa on yli 20 vuoden aikana tapahtunut. Samalla tutkimus on tuonut lisätietoa kuljettajaopetuksen kehittämistarpeista ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneiden uudistusten vaikutuksista uusien kuljettajien liikennemenestykseen. Vuoden 2024 uusien kuljettajien seurantatutkimukseen saatiin kevään ja syksyn tutkimuskierroksilta yhteensä 1292 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 16 %, joka oli jälleen hieman matalampi kuin aiempina vuosina. Vastaajat olivat saaneet ajokortin aiempaan tapaan noin 1–1,5 vuotta ennen tutkimushetkeä. Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus oli edelleen kasvanut tutkimusaineistossa ja vuoden 2024 tutkimuksessa jo 36 % vastaajista oli suorittanut ajokortin 17-vuotiaana. Aiempien vuosien tapaan naiset vastasivat kyselyyn selvästi miehiä aktiivisemmin, jolloin lopullisessa tutkimusaineistossa naisia oli enemmistö huolimatta siitä, että kaikista ajokortin suorittajista suurempi osa on miehiä. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhdelle vastaajalle kertynyt ajosuorite oli 10 531 kilometriä. Määrä oli hieman suurempi kuin vuosina 2021–2022 ja suunnilleen samaa tasoa vuosien 2019–2020 kanssa. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Kehitys noudattaa suunnilleen samaa trendiä kuin ajokilometrit. Myös myönnettyjen henkilöauton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien perusteella henkilöautoilun suosio on hieman kasvanut vuosiin 2022 ja 2023 nähden, vaikka pidemmällä aikavälillä trendi onkin ollut laskusuuntainen. Alueelliset erot ajokortin suorittamisessa ovat edelleen suuria. Uudenmaan alueella kaikista 18-vuotiaista 38 % omisti ajokortin vuoden 2025 alussa, kun vastaava lukema esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla nousee yli 70 prosenttiin. Myös ikäpoikkeusluvun suosio on yleisintä Pohjanmaan alueella. Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen ajamiseen. Yleistyytyväisyys oli vuonna 2024 lähes identtinen edellisen vuoden kanssa, mutta oli laskenut hieman viiden vuoden takaisesta arvosta. Eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeään ja liukkaaseen kelin ajon harjoitukseen. Teoriaopetuksessa verkko-opetus ja ajo-opetuksessa simulaattoriopetus erityisesti liukkaaseen kelin ajon harjoituksissa on yleistynyt tasaisesti viime vuosien aikana. Kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti suorittaneensa liukkaaseen kelin harjoitukset simulaattorilla vuoden 2024 tutkimusaineistossa. Pimeällä ajon	

harjoitusten opetusmuotona simulaattoriopetuksen suosio on vakiintunut hieman yli 80 prosentin tasolle viime vuosina.

Vuoden 2024 tutkimusaineistossa kaikkiaan 60 % vastaajista oli selviytynyt tutkimuksen tekohetkeen saakka kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli neljä prosenttiyksikköä edellisvuoden arvoa matalampi, mutta pidemmän aikavälin keskiarvon tuntumassa. Indeksiarvoista tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 oli laskenut aavistuksen edellisestä vuodesta, kun taas liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli noussut. Priima-osuuden ja indeksiarvojen perusteella vastaajille oli vuoden 2024 aineistossa sattunut hieman aiempaa enemmän vahinkoja, mutta seurauksiltaan ne olivat olleet vähäisempiä. Koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 on säilynyt melko vakaana viime vuodet. Ajokieltokoulutukseen oli osallistunut ainoastaan 19 vastaajaa. Koulutuksen käyneistä kuljettajista valtaosa koki koulutuksen hyödylliseksi ja koki sillä olleen joko selkeä tai osittainen vaikutus myöhempään ajokäyttäytymiseen.

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

Publikation Uppföljningsundersökning av nya förare – nöjdhet med förarutbildningen och erfarenheter i trafiken, material från 2024	
Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen, Heli Pitkänen	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 15/2025	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-976-5
Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnighet, erfarenheter, nöjdhet, förarutbildning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd	
Sammandrag Genom uppföljningsundersökningen av nya förare samlar man in information om nya förarens trafikförmåga och erfarenheter i anslutning till körundervisningen. En motsvarande undersökning har genomförts varje år sedan 2001. Med hjälp av en lång tidsserie baserad på egna erfarenheter, självutvärdering och olika nyckeltal kompletterade med bakgrundsuppgifter har man kunnat jämföra hurdana förändringar som skett i trafiksäkerheten bland nya förare under mer än 20 år. Samtidigt har undersökningen gett mer information om utvecklingsbehoven inom förarutbildningen och vilka effekter ändringarna i körkortslagstiftningen har haft på trafikförmågan bland nya förare. I undersökningsomgångarna under våren och hösten inkom sammanlagt 1 292 svar på uppföljningsundersökningen av nya förare för 2024. Den totala svarsfrekvensen var 16 procent, vilket var något lägre än under tidigare år. Respondenterna hade liksom tidigare fått körkort omkring 1–1,5 år före tidpunkten för undersökningen. Andelen av dem som tog körkort vid 17 års ålder med åldersdispens hade fortsatt att öka i undersökningsunderlaget och i 2024 års undersökning hade 36 % av de tillfrågade tagit körkort redan vid 17 års ålder. Liksom tidigare år besvarade kvinnor enkäten klart mer aktivt än män, vilket innebär att kvinnor utgjorde majoriteten i det slutgiltiga undersökningsunderlaget, trots att män utgör majoriteten bland dem som tagit körkort. I 2024 års undersökningsunderlaget var den genomsnittliga körprestandan per respondent 10 531 kilometer. Antalet kilometer var något högre än 2021–2022 och ungefär samma nivå som 2019–2020. Ungefär två tredjedelar av de tillfrågade rapporterade att de gjorde personbilresor dagligen eller nästan dagligen. Utvecklingen följer ungefär samma trend som antalet körda kilometer. Även baserat på antalet utfärdade körkort för personbilar har personbilarnas popularitet ökat något jämfört med 2022 och 2023, även om trenden på längre sikt har varit nedåtgående. Regionala skillnader i att ta körkort är fortfarande stora. I Nylandsregionen hade 38 % av alla 18-åringar körkort i början av 2025, medan motsvarande siffra i till exempel Södra Österbotten stiger till över 70 %. Även åldersdispensen är populär i Österbottensregionen. Liksom tidigare år bedömde respondenterna generellt att de fått goda färdigheter för självständig körning från förarutbildningen. Den totala nöjdheten 2024 var nästan identisk med föregående år, men hade minskat något från värdet för fem år sedan. Av de olika områdena var de tillfrågade klart mest missnöjda med de färdigheter de fått i att köra under svåra förhållanden och med övningarna i körning i mörkt och halt väder. Onlineundervisning i teoriundervisning och simulatorundervisning i körundervisning, särskilt vid körövningar i halt väder, har blivit vanligare de senaste åren. Två tredjedelar av de tillfrågade rapporterade att de hade genomfört halkväderövningar i en simulator i 2024 års undersökningsdata. Populariteten	

av simulatorundervisning som undervisningsform för mörkkörningsövningar har stabiliserats på en nivå på drygt 80 procent de senaste åren.

I 2024 års undersökningsdata hade totalt 60 % av de tillfrågade överlevt helt utan några skador eller påföljder fram till tidpunkten för undersökningen. Andelen var fyra procentenheter lägre än föregående års värde, men nära det långsiktiga genomsnittet. Index 1, som mäter examensframgång, hade minskat något från föregående år, medan index 2, som mäter trafikframgång, hade ökat. Baserat på primaandelen och indexvärden hade respondenterna i 2024 års data upplevt något mer skador än tidigare, men konsekvenserna hade varit mindre allvarliga. Index 3, som mäter färdigheterna som utbildningen ger, har legat ganska stabilt de senaste åren. Endast 19 respondenter hade deltagit i körförbudsutbildning. Majoriteten av förarna som avlagt i utbildningen tyckte att utbildningen var nyttig och ansåg att den hade en tydlig eller partiell inverkan på deras senare körbeteende.

Kontaktperson	Språk	Sekretessgrad	Sidoantal
Distribution	Förlag		

Title of publication Monitoring study of new drivers – Satisfaction with driver instruction and experiences in traffic, data for 2024	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen, Heli Pitkänen	
Commissioned by, date	
Publication series and number Traficom Research Reports 15/2025	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-976-5
Keywords new drivers, young drivers, traffic, traffic safety, traffic performance, traffic behaviour, coping, experiences, satisfaction, driver instruction, driving examination, right to drive, driving licence, driving instruction permit	
Abstract The monitoring study of new drivers collects data of new drivers' traffic performance and experiences regarding driver training. The study has been carried out annually since 2001. With the aid of a long time series based on self-assessment, personal experiences and indicators supplemented with background information, it has been possible to compare the changes that have occurred in the traffic safety of new drivers over the past twenty years. At the same time, the study has provided more information on development needs in driver instruction and the effects of the driving licence legislation reforms on the traffic performance of new drivers. In spring and autumn, a total of 1,292 responses were received for the 2023 survey. The total response rate was 16%, which was slightly lower than in previous years. Like in previous years, the respondents had been issued a driving licence approximately 1–1.5 years before the survey. The proportion of respondents who had obtained a driving licence at the age of 17 with an age exemption had continued to increase in the survey data and in the 2024 survey 36% of respondents had already obtained their driving licence at the age of 17. As in previous years, women were far more active in responding to the survey than men, resulting in a majority of women in the final survey data, despite the fact that a higher proportion of all licence holders are men. In the 2024 survey data, the average distance driven per respondent was 10 531 km. This was slightly higher than in 2021-2022 and about the same as in 2019-2020. Around two thirds of respondents reported daily or almost daily passenger car trips. This trend is broadly in line with the trend in driving kilometres. Based on the number of driving licences issued for the right to drive a passenger car, the popularity of car travel has also increased slightly compared to 2022 and 2023, although the trend has been downwards in the longer term. Regional disparities in licensing rates remain high. In Uusimaa, 38% of all 18-year-olds held a driving licence at the beginning of 2025, while the corresponding figure in South Ostrobothnia, for example, rises to over 70%. The preference for age exemptions is also most prevalent in the Ostrobothnia region. As in previous years, respondents generally assessed that they would gain good skills for independent driving from driver training. Overall satisfaction in 2024 was almost identical to the previous year, but had decreased slightly from the value five years ago. Of the different areas, respondents were clearly most dissatisfied with the skills they gained in driving in difficult conditions and in dark and slippery weather practices. Online teaching in theory training and simulator teaching in driving training, especially in slippery weather practices, have become steadily more common in recent years. Two-thirds of respondents reported that they had completed slippery weather practices on a simulator in the 2024 research data. The popularity of simulator teaching as a form of teaching dark driving practices has stabilized at a level of slightly over 80 percent in recent years.	

In the 2024 research data, a total of 60% of respondents had survived without any injuries or penalties until the time of the study. The proportion was four percentage points lower than the previous year's value, but close to the longer-term average. Index 1, which measures exam success in terms of index values, had decreased slightly from the previous year, while Index 2, which measures traffic success, had increased. Based on the prime share and index values, respondents in the 2024 data had experienced slightly more injuries than before, but their consequences had been less severe. Index 3, which measures the capabilities provided by the training, has remained fairly stable in recent years. Only 19 respondents had participated in the driving ban training. Of the drivers who had attended the training, the majority found the training useful and felt that it had had either a clear or partial effect on later driving behavior.

Contact person Elina Uusitalo	Language	Confidence status Julkinen	Pages, total
Distributed by	Published by		

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt vuodesta 2001 lähtien tietoa uusien kuljettajien kokemuksista ja menestyksestä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimusaineisto on kerätty kyselytutkimuksella, joka on suunnattu edellisenä vuonna B-kortin suorittaneille kuljettajille. Tutkimuksen keskeisimmät tulokset on julkaistu vuosittain osana Traficomin julkaisusarjaa. Tässä raportissa esitetty tutkimusaineisto on kerätty keväällä ja syksyllä 2024.

Uusien kuljettajien seurantalutkimuksen tavoitteena on selvittää vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen, arvioida opetuksen antamia valmiuksia itsenäiseen ajamiseen ja seurata uusien kuljettajien liikennemenestystä ensimmäisen ajovuoden aikana liikenteessä. Uusien kuljettajien omien subjektiivisten arvioiden lisäksi aineistoon yhdistettyjen taustatietojen ja erillisten indeksiarvojen laskennan avulla kehitystä voidaan seurata tilastollisten tunnuslukujen avulla pitkänä aikasarjana. Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää kuljettajaopetuksen kehittämisessä ja uusien kuljettajien liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa.

Tutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut Elina Uusitalo Traficomista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet Riikka Rajamäki ja Inkeri Parkkari Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista on vastannut Sitowise Oy, jossa projektipäällikkönä työstä on vastannut Janne Tuominen. Työn tekemiseen ovat lisäksi osallistuneet Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen ja Heli Pitkänen.

Helsingissä, 21.5.2025

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2001 samlat in information om nya förarens erfarenheter och hur de har klarat sig i trafiken efter att de fått sitt körkort. Undersökningsmaterialet har samlats in genom en enkät som riktar sig till förare som tagit B-körkort under föregående år. Undersökningens viktigaste resultat har varje år publicerats som en del av Traficom's publikationsserie. Undersökningsmaterialet som presenteras i denna rapport har samlats in under våren och hösten 2024.

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

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

Helsingfors, 21.5.2025

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2001, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on new drivers' experiences and traffic performance following the issuing of a driving licence. The data has been collected via a survey aimed at drivers who were issued a category B driving licence the year before. The key findings of the survey are published annually as part of a series of Traficom publications. The data presented in this report was collected in the spring and autumn of 2024.

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

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

Helsinki, 21.5.2025

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	11
1.2	Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys	11
1.3	Ajokortin suorittaminen	14
2	Tutkimuksen rajausta ja menetelmät	17
2.1	Tutkimusotos ja perusjoukko.....	17
2.2	Tutkimusten toteutustapa	18
2.3	Tutkimuslomakkeen sisältö	18
2.4	Aineiston käsittely.....	19
2.5	Vastausaktiivisuus	19
3	Tutkimustulokset.....	23
3.1	Uusien kuljettajien taustatietoja	23
3.1.1	Ikäjakauma	23
3.1.2	Tutkinnon suoritustapa	25
3.1.3	Syyt ajokortin suorittamiseen	29
3.1.4	Liikkumistottumukset	30
3.2	Kokemukset kuljettajana	32
3.2.1	Ajokilometrien määrä	32
3.2.2	Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä.....	36
3.2.3	Ajokieltokoulutus	42
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	45
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön	50
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	56
4	Kuljettajaindeksit	60
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	60
4.2	Indeksien laskennan epävarmuustekijät	61
4.3	Indeksien kehitys.....	62
4.4	Kehitys vastaajaryhmittäin.....	64
5	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	68
	Lähdeluettelo	70
	Liiteluettelo	71

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

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

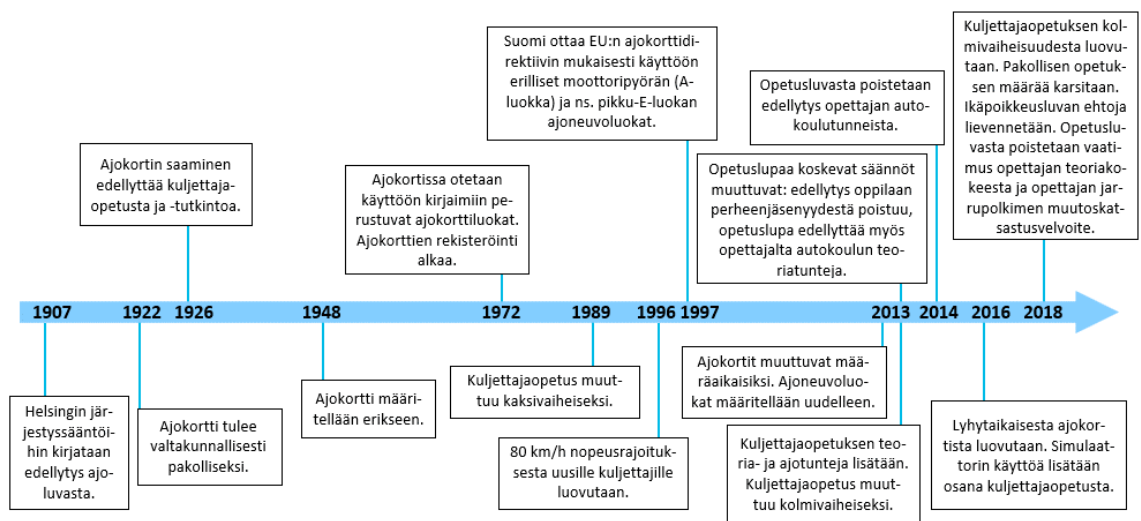
Uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu pääosin samansisältöisenä kyselytutkimuksena vuodesta 2001 alkaen. Nykyään tutkimusaineisto kerätään vuosittain kahdessa erässä, joissa molemmissa otokseen poimitaan 4 000 edellisenä vuonna B-luokan ajokortin saanutta kuljettajaa. Tutkimusaineiston ja siihen liitettyjen taustatietojen avulla analysoidaan uusien kuljettajien kokemuksia ajokortin suorittamisesta sekä liikenteestä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimusaineiston avulla uusille kuljettajille lasketaan myös vuosittain päivitetty indeksiarvot, joiden avulla kuvataan pitkänä aikasarjana muun muassa tutkinto- ja liikennemenenestyksen sekä kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien kehitystä tutkimuksen alkuvuosista nykyhetkeen.

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

1.2 Henkilöauton kuljettajaopetuksen kehitys

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

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



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

Nykyisen tutkintorakenteen mukaisesti jokaisen kokonaan ensimmäistä ajokorttiin suorittavan on osallistuttava neljän tunnin EAS-teoriakoulutukseen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus). Koulutusta ei tarvitse käydä, mikäli ajokortin hakijalla on aikaisempi ajokortti, esimerkiksi mopokortti. B-kortin suorittajilla ajo-opetusta kuuluu tutkintoon kaikilla vähintään 10 ajotuntia. Riskien tunnistamisvaihe on niin ikään pakollinen kaikille ja se koostuu sekä teoria- että ajo-opetuksesta. Kokonaisuuteen sisältyy muun muassa pimeällä ja liukkaalla ajon harjoituksia. Teoriatunteja on mahdollista suorittaa sekä lähiopetuksena että verkko-opetuksena ja ajotunteja sekä simulaattori- että liikenneopetuksena.

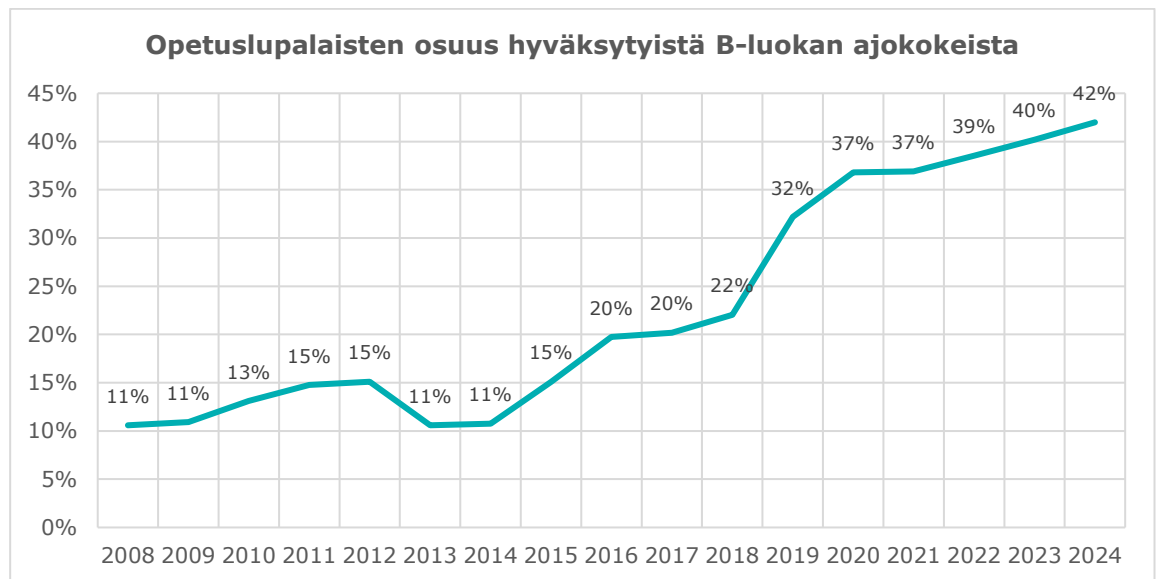
Vuoden 2018 tutkintorakenteen uudistuksen jälkeen ajokortin saanut kuljettaja voidaan määrätä ylimääräiseen neljän tunnin ajokieltokoulutukseen, mikäli hän on tehnyt liikennerekkoja tai -rikkomuksia ensimmäisten kahden ajovuoden aikana. Kuva 2 on esitetty B-kortin suorittamisen vaiheet nykyään voimassa olevassa tutkintorakenteessa.



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

Kuljettajatutkinto on perinteisesti ollut mahdollista suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. 2010-luvulla myös opetuslukäytäntöjä on muutettu useaan otteeseen. Opetusluvan suosio opetusmuotona on kasvanut merkittävästi viimeisen 10 vuoden aikana (Kuva 3). Vuonna 2013 tehdyssä opetuslupaa koskevassa muutoksessa opetusluvasta poistettiin edellytys opettajan ja oppilaan perheenjäsenyydestä, mutta opetusluvan suorittajilta edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvan suosio kuljettajaopetuksen suoritustapana vähenikin vuonna 2013, sillä osallistuminen autokouluopetukseen lisäsi opetusluopaopetuksen kustannuksia ja kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetusluvalla korttia suorittaville teoriaopetusta. (Traficom 2025a)

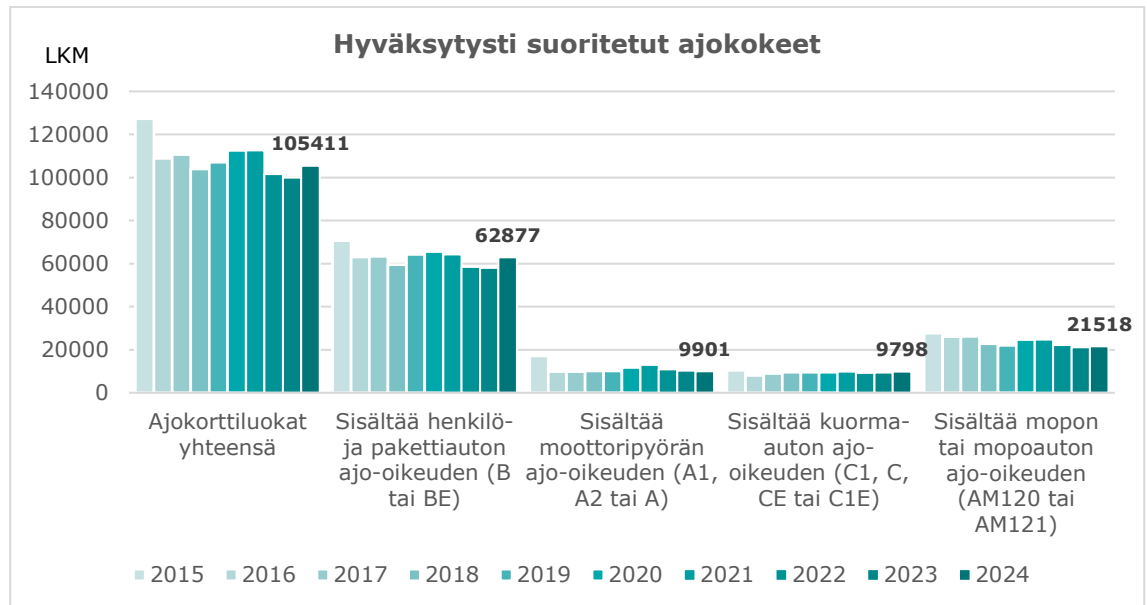
Vuoden 2014 alussa ajokorttilaista poistettiin säännökset pakollisesta opetusluopaopetukseen valmistavasta autokoulussa annettavasta yhteisopetuksesta ja muusta opetuslupalaisille autokoulussa annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Vuoden 2018 tutkintouudistuksen yhteydessä opetuslukäytäntöä helpotettiin edelleen muun muassa opetuslupaopettajan teoriakokeen pakollisuudesta ja opetuslupa-auton muutokatsastusvaatimuksesta luopumalla. Vuodesta 2020 lähtien jo yli kolmannes uusista kuljettajista on suorittanut ajokorttinsa opetusluvalla, ja määrä on edelleen kasvanut tasaisesti ollen yli 40 prosenttia vuonna 2024. (Traficom 2025a)



Kuva 3. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2024. (Traficom 2025a)

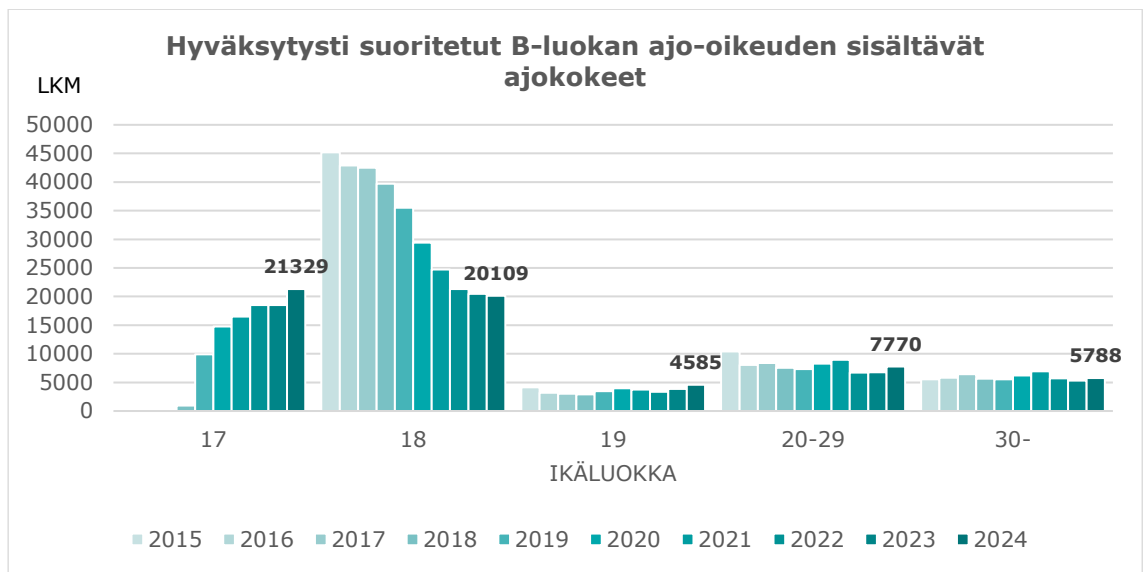
1.3 Ajokortin suorittaminen

Traficom hyväksyi vuonna 2024 yhteensä 105 411 ajokoetta, joista 62 877 (60 %) sisälsi henkilöauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan. Määrä oli noin 8 % suurempi kuin vuosina 2022 ja 2023, mutta hieman pienempi kuin tätä edeltävinä vuosina (Kuva 4). Moottoripyörän ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita hyväksyttiin vuonna 2024 noin 9 900 (9 % kaikista hyväksytyistä), kuorma-auton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 9 800 (9 %) ja mopon tai mopoauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 21 500 (20 %). B-luokan ulkopuolisissa ajokorttiluokissa määrät olivat lähes vastaavia kuin vuonna 2023. (Traficom 2025b)



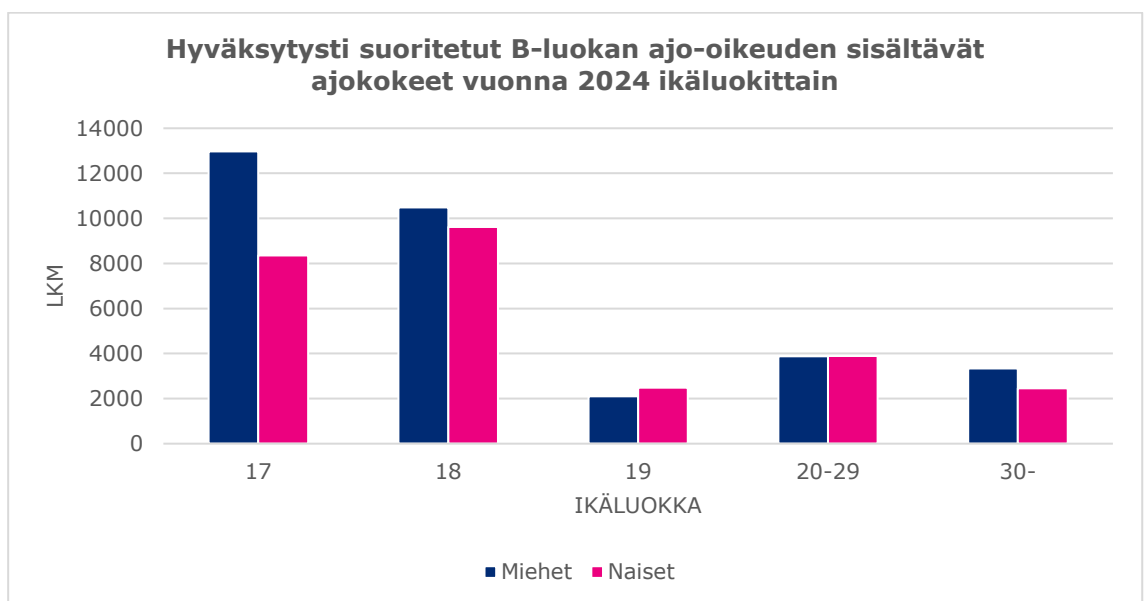
Kuva 4. Vuosittain hyväksytyt ajokokeet ajokorttiluokittain 2015–2024. (Traficom 2025a)

Ikäluokittain tarkasteltuna vuonna 2024 myönnettiin ensimmäistä kertaa ikäluokista eniten ajokortteja 17-vuotiaille hakijoille (Kuva 5). 17-vuotiaana hyväksytysti ajokokeen suorittajia oli vuonna 2024 noin 21 300 ja 18-vuotiaana hyväksytysti ajokokeen suorittaneita noin 20 100. 17-vuotiaat edustivat siten 36 % osuutta ja 18-vuotiaat 34 % osuutta kaikista hyväksytysti B-luokan ajokokeen suorittaneista. Yli 18-vuotiaana ajokortin suorittaminen on selvästi harvinaisempaa. Kaikkiaan hyväksytysti ajokortin yli 18-vuotiaana suoritti vuonna 2024 noin 18 100 hakijaa. Heistä hieman yli 30 % oli yli 30-vuotiaita. (Traficom 2025b)



Kuva 5. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan mukaan vuosina 2015–2024. (Traficom 2025a)

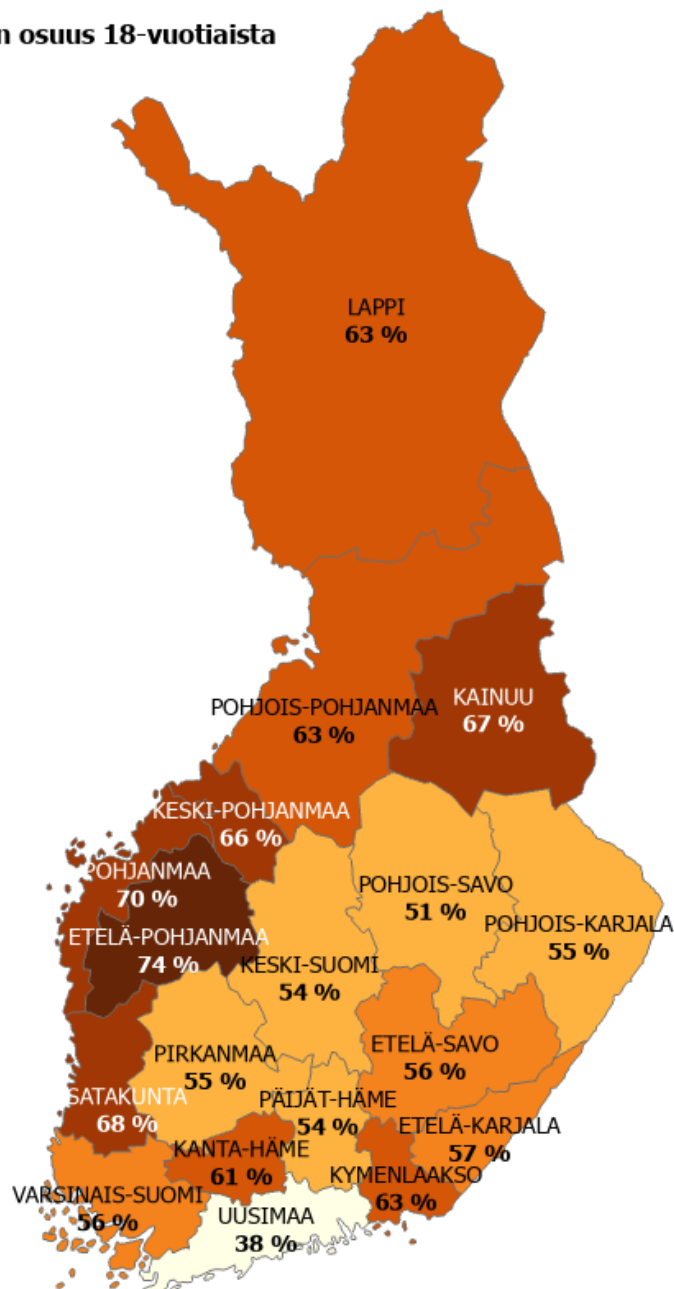
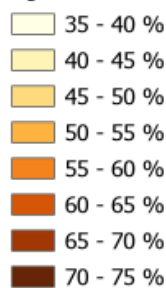
Kaikista vuonna 2024 hyväksytyistä B-luokan ajokokeista miehet suorittivat 55 % (Kuva 6). Ajokorttien suorittajien sukupuolijakauma on säilynyt kohtuullisen vakiona viime vuosien aikana. Ennen vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta miesten osuus ajokortin hakijoista oli suurimmillaan 18-vuotiaiden keskuudessa, mutta ikäpoikkeusluvan yleistyttyä mieshakijoiden yliedustus on siirtynyt 17-vuotiaisiin. 17-vuotiaista B-luokan ajokokeen suorittajista 61 % oli miehiä vuonna 2024. Osuus on niin ikään säilynyt tasaisena viime vuosien aikana, vaikka 17-vuotiaana ajokortin suorittaneiden naisten osuus onkin kasvanut vuosiin 2018–2020 nähden. Yli 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla sukupuolijakauma on ollut selvästi tasaisempi ja 19–29-vuotiaiden ryhmässä naisten osuus on ollut jopa hieman suurempi. (Traficom 2025b)



Kuva 6. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2024. (Traficom 2025a)

Kaikista suomalaisista 18-vuotiaista 53 % omisti vuoden 2025 alussa B-luokan ajo-oikeuteen oikeuttavan ajokortin. Osuus on samaa tasoa edellisen vuoden kanssa, mutta laskenut pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna. Alueelliset erot ajokortin omistamisen yleisyydessä ovat säilyneet suurina (Kuva 7). Maakunnittain tarkasteltuna ajokortti on harvinaisin Uudellamaalla (38 %) ja yleisin Etelä-Pohjanmaalla (74 %) asuvilla 18-vuotiailla. Etelä-Pohjanmaalla myös ikäpoikkeusluvan hakeminen on selvästi keskimääräistä yleisempää. Ajokortin hankkimisen houkuttelevuuteen vaikuttavat muun muassa etäisyydet, joukkoliikenteen palvelutarjonta sekä periytyvät tavat ja tottumukset. Esimerkiksi Helsingissä vain neljännes 18-vuotiaista nuorista omisti vuoden 2025 alussa ajokortin, kun vastaava osuus useissa kunnissa Pohjanmaan alueella oli yli 80 %. (Traficom 2025c, Tilastokeskus 2025)

Ajokortillisten osuus 18-vuotiaista



Kuva 7. Ajokortillisten (B-luokka) osuus 18-vuotiaista vuoden 2025 alussa. (Traficom 2025c, Tilastokeskus 2025)

2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

2.1 Tutkimusotos ja perusjoukko

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

Taulukko 1. Tutkimusotosten poiminta ja tutkimuskierrosten tiedonkeruun toteutusajankohta 2013–2024.

tutkimus-kierros	otoskoko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tiedonkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
kierros 1/2014	4 000	1.2. – 30.8.2013	1.11. – 31.12.2014	vertailututkimus (posti- + nettikysely)
kierros 2/2014	4 000	1.9. – 30.11.2013	11.2. – 15.5.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2015	4 000	1.1. – 30.4.2014	7.5. – 24.8.2015	posti- ja nettikysely
kierros 2/2015	4 000	1.5. – 30.9.2014	15.10. – 31.12.2015	posti- ja nettikysely
kierros 1/2016	4 000	1.6. – 31.8.2015	10.11. – 23.12.2016	posti- ja nettikysely
kierros 2/2016	4 000	1.9. – 30.9.2015	2.12.2016 – 27.1.2017	posti- ja nettikysely
kierros 1/2017	4 000	1.1. – 28.2.2016	11.8.2017 – 20.10.2017	posti- ja nettikysely
kierros 2/2017	4 000	1.4. – 31.8.2016	7.3.2018 – 4.5.2018	posti- ja nettikysely
kierros 1/2018	4 000	1.1. – 31.3.2017	16.5.2018 – 31.8.2018	posti- ja nettikysely
kierros 2/2018	4 000	1.4. – 31.8.2017	31.10.2018 – 31.1.2019	posti- ja nettikysely
kierros 1/2019	4 000	1.1. – 31.3.2018	17.5. – 31.8.2019	posti- ja nettikysely
kierros 2/2019	4 000	1.9. – 30.11.2018	2.1. – 11.3.2020	posti- ja nettikysely
kierros 1/2020	4 000	1.1. – 31.3.2019	24.6. – 27.8.2020	nettikysely
kierros 2/2020	4 000	1.9. – 31.11.2019	20.10. – 20.11.2020	nettikysely
lisäotos 2/2020 (ikäpoikkeuslupa)	8 000	6.7.2018 – 7.9.2020	20.10. – 20.11.2020	nettikysely
kierros 1/2021	4 000	1.1. – 31.3.2020	9.4. – 30.4.2021	nettikysely
kierros 2/2021	4 000	1.4. – 31.8.2020	1.10. – 15.10.2021	nettikysely
kierros 1/2022	4 000	1.1. – 31.3.2021	13.4. – 12.5.2022	nettikysely
kierros 2/2022	4 000	1.4. – 31.8.2021	28.9. – 28.10.2022	nettikysely
kierros 1/2023	4 000	1.1. – 31.3.2022	12.4. – 10.5.2023	nettikysely
kierros 2/2023	4 000	1.4. – 31.8.2022	4.10. – 30.10.2023	nettikysely
kierros 1/2024	4 000	1.1. – 31.3.2023	9.4. – 3.5.2024	nettikysely
kierros 2/2024	4 000	1.4. – 31.8.2023	4.10. – 29.10.2024	nettikysely

Otos on poimittu satunnaisotoksena koko perusjoukosta, joten sen voidaan olettaa kuvaavan hyvin uusien kuljettajien jakaumaa koko Suomessa. Vuoden 2024 tutkimusten otosten perusteella 35 % uusista kuljettajista on saanut ajokortin 17-vuotiaana, 41 % 18-vuotiaana ja 24 % tätä myöhemmin. Otoksessa 55 % kuljettajista on miehiä ja 83 % äidinkieleltään suomenkielisiä. 60 % otoshenkilöistä on suorittanut ajokortin autokoulussa ja 40 % on saanut opetuslupaopetusta. Kaikkiaan 45 prosentilla on ollut aikaisemmin AM-luokan mopo- tai mopoautokortti. Tyypillisimmin mopo- tai mopoautokortti on ollut juuri heillä, jotka ovat myös suorittaneet ajokortin 17-vuotiaana.

Alueittain tarkasteltuna 20 % otoshenkilöistä asuu pääkaupunkiseudulla, 11 % muualla Uudellamaalla tai Riihimäen seudulla ja 21 % Tampereen, Turun tai Oulun kaupunkiseudulla. Noin puolet otoshenkilöistä asuu tätä pienemmillä kaupunkiseuduilla. Kaikkiaan 18 % asuu pienessä alle 20 000 asukkaan kunnassa.

2.2 Tutkimusten toteutustapa

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

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

2.3 Tutkimuslomakkeen sisältö

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

Viimeiset suuremmat muutokset tutkimuslomakkeelle on tehty vuoden 2019 toisella tutkimuskierroksella, jolloin mukana on ollut ensimmäistä kertaa pääosin

vuoden 2018 kesällä voimaan tulleen uuden tutkintorakenteen läpikäyneet kuljettajat. Tällöin aiemmat harjoitteluaihetta ja syventävää vaihetta koskevat kysymykset poistettiin ja tilalle lisättiin kysymyksiä EAS-vaiheesta, riskien tunnistamiskoulutuksesta, eri vaiheiden suorittamistavasta ja mahdollisesta ajokieltokoulutuksesta. Lisäksi lomakkeelle lisättiin kysymys koskien ajoneuvon avustavien järjestelmien hyödyntämistä. Vuoden 2022 tutkimuskierroksilla pyrittiin kiinnittämään aiempaa tarkempaa huomiota ajokieltokoulutuksen käyneisiin kuljettajiin ja ajokieltokoulutuksen suorittaneille kuljettajille lisättiin muutamia lisäkysymyksiä koulutuksen sisältöön ja sen vaikuttavuuteen liittyen. Vuosina 2023 ja 2024 lomake on säilynyt muuttumattomana. Vuoden 2024 tutkimuksessa käytössä ollut otoshenkilöille lähetetty internetlomake on esitetty liitteessä 1.

2.4 Aineiston käsittely

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

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

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

2.5 Vastausaktiivisuus

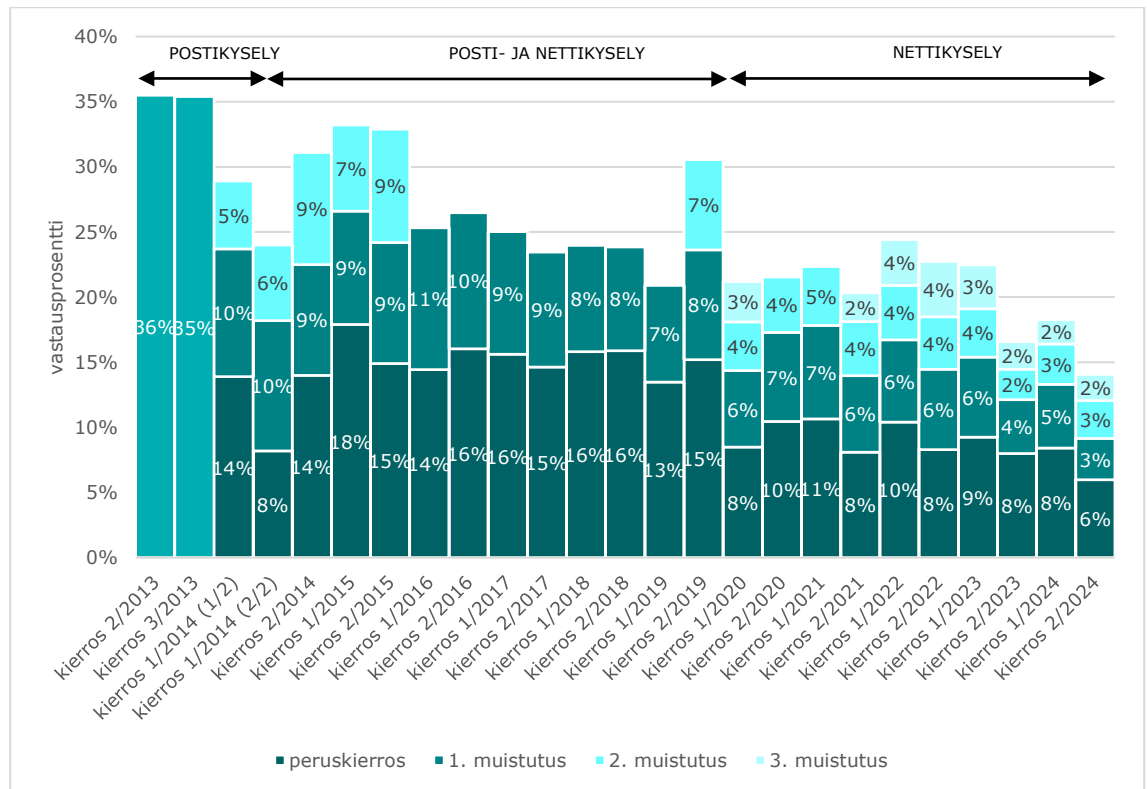
Yksi keskeisimmistä kyselytutkimusten tekoon liittyvistä haasteista on vastausasteen säilyttäminen riittävän korkealla tasolla luotettavan tutkimusaineiston keräämiseksi. Yleisenä trendinä kyselytutkimuksissa on viime vuosina ollut vastausasteiden selkeä lasku, mikä näkyy erityisesti nuorille aikuisille suunnatuissa tutkimuksissa. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen vastausprosentti on myös laskenut melko selvästi alkuvuosiin nähden, vaikka onkin edelleen kohtuullisella tasolla moniin muihin nuorille suunnattuihin kyselyihin nähden. Suurehkon, vuosittain 8 000 henkilöä kattavan otoskoon ja useampien muistutuskierrosten ansiosta tutkimusaineistoon on saatu viime vuosina tyypillisesti noin 1 300–2 000 vastausta, mikä on tarjonnut mahdollisuuden kattavien analyysien tekemiseen. Vuoden 2024 tutkimuksessa kokonaisvastausaste laski kuitenkin edelleen aiemmista vuosista. Kahden kierroksen yhdistettyyn tutkimusaineistoon saatiin 1292 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui noin 16 % (Taulukko 1).

Taulukko 1. Vastausmäärät ja vastausasteet vuosien 2015–2024 tutkimuskierroksilla.

	Vastaajia	Vastausaste
2015	2 643	33,0 %
2016	2 072	25,9 %
2017	1 939	24,2 %
2018	1913	23,9 %
2019	2058	25,7 %
2020	1709	21,4 %
2021	1707	21,3 %
2022	1886	23,6 %
2023	1562	19,5 %
2024	1292	16,2 %

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

Vuonna 2020 tutkimuksen siirryttyä kokonaan sähköiseen muotoon peruskierroksen vastausaste laski jonkin verran, mutta muistutuskierroksilla saatiin paikattua tilannetta lähelle aikaisempien vuosien tasoa. Vuoden 2023 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien vastausaste on notkahtanut kuitenkin jälleen selvemmin. Osaltaan asiaan voidaan olettaa vaikuttaneen muun muassa sähköisen tutkimuslomakkeen siirto toiselle alustalle. Alustan optimointi mobiililaitteille ei ollut yhtä selkeästi toteutettu kuin aiemmin käytössä olleessa alustassa, ja vastausasteen selkeän laskun voidaan olettaa indikoivan entisestään yleistynyttä mobiililaitteilla vastaamista. Erityisesti vuoden 2024 toisella tutkimuskierroksella vastausaste oli erityisen heikko jäädessä peruskierroksen jälkeen ainoastaan kuuteen prosenttiin. Muistutuskierroksilla saatiin vastausastetta nostettua 2–3 % kierrosta kohden. Linjauksena tutkimuksessa on ollut, että muistutuskierrosten määrää ei nosteta yli kolmeen. Liitteessä 3 on esitetty vastausten tarkat määrät vastaustavoittain ja muistutuskierroksittain vuosien 2015–2024 tutkimuksissa.

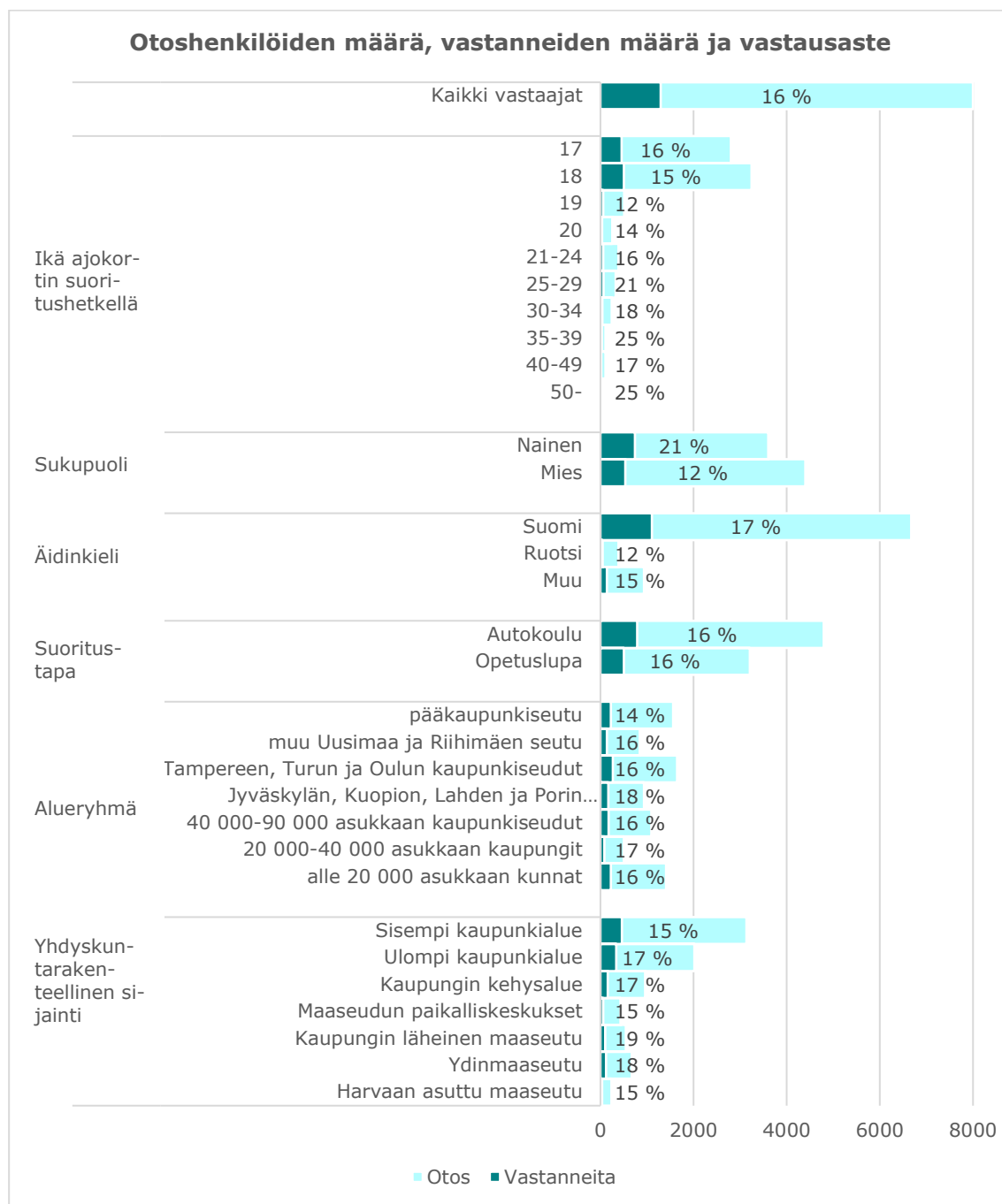


Kuva 8. Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2024. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole käytettävissä tarkempaa tietoa.

Vastausaktiivisuudessa on tyypillisesti joitakin eroja eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 9). Vuoden 2024 tutkimuksessa kaikkein aktiivisimpia vastaajia olivat aiempaan tapaan pääasiassa tutkimusjoukon vanhimmat yli 25-vuotiaana ajokortin suorittaneet vastaajat. Laskua vastausasteessa oli kuitenkin tapahtunut kaikissa ikäryhmissä. Yli 25-vuotiaiden uusien kuljettajien määrä otoksessa on lisäksi kokonaisuudessaan hyvin pieni, jolloin myös vastaajien määrä jää pieneksi. Muiden tekijöiden osalta tarkasteltuna naiset (vastausaste 21 %) vastasivat selvästi miehiä (12 %) aktiivisemmin. Naisvastaajia onkin siten tutkimusaineistossa miehiä enemmän, vaikka otoshenkilöistä suurin osa on miehiä. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvien vastausaste on tyypillisesti jäänyt matalaksi, mutta on viime vuosien tutkimuksissa pysynyt keskiarvon tuntumassa. Ruotsia äidinkielenään puhuvien vastausaktiivisuus taas oli hieman keskiarvoa pienempi. Ajokortin suorittavalla tai henkilön asuinpaikalla ei ollut merkittävän suurta vaikutusta vastausasteeseen.

Vertailemalla vastausastetta eri vastaajaryhmissä voidaan arvioida lopullisen tutkimusjoukon edustavuutta perusjoukkoon nähden. Tutkimusotos muodostetaan puhtaana satunnaisotoksena perusjoukosta, eli kaikista B-luokan ajokortin tietyllä ajanjaksolla suorittaneista uusista kuljettajista. Otos edustaa siten suoraan poikakeikkausta kaikista uusista kuljettajista. Eri ryhmien toisistaan poikkeava vastausaktiivisuus saattaa kuitenkin vinouttaa lopullista tutkimusaineistoa, sillä vastauksia analysoitaessa ei käytetä painokertoimia esimerkiksi sukupuoleen, ikään tai asuinpaikkaan liittyen. Uusien kuljettajien seurantalutkimuksessa vastaajajoukon voidaan kuitenkin katsoa edustavan pääosin kohtuullisen hyvin perusjoukkoa, eli keskimääräistä ajokortin suorittajaa. Kohtuullinen vinouma lopulliseen vastaajajoukkoon tulee kuitenkin sukupuolijakaumasta: vastaajajoukossa naisvastaajat

ovat enemmistönä, kun taas perusjoukossa uusien mieskuljettajien osuus on suurempi.



Kuva 9. Otoshenkilöiden määrä, vastanneiden määrä ja vastausaste eri ryhmissä vuoden 2024 tutkimuskiertoilla.

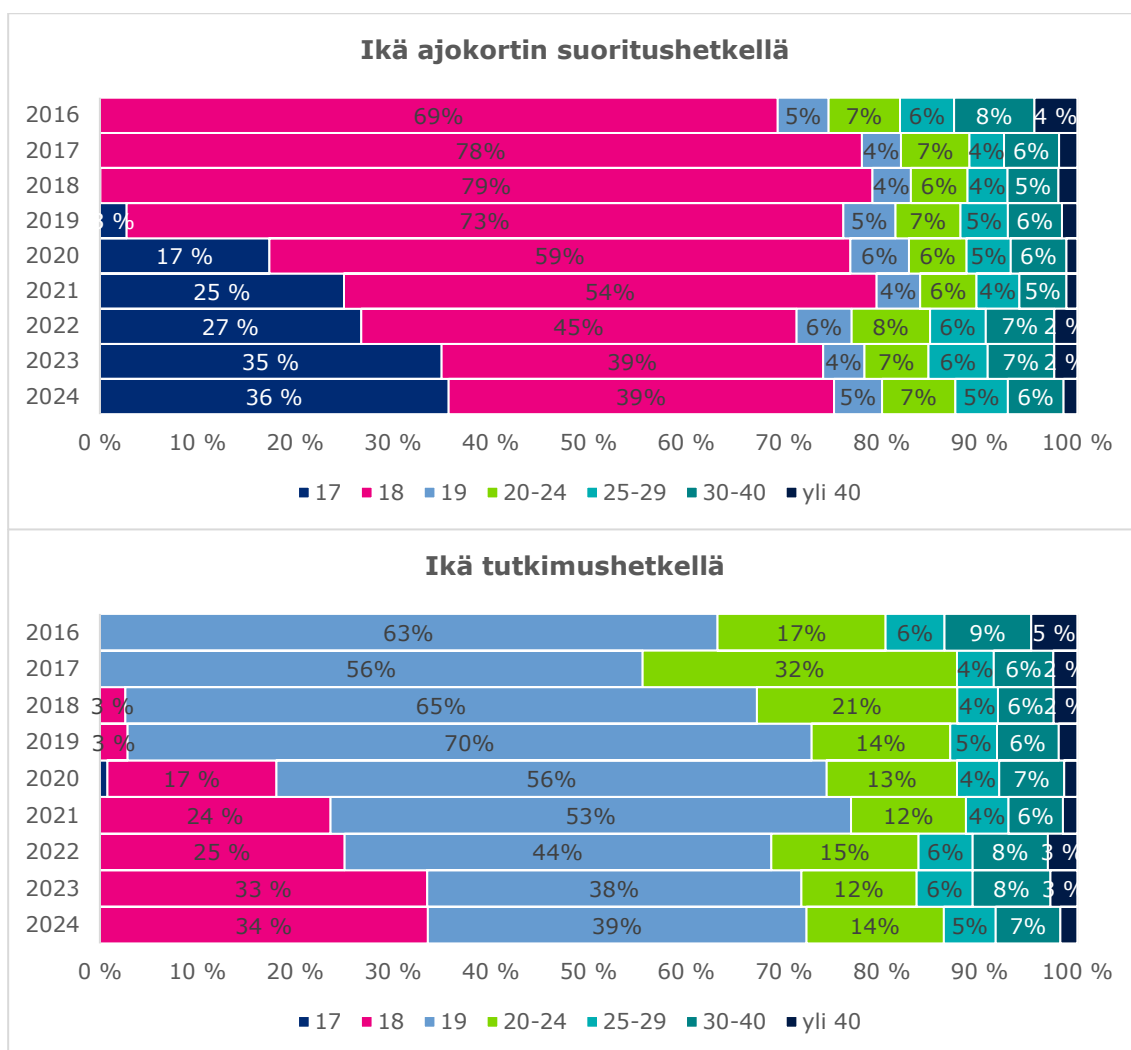
3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Viime vuosien aikana keskeisin vastaajien ikärakenteessa näkyvä muutos on ollut 17-vuotiaana ajokortin suorittaneiden osuuden merkittävä kasvu vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen. 17-vuotiaana ajokortin saaneita kuljettajia on ollut mukana uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa kasvavassa määrin vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien (Kuva 10). Vuoden 2024 tutkimuksessa 36 % vastaajista oli saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana. Osuus on yhden prosenttiyksikön suurempi kuin edellisenä vuonna ja vastaa hyvin 17-vuotiaiden osuutta kaikista B-luokan ajokortin saaneista kuljettajista vuonna 2024 (Kuva 5). Vuoden 2024 tutkimuksessa 17-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus oli enää ainoastaan kolme prosenttiyksikköä pienempi, kuin 18-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus. Yli 18-vuotiaana ajokortin saaneiden ikäryhmittäiset osuudet jäivät aiempien vuosien tapaan pieniksi.

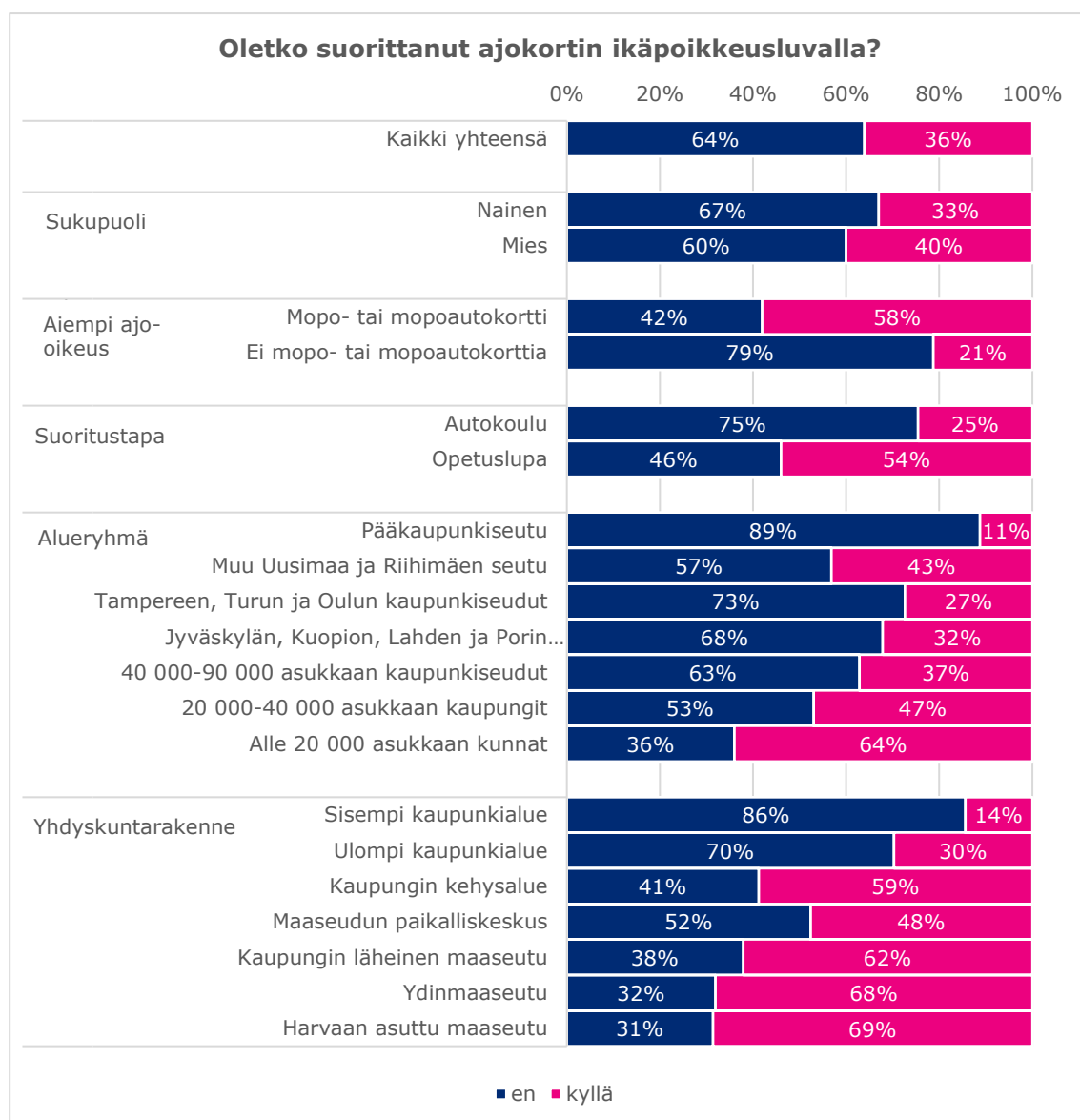
Tutkimushetkellä, eli noin 1–1,5 vuotta ajokortin saamisen jälkeen suurimman ikäryhmän on jokaisena tutkimusvuonna muodostaneet 19-vuotiaat vastaajat (Kuva 10). Vuoden 2024 tutkimusaineistossa vastaajien keski-ikä oli 20,85 vuotta ja laski näin ollen ensimmäistä kertaa tutkimuksen tekoaikana alle 21 vuoteen. Viime vuosina viive ajokortin saamisen ja tutkimuksen teon välillä on pysynyt vakiona, mutta aiempina vuosina viiveessä on saattanut olla eroja ja esimerkiksi vuonna 2017 tutkimusteknisistä syistä viivästynyt tutkimuksen käynnistys aiheutti hieman keskimääräistä korkeamman keski-ikä tutkimuksen vastaamishetken ikäjakaumaan.



Kuva 10. Vastaajien ikäjakauma ajokortin suoritushetkellä sekä tutkimushetkellä vuosina 2016–2024.

Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin ilmoitti suorittaneensa kaikkiaan 36 % vastaajista, mutta osuuksissa oli melko selkeitä eroja eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 11). Aiempaan tapaan ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaminen oli selvästi yleisintä pienillä paikkakunnilla ja maaseudulla asuvilla vastaajilla, joissa monissa kunnissa selvästi yli puolet vastaajista oli suorittanut ajokortin 17-vuotiaana. Pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla osuus oli ainoastaan 11 %. Myös miehillä ikäpoikkeusluvan hakeminen oli naisia yleisempää, vaikkakin sukupuolten välinen ero onkin hieman tasoittunut viime vuosien aikana.

Aiemmat ajo-oikeudet vaikuttivat myös selvästi ikäpoikkeusluvan hakemiseen. Niistä vastaajista, joilla oli entuudestaan mopo- tai mopoautokortti (AM120 tai AM121) suoritettuna, 58 % oli suorittanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla ja vastaavasti ainoastaan 21 % oli suorittanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla, mikäli mopo- tai mopoautokorttia ei ollut suoritettuna. Ikäpoikkeuslupalaisten keskuudessa myös opetusluvan suosio ajokortin suoritus tapana oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Keskeisimpänä syynä ikäpoikkeusluvan hakemiselle oli avoimessa kentässä esillä koulu- ja opiskelumatkat, jotka mainittiin yli puolessa avoimista vastauksista. Seuraavaksi yleisimpiä syitä olivat työ- ja harrastusmatkoihin liittyvän kulkemisen helpottaminen tai mahdollistaminen.

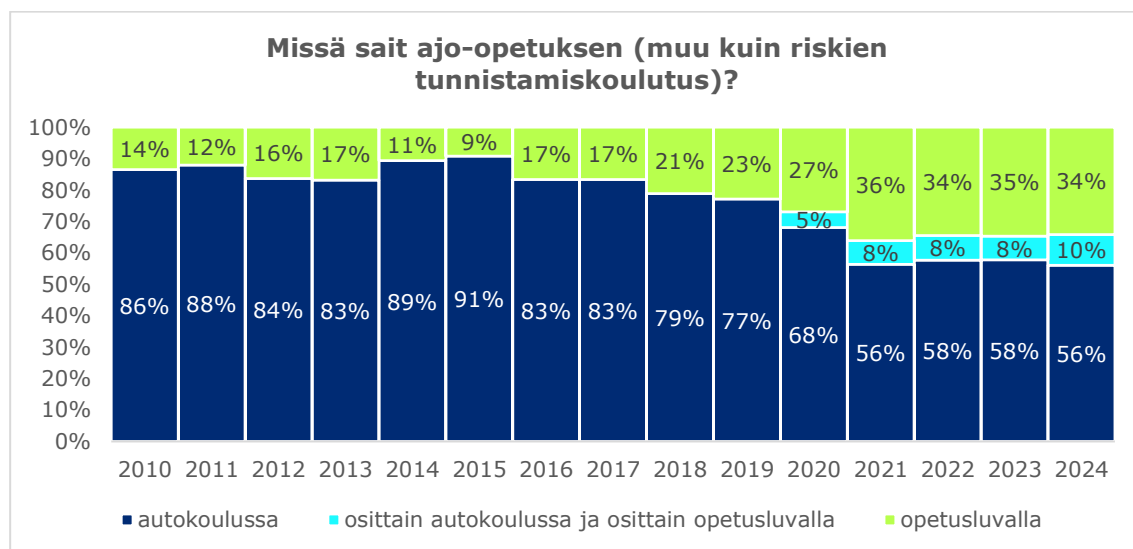


Kuva 11. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittamisen yleisyys vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

3.1.2 Tutkinnon suoritustapa

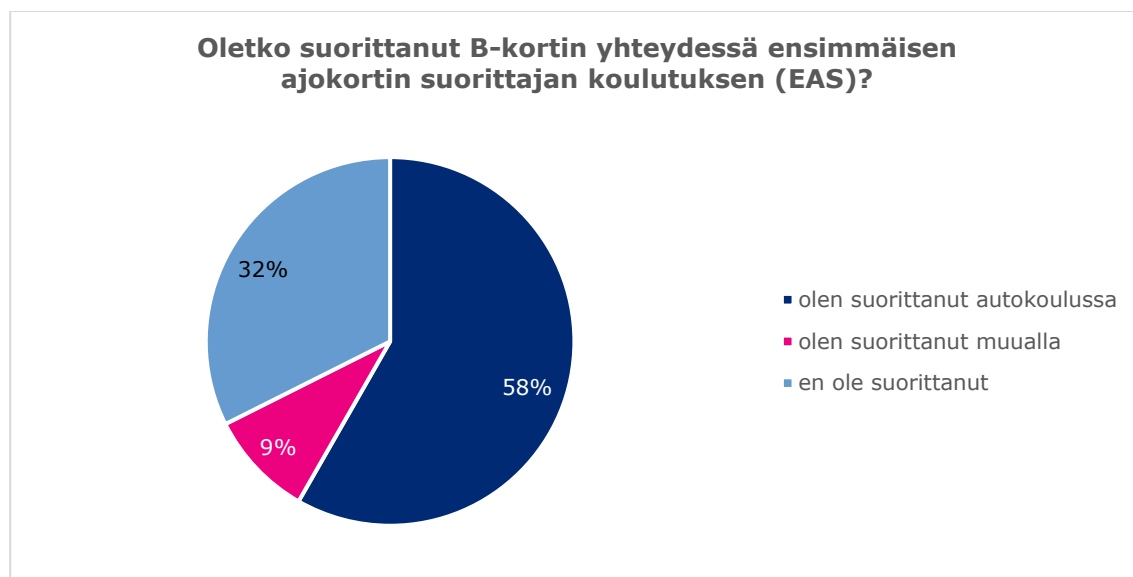
Opetusluvan suosio ajokortin suoritustapana on kasvanut melko tasaisesti vuodesta 2015 vuoteen 2021 asti (Kuva 3) ja se on näkynyt suoraan myös seuraavan vuoden tutkimushenkilöiden jakaumassa autokoulussa ajokortin suorittaneiden ja opetuslupalaisten välillä (Kuva 12). Viimeiset neljä vuotta opetusluvan osuus suoritustavoista on pysynyt melko tasaisena. Vuoden 2024 tutkimuskierroksilla hie-
man yli kolmannes vastaajista ilmoitti suorittaneensa riskientunnistamiskoulutuk-
sen ulkopuolisen ajo-opetuksen kokonaan opetusluvalla. Osuus oli yhden prosent-
tiyksikön pienempi kuin edellisellä vuonna. Uusimmilla tutkimuskierroksilla on ol-
lut lisäksi mahdollisuus ilmoittaa suorittaneensa osan ajo-opetuksesta autokou-
lussa ja osan opetusluvalla. Tämän vaihtoehdon oli vuoden 2024 tutkimuksessa
valinnut 10 % vastaajista. Muualla kuin autokoulussa tai opetusluvalla ajokortin
suorittaneiden osuus on jäänyt noin yhteen prosenttiin viime vuosien

tutkimuskierroksilla. Sanallisena vastauksena valtaosa vastaajista oli tällöin tämentänyt suorittaneensa ajo-opetuksen ammattikoulun tai -opiston kautta.



Kuva 12. B-kortin ajo-opetuksen jakautuminen suoritustavoittain vuosien 2010–2024 tutkimusaineistoissa.

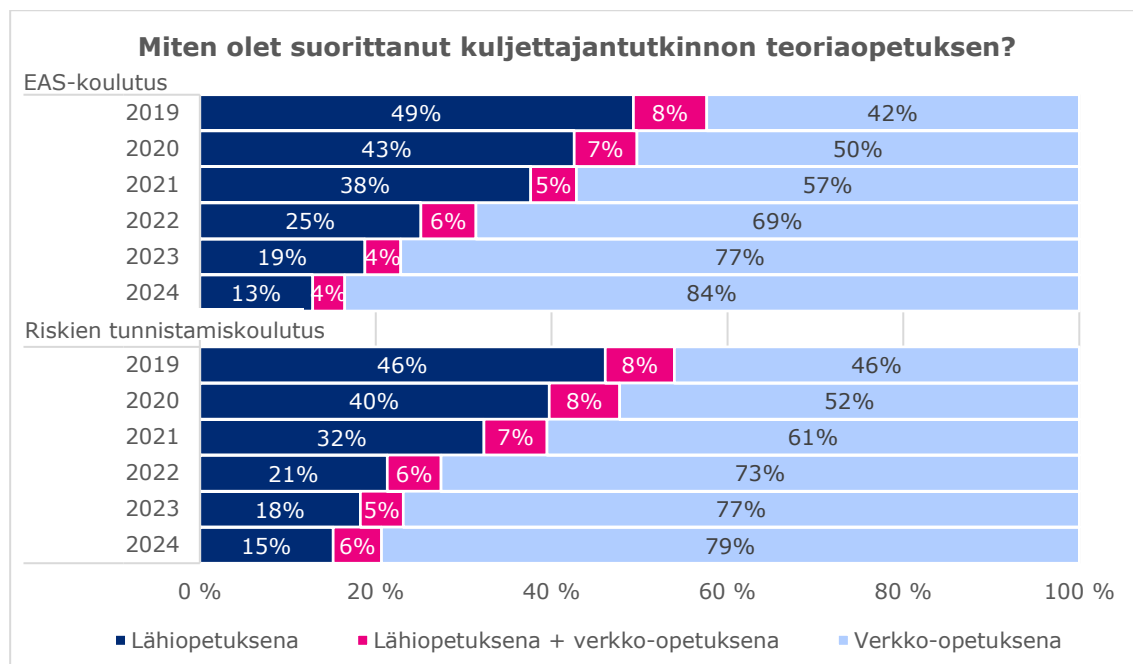
Tutkimuslomakkeen aluksi kysytyn EAS-koulutuksen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus) suoritustavan perusteella kaikkiaan 58 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa koulutuksen autokoulussa ja 9 % jossain muualla (Kuva 13). Loput 32 % ilmoittivat, etteivät ole koulutusta suorittaneet, minkä lähtökohtaisesti voidaan olettaa tarkoittavan heidän suorittaneen sen jonkun aiemman alemman korttiluokan yhteydessä. Myös muualla kuin autokoulussa EAS-opetuksen suorittaneista melko suuri osa oli täydentänyt vastaustaan ilmoittamalla suorittaneensa koulutuksen jo aiemmin esimerkiksi mopokortin yhteydessä.



Kuva 13. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Teoriaopetuksen osalta tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi vastaajien opetuksen suorittamistapaa lähiopetuksen ja verkko-opetuksen välillä. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa EAS-koulutukseen osallistuneista vastaajista 84 % oli

suorittanut koulutuksen verkko-opetuksena ja 13 % lähiopetuksena (Kuva 14). Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän teoriaopetuksen osalta jakauma oli samankaltainen: 79 % ilmoitti suorittaneensa opetuksen verkossa ja 15 % lähiopetuksena. Verkko-opetuksen osuus on kasvanut tasaisesti jokaisena vuonna viimeisen kuuden vuoden aikana ja lähiopetus on jäänyt merkittävästi harvinaisemmaksi opetusmuodoksi. Alueittain tarkasteltuna verkko-opetus oli suosituinta isoilla kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla. Vastaavasti alle 20 000 asukkaan paikkakunnilla lähiopetuksen osuus säilyi hieman yli 20 prosentissa.

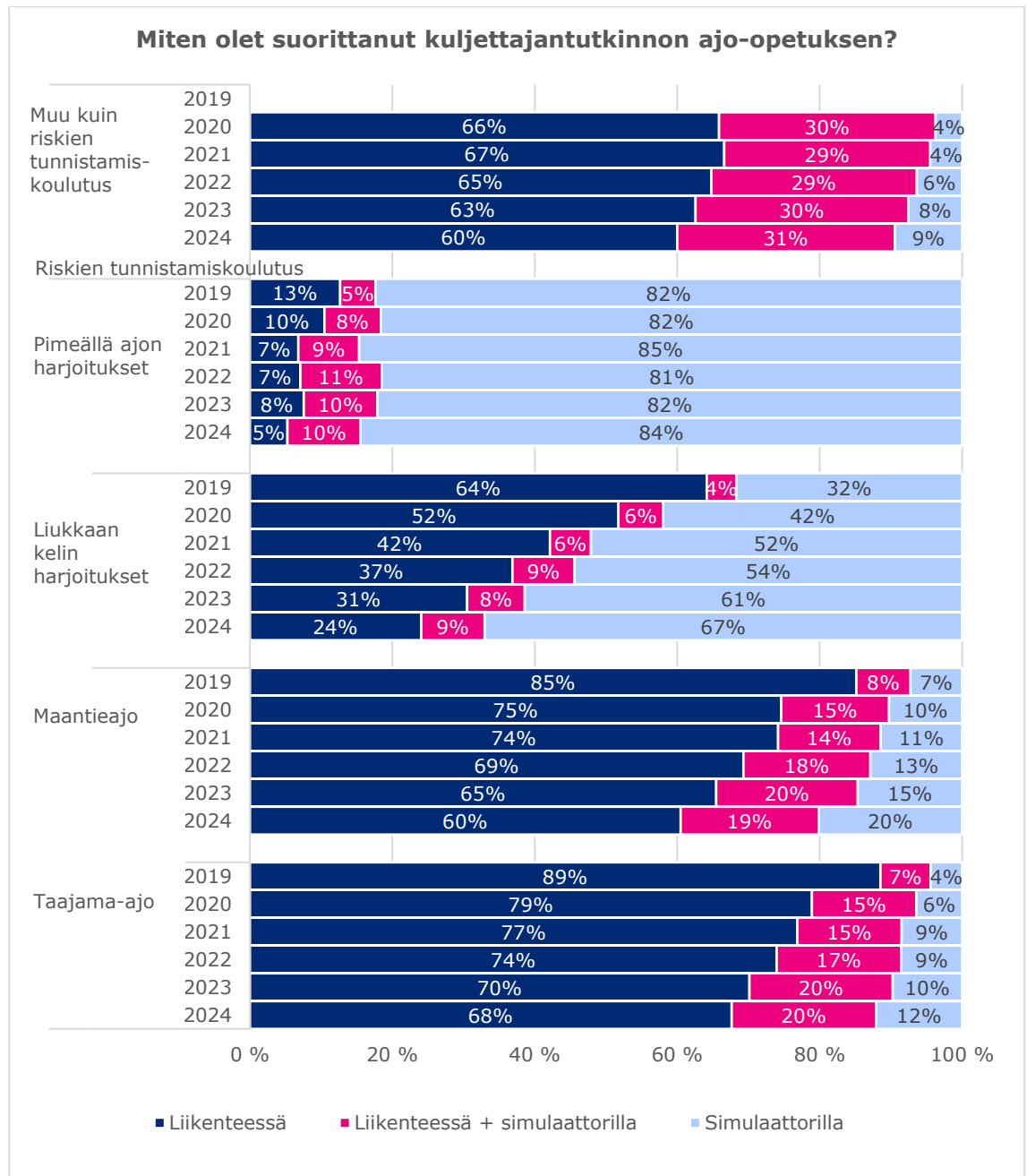


Kuva 14. Teoriaopetuksen suorittustavan jakautuminen lähiopetukseen ja verkko-opetukseen vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Ajo-opetuksen osalta vastaajilta selvitettiin vastaavasti suorittustavan jakautumista perinteisen liikenteessä tapahtuvan opetuksen ja simulaattoriopetuksen välillä (Kuva 15). Vuoden 2024 tutkimusaineistossa riskien tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen oli suorittanut kokonaan liikenteessä kaikkiaan 60 % vastaajista. Osuus on laskenut hieman viime vuosien aikana. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvissä maantieajossa ja taajama-ajossa liikenneopetus on niin ikään edelleen selvästi simulaattoriopetusta yleisempää, vaikka simulaattoriopetuksen osuus on ollut näidenkin osalta tasaisessa nousussa viime vuosina. Pimeällä ajon ja liukkaan kelin harjoitukset suoritetaan sen sijaan selvästi yleisemmin simulaattoriopetuksena.

Pimeällä ajon harjoitukset oli vuoden 2024 tutkimusaineistossa suorittanut simulaattorilla kaikkiaan 84 % vastaajista. Osuus on säilynyt kohtuullisen tasaisena viime vuosina. Liukkaan kelin harjoitukset oli suorittanut simulaattorilla kaksi kolmasosaa vastaajista ja sen osalta osuus onkin kasvanut selkeimmin viime vuosien aikana.

Alueellisesti tarkasteltuna simulaattoriopetus oli erityisesti maantieajon ja taajama-ajon osalta hieman yleisempää pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Liukkaan kelin ja pimeällä ajon harjoituksissa selkeitä alueellisia eroja ei tullut esille.



Kuva 15. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen suorittustavan jakautuminen liikenneopetukseen ja simulaattoriopetukseen vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Tutkimushenkilöiden ajo-opetusmääriä sekä liikenteessä että simulaattorilla on ollut mahdollista arvioida taustatietona autokoulusta saadun tiedon sekä tutkimuslomakkeella kysytyn vastaajan oma arvion perusteella. Tutkimuslomakkeella autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat ajo-opetusmääräkseen keskimäärin 14,3 ajotuntia kun taas opetusluvalla ajokortin suorittaneilla keskimääräinen ajotuntimäärä nousi 58,3 tuntiin. Opetuslupalaisilla ajotuntimääräarvio oli laskenut hieman kahden edellisen vuoden tasosta, mutta oli edelleen tätä edeltäviä vuosia korkeampi. Simulaattoriopetusta autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat saaneensa keskimäärin 4,1 tuntia ja opetuslupalaiset 2,8 tuntia. Lukemissa on kuitenkin huomioitava, että ne perustuvat yli vuoden ajokortin suorittamisen jälkeen tehtyyn omaan arvioon ja vaihtelut vastauksissa ovat suuria. Omaan arvioon perustuvat ajotuntimäärät olivatkin etenkin opetuslupalaisilla selvästi korkeampia, kuin otoksen taustatietoina kerätyt tuntimäärät. Otoksen taustatietona

autokoulussa käyneille ajotunteja oli merkitty keskimäärin 12,5 tuntia ja opetuslupalaisille 43,9 tuntia.

3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

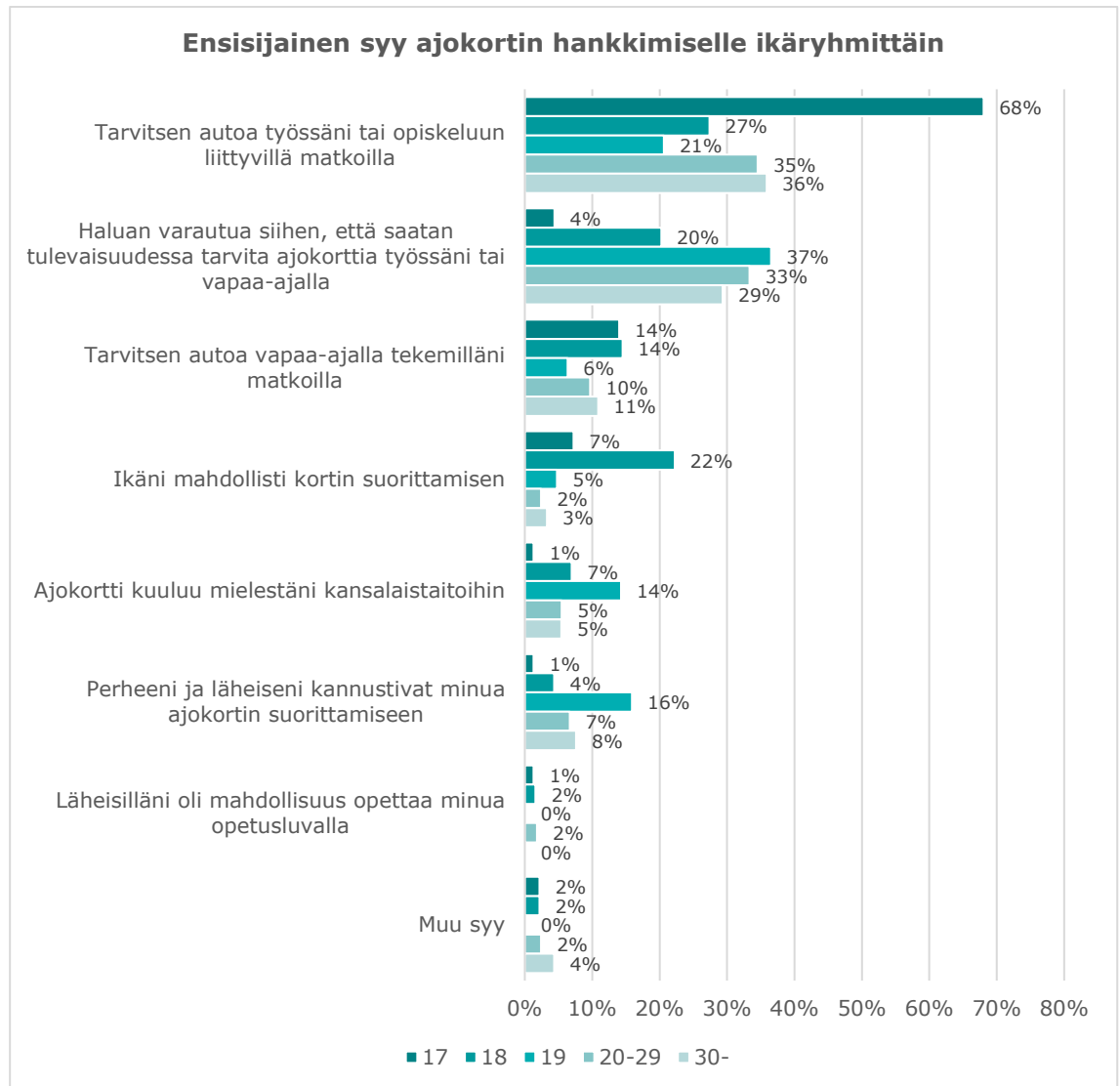
Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös vastaajien tärkeimpiä syitä ajokortin hankkimiselle. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehtoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä sille, miksi ovat ajokortin suorittaneet (Kuva 16). Vuoden 2024 tutkimusaineistossa selvästi tärkeimmäksi ensisijaiseksi syyksi valikoitui aiempaan tapaan auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syykseen ajokortille valinnut kolmannes vastaajista. Osuutta on viime vuosina nostanut aineistossa yleistyneet 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat, joilla koulu- ja opiskelumatkat, mutta myös työmatkat ovat yleisimmät syyt ikäpoikkeusluvan hakemiselle. Seuraavaksi eniten ensisijaisia syitä keräsivät varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa (13 %) ja auton tarve vapaa-ajanmatkoilla (10 %). Auton tarpeen vapaa-ajanmatkoilla oli valinnut vähintään yhdeksi syyksi ajokortilleen kaikkiaan 44 % vastaajista. Muita kuin listassa mainittuja syitä oli ajokortin hankinnalleen valinnut 5 % vastaajista. Muun syyn kohdalla oli ilmoitettu sekalaisesti eri syitä tai täydennetty monivalintavastauksia. Syinä ilmeni muun muassa harrastukset, yleinen liikkumisen helpottuminen ja julkisen liikenteen heikko palvelutaso.



Kuva 16. Vastaajien ilmoittamat tärkeimmät syyt ajokortin hankintaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

Ajokortin hankintaan liittyvät syyt poikkesivat melko selvästi eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 17). 17-vuotiaana ajokortin saaneista 68 % ilmoitti ensisijaiseksi syykseen ajokortin hankinnalle auton tarpeen työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla. Tätä vanhemmilla vastaava osuus jäi keskimäärin noin 30 prosenttiin ja vastaavasti varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa korostui selvästi 17-vuotiaita enemmän. Auton tarve vapaa-ajanmatkoilla oli toiseksi yleisin

ensisijainen syy 17-vuotiailla vastaajilla 14 % osuudella. 18-vuotiailla vastaajilla myös ajokortin mahdollistanut ikä nousi ensisijaiseksi syyksi 22 prosentilla vastaajista.



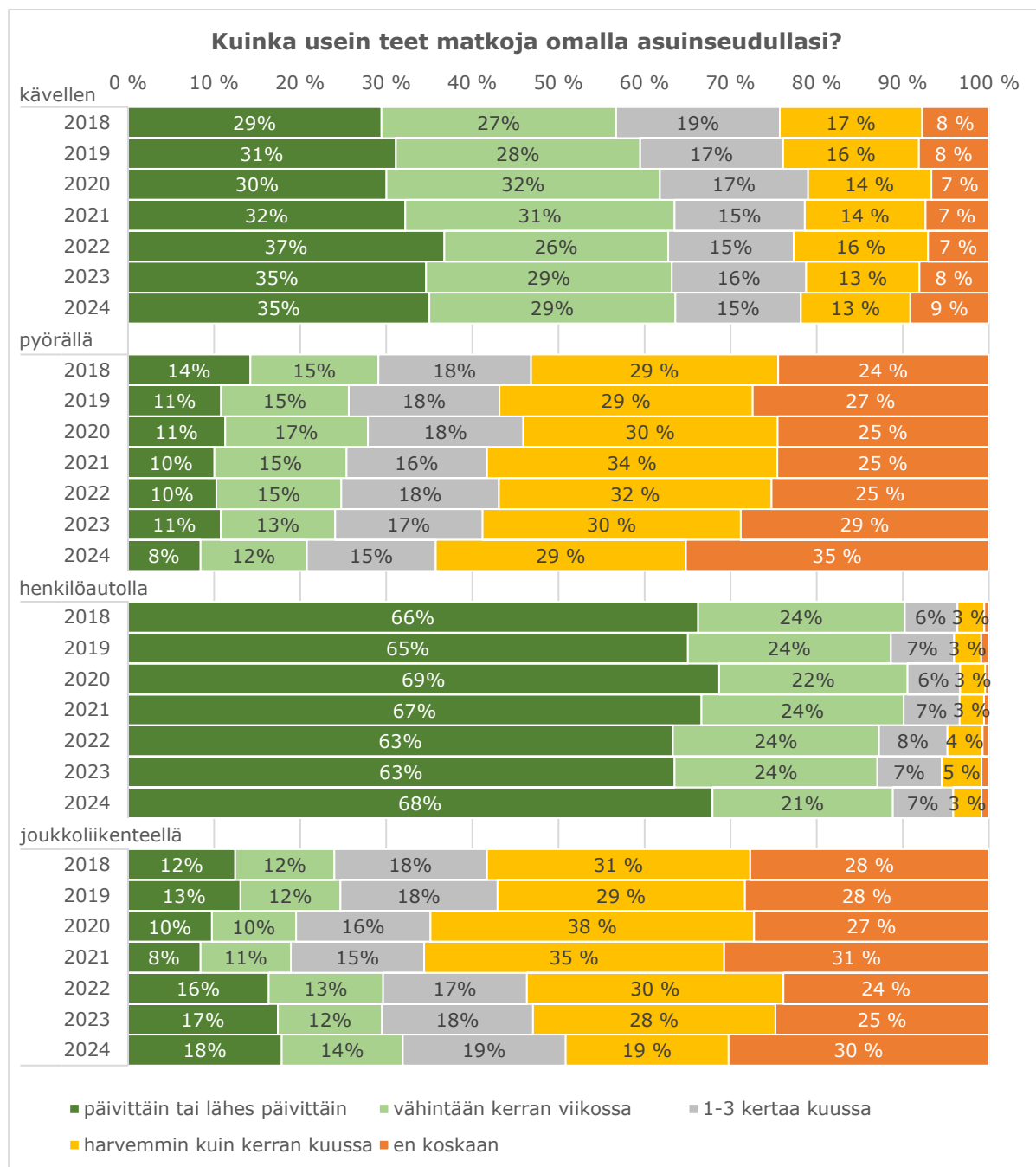
Kuva 17. Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.1.4 Liikkumistottumukset

Liikkumisen taustatietoina tutkimuslomakkeella on selvitetty eri kulkumuotojen käytön yleisyyttä omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla (Kuva 18). Vuoden 2024 tutkimusaineistossa henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti käyttävänsä kaikkiaan 68 % vastaajista. Osuus oli kasvanut hieman edellisten vuosien tasosta. Vähintään kerran viikossa henkilöautoa käyttävien osuus oli lähes 90 %. Henkilöauton käytön yleisyys oli siten lähellä koronarajoitusvuosien 2020–2021 tasoa ja hieman korkeampi kuin vuosina 2022–2023.

Muista kulkumuodoista kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti vuonna 2024 tekevänsä 35 % vastaajista. Osuus oli vastaava kuin edellisenä vuonna ja hieman pidemmän aikavälin keskiarvoa korkeammalla. Pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 8 % vastaajista ja pyöräilyn suosio

onkin laskenut jonkun verran viime vuosien aikana. Selkeimmin vuonna 2024 oli kasvanut niiden osuus, jotka ilmoittivat, etteivät tee koskaan pyöräilymatkoja. Joukkoliikennematkoja vähintään kerran viikossa ilmoitti tekevänsä 32 % vastaajista. Osuus oli hieman korkeampi kuin aiempina vuosina, vaikka toisaalta myös joukkoliikennettä kokonaan käyttämättömien osuus oli kasvanut vuosista 2022–2023.



Kuva 18. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla vuosina 2018–2024.

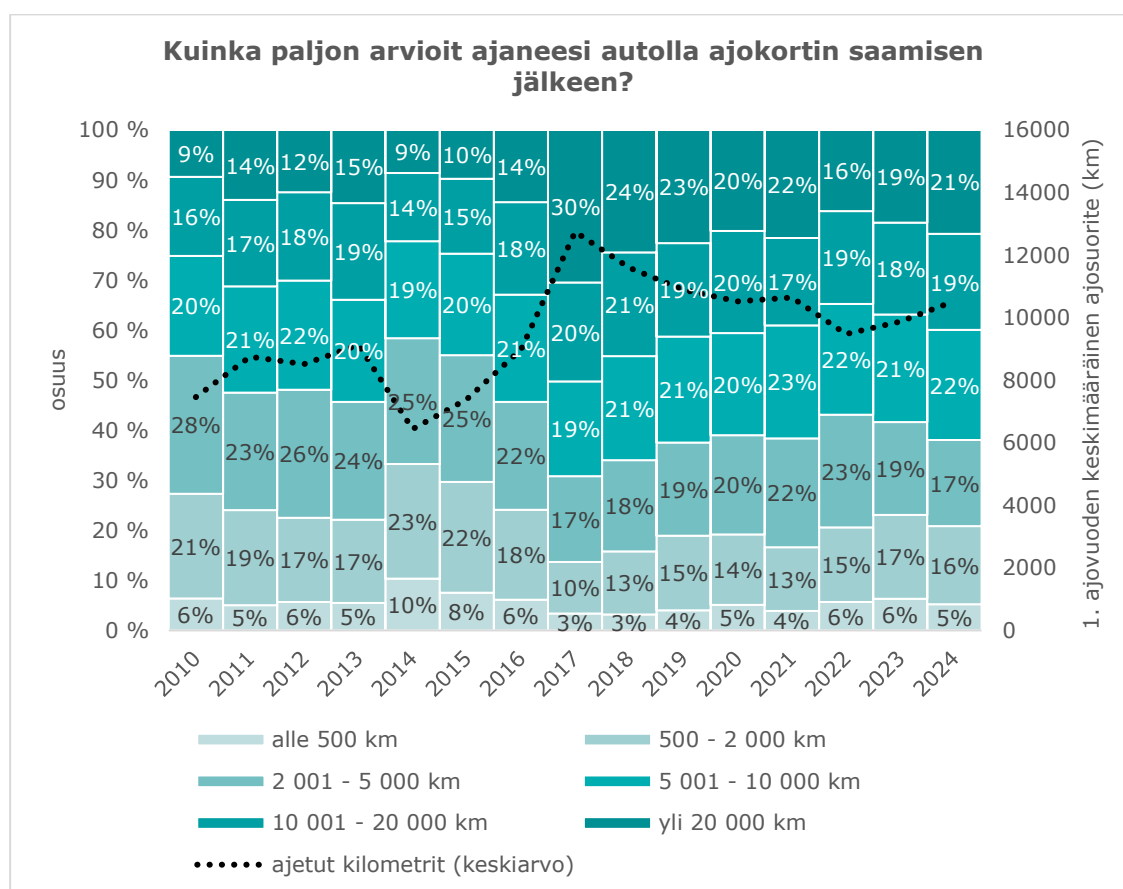
Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli luonnollisesti suuresti vastaajan asuinpaikan mukaan. Helsinkiläisistä vastaajista joukkoliikennematkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 52 % vastaajista ja henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin 30 % vastaajista. Useissa pienemmissä kunnissa

puolestaan lähes kaikki vastaajat ilmoittivat tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

3.2 Kokemukset kuljettajana

3.2.1 Ajokilometrien määrä

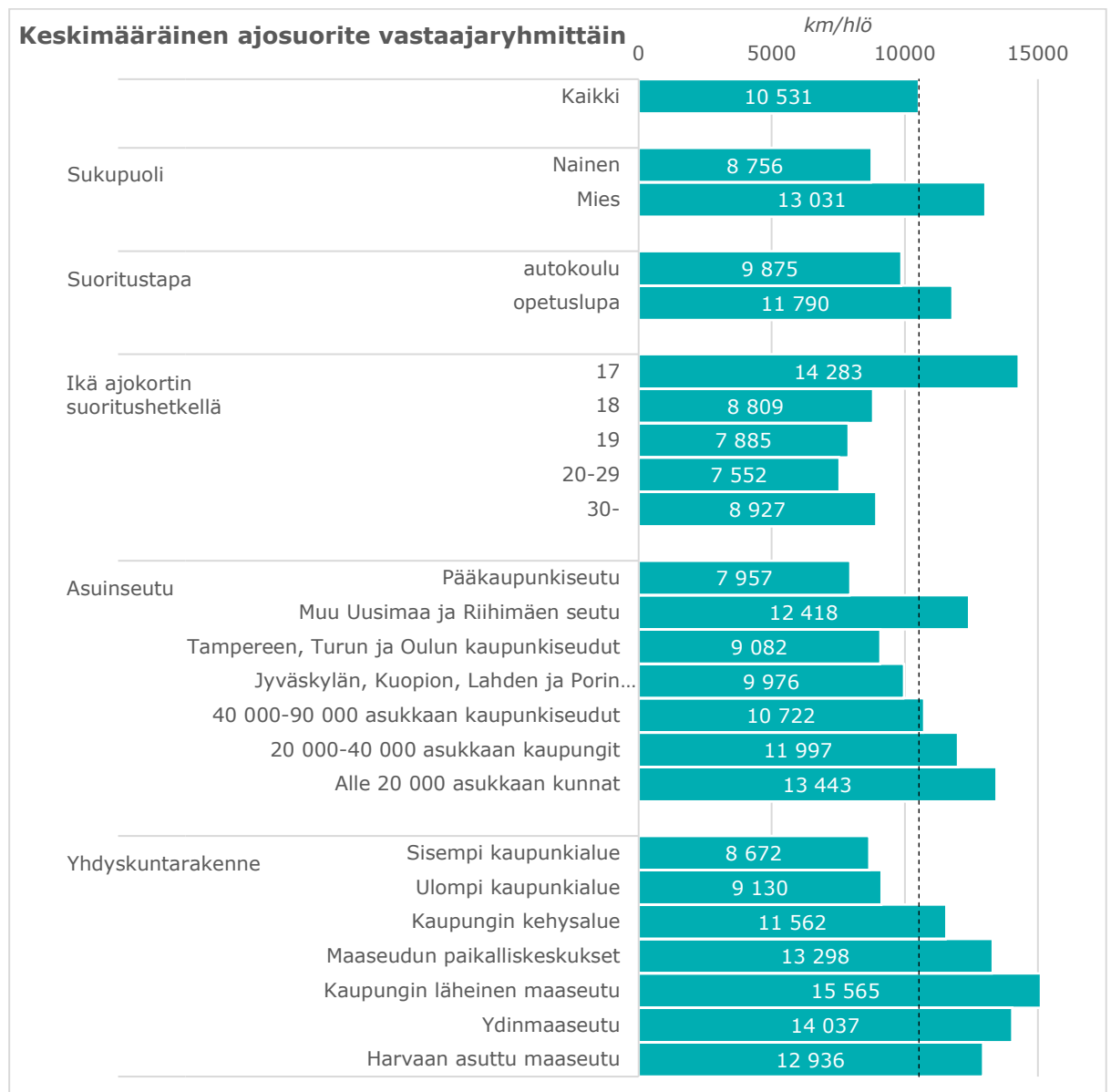
Tutkimuslomakkeella vastaajilla oli mahdollisuus arvioida, paljonko ajokilometrejä heille on kertynyt ajokortin saamisen jälkeen, eli keskimäärin hieman yli yhden ajovuoden aikana. Ajokilometrit ilmoitettiin kuusiportaisella asteikolla, jonka pohjalta keskimääräinen ajosuorite kullekin vastaajalle muodostettiin vastauksen vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille suoritteen arvoksi annettiin 250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille 25 000. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhden vastaajan ajosuorite oli 10 531 kilometriä (Kuva 19). Kehitys noudattaa vastaavaa trendiä kuin henkilöauton käytön yleisyys: määrä on noussut hieman vuosista 2022–2023 ja on samalla tasolla vuosien 2020–2021 kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna keskimääräinen ajosuorite on hieman kasvanut. Aiempien vuosien ajokokemuksen määrään on osaltaan vaikuttanut myös tutkimuksen tekoajankohta. Esimerkiksi vuonna 2017 otoksen keruu myöhästyi hieman ja tutkimushenkilöillä oli ehtinyt olla ajokortti tutkimuksen tekohtekellä muita tutkimusvuosia pidempään.



Kuva 19. Vastaajille kertyneiden ajokilometrien määrän jakautuminen 2010–2024.

Ajettujen kilometrien määrä vaihteli melko selvästi eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 20). Miehillä oli kertynyt keskimäärin yli 4 000 ajokilometriä enemmän kuin naisilla. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat olleet hieman autokoulussa ajokortin suorittaneita vastaajia aktiivisempia ajajia. Ikäryhmittäin tarkasteltuna

kertyneiden ajokilometrien määrä oli aiempaan tapaan selvästi suurimmillaan 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilla vastaajilla, joille oli kertynyt keskimäärin yli 14 000 ajokilometriä vastaajaa kohden. Aiempia ajo-oikeuksia tarkasteltaessa ajokilometrejä oli kertynyt selvästi eniten myös niille vastaajille, joilla oli entuudestaan muita ajo-oikeuksia, kuten mopo- tai mopopuolokortti. Toisaalta nämä olivat tyypillisimmin juuri 17-vuotiaana ajokortin suorittaneita mieskuljettajia. Alueittain tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt pienimmillä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla asuville vastaajille sekä toisaalta myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuville vastaajille. Aiempaan vuoteen verrattuna ajokilometrit olivat kasvaneet melko ta-
saisesti kaikissa ryhmissä.

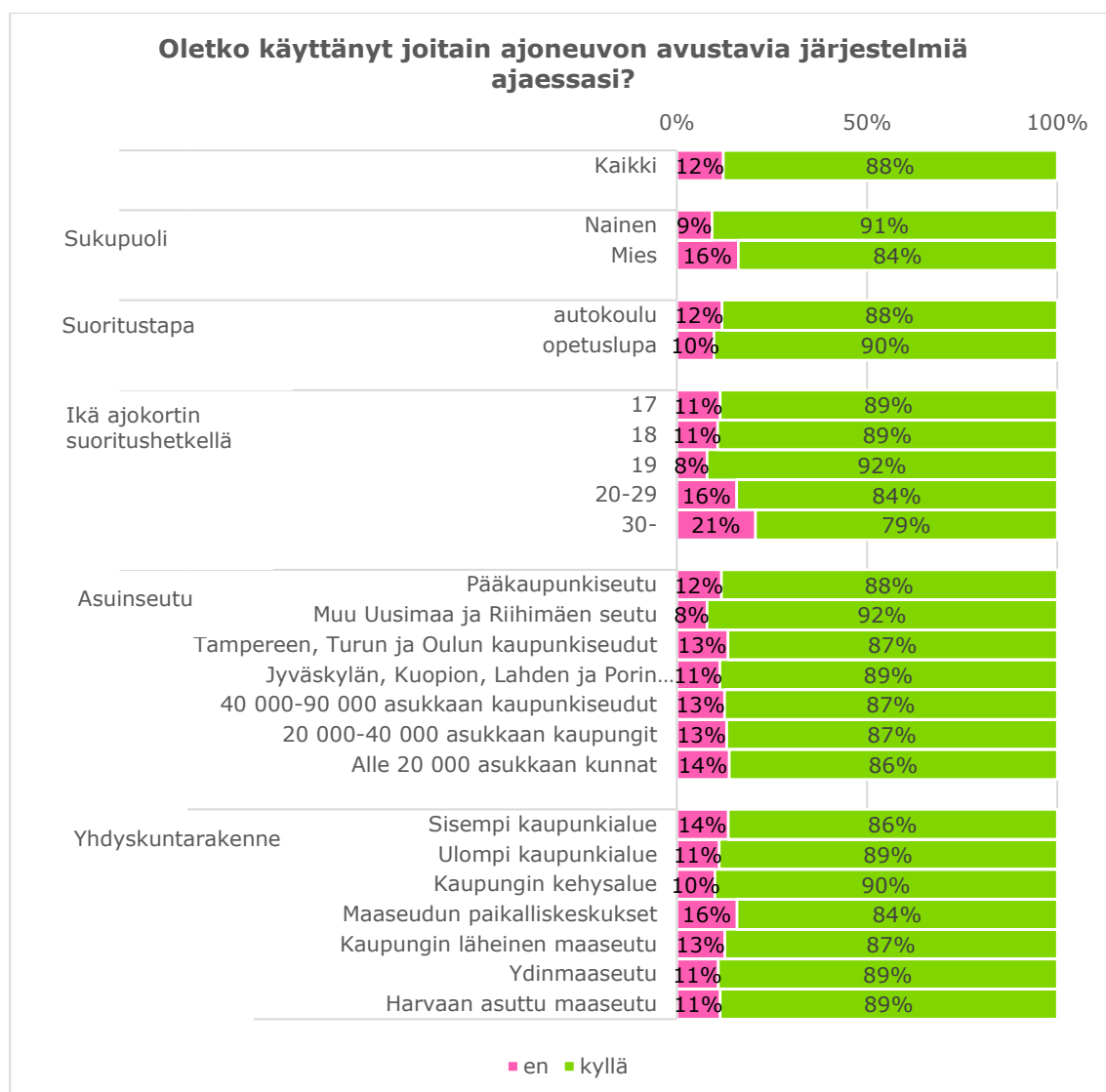


Kuva 20. Vastaajille kertynyt keskimääräinen ajosuorite 1. ajovuonna vastaajaryhmittäin. Koko tutkimusjoukon keskiarvo on esitetty katkoviivalla.

Tutkimuslomakkeella vastaajat saivat ilmoittaa myös yleisimmin käyttämänsä ajoneuvon tiedot. Keskimääräinen auton vuosimalli oli 2010, eli tutkimushetkellä vastaajat ajoivat keskimäärin noin 14 vuotta vanhalla autolla. Auton keski-ikässä ei ole tapahtunut vastaajilla merkittävää muutosta viime vuosien aikana.

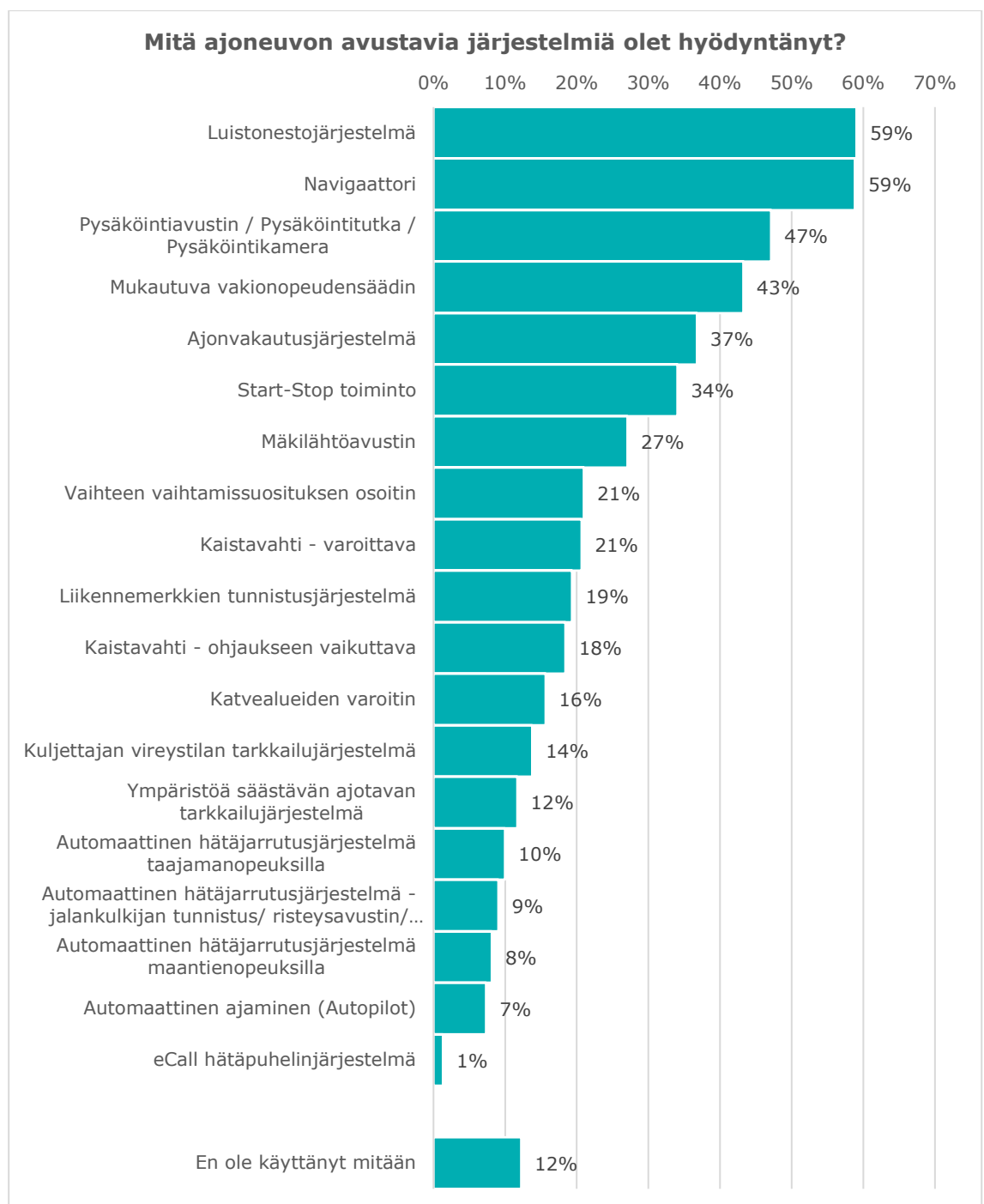
Nuorimmilla vastaajilla auton keski-ikä oli hieman vanhempi kuin vanhimmilla vastaajilla. Alueryhmittäin tarkasteltuna ajoneuvon keskimääräinen ikä myös kasvoi melko lineaarisesti sen mukaan mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui. Kaikkiaan 61 % vastaajista ilmoitti ajoneuvossaan olevan manuaalivaihteet ja 39 % automaattivaihteet. Osuudet olivat vastaavat kuin edellisenä vuonna. Viiden vuoden aikana automaattivaihteiden osuus uusien kuljettajien ajoneuvoissa on kuitenkin kasvanut noin kymmenellä prosenttiyksilöllä.

Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös ajoneuvon avustavien järjestelmien yleisyyttä. Vastaajilla on ollut mahdollisuus valita monivalintavaihtoehtoista kaikkia ne järjestelmät, joita ovat hyödyntäneet ajossaan jossain vaiheessa ajokortin saamisen jälkeen. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa kaikkiaan 88 % vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää ajokortin saamisen jälkeen (Kuva 21). Osuus oli lähes vastaava kuin kahtena edellisenä vuonna. Naisilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman miehiä yleisempää. Ikäryhmittäin tarkasteltuna yli 20-vuotiaana ajokortin saaneet käyttivät avustavia järjestelmiä hieman vähemmän kuin muut. Uudellamaalla pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta sekä Riihimäen seudulla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman yleisempää kuin muualla. Kaiken kaikkiaan erot ryhmien välillä jäivät kuitenkin melko pieniksi.



Kuva 21. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys eri vastaajaryhmissä vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Eri avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat olivat käyttäneet luistonesto-järjestelmää ja navigaattoria (Kuva 22), joita molempia ilmoitti käyttäneensä 59 % vastaajista. Muita merkittäviä avustavia järjestelmiä yleisyydeltään olivat pysäköintiin liittyvät avustavat järjestelmät (47 %), mukautuva vakionopeuden-säädin (43 %), ajonvakautusjärjestelmä (37 %) ja Start&Stop-toiminto (34 %). Mäkilähtöavustin oli ollut käytössä 27 prosentilla vastaajista ja vaihteen vaihta-missuosituksen osoitin sekä varoittava kaistavahti 21 prosentilla vastaajista. Mui-den järjestelmien osalta käyttäjiä oli ollut alle 20 prosenttia. Tulokset olivat sa-mansuuntaisia vuoden 2023 tutkimuksen kanssa.

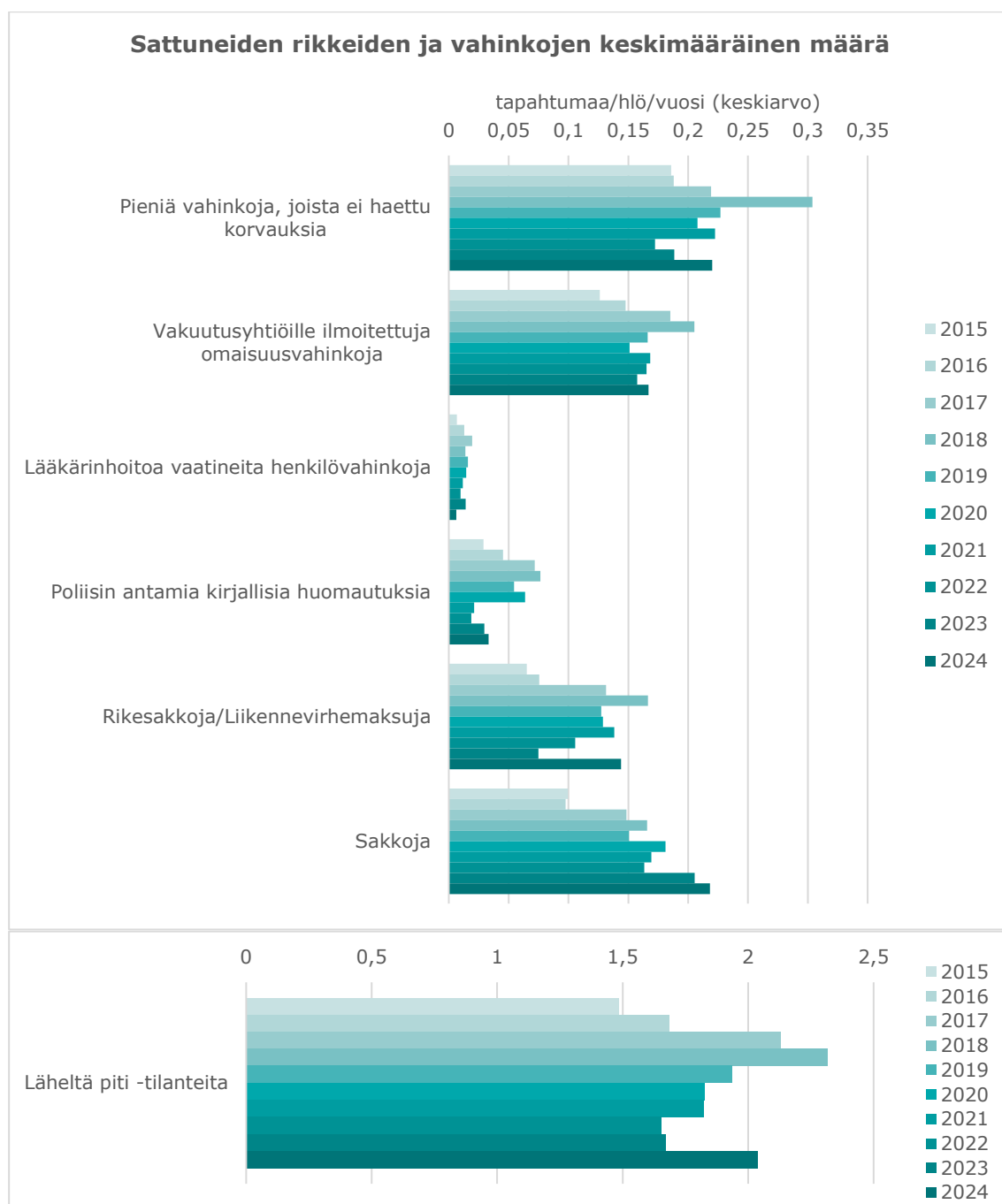


Kuva 22. Eri avustavien järjestelmien yleisyys vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

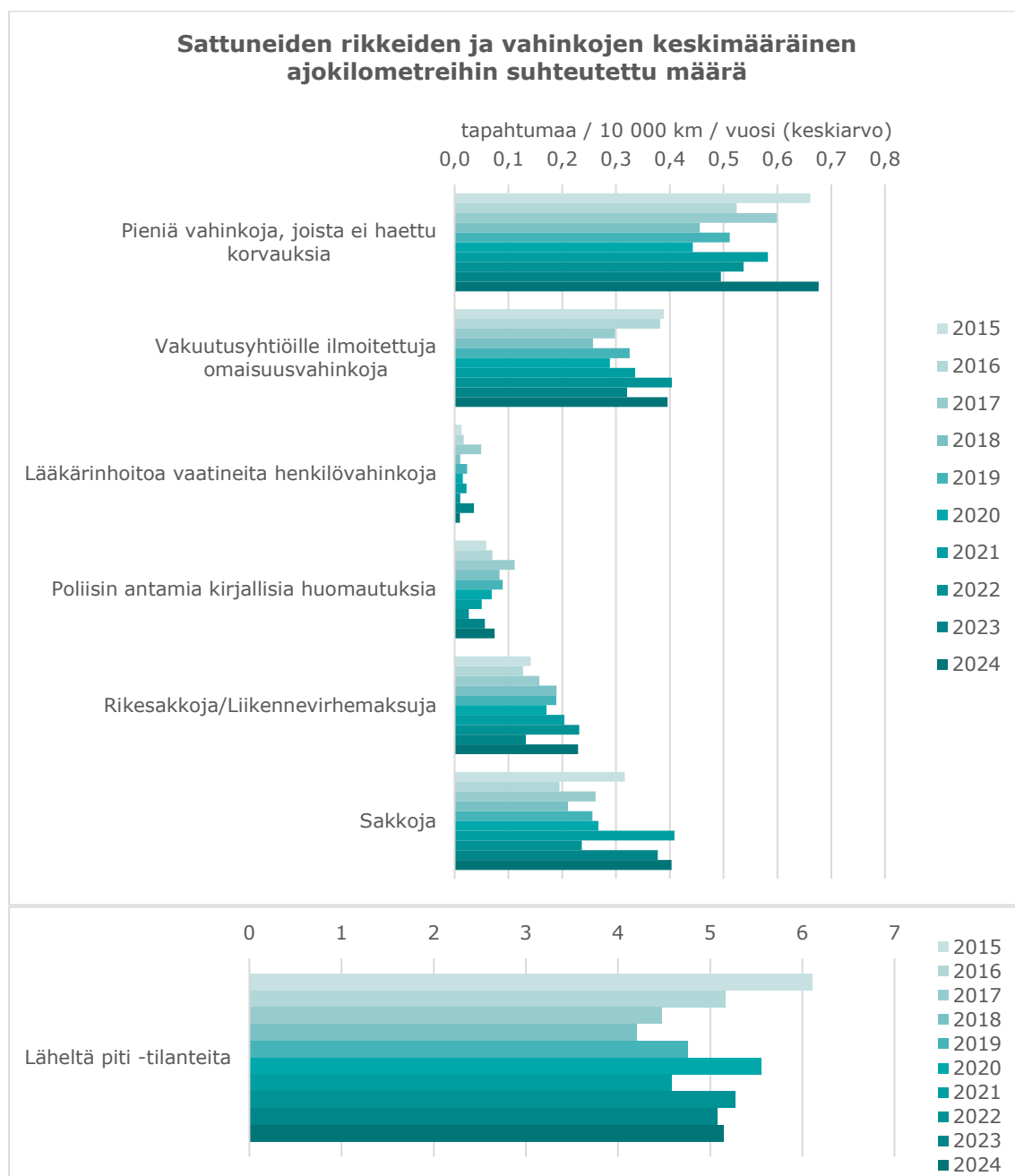
Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen. Läheltä piti -tilanteiden määrää on kysytty tutkimuslomakkeella vuodesta 2014 alkaen ja muut osa-alueet ovat olleet lomakkeella tutkimuksen alkuvuosista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

Vuoden 2024 tutkimusaineistossa pieniä vahinkoja raportoitiin sattuneeksi keskimäärin noin 0,22 ja vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja sattuneeksi keskimäärin 0,17 vastaajaa kohden (Kuva 23). Molemmat arvot olivat lähellä pidemmän aikavälin keskiarvoa, vaikka pienten vahinkojen määrä olikin kasvanut aiemmista vuosista. Henkilövahinkojen määrä sen sijaan oli laskenut aiemmista vuosista. Poliisin antamien kirjallisten huomautusten määrä oli lähellä edellisvuoden tasoa ja pidemmän aikavälin keskiarvon alapuolella. Liikennevirhemaksujen (ent. rikesakko) ja sakkojen määrät sen sijaan olivat hieman keskiarvotasoa korkeampia. Läheltä piti -tilanteita raportoitiin keskimäärin 2,0 tapausta vastaajaa kohden. Arvo oli hieman korkeampi kuin viitenä edellisenä vuonna.



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

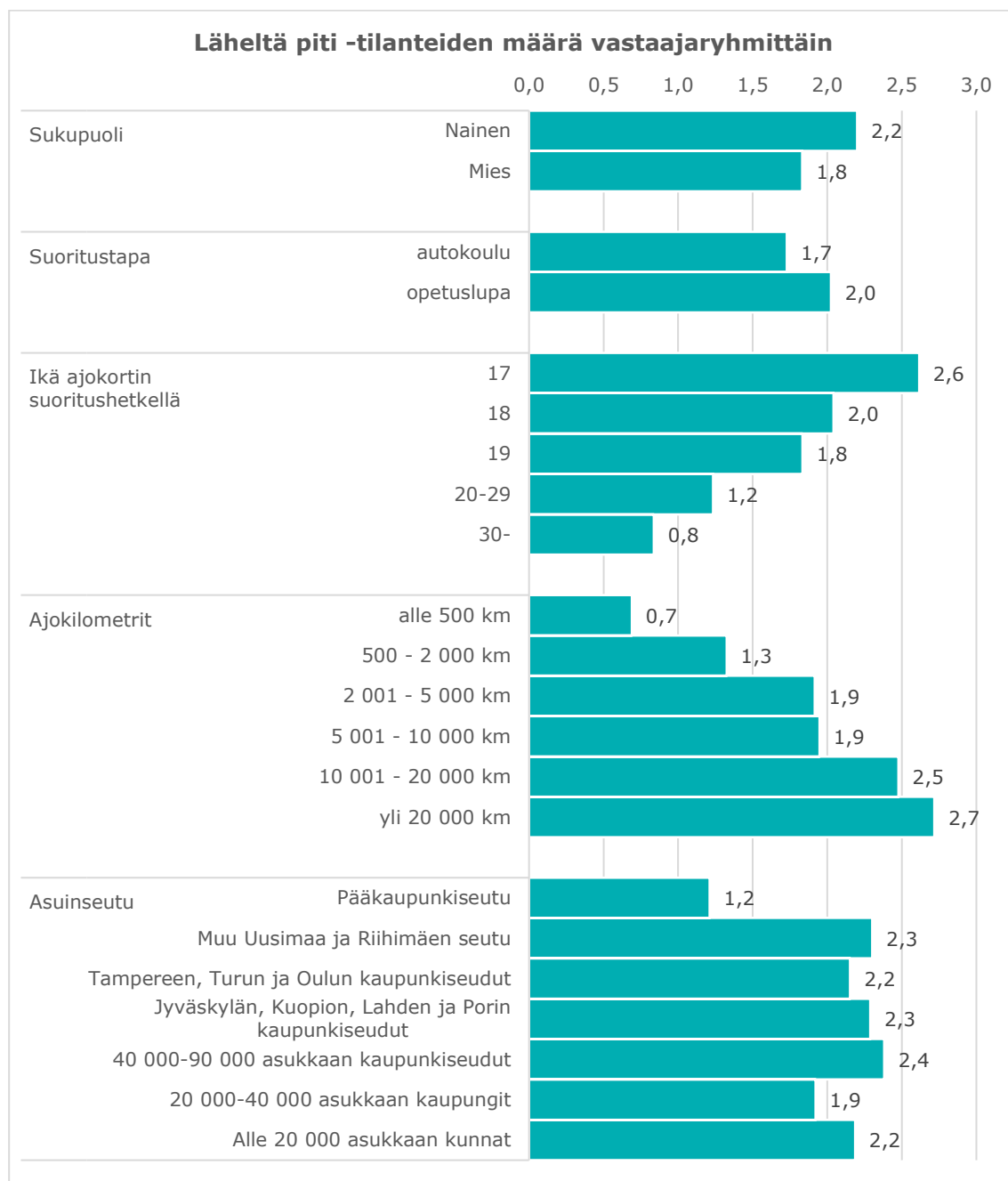
Sattuneiden vahinkojen ja läheltä piti -tilanteiden määrä tyypillisesti kasvaa ajokilometrien ja sitä kautta tapahtuvan altistumisen myötä. Suhteutettaessa vahinkomäärät ja läheltä piti -tilanteet vastaajien ajokilometrimäärään eri tutkimusvuosina, muuttuukin tilanne eri vuosien välillä melko selvästi (Kuva 24). Pienien vahinkojen ja omaisuusvahinkojen kilometreihin suhteutettu vahinkomäärä oli vuoden 2024 tutkimuksessa jonkin verran pidemmän aikavälin keskiarvoa suurempi. Myös liikennevirhemaksujen ja sakkojen kilometreihin suhteutettu määrä on vuoden 2024 tutkimusaineistossa aiempia vuosia suurempi. Läheltä piti -tilanteiden kilometreihin suhteutettu määrä on lähellä aiempien vuosien keskiarvoa.



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

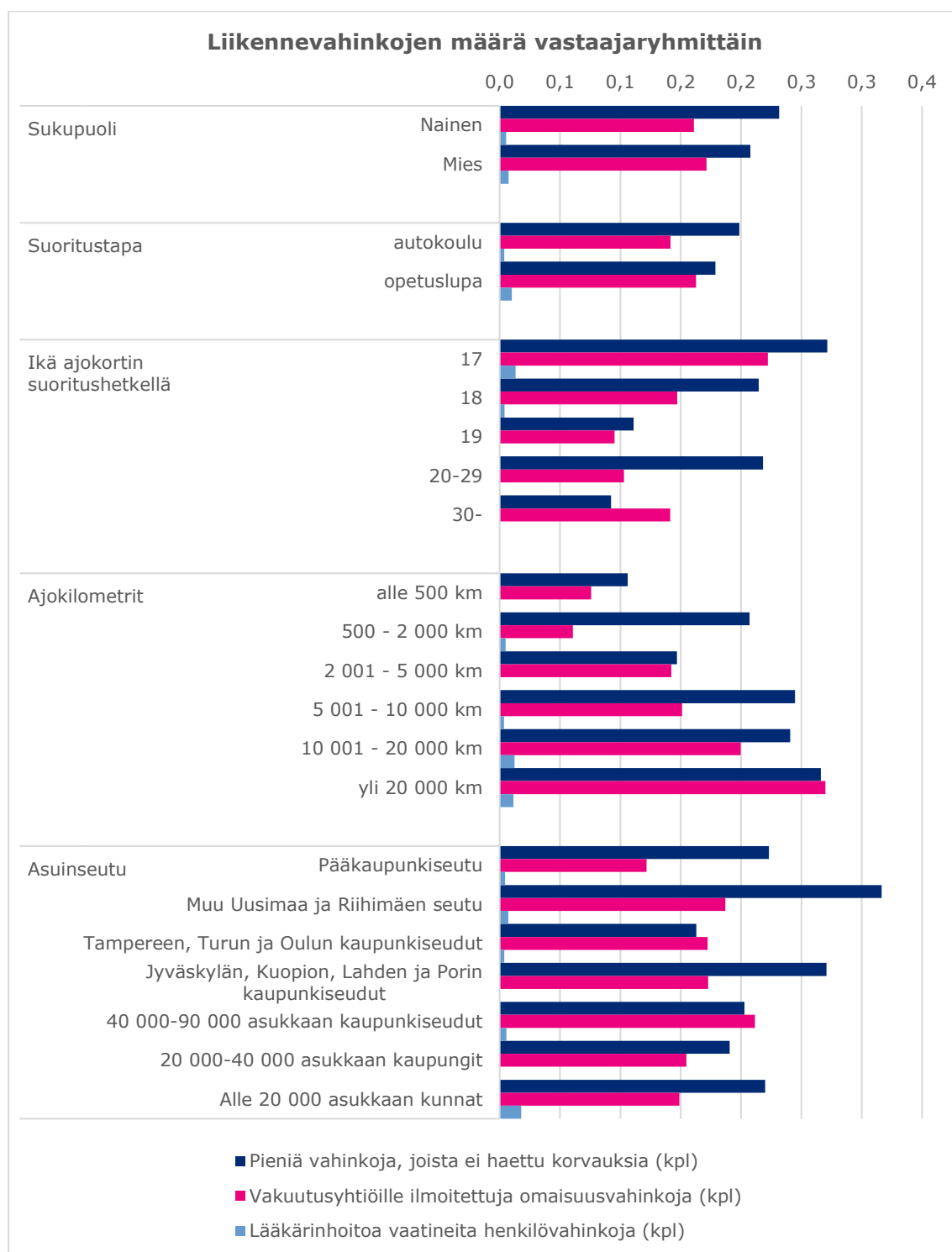
Ryhmäkohtaisissa vertailuissa eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut naisille, opetusluvalla ajokortin suorittaneille, 17-vuotiaana ajokortin saaneille, yli 20 000 kilometriä ajaneille ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella asuville vastaajille (Kuva 25). Pääkaupunkiseudun ulkopuolella selkeää yhteyttä kaupunkiseudun koolla ja läheltä piti -tilanteiden välillä ei ollut havaittavissa. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut keskimääräistä enemmän myös niille kuljettajille, joilla oli mopo- tai mopo-autokortti suoritettuna ennen B-ajokorttia (2,3 tapausta/vastaaja). Ikäryhmien, ajokortin suorittustavan ja ajokilometrien välisen vertailun perusteella läheltä piti -tilanteiden määrä kasvaa selkeästi ajokokemuksen myötä. Toisaalta esimerkiksi naisilla läheltä piti -tilanteiden määrä oli miehiä korkeampi pienemmästä ajokilometrimäärästä huolimatta. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella selkeää yhteyttä kaupunkiseudun koolla ja läheltä piti -tilanteiden välillä ei ollut havaittavissa. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut keskimääräistä enemmän myös niille kuljettajille, joilla

oli mopo- tai mopoautokortti suoritettuna ennen B-ajokorttia (2,3 tapausta/vastaaaja).



Kuva 25. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

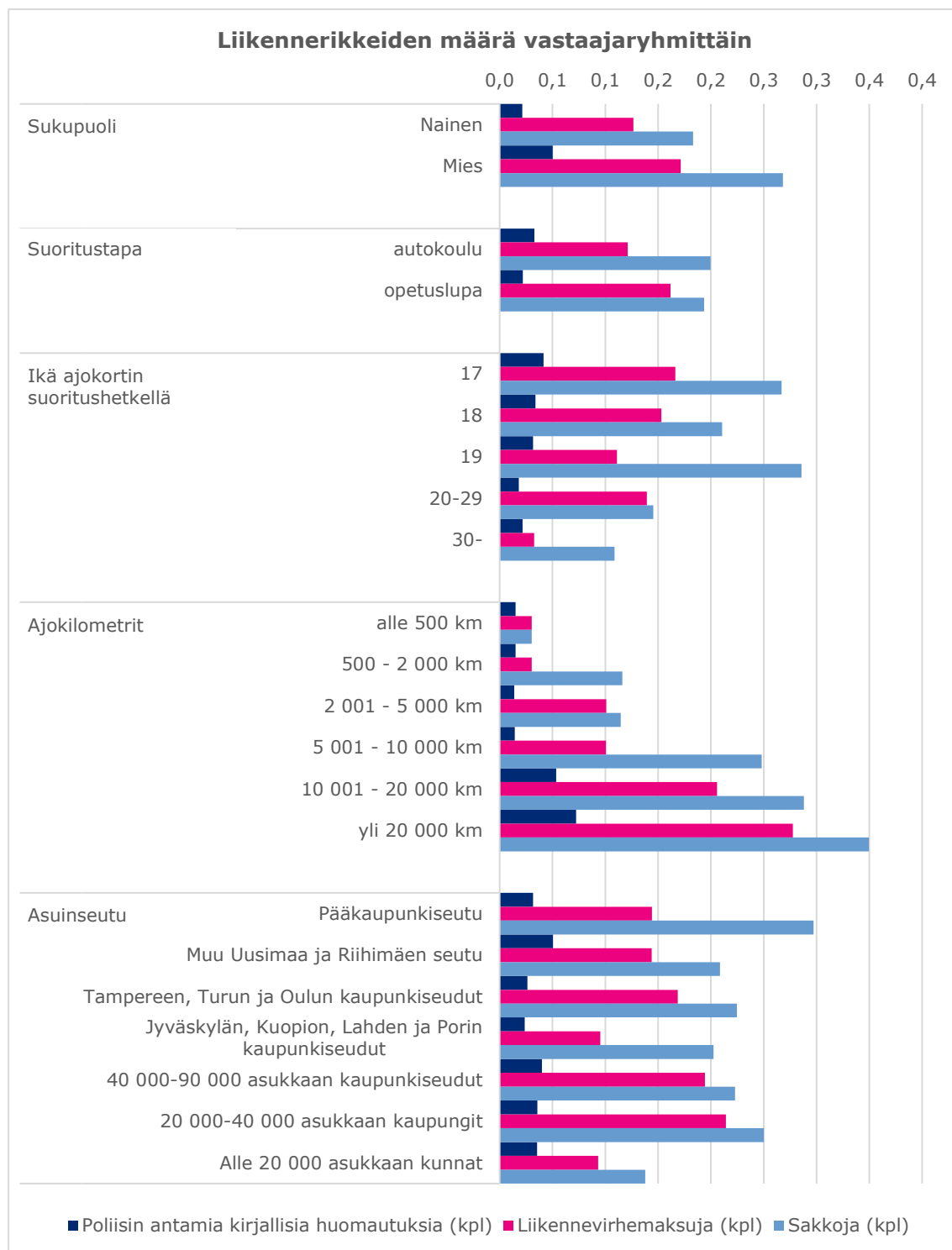
Liikennevahinkojen vertailussa miehille oli sattunut hieman naisia enemmän omaisuus- ja henkilövahinkoja, mutta naisille enemmän muita pieniä vahinkoja (Kuva 26). Vastaavasti pienten vahinkojen määrä oli suurempi autokoulussa auto-koulun suorittaneille, mutta omaisuusvahingot ja henkilövahingot yleisempiä ope-tusluvalla kortin suorittaneilla. 17-vuotiaana ajokortin suorittaneille kaikki vahin-kotyyppit olivat yleisempiä kuin muille paljon ajaneille kuljettajille. Asuinpaikan pe-rusteella tarkasteltuna selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut eri vahinkojen yleisyyteen.



Kuva 26. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti).

Liikennevirheiden vertailussa miehet olivat saaneet niin huomautuksia, liikennevirhemaksuja kuin sakkojakin naisia useammin (Kuva 27). Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat saaneet liikennevirhemaksuja hieman keskimääräistä enemmän, mutta autokoulussa ajokortin suorittaneilla puolestaan huomautukset ja sakot olivat hieman yleisempiä. 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla huomautusten ja liikennevirhemaksujen määrä oli suurimmillaan, mutta sakkojen määrä oli

korkein 19-vuotiaana ajokortin suorittaneilla. Ajokilometrien kasvu kertoi selkeästi myös liikennerikkeiden yleistymisestä. Yli 20 000 kilometriä ajaneiden kuljettajien joukossa liikennerikkeiden määrä oli moninkertainen vähiten ajaneisiin vastaajiin nähden. Pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla sakkojen määrä oli korkein, mutta muuten selkeää yhteyttä asuinseudun koolla ei ollut liikennerikkeiden määrään.



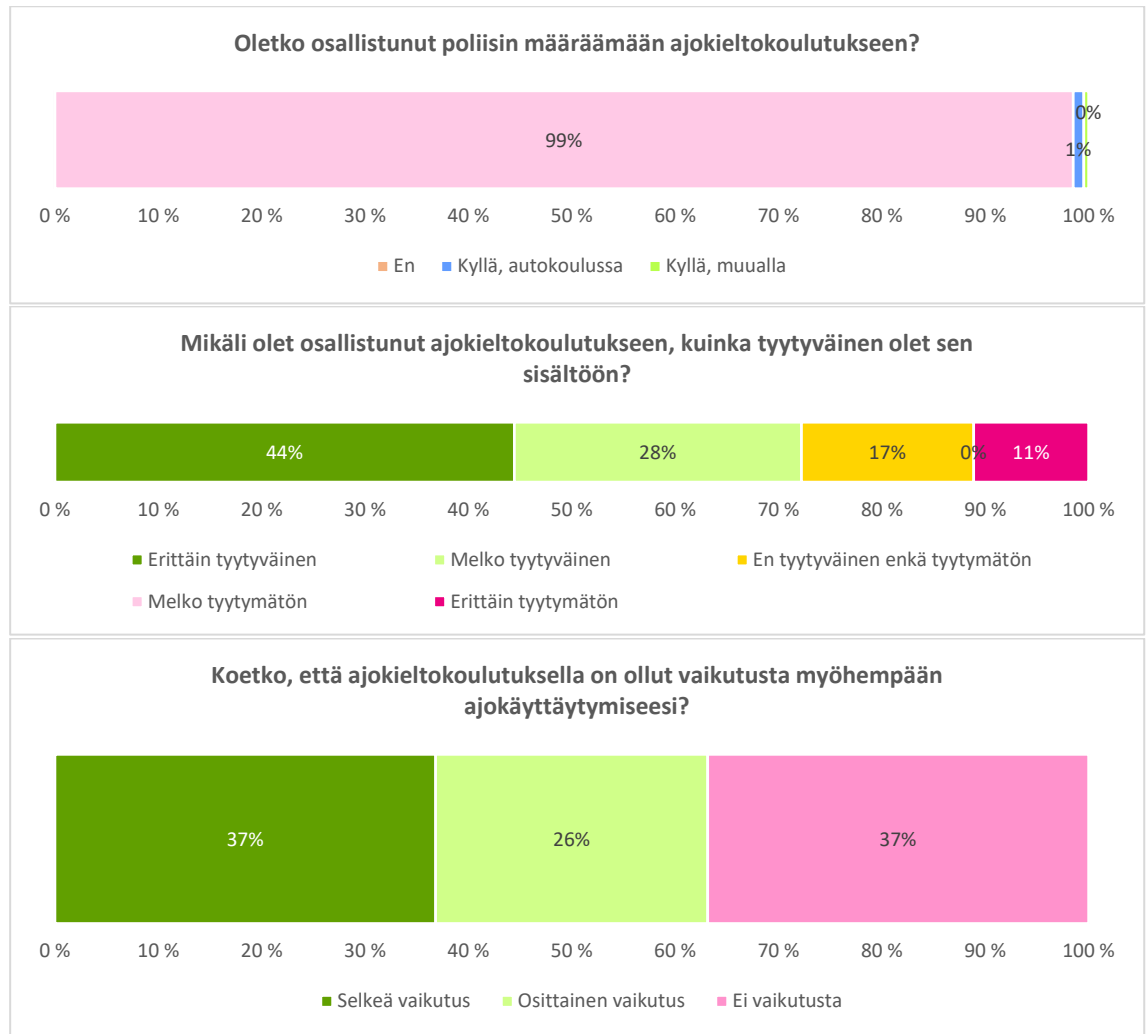
Kuva 27. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennerikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa (liikennerikkeitä vuodessa henkilöä kohti).

Läheltä piti -tilanteiden ja todellisten sattuneiden rikkeiden välillä on tutkimusaineiston perusteella lievää korrelaatiota. Läheltä piti -tilanteiden ja pienien vahinkojen välillä Pearsonin korrelaatiokerroin on 0,19 ja läheltä piti -tilanteiden ja omaisuusvahinkojen välillä kerroin on 0,13. Molemmissa tapauksissa korrelaatiota voidaan pitää tilastollisesti erittäin merkitsevä, koska p-arvo on alle 0,001. Muiden vahinkotyyppien osalta korrelaatio ei ole merkitsevää. Tulosten perusteella voidaan kuitenkin olettaa, että läheltä piti -tilanteiden synty ennakoit myös todellisten vahinkojen syntyä.

3.2.3 Ajokieltokoulutus

Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen ajokorttinsa saaneet kuljettajat on voitu kahden vuoden aikana sattuneiden rikkomusten perusteella määrätä erilliseen ajokieltokoulutukseen. Tutkimuslomakkeella on vuodesta 2019 lähtien selvitetty vastaajien ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyyttä ja tyytyväisyyttä koulutuksen sisältöön. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa ainoastaan 1 % eli kaikkiaan 19 vastaajaa ilmoitti osallistuneensa kyseiseen koulutukseen (Kuva 28). Osuus oli kaksi prosenttiyksikköä pienempi kuin edellisinä vuosina. Koulutukseen osallistuneista 13 vastaajaa ilmoitti suorittaneensa sen autokoulussa ja kuusi vastaaja muualla, mikä lähes poikkeuksetta oli täsmennetty verkkokoulutukseksi. Vertailtaessa ajokieltokoulutuksen käyneiden kuljettajien jakaumaa koko tutkimusjoukon jakaumaan, olivat ajokieltokoulutukseen osallistuneissa selkeimmin yliedustettuina mieskuljettajat (84 % koulutukseen osallistuneista) ja 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat (68 % koulutukseen osallistuneista). Huomioitava kuitenkin on, että aineiston pienen koon vuoksi tuloksiin liittyy huomattavia epävarmuuksia.

Selvästi suurimpana yksittäisenä syynä ajokieltokoulutukseen määräämiseen nousi esille ylinopeuteen liittyvät syyt (63 % vastaajista). Satunnaisina muina syinä oli ilmoitettu muun muassa toistuvat rikkomukset, luistattaminen, viritetty mopo ja kortitta ajo. Koulutuksen suorittaneista vastaajista selvästi suurin osa oli tyytyväinen koulutuksen sisältöön: 44 % vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen ja 28 % melko tyytyväinen koulutukseen. Koulutukseen tyytyväisten osuus oli samaa suuruusluokkaa kuin aiempina vuosina. Yli 60 % koulutukseen osallistuneista koki koulutuksella olleen myös vaikutusta myöhempään ajokäytännönsä muuttamiseen: 37 % vastaajista koki vaikutuksen olleen selkeää ja 26 % koki vaikutuksen olleen osittainen.



Kuva 28. Ajokieltokoulutukseen osallistuneiden vastaajien osuus ja heidän tyytyväisyytensä koulutuksen sisältöön vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Tutkimuslomakkeella on kerätty avoimena palautteena lisätietoa ajokieltokoulutuksen käyneiltä kuljettajilta ajokieltoon johtaneesta liikennetilanteesta ja koulutuksen tarkemmista vaikutuksista ajokäyttäytymiseen. Sanallisessa palautteessa nousi esille erityyppisiä tilanteita, jotka olivat ajokieltokoulutukseen johtaneet. Useissa tapauksissa ajokieltoon johtanut rike oli tapahtunut hiljaisen liikenteen aikana illalla, yöllä tai viikonloppuna ja siihen oli liittynyt merkittävää ylinopeutta. Vaikuttavuuden osalta monet kokivat ajokieltokoulutuksen olleen positiivinen kokemus ja sillä olleen vaikutusta omaan asenteeseen ja ajokäyttäytymiseen. Muutamassa vastauksessa ajokieltokoulutus koettiin neutraalina eikä sillä koettu olevan suurempaa vaikutusta ajokäyttäytymiseen. Kuvassa 29 on esitetty poimintoja ajokieltoon johtaneeseen liikennetilanteeseen ja koulutuksen vaikuttavuuteen liittyvistä sanallisista palautteista.

MINKÄLAINEN LIIKENNETILANNE JOHTI AJOKIELTOON?

Olin matkalla kotiin kahden kaverini kanssa ja ajoin epähuomiossa 80 alueella 124, luultuani tietä moottoritieksi jossa olisi 120 rajoitus koska tiellä oli useampi kaista sekä kaide joka erotti vastaan tulevan kaistan, liikennettä oli vähäistä ja oli perjantai ilta.

Ajoin viikonloppuna yksin yöllä kotiin kaverilta ja ohitin poliisiauton ylinopeudella. koska poliisiauton perä oli niin lumessa en huomannut että se oli poliisi.

Ajelin illalla pimeällä märällä tiellä 44 km/h ylinopeutta, oli vauhdinhuuma vielä päässä kun oli kortti taskussa ollu vasta vähän aikaa.. sen jälkeen oon rauhoittunut huomattavasti jonka takia tuleva sakko stressaakin koska se oli puhdas vahinko, mutta kolmas sakko kahdenvuoden kuluessa.

B kortilla ajettu nätisti viritettyä mopoa, jonka poliisi tehovalvonnassa mittasi koe-ajolla 74 km/h. Kortti hyllylle 1kk + päiväsakkoja.

Olin matkalla kotiin, ajoin 100 km/h alueella 150 km/h ohituskaistalla.

Viikonloppuilta ja katukisa.

Omaa tyhmyyttäni pelleilin liikenteessä.

MINKÄLAISIA VAIKUTUKSIA AJOKIELTOKOULUTUKSELLA OLI?

Se muutti suhtautumista liikenteeseen positiivisesti.

Opin ettei liikenteessä pelleillä yhtään.

Kyllä se vähän auttoi ja pisti miettimään.

En ota enää riskejä liikenteessä niin paljon kun aikaisemmin.

Rauhoituin kaasujalan kanssa huomattavasti.

Kaahaamisella ei hyödy juuri mitään.

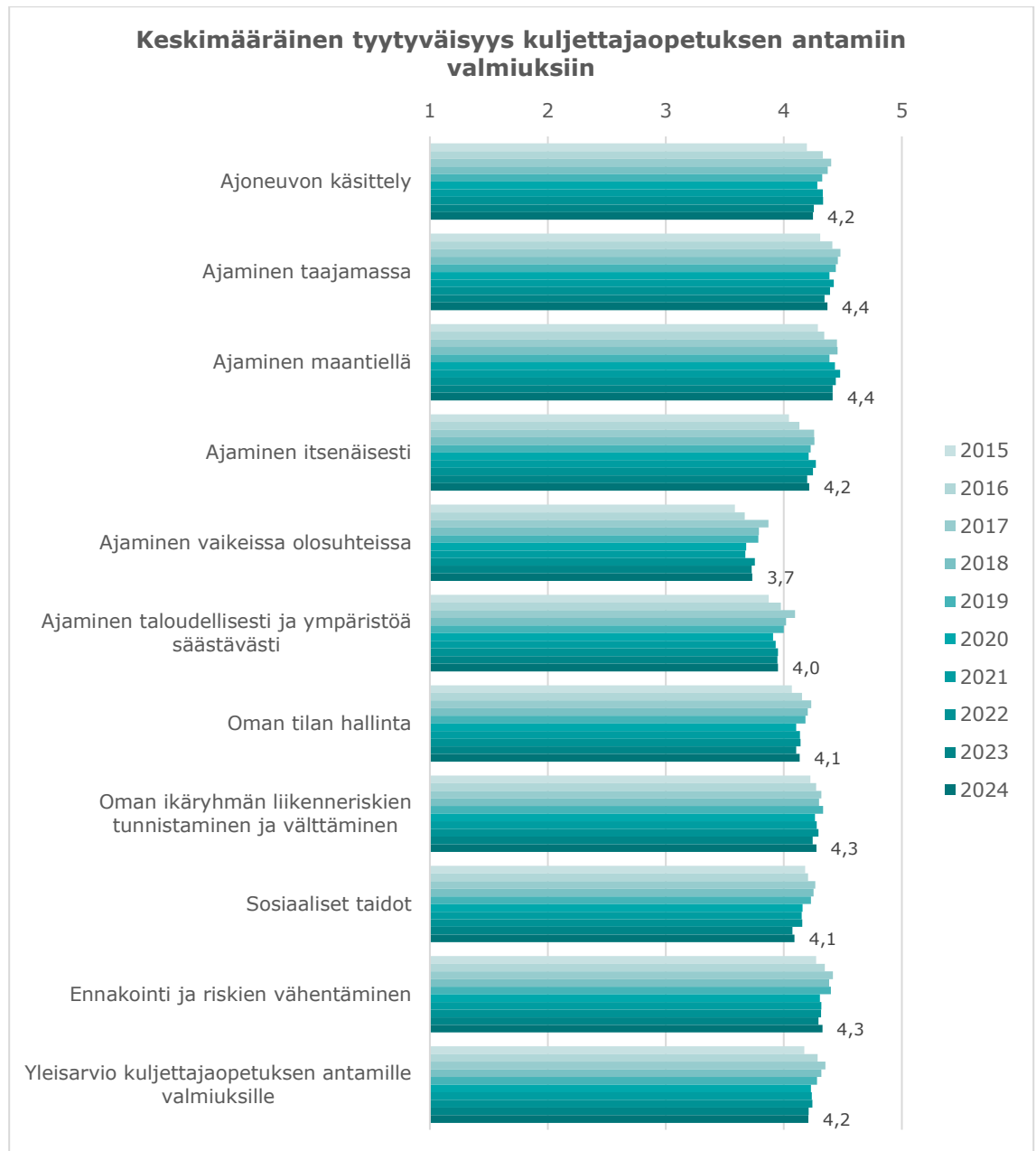
Oli ihan mukava rupertella vaikka kestikin vähän liian pitkään.

Kuva 29. Ajokieltokoulutukseen liittyviä sanallisia palautteita.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

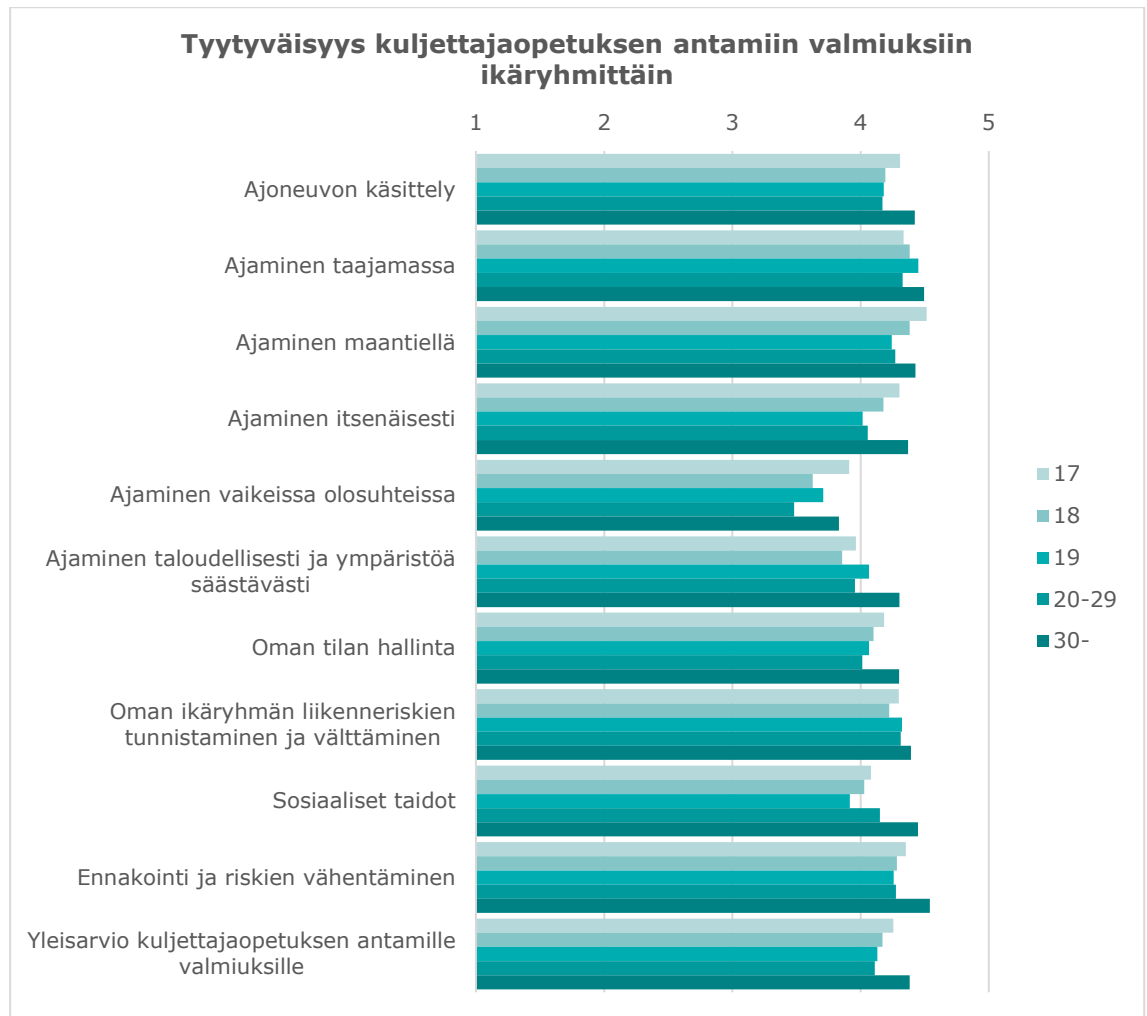
Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen arvioitiin lomakkeessa kymmenen eri osa-alueen osalta. Arvioitavia osa-alueita on hieman täydennetty tutkimuksen alkuvuosiin nähden, mutta vuodesta 2014 lähtien osa-alueet ovat säilyneet muuttumattomina. Valmiuksia arvioitiin jokaisen tekijän kohdalla asteikolla 1 = ei lainkaan riittävästi – 5 = täysin riittävästi. Arvioita hyödynnetään myös koulutuksen subjektiivista jälkiarviota mittaavan indeksin 3 laskennassa.

Vuoden 2024 tutkimusaineistossa tyytyväisyyskeskiarvot olivat useimmilla osa-alueilla lähes vastaavia edellisen vuoden kanssa (Kuva 30). Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli vuonna 2024 keskimäärin 4,21, mikä oli käytännössä identtinen vuoden 2023 kanssa ja hieman pienempi kuin tätä edeltävinä vuosina. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvo useimpien tekijöiden kohdalla on kasvanut vuosina 2013–2017 ja laskenut sen jälkeen hieman. Jokaisen osa-alueen kohdalla arvo on kuitenkin viime vuosina ollut korkeammalla tasolla kuin kymmenen vuotta sitten. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa eri osa-alueista heikoimman tyytyväisyysarvion sai aiempien vuosien tapaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana oli 3,7. Kaikkein tyytyväisimpiä vastaajat puolestaan olivat taajama-ajoon ja maantieajoon, joissa tyytyväisyyskeskiarvo oli 4,4.



Kuva 30. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2015–2024 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

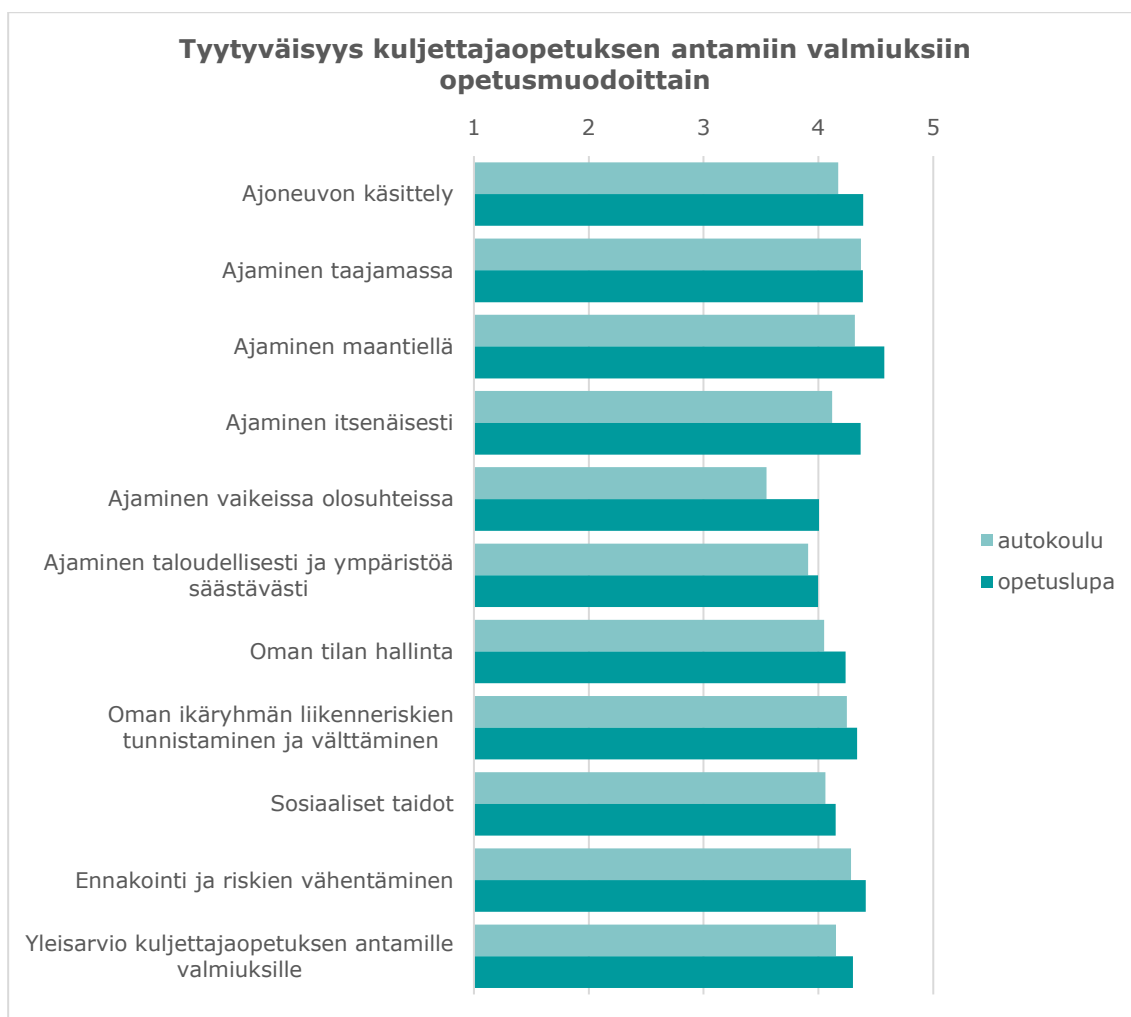
Tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oli joitakin eroja eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 31). Monien osa-alueiden osalta 17-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat olivat hieman keskimääräistä tyytyväisempiä, mutta toisaalta myös vanhimmassa ikäryhmässä, eli yli 30-vuotiaana ajokortin saaneilla kuljettajilla tyytyväisyyskeskiarvo nousi useilla osa-alueilla kaikkein korkeimmaksi. Vaikeissa olosuhteissa ajamisen ja maantieajon valmiuksiin 17-vuotiaana ajokortin saaneet antoivat ikäryhmistä korkeimman arvosanan, mutta muiden osa-alueiden osalta yli 30-vuotiaana ajokortin saaneiden pistekeskisarvo nousi korkeimmaksi. Yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille nousi kaikissa ikäryhmissä kuitenkin yli neljään.



Kuva 31. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat aikaisempien vuosien tapaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (Kuva 32). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,3 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,2. Ero ryhmien välillä oli hieman pienempi kuin edellisellä vuonna.

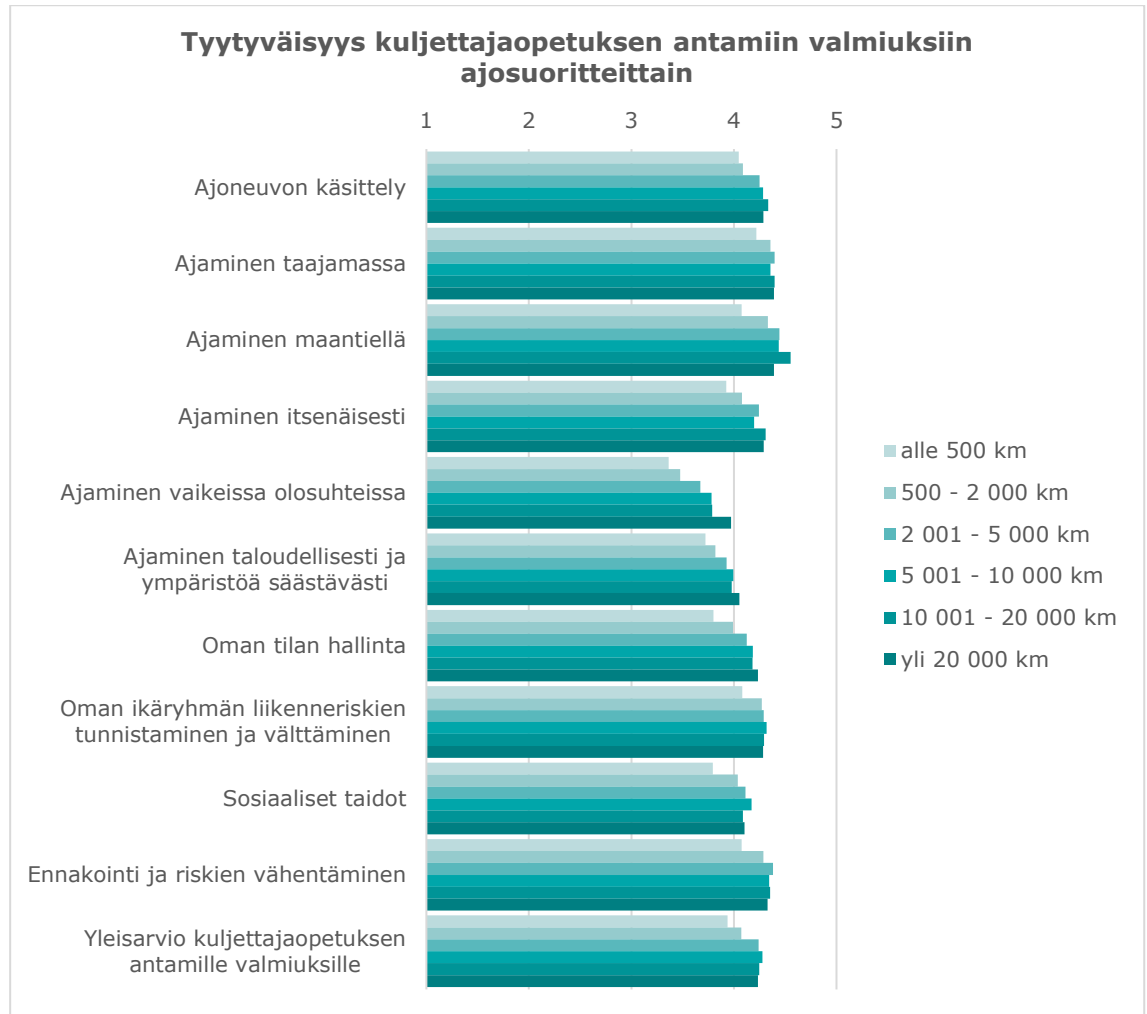
Selkein ero ryhmien välillä tuli aiempaan tapaan tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana opetuslupalailla nousi selvästi korkeammaksi. Eroja ryhmien välillä tuli selkeimmin esille myös muilla varsinaiseen ajamiseen liittyvillä osa-alueilla. Tulokset olivat kauttaaltaan samansuuntaisia aiempien vuosien tulosten kanssa, ja niissä voidaan olettaa näkyvän opetuslupalaisten tyypillisesti autokoululaisia selvästi suuremmat ajoharjoittelumäärät sekä joustavammat mahdollisuudet tuntien ajoittamiseen haluamaansa ajankohtaan ja olosuhteisiin.



Kuva 32. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suorituslupien mukaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Keskimmäästä hieman paremmat valmiudet kuljettajaopetuksesta kokivat saaneensa myös ne kuljettajat, joilla oli aiempaan ajo-oikeuteen mopo- tai mopoautokortti suoritettuna. Mopo- tai mopoautokortin haltijat antoivat valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,3, kun taas ne, joilla ei korttia ollut, antoivat yleisarvosanan 4,2.

Aiempien vuosien tapaan vastaajat olivat monilta osin sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä (Kuva 33). Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneiden keskimääräinen tyytyväisyys jäi keskiarvon alapuolelle ja yleistyytyväisyydessäkin keskiarvo jäi ainoana ryhmänä alle neljään. Suurimmat erot vastaajaryhmien välillä tulivat jälleen ajamista koskeviin osa-alueisiin, erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamiseen liittyen. Paljon ajokortin saamisen jälkeen ajaneet kokivat siis saaneensa paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen jo autokoulussa. Toisaalta voidaan ajatella, että mitä paremmin vastaaja on kokenut alun perin saaneensa valmiuksia ajamiseen, sitä herkemmin hänelle on saattanut myös ajokilometrejä kertyä.



Kuva 33. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Vastaajan asuinseudun mukaan tarkasteltuna kovin selkeitä eroja vastaajien välille ei muodostunut (Kuva 34). Kuitenkin esimerkiksi tyytyväisyys vaikeissa olosuhteissa ajamisen valmiuksiin nousi pienemmillä paikkakunnilla kaikkein korkeimmaksi, kun taas tyytyväisyys sosiaalisten taitojen valmiuksiin oli korkeimmillaan Uudenmaan alueella. Myös esimerkiksi maantieajoa koettiin saatavan paremmat valmiudet pienemmillä paikkakunnilla, jossa voidaan olettaa ajoharjoittelun keskittyvän isoja kaupunkeja voimakkaammin nimenomaan maanteille. Toisaalta taajama-ajon osalta isoja alueellisia eroja ei ollut, vaikka pääkaupunkiseudulla tyytyväisyys olikin hieman keskiarvoa korkeammalla.



Kuva 34. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön

Kuljettajaopeuksen antamien valmiuksien lisäksi tutkimuksessa selvitettiin vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin. Tyytyväisyyttä arvioitiin asteikolla 1 = erittäin tyytymätön – 5 = erittäin tyytyväinen. Tyytyväisyyttä arvioiva osio on ollut mukana tutkimuksessa vuodesta 2014 alkaen, mutta tutkintorakenteen sisällön muutosten vuoksi kysytyt osa-alueet ovat muuttuneet kulloisenkin tutkintorakenteen mukaan. Yleistyytyväisyyttä on kysytty jokaisena tutkimusvuonna ja sen osalta voidaan muodostaa pidempi aikasarja, mutta muilta osin osa-alue on ollut tutkimuslomakkeella nykymuodossaan vasta vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien.

Keskimääräinen yleisarvosana sekä kuljettajaopeukselle että kuljettajantutkinnoille oli vuoden 2024 tutkimusaineistossa 4,1 (Kuva 35). Yleisarvosana oli hieman alempi kuin aiempina vuosina. Useiden osa-alueiden kohdalla ero säilyi kuitenkin lähes muuttumattomana vuoteen 2023 nähden. Heikoimmat tyytyväisyysarviot vuoden 2024 tutkimusaineistossa saivat aiempien vuosien tapaan pimeällä ajon harjoitukset (3,4) ja liukkaan kelin ajon harjoitukset (3,6). Useimpien osa-alueiden kohdalla tyytyväisyyskeskiarvot olivat hieman pienempiä viiden vuoden takaiseen arvoon verrattuna. Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin oli osa-alueista ainoa, jossa keskiarvosana oli kasvanut hieman.

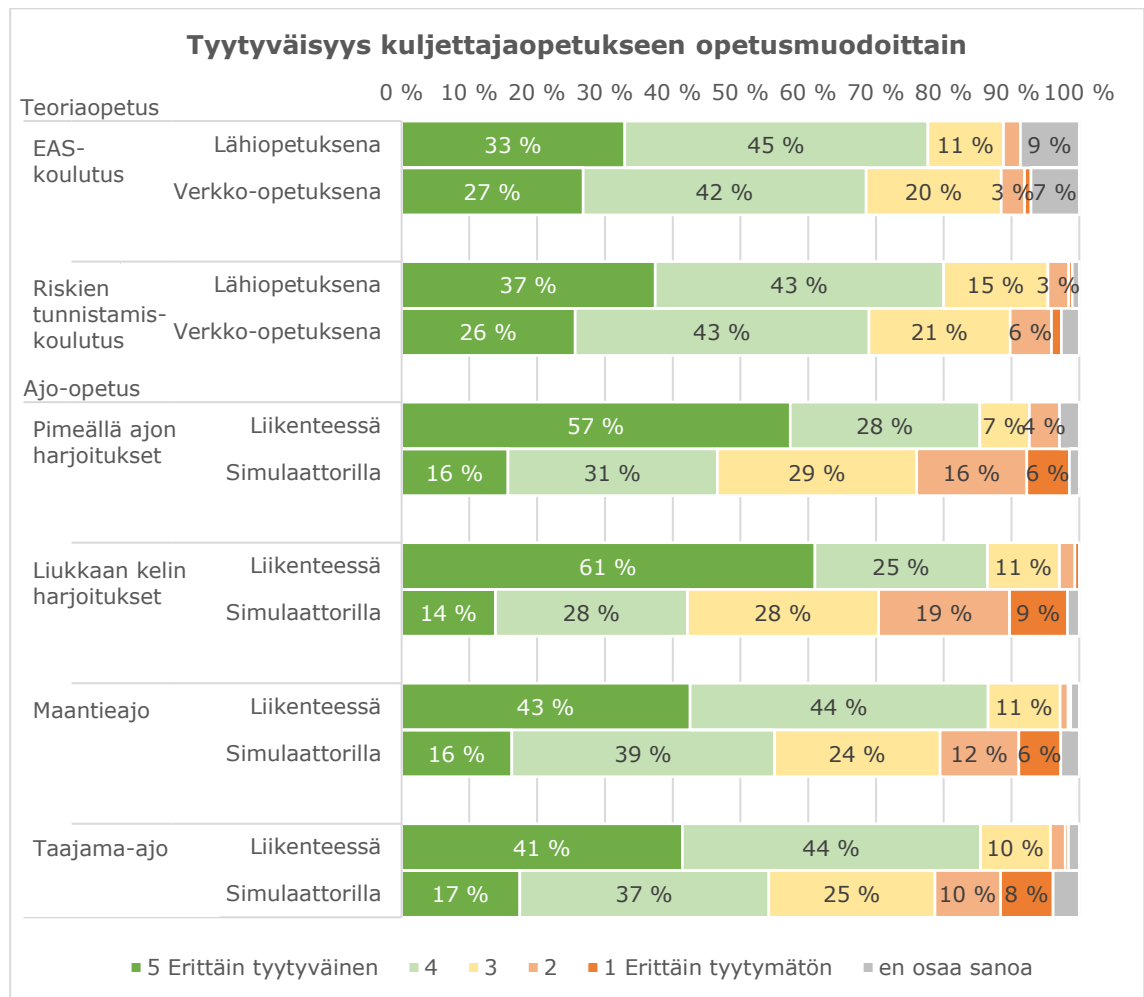


Kuva 35. Keskimääräinen tyytyväisyys uuden tutkintorakenteen mukaisen kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin vuosien 2019–2024 tutkimuksissa (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

Tyytyväisyydessä sekä teoriaopetukseen että ajo-opetukseen on ollut tyypillisesti selkeitä eroja sen mukaan, onko vastaaja suorittanut teoriaopetuksen lähi- vai verkko-opetuksena ja onko vastaaja suorittanut ajo-opetuksen liikenne- vai simulaattoriopetuksena. Vastaavat erot näkyvät myös vuoden 2024 tutkimusaineistossa (Kuva 36). Vastaajat olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä sekä EAS-koulutuksen sekä riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuteen, mikäli olivat suorittaneet sen lähiopetuksena verkko-opetuksen sijaan. Hieman yli kolmannes lähiopetuksena teoriaopetukseen osallistuneista vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen opetuksen sisältöön. Vastaavasti reilu neljännes verkko-opetuksena teoriaopetukseen osallistuneista oli erittäin tyytyväisiä opetuksen sisältöön. Erot tyytyväisyydessä olivat kuitenkin hieman pienentyneet aiemmista vuosista.

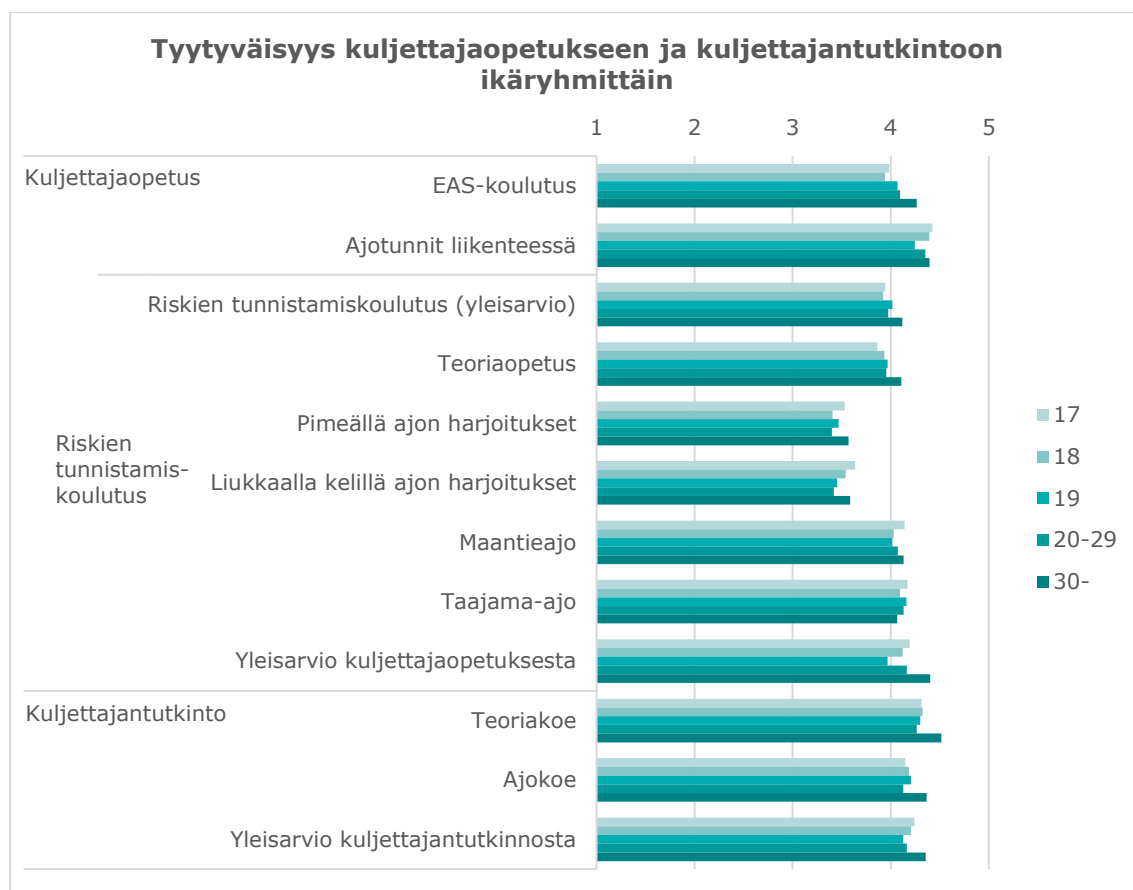
Ajo-opetuksen osalta vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan selkeästi tyytyväisempiä opetukseen, mikäli olivat suorittaneet sen simulaattorin sijaan

liikenteessä. Pimeällä ajon harjoitusten osalta 57 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 61 % liikenneopetuksena osa-alueen suorittaneista vastaajista ilmoitti olevansa osa-alueeseen erittäin tyytyväisiä. Vastaava osuus simulaattorilla osuuden suorittaneista oli pimeällä ajon osalta 16 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 14 %. Simulaattorilla osa-alueet suorittaneilla erittäin tai melko tyytymättömien osuus nousi kohtuulliset suureksi. Maantie- ja taajama-ajon osalta erot tyytyväisyydessä olivat samansuuntaista, vaikkakaan erot eivät olleet aivan yhtä selkeitä. Simulaattorilla maantie- ja taajama-ajon suorittaneiden määrät olivat myös selkeästi pienempiä. Vastaajaryhmien erot tyytyväisyydessä olivat hieman kasvaneet aiemmista vuosista.



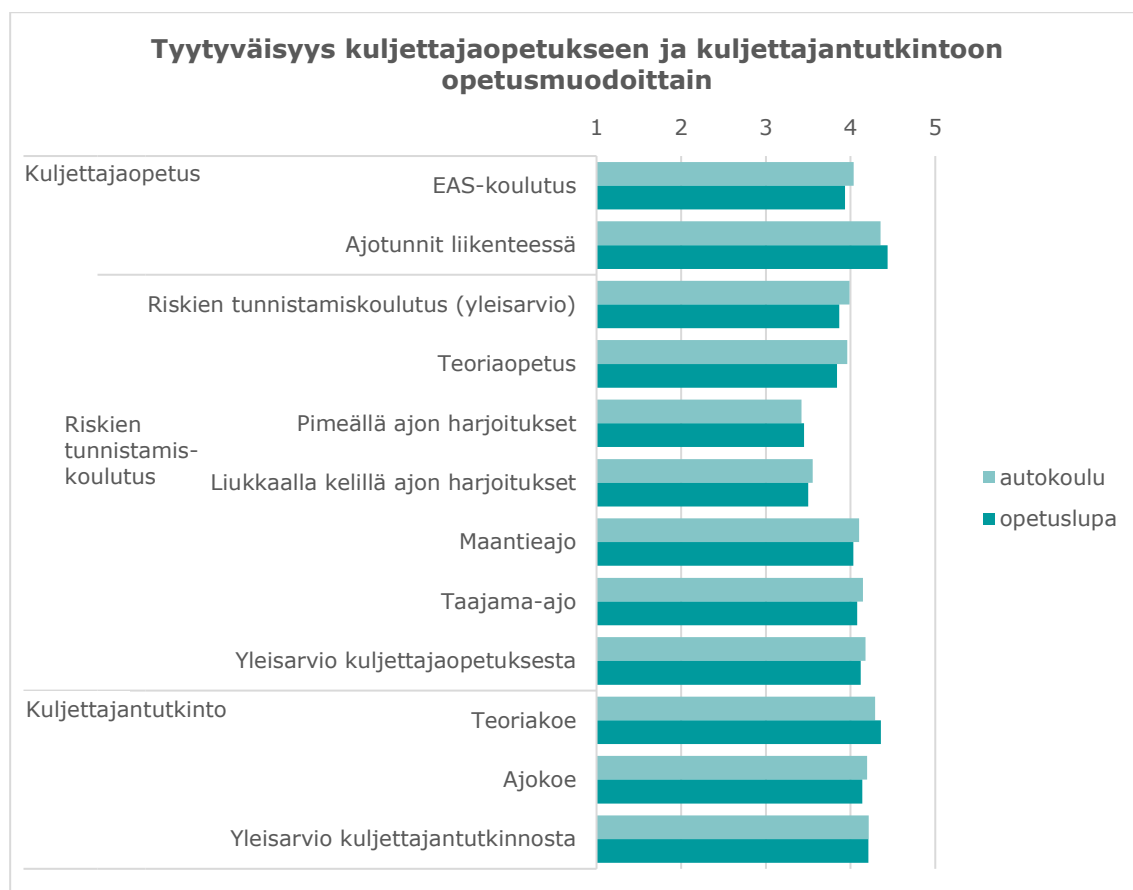
Kuva 36. Vastaajien tyytyväisyysjakauma kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin suoritustavan mukaan jaoteltuna vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna tulokset tyytyväisyyden osalta olivat samansuuntaisia kuin valmiuksia arvioitaessa (Kuva 37). Useiden tekijöiden kohdalla tyytyväisimmiksi nousivat tutkimusjoukon nuorimmat ja vanhimmat, eli 17-vuotiaana ja yli 30-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat. Erityisesti yli 30-vuotiaana ajokortin saaneilla tyytyväisyyskeskiarvo oli useilla osa-alueilla selvästi keskiarvon yläpuolella. Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon sekä liukkaan kelin ajon harjoitukset.



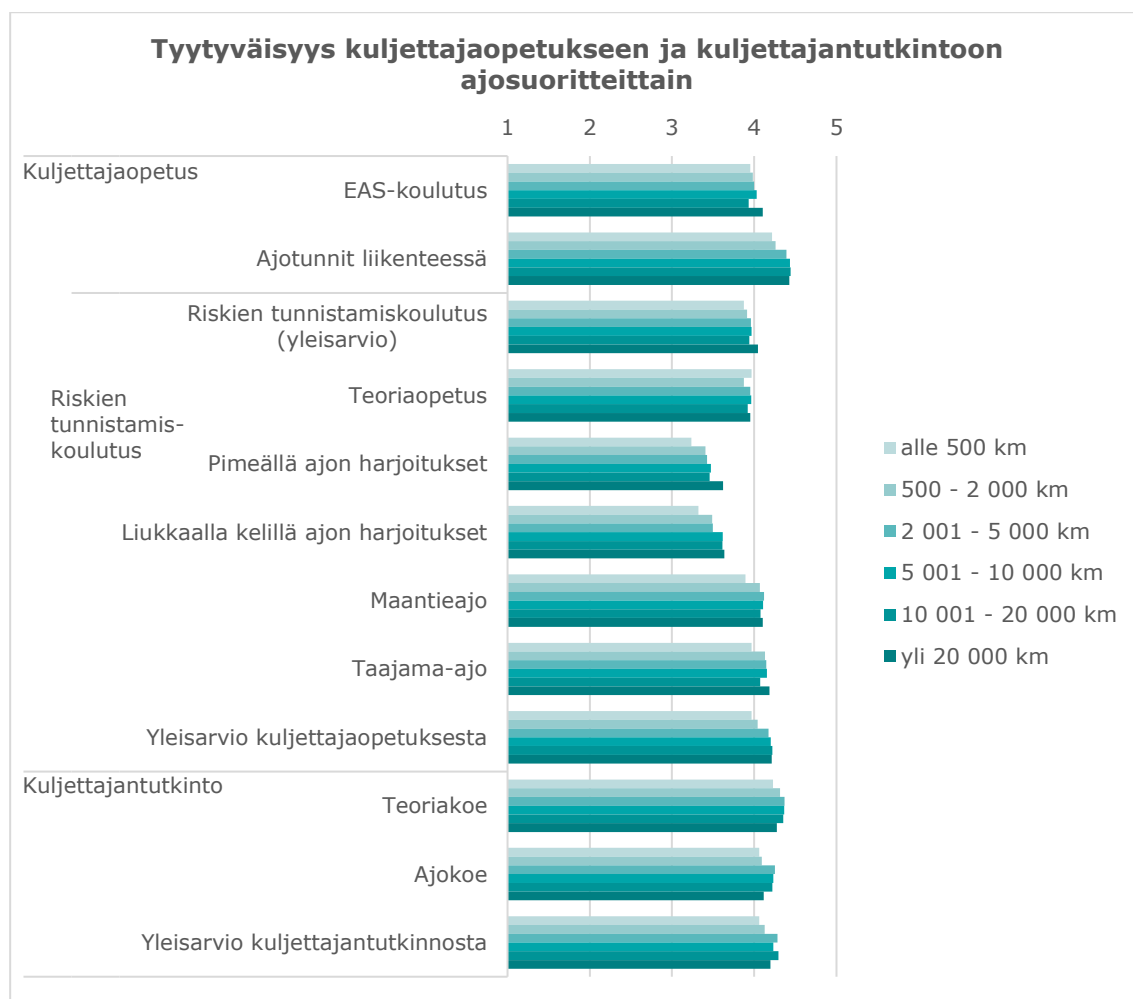
Kuva 37. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ikäryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien sijaan opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneiden ja autokoulussa ajokorttinsa suorittaneiden välillä ei ollut kovin selkeitä eroja tyytyväisyydessä kuljettajaopetukseen yleisesti (Kuva 38). Autokoulussa ajokortin suorittaneet olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä muun muassa teoriaopetukseen, riskien tunnistamiskoulutukseen sekä yleisesti kuljettajaopetukseen. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat puolestaan hieman tyytyväisempiä muun muassa ajotunteihin liikenteessä. Erot jäivät kuitenkin kauttaaltaan pieniksi.



Kuva 38. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön autokoulun suoritustavan mukaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin oltiin pääosin hieman keksimääristä tyytyväisempiä, mikäli vastaajalle oli kertynyt ajokilometrejä keskimääräistä enemmän (Kuva 39). Teoriaopetukseen liittyvillä osa-alueilla eroja ei tullut selkeästi erille, mutta esimerkiksi ajotunnit liikenteessä ja riskien tunnistamiskoulutukseen liittyvät ajo-opetuksen osa-alueet saivat paljon ajaneilta vastaajilta selvästi korkeampia arvosanoja kuin vähän ajaneilta vastaajilta. Myös yleisarvioinnin osalta sekä kuljettajaopetukselle että kuljettajantutkinnolle annettiin selvästi korkeampia arvosanoja, mikäli vastaaja oli ajanut yli 2 000 kilometriä ajokortin saamisen jälkeen.



Kuva 39. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

Alueryhmittäin tarkasteltuna kovin merkittävää trendiä asuinseudun koolla ja tyytyväisyydellä ei havaittu (Kuva 40). Pimeällä ajon harjoituksiin ja liukkaalla kelin harjoituksiin kuitenkin keskimääräistä tyytyväisempiä olivat pienimmillä kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat. Myös muiden riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvien osa-alueiden osalta tyytyväisyys kasvoi hieman pienimmille kaupunkiseuduille mentäessä. Pääkaupunkiseudulla asuvien vastaajien tyytyväisyys jäi useiden osa-alueiden kohdalla hieman keskimääräistä matalammaksi. Erot säilyivät kuitenkin melko pieninä.



Kuva 40. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön alueryhmän mukaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

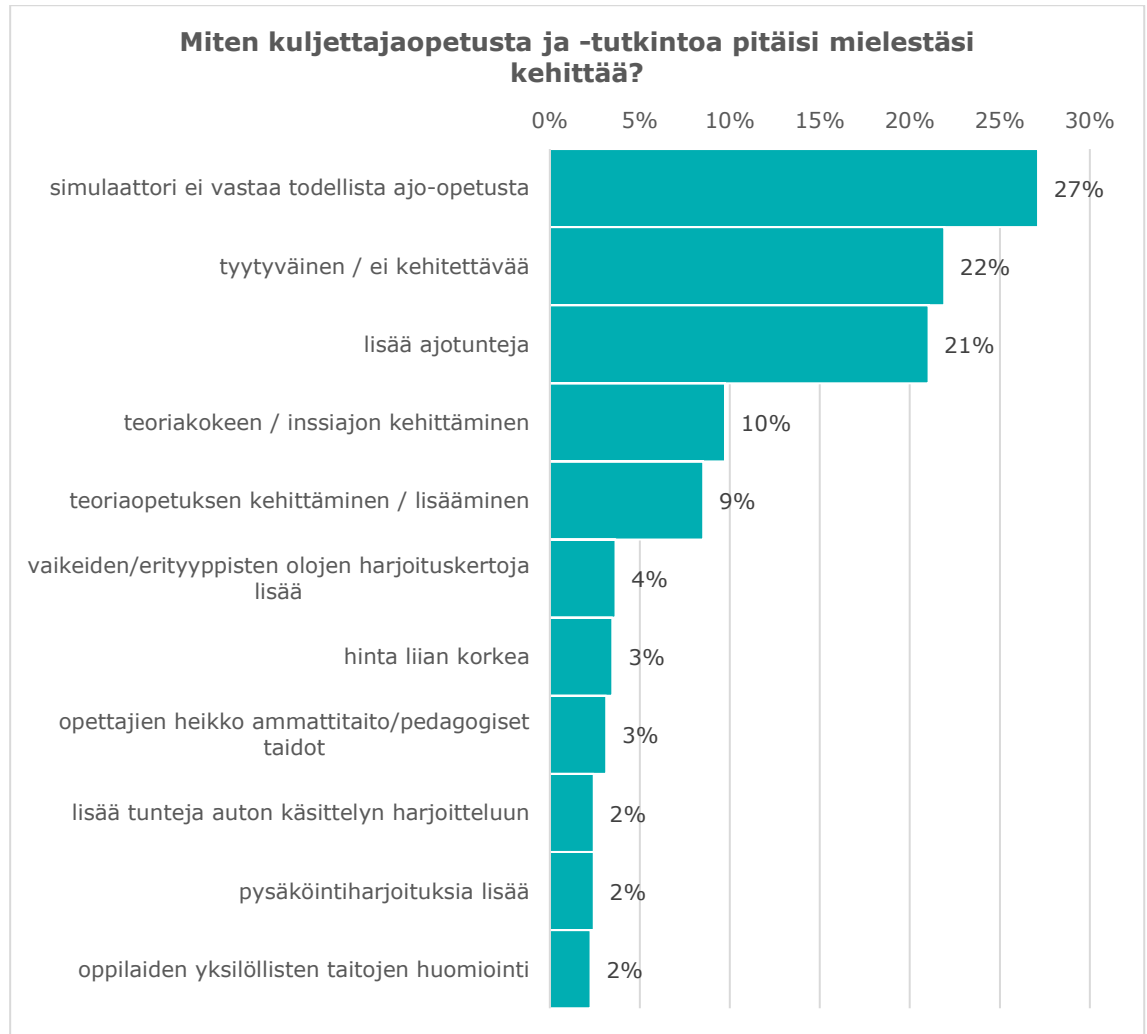
Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona vastaajilta kysyttiin avoimessa kentässä, miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi heidän mielestään kehittää. Vapaa palautekenttä oli lomakkeella erikseen myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tyytyväisyyttä koskevien monivalintakysymysten päätteeksi. Kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyviä palautteita saatiin tutkimuslomakkeen päätteeksi kaikkiaan 628 vastaajalta (49 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt 742 vastaajaa (57 %) ja kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja 381 vastaajaa (29 %).

Kuljettajaopetuksen sisältöön tulleissa palautteissa käytiin usein läpi kuljettajaopetuksen eri osa-alueiden hyviä ja huonoja puolia. Valtaosa palautteista oli positiivisia. Palautteissa korostui ajo-opetuksen ja haastavienkin liikenneympäristöjen tuntemisen tärkeys. Moni vastaaja oli tyytyväinen siihen, että oli pystynyt suorittamaan tutkinnon opetusluvalla ja siten kerryttämään ajoharjoittelumäärää minimimäärää selvästi enemmän. Ajo-opettajan opetustyyliin liittyviä palautteita oli myös melko paljon sekä positiivisessa että negatiivisessa mielessä.

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

Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona olevassa avoimessa kehitysehdotusosiossa nousi esille samankaltaisia teemoja kuin kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon sisältöä koskevista palautteista (Kuva 41 ja Kuva 42). Vastausten luokittelun jälkeen selkeimmäksi yksittäiseksi teemaksi nousi aiempien vuosien tapaan simulaattoriopetuksen epärealistisuus, jonka oli maininnut 27 % avointa palautetta jättäneistä vastaajista. Seuraavaksi suurimman teeman muodosti positiiviset ja kiittelevät kommentit sekä ne, joissa ei nähty kehitettävää nykyisessä tutkintorakenteessa (22 % vastaajista). Kolmas isompi teema käsitteli aiempien vuosien tapaan ajo-opetusmäärien tärkeyttä ja niiden lisäämistä opetukseen (21 % vastaajista). Eri teemat ja niiden osuudet olivat melko lähellä aiempien vuoden osuuksia. Viiden vuoden jaksolla tarkasteltuna tyytyväisten osuus on kuitenkin lisääntynyt hieman ja ajotuntien tarpeellisuuteen liittyvät palautteet vähentyneet.

Muista teemoista esillä avoimissa palautteissa olivat muun muassa teoriakokeen tai inssiajon kehittäminen, teoriaopetuksen kehittäminen ja vaikeiden olosuhteiden ajomäärien lisääminen. Kolmessa prosentissa vastauksia kritisoitiin opettajien opetustyyliä tai heikkoja pedagogisia taitoja ja niin ikään kolme prosenttia vastaajista koki ajokortin hinnan olevan liian korkea. Hintaan liittyvä kritiikki on säilynyt viime vuosina suunnilleen samalla tasolla ja on selvästi pienempi, kuin ennen vuoden 2018 tutkintouudistusta, jolloin jopa viidennessä vastauksista ajokortin korkea hinta oli esillä.



Kuva 41. Avoimen palautteen jakautuminen eri teemoihin vuoden 2024 tutkimusaineistossa. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Yksi vastaus sisälsi monissa tapauksissa useita eri teemoja.

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

Omasta opetuksestani ei tuntunut jäävän paljoa vajaaksi. Varsinkin liukkaanradan harjoitus oli kattava, kun se toistettiin monesti ja käytiin lopussa läpi miten poistua katolle vierähtäneestä ajoneuvosta.

nainen, 18, Mäntsälä

Tutkintoa pitäisi kehittää monipuolisemmaksi. Omat valmiudet kortin saamisen jälkeen olivat mielestäni heikot ja sitä olisi voinut tutkinnossa jo parantaa isommilla ajotunti määrillä. Osaaminen kuitenkin kehittyy tekemällä ja ajamalla sitä autoa erilaisissa paikoissa ja tilanteissa ajo-opettajan opastuksella

mies, 17, Imatra

Ajokokeessa on liikaa satunnaisuutta. Esimerkiksi joku tutvo saattaa rankaista sellaisesta virheestä, josta joku toinen tutvo ei rankaisisi.

mies, 18, Oulu

Sain koulutukseni liikenteessä ja tositilanteissa (omasta tahdostani), joten siltä osin ei ole huomautettavaa.

En mene takuuseen siitä, että simulaattoriopetuksesta ja ikäpoikkeusluvista on hyötyä. Oma virheeni oli käyttää ajo-opetukseen ja kokeiden yritykseen aikaa yhteensä 15 kk pitkienkin taukojen kera, minkä takia myös hintalappu kaikesta nousi yli 3000 euroon. Oma auto en näillä näkymin aiokaan hankkia.

mies, 25, Turku

ajo opettajia pitäisi muistuttaa siitä että monet ovat stressaantuneita ja jännittävät ajamista. He voisivat siis olla esim. vähän enemmän tsemppaavia eikä vaikuttaa siltä että heitä ei kiinnostakaan olla opettamassa.

nainen, 18, Lahti

Liikenteessä ajamista pitäisi lisätä. Olisi hyvä, jos katsottaisiin enemmän henkilökohtaisesti jokaisen kohdalla mitkä asiat ovat jo hallussa ja mitä pitää harjoitella lisää ja saataisiin siten parempi hyöty ajotunneista.

nainen, 17, Taivassalo

Lisätä opetukseen parkkeeraamista. Siinä oppisi hyvin hahmottamaan omaa auton hallintaa sekä autoa, mutta myös muita liikenteenkäyttäjiä. Liukkaankelinajo pakolliseksi (mahdollisuuksien mukaan) liikenteeseen tai liukkaalle radalle. Itse ajoin sen radalla. Oikeanlaista tuntumaa ei voi saada simulaattorilla.

mies, 18, Mäntsälä

Jos autokortin käy autokoulussa, eikä ole aiempaa kokemusta tieliikenteessä kuskina millään ajoneuvolla, pakollisten ajotuntien määrän pitäisi olla isompi. Myös teoriat ja koulutukset tällaiselle kuskille pitäisi suunnitella niin, että ne eivät tule kaikki yhdessä sumpussa. Koska silloin kun on paljon uutta tietoa voi helposti jokin tieto unohtua, jopa jokin tärkeä tieto ja se heikentää sen kuskien ajotaitoja ja näin myös vaarantaa muita liikenteen käyttäjiä.

nainen, 18, Pirkkala

Teoriatunnit lähiopetuksena ja riskienhallinta liikenteessä, simulaattorista en itse saanut mitään irti ja olen todella monelta kuullut kuinka verkkoteoriatunteihin ei keskitytä ollenkaan, ne laitetaan pyörimään taustalle kun tekee jotain muuta ja välissä käy vastaamassa kyselyihin joiden ei tarvitse mennä oikein.

nainen, 18, Vihti

Itse koin sen toimivaksi ja sopivaksi, mielipide tietysti riippuu täysin kuskista. Kuskeja kun on erilaisia, toiset kokeneempia ja toiset vähemmän kokeneempia. Nykypäivänä ehkä saisi olla entistä enemmän pakollisia ajotunteja. Ajotuntien minimimäärä on naurettavan vähän, niillä tunneilla ja kilometreillä on hankala mahdollisimman paljon kokea sitä ajamista. Faktahan on että kesällä kortin hankkineet eivät osaa varautua talvella tuleviin hankaluuksiin. Talvella kortin hankkineet osaavat hallita autonsa ja tietävät ja tuntevat jo miten talvella tietyissä tilanteissa ja olosuhteissa tulee toimia.

nainen, 17, Mikkeli

Kuva 42. Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

4 Kuljettajaindeksit

4.1 Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot

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

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

Indeksi 1 - Tutkintomenestys

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

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

Indeksi 2 - Liikennemenestys

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

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

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

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

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

Indeksi 3 – Arvio koulutuksesta

Indeksillä 3 mitataan tutkimushenkilöiden omaa subjektiivista jälkiarviota koulutukseen liittyen. Indeksiarvot muodostetaan sen perusteella, miten vastaajat ovat tutkimuslomakkeella arvioineet koulutuksen antavan heille valmiuksia itsenäiseen ajamiseen. Indeksiarvo lasketaan kunkin osa-alueen arvosanojen summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteena antamalla vuoden 2001 kantaluvulle arvo 100 ja jakamalla summaluku tarkasteltavan ryhmän vastaajamäärällä. Arvioitavat osa-alueet ovat muuttuneet hieman vuosien varrella tutkimuslomakkeen päivitysten myötä. Vuoteen 2005 saakka osa-alueita oli kahdeksan, vuodesta 2006 vuoteen 2013 yhdeksän ja vuodesta 2014 eteenpäin kymmenen. Vuodesta 2014 lähtien erillisenä teemana kysymyssarjassa on ollut ennakointi ja riskien välttäminen sekä yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille. Kaikki tekijät on otettu indeksiin laskennassa huomioon, mutta vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi saatu summaluku on suhteutettu käytettyjen laskentatekijöiden määrään.

Priima-% - Ilman liikennevahinkoja ja -rikkeitä selvinneiden osuus

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

4.2 Indeksien laskennan epävarmuustekijät

Indeksien antamaan kuvaan uusista kuljettajista liittyy joitakin epävarmuuksia muun muassa lähtöaineistojen puutteiden ja kuljettajatutkinnon vuosien varrella

muuttuneen rakenteen takia. Jotta aikasarjat on saatu pidettyä jatkuvina, on puutteita täydennetty aiempien vuosien ryhmäkohtaisilla keskiarvoilla. Esimerkiksi vuosina 2017 ja 2018 aineistosta jäi osittain tai kokonaan puuttumaan vastaajien ajo-opetusmäärät, jolloin indeksien laskennassa käytettyjä tuntimääriä täydennettiin edellisten vuosien keskiarvoilla. Myös muissa tausta-aineistoissa on ollut puutteita, mutta viime vuosina otoksen poimintaa on saatu kehitettyä siten, että puutteita ei ole enää esiintynyt. Mahdolliset aineistopuutteet eri vuosina on kirjattu tarkemmin ylös indeksien laskennassa käytettyyn taustatietokantaan.

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

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

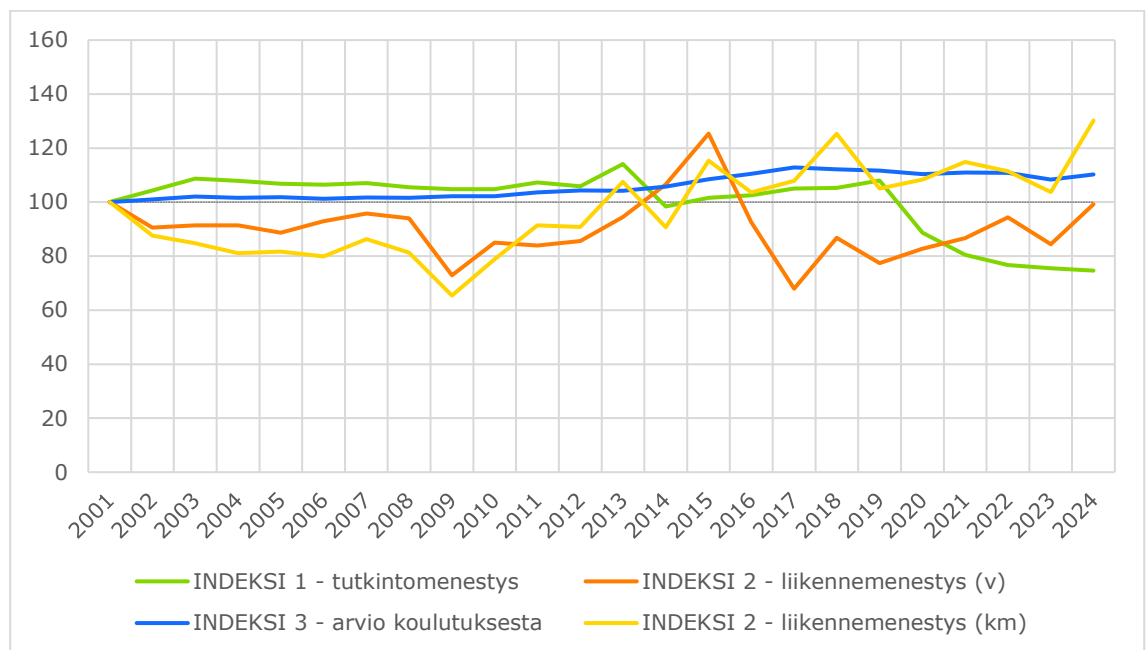
4.3 Indeksien kehitys

Uusien kuljettajien tutkinto- ja liikennemenestystä mittaavien indeksien kehitys vuodesta 2001 vuoteen 2024 on esitetty kuvassa 43. Korkeampi indeksin arvo kuvaa parempaa menestystä kyseisellä osa-alueella. Tutkintomenestystä kuvaava indeksi 1 on säilynyt lähtötason yläpuolella vuoteen 2013 saakka, mutta kokenut sen jälkeen joitain selkeämpiä pudotuksia erityisesti tutkintorakenteen muutosvuosien (2013–2014 ja 2019–2020) välillä. Vuodesta 2020 lähtien indeksiarvo 1 on edelleen laskenut jokaisena vuonna, vaikka tutkintorakenne on säilynyt muuttumattomana. Lasku on kuitenkin loiventunut ja ollut vähäistä kolmena viimeisenä tutkimusvuotena. Yhtenä selittävänä tekijänä voidaan pitää erityisesti opetuslupalaisten määrän ja ajoharjoittelumäärän kasvua, mikä laskee indeksiarvoa, vaikka koepisteet säilyisivät ennallaan.

Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 on myös tapahtunut joitakin selkeitä laskuja erityisesti vuosina 2009, 2016 ja 2017. Erityisesti vuoden 2017 laskun syynä voidaan ainakin osittain pitää tutkimuksen myöhäistä ajankohtaa ja siitä seurannutta vastaajien aiempaa korkeampaa ajokilometrimäärää, mikä osaltaan

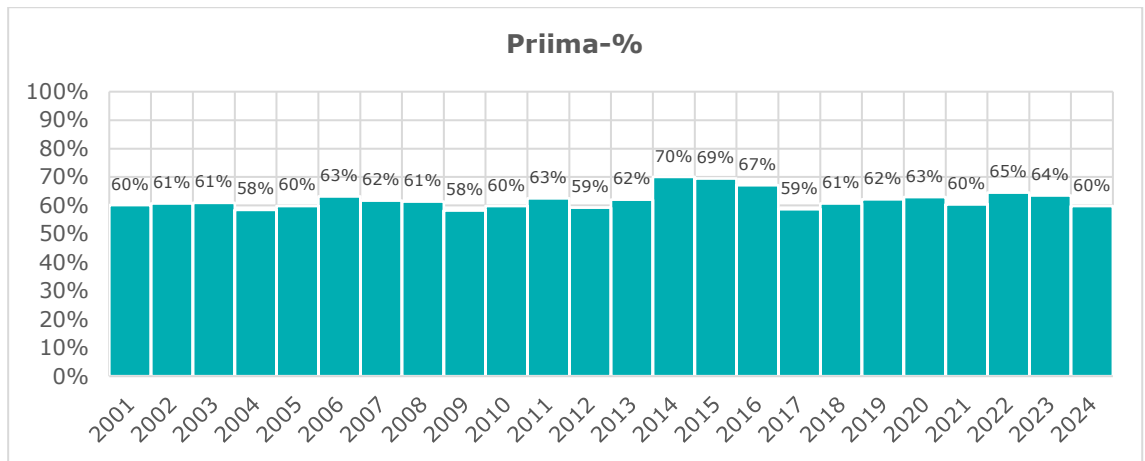
on altistanut heidät todennäköisemmin vahingoille ja rikkeille. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksissä ei pudotus näin ollen tulekaan ilmi ja indeksi on vuodesta 2015 lähtien ollut lähtötason yläpuolella, ollen korkeimmillaan vuonna 2018. Aikaa kohden lasketun indeksin 2 trendi on ollut lievän nousujohteinen vuodesta 2017 lähtien lukuun ottamatta lieviä pudotuksia vuosina 2019 ja 2023. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa sekä aikaa kohden että kilometrejä kohden lasketut indeksiarvot ovat jälleen nousseet melko selvästi aiemmasta vuodesta.

Koulutuksen antamia valmiuksia kuvaava indeksi 3 on pysynyt melko vakaana ja noussut tasaisen loivasti vuoteen 2017 saakka. Vuodesta 2018 suunta on kääntynyt loivasti alaspäin, kunnes vuonna 2024 indeksiarvo on jälleen noussut hieman. Muutokset ovat kuitenkin olleet hyvin pieniä ja vuoden 2024 arvo on lähellä viiden vuoden takaista arvoa.



Kuva 43. Indeksien kehitys 2001–2024.

Liikennemenestystä kuvaavan indeksiarvon 2 rinnalla seurattu priima-% on pysytellyt 60–65 % välillä vuodesta 2018 lähtien (Kuva 44). Vuoden 2024 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 60 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on neljä prosenttiyksikköä edellisvuoden arvoa matalampi ja myös hieman pitkän aikavälin keskiarvon (62 %) alapuolella. Kovin merkittävää muutosta ei kuitenkaan ole tapahtunut viime vuosien aikana. Priima-osuuden laskusta ja toisaalta indeksiarvon 2 noususta vuoden 2024 tutkimusaineistossa voidaan päätellä, että vahinkoja on sattunut vastaajille hieman aiempaa enemmän, mutta seurauksiltaan vahingot ovat olleet vähemmän vakavia kuin edellisinä vuosina.

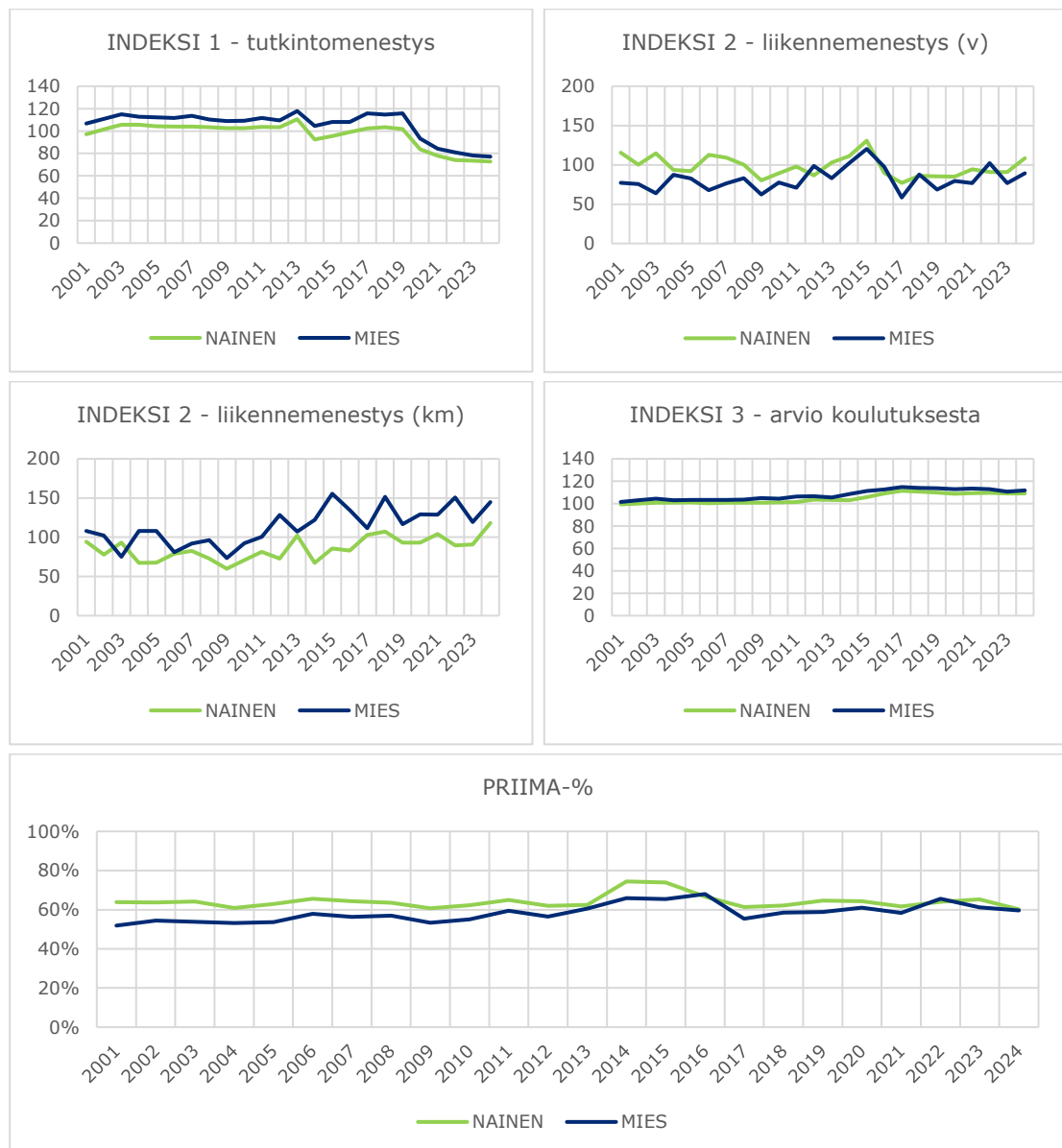


Kuva 44. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2024.

4.4 Kehitys vastaajaryhmittäin

Indeksien ja priima-%:n kehitystä on tarkasteltu myös eri vastaajaryhmien välillä. Indeksien ryhmäkohtaista vertailua on tehty opetusmuodon ja sukupuolen välillä, jolloin vastaajamäärä kahdessa vertailuryhmässä on säilynyt riittävän korkeana luotettavien analyysien tekemiseksi. Priima-%:n osalta vertailua on suoritettu lisäksi muun muassa vastaajan iän, ajokokemuksen ja asuinseudun mukaan jaoteltuna.

Kuvassa 45 on esitetty indeksiarvot ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2024 naisten ja miesten välillä. Indeksien 1 perusteella miehet ovat selviytyneet kuljettajantutkinnosta hieman naisia paremmin jokaisena tutkimusvuotena, joskin erot etenkin viime vuosina ovat olleet hyvin pieniä. Molemmista ryhmistä indeksin kokonaiskehitys on noudattanut samanlaista trendiä ja ollut loivan laskusuuntainen viimeisen neljän vuoden aikana. Indeksissä 2 vaihtelut ovat olleet voimakkaampia. Keskimäärin naiset ovat selvinneet miehiä paremmin liikenteessä useimpina tutkimusvuosina aikaa kohden tarkasteltuna, kuten myös vuosien 2023 ja 2024 tutkimusaineistoissa. Ero liikennemenestyksessä kääntyy kuitenkin miesten hyväksi ajettuja kilometrejä kohden lasketussa indeksiarvossa miesten keskimääräistä selvästi korkeamman ajokilometrimäärän myötä. Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä ja arvot olivat lähes identtisiä vuoden 2024 tutkimusaineistossa. Priima-osuus on pitkässä aikasarjassa ollut tyypillisesti naisilla hieman miehiä korkeampi. Erot ovat kuitenkin sen osalta tasoittuneet ja vuoden 2024 tutkimusaineistossa sukupuolten välillä ei ollut eroja.

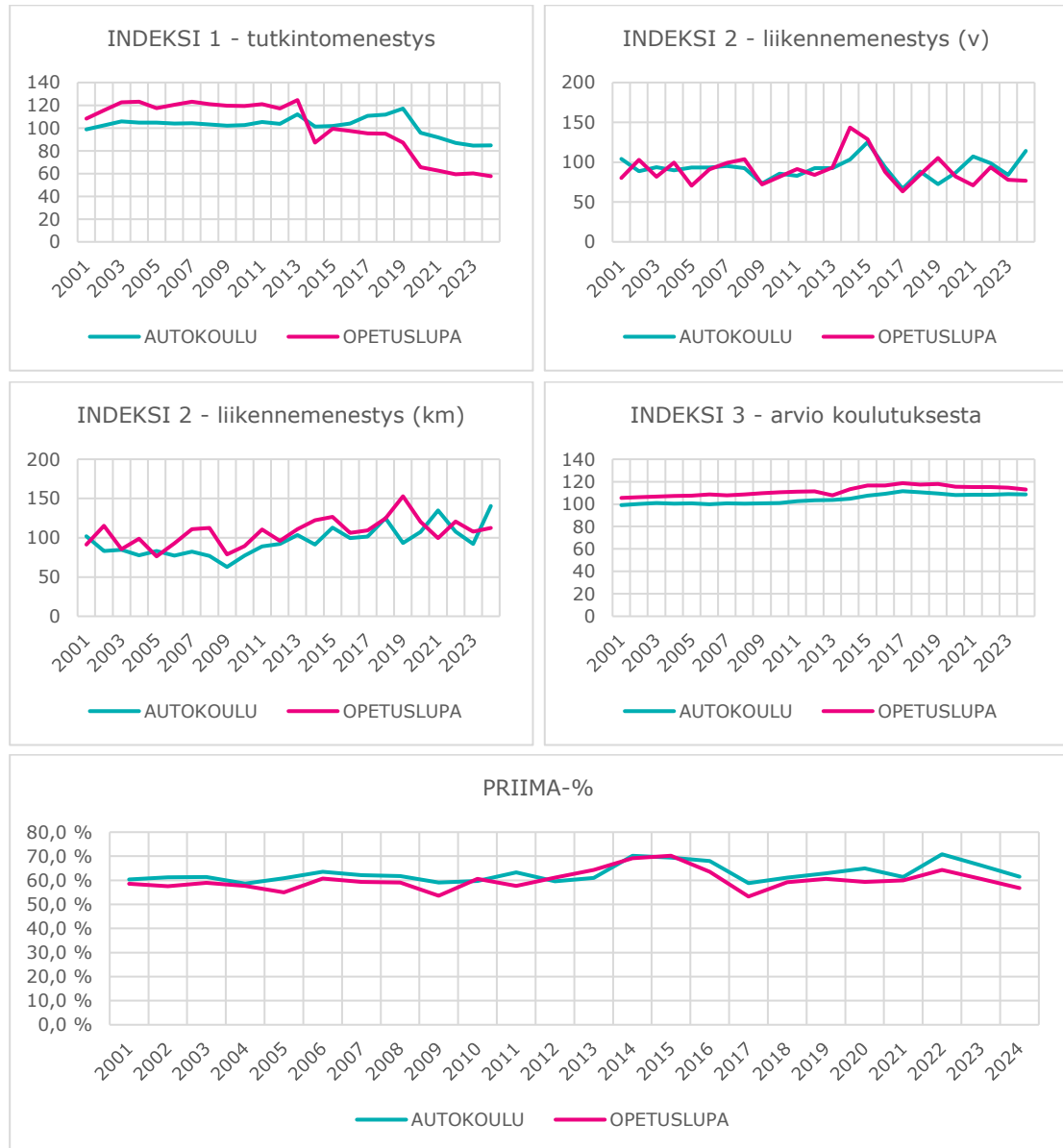


Kuva 45. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2024 vastaajan sukupuolen mukaan tarkasteltuna.

Kuva 46 on esitetty indeksiärvot ja priima-%:n kehitys ajokortin suoritustavan mukaan jaoteltuna. Tutkintomenestystä ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksi-arvo 1 on ollut ennen vuotta 2014 opetusluvalla ajokortin suorittaneilla auto-koululaisia korkeampi, mutta laskenut sittemmin autokoulun käyneitä matalam-maksi. Asiaan vaikuttaa osaltaan edellisessä luvussa kuvatut ajotuntien pakollisen määrän muutokset, joilla on ollut erilainen vaikutus eri suoritustavalla ajokortin suorittaneiden toteutuneisiin ajoharjoittelumääriin. Kehitys ryhmien välillä on ollut viime vuosina samansuuntaista eron säilyessä samalla tasolla autokoulun käynei-den hyväksi.

Liikennemenestystä aikaa kohden kuvaavassa indeksissä 2 ei ole useimpina vuosina ole ollut selkeää eroa tutkinnon suoritustavalla. Vuosina 2022 ja 2023 eroa ryhmien välillä ei käytännössä ole ollut, mutta vuoden 2024 tutkimusaineistossa autokoululaiset olivat selviytyneet hieman opetuslupalaisia paremmin. Ajettuja kilometrejä kohden laskettuna indeksi on useimpina vuosina ollut opetuslupalaisilla

hieman keskiarvoa korkeammalla, mutta vuonna 2024 autokoulussa ajokortin suorittaneilla indeksiarvo nousi myös tältä osin korkeammaksi. Indeksillä 3 mitattuna opetuslupalaiset ovat niin ikään kokeneet saaneensa opetuksesta hieman paremmat valmiudet liikenteessä selviytymiseen kaikkina tutkimusvuosina. Ero on kuitenkin kaventunut viime vuosina hyvin pieneksi. Priima-osuuden perusteella autokoululaiset ovat myös selviytyneet ensimmäisestä ajovuodestaan hieman opetuslupalaisia vähemmillä vahingoilla ja rikkeillä.

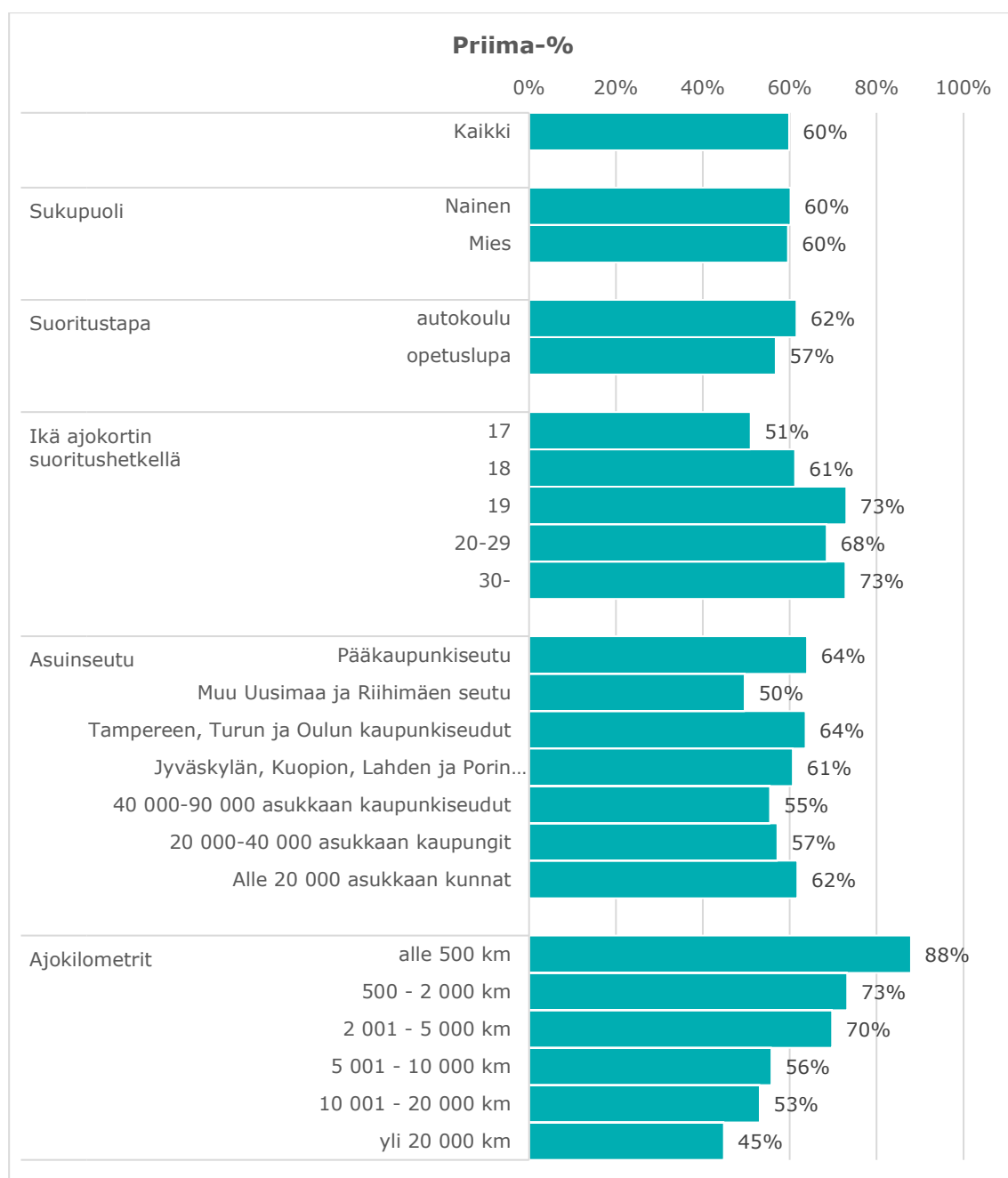


Kuva 46. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2024 autokoulun suorittaneiden mukaan tarkasteltuna.

Kokonaan vahingotta ja rangaistuksessa oli vuoden 2024 tutkimusaineiston perusteella selvinnyt 60 % vastaajista (Kuva 47). Miesten ja naisten välillä ei ollut eroa. Ikäryhmittäin tarkasteltuna priima-% oli matalimmillaan 17-vuotiaana ajokortin saaneilla (51 %) ja korkeimmillaan yli 18-vuotiaana ajokortin saaneilla (68–73 %) vastaajilla. Alueellisesti tarkasteltuna priima-% oli korkeimmillaan pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla (69 %) ja pienimmillään pääkaupunkiseudun ulkopuolisen Uudenmaan ja Riihimäen alueella asuvilla vastaajilla (50 %). Ajokokemuksen perusteella

tarkasteltuna priima-% laski suoraviivaisesti sen mukaan mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt. Eroa eniten ja vähiten ajaneiden vastaajaryhmien välille muodostui yli 40 %-yksikköä.

Ryhmiä välisiä eroja testattiin myös muiden tilastollisten testien avulla, jotta voitiin selvittää minkä ryhmien välisiä eroja voidaan pitää tilastollisesti merkitsevinä. Esimerkiksi ikäryhmittäisessä priima-osuuden vertailussa khiin neliötestin p-arvo laskee alle 0,001:n ($X^2=31,47$, $df=4$, $p=0,00$), jolloin näyttöä todellisille ryhmäkohtaisille eroille voidaan pitää tilastollisesti erittäin merkitsevinä ja kuljettajan iällä siten olevan vaikutusta vahinkojen syntyyn. riittävänä. Samoin ajokilometrien osalta erot priima-osuudessa ovat tilastollisesti erittäin merkitseviä. Sen sijaan sukupuolen, opetusmuodon ja asuinseudun mukaan tehdyissä khiin neliötesteissä p-arvo jää yli 0,05:n, jolloin priima-osuuksien ja aineiston koon vuoksi ei voida suoraan todeta tulosten tilastollista merkitsevyyttä.



Kuva 47. Priima-osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2024 uusien kuljettajien seurantalutkimukseen saatiin kevään ja syksyn tutkimuskierroksilta yhteensä 1292 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodotui 16 %, joka oli jälleen hieman matalampi kuin aiempina vuosina. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana saaneiden vastaajien osuus oli vuoden 2023 tapaan jo hieman yli kolmannes kaikista vastaajista. Osuus vastaa hyvin viime vuosien aikana ikäpoikkeuslupalaisten osuutta kaikista B-kortin suorittajista. Niin ikään opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on kasvanut viime vuosina ja vuoden 2024 tutkimuksessa opetuslupalaiset edustivat myös hieman yli kolmannesta kaikista vastaajista.

Vuonna 2024 myönnettiin yhteensä hieman yli 60 000 henkilöauton ajo-oikeuteen oikeuttavaa ajokorttia. Määrä on hieman korkeampi kuin kahtena edellisenä vuonna, mutta hieman pienempi kuin tätä edeltävinä vuosina. Tutkimustulosten perusteella keskimääräinen yhdelle vastaajalle ajokortin saamisen jälkeen kertynyt ajosuorite vuoden 2023 aineistossa oli 10 531 ajokilometriä. Määrä on kasvanut hieman kahdesta edellisestä vuodesta, mutta on edelleen tätä edeltäviä vuosia matalammalla tasolla. Vastaavantyyppinen trendi näkyy liikkumistottumuksissa. Henkilöauton käytön yleisyys on uusilla kuljettajilla kasvanut hieman vuosista 2022 ja 2023, mutta laskenut hieman vuosista 2020 ja 2021, jolloin toisaalta myös esimerkiksi koronarajoitusten voidaan katsoa siirtäneen joukkoliikenteen käyttäjiä yksityisautoiluun.

Vastaajien tyytyväisyys opetuksesta saatuihin valmiuksiin oli vuoden 2024 tutkimusaineistossa lähes identtinen vuoden 2023 kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tyytyväisyyskeskiarvot useilla osa-alueilla ovat laskeneet hieman vuosista 2017–2019, mutta ovat kuitenkin kymmenen vuoden takaisia arvoja korkeammalla. Aiempien vuosien tapaan eri osa-alueista vastaajat kokivat saaneensa heikoimmat valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen ja kuljettajaopetuksen sisältöä koskevassa osiossa tyytyväisyys pimeällä ja liukkaalla ajon harjoituksiin jäi myös osa-alueista selvästi matalimmaksi. Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin on noussut hieman viime vuosien aikana. Viiden vuoden aikajänteellä tyytyväisyys on puolestaan hieman laskenut liukkaalla kelillä ajon harjoituksiin, maantietäjoon ja taajama-ajoon.

Opetusmuotona sekä verkko-opetus että simulaattoriopetus ovat kasvattaneet suosiotaan vuosi vuodelta. Pimeällä ajon harjoitukset on suorittanut simulaattorilla jo pitkään yli 80 % vastaajista, mutta myös liukkaan kelin harjoitukset ovat siirtyneet simulaattorilla suoritettavaksi lähes 70 prosentilla vastaajista. Osittain simulaattoriopetuksen yleistymisen heijastuu myös tyytyväisyyden laskuun, sillä tyypillisesti liikenteessä tapahtuva opetus koetaan kaikkein hyödyllisimmäksi. Toisaalta ero on tasoittunut hieman viime vuosina aikana. Yleisesti hieman keskimääräistä tyytyväisempiä ajo-opetukseen olivat aiempien vuosien tapaan 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat ja opetusluvalla ajokortin suorittaneet, eli pitkälti ne vastaajat, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt kaikkein eniten. Aiemmista ajo-oikeuksista myös mopo- tai mopoautokortin omistaminen indikoi korkeampaa tyytyväisyyttä ajo-opetukseen ja siitä saatuihin valmiuksiin. Teoriaopetukseen liittyvissä osa-alueissa tyytyväisyys ei korreloinut suoraviivaisesti esimerkiksi iän, opetusmuodon tai ajokilometrien kanssa.

Korkeamman tyytyväisyyden ohella runsaat ajokilometrit heijastuvat tyypillisesti korkeampiin vahinko- ja rikemääriin. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna tutkimushenkilöille sattuneiden pienten vahinkojen määrä on samalla tasolla kymmenen vuoden takaisen arvon kanssa, mutta kasvanut kuitenkin hieman viime vuosien aikana. Tyypillisesti suuremmat läheltä piti -tilanteiden määrät indikoivat myös suurempia vahinkomääriä. Vakavammat onnettomuustyytit, kuten henkilövahinkoon tai vankeuteen johtaneet onnettomuudet ovat kuitenkin edelleen hyvin harvinaisia koko tutkimusaineiston laajuudella.

Ajokielto-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus jäi vuoden 2024 aineistossa yhteen prosenttiin, mikä tarkoitti ainoastaan 19 vastaajaa. Yli puolet ajokielto-koulutukseen johtaneen syyn ilmoittaneista vastaajista ilmoitti syyksi ylinopeuden. Koulutuksen käyneistä kuljettajista yli 70 % ilmoitti olleensa tyytyväinen koulutuksen sisältöön. Kaikkiaan yli 60 % vastaajista koki myös koulutuksella olleen joko selkeä tai osittainen vaikutus myöhempään ajokäyttäytymiseen. Tutkimusaineisto jäi pieneksi, mutta aiempien vuosien tapaan myös vapaan sanallisen palautteen perusteella koulutuksella koettiin olleen vaikutusta, joko asenteiden muuttumisen kautta tai sen aiheuttaman taloudellisen menetyksen vuoksi.

Indeksiarvojen osalta tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 on laskenut hieman viime vuosien aikana, vaikka ero vuosien 2023 ja 2024 välillä olikin pieni. Liikennemenenestystä mittaava indeksi 2 oli puolestaan noussut melko selvästi vuodesta 2023. Koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 on säilynyt pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella ja siinä tapahtuneet muutokset ovat olleet hyvin pieniä. Niiden vastaajien osuus, joille ei rikkeitä ja vahinkoja ollut sattunut ollenkaan, oli muutaman prosenttiyksikön pienempi kuin vuonna 2024.

Kaiken kaikkiaan vuoden 2024 tutkimusaineistossa uusille kuljettajille oli sattunut hieman viime vuosia enemmän vahinkoja, mutta seurauksiltaan ne olivat olleet pienempiä. Eri ryhmistä hieman keskimääräistä vähemmällä vahingoilla olivat selvinneet autokoulussa ajokortin suorittaneet kuljettajat, yli 18-vuotiaana ajokortin suorittaneet kuljettajat sekä pääkaupunkiseudulla ja muilla isoilla kaupunkiseuduilla asuvat kuljettajat. Selkein vaikutus vahingotta selviytymiseen oli kuitenkin jälleen ajokilometreillä eli altistumisen määrällä: ero alle 500 kilometriä ja yli 20 000 kilometriä ajaneilla vastaajilla oli priima-osuudessa yli 40 prosenttiyksikköä.

Lähdeluettelo

Traficom, 2025a. Tilastotietokanta. Kuljettajantutkinnot.

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

Traficom, 2025b. Tilastotietokanta. Suoritetut ja hyväksytyt ajokokeet.

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

Traficom, 2025c. Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit.

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

Tilastokeskus 2024. Statfin-tietokanta. Väestötiedot. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaerak/?tablelist=true

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja

2023:

[https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2023.pdf](https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2023.pdf)

2022:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2022_0.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2022_0.pdf)

2021:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2021 .pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2021.pdf)

2020 (perusaineisto):

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien kuljettajien seurantatutkimus_%20Tyytyv%C3%A4isyys%20kuljettajaopetukseen%20ja%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%2C%20vuoden%202020%20aineisto_.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_%20Tyytyv%C3%A4isyys%20kuljettajaopetukseen%20ja%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%2C%20vuoden%202020%20aineisto_.pdf)

2020 (ikäpoikkeuslupalaisten lisäaineisto):

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

2019:

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

2018:

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

2017:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2017_8_2019.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2017_8_2019.pdf)

2016:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/28485-Trafi_17_2017_Uusien kuljettajien seurantatutkimus_2016.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/28485-Trafi_17_2017_Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2016.pdf)

2013–2015:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/22431-Uudet kuljettajat_2014_2015.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/22431-Uudet_kuljettajat_2014_2015.pdf)

2011:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/9951-Trafin julkaisuja_14-2012 - Uusien kuljettajien seuranta_ind.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/9951-Trafin_julkaisuja_14-2012_-_Uusien_kuljettajien_seuranta_ind.pdf)

2010:

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/1653-Trafin julkaisuja_11-2011 - Uusien kuljettajien seuranta.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/1653-Trafin_julkaisuja_11-2011_-_Uusien_kuljettajien_seuranta.pdf)

Liiteluettelo

Liite 1. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen suomenkielinen tutkimuslomake 2024

Liite 2. Alueellisessa luokittelussa käytetyt alueryhmät

Liite 3. Tutkimuksen vastausmäärät 2015–2024

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto