

Uusien kuljettajien seuranta tutkimus

Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2025 aineisto

Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen

<p>Julkaisun nimi Uusien kuljettajien seurantatutkimus - Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2025 aineisto</p>	
<p>Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen</p>	
<p>Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä</p>	
<p>Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2026</p>	<p>ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-425-021-4</p>
<p>Asiasanat uudet kuljettajat, nuoret kuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, tyytyväisyys, kuljettajaopetus, kuljettajantutkimus, ajo-oikeus, ajokortti, opetuslupa</p>	
<p>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.</p> <p>Vuoden 2025 uusien kuljettajien seurantatutkimukseen saatiin kevään ja syksyn tutkimuskierroksilta yhteensä 1025 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 13 %, joka oli jälleen matalampi kuin aiempina vuosina. Jatkossa tutkimuksen otoskokoa onkin syytä kasvattaa, jotta riittävän laadukas tutkimusaineisto saadaan kerättyä. Vastaajat olivat saaneet ajokortin aiempaan tapaan noin 1–1,5 vuotta ennen tutkimushetkeä. Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus oli edelleen kasvanut hieman ja vuoden 2025 tutkimuksessa jo 38 % 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.</p> <p>Vuoden 2025 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhdelle vastaajalle kertynyt ajosuorite oli 9766 kilometriä. Määrä oli hieman pienempi kuin edellisenä vuonna ja suunnilleen samaa tasoa tätä edeltävien vuosien kanssa. Kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöauto-matkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Kehitys noudattaa suunnilleen samaa trendiä kuin ajokilometrit. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna henkilöauton käytön yleisyydessä ei ole tapahtunut isoja muutoksia. Sen sijaan kävelyn suosio on hieman kasvanut ja pyöräilyn suosio hieman laskenut. Myös joukkoliikennettä aktiivisesti käyttävien osuus on hieman korkeammalla kuin 5–10 vuotta sitten. Myönnettyjen henkilöauton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien perusteella henkilöautoilun suosio on samalla tasolla edellisvuoden kanssa, vaikka pidemmällä aikavälillä trendi onkin ollut laskusuuntainen. Alueelliset erot auton käytön yleisyydessä ja ajokortin suorittamisessa ovat edelleen suuria. Uudenmaan alueella kaikista 18-vuotiaista 39 % omisti ajokortin vuoden 2026 alussa, kun vastaava lukema esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla on yli 70 prosenttia. Myös ikäpoikkeusluvalla suosio on yleisintä Pohjanmaan alueella.</p> <p>Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäiseen ajamiseen. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksesta saatuihin valmiuksiin oli vuonna 2025 noussut hieman edellisistä vuosista. Eri osa-alueista vastaajat olivat tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeään ja liukkaaseen kelin ajon harjoitukseen, vaikka myös niiden osalta tyytyväisyys on hieman kasvanut viime vuosina.</p>	

Teoriaopetuksessa verkko-opetus ja ajo-opetuksessa simulaattoriopetus erityisesti liukkaan kelin ajon harjoituksissa on yleistynyt tasaisesti viime vuosien aikana. Pimeällä ajon harjoitusten opetusmuotona simulaattoriopetuksen suosio on vakiintunut noin 80 prosentin tasolle viime vuosina. Myös liukkaan kelin harjoitukset ilmoitti suorittaneensa simulaattorilla jo noin kaksi kolmasosaa vastaajista.

Vuoden 2025 tutkimusaineistossa kaikkiaan 65 % vastaajista oli selviytynyt tutkimuksen teko hetkeen saakka kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli viisi prosenttiyksikköä edellisvuoden arvoa korkeampi. Indeksiarvoista tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 sekä liikennemenestystä mittaava indeksi 2 olivat laskeneet hieman edellisestä vuodesta. Priima-osuuden ja indeksiarvojen perusteella vastaajille oli vuoden 2025 aineistossa sattunut hieman aiempaa vähemmän vahinkoja, mutta seurauksiltaan ne olivat olleet hieman vakavampia. Vuoden 2025 tutkimuksessa ensimmäistä kertaa kysytyjen läheltä piti -tilanteiden syiksi ilmoitettiin sekalaisesti useita eri tekijöitä. Päällimmäisinä esille nousivat muiden henkilöiden toiminta, huono ajokeli, keskittymisen herpaantuminen, liiallinen tilannenopeus tai äkillisesti tielle juosseet eläimet.

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

<p>Publikation Uppföljningsundersökning av nya förare – nöjdhet med förarutbildningen och erfarenheter i trafiken, material från 2025</p>	
<p>Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen</p>	
<p>Tillsatt av och datum</p>	
<p>Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 5/2026</p>	<p>ISSN (elektronisk publikation) 2669–8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-425-021-4</p>
<p>Ämnesord nya förare, unga förare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnighet, erfarenheter, nöjdhet, förarutbildning, förarexamen, kör rätt, körkort, undervisningstillstånd</p>	
<p>Sammandrag Uppföljningsstudien av nya förare samlar in information om nya förares trafiksäkerhet och erfarenheter av förarutbildningen. En motsvarande studie har genomförts årligen sedan 2001. Med hjälp av en lång tidsserie baserad på egna erfarenheter, självbedömningar och olika nyckeltal kompletterade med bakgrundsuppgifter har det varit möjligt att jämföra vilka förändringar som har skett i trafiksäkerhetssituationen för nya förare under en period på över 20 år. Samtidigt har studien gett ytterligare information om utvecklingsbehoven inom förarutbildningen samt om effekterna av reformer i körkortslagstiftningen på nya förares trafiksäkerhet.</p> <p>I 2025 års uppföljningsstudie av nya förare erhöles totalt 1 025 svar från vårens och höstens undersökningsomgångar. Den totala svarsfrekvensen uppgick till 13 %, vilket återigen var lägre än under tidigare år. Framöver finns det därför skäl att öka studiens urvalsstorlek för att säkerställa insamlingen av forskningsdata av tillräckligt hög kvalitet. Liksom tidigare år hade respondenterna fått sitt körkort cirka 1–1,5 år före undersökningstillfället. Andelen respondenter som erhållit körkort vid 17 års ålder med dispens från ålderskravet hade fortsatt att öka något, och i 2025 års studie hade redan 38 % av respondenterna avlagt körkort vid 17 års ålder. På samma sätt som under tidigare år var kvinnor betydligt mer aktiva än män i att besvara enkäten, vilket resulterade i att kvinnor utgjorde majoriteten i det slutliga forskningsmaterialet, trots att männen utgör en större andel av alla som avlägger körkort.</p> <p>I 2025 års undersökningsmaterial var den genomsnittliga körsträckan som ackumulerats per respondent 9 766 kilometer. Detta var något lägre än föregående år och ungefär i nivå med de närmast föregående åren. Två tredjedelar av respondenterna uppgav att de gjorde bilresor dagligen eller nästan dagligen. Utvecklingen följer i stort sett samma trend som körsträckan. Vid en granskning över en längre tidsperiod har inga större förändringar skett i hur vanligt bilbruk är. Däremot har gång blivit något mer populärt och cykling något mindre populärt. Andelen personer som aktivt använder kollektivtrafik är också något högre än för 5–10 år sedan. Baserat på antalet körkort som ger rätt att köra personbil är bilkörningens popularitet på samma nivå som föregående år, även om den långsiktiga trenden har varit nedåtgående. De regionala skillnaderna i bilbruk och körkortsinnehav är fortfarande stora. I Nylandsregionen hade 39 % av alla 18-åringar körkort i början av 2026, medan motsvarande andel till exempel i Södra Österbotten överstiger 70 %. Användningen av åldersdispens är också vanligast i Österbotten.</p> <p>Liksom under tidigare år bedömde respondenterna generellt att förarutbildningen hade gett dem goda färdigheter för självständig körning. Nöjdheten med de färdigheter som erhållits genom förarutbildningen hade 2025 ökat något jämfört med tidigare år. Av de olika kompetensområdena var respondenterna minst nöjda med de färdigheter de förvärvat för körning under svåra förhållanden samt med övningar i mörker- och halkkörning, även om nöjdheten även inom dessa områden har ökat något under de senaste åren. Inom teoriundervisningen har</p>	

nätbaserad undervisning, och inom körundervisningen simulatorbaserad undervisning – särskilt för övning i halkkörning – stadigt blivit vanligare under de senaste åren. Populariteten för simulatorundervisning som undervisningsform för mörkerkörning har under senare år stabiliserats på cirka 80 %. Cirka två tredjedelar av respondenterna uppgav också att de genomfört halkkörningsövningar med hjälp av simulator.

I 2025 års undersökningsmaterial hade totalt 65 % av respondenterna fram till undersökningstillfället klarat sig helt utan olyckor och påföljder. Andelen var fem procentenheter högre än året innan. Index 1, som mäter provframgång, och index 2, som mäter trafiksäkerhetsprestation, hade båda minskat något jämfört med föregående år. Baserat på andelen så kallade toppresterande förare och indexvärdena hade respondenterna i 2025 års material råkat ut för något färre olyckor än tidigare, men följderna av olyckorna hade varit något allvarigare. I 2025 års studie efterfrågades för första gången orsaker till nära-ögat-situationer, och dessa angavs bero på en rad olika faktorer. De mest framträdande orsakerna var andra trafikanters beteende, dåligt körväglag, bristande koncentration, för hög situationsanpassad hastighet eller djur som plötsligt sprungit ut på vägen.

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

Title of publication Monitoring study of new drivers – Satisfaction with driver instruction and experiences in traffic, data for 2025	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Commissioned by, date	
Publication series and number Traficom Research Reports 5/2026	ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-425-021-4
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	
<p>Abstract</p> <p>The follow-up study of new drivers collects information on the traffic performance of newly licensed drivers and their experiences related to driver education. A corresponding study has been conducted annually since 2001. Using a long time series based on personal experiences, self-assessments, and various key indicators supplemented with background information, it has been possible to compare how the road safety situation of new drivers has changed over a period of more than 20 years. At the same time, the study has provided additional information on the development needs of driver education as well as on the impacts of reforms in driving licence legislation on the traffic performance of new drivers.</p> <p>A total of 1,025 responses were received for the 2025 follow-up study of new drivers from the spring and autumn survey rounds. The overall response rate was 13%, which was again lower than in previous years. In the future, the sample size of the study should therefore be increased in order to ensure the collection of sufficiently high-quality research data. As in previous years, respondents had obtained their driving licences approximately 1–1.5 years before the time of the survey. The proportion of respondents who had obtained their licence at the age of 17 with a special age exemption permit had increased slightly further, and in the 2025 study already 38% of respondents had completed their driving licence at the age of 17. As in previous years, women were clearly more active than men in responding to the survey, resulting in a majority of women in the final research data, despite the fact that men represent a larger share of all licence holders overall.</p> <p>In the 2025 research data, the average driving distance accumulated per respondent was 9,766 kilometres. This figure was slightly lower than in the previous year and roughly at the same level as in the years before that. Two thirds of respondents reported making car trips daily or almost daily. The trend follows roughly the same pattern as total driving distance. When examined over a longer period, no major changes have occurred in the overall prevalence of car use. By contrast, walking has become slightly more popular, while cycling has declined slightly. The share of people actively using public transport is also somewhat higher than 5–10 years ago. Based on the number of driving licences entitling the holder to drive passenger cars, the popularity of car use remains at the same level as the previous year, even though the longer-term trend has been downward. Regional differences in car use and licence acquisition remain considerable. In the Uusimaa region, 39% of all 18-year-olds held a driving licence at the beginning of 2026, whereas the corresponding figure in, for example, South Ostrobothnia exceeds 70%. The use of the special age exemption permit is also most common in the Ostrobothnia region.</p> <p>As in previous years, respondents generally assessed that driver education had provided them with good skills for independent driving. Satisfaction with the skills gained through driver education increased slightly in 2025 compared with previous years. Of the different skill areas,</p>	

respondents were least satisfied with the skills they had gained for driving in difficult conditions and for practising driving in dark and slippery conditions, although satisfaction in these areas has also increased somewhat in recent years. In theory instruction, online learning, and in driving instruction, simulator-based teaching—particularly for practising driving in slippery conditions—has steadily increased in recent years. The popularity of simulator instruction as a teaching method for practising driving in the dark has stabilised at around 80% in recent years. Approximately two thirds of respondents also reported having completed slippery-condition training using a simulator.

In the 2025 research data, a total of 65% of respondents had reached the time of the survey entirely without accidents or penalties. This share was five percentage points higher than in the previous year. Index 1, measuring examination performance, and Index 2, measuring traffic performance, had both declined slightly compared with the previous year. Based on the proportion of “top performers” and the index values, respondents in the 2025 data had experienced slightly fewer incidents than before, but the consequences of those incidents were somewhat more severe. In the 2025 study, the reasons for near-miss situations, which were asked about for the first time, were attributed to a variety of factors. The most prominent reasons included the actions of other road users, poor driving conditions, lapses in concentration, excessive situational speed, or animals suddenly running onto the road.

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

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt vuodesta 2001 lähtien tietoa uusien kuljettajien kokemuksista ja menestyksestä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen. Tutkimusaineisto on kerätty kyselytutkimuksella, joka on suunnattu edellisenä vuonna B-kortin suorittaneille kuljettajille. Tutkimuksen keskeisimmät tulokset on julkaistu vuosittain osana Traficomin julkaisusarjaa. Tässä raportissa esitetty tutkimusaineisto on kerätty keväällä ja syksyllä 2025.

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

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

Helsingissä, 24.4.2026

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2001 samlat in information om nya förarens erfarenheter och trafiksäkerhetsprestationer efter att de har erhållit körkort. Undersökningsmaterialet har samlats in genom en enkätundersökning som riktats till förare som avlagt körkort i klass B under föregående år. De viktigaste resultaten av undersökningen har årligen publicerats som en del av Traficoms publikationsserie. Det undersökningsmaterial som presenteras i denna rapport har samlats in under våren och hösten 2025.

Syftet med uppföljningsstudien av nya förare är att kartlägga respondenternas nöjdhet med förarutbildningen, bedöma de färdigheter som utbildningen ger för självständig körning samt följa nya förarens trafiksäkerhetsprestationer under deras första år i trafiken. Utöver de nya förarnas egna subjektiva bedömningar möjliggör de bakgrundsuppgifter som kopplats till materialet samt beräkningen av separata indexvärden att utvecklingen kan följas som en lång tidsserie med hjälp av statistiska nyckeltal. Undersökningsresultaten kan användas för att utveckla förarutbildningen och för att bedöma trafiksäkerhetsutvecklingen bland nya förare.

Ordförande för undersökningens styrgrupp har varit Elina Uusitalo från Traficom. Övriga medlemmar i styrgruppen har varit Riikka Rajamäki och Inkeri Parkkari, även de från Traficom. Bondata Group har ansvarat för det tekniska genomförandet av enkätundersökningen. Sitowise Oy har svarat för planering, analys och rapportering av undersökningen, och som projektledare har Janne Tuominen ansvarat för arbetet. Även Kati Kiiskilä och Arttu Rissanen har deltagit i genomförandet av arbetet.

Helsingfors, 24.4.2026
Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

The Finnish Transport and Communications Agency Traficom has collected data since 2001 on the experiences and traffic performance of new drivers after obtaining a driving licence. The research data have been collected through a survey targeted at drivers who obtained a category B driving licence in the previous year. The key results of the study have been published annually as part of Traficom's publication series. The research data presented in this report were collected in the spring and autumn of 2025.

The objective of the follow-up study of new drivers is to examine respondents' satisfaction with driver education, to assess the skills provided by the training for independent driving, and to monitor the traffic performance of new drivers during their first year of driving. In addition to the respondents' own subjective assessments, the development can be monitored as a long time series using statistical indicators, based on background information linked to the data and the calculation of separate index values. The research results can be utilised in the development of driver education and in the assessment of traffic safety developments among new drivers.

The chair of the study's steering group was Elina Uusitalo from Traficom. Other members of the steering group included Riikka Rajamäki and Inkeri Parkkari, also from Traficom. Bondata Group was responsible for the technical implementation of the survey. Sitowise Oy was responsible for the planning, analysis and reporting of the study, with Janne Tuominen serving as project manager. Kati Kiiskilä and Arttu Rissanen also contributed to the work.

Helsinki, 24.4.2026
Elina Uusitalo
Senior Specialist
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 rajaus 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	43
3.3	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.....	46
3.4	Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön	51
3.5	Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi	57
4	Kuljettajaindeksit	61
4.1	Indeksien kuvaus ja tausta-aineistot	61
4.2	Indeksien laskennan epävarmuustekijät	63
4.3	Indeksien kehitys.....	63
4.4	Kehitys vastaajaryhmittäin.....	65
5	Yhteenveto ja johtopäätökset	69
	Lähdeluettelo	71
	Liiteluettelo	73

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, millaisia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen kuljettajaopetus tarjoaa, mitä vaikutuksia tutkintorakenteen muutoksilla on ollut, ja miten koulutusta olisi tarvetta kehittää tulevaisuudessa.

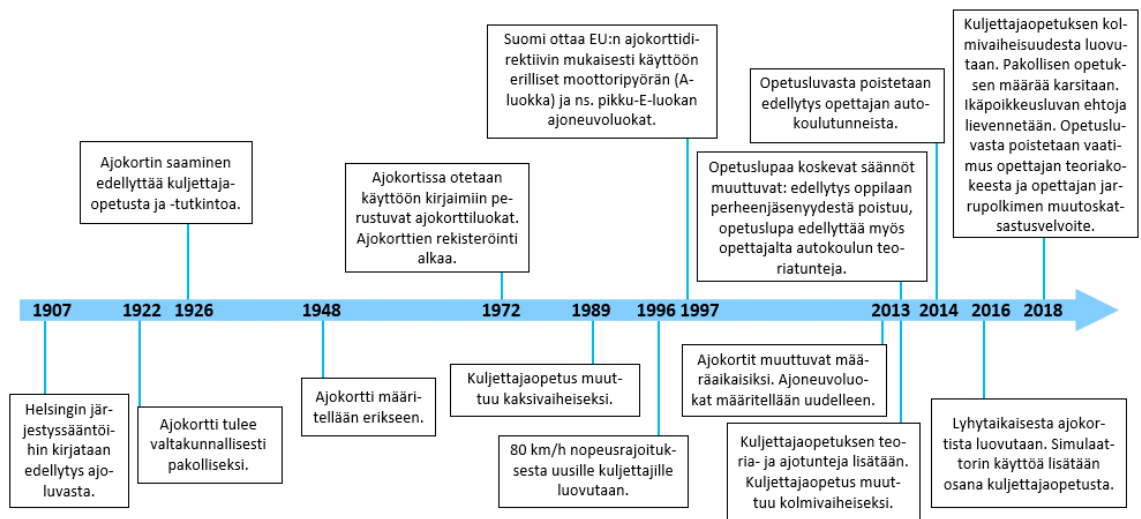
Uusien kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu pääosin samansisältöisenä kyselytutkimuksena vuodesta 2001 alkaen. Nykyään tutkimusaineisto kerätään vuosittain kahdessa erässä, joissa molemmissa otokseen poimitaan 4 000 edellisenä vuonna B-luokan ajokortin saanutta kuljettajaa. Tutkimusaineiston ja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

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen pitkäaikaisena tavoitteena on ollut varmistaa tutkimusaineiston vertailtavuus ja 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 tulleita muutoksia. Muutokset on kuitenkin pyritty pitämään mahdollisimman pieninä tärkeimpien mitta-reiden vertailukelpoisuuden takaamiseksi. Samalla tutkimusta on kuitenkin pyritty uudistamaan tarpeen mukaan siten, että se tuottaisi aiempaa laajempaa taustaineistoa kuljettajaopetuksen sisällön arviointiin ja kehittämiseen. Useiden kuljettajantutkinnon suorittamiseen tulleiden 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. 2010-luvulla kuljettajantutkintoon tuli useampia 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 ajokortteen suorittettuaan 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. 17-vuotiaiden osuus kaikista uusista kuljettajista on noussut viime vuosina merkittävän suureksi. Kuvassa 1 on esitetty merkittävimpiä kuljettajaopetuksessa ja ajokorttilainsäädännössä tapahtuneita muutoksia aina sen alkua ajoista nykypäivään.



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

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

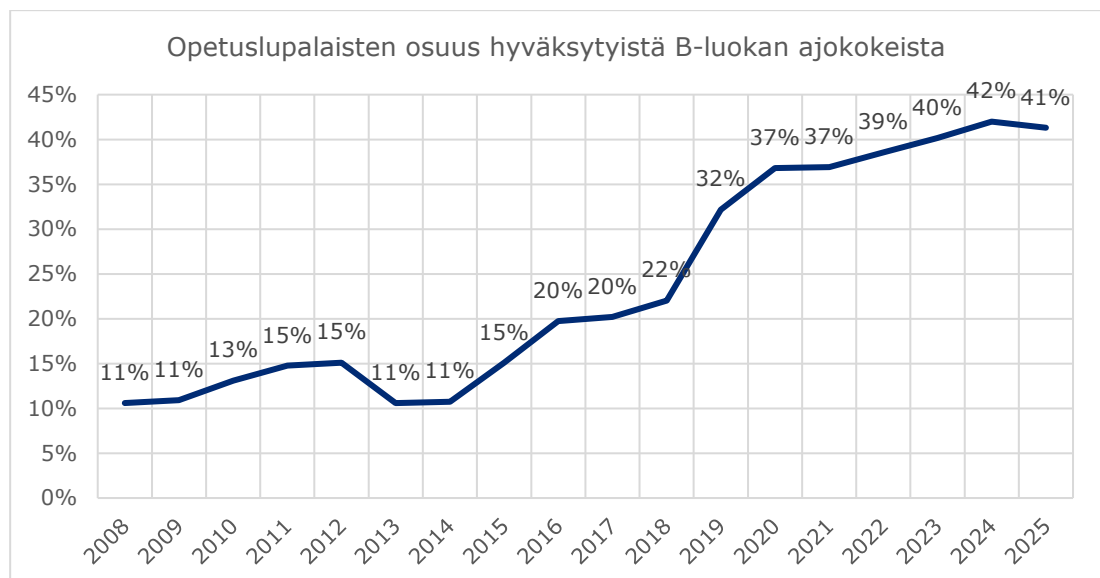
Vuoden 2018 tutkintorakenteen uudistuksen jälkeen ajokortin saanut kuljettaja voidaan määrätä ylimääräiseen neljän tunnin ajokieltokoulutukseen, mikäli hän on tehnyt liikennerekkoja tai -rikkomuksia ensimmäisten kahden ajovuoden aikana. Kuvassa 2 on esitetty B-kortin suorittamisen vaiheet nykyään voimassa 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 opetusluvalla ajokorttia suorittavilta edellytettiin autokouluopetusta, johon myös ajo-opettaja osallistuu. Opetusluvan suosio kuljettajaopetuksen suoritustapana vähenikin vuonna 2013, sillä osallistuminen autokouluopetukseen lisäsi opetuslupaopetuksen kustannuksia ja kaikki autokoulut eivät tarjonneet opetusluvalla korttia suorittaville teoriaopetusta. (Traficom 2025a)

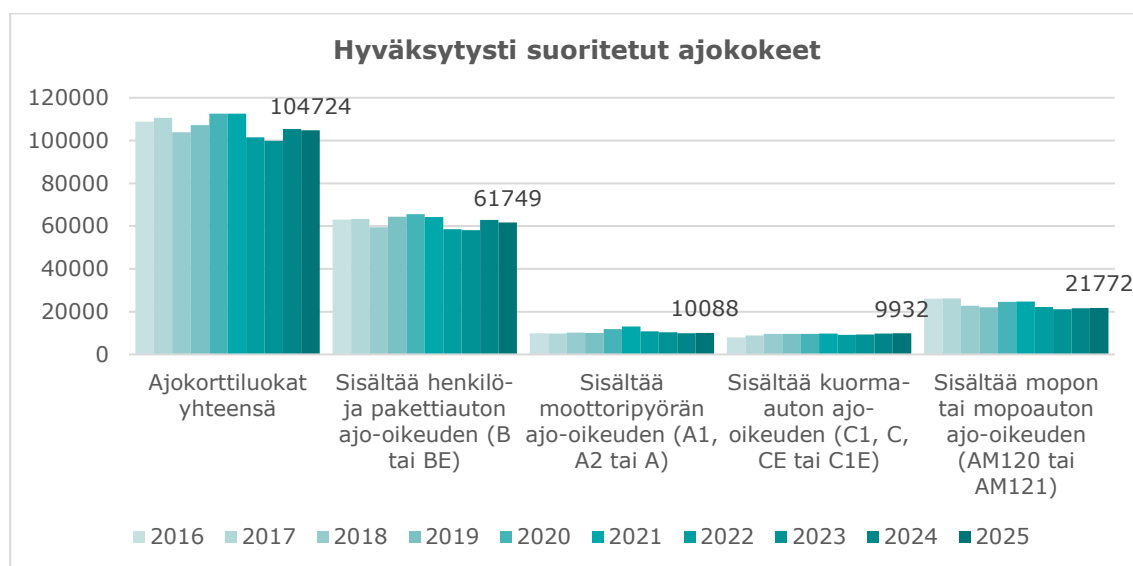
Vuoden 2014 alussa ajokorttilaista poistettiin säännökset pakollisesta opetuslupaopetukseen valmistavasta autokoulussa annettavasta yhteisopetuksesta ja muusta opetuslupalaisille autokoulussa annettavasta opetuksesta perusvaiheen aikana. Vuoden 2018 tutkintouudistuksen yhteydessä opetuslukäytäntöä helpotettiin edelleen muun muassa opetuslupaopettajan teoriakokeen pakollisuudesta ja opetuslupa-auton muutokatsastusvaatimuksesta luopumalla. Vuodesta 2020 lähtien jo yli kolmannes uusista kuljettajista on suorittanut ajokorttinsa opetusluvalla. Vuonna 2025 opetuslupalaisten osuus pieneni edellisvuoteen verrattuna. Osuus edellisvuoteen verrattuna pieneni viimeksi vuonna 2013. Vuonna 2025 osuus on kuitenkin edelleen yli 40 %. (Traficom 2026a)



Kuva 3. Opetusluvalla B-kortin suorittaneiden osuuden kehitys 2008–2025. (Traficom 2026a)

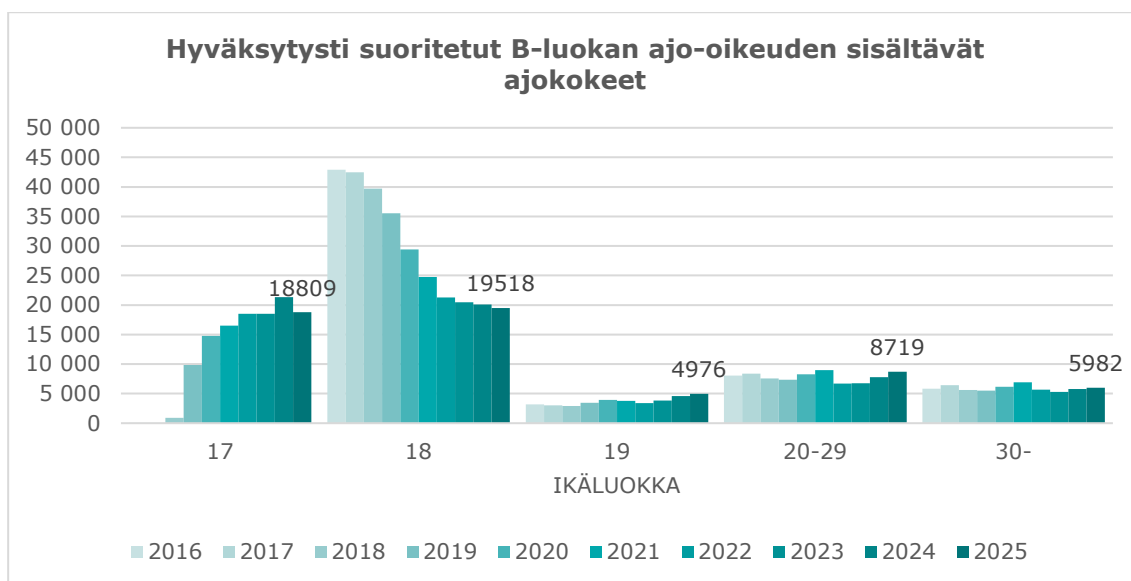
1.3 Ajokortin suorittaminen

Traficom hyväksyi vuonna 2025 yhteensä 104 724 ajokoetta, joista 61 749 (59 %) sisälsi henkilöauton ajamiseen oikeuttavan B-luokan. Määrä oli noin 2 % pienempi kuin vuonna 2024, mutta hieman suurempi kuin tätä edeltävinä vuosina 2022 ja 2023 (Kuva 4). Moottoripyörän ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita hyväksyttiin vuonna 2025 noin 10 100 (10 % kaikista hyväksytyistä), kuorma-auton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 9 900 (9 %) ja mopon tai mopoauton ajo-oikeuden sisältäviä ajokokeita noin 21 800 (21 %). B-luokan ulkopuolisissa ajokorttiluokissa määrät hieman kasvoivat, vaikka B-luokassa ja kokonaismäärällisesti ajokortteja myönnettiin hieman vähemmän. (Traficom 2026a)



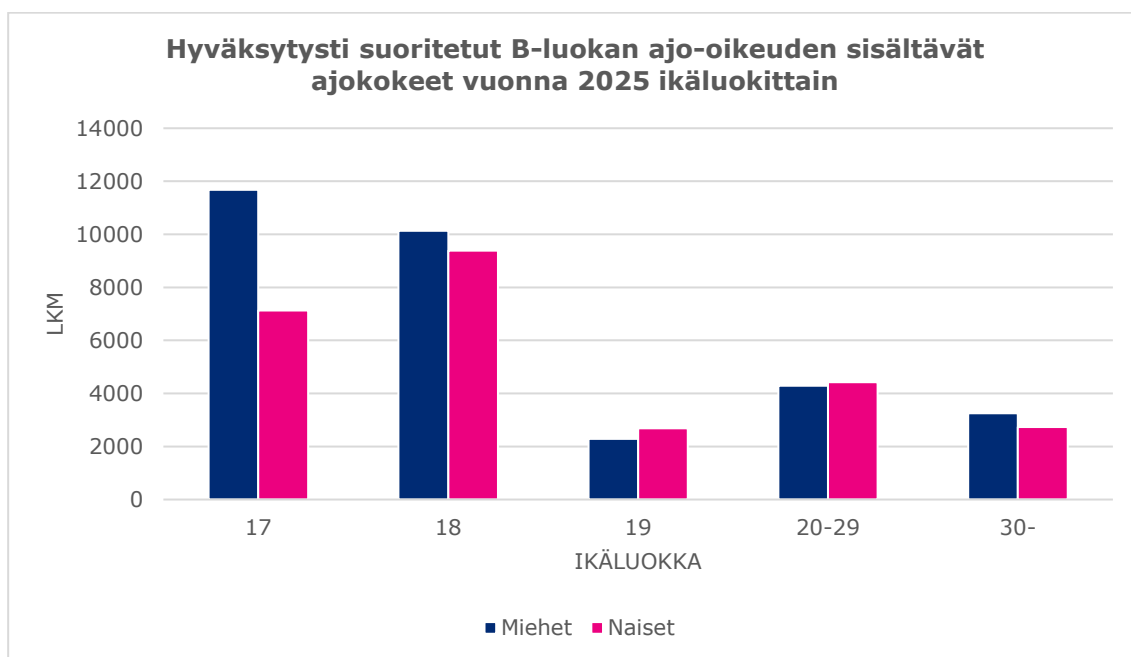
Kuva 4. Vuosittain hyväksytyt ajokokeet ajokorttiluokittain 2016–2025. (Traficom 2026a)

Ikäluokittain tarkasteltuna vuonna 2025 myönnettiin eniten ajokortteja 18-vuotiaille hakijoille (Kuva 5). 17-vuotiaana hyväksytysti ajokokeen suorittajia oli vuonna 2025 noin 18 800 ja 18-vuotiaana hyväksytysti ajokokeen suorittaneita noin 19 500. 17-vuotiaat edustivat siten 32 % 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 2025 noin 19 700 hakijaa. Heistä hieman yli 30 % oli yli 30-vuotiaita. Vuoteen 2024 verraten 17- ja 18-vuotiaita ajokortin suorittajia oli vähemmän, kun taas yli 18-vuotiaita suorittajia oli enemmän. (Traficom 2026a)



Kuva 5. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan mukaan vuosina 2016–2025. (Traficom 2026a)

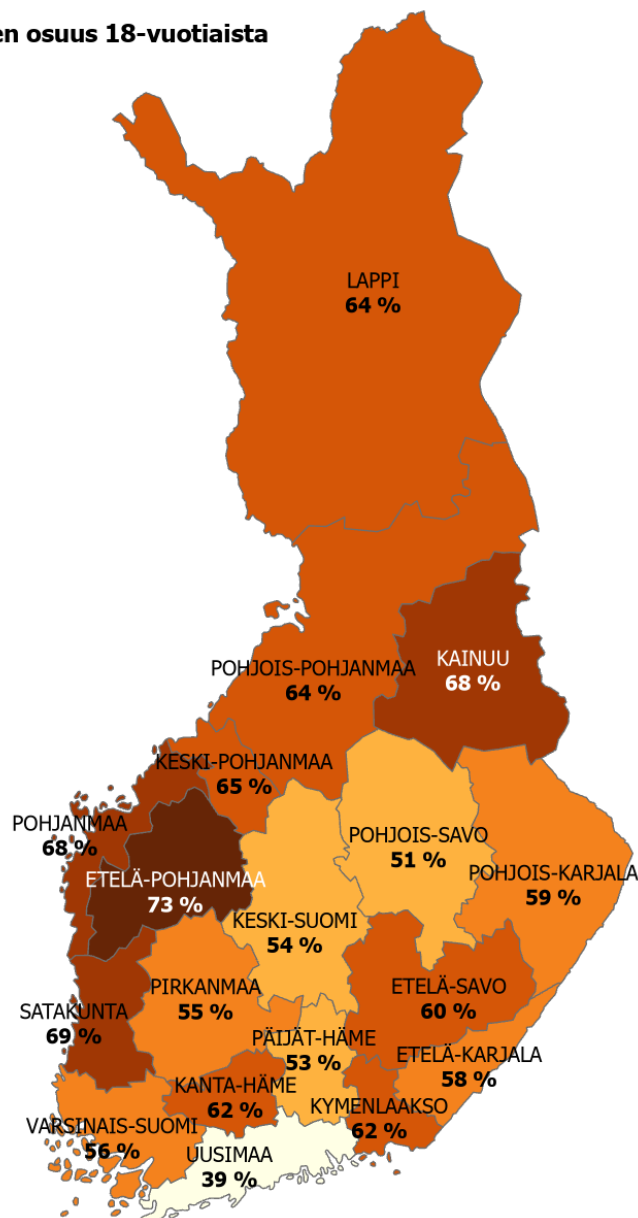
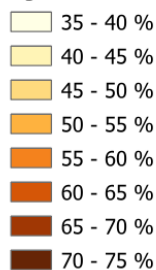
Kaikista vuonna 2025 hyväksytyistä B-luokan ajokokeista miehet suorittivat 55 % (Kuva 6). Ajokorttien suorittajien sukupuolijakauma on säilynyt kohtuullisen vakiona viime vuosien aikana. Ennen vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta miesten osuus ajokortin hakijoista oli suurimmillaan 18-vuotiaiden ikäryhmässä, mutta ikäpoikkeusluvan yleistyttyä mieshakijoiden yliedustus on siirtynyt 17-vuotiaiden ikäryhmään. 17-vuotiaista B-luokan ajokokeen suorittajista 62 % oli miehiä vuonna 2025. Osuus on säilynyt melko samana 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 kuin miesten osuus. (Traficom 2026a)



Kuva 6. Vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävien hyväksytyjen ajokokeiden määrä ikäluokan ja sukupuolen mukaan vuonna 2025. (Traficom 2026a)

Kaikista suomalaisista 18-vuotiaista 53 % omisti vuoden 2026 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 (39 %) ja yleisin Etelä-Pohjanmaalla (73 %) asuvilla 18-vuotiailla. Etelä-Pohjanmaalla myös ikäpoikkeusluvan hakeminen on selvästi keskimääräistä yleisempää. Ajokortin hankkimisen houkuttelevuuteen vaikuttavat muun muassa etäisyydet, joukkoliikenteen palvelutarjonta sekä periytyvät tavat ja tottumukset. Esimerkiksi Helsingissä vain 26 % 18-vuotiaista nuorista omisti vuoden 2026 alussa ajokortin, kun vastaava osuus useissa kunnissa Pohjanmaan alueella oli yli 80 %. Helsingissä myös ikäpoikkeusluvan yleisyys on selvästi keskimääräistä matalampaa, sillä autolla kulkemista ei voida pitää välttämättömänä useimmilla alueilla. (Traficom 2026c, Tilastokeskus 2026)

Ajokortillisten osuus 18-vuotiaista



Kuva 7. Ajokortillisten (B-luokka) osuus 18-vuotiaista vuoden 2026 alussa. (Traficom 2026c, Tilastokeskus 2026)

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 satunnaisotoksena 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 2016–2025.

tutkimus- kierros	otoskoko	B-kortin 1. vaiheen suorittamisajankohta	tutkimusaineiston tie- donkeruun ajankohta	tutkimusmenetelmä
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
kierros 1/2025	4 000	1.1. – 31.3.2024	11.4. – 11.5.2025	nettikysely
kierros 2/2025	4 000	1.9. – 30.11.2024	2.10. – 10.11.2025	nettikysely

Otos on poimittu satunnaisotoksena koko perusjoukosta, joten sen voidaan olettaa kuvaavan hyvin uusien kuljettajien jakaumaa koko Suomessa. Vuoden 2025 tutkimusten otosten perusteella 38 % uusista kuljettajista on saanut ajokortin 17-vuotiaana, 35 % 18-vuotiaana ja 27 % tätä myöhemmin. Otoksessa 55 % kuljettajista on miehiä ja 82 % äidinkieleltään suomenkielisiä. 58 % otoshenkilöistä on suorittanut ajokortin autokoulussa ja 42 % on saanut opetuslupaopetusta. Kaikkiaan 43 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 19 % Tampereen, Turun tai Oulun kaupunkiseudulla. Noin puolet otoshenkilöistä asuu tätä pienemmillä kaupunkiseuduilla. Kaikkiaan 19 % asuu pienessä alle 20 000 asukkaan kunnassa, joka ei kuulu kaupunkiseutuun.

2.2 Tutkimusten toteutustapa

Vuoteen 2013 saakka uusien kuljettajien seurantatutkimus toteutettiin postikyselyinä, jossa kaikki vastaukset kerättiin vastaajille kotiin lähetetyillä postilomakkeilla. Vuoden 2014 ensimmäisellä tutkimuskierroksella käynnistettiin vertailututkimus, jossa tutkimus toteutettiin osittain perinteisenä postikyselyinä 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 analysoidua laajempaan kokonaisuutena. Tulokset raportoitiin erillisenä tutkimusraporttina. Tämän jälkeen erillistä otosta ei ole enää kerätty. Koska tällä hetkellä jo yli kolmannes kaikista B-kortin suorittajista on 17-vuotiaita, seurantatutkimuksen perusaineistosta saadaan 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 alkua ajoista lähtien. Tutkimukseen on ollut mahdollista vastata suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi.

Viimeisimmät 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 harjoitteluvaihetta 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. Ajokieltokoulutuksen suorittaneille kuljettajille lisättiin muutamia lisäkysymyksiä koulutuksen sisältöön ja sen vaikuttavuuteen liittyen.

Vuoden 2025 tutkimuslomakkeelle lisättiin kysymys auton käyttövoimaan liittyen, jonka lisäksi läheltä piti -tilanteiden taustasyitä selvitettiin aiempaa tarkemmin. Myös avustavien järjestelmien vaihtoehtolistaan tehtiin pieniä täsmennyksiä. Vuoden 2025 tutkimuksessa käytössä ollut internetkyselylomake 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 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 merkittävä lasku, mikä näkyy erityisesti nuorille aikuisille suunnatuissa tutkimuksissa. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen vastausprosentti on myös laskenut noin puoleen kymmenen vuoden takaiseen arvoon verrattuna. Suurehkon, vuosittain 8 000 henkilöä kattavan otoskoon ja useampien muistutuskierrosten ansiosta tutkimusaineistoon on saatu viime vuosina tyypillisesti noin 1000–2000 vastausta. Vastausten määrä on tarjonnut kohtuullisen hyvän

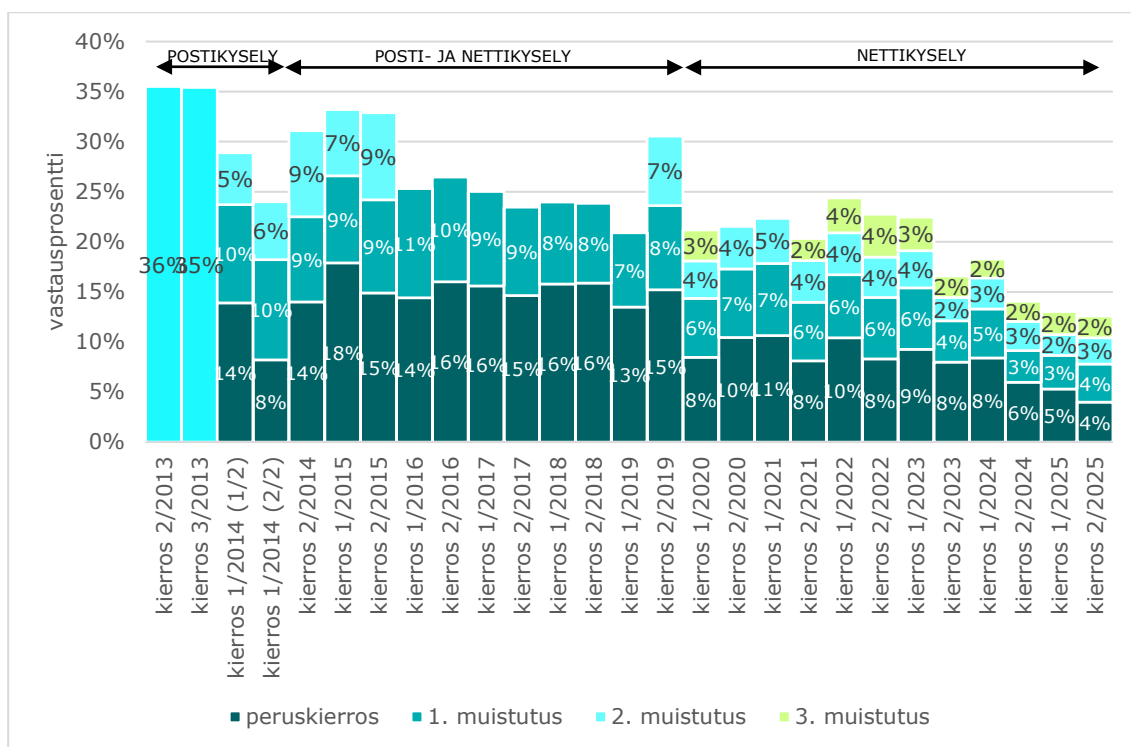
mahdollisuuden kattavien analyysien tekemiseen. Vuoden 2025 tutkimuksessa kokonaisvastausaste laski edelleen aiemmista vuosista. Kahden kierroksen yhdistettyyn tutkimusaineistoon saatiin 1 025 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui noin 13 % (Taulukko 2). Vastausasteen pienenemisen vuoksi on jatkossa syytä harkita toimenpiteitä, jotta tutkimusaineiston koko ei laske enää pienemmäksi. Sähköisen tutkimuksen tapauksessa yksinkertainen ja kustannustehokas keino on otoskoon kasvattaminen aiempaa suuremmaksi. Vastausasteen laskiessa on kuitenkin syytä kiinnittää erityistä huomiota aineiston edustavuuteen.

Taulukko 1. Vastausmäärät ja vastausasteet vuosien 2016–2025 tutkimuskierroksilla.

	Vastaajia	Vastausaste
2016	2 072	25,9 %
2017	1 939	24,2 %
2018	1 913	23,9 %
2019	2 058	25,7 %
2020	1 709	21,4 %
2021	1 707	21,3 %
2022	1 886	23,6 %
2023	1 562	19,5 %
2024	1 292	16,2 %
2025	1 025	12,8 %

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

Vuonna 2020 tutkimuksen siirryttyä kokonaan sähköiseen muotoon peruskierroksen vastausaste laski jonkin verran, mutta muistutuskierroksilla saatiin korjattua vastausaste lähelle aikaisempien vuosien tasoa. Vuoden 2024 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien vastausaste on notkahtanut kuitenkin jälleen selvemmin ja jäänyt jokaisella kierroksella alle 15 prosenttiin. Muistutuskierroksilla vastausastetta on saatu tyypillisesti nostettua 2–3 % kierrosta kohden. Linjauksena tutkimuksen toteuttamisessa on ollut, että muistutuskierrosten määrää ei nosteta yli kolmeen. Liitteessä 3 on esitetty vastausten tarkat määrät vastaustavoittain ja muistutuskierröksittäin vuosien 2015–2025 tutkimuksissa.

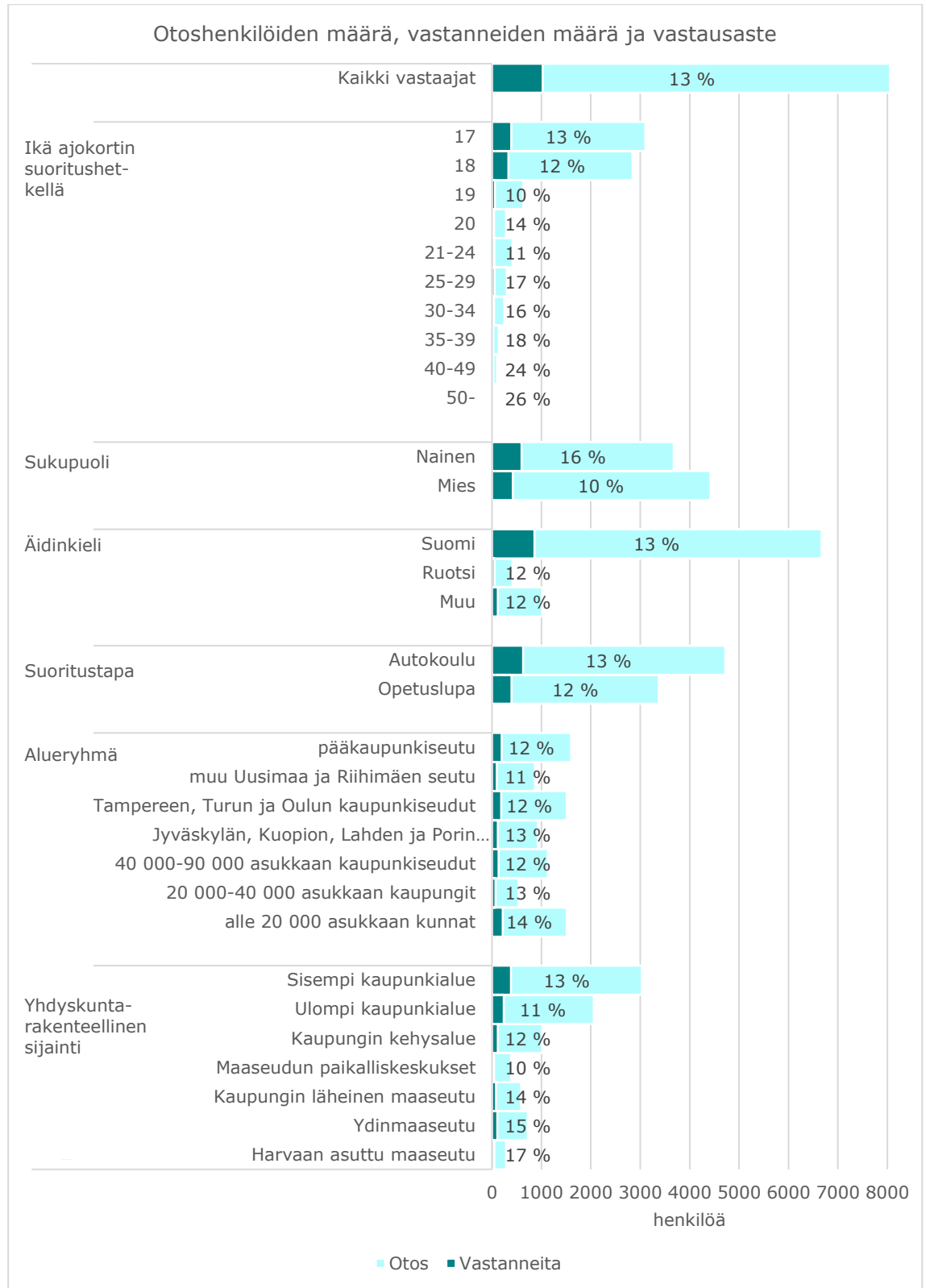


Kuva 8. Tutkimuskierrosten vastausprosentti vuosina 2013–2025. Vuoden 2013 tutkimuskierrosten toteutuspoluista ja muistutuskierrosten määrästä ei ole käytettävissä tarkempaa tietoa.

Vastausaktiivisuudessa on tyypillisesti joitakin eroja eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 9). Vuoden 2025 tutkimuksessa kaikkein aktiivisimpia vastaajia olivat aiempaan tapaan pääasiassa tutkimusjoukon vanhimmat, eli yli 25-vuotiaana, ja erityisesti yli 40-vuotiaana ajokortin suorittaneet vastaajat. Laskua vastausasteessa oli kuitenkin tapahtunut pääosin kaikissa ikäryhmissä. Yli 25-vuotiaiden uusien kuljettajien määrä otoksessa oli kokonaisuudessaan hyvin pieni, jolloin myös vastaajien määrä jäi pieneksi.

Naiset (vastausaste 16 %) vastasivat miehiä (10 %) aktiivisemmin ja naisvastaajia onkin siten tutkimusaineistossa miehiä enemmän, vaikka otoshenkilöistä suurempi osa on miehiä. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvien vastausaste on tyypillisesti jäänyt matalaksi, mutta on viime vuosien tutkimuksissa pysynyt keskiarvon tuntumassa. Ajokortin suorittavalla tai henkilön asuinpaikalla ei ollut kovin merkittävää 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. Suurin tunnistettu vinouma lopulliseen vastaajajoukkoon tulee sukupuolijakaumasta: vastaajajoukossa naisvastaajat ovat enemmistönä, kun taas perusjoukossa uusien mieskuljettajien osuus on suurempi.



Kuva 9. Otoshenkilöiden määrä, vastanneiden määrä ja vastausaste eri ryhmissä vuoden 2025 tutkimuskierroksilla.

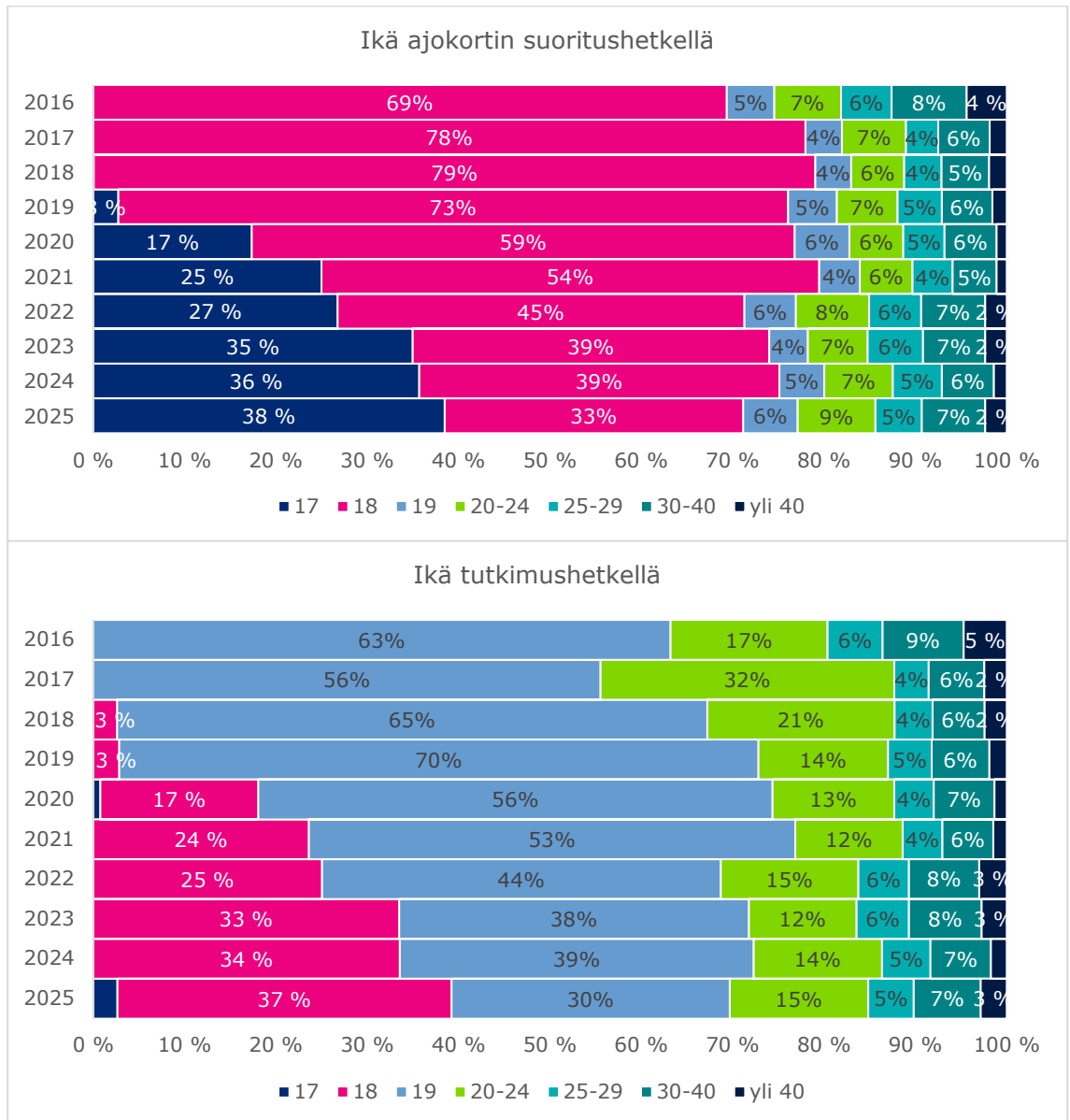
3 Tutkimustulokset

3.1 Uusien kuljettajien taustatietoja

3.1.1 Ikäjakauma

Viimeisen vajaan kymmenen vuoden aikana keskeisin vastaajien ikärakenteessa tapahtunut muutos on ollut 17-vuotiaana ajokortin suorittaneiden osuuden merkittävä kasvu vuoden 2018 lakiuudistuksen jälkeen. 17-vuotiaana ajokortin saaneita kuljettajia on ollut mukana uusien kuljettajien seurantalutkimuksessa kasvavassa määrin vuoden 2019 toisesta tutkimuskierroksesta lähtien (Kuva 10). Vuoden 2025 tutkimuksessa 38 % vastaajista oli saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana. Osuus on kaksi prosenttiyksikköä suurempi kuin edellisellä vuonna ja vastaa kohtalaisesti 17-vuotiaiden osuutta kaikista B-luokan ajokortin saaneista kuljettajista vuonna 2025 (Kuva 5). Vuoden 2025 tutkimuksessa 17-vuotiaana ajokortin saaneiden osuus oli ensimmäistä kertaa suurempi 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 aiempina tutkimusvuosina muodostaneet 19-vuotiaat vastaajat (Kuva 10). Vuoden 2025 tutkimusaineistossa 18-vuotiaat olivat ensimmäistä kertaa isoin vastaajaryhmä, johtuen muutoksesta ajokortin saaneiden ikärakenteessa. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa vastaajien keski-ikä oli 21,23 vuotta. Viime vuosina viive ajokortin saamisen ja tutkimuksen teon välillä on pysynyt kohtuullisen vakiona, mutta aiempina vuosina viiveessä on saattanut olla eroja ja esimerkiksi vuonna 2017 tutkimusteknisistä syistä viivästynyt tutkimuksen käynnistys aiheutti hieman keskimääräistä korkeamman keski-ikäisen tutkimuksen vastamishetken ikäjakaumaan.

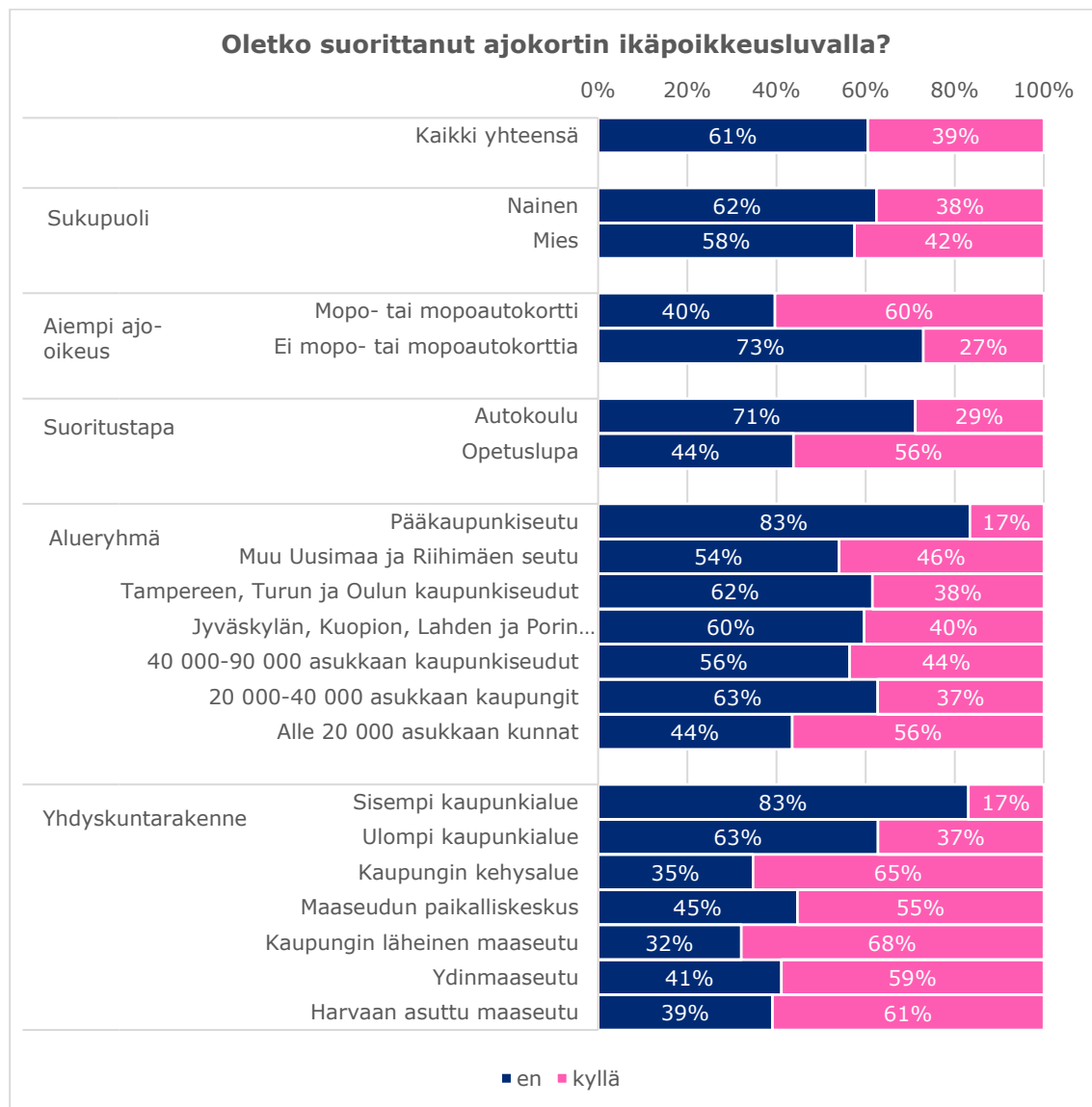


Kuva 10. Vastaajien ikäjakauma ajokortin suoritushetkellä sekä tutkimushetkellä vuosina 2016–2025.

Ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana ajokortin ilmoitti suorittaneensa kaikkiaan 39 % 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 17 %. Miehet olivat suorittaneet ajokortteja ikäpoikkeusluvalla naisia useammin. Sukupuolten välinen ero on hieman tasoittunut viime vuosien aikana.

Aiemmat ajo-oikeudet vaikuttivat myös selvästi ikäpoikkeusluvalla hakemiseen. Niistä vastaajista, joilla oli entuudestaan mopo- tai mopoautokortti (AM120 tai AM121) suoritettuna, 60 % oli suorittanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Jos mopo- tai mopoautokorttia ei ollut suoritettuna, ainoastaan 27 % oli suorittanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Ikäpoikkeuslupalaisten ryhmässä opetusluvalla suosio ajokortin

suoritustapana oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Keskeisimpänä syynä ikäpoikkeusluvan hakemiselle oli avoimessa kentässä esillä koulu- ja opiskelumatkat, jotka mainittiin noin puolessa avoimista vastauksista. Seuraavaksi yleisimpiä syitä olivat työ- ja harrastusmatkoihin liittyvän kulkemisen helpottaminen tai mahdollistaminen.

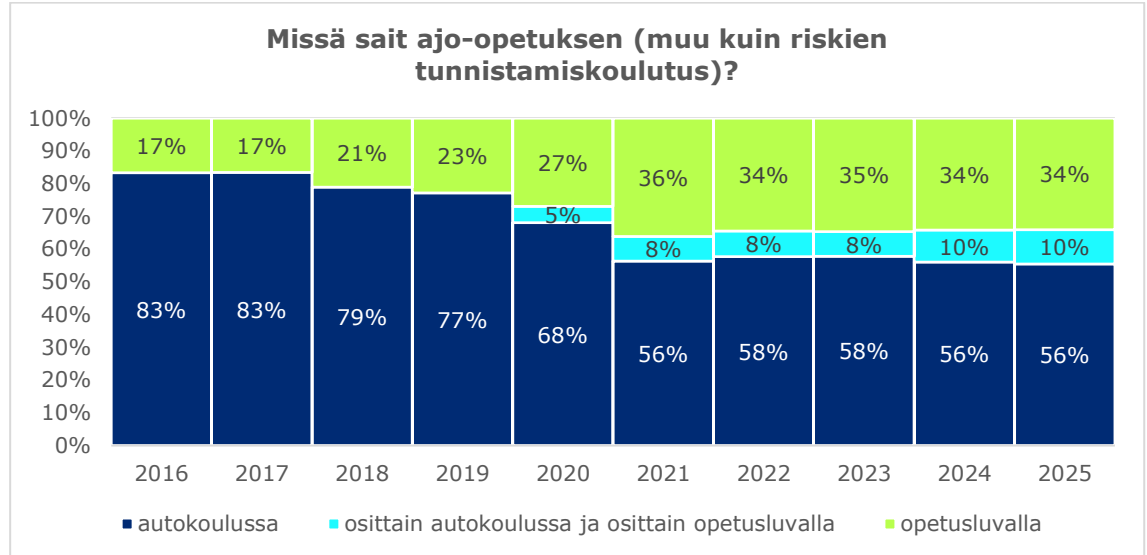


Kuva 11. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittamisen yleisyys vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

3.1.2 Tutkinnon suoritustapa

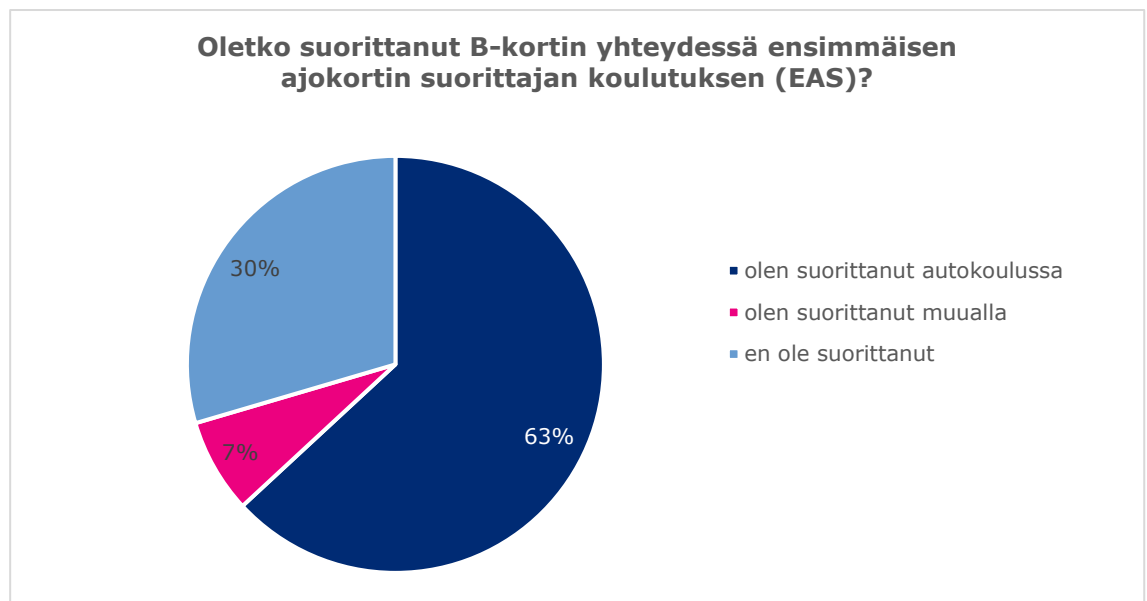
Opetusluvan suosio ajokortin suoritustapana on kasvanut melko tasaisesti vuodesta 2015 vuoteen 2021 asti (Kuva 3) ja se on näkynyt suoraan myös seuraavan vuoden tutkimushenkilöiden jakaumassa autokoulussa ajokortin suorittaneiden ja opetuslupalaisten välillä (Kuva 12). Viimeiset viisi vuotta opetusluvan osuus suoritustavoista on pysynyt melko tasaisena. Vuoden 2025 tutkimuskierroksilla hieman yli kolmannes vastaajista ilmoitti suorittaneensa riskientunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen kokonaan opetusluvalla. Osuus oli edellisvuotta vastaava. Uusimmilla tutkimuskierroksilla on ollut lisäksi mahdollisuus ilmoittaa suorittaneensa osan ajo-opetuksesta autokoulussa ja osan opetusluvalla. Tämän vaihtoehdon oli vuoden 2025 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 täsmentänyt suorittaneensa ajo-opetuksen ammatikoulun tai -opiston kautta. Jakauma suoritustapojen kesken oli täysin edellisvuotta vastaava.



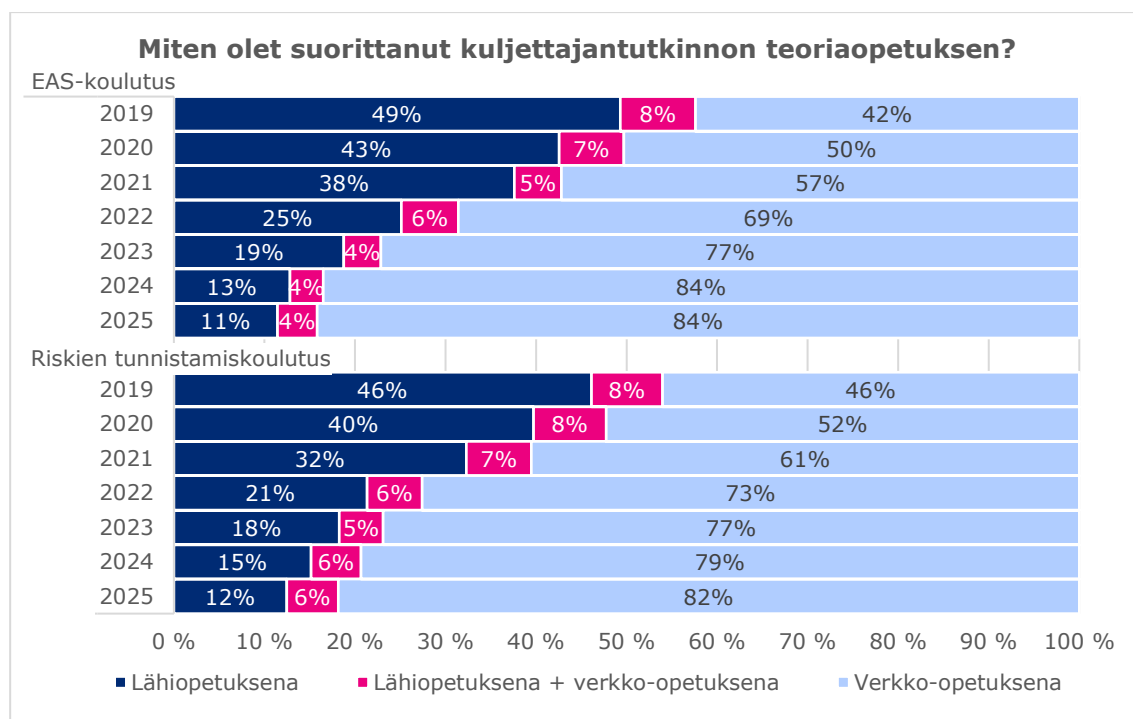
Kuva 12. B-kortin ajo-opetuksen jakautuminen suoritustavoittain vuosien 2016–2025 tutkimusaineistoissa.

Tutkimuslomakkeen aluksi kysytyn EAS-koulutuksen (ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus) suoritustavan perusteella kaikkiaan 63 % vastaajista ilmoitti suorittaneensa koulutuksen autokoulussa ja 7 % jossain muualla (Kuva 13). Loput 30 % ilmoittivat, etteivät ole koulutusta suorittaneet, minkä lähtökohtaisesti voidaan olettaa tarkoittavan heidän suorittaneen sen jonkun aiemman alemman korttiluokan yhteydessä. Myös muualla kuin autokoulussa EAS-opetuksen suorittaneista melko suuri osa oli täydentänyt vastaustaan ilmoittamalla suorittaneensa koulutuksen jo aiemmin esimerkiksi mopokortin yhteydessä.



Kuva 13. EAS-koulutuksen suorittamisen yleisyys vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Teoriaopetuksen osalta tutkimuslomakkeella selvitettiin lisäksi vastaajien opetuksen suorittamistapaa lähiopetuksen ja verkko-opetuksen välillä. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa EAS-koulutukseen osallistuneista vastaajista 84 % oli suorittanut koulutuksen verkko-opetuksena ja 11 % lähiopetuksena (Kuva 14). Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvän teoriaopetuksen osalta jakauma oli samankaltainen: 82 % ilmoitti suorittaneensa opetuksen verkossa ja 12 % lähiopetuksena. Verkko-opetuksen osuus on kasvanut tasaisesti jokaisena vuonna viimeisen seitsemän vuoden aikana ja lähiopetus on jäänyt merkittävästi harvinaisemmaksi opetusmuodoksi. Alueittain tarkasteltuna verkko-opetus oli suosituinta isoilla kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla.



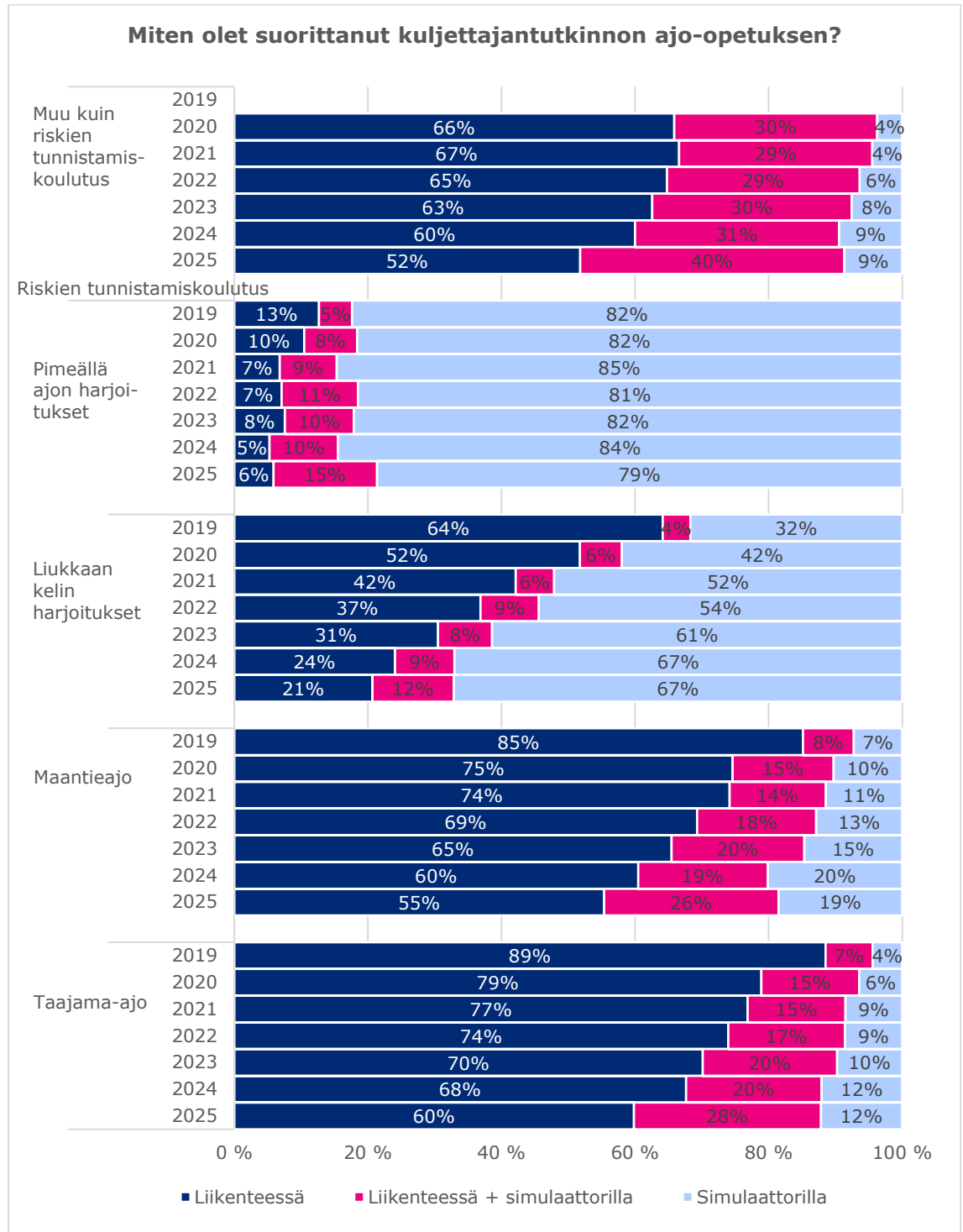
Kuva 14. Teoriaopetuksen suoritustavan jakautuminen lähiopetukseen ja verkko-opetukseen vuosien 2019–2025 tutkimusaineistoissa.

Ajo-opetuksen osalta vastaajilta selvitettiin vastaavasti suoritustavan jakautumista perinteisen liikenteessä tapahtuvan opetuksen ja simulaattoriopetuksen välillä (Kuva 15). Vuoden 2025 tutkimusaineistossa riskien tunnistamiskoulutuksen ulkopuolisen ajo-opetuksen oli suorittanut kokonaan liikenteessä kaikkiaan 52 % vastaajista. Osuus on tasaisesti laskenut viime vuosien aikana. Riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvässä maantieajossa ja taajama-ajossa liikenneopetus on niin ikään edelleen selvästi simulaattoriopetusta yleisempää, vaikka simulaattoriopetuksen osuus on ollut näidenkin osalta tasaisessa kasvussa viime vuosina. Pimeällä ajon ja liukkaan kelin harjoitukset suoritetaan sen sijaan selvästi yleisemmin simulaattoriopetuksena.

Pimeällä ajon harjoitukset oli vuoden 2025 tutkimusaineistossa suorittanut simulaattorilla kaikkiaan 79 % vastaajista. Osuus on säilynyt kohtuullisen tasaisena viime vuosina, joskin vuoden 2025 osuus oli viimeisestä seitsemästä vuodesta matalin. Liukkaan kelin harjoitukset oli suorittanut simulaattorilla kaksi kolmasosaa vastaajista. Osuus säilyi samana edellisvuoteen verrattuna, mutta viime vuosien aikana osuus on kasvanut selkeästi.

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 vuosien 2019–2025 tutkimusaineistoissa.

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

17,2 ajotuntia kun taas opetusluvalla ajokortin suorittaneilla keskimääräinen ajotuntimäärä nousi 57,4 tuntiin. Opetuslupalaisilla ajotuntimääräarvio oli laskenut hieman kahden edellisen vuoden tasosta, kun taas autokoulussa ajokortin suorittaneilla noussut hieman. Simulaattoriopetusta autokoulussa ajokortin suorittaneet arvioivat saaneensa keskimäärin 4,3 tuntia ja opetuslupalaiset 2,9 tuntia. Luke-missa 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 autokoulun ilmoittamat ajotuntimäärät. Otoksen taustatietona autokoulussa käyneille ajotunteja oli merkitty keskimäärin 13,3 tuntia ja opetuslupalaisille 38,9 tuntia.

3.1.3 Syyt ajokortin suorittamiseen

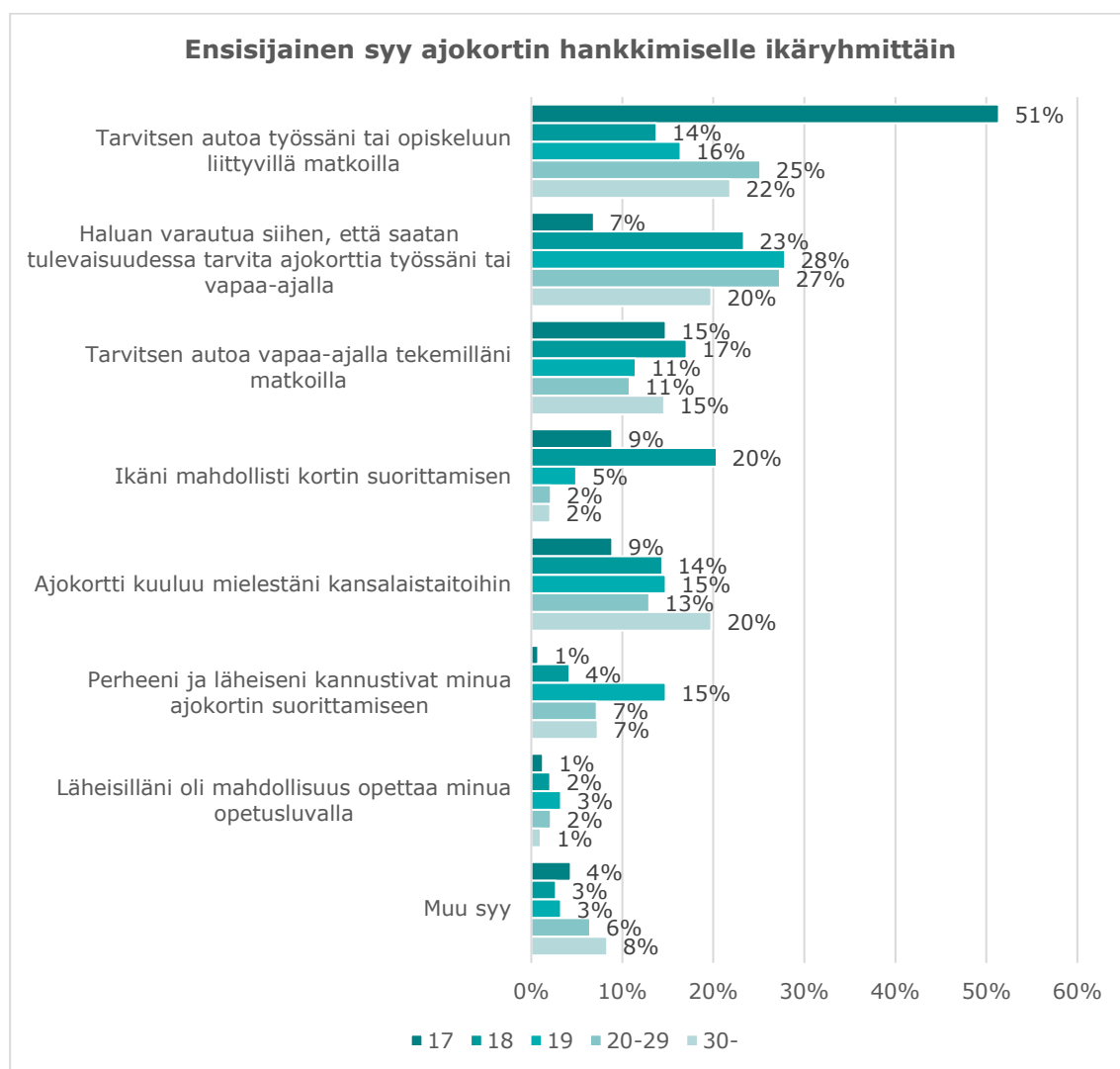
Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös vastaajien tärkeimpiä syitä ajokortin hankkimiselle. Vastaajat saivat valita eri vaihtoehdoista järjestyksessä kolme tärkeintä syytä sille, miksi ovat ajokortin suorittaneet (Kuva 16). Vuoden 2025 tutkimusaineistossa selvästi tärkeimmäksi ensisijaiseksi syyksi valikoitui aiempaan tapaan auton tarve työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla, jonka oli tärkeimmäksi syyksi ajokortin hankkimiselle valinnut lähes 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 (18 %) ja auton tarve vapaa-ajanmatkoilla (15 %). Auton tarpeen vapaa-ajanmatkoilla oli valinnut vähintään yhdeksi syyksi ajokortilleen kaikkiaan 53 % vastaajista. Muita kuin listassa mainittuja syitä ajokortin hankinnalleen oli valinnut 8 % vastaajista. Muun syyn avovastauksessa 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 2025 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa osuutta kaikista vastaajista.

Ajokortin hankintaan liittyvät syyt poikkesivat melko selvästi eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 17). 17-vuotiaana ajokortin saaneista 51 % ilmoitti ensisijaiseksi syykseen ajokortin hankinnalle auton tarpeen työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla. Tätä vanhemmilla vastaava osuus jäi keskimäärin noin 20 prosenttiin ja vastaavasti varautuminen ajokortin tarpeeseen tulevaisuudessa korostui selvästi 17-vuotiaita enemmän. Auton tarve vapaa-ajanmatkoilla oli toiseksi yleisin ensisijainen syy 17-vuotiailla vastaajilla 15 % osuudella. 18-vuotiailla vastaajilla myös ajokortin mahdollistanut ikä nousi ensisijaiseksi syyksi 20 prosentilla vastaajista.



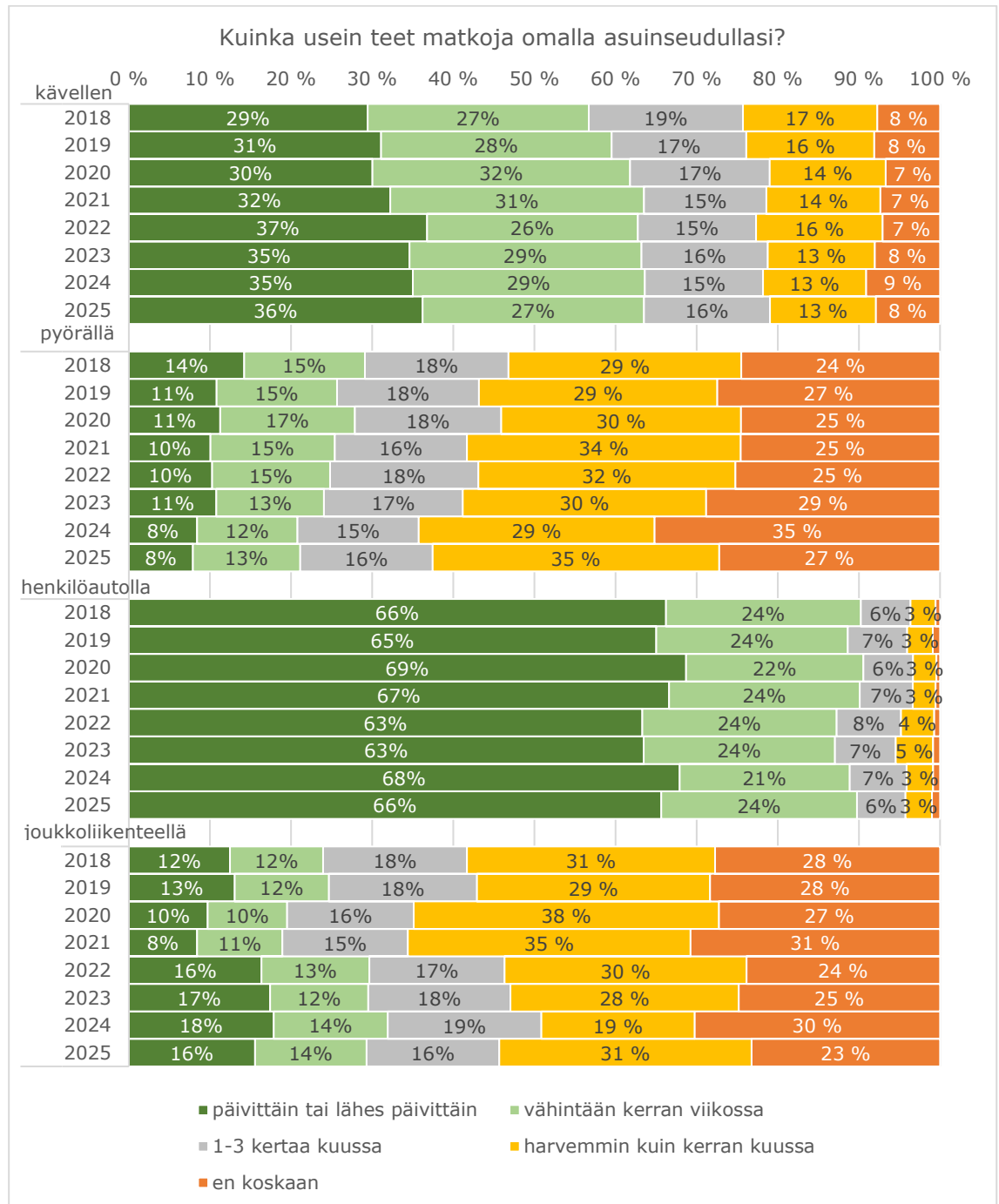
Kuva 17. Vastaajien ilmoittamat ensisijaiset syyt ajokortin hankintaan ikäryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa. Prosenttiosuus kuvaa sitä osuutta vastaajista, joka ilmoitti syyn tärkeimmäksi ajokortin hankinnassa.

3.1.4 Liikkumistottumukset

Liikkumisen taustatietoina tutkimuslomakkeella on selvitetty eri kulkumuotojen käytön yleisyyttä omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla (Kuva 18). Vuoden 2025 tutkimusaineistossa henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti käyttävänsä kaikkiaan 66 % vastaajista. Osuus on hieman edellisvuotta pienempi. Vähintään kerran viikossa henkilöautoa käyttävien osuus oli 90 %. Henkilöauton käytön yleisyys oli lähellä koronarajoitusvuosien 2020–2021 tasoa ja hieman korkeampi kuin vuosina 2022–2023. Kokonaisuudessaan henkilöauton käytössä ei

ole huomattavissa selkeää trendiä kumpaankaan, kasvun tai vähentymisen, suuntaan viimeisten kahdeksan vuoden perusteella.

Muista kulkumuodoista kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti vuonna 2025 tekevänsä 36 % vastaajista. Osuus oli yhden prosenttiyksikön suurempi 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. Joukkoliikennematkoja vähintään kerran viikossa ilmoitti tekevänsä 30 % vastaajista. Osuus oli hieman pienempi kuin aiempina vuosina.



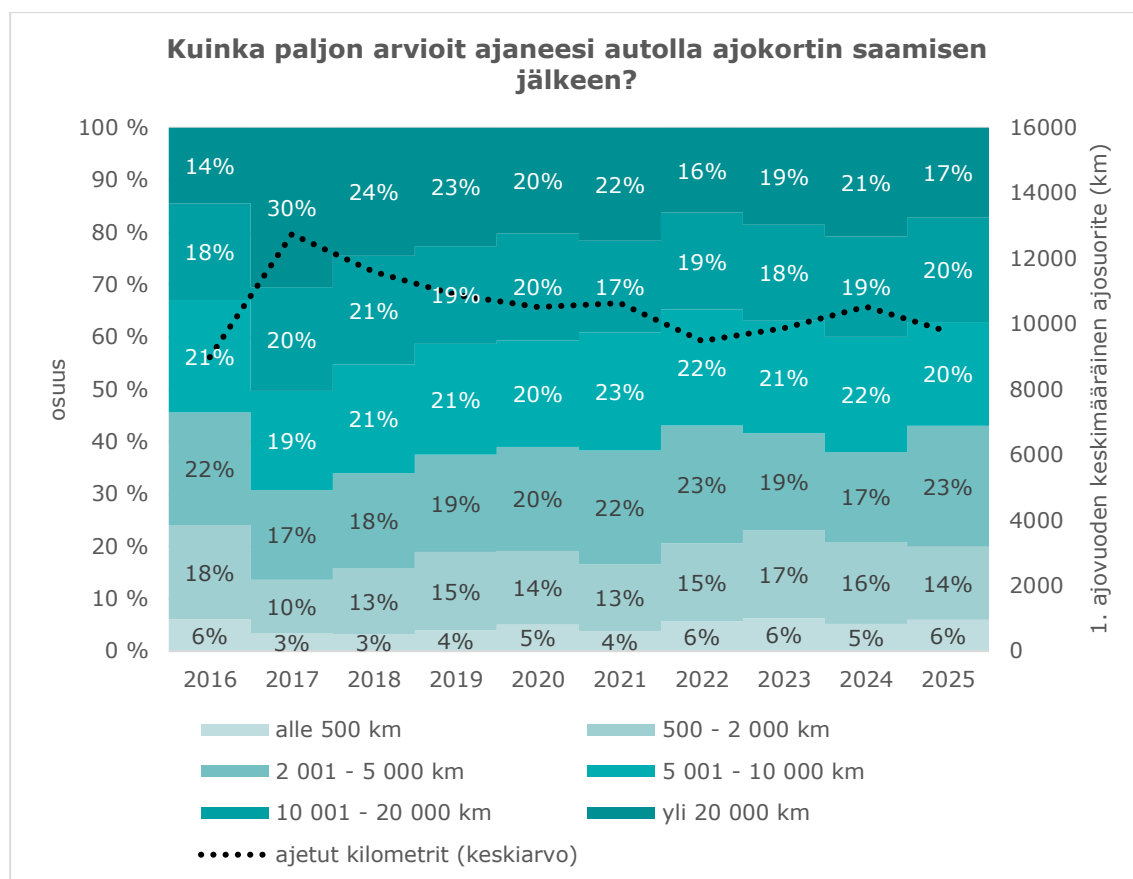
Kuva 18. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla vuosina 2018–2025.

Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli luonnollisesti suuresti vastaajan asuinpaikan mukaan. Helsinkiläisistä vastaajista joukkoliikennematkoja päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti tekevänsä 45 % vastaajista ja henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin 29 % vastaajista. Useissa pienemmissä kunnissa puolestaan lähes kaikki vastaajat ilmoittivat tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

3.2 Kokemukset kuljettajana

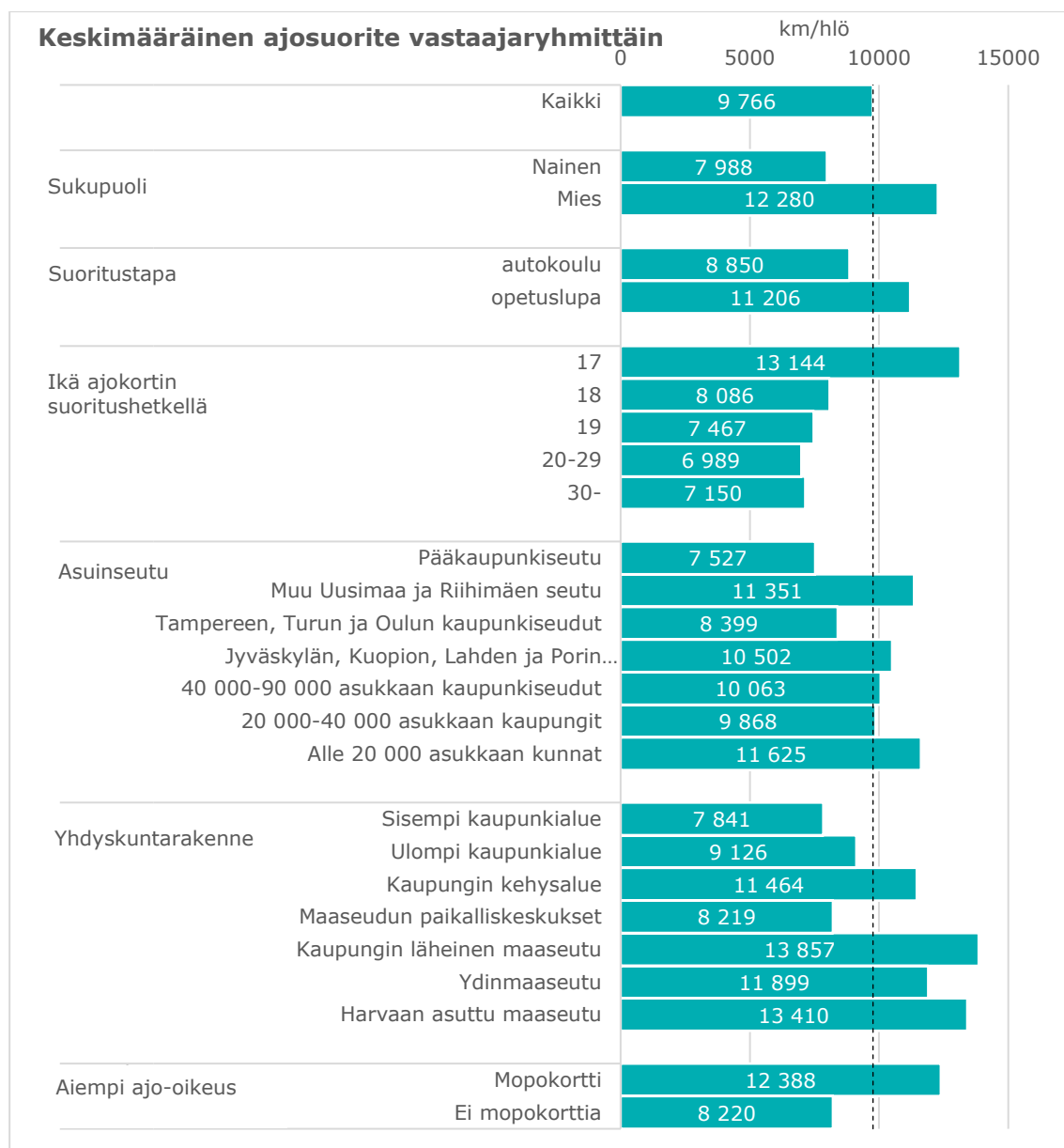
3.2.1 Ajokilometrien määrä

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 2025 tutkimusaineistossa keskimääräinen yhden vastaajan ajosuorite oli 9 766 kilometriä, mikä oli hieman aiempaa vuotta matalampi ja lähellä vuoden 2023 tasoa (Kuva 19). Kehitys noudattaa vastaavaa trendiä kuin henkilöauton käytön yleisyys: määrä on ollut korkeimmillaan vuosina 2020 ja 2021 sekä 2024. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna keskimääräinen ajosuorite on kasvanut, mutta toisaalta laskenut hieman 5–10 vuoden takaisista arvoista. Aiempien vuosien ajokokemuksen määrään on osaltaan vaikuttanut myös tutkimuksen tekoajankohta. Esimerkiksi vuonna 2017 otoksen keruu myöhästyi hieman ja tutkimushenkilöillä oli ehtinyt olla ajokortti tutkimuksen tekohetkellä muita tutkimusvuosia pidempään.



Kuva 19. Vastaajille kertyneiden ajokilometrien määrän jakautuminen 2016–2025.

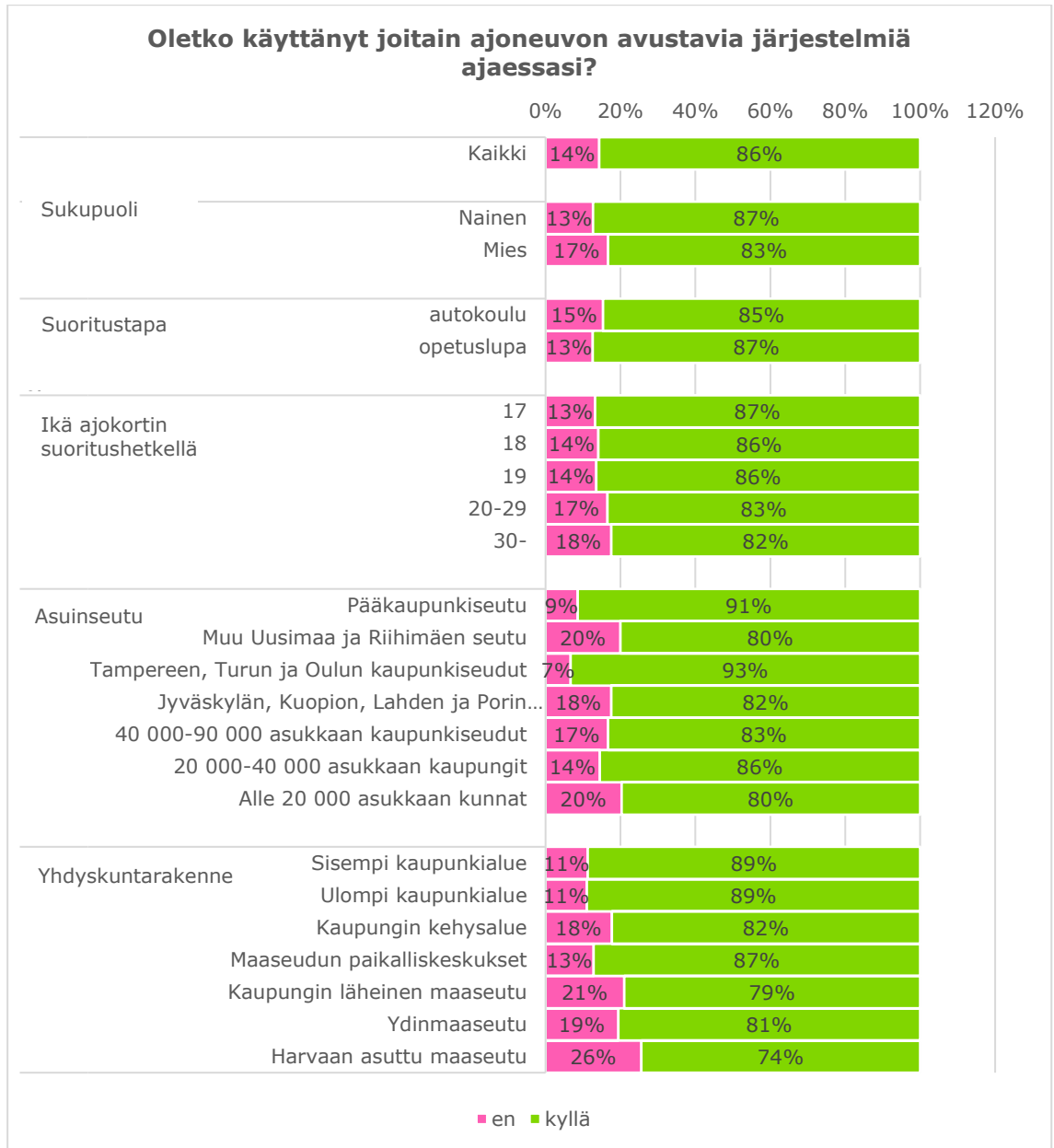
Ajettujen kilometrien määrä vaihteli melko selvästi eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 20). Miehille oli kertynyt keskimäärin yli 4 000 ajokilometriä enemmän kuin naisille. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet vastaajat olivat olleet hieman auto-koulussa ajokortin suorittaneita vastaajia aktiivisempia ajajia. Ikäryhmittäin tarkasteltuna kertyneiden ajokilometrien määrä oli aiempaan tapaan selvästi suurim- millaan 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajokortin suorittaneilla vastaajilla, joille oli kertynyt keskimäärin yli 13 000 ajokilometriä vastaajaa kohden. Aiempia ajo- oikeuksia tarkasteltaessa ajokilometrejä oli kertynyt selvästi eniten myös niille vastaajille, joilla oli entuudestaan muita ajo-oikeuksia, kuten mopo- tai mopoau- tokortti. Toisaalta nämä olivat tyypillisimmin juuri 17-vuotiaana ajokortin suoritta- neita mieskuljettajia. Alueittain tarkasteltuna eniten ajokilometrejä oli kertynyt pienimmillä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla asuville vastaajille sekä toisaalta myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seu- dulla asuville vastaajille. Ajokilometrit olivat siten keskimääräistä korkeampia vas- taavissa ryhmissä kuin aiempien vuosien tutkimuksissa.



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

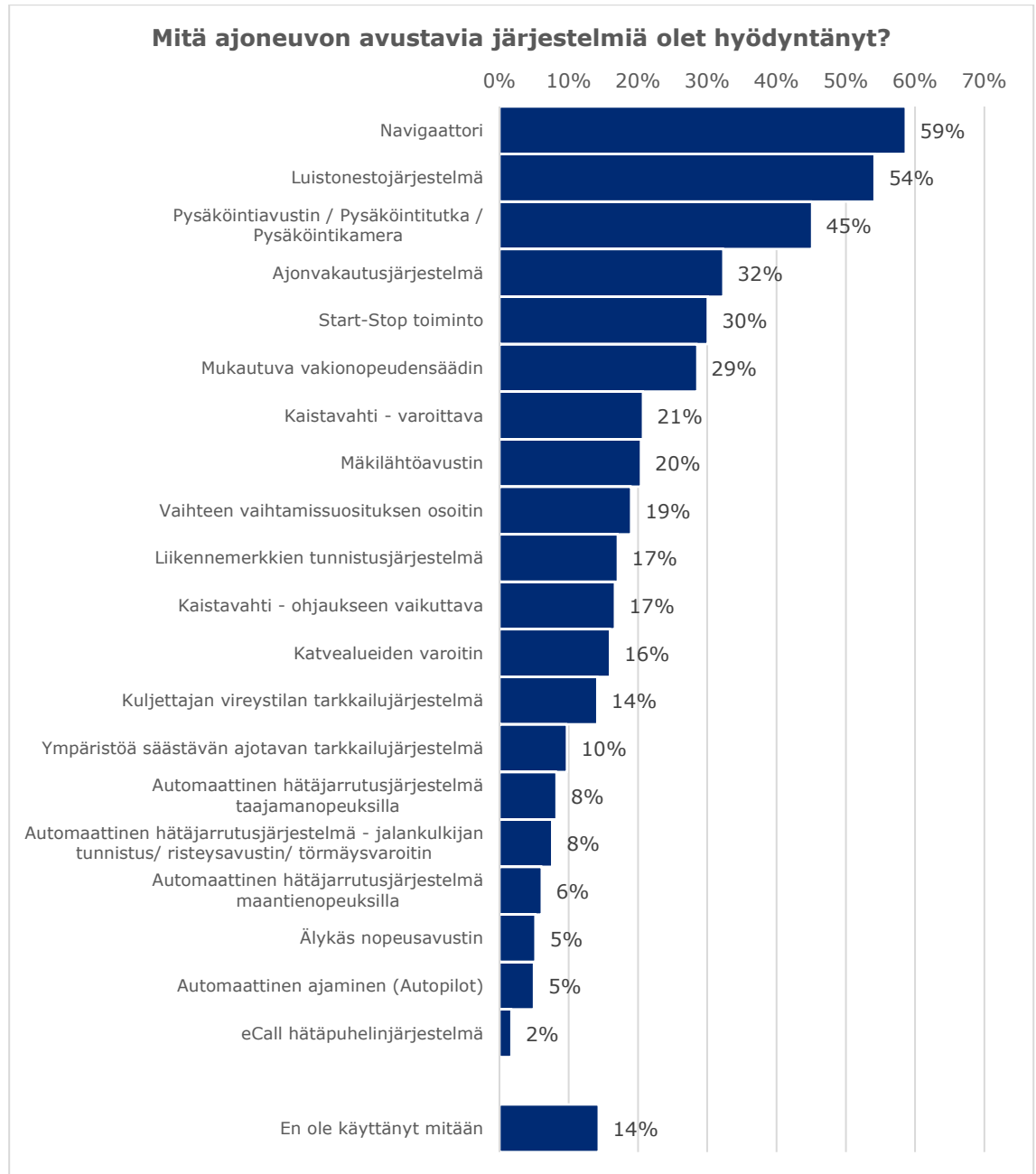
Tutkimuslomakkeella vastaajat saivat ilmoittaa myös yleisimmin käyttämänsä ajoneuvon tiedot. Keskimääräinen auton vuosimalli oli 2010, eli tutkimushetkellä vastaajat ajoivat keskimäärin noin 15 vuotta vanhalla autolla. Auton keski-ikässä ei ole tapahtunut vastaajilla merkittävää muutosta viime vuosien aikana. Nuorimilla vastaajilla auton keski-ikä oli hieman vanhempi kuin vanhimmilla vastaajilla. Alueryhmittäin tarkasteltuna ajoneuvon keskimääräinen ikä myös kasvoi melko lineaarisesti sen mukaan mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui. Kaikkiaan 57 % vastaajista ilmoitti ajoneuvossaan olevan manuaalivaihteet ja 43 % automaattivaihteet. Automaattivaihteiden osuus on kasvanut selvästi viime vuosien aikana. Vuoden 2025 tutkimuslomakkeelle lisättiin kysymys koskien pääasiallisesti käyttämänsä auton käyttövoimaa. Kaikkiaan 62 % ilmoitti ajavansa bensakäyttöisellä, 24 % dieselkäyttöisellä, 9 % hybridi- ja 5 % täyssähköautolla.

Tutkimuslomakkeella on selvitetty myös ajoneuvon avustavien järjestelmien yleisyyttä. Vastaajalla on ollut mahdollisuus valita monivalintavaihtoehtoista kaikkine järjestelmät, joita on hyödyntänyt ajossaan jossain vaiheessa ajokortin saamisen jälkeen. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa kaikkiaan 86 % vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä vähintään yhtä avustavaa järjestelmää ajokortin saamisen jälkeen (Kuva 21). Osuus oli lähes vastaava kuin kolmena edellisenä vuonna. Naisilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman miehiä yleisempää. Ikäryhmittäin tarkasteltuna avustavia järjestelmiä käytettiin vähemmän, mitä vanhempana ajokortti oli suoritettu. Erot olivat kuitenkin kohtuullisen pieniä. Uudellamaalla pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta sekä Riihimäen seudulla ja alle 20 000 asukkaan kunnissa avustavien järjestelmien käyttö oli hieman harvinaisempaa kuin muualla. Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla avustavia järjestelmiä käytettiin alueista eniten. Harvaan asutulla maaseudulla asuvat vastaajat käyttivät kaikista ryhmistä vähiten avustavia järjestelmiä, osuus oli vain 74 % vastaajista. Kaiken kaikkiaan erot ryhmien välillä jäivät kuitenkin pääosin melko pieniksi.



Kuva 21. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys eri vastaajaryhmissä vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Eri avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat olivat käyttäneet navigaattoria (Kuva 22), jota ilmoitti käyttäneensä 59 % vastaajista. Muita merkittäviä avustavia järjestelmiä käytön yleisyyden perusteella olivat luistonestojärjestelmä (54 %), pysäköintiin liittyvät avustavat järjestelmät (45 %), ajonvakautusjärjestelmä (32 %), Start&Stop-toiminto (30 %) ja mukautuva vakionopeudensäädin (29 %). Varoittava kaistavahti oli ollut käytössä 21 prosentilla vastaajista ja mäkikäyttöavustin 20 prosentilla vastaajista. Muiden järjestelmien osalta käyttäjiä oli ollut alle 20 prosenttia. Tulokset olivat samansuuntaisia vuoden 2024 tutkimuksen kanssa.



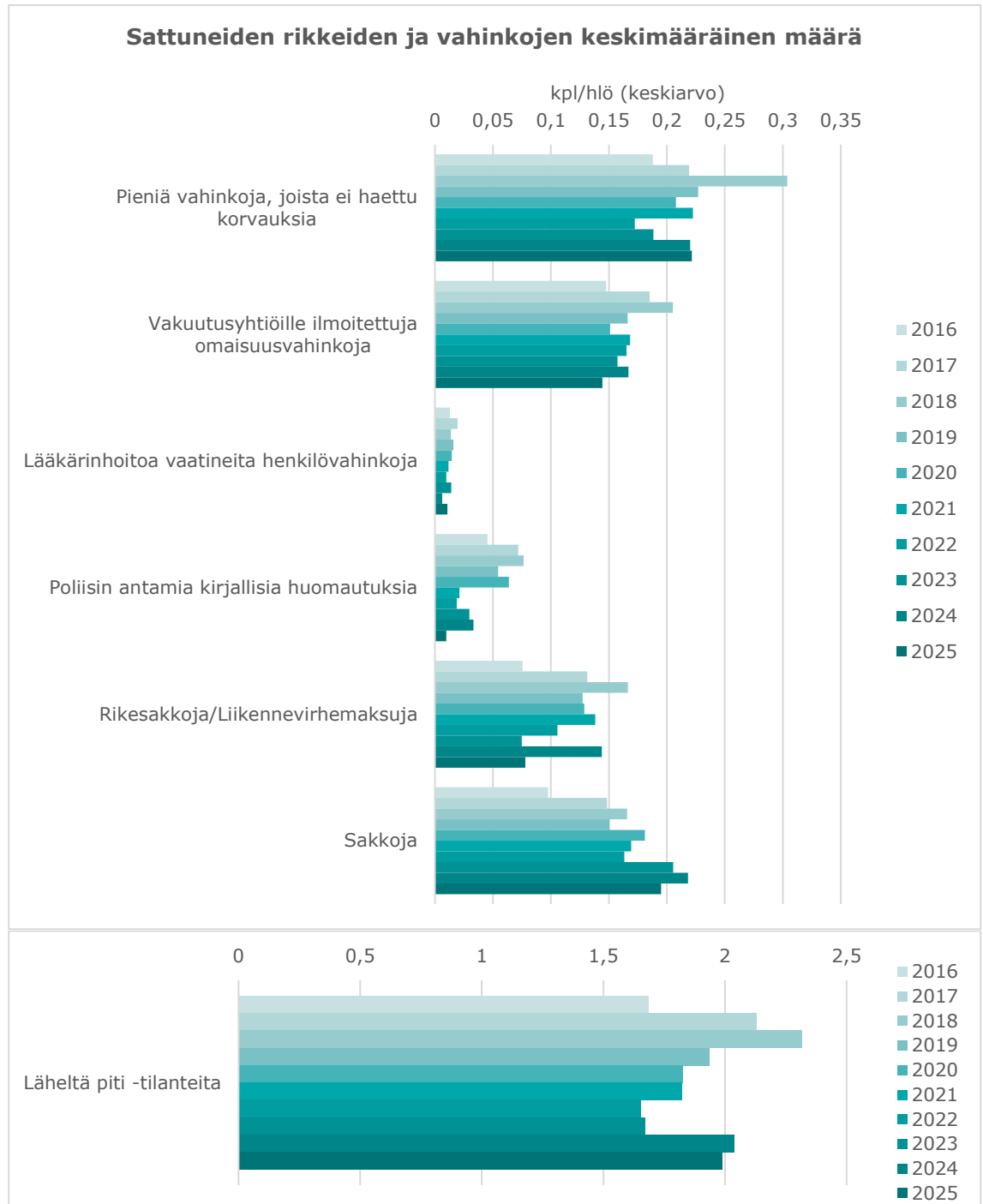
Kuva 22. Eri avustavien järjestelmien yleisyys vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

3.2.2 Liikennevahinkojen ja -rangaistusten määrä

Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää ajokortin saamisen jälkeen. Kaikkien vahinkojen ja rikkeiden osalta tieto perustuu vastaajan omaan arvioon ja esimerkiksi läheltä piti -tilanteen määritelmä ei todennäköisesti ole yksiselitteinen eri vastaajien välillä. Vahinkojen ja rikkeiden vakavuudella painotettua summaa käytetään myös liikennemenestystä kuvaavan indeksin 2 laskennassa.

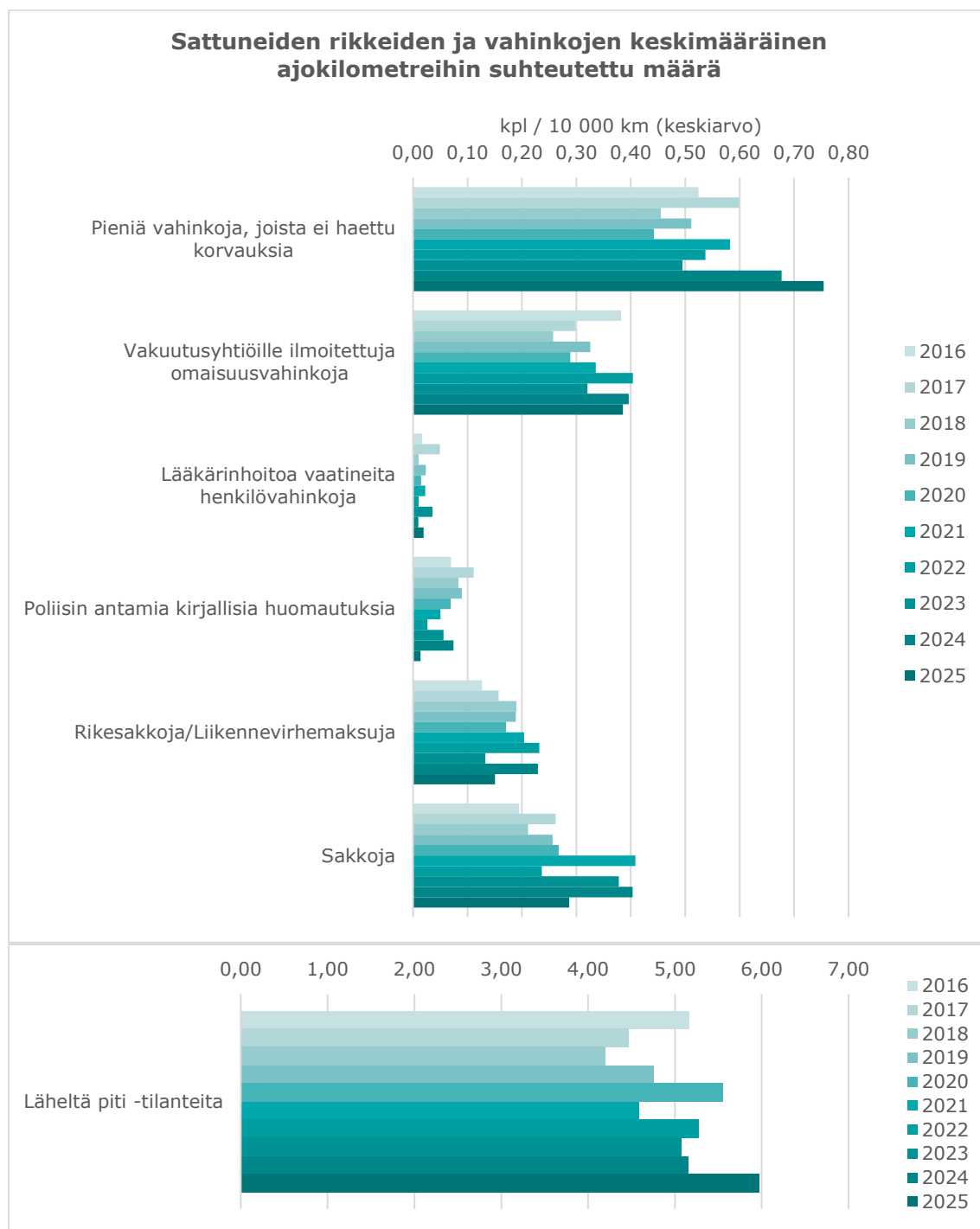
Vuoden 2025 tutkimusaineistossa pieniä vahinkoja raportoitiin sattuneeksi keskimäärin noin 0,22 ja vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja sattuneeksi keskimäärin 0,14 vastaajaa kohden (Kuva 23). Pienten vahinkojen arvo oli lähellä pidemmän aikavälin keskiarvoa, kun taas vakuutusyhtiölle ilmoitettujen

omaisuusvahinkojen määrä oli pienin viimeisen kymmenen vuoden ajalta. Henkilövahinkojen määrä oli lähellä pitkän aikavälin keskiarvoa. Poliisin antamien kirjallisten huomautusten määrä oli selvästi alimmillaan viimeiseen kymmeneen vuoteen verraten. Liikennevirhemaksujen (ent. rikesakko) määrät olivat myös hyvin lähellä viimeisen kymmenen vuoden alinta arvoa. Sen sijaan sakkojen määrä oli pidemmän aikavälin keskiarvoa suurempi, joskin edellisvuotta pienempi. Läheltä piti -tilanteita raportoitiin keskimäärin 2,0 tapausta vastaajaa kohden. Arvo oli hieman korkeampi kuin vuosina 2019–2023, mutta edellisvuotta hieman matalampi.



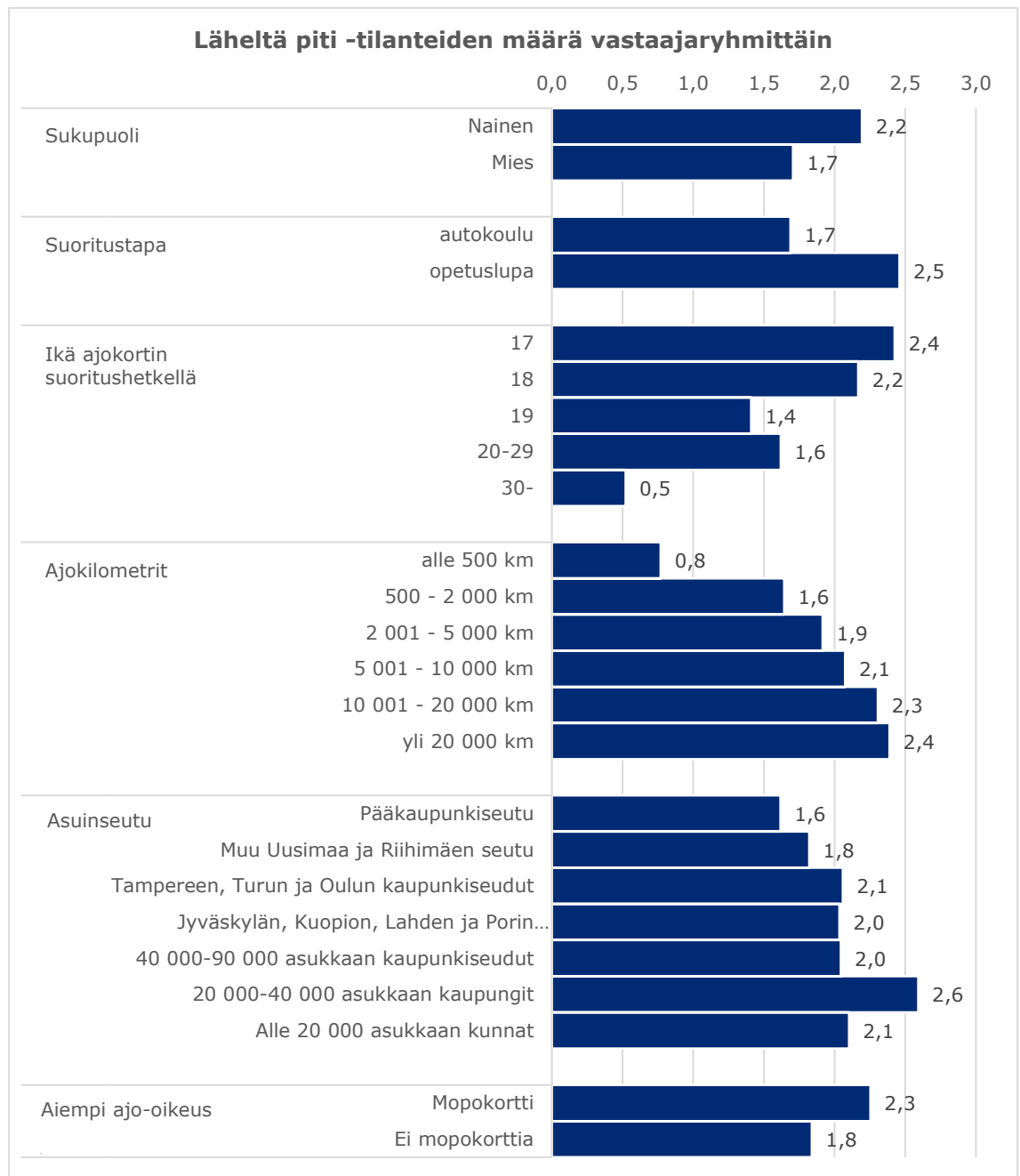
Kuva 23. Vahinkojen, rangaistusten ja läheltä piti -tilanteiden määrä eri tutkimusvuosina (tapahtumaa/henkilö/vuosi).

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 läheltä piti -tilanteiden kilometreihin suhteutettu vahinkomäärä oli vuoden 2025 tutkimuksessa aiempia vuosia suurempi. Liikennevirhemaksujen ja poliisin antamien kirjallisten huomautusten kilometreihin suhteutettu määrä oli sen sijaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa aiempia vuosia pienempi.



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

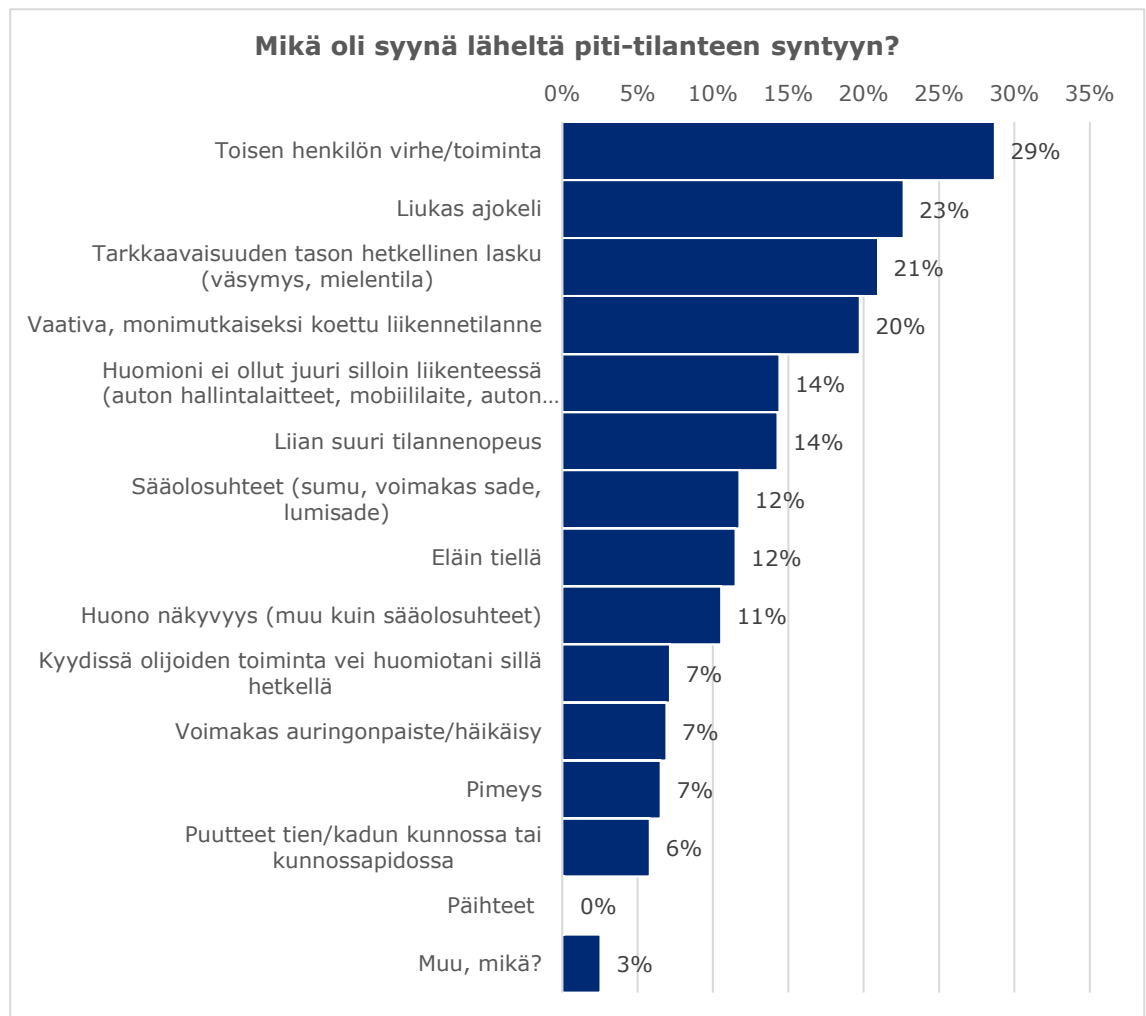
Ryhmäkohtaisissa vertailuissa eniten läheltä piti -tilanteita oli sattunut naisille, opetusluvalla ajokortin suorittaneille, 17-vuotiaana ajokortin saaneille, yli 20 000 kilometriä ajaneille ja 20 000–40 000 asukkaan kaupungeissa asuville (Kuva 25). Ikäryhmien, ajokortin suoritustavan ja ajokilometriä välisen vertailun perusteella läheltä piti -tilanteiden määrä kasvaa selkeästi ajomäärän myötä. Toisaalta esimerkiksi naisilla läheltä piti -tilanteiden määrä oli miehiä korkeampi pienemmästä ajokilometrimäärästä huolimatta. Läheltä piti -tilanteita raportoivat keskimääräistä enemmän myös ne kuljettajat, joilla oli mopo- tai mopoautokortti suoritettuna ennen B-ajokorttia (2,3 tapausta/vastaaja).



Kuva 25. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Vuoden 2025 tutkimuksessa kysyttiin myös ensimmäistä kertaa syitä vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti-tilanteiden syntyyn. Yleisimmäksi syyksi nousi toisen henkilön virhe/toiminta, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi syyksi 29 % vastaajista (Kuva 26). Seuraavaksi yleisimmät syyt olivat liukas ajokeli (23 %), tarkkaavaisuuden tason hetkellinen lasku (21 %) ja vaativa, monimutkaiseksi koettu liikennetilanne (20 %). Päihteitä lukuun ottamatta myös muut vaihtoehdot, kuten huomion herpaantuminen, tilannenopeus, sääolosuhteet ja tiellä olevat eläimet nousivat esille vastauksissa.

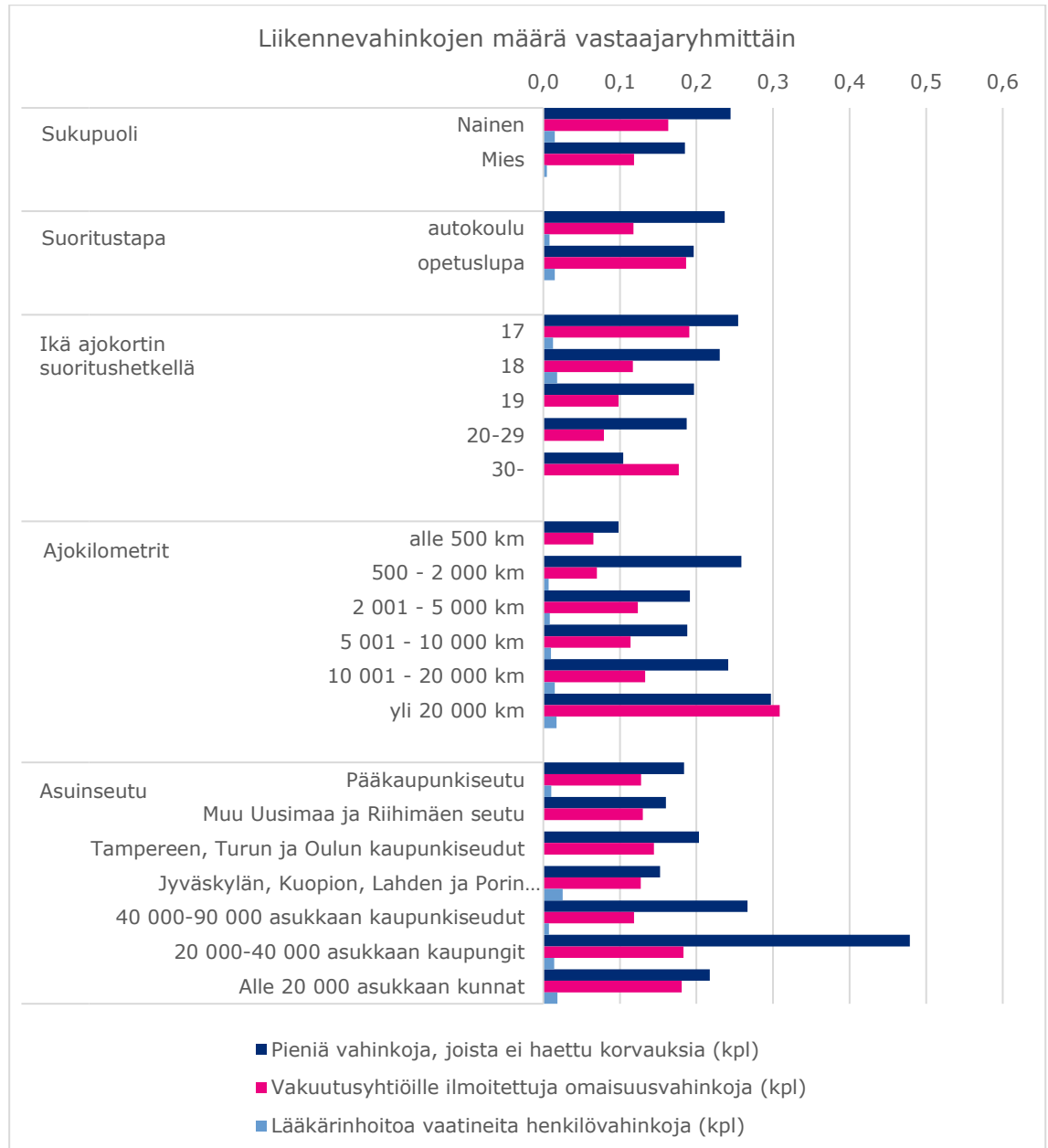
Sanallisia vastauksia läheltä piti -tilanteisiin liittyen kertyi lähes 200 vastaajalta. Sanallisissa vastauksissa oli esitetty tarkennuksia muun muassa toisen henkilön toimintaan liittyen, mikä oli edesauttanut riskitilanteen syntyä. Useissa palautteissa korostui myös esimerkiksi huomion herpaantumiseen, liian suureen tilannenopeuteen tai äkillisesti tielle juosseisiin eläimiin liittyvät tapahtumat.



Kuva 26. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden läheltä piti -tilanteiden yleisimmät syyt vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Liikennevahinkojen vertailussa miehille oli sattunut hieman vähemmän pieniä vahinkoja, vakuutusyhtiölle ilmoitettuja omaisuusvahinkoja ja henkilövahinkoja. (Kuva 27). Kuitenkin 20 000–40 000 asukkaan kaupungeissa asuville pieniä vahinkoja oli tapahtunut yli kaksinkertainen määrä muiden alueiden keskiarvoon verrattuna. Suoritustavan mukaan pienten vahinkojen määrä oli suurempi auto-koulussa opetuksen suorittaneille, mutta omaisuusvahingot ja henkilövahingot

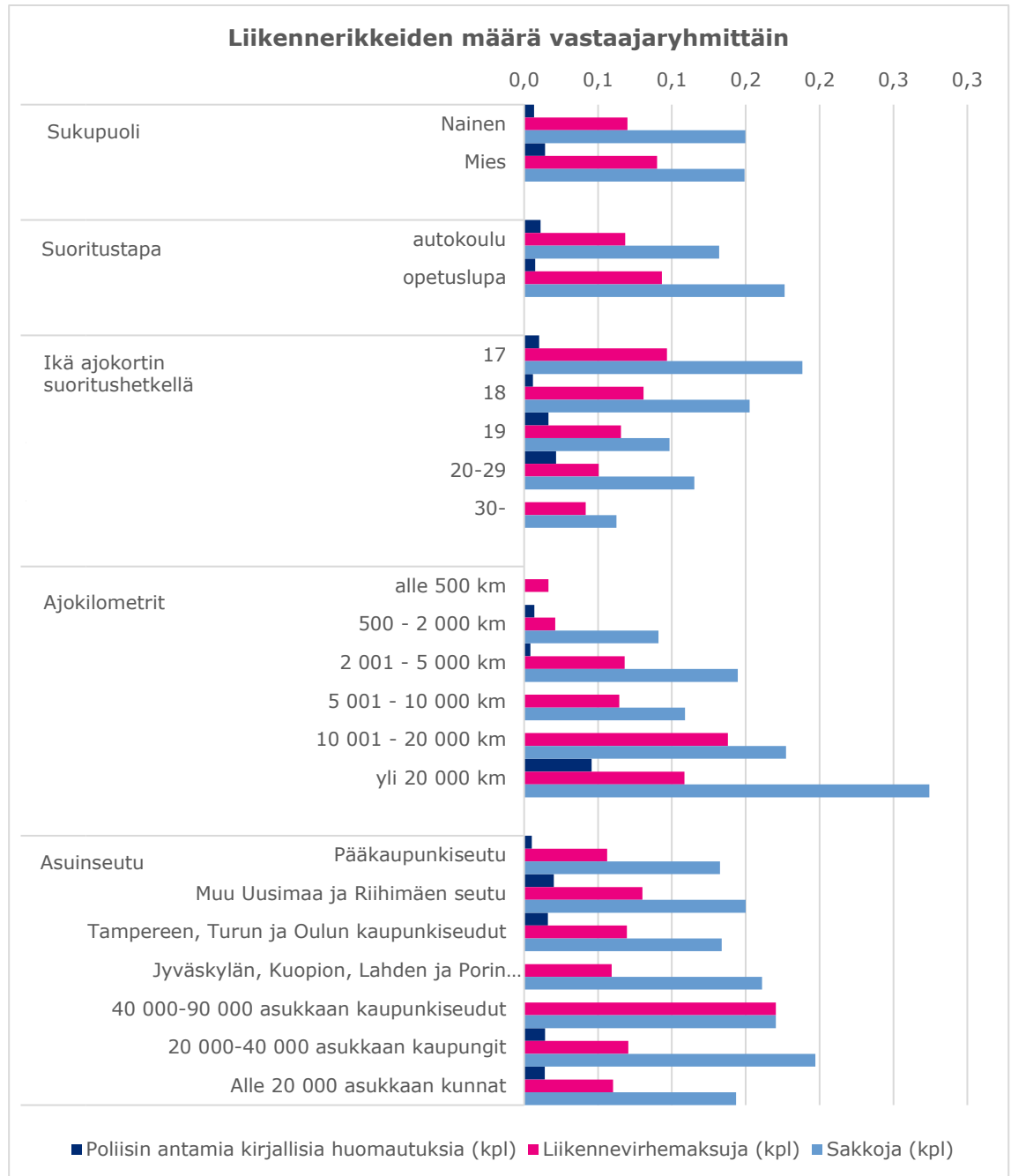
yleisempiä opetusluvalla opetuksen suorittaneilla. 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla pienet vahingot ja vakuutusyhtiölle ilmoitetut omaisuusvahingot olivat muita ikäryhmiä yleisempiä. Omaisuusvahinkojen määrä oli myös yli 30-vuotiaana ajokortin suorittaneilla keskiarvon yläpuolella. Asuinpaikan perusteella tarkasteltuna selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut eri vahinkojen yleisyyteen. Kuitenkin 20 000–40 000 asukkaan kaupungeissa asuville pieniä vahinkoja oli tapahtunut yli kaksinkertainen määrä muiden alueiden keskiarvoon verraten.



Kuva 27. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennevahinkojen keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa (vahinkoa vuodessa henkilöä kohti).

Liikennevirhemaksujen vertailussa miehet olivat saaneet huomautuksia ja liikennevirhemaksuja hieman naisia useammin (Kuva 28). Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat saaneet liikennevirhemaksuja ja sakkoja keskimääräistä enemmän, mutta autokoulussa ajokortin suorittaneilla puolestaan huomautukset olivat hieman yleisempiä. 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla liikennevirhemaksujen sekä sakkojen määrä oli ikäryhmistä suurin. Liikennevirhemaksujen ja sakkojen määrät

pääosin laskivat, mitä vanhempana ajokortin oli suorittanut. Ajokilometriä kasvu kertoi selkeästi myös liikennerikkeiden yleistymisestä. Yli 20 000 kilometriä ajaneiden kuljettajien liikennerikkeiden määrä oli moninkertainen verrattuna vähiten ajaneisiin vastaajiin. Rikkeiden määrä vaihteli hieman myös asuinseuduittain, mutta kovin selkeää yhteyttä asuinseudun koolla ja rikkeiden määrällä ei ollut havaittavissa.



Kuva 28. Viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden liikennerikkeiden keskimääräinen määrä vastaajaryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa (liikennerikkeitä vuodessa henkilöä kohti).

Läheltä piti -tilanteiden ja todellisten sattuneiden rikkeiden välisiä mahdollisia korrelaatioita tutkittiin myös tilastollisin menetelmin. Läheltä piti -tilanteiden ja pienien vahinkojen välillä Pearsonin korrelaatiokerroin on 0,17 ja p-arvo on alle 0,001. Tulos on p-arvon perusteella tilastollisesti merkitsevä, mutta korrelaatiokerroin kertoo korkeintaan heikosta korrelaatiosta läheltä piti -tilanteiden ja

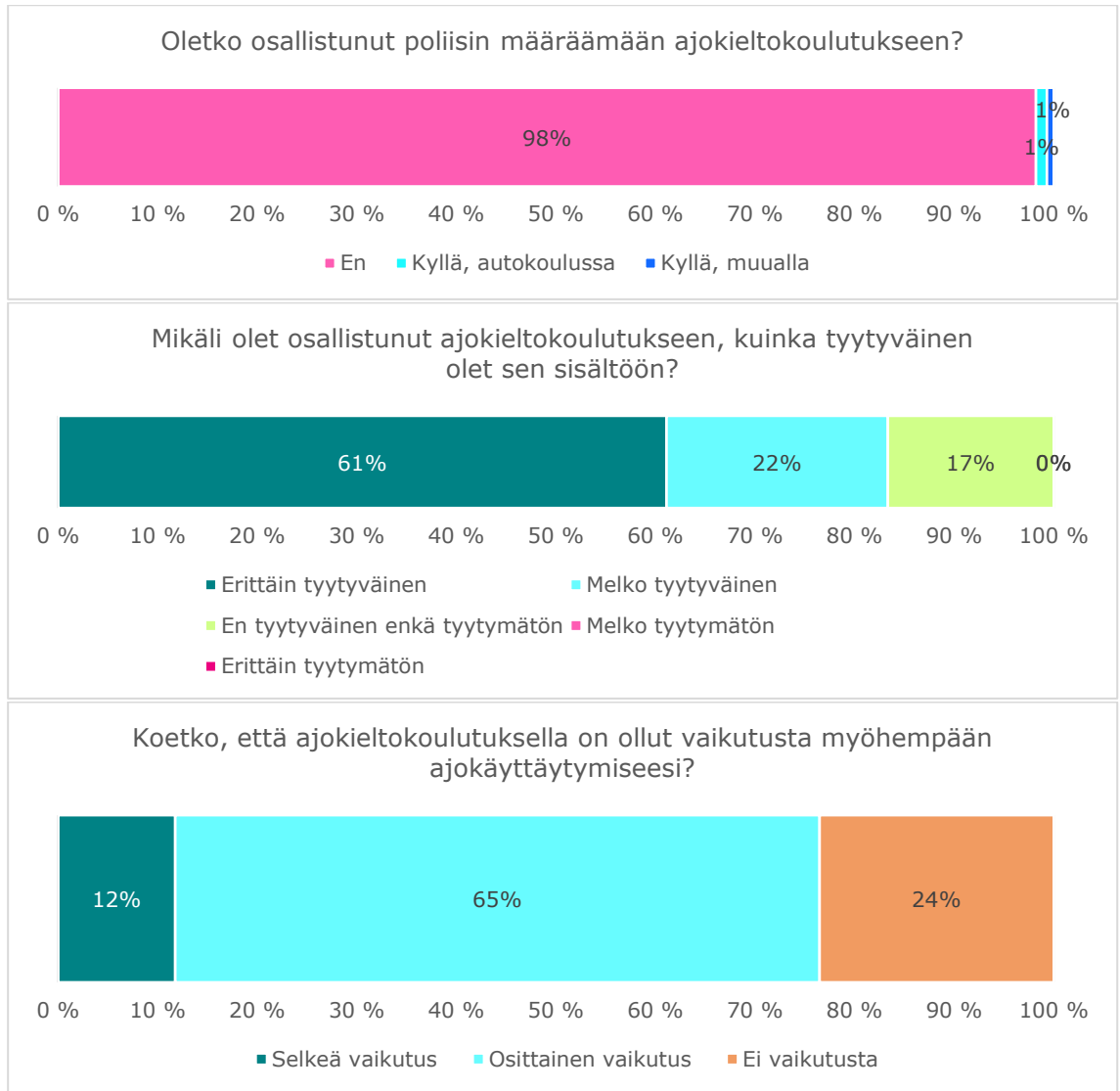
pienien vahinkojen välillä. Muiden vahinkotyyppien osalta korrelaation toteaminen oli vielä epävarmempaa ja myös p-arvo nousee suuremmaksi. Osaltaan asiaan vaikuttaa myös tutkimusaineiston pienehkö koko ja sitä myötä pienet onnettomuusmäärät.

3.2.3 Ajokieltokoulutus

Vuoden 2018 tutkintouudistuksen jälkeen ajokorttinsa saaneet kuljettajat on voitu ensimmäisen kahden vuoden aikana sattuneiden rikkomusten perusteella määrätä erilliseen ajokieltokoulutukseen. Tutkimuslomakkeella on vuodesta 2019 lähtien selvitetty vastaajien ajokieltokoulutukseen osallistumisen yleisyyttä ja tyytyväisyyttä koulutuksen sisältöön. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa ainoastaan 2 % eli kaikkiaan 18 vastaajaa ilmoitti osallistuneensa kyseiseen koulutukseen (Kuva 29).

Niiden osuus, jotka kokivat koulutuksella olleen selkeä vaikutus ajokäyttäytymiseen, oli selvästi pienempi kuin edellisvuonna (2024 37 %), mutta kokonaisuudessaan niitä, jotka kokivat koulutuksella olevan vaikutusta, oli huomattavasti enemmän (2024 63 %). Osuus oli samaa suuruusluokkaa edellisten vuosien kanssa. Koulutukseen osallistuneista 18 vastaajasta 11 ilmoitti suorittaneensa sen autokoulussa ja seitsemän vastaaja muualla, mikä lähes poikkeuksetta oli täsmennetty verkkokoulutukseksi. Vertailtaessa ajokieltokoulutuksen käyneiden kuljettajien jakaumaa koko tutkimusjoukon jakaumaan, olivat ajokieltokoulutukseen osallistuneissa selkeimmin yllidustettuina mieskuljettajat (61 % koulutukseen osallistuneista) ja 17-vuotiaana ajokortin saaneet kuljettajat (61 % 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 (10 vastaajaa). Muina syinä oli ilmoitettu toistuvat rikkomukset (3 vastaajaa) ja onnettomuustilanne (1 vastaaja). Koulutuksen suorittaneista vastaajista suurin osa oli tyytyväisiä koulutuksen sisältöön: 61 % vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväisiä ja 22 % melko tyytyväisiä koulutukseen. Koulutukseen tyytyväisten osuus oli selvästi suurempi kuin aiempina vuosina. Lähes 80 % koulutukseen osallistuneista koki koulutuksella olleen myös vaikutusta myöhempään ajokäyttäytymiseen: 12 % vastaajista koki vaikutuksen olleen selkeä ja 65 % koki vaikutuksen olleen osittainen. Niiden osuus, jotka kokivat vaikutuksen olleen selkeä, oli selvästi pienempi kuin edellisvuonna, mutta kokonaisuudessaan niitä, jotka kokivat koulutuksella olevan vaikutusta, oli huomattavasti suurempi osuus.



Kuva 29. Ajokieltokoulutukseen osallistuneiden vastaajien osuus ja heidän tyytyväisyytensä koulutuksen sisältöön vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Tutkimuslomakkeella on kerätty avointa palautetta 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 viikonloppuna ja siihen oli liittynyt merkittävä ylinopeus. Vaikuttavuuden osalta monet kokivat ajokieltokoulutuksen olleen positiivinen kokemus ja sillä olleen vaikutusta omaan asenteeseen ja ajokäyttäytymiseen. Osittain vaikutukset johtuivat kuitenkin ajokieltokoulutuksen tai sakkojen aiheuttamista kustannuksista, joita haluttiin välttää tulevaisuudessa. Kuvassa 30 on esitetty poimintoja ajokieltoon johtaneeseen liikennetilanteeseen ja koulutuksen vaikuttavuuteen liittyvistä sanallisista palautteista.

MINKÄLAINEN LIKENNETILANNE JOHTI AJOKIELTOON?

Ajoin poliisin tutkaan viikonloppuna yöllä täysin tyhjällä tiellä ja olin matkalla kaverille. Autossa ei ollut muita kuin minä ja halusin vain ajaa kovaa missä ei tietenkään ollut mitään järkeä.

Viikonloppuyönä edellisenä päivänä kortin saaneena auto lähti hallinnasta "tempuilun" seurauksena. Olin todella väsynyt viettämässä kavereiden kanssa aikaa ja kyydissä oli yksi matkustaja, mutta paikalla toisessa autossa muita ystäviäni.

Kisaaminen toisen kanssa perjantai iltana tyhjällä pikatiellä

Olin matkalla Torniossa Rovaniemelle. Tiellä ei ollut muita autoja. Matkustajia kyydissä oli 3kpl. Tapahtui iltapäivällä viikonloppuna. Ajokeli oli hyvä.

Minulle oli kertynyt kaksi liikenneriikkomusta ensimmäisen vuoden aikana. Kummatkin tapahtui päivällä, yksin ajaessa ja arkisin. Olin matkalla menolle.

Viikon loppuna olin kaveria viemässä toisen kaverin synttäreihin juhliin joskus iltamyöhään 9-10 aikoihin ja sitten matkalla hajosi nopeus mittari ja kohta sattui poliisi vastaan niin siinäpä se

MINKÄLAISIA VAIKUTUKSIA AJOKIELTOKOULUTUKSELLA OLI?

Muutti asennetta ja sääntöjen tärkeyttä turvallisuuteen.

Ajokielto koulutus ei oikeastaan opettanut taikka vaikuttanut minuun mitenkään mutta sakot vaikutti enemmän

Muutin ajokäyttäytymistä tajutessani ettei pienen ajan säästön takia kannata ajaa ylinopeuksia.

Kyllä olen tarkkaavaisempi ainakin rajoitusten kanssa

Muutin ajokäyttäytymistä välttääkseni vastaavia kustannuksia.

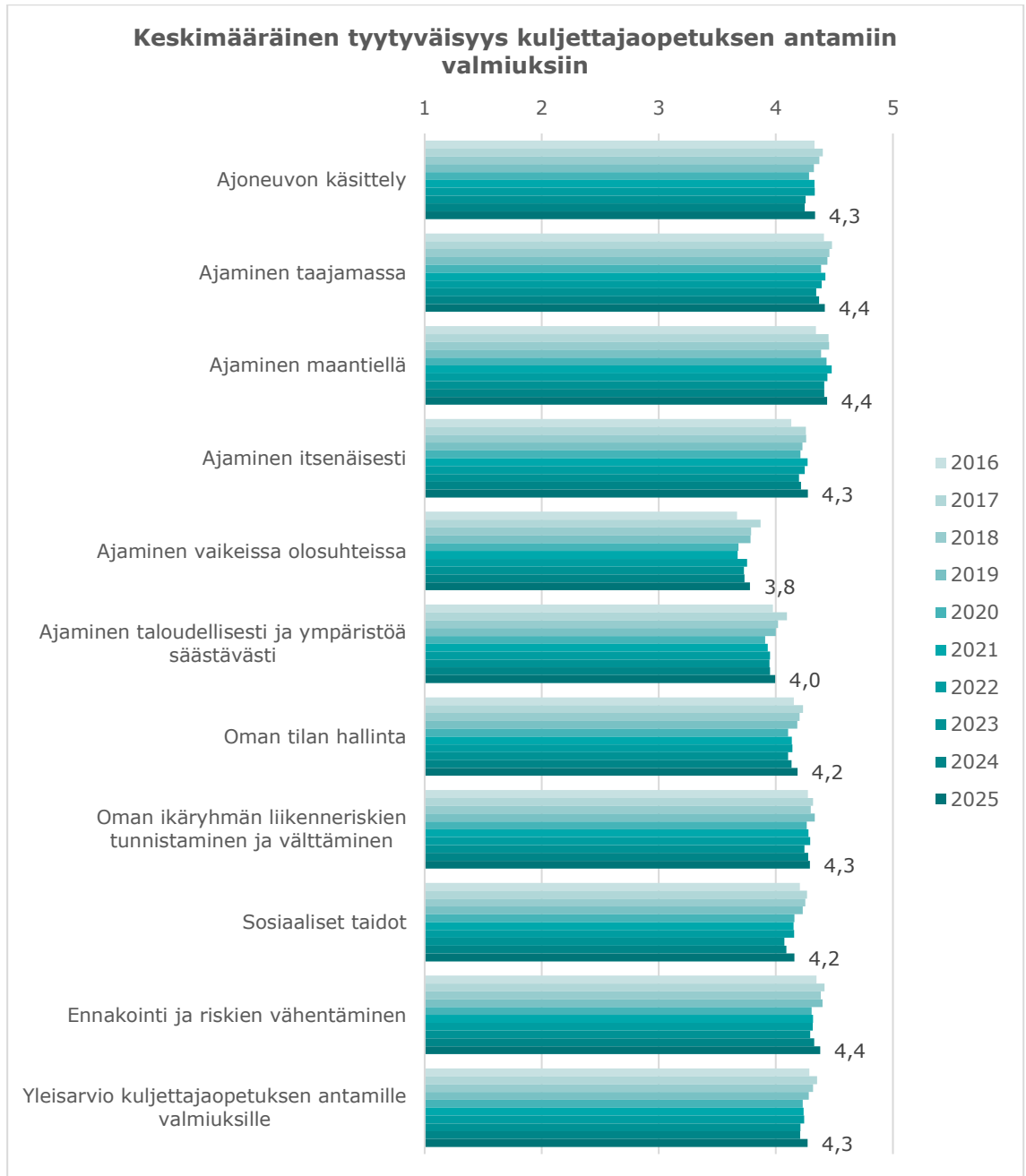
Herätti ajattelemaan

Kuva 30. Ajokielto koulutukseen liittyviä sanallisia palautteita.

3.3 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin

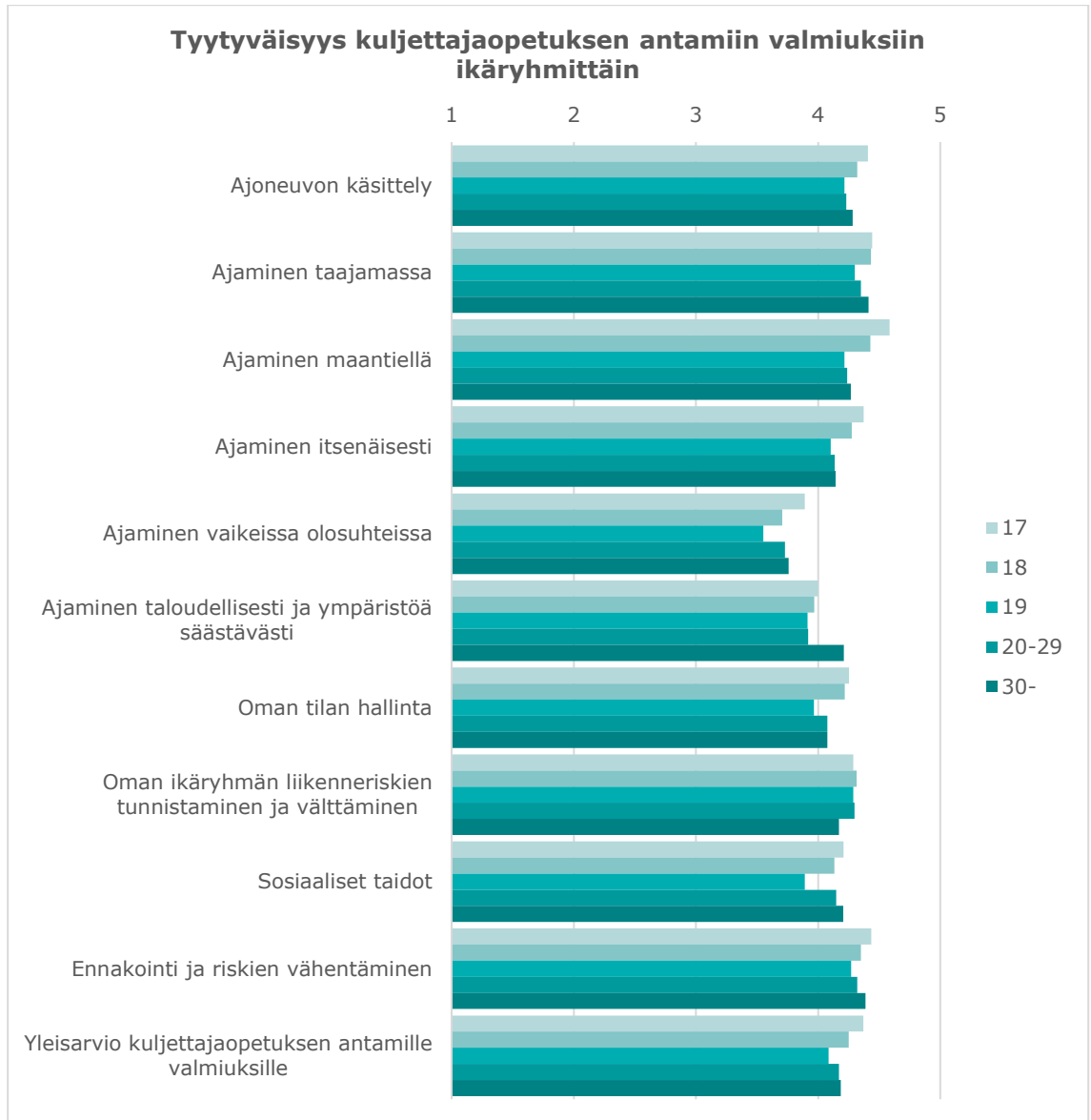
Kuljettajaopetuksen antamia valmiuksia liikenteessä selviytymiseen arvioitiin lomakkeessa kymmenen eri osa-alueen osalta. Arvioitavia osa-alueita on hieman täydennetty tutkimuksen alkuvuosiin nähden, mutta vuodesta 2014 lähtien osa-alueet ovat säilyneet muuttumattomina. Valmiuksia arvioitiin jokaisen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

Vuoden 2025 tutkimusaineistossa tyytyväisyyskeskiarvot olivat kaikilla osa-alueilla parempia kuin edellisvuonna (Kuva 31). Yleisarvio kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli vuonna 2025 keskimäärin 4,27, mikä oli 0,06 parempi kuin edellisvuonna ja korkein yleisarvio sitten vuoden 2019. 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 2025 tutkimusaineistossa eri osa-alueista heikoimman tyytyväisyysarvion sai aiempien vuosien tapaan valmiudet vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana oli 3,8. Kaikkein tyytyväisimpiä vastaajat puolestaan olivat taajama- ja maantieajoon sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen, joissa tyytyväisyyskeskiarvo oli 4,4.



Kuva 31. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2016–2025 tutkimuksissa (1=ei lainkaan riittävästi, 5=täysin riittävästi).

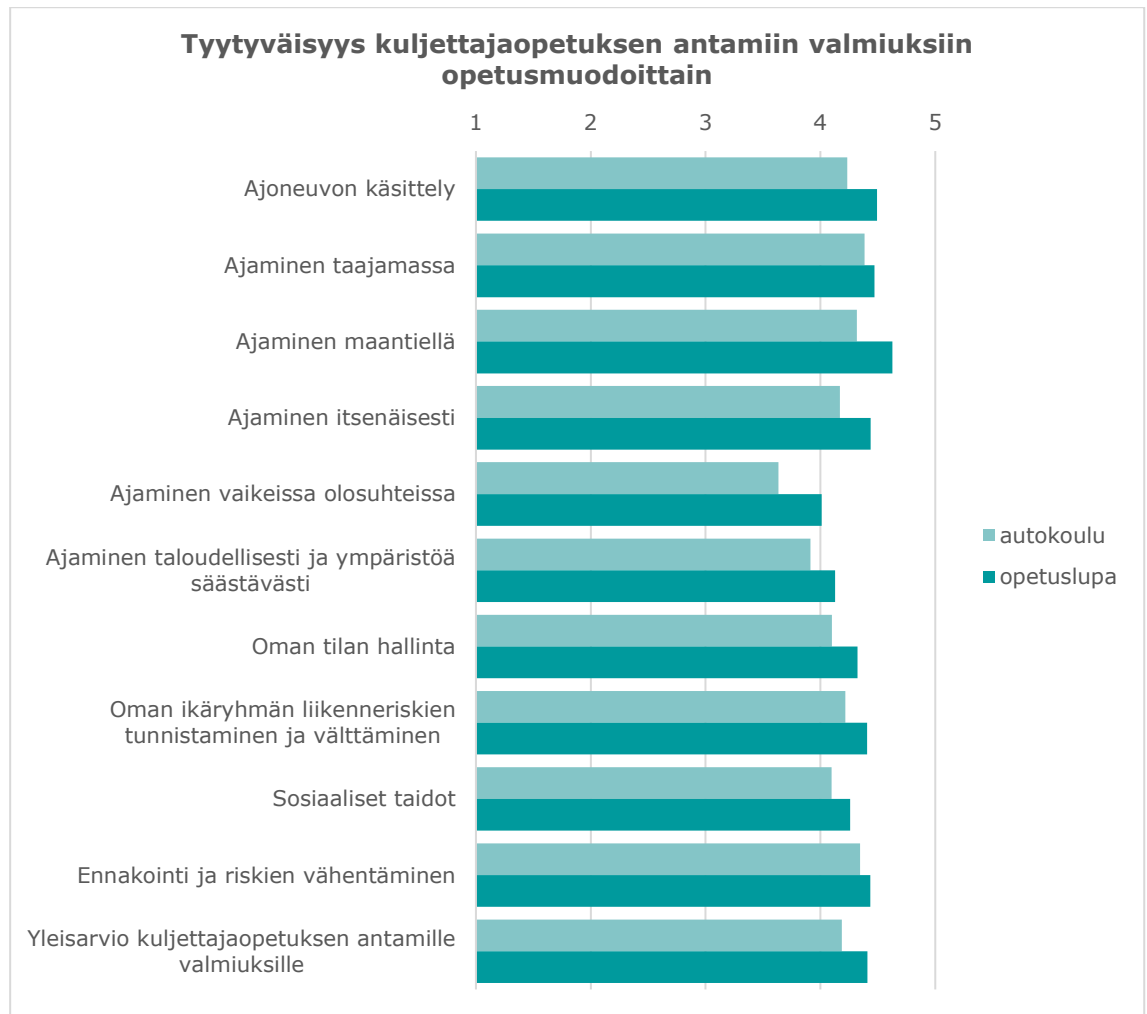
Tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin oli joitakin eroja eri ikäisten vastaajien välillä (Kuva 32). Lähes kaikkien osa-alueiden osalta 17-vuotiaana ajokortin saaneet vastaajat olivat hieman keskimääräistä tyytyväisempiä, mutta toisaalta myös vanhimmassa ikäryhmässä, eli yli 30-vuotiaana ajokortin saaneilla kuljettajilla tyytyväisyyskeskiarvo nousi useilla osa-alueilla korkeimmaksi. Erityisesti taloudelliseen ja ympäristöä säästävään ajamiseen yli 30-vuotiaat olivat selvästi muita ikäryhmiä tyytyväisempiä. Yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille nousi kaikissa ikäryhmissä kuitenkin yli neljään.



Kuva 32. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ikäryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa (asteikko 1–5).

Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet olivat aikaisempien vuosien tapaan autokoulussa ajokorttinsa suorittaneita vastaajia tyytyväisempiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin kaikilla kysytyillä osa-alueilla (Kuva 33). Opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneet antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,4 kun autokoulussa ajokorttinsa suorittaneilla vastaava arvosana oli 4,2. Ero ryhmien välillä oli hieman suurempi kuin edellisellä vuonna.

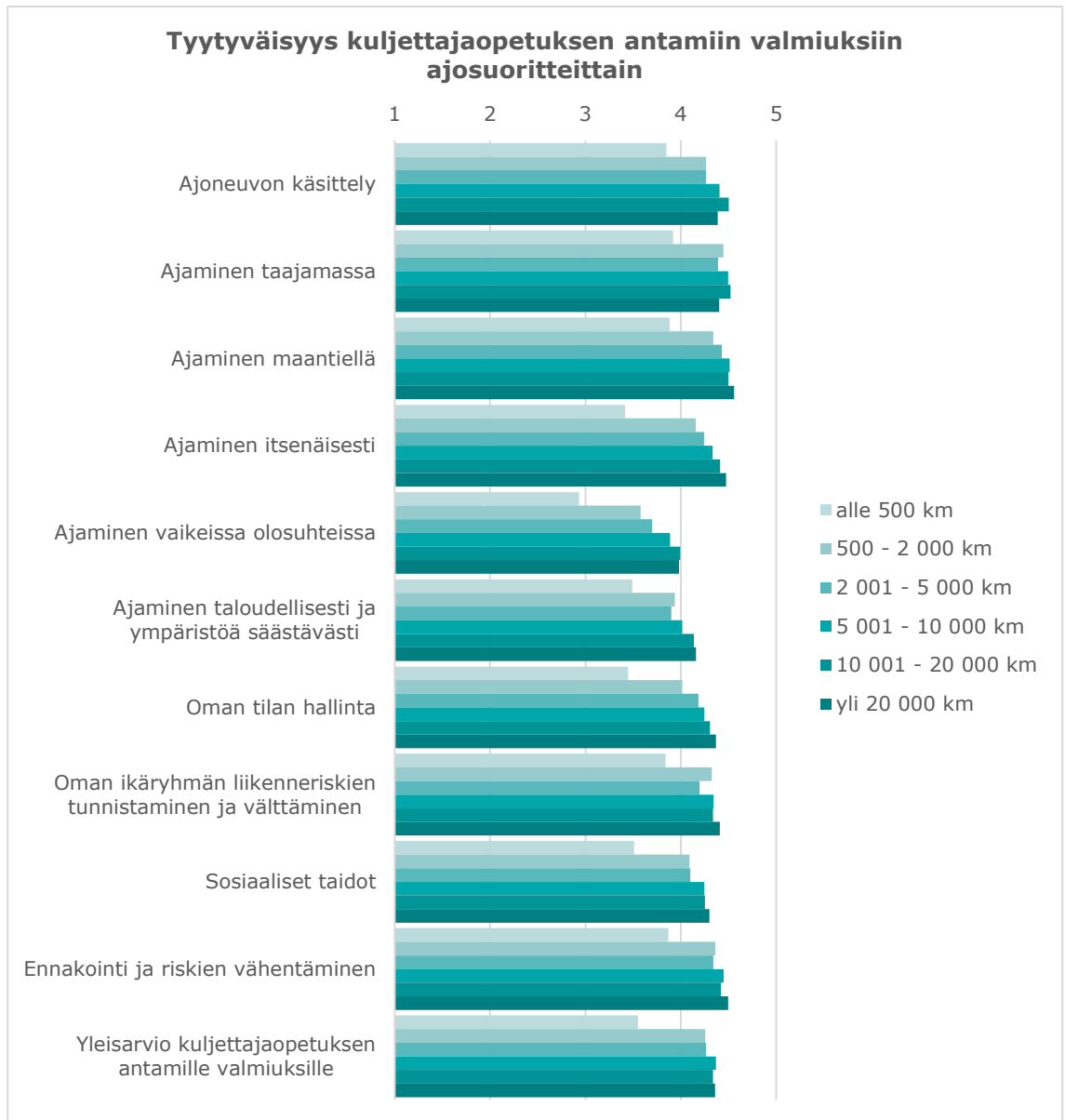
Selkein ero ryhmien välillä tuli aiempaan tapaan tyytyväisyydessä valmiuksien saamiseen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, jossa keskiarvosana opetuslupalaistilla nousi selvästi korkeammaksi kuin autokoulussa opetuksen saaneilla. Eroja ryhmien välillä tuli selkeimmin esille myös muilla varsinaiseen ajamiseen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



Kuva 33. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla autokoulun suorituslupien mukaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa (asteikko 1–5).

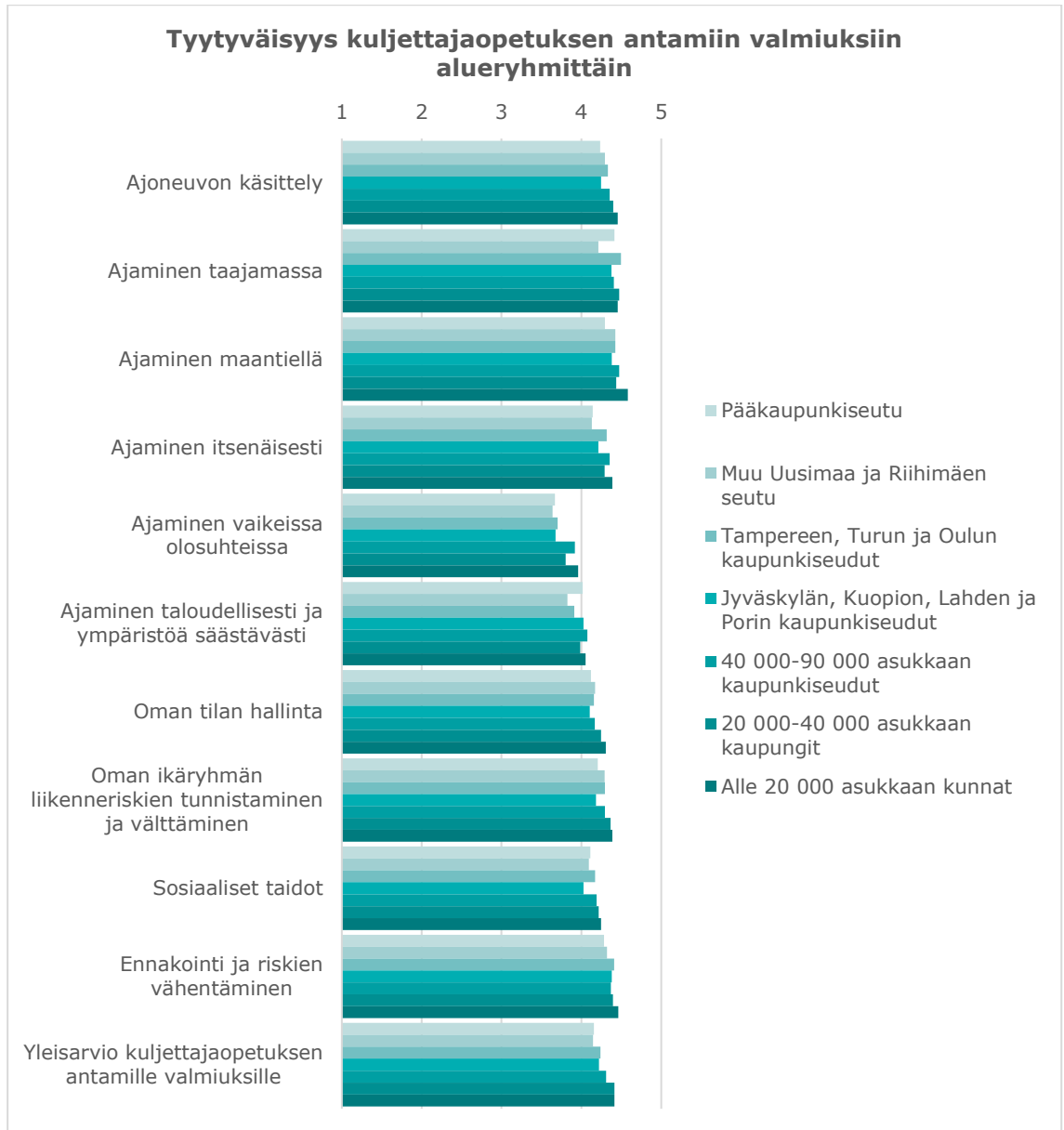
Keskimääräistä hieman paremmat valmiudet kuljettajaopetuksesta kokivat saaneensa myös ne kuljettajat, joilla oli aiempaan ajo-oikeuteen mopo- tai mopoautokortti suoritetuna. Mopo- tai mopoautokortin haltijat antoivat valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,3, kun taas ne, joilla ei korttia ollut, antoivat yleisarvosanan 4,2. Myös ajoharjoittelun määrällä oli vaikutusta kokemukseen saaduista valmiuksista. Ne vastaajat, jotka olivat saaneet yli 30 tuntia ajoharjoittelua liikenteessä, antoivat kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille keskimäärin yleisarvosanan 4,4.

Aiempien vuosien tapaan vastaajat olivat monilta osin sitä tyytyväisempiä ajo-opetuksen antamiin valmiuksiin, mitä enemmän heille oli kertynyt ajokokemusta tutkimuksen tekohetkellä (Kuva 34). Erityisesti kaikkein vähiten (alle 500 km) ajaneiden keskimääräinen tyytyväisyys jäi selvästi keskiarvon alapuolelle ja yleistytyväisyydessäkin keskiarvo jäi ainoana ryhmänä alle neljään, 0,7 toiseksi alinta yleisarvosanaa pienemmäksi. Alle 500 km ajaneiden tyytyväisyys jokaiseen osa-alueeseen oli alle neljä. 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 ajo-opetuksena aikana. Toisaalta voidaan ajatella, että mitä paremmin vastaaja on kokenut alun perin saaneensa valmiuksia ajamiseen, sitä herkemmin hänelle on saattanut myös ajokilometrejä kertyä.



Kuva 34. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa (asteikko 1–5).

Vastaajan asuinseudun mukaan tarkasteltuna erot tyytyväisyydessä kuljettajaopetuksen antamien valmiuksien osa-alueisiin olivat pääosin hyvin pieniä (Kuva 35). Kuitenkin yleisesti kaikilla osa-alueilla tyytyväisyys parani, mitä pienemmällä paikkakunnalla vastaaja asui. Alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat olivat kaikilla osa-alueilla tyytyväisimpiä kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin.



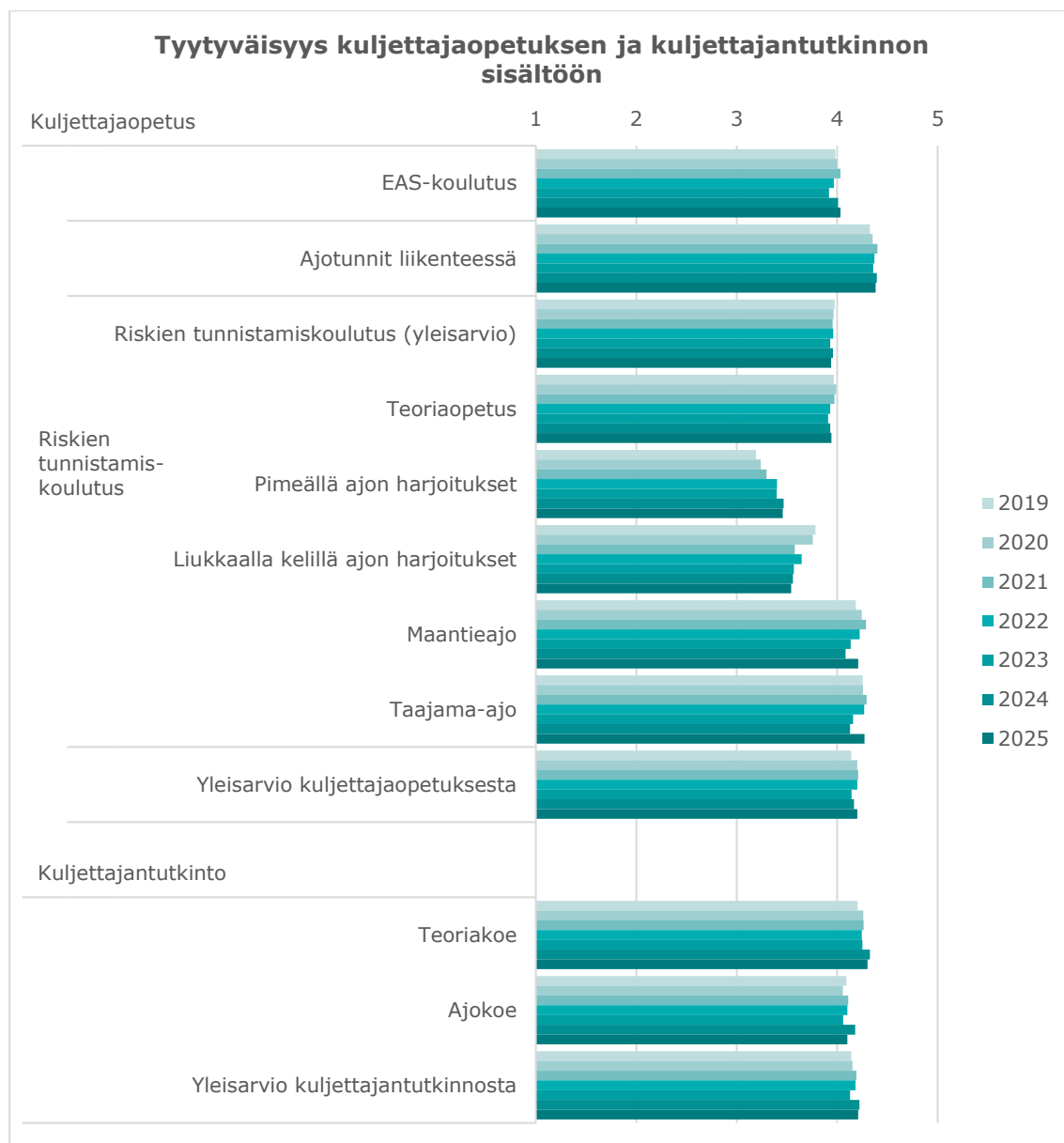
Kuva 35. Keskimääräinen tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osaluueilla vastaajan asuinpaikan mukaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa (asteikko 1–5).

3.4 Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön

Kuljettajaopetuksen 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 sen aikaisen tutkintorakenteen mukaisesti. Yleistyytyväisyyttä on kysytty jokaisena tutkimusvuonna, joten sen osalta voidaan muodostaa pidempi aikasarja. Muilta osin osa-alue on ollut tutkimuslomakkeella nyky muodossaan vasta vuoden 2019 toisesta tutkimuskierrroksesta lähtien.

Keskimääräinen yleisarvosana sekä kuljettajaopeukselle että kuljettajantutkinnolle oli vuoden 2025 tutkimusaineistossa 4,2. Yleisarvosana oli lähes sama kuin edellisvuonna (Kuva 36). Myös useiden osa-alueiden kohdalla tyytyväisyys säilyi muuttumattomana vuoteen 2024 verrattuna. Heikoimmat tyytyväisyysarviot

vuoden 2025 tutkimusaineistossa saivat aiempien vuosien tapaan pimeällä ajon harjoitukset (3,5) ja liukkaalla kelin ajon harjoitukset (3,5). Suurin muutos edellisvuoteen tapahtui tyytyväisyydessä maantie- ja taajama-ajoon, joissa molemmissa tyytyväisyys parani.

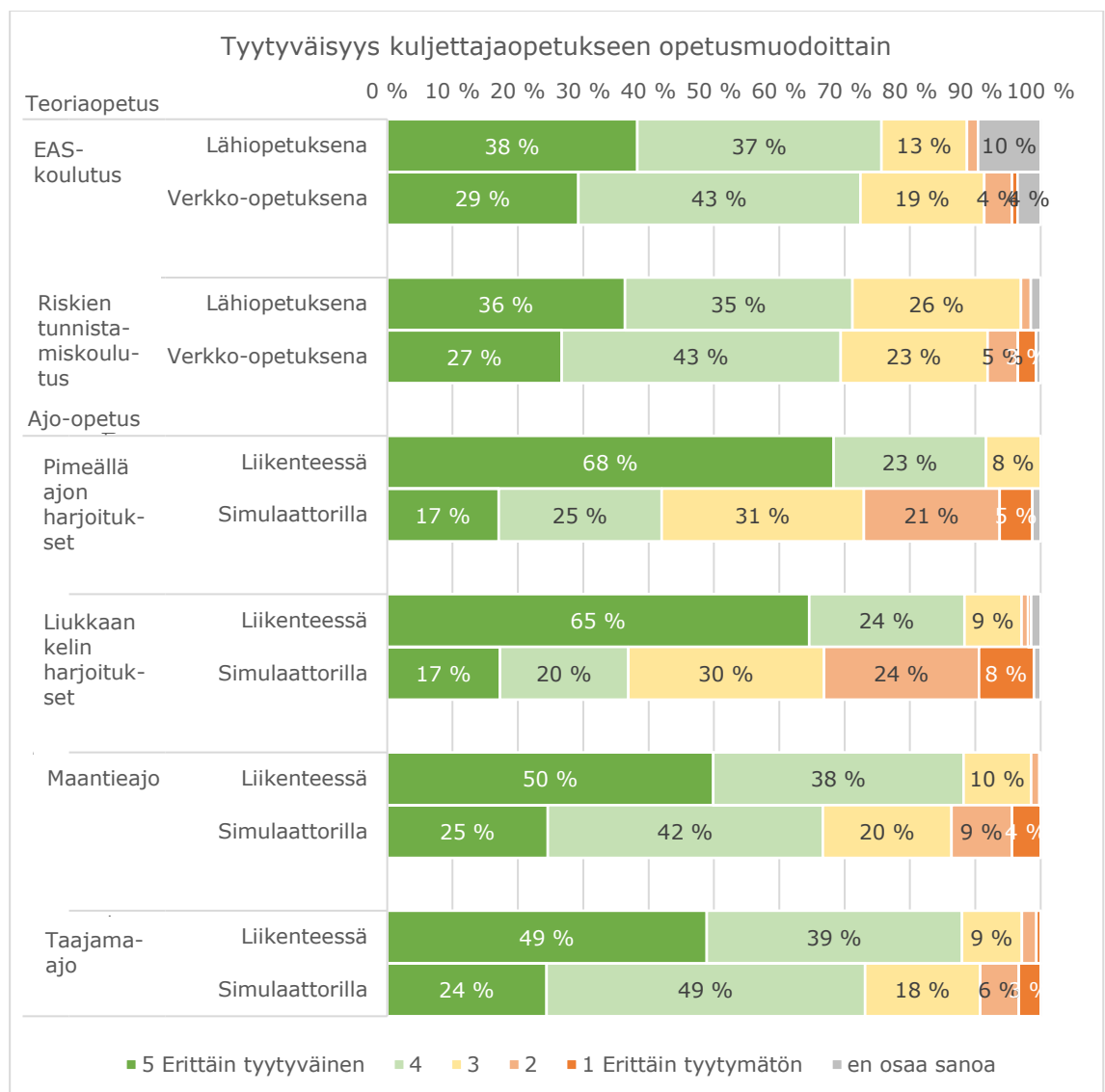


Kuva 36. Keskimääräinen tyytyväisyys uuden tutkintorakenteen mukaisen kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin vuosien 2019–2025 tutkimuksissa (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen).

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 2025 tutkimusaineistossa (Kuva 37). Vastaajat olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä sekä EAS-koulutuksen sekä riskien tunnistamiskoulutuksen teoriaosuuteen, mikäli olivat suorittaneet sen lähiopetuksena verkko-opetuksen sijaan. Selvästi yli kolmannes lähiopetuksena teoriaopetukseen osallistuneista vastaajista ilmoitti olevansa erittäin tyytyväinen opetuksen sisältöön. Vastaavasti reilu neljännes verkko-opetuksena teoriaopetukseen osallistuneista oli erittäin tyytyväisiä opetuksen sisältöön.

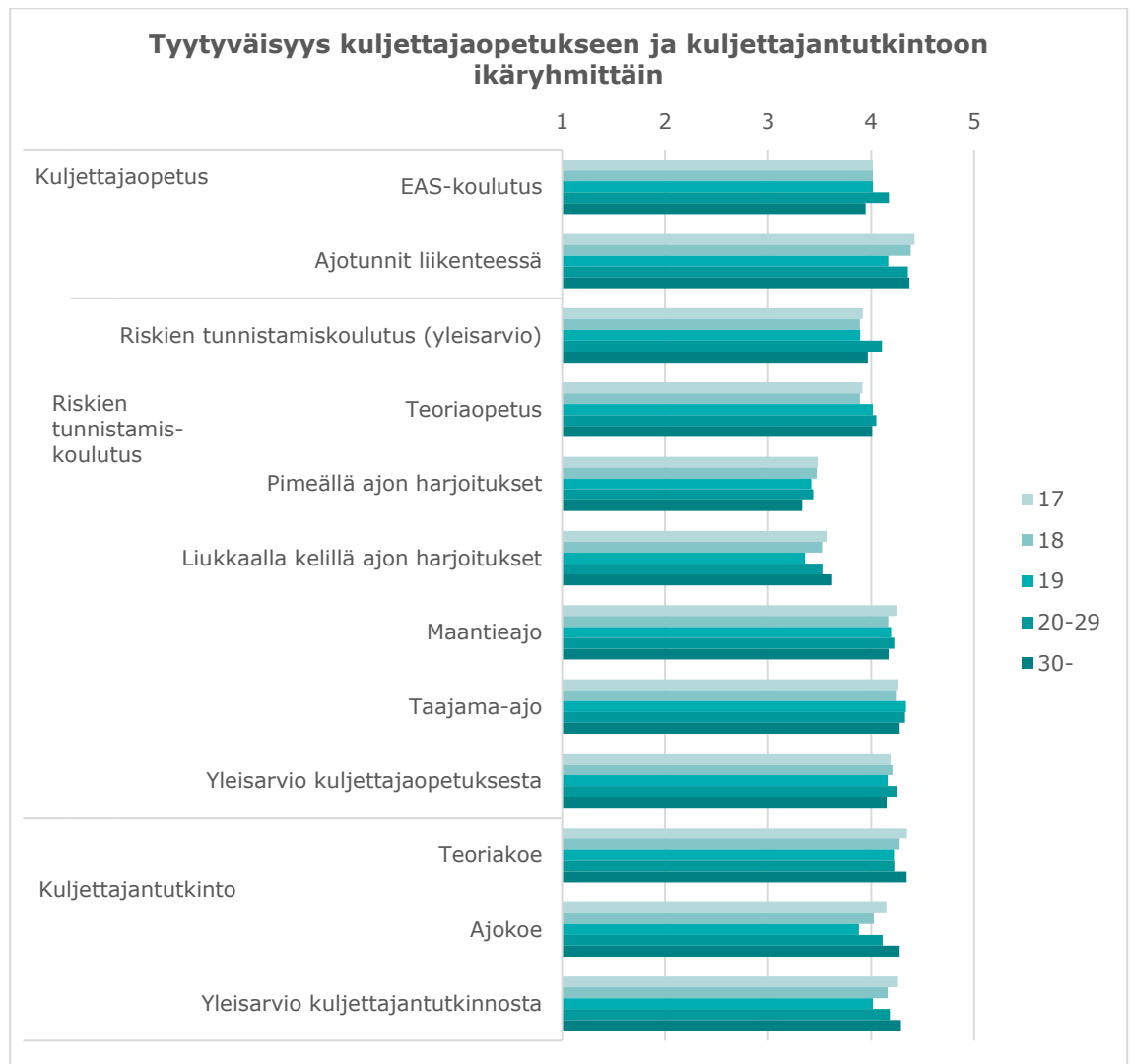
Ero tyytyväisyydessä oli EAS-koulutuksen osalta hieman kasvanut, kun taas riskien tunnistamiskoulutuksen osalta ero oli hieman pienentynyt.

Ajo-opetuksen osalta vastaajat olivat aiempien vuosien tapaan selkeästi tyytyväisempiä opetukseen, mikäli olivat suorittaneet sen simulaattorin sijaan liikenteessä. Pimeällä ajon harjoitusten osalta 68 % ja liukkaan kelin harjoitusten osalta 65 % liikenteessä kyseisen osa-alueen opetuksen suorittaneista vastaajista ilmoitti olevansa osa-alueeseen erittäin tyytyväisiä. Vastaavat osuudet simulaattorilla osa-alueen suorittaneista oli sekä pimeällä ajon että liukkaan kelin harjoitusten osalta 17 %. Simulaattorilla osa-alueet suorittaneilla erittäin tai melko tyytymättömien osuudet olivat kohtuullisen suuria. Maantie- ja taajama-ajon osalta erot tyytyväisyydessä olivat samansuuntaista, vaikkakaan erot eivät olleet aivan yhtä suuria. Maantie- ja taajama-ajon osalta erittäin tyytyväisten osuus oli liikenteessä harjoitelleilla noin kaksinkertainen verrattuna simulaattorilla opetuksen suorittaneisiin. Simulaattorilla maantie- ja taajama-ajon suorittaneiden osuudet olivat selkeästi pienempiä. Yleisesti ottaen vastaajaryhmien erot tyytyväisyydessä olivat hieman kasvaneet aiemmista vuosista.



Kuva 37. Vastaajien tyytyväisyysjakauma kuljettajaopetuksen eri vaiheisiin suoritustavan mukaan jaoteltuna vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Vastaajan ikäryhmän ja kuljettajaopetukseen tyytyväisyyden välillä ei näyttänyt olevan selkeää yhteyttä (Kuva 38). Tyytyväisyys vaihteli osa-alueittain eikä minikään ikäryhmän tyytyväisyys korostunut tuloksissa. Sen sijaan vastaajan iällä ja tyytyväisyydellä kuljettajantutkintoon välillä oli hieman selvempi yhteys. Sekä 17-vuotiaat että yli 30-vuotiaat olivat selvästi keskiarvoa tyytyväisempiä kuljettajan-tutkinnon osa-alueisiin. Kaikissa ikäryhmissä eniten tyytymättömyyttä herätti pimeällä ajon sekä liukkaan kelin ajon harjoitukset.



Kuva 38. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ikäryhmittäin vuoden 2025 tutkimus-aineistossa.

Kuljettajaopetuksesta saatujen valmiuksien sijaan opetusluvalla ajokorttinsa suorittaneiden ja autokoulussa ajokorttinsa suorittaneiden välillä ei ollut kovin selkeitä eroja tyytyväisyydessä kuljettajaopetukseen yleisesti (Kuva 39). Autokoulussa ajokortin suorittaneet olivat keskimäärin hieman tyytyväisempiä muun muassa riskien tunnistamiskoulutukseen yleisesti, liukkaan kelin ajon harjoituksiin sekä taajama-ajoon. Opetusluvalla ajokortin suorittaneet olivat puolestaan hieman tyytyväisempiä muun muassa ajotunteihin liikenteessä sekä pimeällä ajon harjoituksiin. Erot jäivät kuitenkin kauttaaltaan pieniksi.



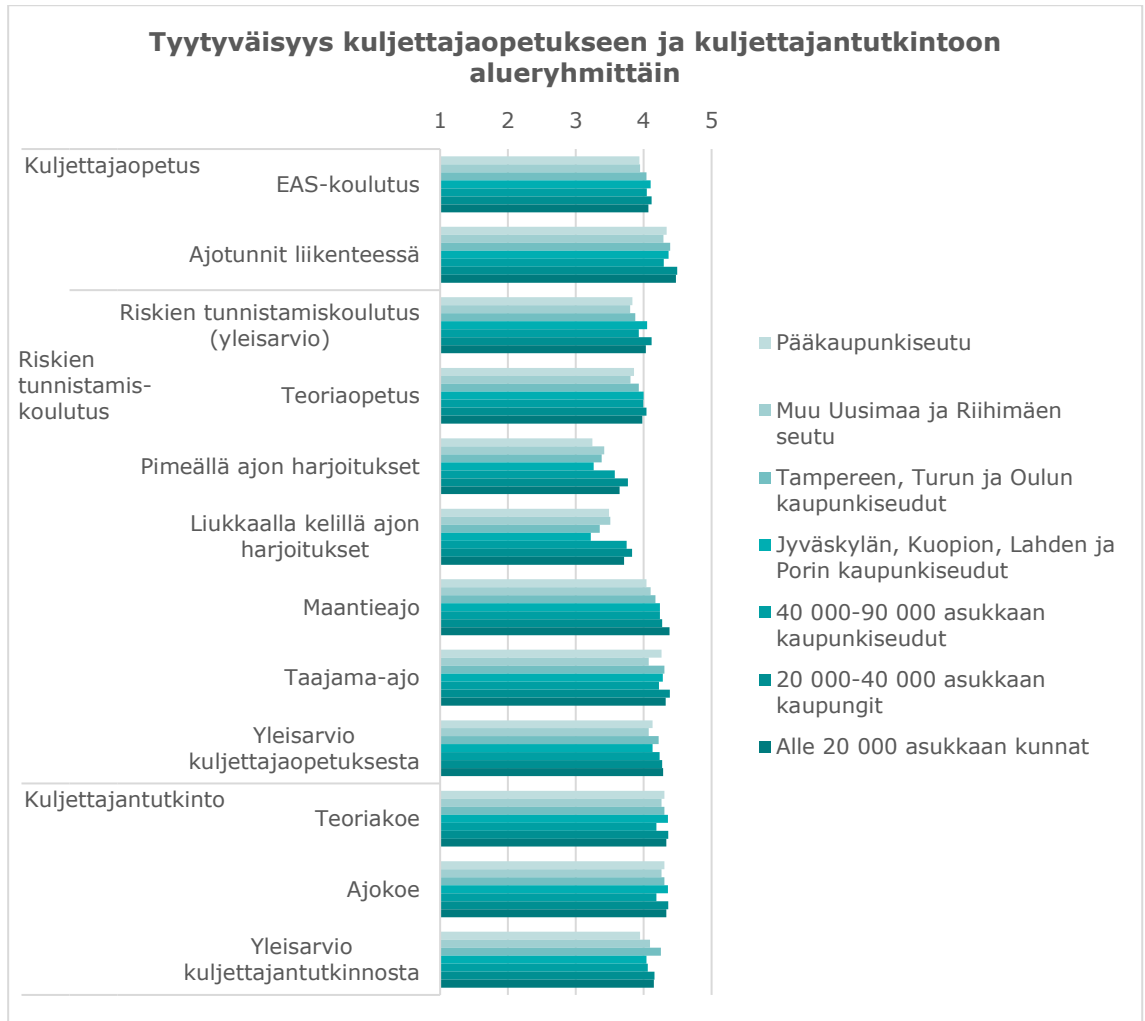
Kuva 39. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön autokoulun suorittaneiden mukaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Kuten kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin, myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon eri osa-alueisiin oltiin pääosin hieman keskimääräistä tyytyväisempiä, mikäli vastaajalle oli kertynyt ajokilometrejä keskimääräistä enemmän. Kaikissa ryhmissä vähiten tyytyväisiä oltiin kaikista osa-alueista pimeällä ajon ja liukkaalla kelin ajon harjoituksiin (Kuva 40). Teoriaopetusta lukuun ottamatta alle 500 km ajaneet olivat selvästi vähemmän tyytyväisiä kaikkiin kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon osa-alueisiin. Muiden ryhmien osalta erot tyytyväisyydessä olivat pääosin melko pieniä.



Kuva 40. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön ajokilometrien määrän mukaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Alueryhmittäin tarkasteltuna kovin merkittävää yhteyttä asuinseudun koon ja tyytyväisyyden välillä ei havaittu (Kuva 41). Pienimmillä kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat olivat keskimääräistä tyytyväisempiä pimeällä ajon harjoituksiin ja liukkaan kelin harjoituksiin. Myös muiden riskien tunnistamiskoulutukseen sisältyvien osa-alueiden osalta oltiin pääosin hieman tyytyväisempiä pienimmillä kaupunkiseuduilla. Pääkaupunkiseudulla asuvien vastaajien tyytyväisyys jäi useilla osa-alueilla hieman keskimääräistä matalammaksi. Erot olivat kuitenkin melko pieninä.



Kuva 41. Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen sisältöön alueryhmän mukaan vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

3.5 Avoin palaute kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

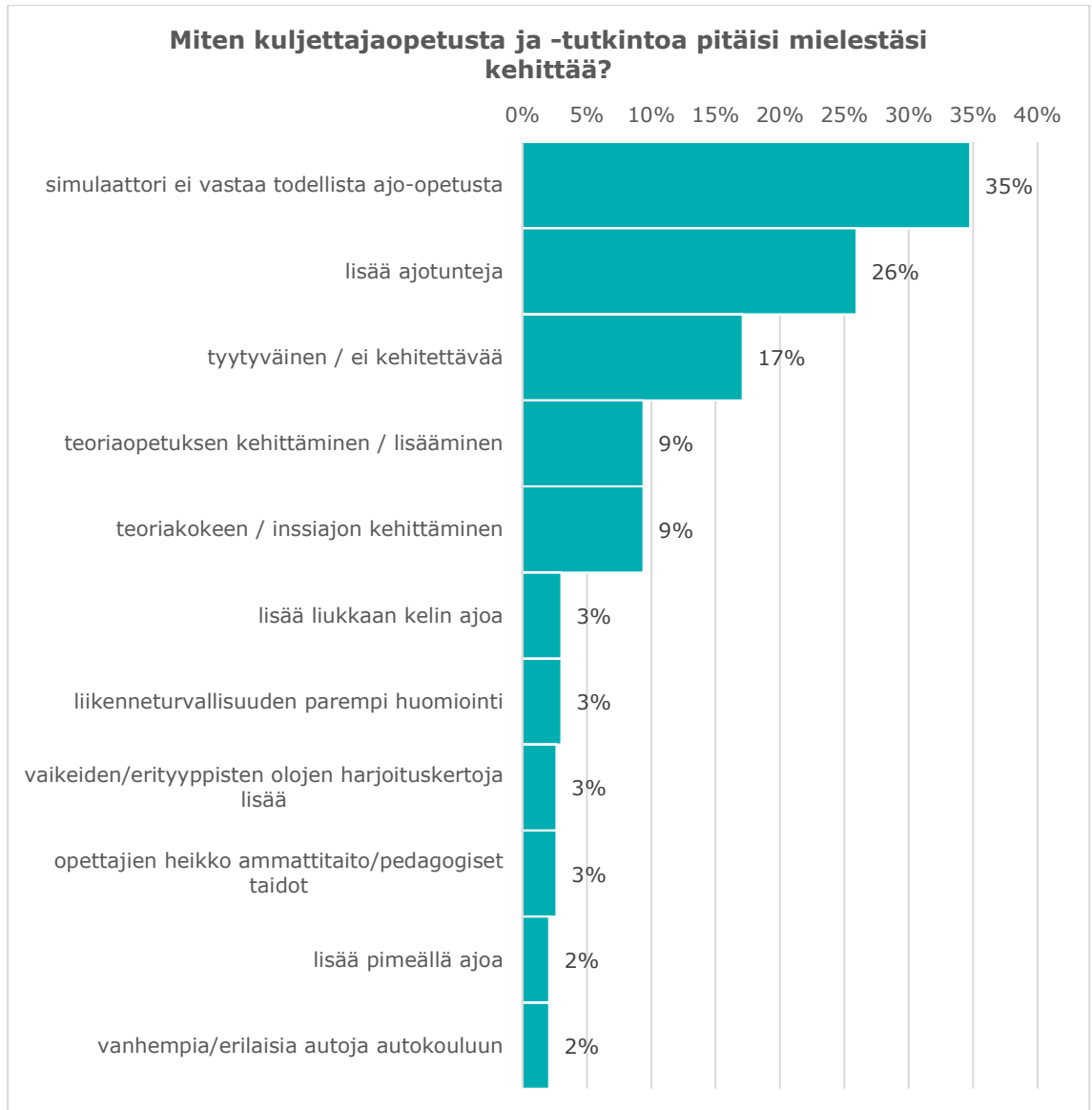
Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona vastaajilta kysyttiin avoimella kysymyksellä, miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi heidän mielestään kehittää. Vapaa palautekenttä oli lomakkeella erikseen myös kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon tyytyväisyyttä koskevien monivalintakysymysten päätteeksi. Kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon kehittämiseen liittyviä palautteita saatiin tutkimuslomakkeen päätteeksi kaikkiaan 560 vastaajalta (55 % kaikista vastaajista). Aiemmin lomakkeella kuljettajaopetuksen sisältöön liittyviä kommentteja oli jättänyt 522 vastaajaa (51 %) ja kuljettajantutkintoon liittyviä kommentteja 256 vastaajaa (25 %).

Kuljettajaopetuksen sisältöön tulleissa palautteissa käytiin usein läpi kuljettajaopetuksen eri osa-alueiden hyviä ja huonoja puolia. Suuri osa palautteista oli positiivisia, mutta jonkin verran palautteissa korostui myös esimerkiksi simulaattoriopetuksen puutteet ja ajo-opetukseen liittyvät haasteet esimerkiksi tuntimäärän vähyyden tai ajo-opettajan osalta. 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.

Kuljettajantutkintoa käsittelevän osion päätteeksi saaduissa palautteissa nousi esille monesti teoriakokeeseen ja tutkinnon vastaanottajaan liittyvä palaute. Vastauksissa oli sekä positiivisia että negatiivisia näkökulmia. Moni vastaaja koki teoriakokeen hyväksi, mutta toisaalta useat vastaajat myös kokivat osan teoriakokeen kysymyksistä tulkinnanvaraisiksi. Myös ajokokeen osalta vastaukset jakautuivat. Monelle vastaajalle ajokoe oli ollut positiivinen kokemus, mutta toisaalta useampi vastaaja oli myös kokenut ajokoetilanteen stressaavaksi ja tutkinnon läpäisyn liian riippuvaiseksi tutkinnon vastaanottavasta henkilöstä.

Tutkimuslomakkeen viimeisenä osiona olevassa avoimessa kehitysehdotusosiossa nousi esille samankaltaisia teemoja kuin kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon sisältöä koskevissa palautteissa (Kuva 42 ja 43). Vastausten luokittelun jälkeen selkeimmäksi yksittäiseksi teemaksi nousi aiempien vuosien tapaan simulaattoriopetuksen epärealistisuus, jonka oli maininnut 35 % avointa palautetta jättäneistä vastaajista. Simulaattorin epärealistisuuden oli maininnut 7 %-yksikköä suurempi osuus vastaajista kuin edellisenä vuonna. Seuraavaksi suurin teema oli ajo-opetustuntien määrät ja niiden lisääminen (26 % vastaajista). Myös ajotuntien määrään liittyvien palautteiden osuus oli kasvanut 5 %-yksikköä edellisvuodesta. Kolmanneksi suurimman teeman muodosti positiiviset ja kiittelevät kommentit sekä ne, joissa ei nähty kehitettävää nykyisessä tutkintorakenteessa (17 % vastaajista). Tyytyväisten osuus vastaavasti oli laskenut 5 %-yksikköä viime vuodesta. Muilta osin teemoihin palautetta antaneiden määrä jäi alle 10 prosenttiin. Kolmea suurinta teemaa lukuun ottamatta eri teemat ja niiden osuudet olivat melko lähellä aiempien vuoden osuuksia.

Muista teemoista avoimissa palautteissa esille tuotiin muun muassa teoriakokeen tai ajokokeen kehittäminen sekä teoriaopetuksen kehittäminen/lisääminen. Näihin teemoihin liittyen palautetta antoi 9 % vastaajista. Kolmessa prosentissa vastauksia toivottiin liukkaamman kelin ja yleisesti vaikeiden/erityyppisten olojen ajokertoja lisää sekä liikenneturvallisuuden parempaa huomiointia. Kolmessa prosentissa vastauksista myös kritisoitiin opettajien opetustyyliä tai heikkoja pedagogisia taitoja. Niin ikään kolme prosenttia vastaajista koki ajokortin hinnan olevan liian korkea. Hintaan liittyvä kritiikki on säilynyt viime vuosina suunnilleen samalla tasolla. Määrä on selvästi pienempi, kuin ennen vuoden 2018 tutkintouudistusta, jolloin jopa viidennes vastauksista oli esillä ajokortin korkea hinta.



Kuva 42. Avoimen palautteen jakautuminen eri teemoihin vuoden 2025 tutkimusaineistossa. Prosenttiluvut kuvaavat osuutta sanallista palautetta antaneista. Yksi vastaus sisälsi monissa tapauksissa useita eri teemoja.

Miten kuljettajaopetusta ja -tutkintoa pitäisi mielestäsi kehittää?

Omalla kohdalla opetus oli varsin onnistunutta ja sitä oli sopivassa määrin. Varsinkin nykyinen systeemi jossa teorian voi suorittaa verkkokursseina toimi todella hyvin. Lisäksi pystyin jo vakituisesti työssäkäyvänä kolmekymppisenä suorittamaan ajotunnitkin joustavalla aikataululla.

mies, 31, Helsinki

Enemmän ajoa tunneilla ja vähemmän simulaattorilla. Vaikka simulaattori mahdollistaa monia asioita, ja on ihan ok vaihtoehto, ei se kuitenkaan vastaa oikeaa liikennettä tai ajoa oikeastaan ollenkaan.

nainen, 17, Rovaniemi

Opetuslupa oli itselle ainakin todella suuri apu. Opettelu meni melko huomaamatta muiden toimien ohessa ja kokemusta sai hyvin. Mielestäni voisi miettiä onkohan jotain muuta opetusluvan kaltaista, halpaa matalan kynnyksen ajo-opetusta mitä voisi pystyä mahdollistamaan?

mies, 17, Oulu

Enemmän ajotunteja oikealla autolla, simulaattorilla ajot on yhtä tyhjän kanssa. Liukas ja pimeä ajo ehdottomasti autolla harjoitella, ei simulaattorilla!! Suomessa kuitenkin on pitkä talvi niin on tärkeää osata oikeasti ajaa huonolla säällä. Jos ajotunteja autolla olisi enemmän, ei myöskään ajo-opettajalla olisi paine yrittää opettaa monien tuntien asia muutamassa tunnissa.

nainen, 24, Oulu

Jonkinlainen tuoreen ajokortin haltijan seuranta/jatko-opetusysteemi. Koen itse toimivani liikenteessä tarpeeksi turvallisesti, mutta ajoa ei ole syntynyt tarpeeksi siihen, että olisin vieläkin täysin vakaa kuski. Kuljettajaopetus antaa vain perusvalmiuden ja "luvan" ajamiseen, oikea taito pitäisi opetella itse.

nainen, 19, Turku

Mielestäni autokouluille voisi hankkia autot joissa on vähemmän avustimia opetukseen, itselle omalla autolla piti opetella uudestaan ajamaan, sillä olin tottunut kaikkiin autokoulun auton avustimiin ja ajaminen oli aivan erilaista. Monet ystäväni ovat sanoneet samaa. Toki monelle uudella autolla on helpompi aloittaa ja harjoitella ajamista, itselle mäkilähtö on edelleen hankala omalla autolla, sillä autokoulussa mäkilähtö avustin teki oikeastaan kaiken työn.

nainen, 17, Seinäjoki

Jotenkin mahdollistaa pienemmissä kunnissa asuvien kaupungeissa tai suuremmissa kunnissa ajo sillä jos siitä ei ole kokemusta, siihen tulee eräänlainen kynnyksen

nainen, 17, Hämeenkyrö

Käytännön harjoittelua voisi lisätä etenkin vaihtelevissa olosuhteissa, kuten pimeällä, liukkaalla ja vilkkaassa kaupunkiliikenteessä. Näin kuljettaja oppisi paremmin hallitsemaan stressiä ja tekemään nopeita päätöksiä.

mies, 23, Helsinki

Opetukseen tulisi palauttaa läsnäolopakko teorialuennoilla. Vanhanajan pistokokeet silloin tällöin pitivät huolen siitä, ettei kukaan lusmuile. Lusmuilusta aiheutuva tiedon ja ymmärryksen puute näkyy liikenteessä välinpitämättömyytenä: jalankulkijoille tien antaminen, kaistanvaihto suoraan eteen, vilkkujen käyttö (vilkku ei tarkoita sitä, että kaistan voi vaihtaa silmät kiinni ja olettaa, että päätiellä oleva väistäää), parkissa valojen sammuttaminen, vasemmassa kaistalla lorvailu, rampilta hyppääminen suoraan eteen alinopeudella, lätköiden välttäminen sateella jalankulkijaa ohittaessa.

nainen, 34, Lohja

Henkilökunnalle pitäisi järjestää asiakkaan kohteliaaseen kohtaamiseen liittyvää koulutusta ja muistuttaa, kuinka jännittävä ja tunteita pintaan nostattava elämänvaihe ajokortin hankinta on.

nainen, 20, Helsinki

Kuva 43. Esimerkkejä uusien kuljettajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2025 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, joihin kuljettajaopetuksen rakenne on ollut erilainen.

Jokaisella tutkimuskierröksellä 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 määritelty ammattiopetuksen ja yksityisopetuksen tuntikustannusten suhteena. Kantalukuna (=100) on vastaavalla tavalla laskettu vuoden 2001 tutkintomenestys. Laskennassa otetaan huomioon, kuinka monen osatekijän arviosta ajokokeen pistesumma muodostuu ja vertailtavien ryhmien keskiarvot skaalataan vertailukelpoisiksi näiden suhteessa. Vuonna 2001 osatekijöitä oli seitsemän, vuosina 2002–2012 kahdeksan, vuosina 2013–2018 viisi ja nykyisin käytössä olevassa tutkintorakenteessa neljä.

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

Indeksi 2 - Liikennemenestys

Indeksi 2 eli liikennemenestys mittaa ajo-oppilaan selviytymistä liikenteessä ajokortin saamisen jälkeen hänelle sattuneiden vahinkojen ja rangaistusten perusteella. Liikennemenestystä mitataan sekä suhteessa aikaan, eli selviytymisenä vuotta kohti, että suhteessa matkaan, eli selviytymisenä ajettuja kilometrejä kohti. Liikenteessä selviytymisen mittana on vahinkojen ja rangaistusten ilmoitettu määrä sekä niiden vakavuus.

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

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

Indeksin 2 kantaluku lasketaan vahinkojen painotetun summan käänteislukuna kullekin vertailtavalle ryhmälle ryhmän vastaajamäärään suhteutettuna. 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 indeksiarvo muodostetaan.

Indeksi 3 – Arvio koulutuksesta

Indeksillä 3 mitataan tutkimushenkilöiden omaa subjektiivista jälkiarviota koulutukseen liittyen. Indeksiarvot muodostetaan sen perusteella, miten vastaajat ovat tutkimuslomakkeella arvioineet koulutuksen antavan heille valmiuksia itsenäiseen ajamiseen. Indeksiarvo lasketaan kunkin osa-alueen arvosanojen summan ja vuoden 2001 vastaavan summan suhteena antamalla vuoden 2001 kantaluvulle arvo 100 ja jakamalla summaluku tarkasteltavan ryhmän vastaajamäärällä. 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 indeksin 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 liikennerikkeitä. 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 kuljettajantutkimuksen 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 opetusluvulla 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.

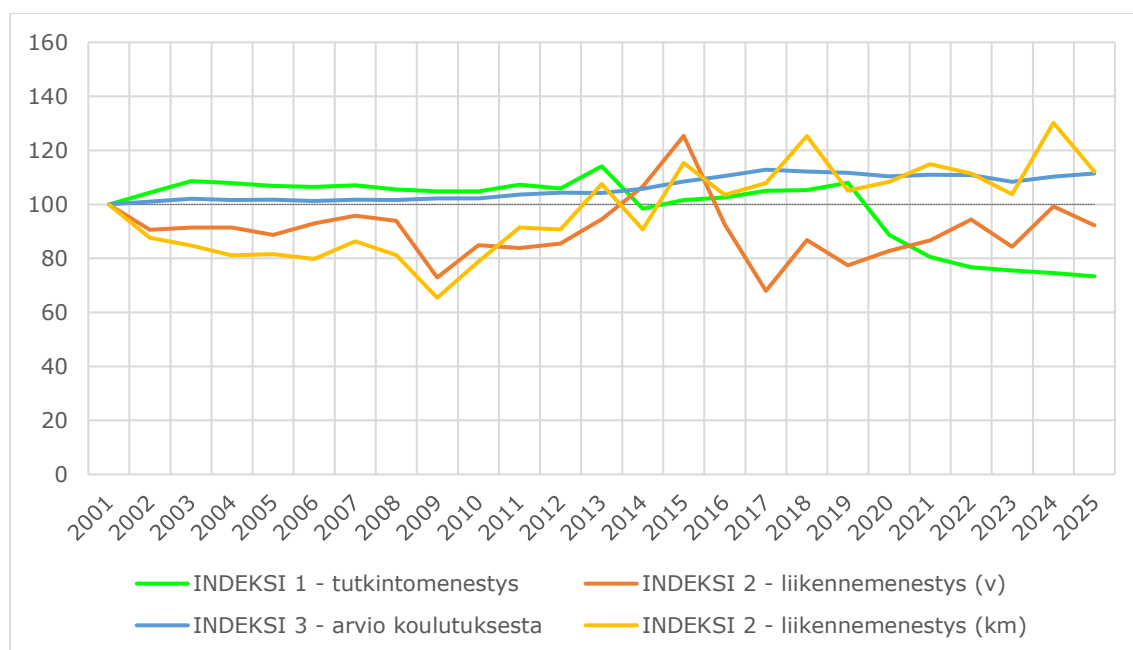
Indeksi 2 puolestaan on hyvin herkkä pienillekin muutoksille ja sen laskennassa muun muassa henkilövahinko-onnettomuuksien poikkeuksellisen suuri painokerroin aikaansaa indeksiin suuria vaihteluja niissä ryhmissä, joissa henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on sattunut muutamallekin vastaajalle. 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 2025 on esitetty kuvassa 44. 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 neljänä viimeisenä tutkimusvuotena. Yhtenä selittäväenä tekijänä pidemmälle laskulle voidaan pitää erityisesti opetuslupalaisten määrän ja sitä myötä ajoharjoittelumäärän kasvua. Isompi ajoharjoittelumäärä laskee indeksiarvoa, vaikka koepisteet säilyisivät ennallaan.

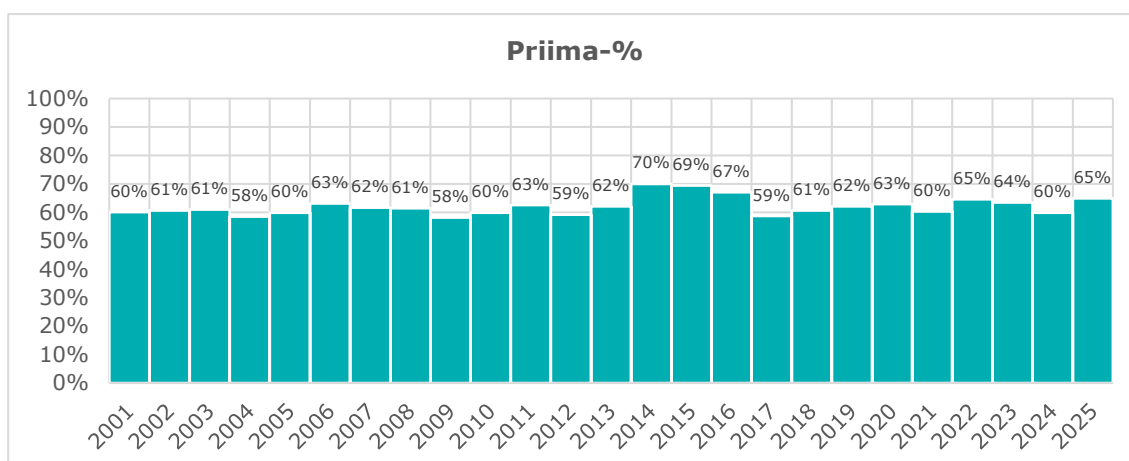
Liikennemenestystä kuvaavassa indeksissä 2 on myös tapahtunut joitakin selkeitä laskuja vuosien varrella. Erityisesti suurimman vuosina 2016–2017 tapahtuneen askun syynä voidaan ainakin osittain pitää tutkimuksen myöhäistä ajankohtaa ja siitä seurannutta vastaajien aiempaa korkeampaa ajokilometrimäärää, mikä osaltaan on altistanut heidät todennäköisemmin vahingoille ja rikkeille. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksissä ei pudotus näin ollen tulekaan ilmi. Ajettuihin kilometreihin suhteutettu indeksi on vuodesta 2015 lähtien ollut lähtötason yläpuolella, vaikka aikaan sidottuna indeksi 2 on ollut alle lähtötason. Viime vuosina indeksin suunta on vaihdellut vuodesta toiseen ja kääntynyt jälleen laskuun vuosien 2024–2025 välillä sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna.

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 jälleen nousi hieman. Vuonna 2025 indeksi jatkoi loivaa kasvua, arvon ollen korkeimmillaan sitten vuoden 2017. Muutokset ovat kuitenkin olleet hyvin pieniä ja vuoden 2025 arvo on lähellä viimeisten vuosien arvoja.



Kuva 44. Indeksien kehitys 2001–2025.

Liikennemenestystä kuvaavan indeksiarvon 2 rinnalla seurattu priima-% on pysytellyt 60–65 % välillä vuodesta 2018 lähtien (Kuva 45). Vuoden 2025 tutkimusaineistoissa kaikkiaan 65 % vastaajista oli selvinnyt tutkimuksen tekohetkeen asti ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus on viisi prosenttiyksikköä edellisvuoden arvoa korkeampi ja myös pitkän aikavälin keskiarvon (62 %) yläpuolella. Priimaosuuden noususta ja toisaalta indeksiarvon 2 laskusta vuoden 2025 tutkimusaineistossa voidaan päätellä, että vahinkoja on sattunut vastaajille hieman aiempaa vähemmän, mutta seurauksiltaan vahingot ovat olleet vakavampia kuin edellisellä vuonna.



Kuva 45. Vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden uusien kuljettajien osuuden (%) kehitys vuosina 2001–2025.

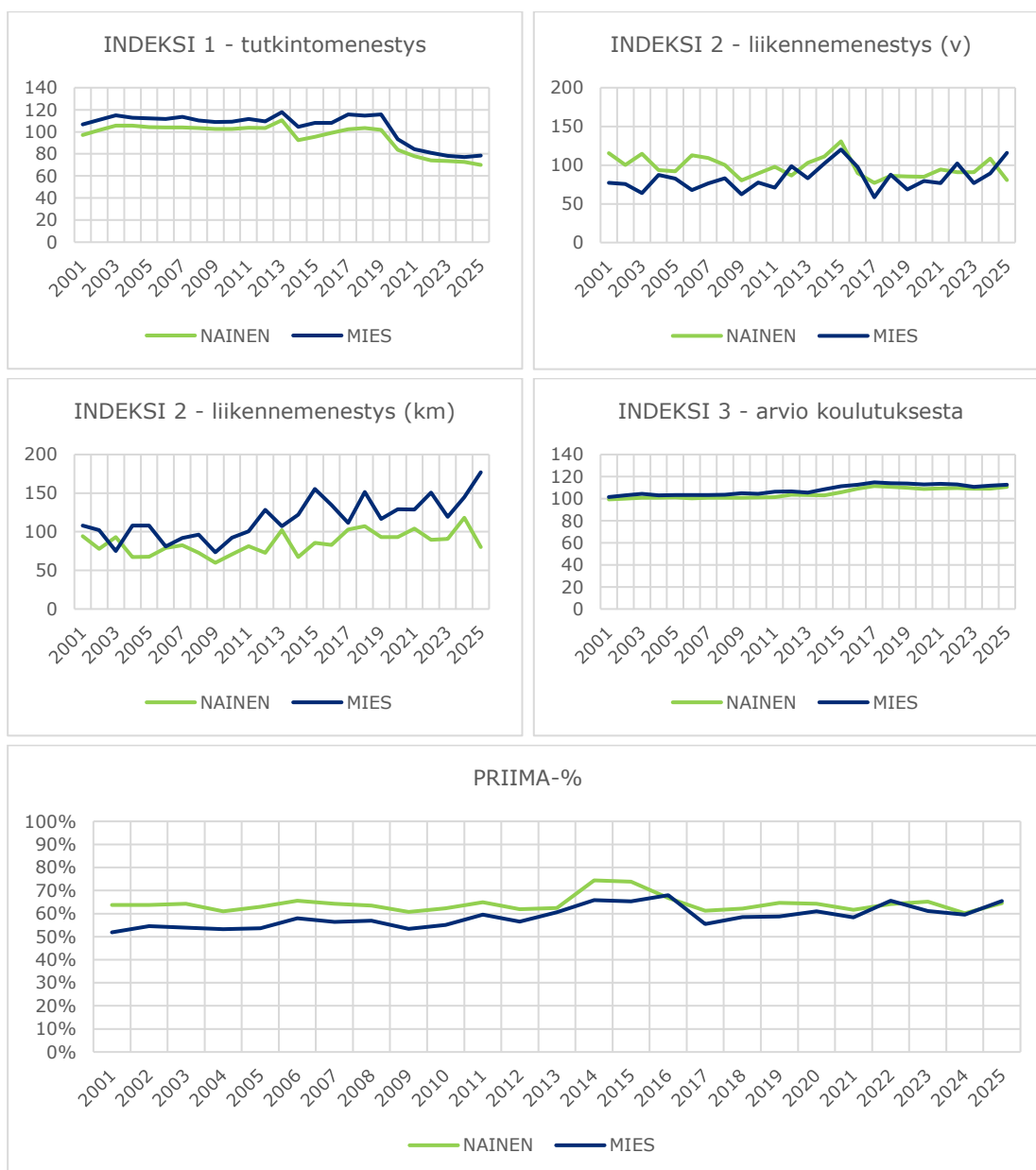
4.4 Kehitys vastaajaryhmittäin

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 46 on esitetty indeksiarvot ja priima-% vuodesta 2001 vuoteen 2025 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. Molemmissa ryhmissä indeksien kokonaiskehitys on noudattanut samanlaista trendiä, joskin vuonna 2025 miesten osalta indeksi hieman kasvoi, kun taas naisten osalta viime vuosien loiva lasku jatkui.

Indeksissä 2 vaihtelut ovat olleet voimakkaampia. Keskimäärin naiset ovat selvinneet miehiä paremmin liikenteessä useimpina tutkimusvuosina aikaa kohden tarkasteltuna. Kuitenkin vuoden 2025 tutkimusaineistossa miesten indeksi on noussut selvästi naisia korkeammaksi. Ero liikennemenestyksessä on vielä selvempää ajettuja kilometrejä kohden lasketussa indeksiarvossa, miesten keskimääräistä selvästi korkeamman ajokilometrimäärän myötä.

Indeksien 3 osalta erot sukupuolten välillä ovat hyvin pieniä ja arvot ovat lähes identtisiä vuoden 2025 tutkimusaineistossa. Priima-osuus on pitkässä aikasarjassa ollut tyypillisesti naisilla hieman miehiä korkeampi. Erot ovat kuitenkin sen osalta tasoittuneet ja vuoden 2025 tutkimusaineistossa sukupuolten välillä ei ollut eroja.



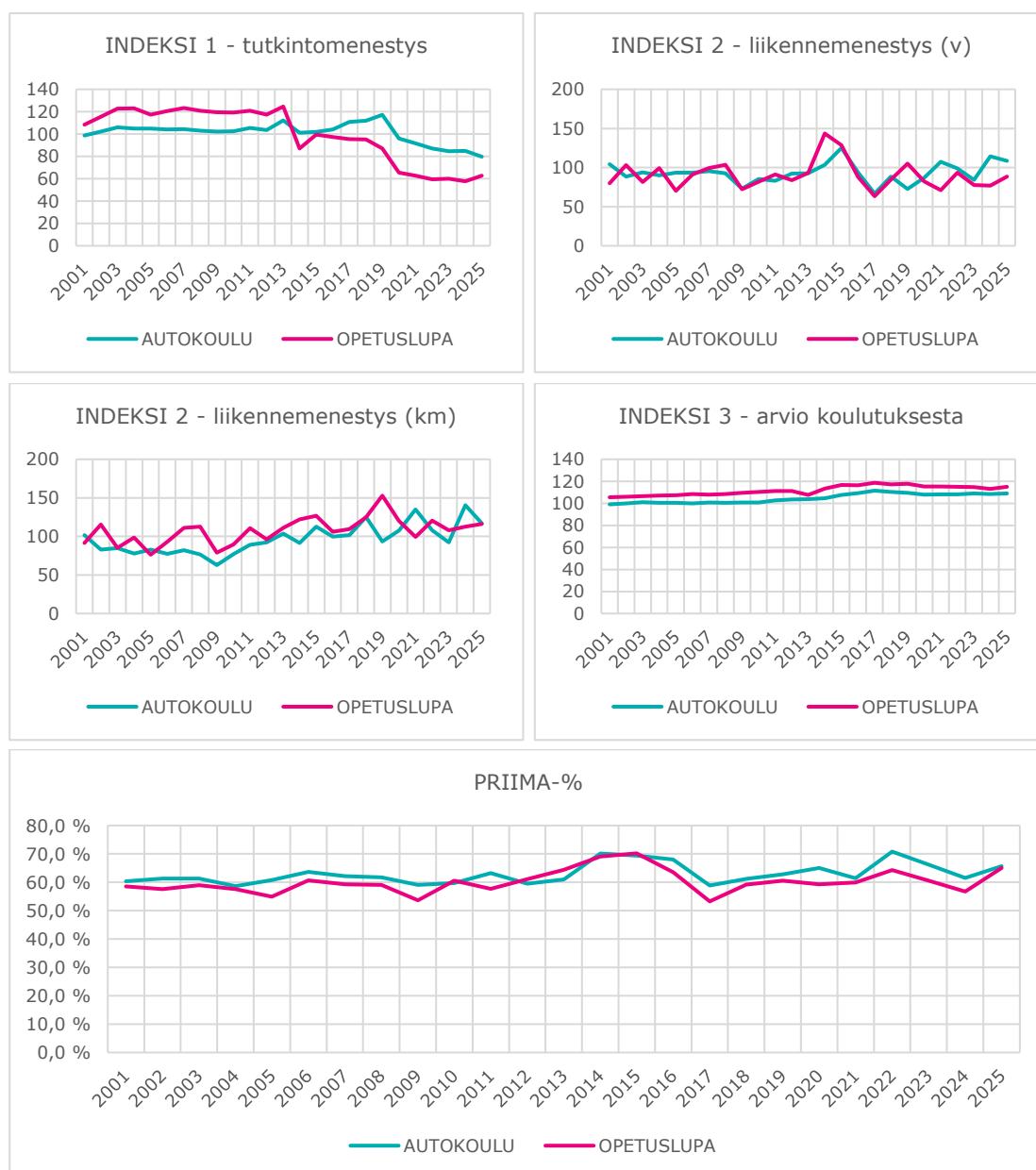
Kuva 46. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2025 vastaajan sukupuolen mukaan tarkasteltuna.

Kuvassa 47 on esitetty indeksiarvot ja priima-%:n kehitys ajokortin suorittavien mukaan jaoteltuna. Tutkintomenestystä ajoharjoittelumäärää kohden kuvaava indeksiarvo 1 on ollut ennen vuotta 2014 opetusluvalla ajokortin suorittaneilla auto-koululaisia korkeampi, mutta laskenut sittemmin autokoulun käyneitä matalammaksi. Asiaan vaikuttaa osaltaan edellisessä luvussa kuvatut ajotuntien pakollisen määrän muutokset, joilla on ollut erilainen vaikutus eri suorittavalla ajokortin suorittaneiden toteutuneisiin ajoharjoittelumääriin. Kehitys ryhmien välillä on ollut viime vuosina samansuuntaista, mutta tasoittunut hieman vuosien 2024 ja 2025 välillä.

Liikennemenestystä aikaa kohden kuvaavassa indeksissä 2 ei ole useimpina vuosina ole ollut selkeää eroa tutkinnon suorittavalla. Vuosina 2022 ja 2023 eroa ryhmien välillä ei käytännössä ole ollut, mutta vuoden 2024 tutkimusaineistossa autokoululaiset olivat selviytyneet hieman opetuslupalaisia paremmin. Indeksien 2 mukainen liikennemenestys aikaa kohden oli myös vuonna 2025 parempaa

autokoululaisilla, mutta ero hieman pieneni edellisvuodesta. Ajettuja kilometrejä kohden laskettuna indeksi on useimpina vuosina ollut opetuslupalaisilla hieman keskiarvoa korkeammalla, mutta vuonna 2025 arvot olivat ryhmillä käytännössä identtiset.

Indeksillä 3 mitattuna opetuslupalaiset ovat 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 vähemmällä vahingoilla ja rikkeillä viime vuosina, mutta vuoden 2025 tutkimusaineistossa eroa ryhmien välillä ei ollut.

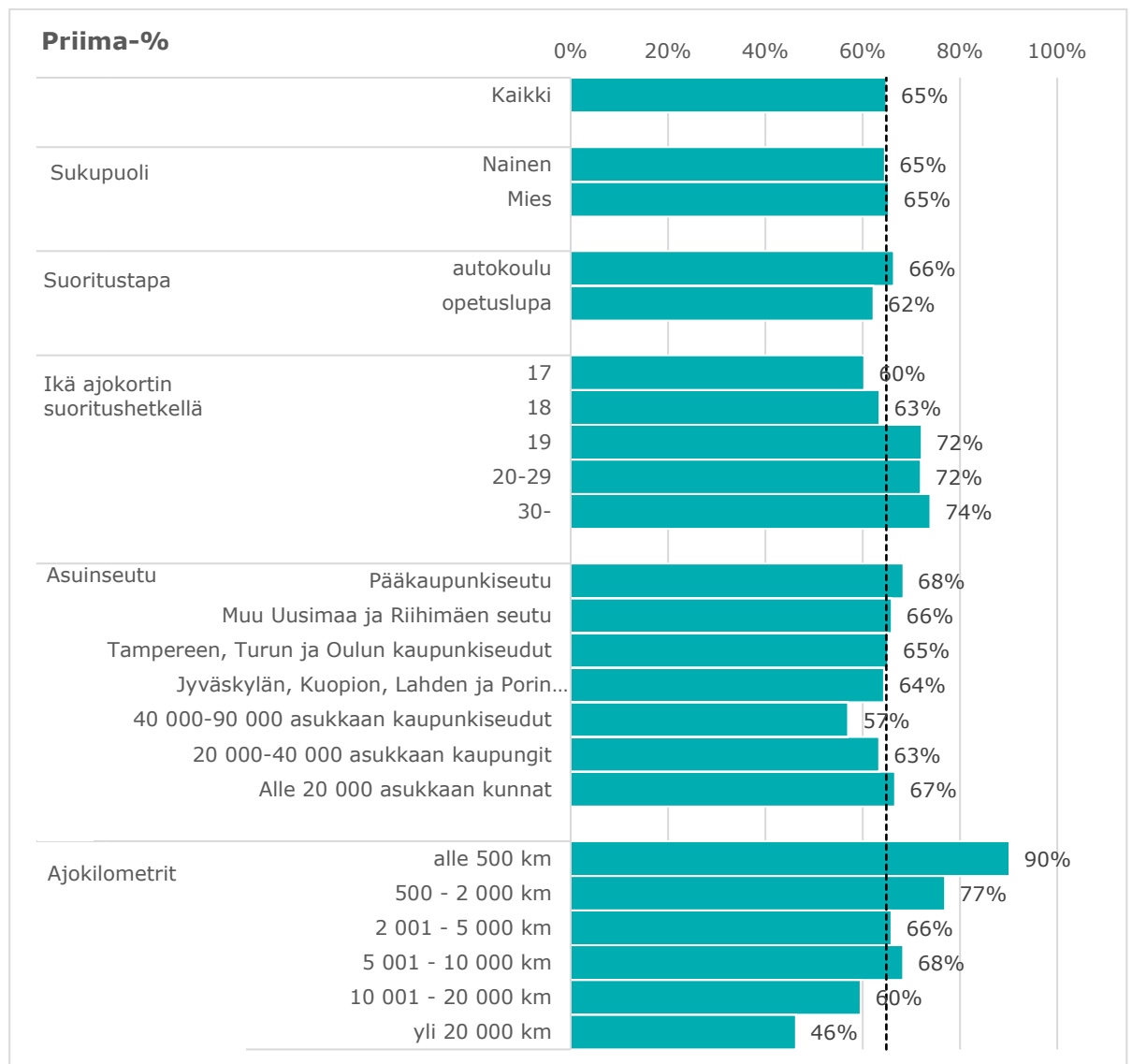


Kuva 47. Indeksien ja priima-%:n kehitys 2001–2025 autokoulun suoritusasteen mukaan tarkasteltuna.

Kokonaan vahingotta ja rangaistuksessa oli vuoden 2025 tutkimusaineiston perusteella selvinnyt 65 % vastaajista. Miesten ja naisten välillä ei ollut eroa (Kuva 48). Ikäryhmittäin tarkasteltuna priima-% oli matalimmillaan 17-vuotiaana ajokortin saaneilla (60 %) ja korkeimmillaan yli 18-vuotiaana ajokortin saaneilla

(72–74 %) vastaajilla. Alueellisesti tarkasteltuna priima-% oli korkeimmillaan pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla (68 %) ja pienimmillään 40 000–90 000 asukkaan kaupungeissa asuvilla vastaajilla (57 %). Ajokokemuksen perusteella tarkasteltuna priima-% laski lähes suoraviivaisesti sen mukaan mitä enemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt. Ainoana poikkeuksena 5 001–10 000 km ajaneilla priima-% oli hieman 2 001–5 000 km ajaneiden luokkaa korkeampi. Eroa eniten ja vähiten ajaneiden vastaajaryhmien välille muodostui yli 44 %-yksikköä.

Ryhmiä välisiä eroja testattiin myös muiden tilastollisten testien avulla, jotta voitiin selvittää minkä ryhmien välisistä eroista löytyy tilastollista merkitsevyyttä. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa ajokilometriä ja priima-osuuden vertailussa khiin neliö -testin p-arvo laskee alle 0,001:n ($\chi^2=56,33$, $df=5$, $p=0,00$), jolloin näyttöä todellisille ryhmäkohtaisille eroille voidaan pitää tilastollisesti erittäin merkitsevä. Suuremmilla ajokilometreillä on siten vaikutusta vahinkojen syntyyn altistuksen määrän kasvun myötä. Sen sijaan iän, sukupuolen, opetusmuodon ja asuinseudun mukaan tehdyissä khiin neliö -testeissä p-arvo jää suuremmaksi, jolloin priima-osuuksien ja muiden tekijöiden väliset erot eivät ole tilastollisesti merkitseviä. Osaltaan asiaan vaikuttaa tutkimusaineiston entistä pienempi koko vastausasteiden laskun myötä.



Kuva 48. Priima-osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2025 uusien kuljettajien seurantatutkimukseen saatiin kevään ja syksyn tutkimuskierroksilta yhteensä 1025 vastausta. Kokonaisvastausasteeksi muodostui 13 %, joka oli jälleen hieman matalampi kuin aiempina vuosina. Jatkossa tutkimusaineiston kokoa on syytä saada suuremmaksi esimerkiksi otoskokoa kasvattamalla, jotta ryhmittäisen tarkastelut voidaan tehdä luotettavasti myös tulevaisuudessa. Vastausasteen laskiessa on erittäin tärkeää myös jatkossa tarkastella aineiston edustavuutta vastaajien taustamuuttujien avulla.

Ikäpoikkeusluvalla ajokortin 17-vuotiaana saaneiden vastaajien osuus oli edellisten vuosien tapaan hieman reilu kolmannes kaikista vastaajista. Osuus vastaa kohtuullisesti viime vuosien aikana ikäpoikkeuslupalaisten osuutta kaikista B-kortin suorittajista. Niin ikään opetusluvalla ajokortin suorittaneiden osuus on kasvanut viime vuosina ja vuoden 2025 tutkimuksessa opetuslupalaiset edustivat hieman yli kolmannesta kaikista vastaajista.

Vuonna 2025 myönnettiin yhteensä hieman yli 60 000 henkilöauton ajo-oikeuteen oikeuttavaa ajokorttia. Määrä on hieman pienempi kuin edellisenä vuonna, mutta hieman suurempi kuin vuosina 2022–2023. Tutkimustulosten perusteella keskimääräinen yhdelle vastaajalle ajokortin saamisen jälkeen kertynyt ajosuorite vuoden 2025 aineistossa oli 9 766 ajokilometriä. Määrä on hieman laskenut kahdesta edellisestä vuodesta. Liikkumistottumusten perusteella 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. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna kävelyn suosio on hieman kasvanut ja pyöräilyn suosio hieman laskenut uusilla ajokortin vastikään saaneilla kuljettajilla.

Vastaajien yleistytyväisyys opetuksesta saatuihin valmiuksiin oli vuoden 2025 tutkimusaineistossa hieman korkeampi kuin edellisvuonna ja kokonaisuudessaan korkein sitten vuoden 2019. 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. Kuljettajaopetuksen sisältöä koskevassa osiossa tyytyväisyys pimeällä ja liukkaalla ajon harjoituksiin jäi myös osa-alueista selvästi matalimmaksi. Tyytyväisyys pimeällä ajon harjoituksiin on noussut hieman viime vuosien aikana, kun taas tyytyväisyys liukkaalla-ajon harjoituksiin on laskenut taiseisesti.

Opetusmuotona sekä verkko-opetus että simulaattoriopetus ovat yleistyneet vuosi vuodelta. Teoriaopetuksen kävi vuonna 2025 verkko-opetuksena jo yli 80 % vastaajista. Pimeällä ajon harjoitukset on suorittanut simulaattorilla jo pitkään noin 80 % vastaajista, mutta myös liukkaan kelin harjoitukset ovat siirtyneet simulaattorilla suoritettavaksi lähes 70 prosentilla vastaajista. Osittain simulaattoriopetuksen yleistyminen heijastuu myös tyytyväisyyden laskuun, sillä tyypillisesti liikenteessä tapahtuva opetus koetaan kaikkein hyödyllisimmäksi. Toisaalta ero on taasoittunut hieman viime vuosien 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 sekä isompia ajokilometrejä että 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. Pienten liikennevahinkojen määrä oli tämän tutkimuksen vastaajilla samaa suuruusluokkaa kuin edeltävien vuosien tutkimuksissa. Vakavammat onnettomuustyytit, kuten henkilövahinkoon tai vankeuteen johtaneet onnettomuudet ovat kuitenkin edelleen hyvin harvinaisia koko tutkimusaineistossa. Ajokilometreihin suhteutettuna vahinkomäärät vuoden 2025 tutkimusaineistossa olivat keskimäärin hieman aiempaa suurempia.

Tyypillisesti suuremmat läheltä piti -tilanteiden määrät indikoivat myös suurempia vahinkomääriä. Myös läheltä piti -tilanteiden määrä uusilla kuljettajilla on kasvanut hieman kahden viime vuoden aikana, mutta toisaalta määrä on lähellä pidemmän aikavälin keskiarvoa. Vuoden 2025 tutkimuksessa ensi kertaa kysytyt läheltä piti -tilanteiden syyt indikoivat useita erilaisia taustatekijöitä tilanteiden synnylle. Tyypillisimpiä ovat muiden tienkäyttäjien toiminta, sääolosuhteet, oman keskittymisen herpaantuminen, ylinopeus sekä tiellä olevat eläimet.

Ajokiello-opetukseen määrättyjen vastaajien osuus jäi vuoden 2025 aineistossa yhteen prosenttiin, mikä tarkoitti ainoastaan 18 vastaajaa. Valtaosa ajokieltokoulutukseen johtaneen syyn ilmoittaneista vastaajista ilmoitti syyksi ylinopeuden. Koulutuksen käyneistä kuljettajista yli 80 % ilmoitti olleensa tyytyväinen koulutuksen sisältöön ja yli 70 % koki myös koulutuksella olleen joko selkeää tai osittaista vaikutusta myöhempään ajokäyttäytymiseen. Tutkimusaineisto jäi pieneksi, mutta aiempien vuosien tapaan myös vapaan sanallisen palautteen perusteella koulutuksella koettiin olleen vaikutusta myöhempään ajokäyttäytymiseen – useammassa tapauksessa ilmoitettu vaikutus tosin liittyi koulutuksen aiheuttaman taloudellisen menetyksen välttämiseen tulevaisuudessa.

Indeksiarvojen osalta tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 on laskenut hieman viime vuosien aikana, vaikka ero vuosien 2024 ja 2025 välillä olikin pieni. Liikennemenenestystä mittaava indeksi 2 oli niin ikään laskenut vuodesta 2024. Koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 on säilynyt pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella ja siinä tapahtuneet muutokset ovat olleet hyvin pieniä. Indeksiarvon 2 laskusta huolimatta niiden vastaajien osuus, joille ei rikkeitä ja vahinkoja ollut sattunut ollenkaan, oli viisi prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2024. Vahingot ovat siten olleet aiempaa harvinaisempia, mutta toisaalta seurauksiltaan aiempaa vakavampia.

Lähdeluettelo

Traficom, 2026a. Tilastotietokanta. Kuljettajantutkinnot.

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

Traficom, 2026b. Tilastotietokanta. Suoritetut ja hyväksytyt ajokokeet.

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

Traficom, 2026c. Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit.

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

Tilastokeskus 2026. Statfin-tietokanta. Väestötiedot. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaerak/?tablelist=true

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja

2024:

https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2024_.pdf

2023:

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

2021:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_2021_.pdf

2020 (perusaineisto):

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Uusien_kuljettajien_seurantatutkimus_%20Tyytyv%C3%A4isyys%20kuljettajaopetukseen%20ja%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%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%20vuoden%202019%20aineisto.pdf>

2018:

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

2017:

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

2016:

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

2013–2015:

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

2011:

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

2010:

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

Liiteluettelo

Liite 1. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen suomenkielinen tutkimuslomake 2025

Liite 2. Alueellisessa luokittelussa käytetyt alueryhmät

Liite 3. Tutkimuksen vastausmäärät 2015–2025

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 978-952-425-021-4 ISSN
2669-8781 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto