

Tieliikenteen lupa- ja tutkinto- palveluiden palvelupisteverkko

Palvelupisteiden vähentämisen vaikutusarvio



Julkaisupäivämäärä
2.9.2025

Julkaisun nimi
Tieliikenteen lupa- ja tutkintopalveluiden palvelupisteverkko. Palvelupisteiden vähentämisen vaikutusarvio.

Tekijät
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Julkaisusarjan nimi ja numero
Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 23/2025
ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-994-9

Asiasanat
ajokoe, ajokortti, teoriakoe, palvelupiste

Tiivistelmä
Tieliikenteen kuljettajantutkintojen ja henkilölupapalveluiden järjestäminen on ulkoistettu kilpailutuksella valitulle palveluntarjoajalle. Palveluja tulee tällä hetkellä tarjota vähintään 94 palvelupisteessä, jotka sijaitsevat 92 kunnassa. Aukioloajoissa ja asiakasmäärissä on suuria eroja. Vähimmillään palvelupiste on auki yhtenä päivänä kuukaudessa ja siellä tehdään vuodessa keskimäärin 80 ajokoea, 130 kuljettajantutkinnon teoriakoea ja 300 lupahakemusta. Vilkkaimmissa palvelupisteissä ajokokeita tehdään yli 5000 kpl vuodessa.

Tässä selvityksessä arvioitiin, olisiko palvelupisteiden vähentämisellä mahdollista saada taloudellisia säästöjä, ja miten tämä vähentäminen vaikuttaisi näiden palveluiden saavutettavuuteen. Lisäksi arvioitiin, miten nykyiset palvelupisteet ja harvennettu palvelupisteverkko täyttäisivät ajokorttidirektiivin asettamat ajokkeen liikenneympäristöä koskevat ehdot. Kustannussäästön suuntaa antava arviointi perustui tilastoihin, sopimusten materiaaliin, tilinpäätöksiin ja haastatteluihin. Saavutettavuuden ja liikenneympäristön analyysi tehtiin paikkatietoaineistojen avulla. Selvityksessä kokeiltiin neljää erilaista harvennettua palvelupisteverkkoa, joissa palvelupisteitä oli 48-70 kpl.

Palvelupisteiden vähentämisellä voidaan pienentää jonkin verran kuljettajantutkintojen ja henkilölupapalveluiden tuottamiskustannuksia. Kustannussäästön arvioitiin tulevan pääasiassa tilakustannuksista. Kustannussäästö arvioitiin suurimmaksi, noin 8-16 %, jos palvelupisteitä oli 48 nykyisen 94 sijaan. On kuitenkin epävarmaa, vaikuttaisiko kustannussäästö tarjottuihin hintoihin palveluita kilpailutettaessa.

Palvelupisteiden vähentäminen huonontaisi näiden palveluiden saavutettavuutta varsinkin harvaan asutuilla alueilla. Muutokset koskettaisivat kuitenkin melko pientä osaa väestöstä. Jos palvelupisteiden määrä vähenisi 48 pisteeseen, sellaisia lupa- ja tutkintoasioita, joissa matka-aika henkilöautolla pitenisi alle tunnista yli tuntiin, olisi noin 12000 kappaletta vuodessa.

Nyt käytössä olevista 94 palvelupisteestä 56 on paikkakunnalla, jonka liikenneympäristö vastaa hyvin ajokorttidirektiivin ehtoja. Ajokokeista 93 % tehdään hyvin direktiiviä vastaavassa liikenneympäristössä. Jos palvelupisteitä vähennettäisiin, osuus voisi olla 95-99 %.

Yhteyshenkilö
Marjo Immonen

Raportin kieli
Suomi

Luottamuksellisuus
Julkinen

Kokonaissivumäärä
58



Utgivningsdatum
2.9.2025

Publikation
Nätverket av serviceställen för vägtrafikens tillstånds- och examenstjänster. Konsekvensbedömning av minskningen av serviceställen.

Författare
Transport- och kommunikationsverket Traficom

Publikationsseriens namn och nummer
Traficoms forskningsrapporter och utredningar 23/2025
ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781
ISBN (elektronisk publikation) 978-952-311-994-9

Ämnesord
körprov, körkort, teoriprov, serviceställe

Sammandrag
Anordnandet av förarexamina och persontillståndstjänster inom vägtrafiken har lagts ut på en tjänsteleverantör som valts genom konkurrensutsättning. Tjänsterna ska för närvarande erbjudas vid minst 94 serviceställen belägna i 92 kommuner. Det finns stora variationer i öppettider och kundvolym. Minimiöppethållandet för ett serviceställe är en dag per månad, och där genomförs årligen i genomsnitt 80 körprov, 130 teoriprov för förarexamen och 300 tillståndsansökningar. Vid de serviceställen som används mest genomförs över 5 000 körprov per år.

I denna utredning bedömdes om en minskning av antalet serviceställen skulle kunna leda till ekonomiska besparingar och hur denna minskning skulle påverka tillgången till dessa tjänster. Dessutom bedömdes hur de nuvarande serviceställena och ett glesare nätverk av serviceställen uppfyller kraven i körkortsdirektivet gällande trafikmiljön för körprov. En riktgivande bedömning av kostnadsbesparingarna baserades på statistik, avtalsmaterial, bokslut och intervjuer. Analysen av tillgängligheten och trafikmiljön genomfördes med hjälp av geodata. I utredningen prövades fyra olika glesare servicenätverk med 48–70 serviceställen.

Genom att minska antalet serviceställen kan produktionskostnaderna för förarexamina och persontillståndstjänster i viss mån minskas. Kostnadsbesparingen bedömdes huvudsakligen uppkomma från kostnaderna för lokaler. Kostnadsbesparingen bedömdes vara som störst, cirka 8–16 %, om antalet serviceställen minskades till 48 i stället för nuvarande 94. Det är dock osäkert om besparingen skulle påverka de priser som erbjuds vid konkurrensutsättning av tjänsterna.

En minskning av antalet serviceställen skulle försämra tillgången till dessa tjänster, särskilt i gleset bebodda områden. Förändringarna skulle dock beröra en relativt liten del av befolkningen. Om antalet serviceställen minskade till 48, skulle det uppstå cirka 12 000 tillstånds- och examenstillfällen per år där restiden med personbil skulle förlängas från under en timme till över en timme.

Av de nuvarande 94 serviceställena är 56 belägna på orter där trafikmiljön väl motsvarar kraven i körkortsdirektivet. För närvarande genomförs 93 % av körproven i en trafikmiljö som i hög grad motsvarar direktivet. Om antalet serviceställen minskades, kunde andelen vara 95–99 %.

Kontaktperson
Marjo Immonen

Språk
Finska

Sekretessgrad
Offentlig

Sidonantal
58

Alkusanat

Tämä selvitys on tehty pohjamateriaaliksi kuljettajantutkintojen ja henkilö-
lupapalveluiden palvelupisteverkkoa koskeville päätöksille. Selvityksessä
palvelupisteverkkoa tarkastellaan kolmesta näkökulmasta, jotka ovat pal-
veluiden hankintakustannukset, saavutettavuus ja ajokorttidirektiivin vaati-
mukset ajokoepaikkakunnalle. Selvityksessä kuvataan nykytila ja arvioi-
daan neljän erilaisen harvennetun palvelupisteverkon vaikutusta.

Nykyisiä palvelun hankintakustannuksia ei esitetä raportissa, koska ky-
seessä on liikesalaisuus. Tieto on kuitenkin ollut niiden henkilöiden käy-
tössä, jotka tekivät taloudellisten vaikutusten arvioinnin.

Raportti ei esitä mitään vaihtoehtoa valittavaksi tulevaisuuden palvelupiste-
verkostoksi, vaan toimii tukimateriaalina erilaisten vaihtoehtojen pohdin-
nassa. Aikaisempi laajempi selvitys, jonka virasto on tehnyt, on selkeästi
vanhentunut, jonka vuoksi uusi tarkastelu on tarpeellista.

Tämä selvitys on tehty Traficomissa virkatyönä marraskuun 2024 ja touko-
kuun 2025 välisenä aikana. Työn valmistumisen jälkeen Traficom on yh-
dessä palveluntuottajansa kanssa supistanut nykyistä palvelupisteverkos-
toa. Työhön on osallistunut useita eri alojen asiantuntijoita Traficomista.
Työn projektipäällikkönä toimi johtava asiantuntija Marjo Immonen.

Helsinki, 02. syyskuuta 2025

Marjo Immonen

Johtava asiantuntija

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Sisällys

1	Tausta ja tavoite	5
2	Tutkimusmenetelmät	7
2.1	Lupa- ja tutkintopalveluiden käyttäjämäärän arviointi palvelupisteiden vähentämisen versioissa	7
2.2	Taloudellisten vaikutusten arviointimenetelmä	9
2.3	Saavutettavuuden arviointimenetelmä	10
2.4	Liikenneympäristön arviointimenetelmä	10
3	Nykytila	14
3.1	Lupa- ja tutkintopalveluiden kilpailuttaminen	14
3.2	Kokeiden ja lupahakemusten määrä	15
3.3	Kokeiden ja tutkintojen jakautuminen nykyisten palvelupisteiden kesken	20
3.4	Kustannukset	22
3.5	Nykyinen saavutettavuus	24
3.6	Liikenneympäristön soveltuvuus ajokokeeseen ajokorttidirektiivin näkökulmasta nykytilanteessa	25
3.7	Lähitulevaisuuden muutoksia	30
3.8	Nykytilanteen kritiikki	33
4	Vertailtavat vaihtoehdot	34
5	Vertailuvaihtoehtojen vaikutukset	36
5.1	Taloudelliset vaikutukset	36
5.1.1	Henkilöstökulut	36
5.1.2	Toimitilakustannukset	37
5.1.3	Muut kustannukset	38
5.1.4	Kokonaisvaikutus palveluntarjoajan talouteen	38
5.1.5	Vaikutukset palvelun hinnoitteluun	41
5.2	Saavutettavuusvaikutukset	42
5.2.1	Versio 0 - Nykyiset palvelupisteet vuonna 2030	42
5.2.2	Versio 1 - 48 palvelupistettä	43
5.2.3	Versio 2 - 58 palvelupistettä	43
5.2.4	Versio 3 - 70 palvelupistettä	44
5.2.5	Versio 4 - 70 palvelupistettä	45
5.2.6	Saavutettavuuden yhteenveto	46
5.3	Vertailuvaihtoehdot liikenneympäristön näkökulmasta	48
6	Yhteenveto	50
7	Lähdeluettelo	52
Liite 1.	Liikenneympäristön arvioinnissa käytetyt paikkatietoaineistot ja niihin tehdyt rajaukset	54
Liite 2.	Vaikutusarvioinnissa käytetyt versiot harvennetusta palvelupisteverkosta	56

1 Tausta ja tavoite

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vastaa tieliikenteen kuljettajantutkin-
tojen ja henkilölupapalveluiden järjestämisestä Manner-Suomessa. Tra-
ficom on ulkoistanut palveluiden tuotannon kilpailutuksella valitulle palve-
luntuottajalle. Vaikka kilpailutus onkin tehty alueittain, nykyisin kaikilla alu-
eilla on sama palveluntuottaja eli Ajovarma. Viimeisin kilpailutus tehtiin
vuonna 2022, sopimuskausi Ajovarman kanssa alkoi vuoden 2023 alusta ja
jatkuu vuoden 2026 loppuun. Tilaaja voi jatkaa sopimuskautta enintään
kahdella vuodella. Nykyisessä sopimuksessa palveluntuottajalle maksetta-
via korvauksia ei ole sidottu mihinkään indeksiin, vaan ne pysyvät samana
koko sopimuskauden. On todennäköistä, että palvelun hinta nousee seu-
raavassa kilpailutuksessa, jos palvelun sisältö pysyy nykyisenlaisena.

Vuoden 2025 alussa palvelupisteitä on 97. Niistä 94 on kilpailutuksessa
vaadittuja palvelupisteitä ja 3 ylimääräisiä lupapalveluiden pisteitä. Kuljet-
tajantutkinnon ajokokeita tarjotaan 92 kunnassa.

Palvelupisteistä saatavia henkilölupapalveluja ovat muun muassa ajokortti-
hakemus, ajokorttilupa, opetuslupa, liikenneopettajalupa, taksinkuljettajan
ajolupa, ADR-ajolupa ja liikkumisesteisen pysäköintitunnus. Tutkintopalve-
luja ovat muun muassa kuljettajantutkinnon teoriakoe, käsittelykoe ja ajo-
koe, kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeet, taksinkul-
jettajan koe ja liikenneyrittäjätutkinnon osakokeet.

Lupien ja tutkintojen määrä palvelupistettä kohti vaihtelee paljon. Esimer-
kiksi vuonna 2024 ajokokeita oli seitsemässä hiljaisimmassa palvelupis-
teessä kussakin alle 100 kpl, kun taas vilkkaimmissa palvelupisteissä niitä
oli yli 5000 kpl, yhdessä palvelupisteessä jopa yli 10 000 kpl.

Asiakkaiden maksama hinta lupa- ja tutkintopalveluista säädetään vuosit-
tain liikenteen maksuasetuksessa¹. Hinnat ovat samat koko maassa.
Vuonna 2024 ajokoe henkilöautolla maksoi 99 euroa ja teoriakoe 40 euroa.
Hinnan tulee noudattaa maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaista oma-
kustannusarvoa eli perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen
tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää. Asiakkai-
den lupamaksuista saatavilla tuloilla maksetaan siis Ajovarmalta ostetun
palvelun lisäksi myös muut Traficomille koituvat kulut.

Ajokorttidirektiivissä² on säädetty ajokokeen pakollisista sisällöistä, joita
ovat mm. kaistan vaihtaminen ja risteyksien lähestyminen, sekä ajokokeen
liikenneympäristöstä. Jos mahdollista, ajokokeessa tulisi ajaa 30 km/h

¹ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista, 1168/2023.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista

nopeusrajoituksen alueella ja moottoritiellä tai vastaavalla tiellä, ja ajokokeen aikana tulisi olla erilaisia kuljettajien kohtaamia vaikeita liikennetilanteita. Nykyisistä palvelupisteistä osa sijaitsee pienillä paikkakunnilla, osa taas suurissa kaupungeissa, joten ajokokeiden liikenneympäristössä on isoja eroja.

Tämän työn tavoite on arvioida, olisiko palvelupisteiden vähentämisellä mahdollista saada taloudellisia säästöjä tai hillitä kustannusten nousua, ja miten tämä vähentäminen vaikuttaisi näiden palveluiden saavutettavuuteen. Lisäksi arvioidaan, miten nykyiset palvelupisteet ja mahdollinen harvennettu palvelupisteverkko täyttävät ajokorttidirektiivin asettamat ajokokeen liikenneympäristöä koskevat ehdot.

Vaikutusten arviointi rajoittuu välittömiin vaikutuksiin. Välillisiä vaikutuksia ei arvioida arvioinnin vaikeuden vuoksi. Tällaisia välillisiä vaikutuksia ovat esimerkiksi vaikutukset autokoulualaan, ajokortin hankinnan hintaan tai yritysten sijoittumiseen eri paikkakunnille. Vaikutusten arviointi rajoittuu kilpailutettuihin henkilölupa- ja tutkintopalveluihin. Ajovarman palvelupisteet tarjoavat nykyisin myös muita palveluita, kuten ajoneuvojen ja veneiden rekisteröintiä, mutta tässä ei arvioida palvelupisteiden vähentämisen vaikutusta näihin muihin palveluihin, tai samassa rakennuksessa sijaitseviin katsastusasemiin.

Tässä raportissa luvussa 2 esitetään käytetyt arviointimenetelmät ja aineistot. Luvussa 3 kuvataan lupa- ja tutkintopalveluiden nykytilannetta lupa- ja tutkintomäärien, talouden, saavutettavuuden ja liikenneympäristön näkökulmasta. Luvussa 4 esitellään vertailtavat vaihtoehtoiset palvelupisteverkot ja luvussa 5 arvioidaan näiden vaihtoehtojen vaikutusta palveluiden tuotantokustannuksiin, saavutettavuuteen ja ajokokeiden liikenneympäristön direktiivinmukaisuuteen.

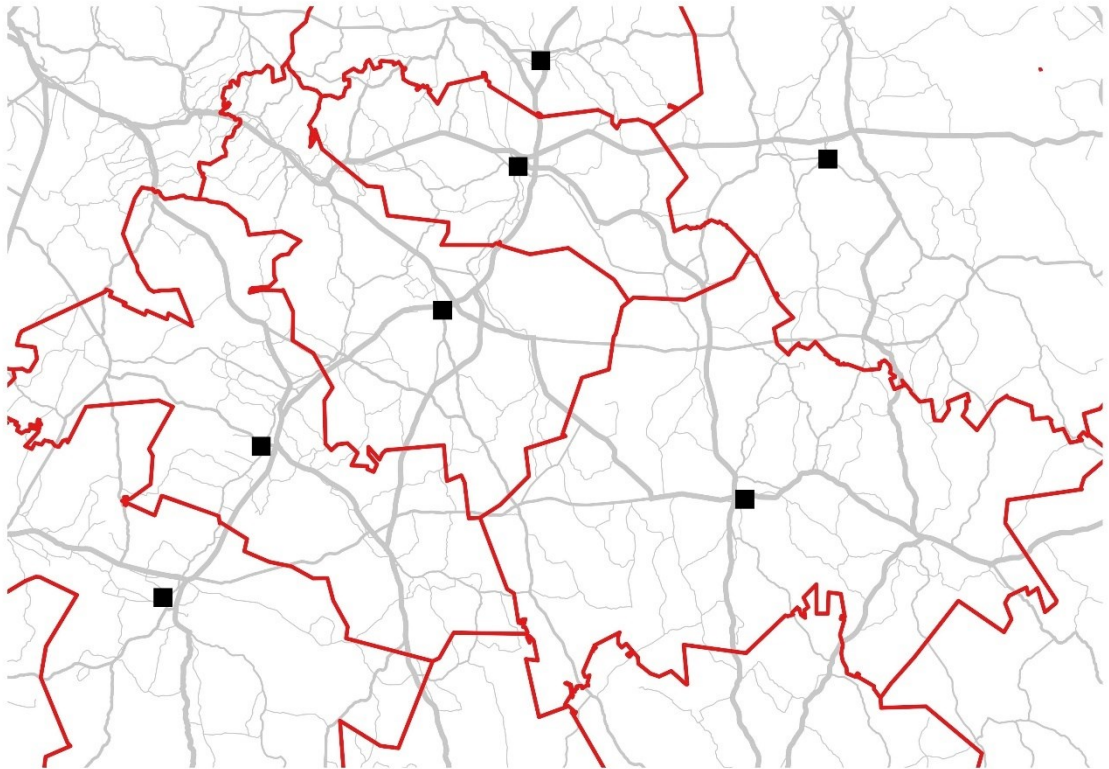
Tieliikenteen lupia ja tutkintoja tarjoavien palvelupisteiden sijainti on poliittikkoja ja etujärjestöjä kiinnostava aihe. Vuonna 2013 Trafi ehdotti ajokoepaikkakuntien vähentämistä 103 paikkakunnasta 72 paikkakuntaan. Määräysluonnoksesta annettiin 67 lausuntoa, joista 51 suhtautui ehdotukseen kielteisesti. Aiheesta julkaistiin myös useita artikkeleita ja kansanedustajat tekivät kaksi kirjallista kysymystä ³.

³ Katso esim. YLEn uutinen 16.7.2013 [linkki](#), kansanedustaja Lea Mäkipään kirjallinen kysymys KK 700/2013 [linkki](#), kansanedustaja Kari Rajamäen kirjallinen kysymys KK 722/2013 [linkki](#).

2 Tutkimusmenetelmät

2.1 Lupa- ja tutkintopalveluiden käyttäjämäärän arviointi palvelupisteiden vähentämisen versioissa

Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin lupa- ja tutkintopalveluiden käyttäjämääriä vuoden 2030 tilanteessa. Vertailukohdaksi laadittiin versio 0, jossa kaikki nykyiset kilpailutuksessa edellytetyt palvelupisteet ovat käytössä vuonna 2030. Kullekin palvelupisteelle laskettiin paikkatietojen avulla, kuinka suuri on se väestö vuonna 2023 ja vuonna 2030, jolle tämä palvelupiste on henkilöautolla liikuttaessa matka-ajassa lähin palvelupiste (kuva 1). Alueen väestöä kutsuttiin tässä palvelupisteen väestöpohjaksi. Laskelmassa käytettiin Traficomin liikenteen ennustemallijärjestelmän matka-aikamatriiseja ja Tilastokeskuksen väestöennustetta vuoteen 2030. Traficomin ennustemallijärjestelmän aluejako ei vastaa kuntarajoja.



Kuva 1. Esimerkki palvelupisteitä ympäröivistä alueista, joille kyseinen palvelupiste on matka-ajassa mitattuna lähin palvelupiste henkilöautolla liikuttaessa.

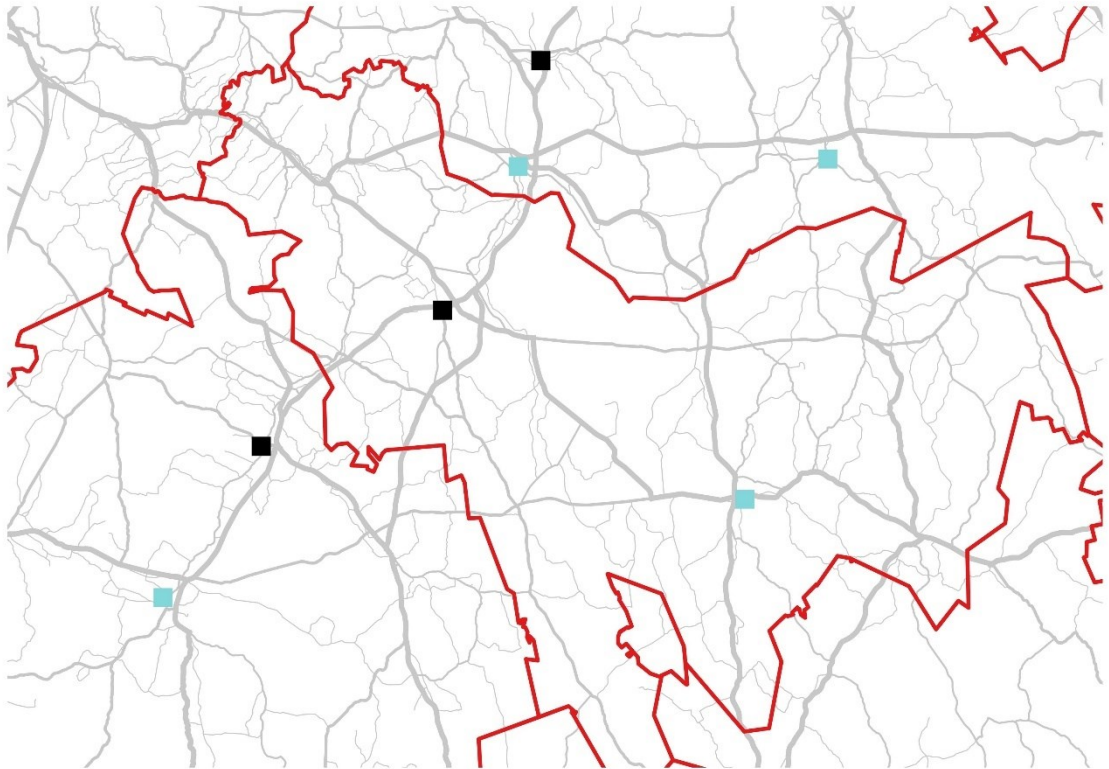
Palvelupisteen käytön muutosta arvioitiin erikseen tutkintopalveluille (koe-määrä) ja lupapalveluille (lupamäärä). Tutkintopalveluiden käytön arvioitiin versiossa 0 muuttuvan vuoden 2024 tilanteesta samassa suhteessa kuin palvelupisteen väestöpohja muuttuu vuoteen 2030 mennessä. Lupapalveluiden käytön arvioitiin toisaalta muuttuvan suhteessa väestön muutokseen, ja toisaalta vähenevän palvelujen sähköistymisen myötä. Sähköisten lupahakemusten ja mobiiliajokortin arvioitiin vähentävän lupahakemuksia

36 % vuoden 2024 tilanteesta, eli lupahakemusten määrä kerrotaan luvulla 0,64.

$$Koemäärä_0 = Koemäärä_{2024} \times \frac{Väestö_0}{Väestö_{2023}}$$

$$Lupamäärä_0 = Lupamäärä_{2024} \times \frac{Väestö_0}{Väestö_{2023}} \times 0,64$$

Palvelupisteiden vähentämisestä laadittiin neljä versiota. Versioiden muodostamistapa ja niihin sisältyvät palvelupisteet esitellään luvussa 4. Kussakin versiossa kullekin palvelupisteelle muodostettiin uudelleen alue, jolle palvelupiste on matka-ajassa lähin, ja laskettiin paikkatietojen avulla alueen väestöpohja. Kuvassa 2 on esimerkki sitä, kuinka palvelupisteiden vähentäminen muuttaa kuvassa 1 esitettyjä alueita.



Kuva 2. Esimerkki kuvan 1 alueiden muuttumisesta, kun sinivihreällä merkityt palvelupisteet poistetaan.

Neljässä palvelupisteiden vähentämisen versiossa ne luvat ja tutkinnot, joiden palvelupiste lakkautettiin, jaettiin jäljelle jääville palvelupisteille tasaisesti suhteessa siihen, kuinka paljon kunkin jäljelle jäävän palvelupisteen väestöpohja kasvoi verrattuna versioon 0. Kaiken kaikkiaan palvelupisteiden vähentämisen versiossa 1 koko maan tasolla noin 700 000 hengen väestöpohja ja 15 000 ajokoetta siirtyy lakkautettavista palvelupisteistä jäljelle jääviin, joten siirtyviä ajokokeita on $15/700 = 0,0214$ kpl siirtyvää

henkilöä kohti. Versiossa 2 siirtyvä väestöpohja oli noin 510 000 henkilöä, versiossa 3 noin 260 000 henkilöä ja versiossa 4 noin 390 000 henkilöä.

Palvelupisteiden lupien ja tutkintojen määrien arviointia selvennetään seuraavalla esimerkillä.

Esimerkki: Palvelupisteessä A väestöpohja oli noin 50 000 henkilöä vuonna 2023. Ajokokeita tehtiin noin 1300 kappaletta vuonna 2024. Vuoden 2030 väestöpohja on 48 000 henkilöä versiossa 0 eli nykyisen palvelupisteverkon säilyessä. Tällöin ajokokeiden määräksi arvioidaan $48/50 \times 1300 = 1250$. Versiossa 1 tämän palvelupisteen väestöpohja kasvaa 57 000 henkilöön eli kasvua on 9 000 henkilöä verrattuna versioon 0, koska jokin lähellä ollut palvelupiste lakkautetaan. Versiossa 1 koko maan tasolla noin 700 000 hengen väestöpohja ja 15 000 ajokoetta siirtyy lakkautettavista palvelupisteistä jäljelle jääviin, joten siirtyviä ajokokeita on $15/700 = 0,0214$ kpl siirtyvää henkilöä kohti. Palvelupisteen A ajokokeiden määrä versiossa 1 on tämän perusteella versiossa 0 olevat 1250 ajokoetta ja siihen lisättynä $9000 \times 0,0214 = 190$ ajokoetta, jotka siirtyvät muualta, eli yhteensä 1440 ajokoetta. Teoriakokeiden, ammattiliikenteen kokeiden ja lupahakemusten siirtyminen palvelupisteestä toiseen laskettiin samalla tavalla kuin tämä ajokokeita koskeva esimerkki.

Nykyisin palvelupisteiden välillä on suuria eroja siinä, kuinka paljon asiakkaita käy suhteessa väestöpohjaan. Tämä voi johtua esimerkiksi oppilaitoksista ja varuskunnista. Siksi palvelupisteiden vähentämisen versioissa lupien ja tutkintojen määrää ei arvioitu niin, että kaikki Suomen luvat ja tutkinnot olisi jaettu palvelupisteiden kesken tasaisesti suhteessa palvelupisteen väestöpohjaan. Jos näin olisi menetelty, joissakin palvelupisteissä ja vähentämisversioissa lupien ja tutkintojen määrä olisi laskennallisesti pienentynyt nykyisestä, vaikka väestöpohja olisi kasvanut. Siksi käytettiin edellä kuvattua laskentamenettelyä.

2.2 Taloudellisten vaikutusten arviointimenetelmä

Lähtötietona taloudellisten vaikutusten arvioinnissa oli tilastoja lupa- ja tutkintopalveluiden palvelupistekohtaisista määristä, sopimusten ja kilpailutusten materiaaleja ja julkisista lähteistä haettuja tietoja kuten yritysten tilinpäätöstietoja. Näiden lisäksi tehtiin haastatteluja viraston sisällä asiaan perehtyneille henkilöille.

Selvityksen edetessä päätettiin tietojen niukkuudesta johtuen keskittyä kahteen kuluerään eli henkilöstökuluihin ja toimitilakuluihin, joiden muutoksia simuloitiin neljässä palvelupisteiden vähentämisen versiossa. Henkilöstö- ja toimitilakulujen säästöjen on ajateltu välittyvän hinnoitteluun ja sitä kautta näiden palveluiden hankintakustannuksiin.

Taloudellisten vaikutusten arviota tulee kuitenkin pitää vain suuntaa antavana. Yritys- tai konsernirakenteet mahdollistavat erilaisia kulujen uudelleen sijoitteluja yrityksen sisällä, mikä saattaa pienentää lupa- ja tutkintopalveluiden säästöt olemattomiksi.

2.3 Saavutettavuuden arviointimenetelmä

Saavutettavuuden arvioinnin aineistona käytettiin Traficomin liikenteen ennustemallijärjestelmän matka-aikamatriiseja sekä Tilastokeskuksen väestöaineistoja alueiden nykyisestä ja vuoden 2030 ennustetusta väestöpohjasta. Aineistolla tarkasteltiin toimipaikkojen määrän supistamisen vaikutusta niiden saavutettavuuteen.

Mallin aineisto pohjautuu vuoden 2023 päivätunnin matka-aikoihin autolla. Kultakin alueelta laskettiin matka-aika lähimmälle lupa- ja tutkintopalveluiden palvelupisteelle nykytilanteessa ja neljässä palvelupisteiden vähentämisen versiossa.

Toimipisteverkoston saavutettavuutta arvioitiin väestön kumulatiivisen saavutettavuuden kautta, eli kuinka suuri osa väestöstä saavutetaan matka-ajan kasvaessa.

2.4 Liikenneympäristön arviointimenetelmä

Ajokorttidirektiivin (Direktiivi 2006/126/EC) liite 2 säättää ajokokeen suorituspaikasta seuraavasti: *Jos se on käytännössä mahdollista, ajotaidon arvioimiseksi suoritettava kokeen osa olisi suoritettava taajamien ulkopuolisilla teillä, pikateillä ja moottoriteillä (tai vastaavilla) sekä erilaisilla kaduilla (asuinalueilla, 30 ja 50 km/h nopeusrajoitusten alueilla ja taajamien pikateillä), joilla tulisi esiintyä erilaisia kuljettajien kohtaamia vaikeuksia. On myös suotavaa, että koe suoritetaan erilaisilla liikennetiheyksillä. Ajamiseen kuluva aika olisi käytettävä optimaalisesti hakijan arvioimiseen kaikilla mahdollisilla liikenteen osa-alueilla; erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siirtymiseen osa-alueelta toiselle.*

Ajokorttidirektiivin suomenkielisen käännöksen termi "pikatie" ei ole Suomessa käytettävä tieluokka eikä sillä ole vakiintunutta määritelmää. Direktiivin englanninkielisessä versiossa termi on "expressway", mikä tarkoittaa korkeatasoista, usein kaksiajorataista pitkämatkaiselle liikenteelle tarkoitettua tietä. "Ohikulkutie" voisi olla pikatietä kuvaavampi suomenkielinen termi.

Ajokorttidirektiivin liitteessä 2 säädetään myös ajokokeessa testattavista asioista. Osa näistä edellyttää tiettyjä liikenneympäristön ominaisuuksia; kohdassa 7.4.5 mainittu kaistan vaihto edellyttää, että samaan suuntaan meneviä kaistoja on enemmän kuin yksi, ja kohdan 7.4.6 liittyminen

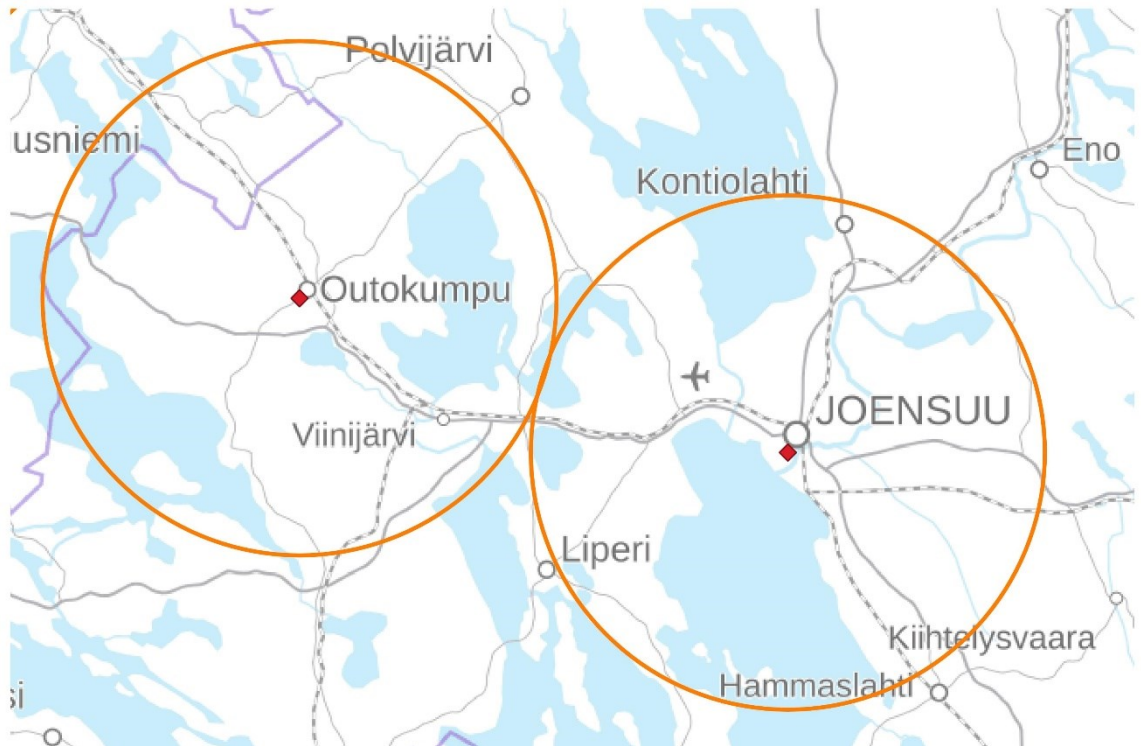
kiihdytyskaistalta ja poistuminen hidastuskaistalle edellyttävät kiihdytys- ja hidastuskaistaa. Kohdassa 7.4.8 luetellaan erityisiä liikennejärjestelyjä, joissa ajamista testataan tilanteen mukaan: liikenneympyrät, tasoristeykset, raitiovaunu- ja linja-autopysäkit, suojatiet, ylä-/alamäkeen ajaminen pitkissä rinteissä, tunnelit.

Suomessa ajokokeen suorittamistapaa ohjaa Traficomin julkaisema ajokoeohje ⁴. Sen mukaan ajokokeissa vähintään kolmasosa ajasta on ajettava tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 60 km/h. Ajokokeen aikana on ajettava aina myös tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h.

Ajokokeen liikenneympäristön arviointi tehtiin paikkatietoaineistojen avulla. Ajokorttidirektiivin asettamista ehdoista johdettuja liikenneympäristön ominaisuuksia etsittiin palvelustapaikkakunnan ympäristöstä käyttäen Digiroad-aineistoa ja Väyläviraston avoimia paikkatietoja. Tarkastelun lähtöpisteenä käytettiin kunkin paikkakunnan tiheimmin asuttua väestöruutua Tilastokeskuksen 1 km x 1 km väestöruutuaineistossa. Palvelupisteiden kilpailutuksessa ei ole määritelty, missä paikassa palvelupisteen tulee tietyn kunnan alueella sijaita.

B-luokan ajokokeen kokonaisaika on 60 minuuttia, josta osa käytetään alku- ja loppukeskusteluun. Jos ajasta 20 minuuttia ajettaisiin keskinopeudella 20 km/h kaupunkiajoa, jossa on liikennevaloja ja väistämisvelvollisia risteyksiä, 15 minuuttia keskinopeudella 50 km/h ja 15 minuuttia keskinopeudella 80 km/h, kuljettu matka olisi noin 40 km. Tämän perusteella liikenneympäristön ominaisuuksia tutkittiin linnuntietä 20 km säteellä tarkastelun lähtöpisteestä (kuva 3).

⁴ Traficom 2019. Ajokoeohje. [Linkki](#) [21.1.2025]



Kuva 3. Kunkin nykyisen palvelupisteen ympäriltä liikenneympäristön ominaisuuksia tutkittiin 20 km säteeltä.

Paikkakuntien direktiivinmukaisuutta arvioitaessa ajokorttidirektiivin vaatimukset tulkittiin tarkastelemalla, löytyykö 20 km säteellä ajokokeen lähtöpisteestä seuraava liikenneympäristön ominaisuus:

1. Taajamien ulkopuoliset tiet: Vähintään 5 km yksiajorataista maantietä, jolla on 80 km/h nopeusrajoitus.
2. Pikatiet taajamien ulkopuolella: Vähintään 5 km päätieta, jolla on kesäkaudella tai ympäri vuoden 100 km/h nopeusrajoitus.
3. Taajamien pikatiet: Vähintään 1 km kaksiajorataista tietä tai katuja, jolla on 40-80 km/h nopeusrajoitus.
4. Moottoritiet tai vastaavat sekä kiihdytys- ja hidastuskaistat: Vähintään 1 eritasoliittymä, jossa on kiihdytys- tai hidastuskaista.
5. Asuinalueen kadut: Vähintään 5 km katuja
6. 30 km/h nopeusrajoituksen kadut: Vähintään 2 km maanteitä tai katuja, joilla nopeusrajoitus on 30 km/h.
7. 50 km/h nopeusrajoituksen kadut: Vähintään 2 km maanteitä tai katuja, joilla nopeusrajoitus on 50 km/h.
8. Erilaiset kuljettajien kohtaamat vaikeudet:

- a) Liikennevalot vähintään 1 kpl
 - b) Liikenneympyrä vähintään 1 kpl
 - c) Yksisuuntainen katu vähintään 1 kpl
 - d) Linja-autopysäkki tiellä, jonka nopeusrajoitus on enintään 60 km/h. Tällöin muun liikenteen tulee väistää pysäkiltä lähtevää linja-autoa.
9. Erilaiset liikennetiheydet: Vähintään 1 tienkohta maanteillä, jolla keskimääräinen vuorokausiliikenne on yli 3000 ajoneuvoa.
10. Kaistanvaihto: Vähintään yksi paikka, jossa on kaksi kaistaa rinnakkain ja kaistan yläpuolella oleva kyltti ohjaamassa kaistan valintaa.

Yllä luetelluissa kriteereissä käytetyt tiepituudet ovat asiantuntija-arvioita, jotka perustuvat siihen, että kullakin tietyyppillä ja nopeusrajoituksella ajetaisiin kyllin pitkä matka ajotaidon havainnoimiseen. Muutkin määrälliset rajaukset, esimerkiksi liikennevalojen kappalemäärä, ovat kirjoittajien valintoja. Liikennemääräraja 3000 autoa vuorokaudessa on valittu, koska se on useissa Väyläviraston ohjeissa hieman vilkkaamman liikenteen alaraja.

Tämä tehty tulkinta ajokorttidirektiivin asettamista kriteereistä on hyvin löyhä. Tiukemmassa tulkinnassa kriteerinä olisi voinut olla nyt valittua laajempi katuverkko eri nopeusrajoituksilla, useampia liikennevaloja, vilkkaampia teitä tai moottoritien olemassaolo alueella.

Erilaisiin kuljettajan kohtaamiin vaikeuksiin (kohta 8) ei sisällytetty STOP-merkkiä, koska tieto ei ole vielä kattavasti Digiroad-tietojärjestelmässä. Myös tunnelit, raitiovaunupysäkit ja vuoristoille maille tyypilliset pitkät ja jyrkät mäet jätettiin pois tästä arvioinnista, koska niitä on harvoilla paikkakunnilla Suomessa. Rautatien tasoristeyksiä olisi verraten runsaasti, mutta ne sijaitsevat useimmiten hyvin hiljaisilla tieosuuksilla ja niitä olisi vaikea sisällyttää tarkoituksenmukaisella tavalla ajokokeeseen.

Tehdyt poiminnat ja rajaukset Digiroad-aineistoista on kuvattu yksityiskohdaisemmin liitteessä 1.

3 Nykytila

3.1 Lupa- ja tutkintopalveluiden kilpailuttaminen

Tieliikenteen henkilölupapalvelut ja tutkinnot kilpailutettiin viimeksi vuonna 2022 ja uudet sopimukset tulivat voimaan vuoden 2023 alusta. Tarjouskilpailu tehtiin kahdeksalla alueella, joista kustakin pyydettiin erilliset tarjoukset. Kultakin alueelta oli tarjouspyynnössä määritelty palvelupisteiden vähimmäismäärä ja sijoittuminen kunnan tarkkuudella, niiden vähimmäisaukioloajat ja vähimmäispalvelut. Palvelupisteille, joiden tulee olla auki viitenä päivänä viikossa, asetettiin myös vaatimuksia vapaiden palveluaikojen määrälle. Esimerkiksi Tampereen palvelupisteen tulee olla auki vähintään 10 tuntia joka arkipäivä maanantaista perjantaihin, ajokoeaikoja tulee olla näinä päivinä vähintään 7 tuntia, ja neljän viikon tarkastelujaksolla tulee olla vapaana vähintään 50 ajokoe- ja 50 teoriakoeaikaa ja 100 aikaa toimisto- ja lupapalveluihin. Vastaavasti Ikaalisten palvelupisteen tulee olla auki kahtena päivänä viikossa vähintään 7 tuntia kumpanakin, ja aukioloaikoina siellä tulee tarjota toimisto- ja lupapalveluita, teoriakokeita, ja ajokokeita luokissa B, AM/120 ja AM/121.

Tarjouskilpailussa tarjoajat tarjosivat kappalehintaa kunkin luvan ja kokeen tuottamiselle. Koska tarjoukset tehtiin alueittain, oli mahdollista tarjota samalle palvelulle eri hinta eri alueilla. Tämä palvelukorvaukseksi kutsuttu hinta on se rahatulo, jonka palveluntarjoaja saa; sopimukseen ei esimerkiksi sisälly kiinteää korvausta käytetyistä tiloista. Hinnan lisäksi tarjouksia verrattiin laadun perusteella. Tarjouksen kokonaishinnan painoarvo kilpailutuksessa oli 70 % ja laadun painoarvo oli 30 %. Laatua arvioitiin palvelutuotannon järjestämissuunnitelman avulla, jonka vertailu jakautui kahteen alakohtaan: Asiakaspalvelun järjestäminen, jonka painoarvo oli 20 %, ja toiminnan seurannan järjestäminen, jonka painoarvo oli 10 %.

Vuoden 2022 kilpailutuksen voitti kaikilla kahdeksalla alueella Ajovarma Oy:n, A-Katsastus Oy:n ja A-katsastus Groupin ryhmittymänä tekemä tarjous. Tämän tarjouksen lisäksi Nuoti Oy teki tarjouksen neljällä alueella.

Vuoden 2015 kilpailutuksessa alueita oli 13. Vuoden 2016 alusta alkaen ajokortti- ja lupa-asiat siirtyivät poliisilta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille (nykyinen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) ja Trafi kilpailutti niiden hoitamisen yhdessä kuljettajantutkintopalveluiden kanssa. Ajovarma Oy:n, A-Katsastus Oy:n, Yksityiset K-asemat Oy:n ja A-Katsastus Group Oy:n yhteistarjous voitti kilpailutuksen kaikki alueet. Kaikkiaan tarjouksia tuli 21 kappaletta neljältä eri tarjoajalta.

Kuljettajantutkinnot on hoidettu palveluntuottajamallilla vuodesta 1999 lähtien. Ensimmäinen kilpailutus tehtiin kolmivuotisena sopimuksena 19 alueelle. Tuolloin palveluntuottajia oli seitsemän kappaletta. Seuraavasta

sopimuskaudesta eli vuoden 2002 alusta lähtien palveluntuotantoa on hoi-
tanut kaikilla alueilla vain yksi toimija.

Kuljettajantutkintojen palvelupisteenä toimivan rakennuksen ja ulkoalueen
täytyy ominaisuuksiltaan soveltua tähän tarkoitukseen. Tilojen tulee olla
esteettömiä. Teoriakokeita varten tarvitaan huone, jossa on verkkoyhteys,
kameravalvonta, riittävä äänieristys ja tilaa tulkille. Yleisimmät teoriako-
keet ovat kestoltaan enintään 30 minuuttia, kun taas pisin ammattiliiken-
teen koe kestää neljä tuntia. Mopon, moottoripyörän ja yhdistelmäajoneu-
vojen käsittelykokeita varten tarvitaan riittävän suuri avoin ulkoalue. Ajo-
ja käsittelykokeissa käytettävät ajoneuvot tarvitsevat pysäköintitilaa. Niillä
paikkakunnilla, joilla palvelupiste on auki vain joitakin päiviä kuukaudessa,
palvelupisteen sisätiloille voi olla vaikeaa löytää käyttöä muulle ajalle. Vilk-
kaimmilla paikkakunnilla taas voi olla haasteena löytää kyllin suuria sisä- ja
ulkotiloja, minkä vuoksi voi olla tarpeen järjestää toiminta kahteen palvelu-
pisteeseen yhden sijaan.

3.2 Kokeiden ja lupahakemusten määrä

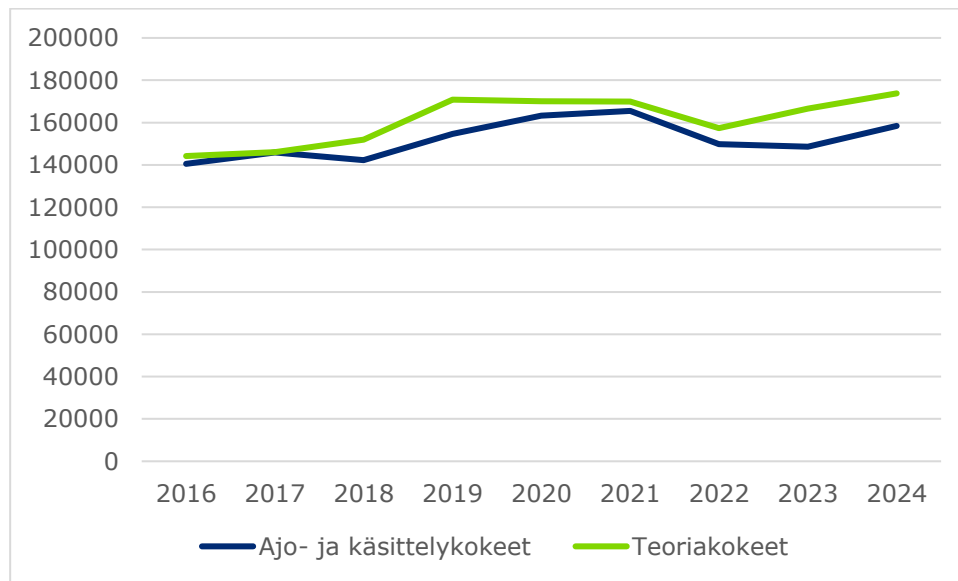
Vuonna 2024 Ajovarman palvelupisteet järjestivät noin 159 000 ajo- ja kä-
sittelykoetta ja 174 000 kuljettajantutkinnon teoriakoetta (taulukko 1).
Ajo- ja käsittelykokeista yleisimpiä olivat henkilöauton ajokoe, noin
104 000 kpl, ja mopon käsittelykoe, noin 22 000 kpl. Ammattiliikenteen
teoriakokeita järjestettiin noin 18 000 kpl, näistä yleisimpinä ADR-ajolupa-
kokeet ja taksinkuljettajan teoriakokeet, noin 9000 ja noin 7000 kpl. Lupa-
hakemuksia otettiin vastaan noin 350 000 kpl. Yleisin lupahakemus oli ajo-
korttilupahakemus, noin 210 000 kpl, noin 60 % lupahakemuksista. Koulu-
tuksen rekisteröintejä tehtiin noin 24 000 kpl, joista noin 14 000 kpl oli am-
mattipätevyyden jatkokoulutuksia.

*Taulukko 1. Palvelupisteiden vastaanottamat kokeet ja lupahakemukset
vuonna 2024.*

Koe tai lupa	Määrä vuonna 2024
Kuljettajantutkinnon ajo- tai käsittelykoe ⁵	159 000
Kuljettajantutkinnon teoriakoe	174 000
Ammattiliikenteen teoriakoe	18 000
Lupahakemus	350 000
Koulutuksen rekisteröinti	23 000
Yhteensä	724 000

⁵ Jos ajo- ja käsittelykoe on suoritettu yhdellä kertaa, ne on laskettu yhdeksi kokeeksi.

Kuljettajantutkinnon ajo- ja käsittelykokeiden määrä kasvoi 13 % vuosina 2016-2024 ja teoriakokeiden määrä kasvoi 21 % (kuva 4). Kasvu ei ole ollut aivan tasaista, vaan koemäärät kasvoivat vuosina 2019-2020, vähenivät vuonna 2022, ja kasvoivat uudelleen vuosina 2023-2024. Merkittävä syy kokeiden määrän kasvuun verrattuna vuoteen 2016 on se, että vuonna 2018 voimaan tulleen ajokorttilain uudistuksen jälkeen kokeista aiempaa suurempi osa hylätään. Hyväksytyjen kokeiden määrä oli vuonna 2024 pienempi kuin vuonna 2016. Vuosina 2019-2024 kokeiden vuosittaisessa määrässä on vaihtelua, mutta ei selkeää kehitystrendiä.



Kuva 4. Kuljettajantutkinnon ajo- ja teoriakokeiden määrä vuosina 2016-2024.

Ajovarman vastaanottamien lupahakemusten määrä oli vuonna 2024 noin 6 % suurempi kuin vuonna 2020 (taulukko 2). Ammattipätevyyskorttien, taksinkuljettajan ajolupien ja piirturikorttien hakemusmäärä on kasvanut. Ammattipätevyyskortteja uusittiin vuonna 2024 tavallista enemmän, koska ammattipätevyys tulee uusia viiden vuoden välein ja ammattipätevyys on vaadittu kaikilta tavaraliikenteen kuljettajilta vuodesta 2009 alkaen. Opetuslupahakemusten määrä on pienentynyt, koska niistä suuri osa tehdään nykyään sähköisenä hakemuksena suoraan Traficomille.

Taulukko 2. Ajovarman palvelupisteisiin jätetyt lupahakemukset vuosina 2020 ja 2024 lupalajeittain. Vuoden 2020 tiedot ovat peräisin vuonna 2021 tehdyn lupa- ja tutkintopalveluiden kilpailutuksen materiaalista.

Haettu lupa	Vuosi 2020	Vuosi 2024
ADR-ajolupahakemus	6200	7800
Ajokorttihakemus	28300	25700
Ajokorttilupahakemus	209510	209700
Ammattipätevyyskorttihakemus	10700	36000
Harjoituslupahakemus	1300	2300
Liikenneopettajalupahakemus	200	200
Liikkumisesteisen pysäköintitunnushakemus	10400	11900
Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen kaksoiskappalehakemus	400	400
Lupakorttihakemus	200	300
Opetuslupahakemus	35100	15400
Piirturikorttihakemus, kuljettajakortti	20200	24300
Piirturikorttihakemus, yrityskortti	2000	1900
Taksinkuljettajan ajolupahakemus	6300	14500
Korjaamokorttihakemus	500	2
Yhteensä	331200	350400

Traficom vastaanotti sähköisesti noin 210 000 lupahakemusta ja 140 000 ammattipätevyyden jatkokoulutuksen kirjaamista vuonna 2024. Lupa-hakemuksista noin 63 % jätettiin siis Ajovarmaan ja 37 % sähköisesti suoraan Traficomiin. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen rekisteröinneistä 91 % tehtiin sähköisesti. Osaa hakemuksista ei ole nykyisin mahdollista tehdä sähköisesti ollenkaan, ja joistakin hakemuksista vain tietyt tapaukset on mahdollista hakea sähköisesti. Traficomın tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä yli 90% tieliikenteen lupapalveluista on sähköistetty, ja sähköistämättä olisi vain määrällisesti pieniä lupatuotteita. Taulukossa 3 on esitetty yleisimpien lupahakemusten

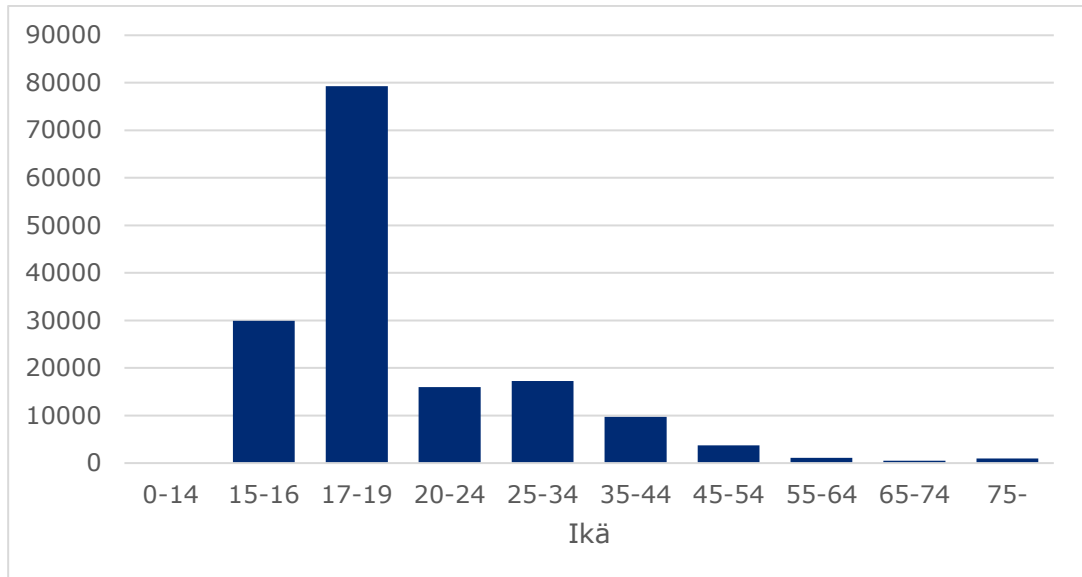
jakautuminen sähköisiin hakemuksiin ja Ajovarmaan jätettyihin hakemuksiin.

Taulukko 3. Yleisimpien lupahakemusten jakautuminen sähköisiin hakemuksiin ja Ajovarmaan jätettyihin hakemuksiin

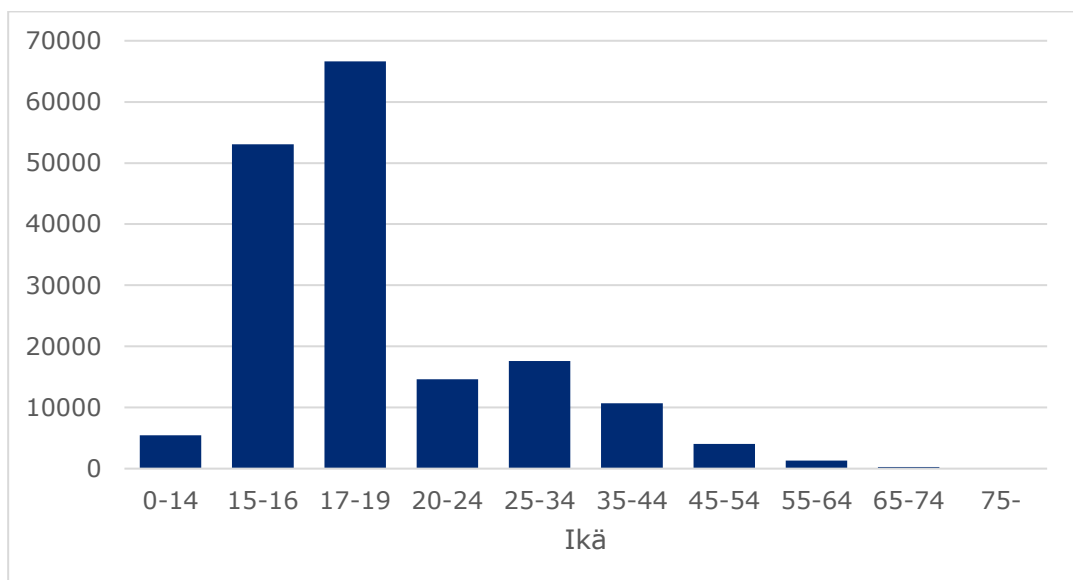
Haettu lupa	2020	2021	2022	2023	2024
Ajokorttihakemus					
Ajovarma	28600	26600	25500	26300	25700
Sähköinen hakemus Traficom	46800	48000	53000	54200	56100
<i>Sähköisten hakemusten osuus</i>	62 %	64 %	68 %	67 %	69 %
Ajokorttilupahakemus					
Ajovarma	209500	212100	210000	221700	209700
Sähköinen hakemus Traficom	66600	75400	80300	97200	120200
<i>Sähköisten hakemusten osuus</i>	24 %	26 %	28 %	30 %	36 %
Opetuslupahakemus					
Ajovarma	35100	32800	29200	16400	15400
Sähköinen hakemus Traficom			800	21400	26700
<i>Sähköisten hakemusten osuus</i>			3 %	57 %	63 %

Kuljettajantutkinnon ajokokeen suorittajista 69 % ja teoriakokeen suorittajista 72 % oli iältään alle 20-vuotiaita vuonna 2024 (kuvat 5 ja 6). 20-24-vuotiaiden osuus oli 8 % teoriakokeista ja 10 % ajokokeista.

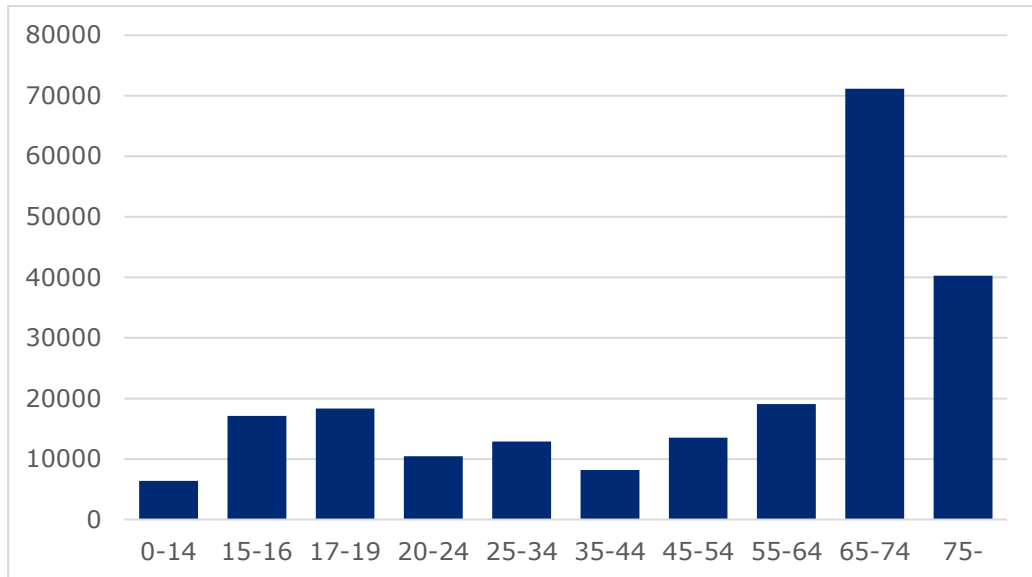
Ajovarman lupa-asiakkaiden ikäjakauma (kuva 7) sisältää seuraavat seitsemän lupalajia: ajokorttihakemus, ajokorttilupahakemus, opetuslupahakemus, harjoituslupahakemus, liikenneopettajalupahakemus, taksinkuljettajan ajolupahakemus, lupakorttihakemus. Siitä puuttuvat piirturikorttihakemukset, ammattipätevyyskorttihakemukset ja liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen ja sen kaksoiskappaleen hakemukset. Jakaumakuva kattaa noin 60 % vuoden 2024 hakemuksista. Näiden kuvassa 5 esitettyjen lupien hakijoista 19 % oli alle 20-vuotiaita ja 51 % vähintään 65-vuotiaita.



Kuva 5. Ajokokeet suorittajat iän mukaan, vuosi 2024.



Kuva 6. Teoriakokeet suorittajat iän mukaan, vuosi 2024.



Kuva 7. Ajovarmaan jätetyt lupahakemukset hakijan iän mukaan vuonna 2024. Kuva kattaa seitsemän lupalajia ja noin 60 % haetuista luvista.

3.3

Kokeiden ja tutkintojen jakautuminen nykyisten palvelupisteiden kesken

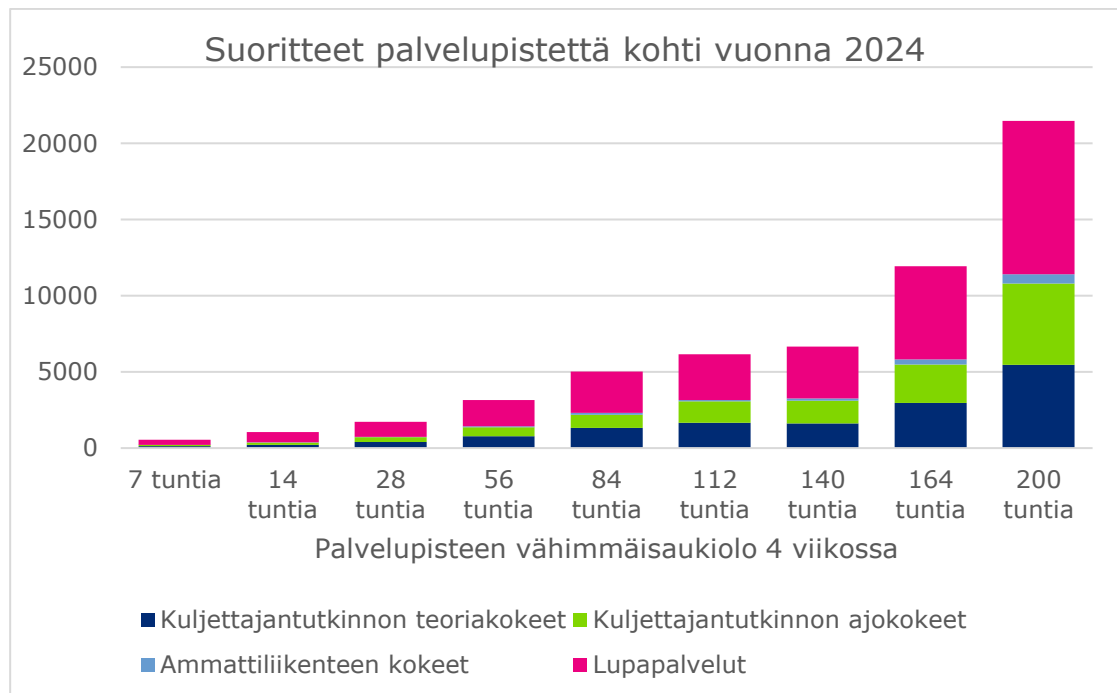
Nykyisin 94 palvelupisteessä tarjotaan ajo- ja teoriakokeita. Näistä palvelupisteistä 40 on auki vähintään viitenä päivänä viikossa ja vähintään 140-200 tuntia neljän viikon jaksolla (taulukko 4). 15 palvelupistettä on auki vähintään 56 tuntia neljässä viikossa eli kahtena päivänä viikossa. 18 palvelupistettä on auki 28 tuntia neljässä viikossa eli yhtenä päivänä viikossa. 17 palvelupistettä on auki harvemmin kuin kerran viikossa. Näitä pisteitä on lähinnä Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Taulukko 4. Palvelupisteiden määrä vuoden 2022 kilpailutuksessa käytetyllä alueella ja vähimmäisaukiolotuntien mukaan.

Lupapalveluiden ja teoriakokeiden aukiolotunnit vähintään 4 viikon jaksolla, tuntia											
	200	164	140	112	84	56	28	14	7	Ylimääräiset lupapalvelupisteet	Yhteensä
1. Länsi-Uusimaa	4	0	0	0	0	1	2	0	1	1	9
2. Keski- ja Itä-Uusimaa	2	2	0	0	0	0	1	0	0	1	6
3. Häme ja Kaakkois-Suomi	2	3	2	0	1	0	2	0	0	0	10
4. Lounais-Suomi	2	1	2	0	2	0	1	0	0	0	8
5. Pohjanmaa	2	1	3	0	0	8	3	0	0	0	17
6. Sisä-Suomi	2	1	1	1	0	3	6	0	0	1	15
7. Itä-Suomi	2	1	3	0	0	1	3	3	1	0	14
8. Pohjois-Suomi	2	0	2	0	0	2	0	3	9	0	18
Yhteensä	18	9	13	1	3	15	18	6	11	3	97

Niissä 40 palvelupisteessä, jotka ovat auki viitenä päivänä viikossa, tehtiin 84 % kuljettajantutkinnon teoriakokeista, 87 % ajokokeista, 89 % ammattiliikenteen kokeista ja 82 % lupahakemuksista vuonna 2024.

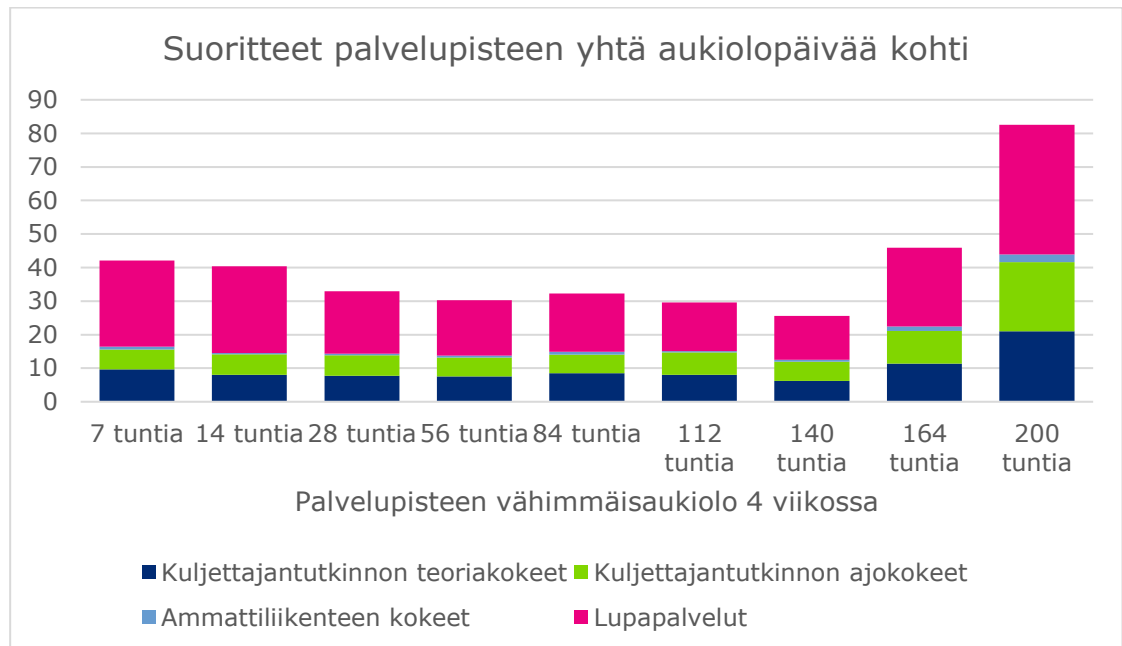
Sellaisessa palvelupisteessä, joka on auki vähintään 200 tuntia neljässä viikossa eli 50 tuntia viikossa, tehtiin vuonna 2024 keskimäärin 5500 kuljettajantutkinnon teoriakoetta, 5300 ajokoetta, 600 ammattiliikenteen koetta ja 10 000 lupahakemusta (kuva 8). Toisena ääripäänä seitsemän tuntia neljässä viikossa auki olevassa palvelupisteessä tehtiin vuodessa keskimäärin 130 kuljettajantutkinnon teoriakoetta, 80 ajokoetta, 10 ammattiliikenteen koetta ja 300 lupahakemusta.



Kuva 8. Yhden palvelupisteen lupa- ja tutkintopalveluiden määrä keskimäärin vuonna 2024 palvelupisteen vähimmäisaukiolon mukaan. Mukana ovat vain kilpailutuksessa edellytetyt 94 palvelupistettä, ei ylimääräisiä lupapalvelupisteitä. Palvelupisteiden tarjoamista palveluista puuttuvat tässä kuvassa koulutuksen rekisteröinnit, noin 23 000 kappaletta palvelupisteissä yhteensä vuonna 2024.

Eniten auki olevissa palvelupisteissä (164 tuntia tai 200 tuntia neljässä viikossa) kokeita ja lupahakemuksia tehtiin selvästi muita palvelupisteitä enemmän yhtä aukiolopäivää kohti (kuva 9). Ajokokeiden määrä yhtä palvelupisteen aukiolopäivää vaihteli vain vähän niissä palvelupisteissä, jotka ovat auki 7-140 tuntia neljässä viikossa; ajokokeita tehtiin 5,7-6,7 kappaletta yhtä aukiolopäivää kohti. Tämä lienee likimain se määrä ajokokeita, jonka yksi tutkinnonvastaanottaja ehtii työpäivässä ottaa vastaan. Teoriakokeita ja lupahakemuksia tehtiin näistä 7-140 aukiolotunnin pisteistä eniten niissä, jotka ovat vähiten auki: 7 tuntia neljässä viikossa auki olevissa palvelupisteissä tehtiin keskimäärin 10 kuljettajantutkinnon teoriakoetta ja 26 lupahakemusta yhtä aukiolopäivää kohti, kun taas 140

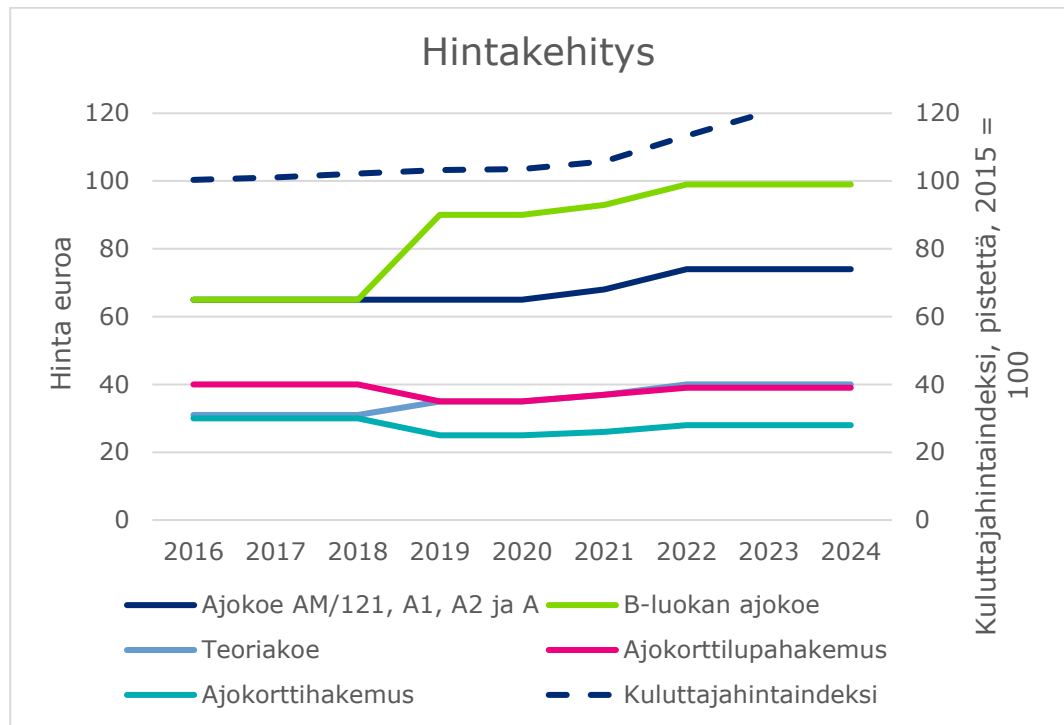
tuntia auki olevissa pisteissä tehtiin keskimäärin 6 kuljettajantutkinnon teoriakoetta ja 13 lupahakemusta yhtä aukiolopäivää kohti.



Kuva 9. Yhden palvelupisteen lupa- ja tutkintopalveluiden määrä keskimäärin vuonna 2024 yhtä palvelupisteen aukiolopäivää kohti. Mukana ovat vain kilpailutuksessa edellytetyt 94 palvelupistettä, ei ylimääräisiä lupapalvelupisteitä. Palvelupisteiden tarjoamista palveluista puuttuvat tässä kuvassa koulutuksen rekisteröinnit, noin 23 000 kappaletta palvelupisteissä yhteensä vuonna 2024.

3.4 Kustannukset

Lupien ja kokeiden hinnat, jotka veloitetaan asiakkailta, säädetään vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista. Sähköisten lupahakemusten hinnat ovat edullisempia kuin palvelupisteessä tehdyt hakemukset. Kuvassa 10 on esitetty yleisimpien lupien ja kokeiden asiakashinnat Ajovarmassa asioidessa vuosina 2016-2023. B-luokan ajokokeen kesto kasvoi ajokorttilain muutoksessa kesällä 2018 ja siksi sen hinta nousi tuolloin 25 euroa. Moottoripyörän tai mopon ajokokeen hinta nousi 14 % vuosina 2016-2023. Teoriakokeen hinta nousi noin vuosina 29 %. Ajokorttihakemus ja ajokorttilupahakemus halpenivat hieman. Samoina vuosina kuluttajahinnat kasvoivat keskimäärin 20 % Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan.



Kuva 10. Yleisimpien lupien ja kokeiden asiakashinnat vuosina 2016-2023. Ajokorttihakemuksen ja ajokorttilupahakemuksen osalta tässä on esitetty Ajovarmassa jätetyn hakemuksen hinta. Hintatietojen lähde Liikenne- ja viestintäministeriön asetukset Liikenne- ja viestintäviraston maksullisista suoritteista. Kuluttajahintaindeksi lähde Tilastokeskus.

Asiakkaat maksoivat Ajovarman tarjoamista tutkinto- ja lupapalveluista noin 39 miljoonaa euroa vuonna 2024 (taulukko 5). Maksuista 55 % kertyi kuljettajantutkinnon ajo-, käsittely- ja teoriakokeista, 39 % lupapalveluista ja 5 % ammattiliikenteen teoriakokeista ja koulutuksen rekisteröinnistä.

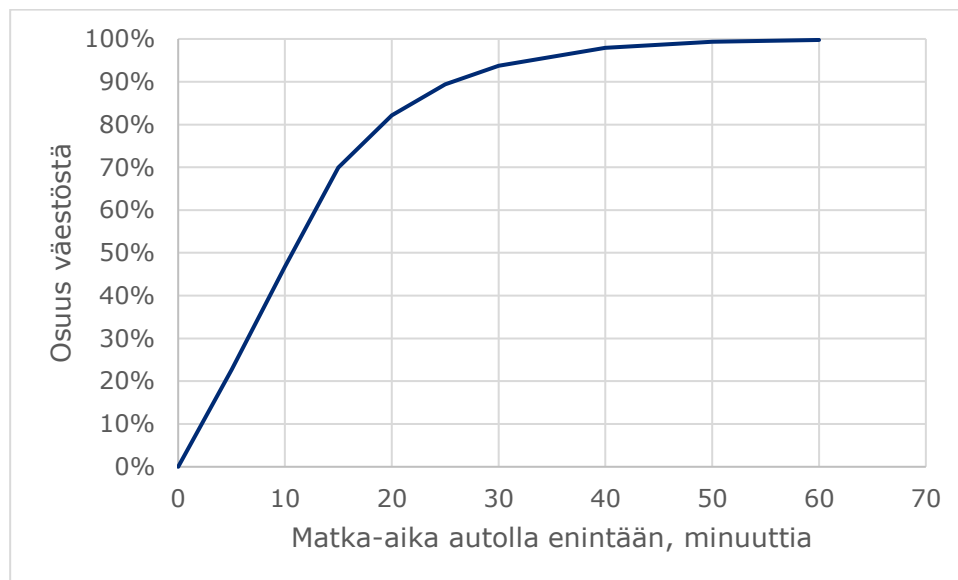
Taulukko 5. Ajovarman lupa- ja tutkintopalveluiden asiakasmaksut yhteensä vuonna 2024.

Koe tai lupa	Asiakasmaksut vuonna 2024, miljoonaa euroa
Kuljettajantutkinnon ajo- tai käsittelykoe	14,2
Kuljettajantutkinnon teoriakoe	7,4
Ammattiliikenteen teoriakoe	1,5
Lupahakemus	15,4
Koulutuksen rekisteröinti	0,5
Yhteensä	39,0

On liikesalaisuus, kuinka paljon Traficom maksaa Ajovarmalle palvelukorvausta lupa- ja tutkintopalveluista. Ajovarman liikevaihto oli 24,6 miljoonaa euroa vuonna 2023. Henkilöstön määrä oli 367 henkeä.⁶

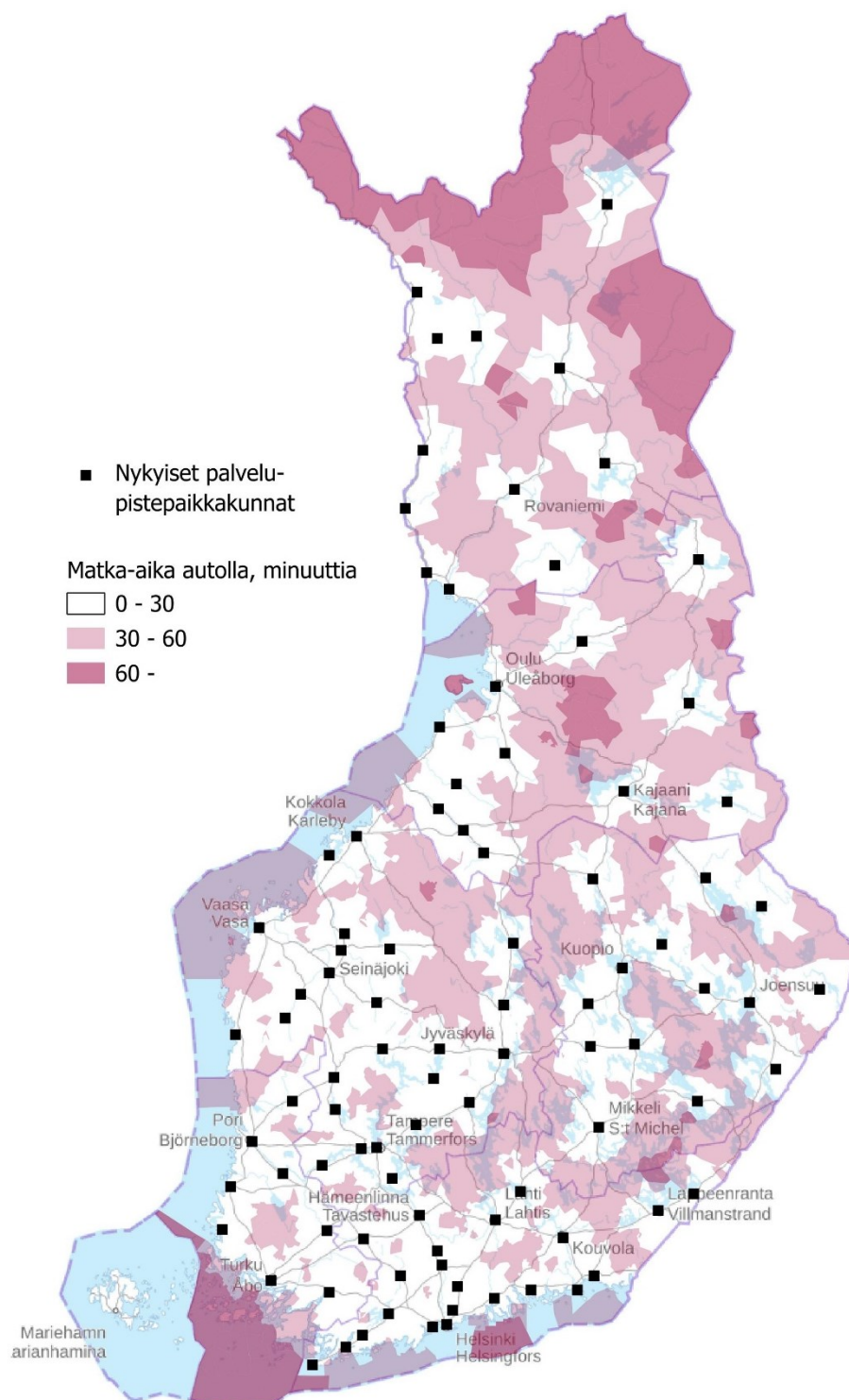
3.5 Nykyinen saavutettavuus

Nykyisin, kun kilpailutuksessa edellytettyjä lupa- ja tutkintopalveluiden palvelupisteitä on 94 kappaletta ja ne sijaitsevat 92 kunnassa, Suomen väestöstä 70 prosentilla on enintään 15 minuutin automatka lähimpään palvelupisteeseen, 94 prosentilla on enintään 30 minuutin matka, ja 100 prosentilla on enintään tunnin matka (kuva 11). Yli tunnin matka-aika on noin 13 000 suomalaisella, jotka asuvat pääasiassa Lapissa, Pohjois-Pohjanmaalla ja Turun saaristossa (kuva 12).



Kuva 11. Suomen väestön kumulatiivinen kertymä sen mukaan, kuin pitkä on matka-aika autolla lähimpään palvelupisteeseen.

⁶ Lähde Asiakastieto.fi



Kuva 12. Nykyiset lupa- ja tutkintopalveluiden palvelupisteet ja matka-aika niihin autolla.

3.6 Liikenneympäristön soveltuvuus ajokokeeseen ajokorttidirektiivin näkökulmasta nykytilanteessa

Luvussa 2.4 ajokoepaikkakunnan liikenneympäristölle muodostettiin 13 kriteeriä ajokorttidirektiivin perusteella. Alla luetellaan niiden toteutuminen nykyisillä ajokoepaikkakunnilla:

- Kriteeri 1 "taajamien ulkopuoliset tiet" toteutuu kaikilla nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.
- Kriteeri 2 "Pikatieet taajamien ulkopuolella", tulkittiin tarkoittavan vähintään 5 km tiepituutta 100 km/h nopeusrajoituksen päätietä. Kriteeri toteutuu kaikilla nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.
- Kriteeri 3 "taajamien pikatieet" tulkittiin tarkoittavan kaksiajorataista tietä tai katuja, jolla on 40-80 km/h nopeusrajoitus. 63 nykyistä ajokoepaikkaa täytti tämän ehdon. 31 paikassa ehto ei täyttnyt.
- Kriteeri 4 "moottoritiet tai vastaavat sekä kiihdytys- ja hidastuskaistat " arviointiin sen perusteella, onko paikkakunnalla eritasoliittymä, jossa on kiihdytys- tai hidastuskaista. 58 ajokoepaikkakuntaa täytti tämän kriteerin. 36 paikkakunnalla ei ollut kiihdytys- tai hidastuskaistalla varustettua eritasoliittymää.
- Kriteeri 5 "asuinalueen kadut" toteutuu kaikilla nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.
- Kriteeri 6 "30 km/h nopeusrajoituksen tiet ja kadut" tulkittiin, niin, että 30 km/h nopeusrajoituksen katuja tulee olla vähintään 2 km. Tämä toteutuu 75 nykyisellä ajokoepaikkakunnalla. Se ei toteudu 19 paikkakunnalla. Näistä paikkakunnista kolmella 30 km/h nopeusrajoituksen katuja ja maanteitä on 1-2 km ja 16 paikkakunnalla alle 1 km.
- Kriteeri 7 "50 km/h nopeusrajoituksen tiet ja kadut" toteutuu kaikilla nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.
- Kriteeri 8a " liikennevalot" toteutuu 59 paikkakunnalla. Ilman liikennevaloja on 35 nykyistä ajokoepaikkakuntaa.
- Kriteeri 8b "liikenneympyrä" toteutuu 87 ajopaikkakunnalla. Seitsemällä paikkakunnalla ei ole yhtään liikenneympyrää.
- Kriteeri 8c "yksisuuntainen katu" ei toteudu seitsemällä ajokoepaikkakunnalla. Jos paikkakunnan ainoa Digiroadissa yksisuuntaiseksi kaduksi merkitty kohde oli kääntöpaikka kadun päässä tai rakennuksen edessä, sen ei katsottu täyttävän tätä kriteeriä.
- Kriteeri 8d "linja-autopysäkki tiellä, jonka nopeusrajoitus on enintään 60 km/h" toteutuu kaikilla nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.
- Kriteeri 9 "erilaisia liikennetiheyksiä" tulkittiin niin, että tulisi löytyä maanteiltä tienkohta, jossa vuorokausiliikenne on vähintään 3000 ajoneuvoa. Kolarissa ja Muoniossa ei ollut näin vilkasta tieosuutta. Muilta paikkakunnilta tällainen löytyi.

- Kriteeri 10 "kaistanvaihto" tulkittiin niin, että tulisi löytyä ajokaistan yläpuolinen viitta, jollaisia käytetään yleensä silloin, kun liittymässä on useita rinnakkaisia kaistoja. Tämä puuttui kahdeksalta ajo-koepaikkakunnalta.

Taulukossa 6 luetellut 45 nykyistä toimipistettä täyttävät kaikki 13 kriteeriä. 11 paikkakuntaa täytti 12 kriteeriä. Kuudelta näistä paikkakunnista puuttuu liikennevalot ja viideltä eritasoliittymä. Lähes kaikki palvelupisteet, jotka ovat auki viitenä päivänä viikossa, täyttävät kaikki kriteerit tai 12 kriteeriä. Vähemmän kriteerejä täyttää vain Kokemäki, josta puuttuu sekä liikennevalot että taajaman pikatie. Heikoimmin vaatimukset täyttyivät taulukossa 7 luetelluilla yhdeksällä ajokoepaikkakunnalla, jotka täyttivät vain 5-8 kriteeriä.

Kolarin kunnassa tiheimmin asuttu väestöruutu, jota käytettiin arvioinnin lähtöpisteenä, sijoittui Äkäslompoloon eikä kunnan keskustaaajamaan. Kolarin keskustaaajamassa täyttyisi yksi kriteeri enemmän kuin Äkäslompolossa, sillä siellä on kääntymiskaista, joka mahdollistaa kaistanvaihdon.

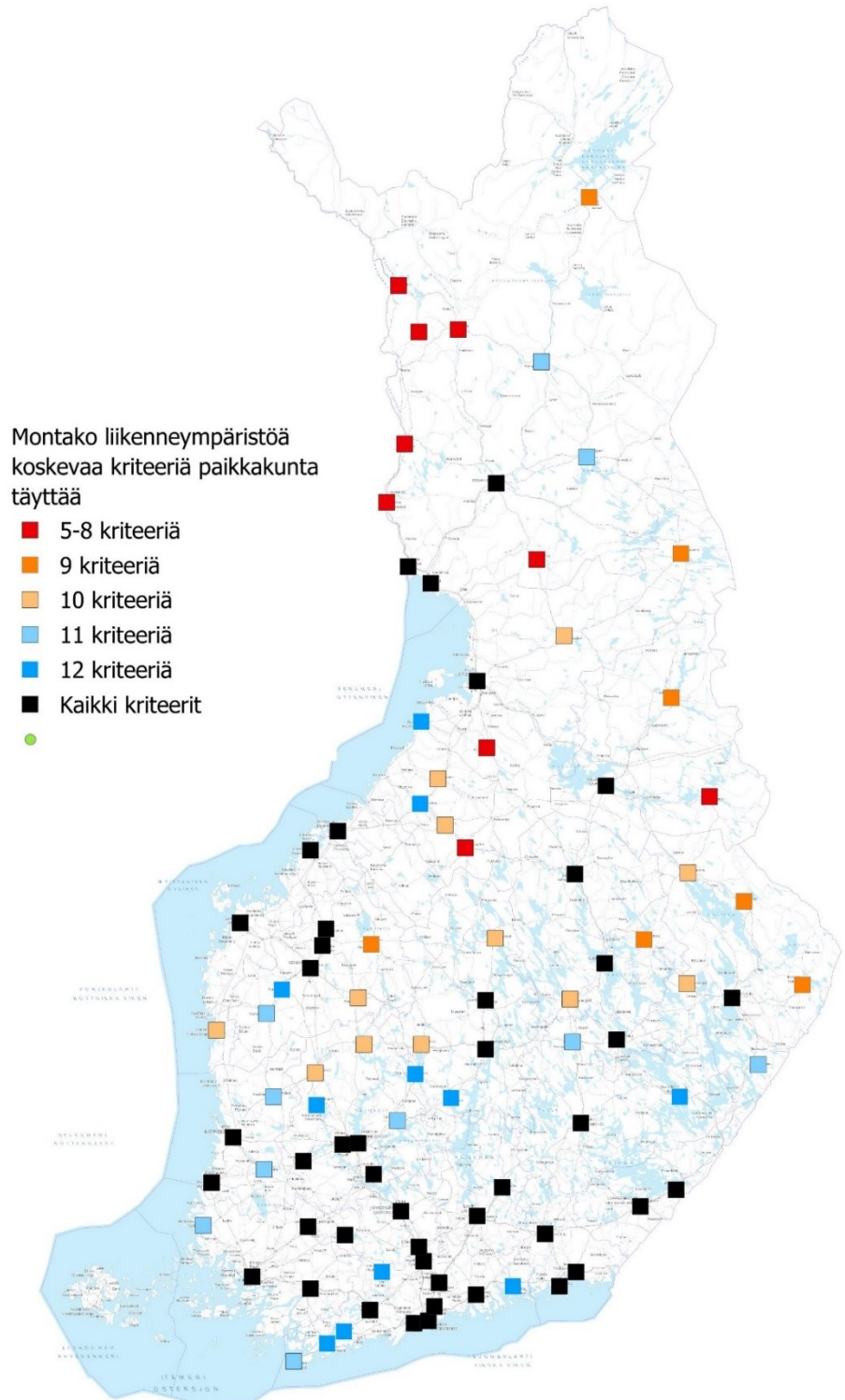
Taulukko 6. Ajokoepaikkakunnat, jotka täyttävät 12-13 liikenneympäristön kriteeriä.

Täyttää kaikki 13 kriteeriä			
Espoo Forssa Hamina Heinola Helsinki I Helsinki II Hyvinkää Hämeenlinna Iisalmi Imatra Joensuu Jyväskylä Järvenpää	Kajaani Kauhava Kemi Kokkola Kotka Kouvola Kuopio Lahti Lappeenranta Lapua Lohja Loimaa Mikkeli	Nokia Oulu Pietarsaari Pori Porvoo Rauma Riihimäki Rovaniemi Salo Sastamala Seinäjoki Tampere Tornio	Turku Vaasa Valkeakoski Vantaa Varkaus Äänekoski
Täyttää 12 kriteeriä			
Ikaalinen Jämsä Karjaa	Karkkila Kurikka Loviisa	Mänttä-Vilppula Raahe Savonlinna	Tammisaari Ylivieska

Taulukko 7. Ajokoepaikkakunnat, jotka täyttävät 5-8 liikenneympäristön kriteeriä.

Ajokoe- paikka- kunta	Kriteerit, jotka eivät täyty
Haapajärvi	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, kaistanvaihto
Kittilä	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, kaistanvaihto
Kolari	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, vilkkaampi maantie, kaistanvaihto
Kuhmo	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, yksisuuntainen tie, kaistanvaihto
Muonio	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, kiertoliittymä, yksisuuntainen katu, vilkkaampi maantie, kaistanvaihto
Pello	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, kiertoliittymä, yksisuuntainen katu
Siikalatva (Pulkkila)	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, liikennevalot, kiertoliittymä, yksisuuntainen katu
Ranua	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, kiertoliittymä
Ylitornio	Taajaman pikatie, eritasoliittymä, 30 km/h nopeusrajoitus, liikennevalot, yksisuuntainen katu

Kuvassa 13 on esitetty kartalla kriteerien täyttyminen nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.



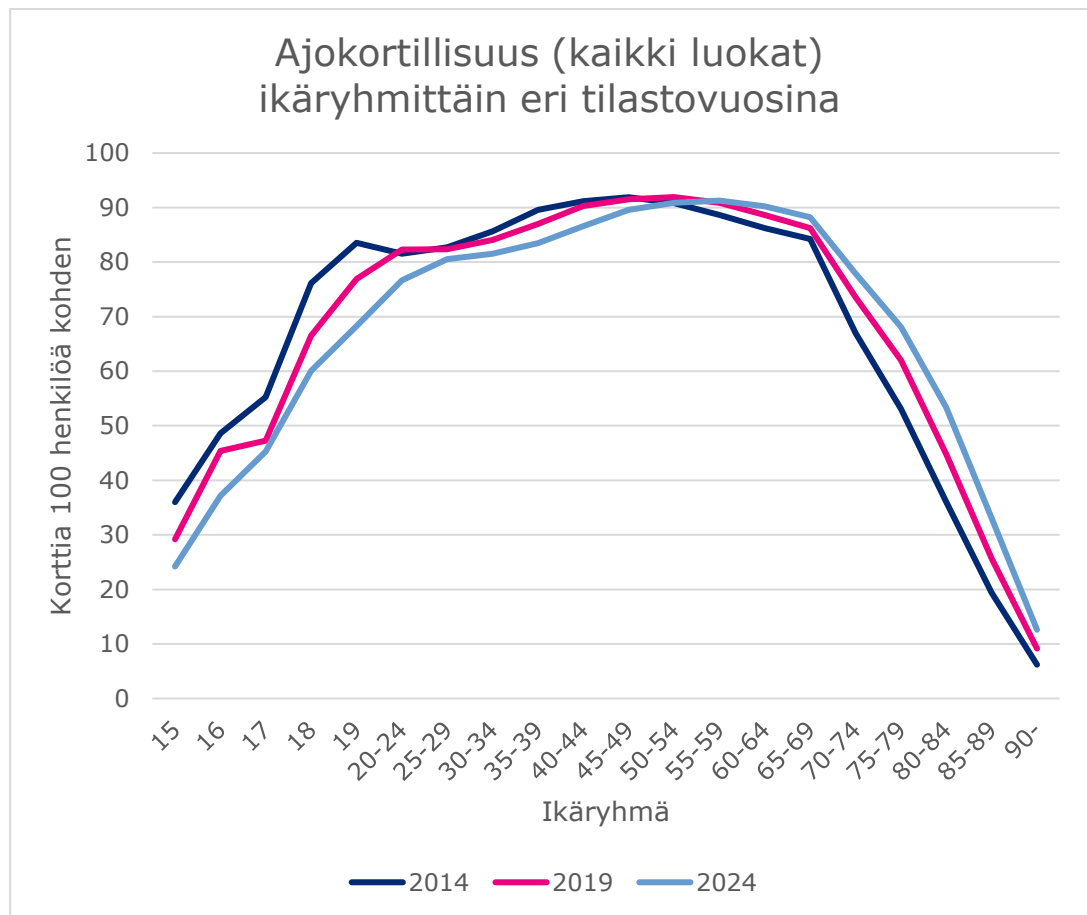
Kuva 13. Direktiivin asettamien vaatimusten täyttyminen nykyisillä ajokoepaikkakunnilla.

3.7 Lähitulevaisuuden muutoksia

Hakemustuotteiden sähköistäminen tulee etenemään tulevaisuudessa. Vuoden 2030 mennessä suurin osa ajokortteihin ja tieliikenteen henkilölupiin liittyvistä hakemuksista pitäisi olla saatavilla sähköisesti. Tämä vähentää tarvetta lupahakemusten tekemiseen fyysisessä palvelupisteessä. Erilaisista hakemuksien liitteistä ja asiakkaiden henkilökohtaisista asiointitarpeista johtuen palvelupisteellä jätettäville hakemuksille on pieni tarve vielä tulevaisuudessakin. Aiemmin sähköistettyjen lupien osalta saaduista kokemuksista on arvioitavissa, että noin 85 % niistä hakemuksista, joita ei vielä voi jättää sähköisesti, tultaisiin tulevaisuudessa jättämään Traficommin sähköisten palveluiden kautta.

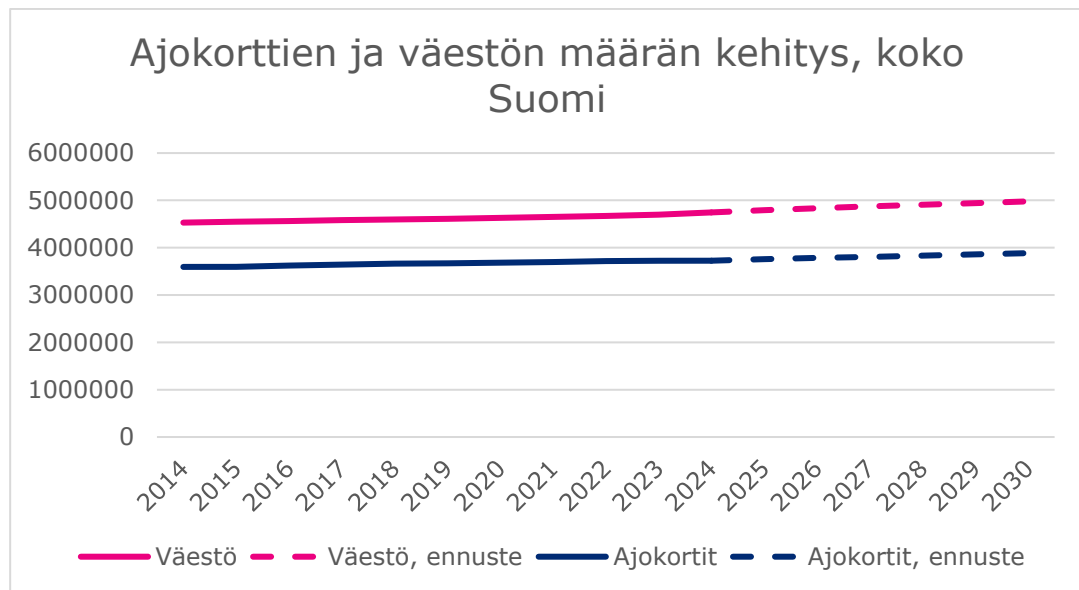
Ajokorttien määrä (kaikki ajokorttiluokat huomioiden) on pysynyt yli 15-vuotiaaseen väestöön suhteutettuna viimeisen kymmenen vuoden aikana samalla tasolla, hieman yli 79 ajokortissa per 100 henkilöä. Ainoa poikkeama tästä näkyy vuoden 2024 alun tilastoissa, jossa ajokortillisia oli hieman alle 79 henkilöä sadasta henkilöstä. Helsingin seutukunta erottuu tässä selvästi muusta maasta, sillä ajokortti on alle 73 henkilöllä sadasta henkilöstä.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana ajokortillisuus on yleistynyt vanhemmissa ikäryhmissä ja vähentynyt nuoremmissa. Kun kortillisuus vuoden 2014 tilastoissa oli suurinta ikäryhmässä 45-49 (91,9 ajokorttia per 100 henkilöä), vuoden 2024 tilastoissa korkein osuus näkyy ikäryhmässä 55-59 (91,3 ajokorttia per 100 henkilöä). Samankaltainen siirtymä näkyy kokonaisuudessaan läpi kaikkien ikäryhmien, mikä on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Ajokortillisuus suhteutettuna 15 vuotta täyttäneeseen väestöön eri tilastovuosina, sisältää kaikki ajokorttiluokat. Ajokorttimäärien lähde: Traficomin julkiset tilastot. Väestötilaston lähde: Tilastokeskus.

Nuorilla ajokortin hankinta on myöhentynyt. Tämä ei kuitenkaan ole vähentänyt ajokorttien kokonaismäärää, koska vanhemmissa ikäryhmissä ajokortti on aiempaa useammalla. Mikäli ikäryhmissä meneillään oleva kehitystrendi jatkuu tämänkaltaisena, voidaan ennakoida ajokortillisuuden laskevan koko Suomen tasolla vuoden 2024 78,5 ajokortista per 100 henkilöä noin 78 ajokorttiin 100 henkilöä kohden vuonna 2030. Koska väestön ennustetaan kasvavan, ajokorttien kokonaismäärä kasvaisi noin 130 000 kappaletta. Aluetasolla suurimmat muutokset tulevat tässä tilanteessa tapahtumaan alueilla, joissa on keskimäärin enemmän vanhempia ikäryhmiä, ja joissa väestönmuutoksen ennustetaan kasvattavan näiden ikäryhmien osuutta entisestään tulevaisuudessa.



Kuva 15. Ajokorttien ja väestön (15-vuotta täyttäneet) määrän kehitys ja ennuste vuoteen 2030. Ajokorttimäärien lähde: Traficomien julkiset tilastot. Väestötilastojen ja väestöennusteen lähde: Tilastokeskus.

Ajokorttidirektiivi mahdollistaa jatkossa mobiiliajokortin. Oletettavaa on, että moni ei tarvitse enää fyysistä ajokorttia muutoin kuin matkaillessaan EU-maiden ulkopuolelle. Mobiiliajokortin tuleminen vähentää ajokortin kaksoiskappaleiden hakemista, koska hävinneiden ja tuhoutuneiden ajokorttien tilalle ei jatkossa tarvitse hakea uutta ajokorttia. Ajokortin kaksoiskappaleet haetaan pääsääntöisesti Traficomien sähköisestä palvelusta, mutta muutoksen arvioidaan vähentävän fyysisen asioinnin tarvetta noin 20 000 luvalla.

Kaikki ennen 19.1.2013 myönnetty ajokortit on uusittava vuoden 2033 alkuun mennessä, jolloin ajokorttidirektiivin mukainen siirtymäaika päättyy ja ajokortit muuttuvat voimassaololtaan 5 tai 15 vuoden ajokorteiksi. Tämä kasvattaa ajokortin uusijoiden määrää, mutta pääsääntöisesti ajokortin voi uudistaa Traficomien sähköisissä palveluissa.

Valtio on toteuttamassa julkisen hallinnon yhteisiä asiakaspalvelupisteitä, joissa tarjotaan valtion virastojen ja Kelan, kuntien ja hyvinvointialueiden palveluita sekä tukea sähköiseen asiointiin⁷. Suunnittelu alkaa osassa maakunnista vuonna 2025 ja vuonna 2026 kaikkialla Suomessa. On mahdollista, että niitä liikenteen henkilölupia, joita ei haeta sähköisesti, haettaisiin tulevaisuudessa näistä yhteisistä palvelupisteistä. Tämä on kuitenkin hyvin epävarmaa, koska näiden julkisen hallinnon palvelupisteiden suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Siksi tätä muutosta ei otettu huomioon tämän selvityksen vaikutusarvioissa.

⁷ Valtion yhteinen palvelupisteverkosto laajenee vaiheittain koko Suomeen. Valtiovarainministeriön tiedote 19.6.2024.

3.8 Nykytilanteen kritiikki

Useiden julkisten palvelujen tarjonta on viime vuosina säästösyistä keskitetty aiempaa harvemmille paikkakunnille isompiin yksiköihin, tai tällaista ollaan suunnittelemassa. Esimerkiksi Verohallinnon toimipisteet vähenevät yli 50 toimipisteestä 19 pisteeseen ⁸, Maanmittauslaitos vähentää toimipisteitä 35 pisteestä 26 pisteeseen ⁹, ja terveysasemien määrä on vähenevässä yli sadalla vuoden 2024 vajaasta viidestäsadasta asemasta ¹⁰. Ajo-koepaikkakuntien nykyinen määrä, 92 kuntaa, on nyt vain 11 kuntaa pienempi kuin vuoden 2013 luku, 103 kuntaa. Samaan aikaan väestö on keskittynyt aiempaa enemmän kaupunkeihin ja sähköinen asiointi on yleistynyt.

Nykytilanteessa yksi ongelmalliseksi koettu asia on koepaikkakuntien erilaisuus, mikä asettaa ajokokeiden suorittajat eriarvoiseen asemaan. Osa Suomen ajokoepaikkakunnista on pieniä taajamia, osa taas vilkasliikenteisiä kaupunkeja. Liikenneympäristö on isommassa kaupungissa haastavampi kuin pienessä ja sinne voi suunnitella useita erilaisia ajokokeeseen soveltuvia ajoreittejä. Pienemmässä taajamassa ajokokelas todennäköisesti tuntee kokeessa käytettävät tiet ja kadut ja kokeen aikana tulee vähemmän muun liikenteen aiheuttamia yllättäviä tilanteita. On mahdollista, että ajokoe on helpompi läpäistä pienemmällä paikkakunnalla, ja on myös mahdollista, että osa kokelaista valitsee varta vasten helpomman paikkakunnan.

Nykyisin kuljettajantutkinnon ajo- ja teoriakokeiden asiakashinta on sama koko maassa, mutta sen hankintakustannus Traficomille on selvästi korkeampi harvaan asutuilla alueilla. Etelä-Suomen ajokokeiden asiakasmaksuista osa kuluu harvaan asuttujen alueiden ajokokeiden kustannuksiin. Subventoinnin tarve uhkaa tulevaisuudessa kasvaa, kun lupapalvelut hoidetaan enenevässä määrin sähköisesti ja harvaan asuttujen alueiden palvelupisteissä käy siksi aiempaa vähemmän lupa-asiakkaita. Harvoin auki olevien palvelupisteiden vähentämisellä voitaisiin todennäköisesti tasoittaa palvelun tuotantokustannusten alueellisia eroja. Toisaalta palvelupisteiden vähentäminen kasvattaa asiakkaiden matkakustannuksia.

⁸ YLE 3.9.2024. Näin Verohallinnon yt-neuvottelut näkyvät palveluissa – tulevaisuudessa toimipisteitä vain maakuntakeskuksissa. [Linkki](#).

⁹ Metsälehti 18.6.2024. Maanmittauslaitos aikoo vähentää toimipisteitään, jatkossa palveluja saisi 26 konttorista. [Linkki](#).

¹⁰ YLE 7.3.2024. Suomesta on katoamassa yli sata terveysasemaa – katso kartalta oman alueen tilanne. [Linkki](#).

4 Vertailtavat vaihtoehdot

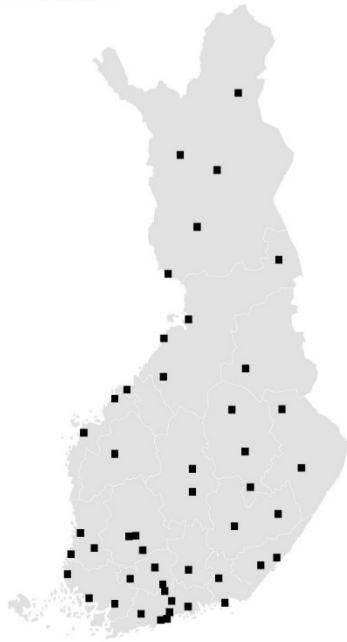
Vaikutusarvioinnin pohjana toimii vuonna 2024 voimassa oleva palvelupisteverkko, joka on vertailtavista vaihtoehdoista runsain.

Vaikutusarviointia varten muodostettiin neljä versiota karsitusta palvelupisteverkosta:

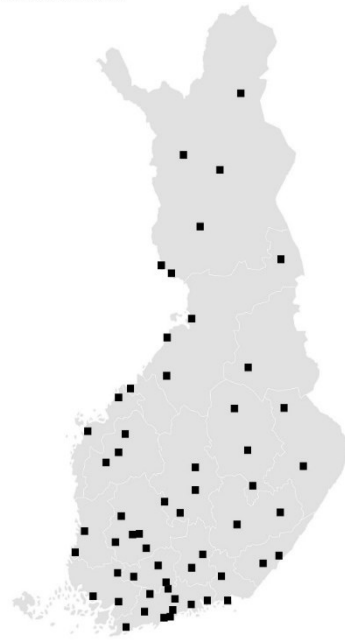
- Versiossa 1 tavoitellaan suurta palvelupistekohtaista asiakasmäärää. Palvelupisteitä on 48 ja ne sijaitsevat 47 paikkakunnalla. Helsingissä olisi 2 palvelupistettä. Mukana ovat kaikki ne nykyiset palvelupisteet, jotka ovat auki viitenä päivänä viikossa, sekä ne palvelupisteet, joissa on suoritettu yhteensä vähintään 2000 kuljettajantutkinnon koetta (ajo koetta, käsittelykoetta tai teoriakoetta) vuonna 2023. Lisäksi mukana on saavutettavuuden vuoksi viisi hiljaisempaa palvelupistettä harvaan asutuilla alueilla: Ivalo, Kittilä, Kuusamo, Nurmes ja Sodankylä.
- Versiossa 2 painopisteenä on ajokokeeseen soveltuva liikenneympäristö. Palvelupisteitä on 58 ja ne sijaitsevat 57 paikkakunnalla. Mukana ovat lähes kaikki ne palvelupisteet, jotka täyttivät 12-13 liikenneympäristön soveltuvuuden arviointikriteeriä luvun 3.6 arvioinnissa. Näistä liikenneympäristöltään soveltuvista pisteistä jätettiin pois kolme palvelupistettä, jotka eivät nykyisin ole auki joka päivä ja jotka sijaitsevat alle 20 km etäisyydellä enemmän auki olevasta palvelupisteestä: Hamina, Karjaa ja Lapua. Liikenneympäristöltään parhaiten soveltuvien pisteiden lisäksi mukana on saavutettavuuden vuoksi viisi hiljaisempaa palvelupistettä harvaan asutuilla alueilla: Ivalo, Kittilä, Kuusamo, Nurmes ja Sodankylä. Tästä versiosta puuttuu kaksi palvelupistettä, jotka ovat versiossa 1: Kokemäki ja Uusikaupunki. Versiossa 2 on mukana 12 palvelupistettä, joita ei ole versiossa 1.
- Versiossa 3 on lähtökohtana versio 2, mutta palvelupisteiden määrää kasvatetaan tästä 12 lisäpalvelupisteellä eli palvelupisteitä olisi yhteensä 70. Palvelupistelisäyksellä tavoitellaan sitä, että mahdollisimman suurella väestöllä olisi enintään 30 minuutin matka-aika palvelupisteeseen vuonna 2030.
- Versiossa 4 on lähtökohtana edellisen tavoin versio 2, ja palvelupisteiden määrää kasvatetaan 12 lisäpalvelupisteellä eli palvelupisteitä olisi yhteensä 70. Lisäykset toteutetaan tässä versiossa tavoitellen alueellisesti mahdollisimman kattavaa verkostoa ja pisimpien matka-aikojen vähentämistä. Lisäpalvelupisteet on sijoitettu paikkakunnille, joilta versio 2:n palvelupisteisiin on yli 50 minuutin matka-aika.

Nämä vaikutusarvioinnissa käytetyt versiot palvelupisteverkosta on esitetty kartoilla kuvassa 16 ja luettelona liitteessä 2.

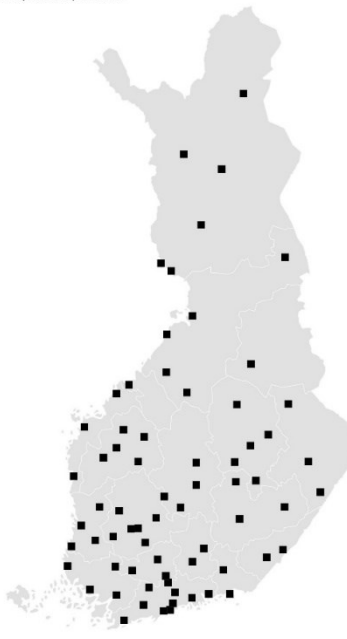
Versio 1
48 palvelupistettä



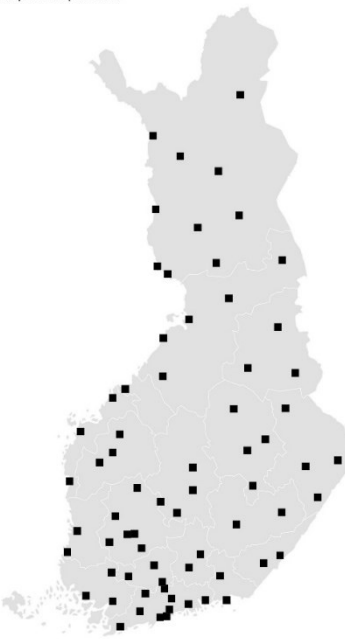
Versio 2
58 palvelupistettä



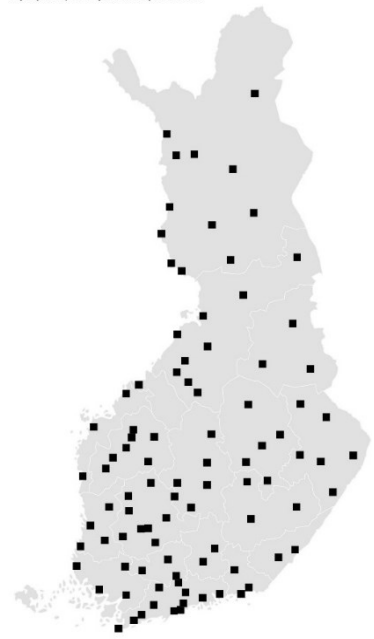
Versio 3
70 palvelupistettä



Versio 4
70 palvelupistettä



Versio 0
Nykytilä, 94 palvelupistettä



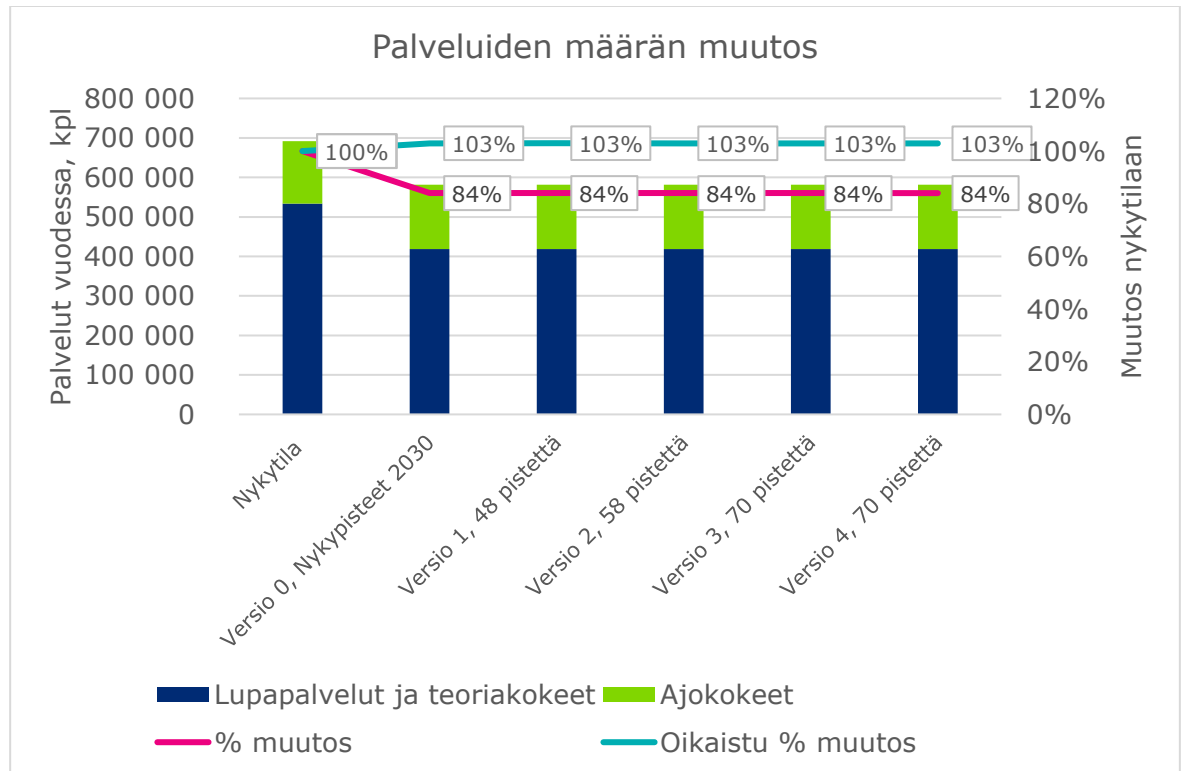
Kuva 16. Vertailtavat vaihtoehdot.

5 Vertailuvaihtoehtojen vaikutukset

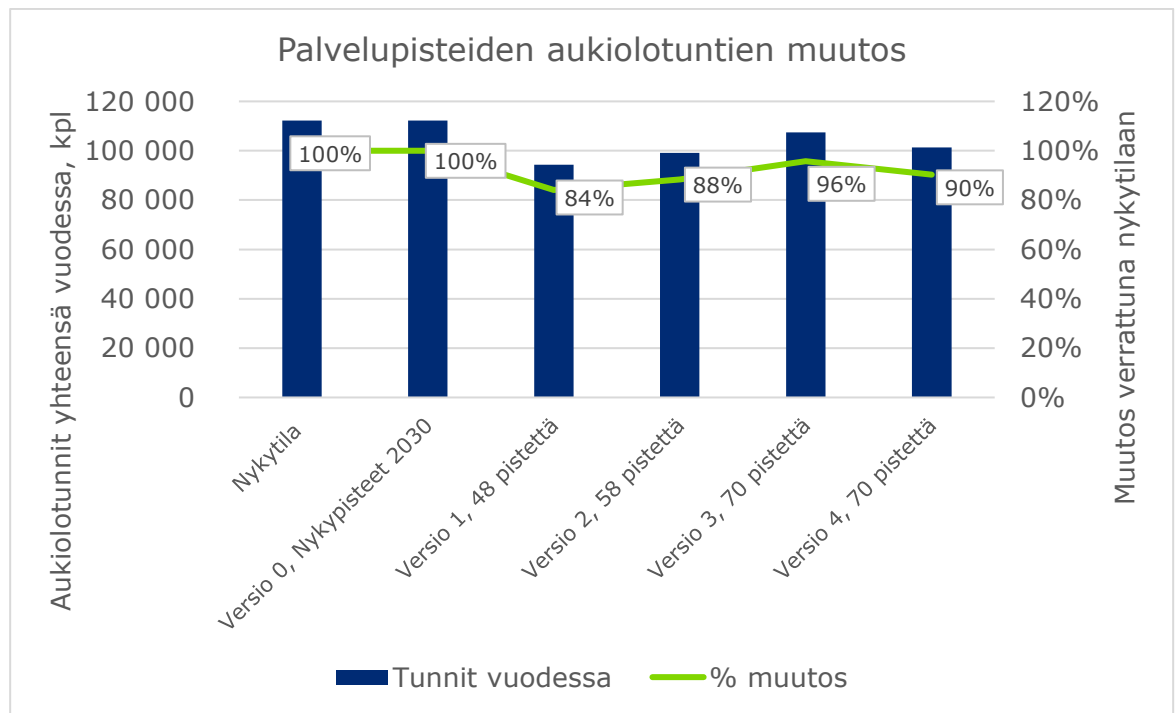
5.1 Taloudelliset vaikutukset

5.1.1 Henkilöstökulut

Henkilöstökulujen tarkastelun aikana henkilökulut jaettiin suoritteiden kapalemäärien jakautumisen mukaan kahteen eri ryhmään, ajokokeiden vastaanottajiin ja lupapalveluhenkilöstöön. Kuten edellä luvussa 2.1 on esitetty, lupa- ja tutkintopalveluiden määrä koko maan tasolla on sama kaikissa arvioitavissa versioissa, ne vain jakautuvat eri tavalla palvelupisteiden kesken. Nykytilanteeseen verrattuna lupapalveluiden käyttö palvelupisteissä vähenee sähköisten palveluiden myötä ja tutkintopalveluiden käyttö lisääntyy hieman väestön kasvaessa. Haastattelujen perusteella tultiin kuitenkin päätelmään, että lupapalveluista vastaavien henkilöiden kulut eivät pienene samassa suhteessa lupapalvelujen suoritteiden kanssa konsernirakenteiden ja jaettujen tehtävien takia. Nykyisellä palveluntarjoajalla lupapalveluja hoitavat henkilöt tekevät myös konsernin muiden yritysten tehtäviä, ja oletuksena on, että tilanne ei muuttuisi jatkossa. Tästä johtuen (kuva 17) henkilöstökulut oikaistiin niin, että todellista vähennystä henkilöstöön ei tapahdu. Vaihtoehtoisesti olisi voitu simuloida lupahenkilöstön tarvetta vuositason aukiolojen suhteessa (kuva 18).



Kuva 17. Lupa- ja tutkintopalveluiden määrä arvioitavissa versioissa.



Kuva 18. Palvelupisteiden yhteenlaskettujen aukiolotuntien arvioitu muutos.

Henkilöstökuluissa pientä nousua aiheuttaa ajokokeiden kasvava määrä ja tästä oletuksena tarvittava henkilöstön määrän kasvu. Henkilöstökulujen muutos on siis sidottu täysin väestönkasvusta johtuvaan ajokokeiden määrän kasvuun, jossa ei ole eroja arvioitavien versioiden välillä.

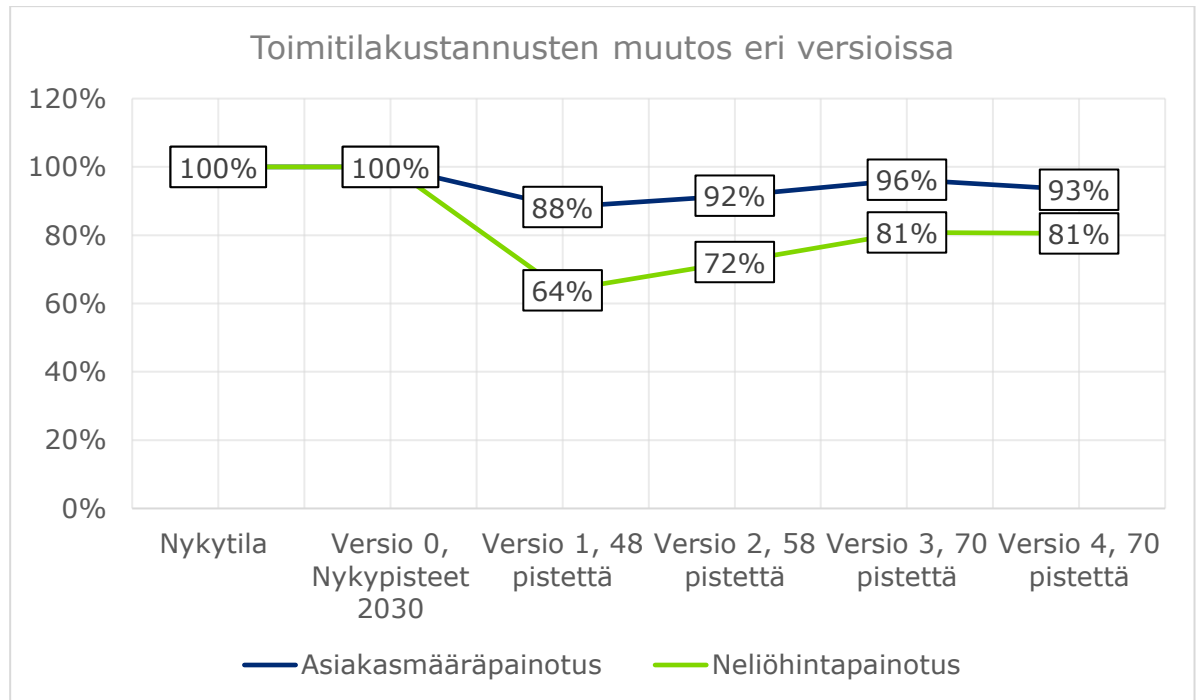
5.1.2 Toimitilakustannukset

Toimitilakustannuksia oli tilinpäätöstietojen ja tukevien materiaalien niukuudesta johtuen melko vaikea arvioida. Esimerkiksi ei ole tiedossa, miten tilakustannukset on nykyisin jaettu konsernin sisällä lupa- ja tutkintopalveluiden ja muiden samoissa tiloissa toimivien palveluiden kesken. Toimitilakustannuksien muutoksia arvioitiin kahdella tavalla eli asiakasmäärän perusteella ja paikkakuntakohtaisen neliöhinnan perusteella.

Asiakasmäärän mukaan painotettu toimitilakustannusten muutos perustuu Traficommin materiaaleihin lupien ja tutkintojen palvelupistekohtaisista määrästä. Näiden pohjalta laskettiin asiakkaiden kokonaismäärät, joiden vaihtelut löytyvät kuvasta 19. Tässä mallissa 48 palvelupisteen tilakustannus olisi 88 % nykyisen 94 palvelupisteen verkon kustannuksesta. Tässä laskentamallissa toimitilakustannusten erot jäävät seuraavaa mallia pienemmiksi ja eivät välttämättä kuvasta todellista muutosta.

Tilakustannuksien painotus paikkakuntakohtaisella keskimääräisellä neliöhinnalla toteutettiin laskemalla keskimääräinen painoarvo nykyisille palvelupisteille ja näitä hyväksikäyttäen simuloitiin muutosta toimitilakuluissa (kuva 19). 48 palvelupisteen tilakustannus olisi tällä mallilla noin 64 % nykyisestä 94 palvelupisteen kustannuksesta. 70 palvelupisteen tilakustannus

olisi noin 81 % nykyisestä kustannuksesta. Käytetyt neliöhintatiedot on saatu Tilastokeskuksen ylläpitämästä "Osakehuoneistojen hinnat" -tilastosta. Tuloksessa näkyy se, että lakkautettavat tilat olisivat edullisemmilla paikkakunnilla kuin jäljelle jäävät tilat.



Kuva 19. Toimitilakustannusten muutos eri versioissa.

5.1.3 Muut kustannukset

Materiaalikustannukset on arvioitu muuttuvan samassa suhteessa toimitilakustannusten kanssa. Olettama on, että nämä kustannukset ovat pääsääntöisesti toimipaikkoihin sidottavia kustannuksia.

Poistojen on ajateltu pysyvän muuttumattomina, koska niiden arvioiminen ilman tarkempia tilinpäätöstietoja on mahdotonta. Näitä ei ole otettu huomioon lopullisessa kustannusvaikutusarviossa.

5.1.4 Kokonaisvaikutus palveluntarjoajan talouteen

Tässä osiossa on edellä esitettyjen muutostarkastelujen pohjalta arvioitu palvelupisteiden vähentämisen kokonaisvaikutusta palveluntarjoajan talouteen. On hyvin luultavaa, että jos palvelupisteiden vähentäminen vaikuttaa negatiivisesti palveluntarjoajan talouteen, se tulee aiheuttamaan vastareaktion hinnoitteluun.

Simulaatiossa 1 (taulukko 8) palveluntarjoajan tuotot on jäädytetty nykytasolle, mutta toimitilakulujen on laskettu muuttuvan asiakasmäärien suhteessa. Henkilöstökulut ovat kuvan 17 mukaisesti oikaistulla tasolla.

Taulukko 8. Simulaatio 1 vaikutuksesta palveluntarjoajan talouteen, oletuksena, että toimitilakulut muuttuvat asiakasmäärien suhteessa, henkilöstökulut oikaistu, tuotot nykytasolla.

1000 euroa	Nykytila (2023), 94 palvelupistettä	Versio 0, vuosi 2030, 94 palvelupistettä	Versio 1 48 palvelupistettä	Versio 2 58 palvelupistettä	Versio 3 70 palvelupistettä	Versio 4 70 palvelupistettä
Liikevaihto + muut tuotot	25 158	25 158	25 158	25 158	25 158	25 158
Materiaalit	-383	-383	-338	-351	-369	-357
Henkilöstökulut	-16 689	-16 938	-15 611	-15 963	-16 586	-16 126
Poistot	-115	-115	-115	-115	-115	-115
Liiketoiminnan muut kulut	-7 550	-7 550	-6 664	-6 914	-7 267	-7 046
Liikevoitto	421	172	2 430	1 815	821	1 514

Simulaatiossa 2 (taulukko 9) tuotot on jäädytetty nykytasolle, mutta toimitilakulujen on laskettu muuttuvan paikkakuntien keskimääräisten neliöhintojen suhteessa. Henkilöstökulut ovat kuvan 17 mukaisesti oikaistulla tasolla.

Taulukko 9. Simulaatio 2 vaikutuksesta palveluntarjoajan talouteen, oletuksena, että toimitilakulut muuttuvat paikkakuntien neliöhintojen suhteessa, henkilöstökulut oikaistu, tuotot nykytasolla.

1000 euroa	Nykytila (2023), 94 palvelupistettä	Versio 0, vuosi 2030, 94 palvelupistettä	Versio 1 48 palvelupistettä	Versio 2 58 palvelupistettä	Versio 3 70 palvelupistettä	Versio 4 70 palvelupistettä
Liikevaihto + muut tuotot	25 158	25 158	25 158	25 158	25 158	25 158
Materiaalit	-383	-383	-245	-276	-310	-308
Henkilöstökulut	-16 689	-16 938	-15 611	-15 963	-16 586	-16 126
Poistot	-115	-115	-115	-115	-115	-115
Liiketoiminnan muut kulut	-7 550	-7 550	-4 822	-5 447	-6 102	-6 080
Liikevoitto	421	172	4 365	3 356	2 046	2 529

Simulaatiossa 3 (taulukko 10) tuotot ovat simulaatioita 1 ja 2 alemmalla tasolla. Alenevat tuotot perustuvat aleneviin lupapalvelujen suoritteisiin. Toimitilakulujen on laskettu muuttuvan asiakasmäärien suhteessa. Henkilöstökulut ovat kuvan 17 mukaisesti oikaistulla tasolla.

Taulukko 10. Simulaatio 3 vaikutuksesta palveluntarjoajan talouteen, oletuksena, että toimitilakulut muuttuvat asiakasmäärien suhteessa, henkilöstökulut oikaistu, tuotot pienenevät lupapalveluiden vähetessä.

1000 euroa	Nykytila (2023), 94 palvelupistettä	Versio 0, vuosi 2030, 94 palvelupistettä	Versio 1 48 palvelupistettä	Versio 2 58 palvelupistettä	Versio 3 70 palvelupistettä	Versio 4 70 palvelupistettä
Liikevaihto + muut tuotot	25 158	21 143	21 143	21 143	21 143	21 143
Materiaalit	-383	-383	-338	-351	-369	-357
Henkilöstökulut	-16 689	-16 938	-15 611	-15 963	-16 586	-16 126
Poistot	-115	-115	-115	-115	-115	-115
Liiketoiminnan muut kulut	-7 550	-7 550	-6 664	-6 914	-7 267	-7 046
Liikevoitto	421	-3 843	-1 585	-2 200	-3 194	-2 501

Simulaatiossa 4 (taulukko 11) tuotot ovat simulaatioita 1 ja 2 alemmalla tasolla. Alenevat tuotot perustuvat aleneviin lupapalvelujen suoritteisiin. Toimitilakulujen on laskettu muuttuvan alueiden neliöhintojen suhteessa. Henkilöstökulut ovat kuvan 17 mukaisesti oikaistulla tasolla.

*Taulukko 11. Simulaatio 4 vaikutuksesta palveluntarjoajan talouteen, oletuksena että toimitilakulut muuttuvat paikkakuntien neliöhintojen suhteessa, henkilöstökulut oikaistu, tuotot pienenevät lupapalveluiden vähe-
tessä.*

1000 euroa	Nykytila (2023), 94 palvelupistettä	Versio 0, vuosi 2030, 94 palvelupistettä	Versio 1 48 palvelupistettä	Versio 2 58 palvelupistettä	Versio 3 70 palvelupistettä	Versio 4 70 palvelupistettä
Liikevaihto + muut tuotot	25 158	21 143	21 143	21 143	21 143	21 143
Materiaalit	383	383	245	276	310	308
Henkilöstökulut	16 689	16 938	15 611	15 963	16 586	16 126
Poistot	115	115	115	115	115	115
Liiketoiminnan muut kulut	7 550	7 550	4 822	5 447	6 102	6 080
Liikevoitto	421	-3 843	350	-659	-1 969	-1 486

5.1.5 Vaikutukset palvelun hinnoitteluun

Taulukossa 12 esitetään kuluvaikutukseen perustuva arvio vaikutuksesta hinnoitteluun kahdella laskentamallilla. Molemmissa laskentamalleissa oletetaan henkilöstökulujen ja materiaalikulujen olevan linjassa aikaisempien päätelmien kanssa. Toimitilakulut noudattavat laskentamallissa 1 palvelupisteiden asiakasmääriin perustuvaa kustannusvaihtelua ja laskentamallissa 2 keskimääräisiin neliöhintoihin nojautuvaa kustannusvaihtelua.

Taulukko 12. Arvioitu kuluvaikutuspohjainen vaikutus hinnoitteluun.

	Nykytila (2023), 94 palvelupistettä	Versio 0, vuosi 2030, 94 palvelupistettä	Versio 1 48 palvelupistettä	Versio 2 58 palvelupistettä	Versio 3 70 palvelupistettä	Versio 4 70 palvelupistettä	Keskiarvo versioista 1-4
Laskentamalli 1	0 %	1 %	-8 %	-6 %	-2 %	-4 %	-5 %
Laskentamalli 2	0 %	1 %	-16 %	-12 %	-7 %	-9 %	-11 %

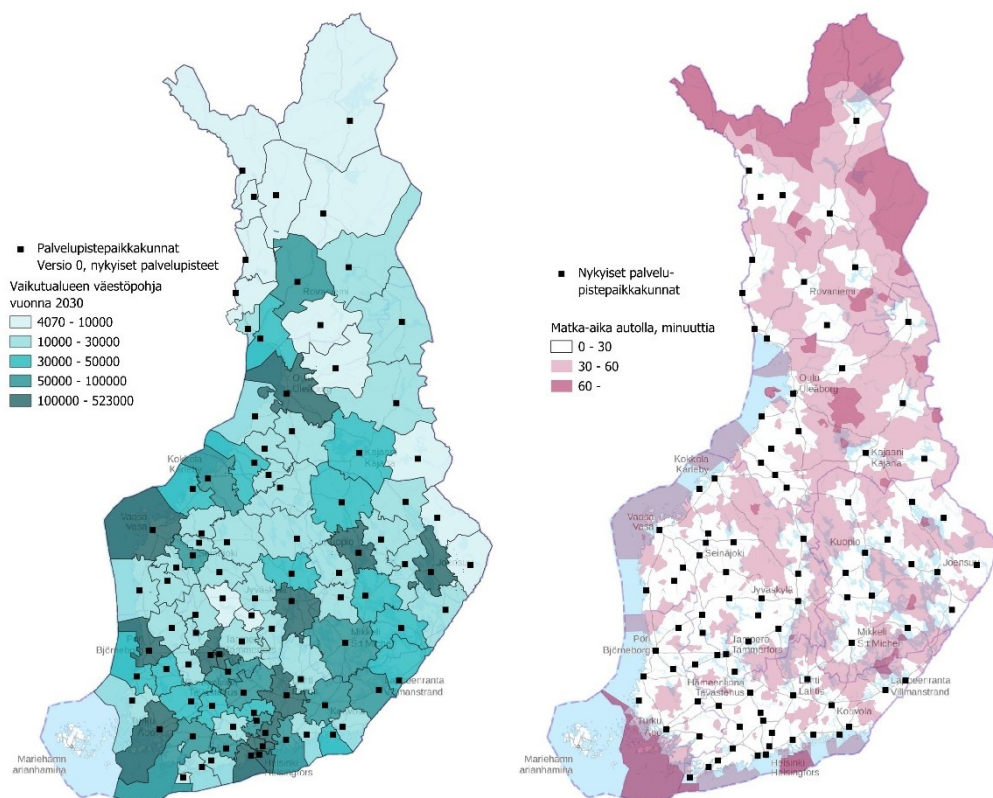
Jos kilpailutuksessa pyydetäisiin tarjouksia harvennetusta palvelupisteverkosta, palveluntarjoajan kulut olisivat tehdyn arvioinnin mukaan noin 5-11 % nykyistä hintaa halvemmat. Jos kulujen väheneminen välittyisi täysimääräisesti kilpailutuksessa tarjottuihin hintoihin, nekin laskisivat tämän

verran. Säästö olisi suurin sellaisessa mallissa, jossa palvelupisteitä vähennetään eniten. Arviointi on tehty nojautuen olettimiin ja arvauksiin, minkä vuoksi se on luonteeltaan suuntaa-antava asiantuntija-arvio. Nykyisen palveluntarjoajan konsernirakenne ja alaa tuntevien henkilöiden haastattelut ovat vaikuttaneet siihen, että kustannusten aleneminen on arvioitu verraten pieneksi ehdotettuihin toimenpiteisiin nähden.

5.2 Saavutettavuusvaikutukset

5.2.1 Versio 0 - Nykyiset palvelupisteet vuonna 2030

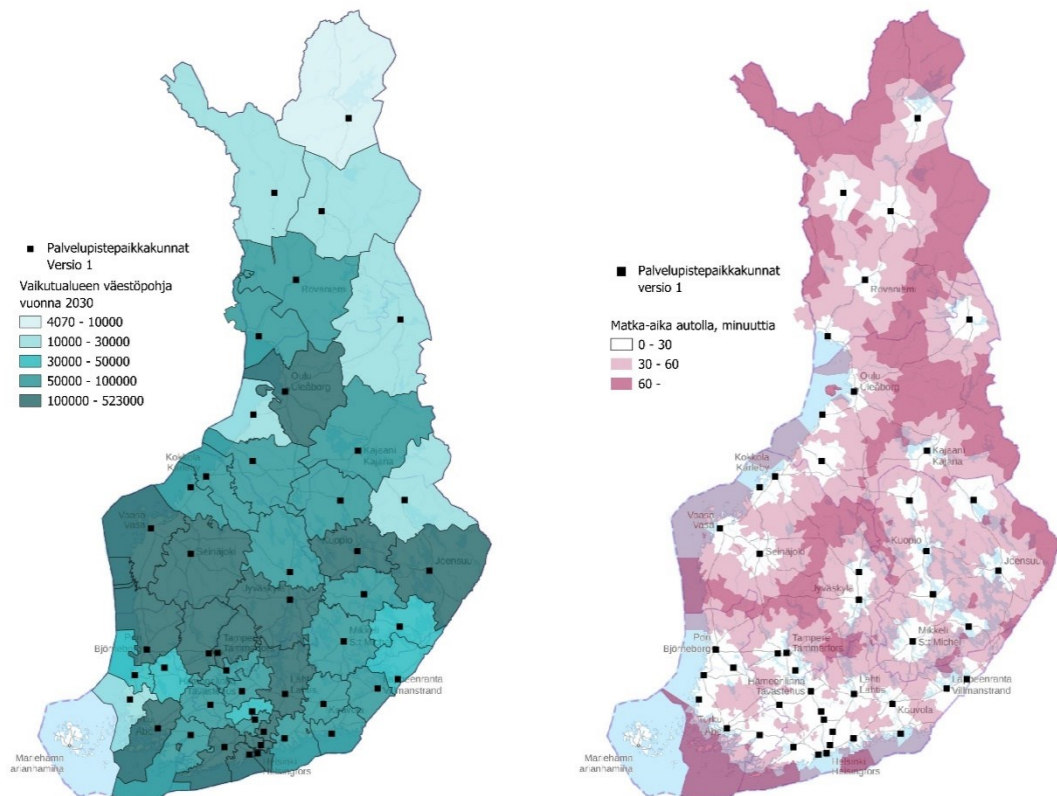
Väestön sijoittumisen muutokset vuoteen 2030 mennessä ovat melko vähäisiä ja siksi saavutettavuus pysyy ennallaan. Nykyiset palvelupistepaikkakunnat ovat henkilöautolla ajaen saavutettavissa enintään puolen tunnin ajomatalla 94 prosentille väestöstä, ja enintään tunnin ajomatalla 100 prosentille väestöstä. Palvelupisteen vaikutuspiirissä asuva väestö on suurimmillaan suurten kaupunkien ympäristössä (kuva 20).



Kuva 20. Nykyisten palvelupistepaikkakuntien vaikutuspiirissä oleva väestömäärä vuonna 2030 ja palvelupisteiden saavutettavuus henkilöautolla matka-ajassa (minuuttia). Kuvan oikea puoli on sama kuin kuva 12.

5.2.2 Versio 1 - 48 palvelupistettä

Palvelupisteiden karsiminen 48 palvelupisteeseen tuottaa vertailluista vaihtoehtoista suurimmat muutokset saavutettavuudessa. Matka-ajallisesti suurimmat vaikutukset koituvat syrjäisimmille alueille, erityisesti maan pohjoisiin osiin. Näissä palvelupisteet ovat nykyisin palvelleet valtakunnallisesti pientä väestömäärää. Puolen tunnin henkilöautomatkalla palvelupisteet ovat edelleen väestöstä 87 prosentin saavutettavissa ja tunnin ajomatkalla 98 prosentin saavutettavissa (kuva 21). Yli tunnin matka-aika on 118 000 ihmisellä enemmän kuin versiossa 0.

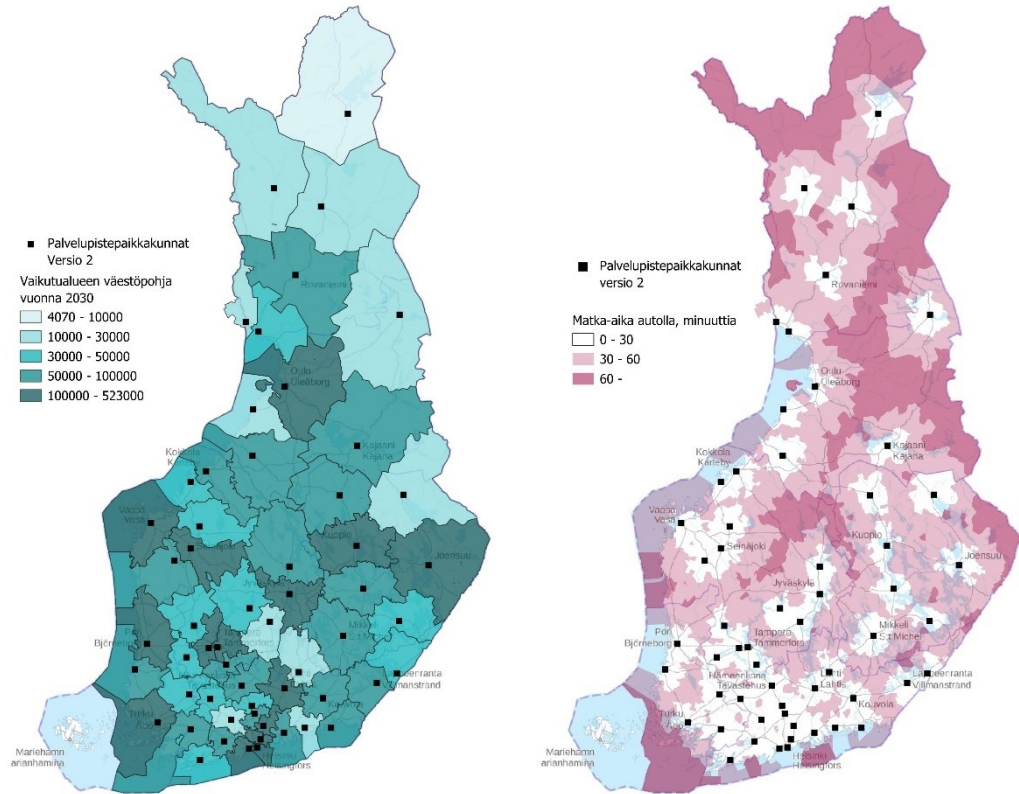


Kuva 21. Palvelupistepaikkakuntien vaikutuspiirissä oleva väestömäärä vuonna 2030 ja palvelupisteiden saavutettavuus henkilöautolla matkajassa (minuuttia) versiossa 1, jossa on 48 palvelupistettä.

5.2.3 Versio 2 - 58 palvelupistettä

Versiossa 2 palvelupisteet valittiin painottaen ajokokeeseen hyvin soveltuvaa liikenneympäristöä. Lisäksi mukana on muutama saavutettavuuden kannalta keskeinen lisäys. Palvelupisteitä on yhteensä 58 kappaletta. Tämä tekee palvelupisteverkosta tiheämmän kuin versio 1 ennen kaikkea eteläisessä Suomessa. Ajallisesti väestön kannalta tarkastellen erot ovat pieniä. Puolesta tunnissa henkilöautolla palvelupisteen saavuttaisi 89 prosenttia väestöstä ja tunnissa 99

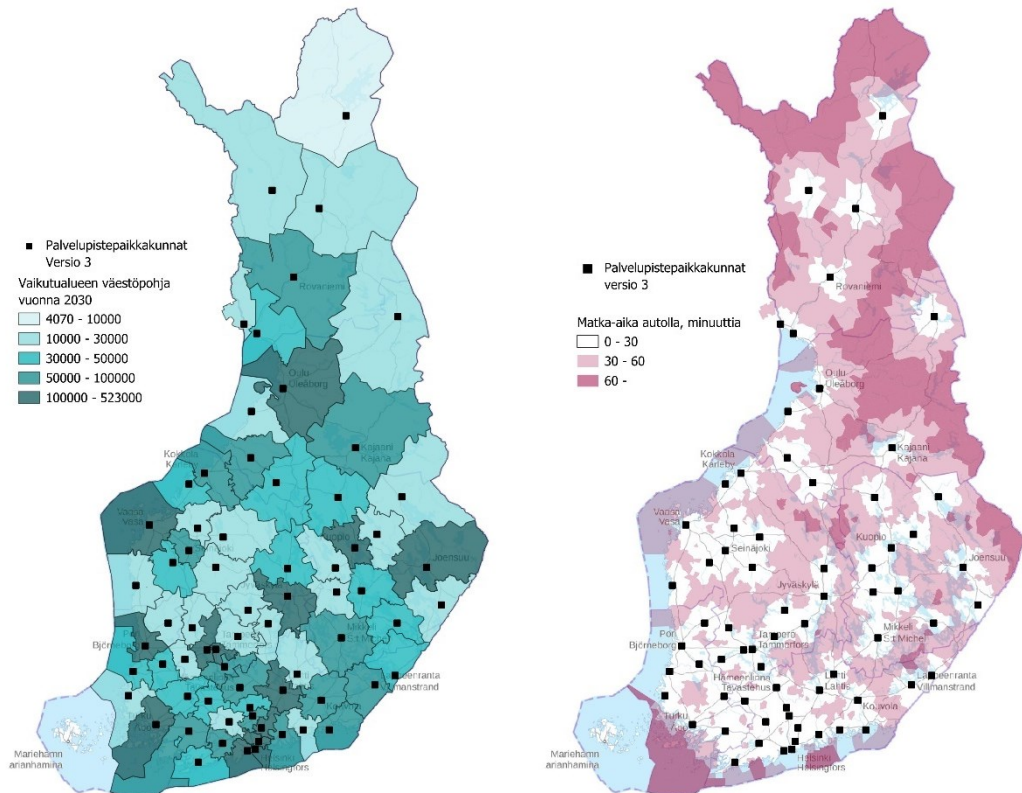
prosenttia. Puolen tunnin saavutettavuus paranee versioon 1 nähden vain kahdella prosenttiyksiköllä, mikä vastaa noin 126 000 asukasta. Yli tunnin matka-aika on 69 000 ihmisellä enemmän kuin versiossa 0.



Kuva 22. Palvelupistepaikkakuntien vaikutuspiirissä oleva väestömäärä vuonna 2030 ja palvelupisteiden saavutettavuus henkilöautolla matkajassa (minuuttia) versiossa 2, jossa on 58 palvelupistettä.

5.2.4 Versio 3 - 70 palvelupistettä

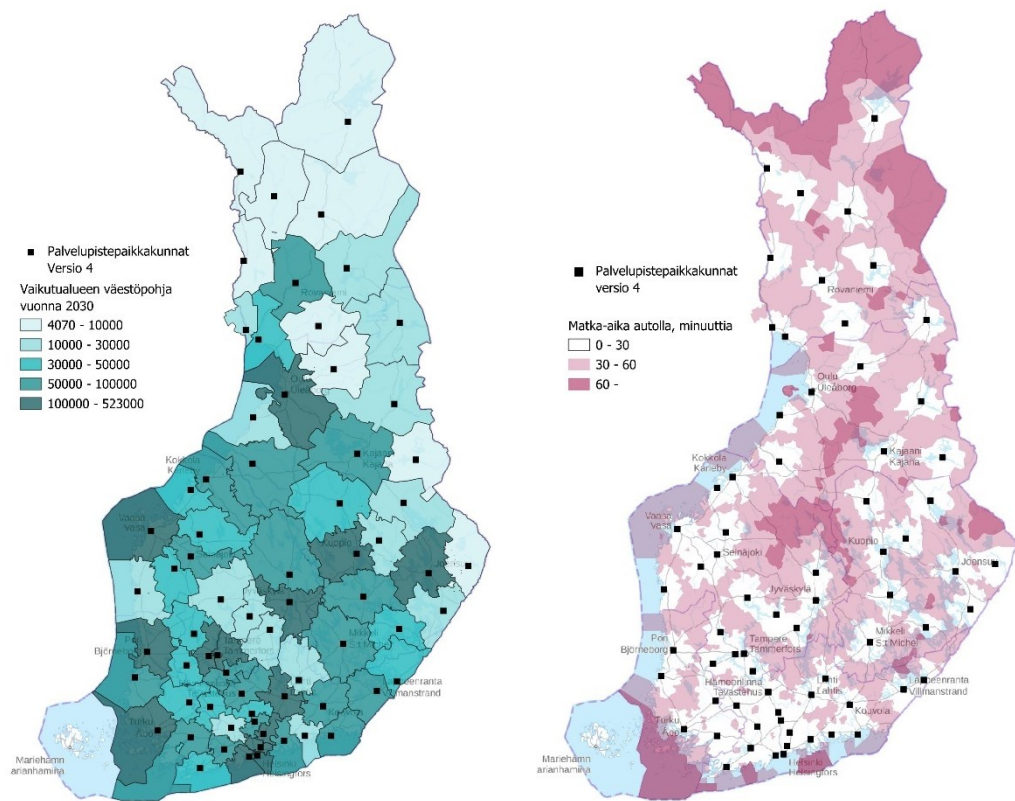
Palvelupisteverkostolla saavutettava väestöpohja paranee lisäämällä palvelupisteitä verrattuna versioon 2. Tässä versiossa 3 on pyritty kasvattamaan erityisesti toimipisteiden läheisyydessä olevaa väestöpohjaa. Tämä näkyy siinä, että väestöstä jo 92 prosenttia saavuttaa palvelupisteen 30 minuutin ajomatalla ja väestöstä 99 prosenttia 60 minuutissa. Yli puolen tunnin matka-aika on 111 000 ihmisellä enemmän kuin versiossa 0 ja yli tunnin matka-aika on 40 000 ihmisellä enemmän kuin versiossa 0.



Kuva 23. Palvelupistepaikkakuntien vaikutuspiirissä oleva väestömäärä vuonna 2030 ja palvelupisteiden saavutettavuus henkilöautolla matka-ajassa (minuuttia) versiossa 3, jossa on 70 palvelupistettä.

5.2.5 Versio 4 - 70 palvelupistettä

Tässä versiossa 4 on pyritty vähentämään pisimpiä matka-aikoja, minkä vuoksi palvelupisteitä on versiota 3 enemmän Lapissa, Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa, ja vähemmän Etelä-Pohjanmaalla. Muuttuvat palvelupistesijainnit versioon 3 nähden palvelevat prosentuaalisesti väestöstä pientä joukkoa. Näin ollen toimipisteiden kumulatiivisen väestökertymän luvut muuttuvat vain hieman. 30 minuutissa saavuttaa toimipisteen 91 prosenttia väestöstä, ja 60 minuutissa saavuttaa 99 prosenttia väestöstä. Yli tunnin matka-aika on 23 000 ihmisellä enemmän kuin versiossa 0.



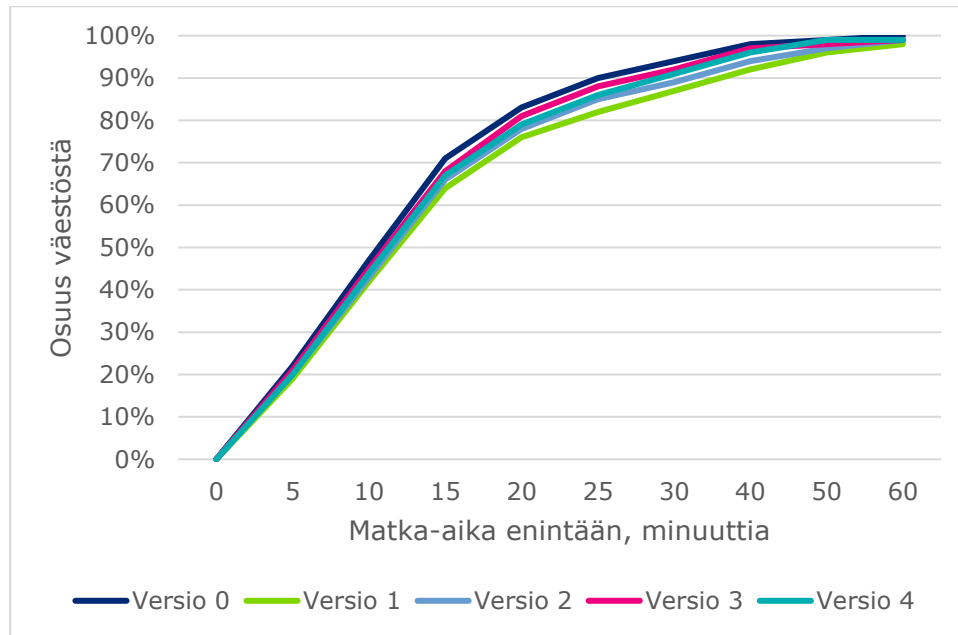
Kuva 24. Palvelupisteapaikkakuntien vaikutuspiirissä oleva väestömäärä vuonna 2030 ja palvelupisteiden saavutettavuus henkilöautolla matkajassa (minuuttia) versiossa 4, jossa on 70 palvelupistettä.

5.2.6 Saavutettavuuden yhteenveto

Palvelupisteverkoston tiheydellä voidaan vaikuttaa lupa- ja tutkintopalveluiden alueelliseen saavutettavuuteen. Tässä tarkasteltujen erilaisten palvelupisteverkkojen erot saavutettavuudessa ovat kuitenkin melko pieniä (kuva 25), koska Suomen väestöstä huomattava osa asuu suurissa kaupungeissa tai niiden lähialueella. Tarkasteltujen versioiden erot ovat suurimmillaan, kun tarkastellaan noin 25-35 minuutin matka-aikoja. Harvimmassa 48 palvelupisteen versiossa 4,9 miljoonaa suomalaista asuu enintään 30 minuutin automatkan päässä lähimmästä palvelupisteestä, kun taas nykyisessä 94 palvelupisteen versiossa näitä suomalaisia on 5,3 miljoonaa. Tarkasteltujen versioiden erot ovat pienempiä, kun katsotaan yli tunnin matka-aikoja: harvimmassa versiossa yli tunnin matka-aika on 118 000 ihmisellä enemmän kuin tiheimmässä versiossa.

Tehdyn arvion perusteella palvelupisteissä hoidetaan vuonna 2030 noin 40 lupa-asiaa tuhatta väestön henkilöä kohti, ja tutkintoasioita noin 64 kappaletta tuhatta henkilöä kohti. Tämän perusteella harvimmassa palvelupisteverkon versiossa 1 vuonna 2030 olisi noin 12 000 lupa- tai tutkintoasia

nykyverkkoa enemmän, joissa asiakkaan asiointimatka autolla on yli tunti (taulukko 13). Vastaava luku olisi versiossa 2 noin 7000 lupa- ja tutkinto-asiaa, versiossa 3 noin 4000 lupa- ja tutkintoasiaa ja versiossa 4 noin 2000 lupa- ja tutkintoasiaa. Asiakaskäyntien määrä on pienempi kuin lupa- ja tutkintoasioiden määrä, koska samalla käynnillä voidaan hoitaa monta asiaa, esimerkiksi suorittaa teoriakoe ja hakea moottoripyörän harjoituslupaa.



Kuva 25. Manner-Suomen väestön kumulatiivinen kertymä sen mukaan, kuin pitkä on matka-aika autolla lähimpään palvelupisteeseen, vuoden 2030 tilanne.

Taulukko 13. Manner-Suomen väestön kumulatiivinen kertymä sen mukaan, kuin pitkä on matka-aika autolla lähimpään palvelupisteeseen vuonna 2030. Lyhenne kumul. = kumulatiivinen.

Matka-aika minuuttia	Versio 0, nykyiset 94 palvelupistettä		Versio 1, 48 palvelupistettä		Versio 2, 58 palvelupistettä		Versio 3, 70 palvelupistettä		Versio 4, 70 palvelupistettä	
	Kumul. väestö	% väestöstä	Kumul. väestö	% väestöstä	Kumul. väestö	% väestöstä	Kumul. väestö	% väestöstä	Kumul. väestö	% väestöstä
10	2636000	47 %	2337000	42 %	2429000	43 %	2510000	45 %	2471000	44 %
20	4677000	83 %	4264000	76 %	4408000	78 %	4542000	81 %	4470000	79 %
30	5302000	94 %	4890000	87 %	5015000	89 %	5191000	92 %	5109000	91 %
40	5522000	98 %	5196000	92 %	5298000	94 %	5435000	97 %	5411000	96 %
50	5592000	99 %	5391000	96 %	5458000	97 %	5527000	98 %	5549000	99 %
60	5613000	100 %	5495000	98 %	5545000	99 %	5573000	99 %	5590000	99 %

Taulukko 14. Niiden palvelupisteissä vuonna 2030 hoidettujen lupa- ja tutkintoasioiden määrä, joissa asiointimatka ylittää 30 tai 60 minuuttia, palvelupisteiden vähentämisen versiot verrattuna nykyisen palvelupisteverkon säilyttävään versioon 0.

Vertailu versioon 0	Versio 1, 48 palvelu- pistettä	Versio 2, 58 palvelu- pistettä	Versio 3, 70 palvelu- pistettä	Versio 4, 70 palvelu- pistettä
Kuinka monta lupa- ja tutkintoasiaa enemmän, joissa asiointimatka yli 30 min	42600	29700	11500	20000
Kuinka monta lupa- ja tutkintoasiaa enemmän, joissa asiointimatka yli 60 min	12200	7100	4100	2400

5.3 Vertailuvaihtoehdot liikenneympäristön näkökulmasta

Ajokokeeseen soveltuvan liikenneympäristön kriteerien laskentatapa esiteltiin edellä luvussa 2.4 ja nykytila luvussa 3.6. Tässä luvussa arviointi perustuu samoihin laskelmiin kuin luvussa 3.6, eli liikenneympäristön tulevaisuuden muutoksia ei ole pyritty arvioimaan.

Ajokokeeseen soveltuvan liikenneympäristön näkökulmasta paras tässä tarkastelluista versioista on versio 2, joka muodostettiin liikenneympäristövaatimuksia painottaen. Siinä on yksi palvelupistepaikkakunta, Kittilä, joka täyttää vain 8 liikenneympäristöä koskevaa kriteeriä, ja neljä paikkakuntaa, jotka täyttävät 9-11 kriteeriä (taulukko 15). Ajokokeista noin 99 % tehtäisiin liikenneympäristöltään hyvin soveltuvassa paikassa, joka täyttää 12-13 kriteeriä (taulukko 15).

Toiseksi parhaat liikenneympäristön näkökulmasta ovat versiot 1 ja 4. Niissä molemmissa noin 97 % ajokokeista tehtäisiin liikenneympäristöltään hyvin soveltuvassa 12-13 kriteeriä täyttävässä paikassa. Versiossa 4 on mukana enemmän paikkakuntia, joiden liikenneympäristö soveltuu huonosti ajokokeeseen, mutta näiden paikkakuntien ajokokeiden määrä jää kuitenkin pieneksi, koska väestöpohja on pieni. Nämä paikkakunnat sijaitsevat etäällä muista palvelupisteistä, joten näille paikkakunnille tulisi luultavasti niukasti sellaisia ajokokelaita, jotka etsivät helpompaa koepaikkaa vähän kauempaa kotoa.

Versio 3 on liikenneympäristön näkökulmasta nykyistä palvelupisteverkkoa parempi, mutta muita arvioituja versioita huonompi, koska ajokokeista pienempi osa, 95 %, tehtäisiin hyvin soveltuvilla paikkakunnilla ja suurempi osa 5-8 liikenneympäristön kriteeriä täyttävillä paikkakunnilla. Tähän vaikuttaa varsinkin yksi paikkakunta, Haapajärvi, joka on mukana versiossa 3,

mutta ei muissa versioissa, joka täyttää 8 liikenneympäristön kriteeriä, ja johon kertyy tässä versiossa ajokokelaita laajalta alueelta.

Taulukko 15. Palvelupisteiden määrä arvioiduissa versioissa jaoteltuna sen mukaan, kuinka monta luvussa 2.4 esitettyä liikenneympäristön kriteeriä paikkakunta täyttää.

Liikenneympäristön kriteerien täyttyminen	Versio 0, 94 palvelupistettä	Versio 1, 48 palvelupistettä	Versio 2, 58 palvelupistettä	Versio 3, 70 palvelupistettä	Versio 4, 70 palvelupistettä
Täyttää 12-13 kriteeriä	56	41	53	53	53
Täyttää 9-11 kriteeriä	29	6	4	15	12
Täyttää 5-8 kriteeriä	9	1	1	2	5

Taulukko 16 Arvio ajo- ja käsittelykokeiden määrästä vuonna 2030 sen mukaan, kuinka monta liikenneympäristön kriteeriä paikkakunta täyttää.

Liikenneympäristön kriteerien täyttyminen	Versio 0, 94 palvelupistettä	Versio 1, 48 palvelupistettä	Versio 2, 58 palvelupistettä	Versio 3, 70 palvelupistettä	Versio 4, 70 palvelupistettä
Täyttää 12-13 kriteeriä	152000 kpl 93 %	159000 kpl 97 %	161000 kpl 99 %	155000 kpl 95 %	159000 kpl 97 %
Täyttää 9-11 kriteeriä	9600 kpl 6 %	3800 kpl 2 %	1600 kpl 1 %	7200 kpl 4 %	3700 kpl 2 %
Täyttää 5-8 kriteeriä	1700 kpl 1 %	300 kpl 0 %	300 kpl 0 %	1100 kpl 1 %	500 kpl 0 %

6

Yhteenveto

Palvelupisteiden vähentämisellä voidaan pienentää jonkin verran kuljettajantutkintojen ja henkilölupapalveluiden tuottamiskustannuksia. Kustannussäästö tulisi pääasiassa tilakustannuksista. Kustannussäästö arvioitiin suurimmaksi, noin 8-16 %, jos palvelupisteiden määrä lähes puolittuisi nykyisestä 94 palvelupisteestä 48 palvelupisteeseen. Kustannussäästö jäisi näin pieneksi, koska lakkautettavat tilat olisivat pääasiassa tilakustannuksiltaan edullisilla paikkakunnilla. On epävarmaa, vaikuttaisiko kustannussäästö tarjottuihin hintoihin palveluita kilpailutettaessa. Laskennallisiin kustannuksiin vaikuttaa paljon se, miten tila- ja henkilöstökuluja jaetaan eri palveluiden kesken tilanteessa, jossa näitä resursseja käytetään samaa aikaa muuhunkin kuin tutkinto- ja henkilölupapalveluihin.

Henkilöstökulujen ei arvioitu juurikaan muuttuvan sen mukaan, kuinka monta palvelupistettä on käytössä. Lähivuosina lupapalveluiden sähköistäminen vähentää lupahenkilöstön tarvetta ja väestönkasvu kasvattaa hie-
man ajo- ja teoriakokeiden määrää ja niitä vastaanottavan henkilöstön määrää. Tehdyn arvion mukaan näitä lupa- ja tutkintomääriä ei pystytä hoitamaan juurikaan pienemmällä henkilöstöllä, vaikka palvelut keskitettäisiin nykyistä enemmän suuriin yksiköihin.

Palvelupisteiden vähentäminen huonontaisi näiden palveluiden saavutettavuutta varsinkin harvaan asutuilla alueilla. Muutokset koskettaisivat kuitenkin melko pientä osaa väestöstä. Nykyisin matka-aika lähimpään palvelupisteeseen on enintään 30 minuuttia 94 prosentilla väestöstä. 48 palvelupisteen mallissa tämä osuus olisi 87 % väestöstä. Sellaisia lupa- ja tutkintoasioita, joissa matka-aika pitenisi alle tunnista yli tuntiin, olisi noin 12 000 kappaletta vuodessa. Jos palvelupisteiden määrä vähenisi noin neljäsosalla 70 palvelupisteeseen, saavutettavuusvaikutukset jäisivät selvästi tätäkin pienemmiksi.

Palvelupistepaikkakuntien liikenneympäristöä arvioitiin suhteessa ajokorttidirektiivissä annettuihin ehtoihin. Huonoimmin Suomessa täyttyvät moottoriteitä ja kiihdytyskaistoja sekä liikennevaloja koskevat ehdot, joita puuttuu noin kolmasosalta nykyisistä paikkakunnista. Nyt käytössä olevista 94 palvelupisteestä 56 on paikkakunnalla, jonka liikenneympäristö vastaa hyvin ajokorttidirektiivin ehtoja. Ajokokeista noin 93 % tehdään hyvin direktiivin ehtoja vastaavassa liikenneympäristössä. Jos palvelupisteitä vähennettäisiin, osuus voisi olla 95-99 %.

Taulukko 17. Yhteenveto palvelupisteiden vähentämisen vaikutuksesta kustannuksiin, saavutettavuuteen ja ajokokeiden liikenneympäristöön. Arviot saavutettavuudesta ja ajokokeiden määrästä koskevat vuotta 2030.

	Versio 0, vuosi 2030, 94 palvelupistettä	Versio 1, 48 palvelupistettä	Versio 2, 58 palvelupistettä	Versio 3, 70 palvelupistettä	Versio 4, 70 palvelupistettä
Kustannukset- verrattuna nykytilaan	+1 %	-8-16 %	-6-12 %	-2-7 %	-4-9 %
Palvelupisteen autolla puolesta tunnissa ja tunnissa saavuttavien osuus väestöstä	94 % 100 %	87 % 98 %	89 % 99 %	92 % 99 %	91 % 99 %
Lupa- ja tutkintoasioita, joissa asiointimatka on yli tunti, muutos verrattuna versioon 0		12200	7100	4100	2400
Hyvin soveltuvan liikenneympäristön osuus ajokokeista	93 %	97 %	99 %	95 %	97 %

7

Lähdeluettelo

Asiakastieto 2025. Ajovarman Oy:n taloustiedot. Linkki <https://www.asiakastieto.fi/yritykset/fi/ajovarman-oy/10336130/taloustiedot> [4.2.2025]

Euroopan parlamentti ja neuvosto 2006. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokor-teista. Linkki <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:32006L0126> [20.12.2024].

Liikenne- ja viestintäministeriö 2023. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista. 1168/2023. Finlex. Linkki <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2023/20231168> [20.12.2024].

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019. Ajokoeohje. Annettu 7.3.2019. TRAFICOM/97942/03.04.03.01/2019. Linkki https://traficom.fi/sites/default/files/300-Ajokoeohje_Traficom_docx.pdf [21.1.2025].

Metsälehti 18.6.2024. Maanmittauslaitos aikoo vähentää toimipisteitään, jatkossa palveluja saisi 26 konttorista. Uutinen 18.6.2024. Linkki <https://www.metsalehti.fi/uutiset/maanmittauslaitos-vahentaa-toimipisteita-jatkossa-palveluja-saisi-26-konttorista/#8ae43781> [14.5.2025]

Mäkipää Lea 2013. Ajotutkinnon turvaaminen Parkanossa ja Virroilla. Kirjallinen kysymys 700/2013 vp. Eduskunta. Linkki <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiakirjat&docid=kk+700/2013> [20.12.2024].

Rajamäki Kari 2013. Kuljettajatutkintopaikkakuntien lakkauttaminen. Kirjallinen kysymys 722/2013 vp. Eduskunta. Linkki <https://www.eduskunta.fi/FI/Vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiakirjat&docid=kk+722/2013> [20.12.2024].

Tilastokeskus 2024. Suomen virallinen tilasto (SVT): Kuluttajahintaindeksi [verkkojulkaisu]. ISSN=1796-3524. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 3.1.2025]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/khi>

Tilastokeskus 2025a. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestöennuste [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 14.5.2025]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaenn>

Tilastokeskus 2025b. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkojulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 14.5.2025]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>

Valtiovarainministeriö 2024. Valtion yhteinen palvelupisteverkosto laajenee vaiheittain koko Suomeen. Tiedote 19.6.2024. Linkki

<https://valtioneuvosto.fi/-/10623/valtion-yhteinen-palvelupisteverkosto-laajenee-vaiheittain-koko-suomeen-1> [4.2.2025].

Valtiovarainministeriö 1992. Valtion maksuperustelaki, 150/1992. Linkki <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1992/150> [28.5.2025].

YLE 2013. Inssiä ajetaan kohta enää vain isommilla paikkakunnilla. Ylen uutinen 16.7.2013. Linkki <https://yle.fi/a/3-6734279> [20.12.2024].

YLE 2024a. Näin Verohallinnon yt-neuvottelut näkyvät palveluissa – tulevaisuudessa toimipisteitä vain maakuntakeskuksissa. YLEn uutinen 3.9.2024. Linkki <https://yle.fi/a/74-20109085>. [14.5.2025]

YLE 2024b. Suomesta on katoamassa yli sata terveysasemaa – katso kartalta oman alueesi tilanne. YLEn uutinen 7.3.2024. Linkki <https://yle.fi/a/74-20077808> [14.5.2025]

Liite 1. Liikenneympäristön arvioinnissa käytetyt paikkatietoaineistot ja niihin tehdyt rajaukset

Keskeisin käytetty aineisto oli Digiroad-tietojärjestelmän aineistojulkaisu 30.5.2024. Lisäksi Väyläviraston maanteiden tietoja käytettiin Väyläviraston paikkatietopalvelimelta. Tie- ja katuajaksojen pituus laskettiin viivojen geometriatiedoista.

Käytetyt aineistot ja rajaukset:

1. Taajamien ulkopuoliset tiet: Vähintään 5 km yksiajorataista maantietä, jolla on 80 km/h nopeusrajoitus. Väyläviraston wfs-palvelimen paikkatietoaineisto "tiestötiedot:nopeusrajoitus", josta poimittiin tiet, joilla ajorata=0 ja nopeusrajoitus=80.
2. Pikatiet taajamien ulkopuolella: Vähintään 5 km päätietä, jolla on kesäkaudella tai ympäri vuoden 100 km/h nopeusrajoitus. Aineistona Väylävirasto paikkatiedot wfs-palvelimelta, aineisto "nopeusrajoitus_tierekisteri", nopeusrajoitus= 100 ja tien numero on 1-99.
3. Taajamien pikatiet: Vähintään 1 km kaksiajorataista tietä, jolla on 40-80 km/h nopeusrajoitus. Aineistona Digiroad. Poimittiin linkit, joiden nopeusrajoitus on 40-80 ja linkin tyyppi = 2 eli moniajorataisen tien osa, joka ei ole moottoritie. Ehdon katsottiin täyttyvän, kun näitä oli vähintään 2 km, koska kummallakin ajosuunnalla on oma linkkinsä.
4. Moottoritiet tai vastaavat sekä kiihdytys- ja hidastuskaistat: Vähintään 1 eritasoliittymä, jossa on kiihdytys- tai hidastuskaista. Väylävirasto tiestötiedot: eritasoliittymät. Digiroad linkin tyyppi 6=ramppi. Tapauksissa, joissa löytyi vain ramppi Digiroadista, mutta ei eritasoliittymää Väyläviraston avoimesta datasta, tarkistettiin käsin, oliko kyseessä eritasoliittymä, jossa on kiihdytys- tai hidastuskaista.
5. Asuinalueen kadut: Vähintään 5 km katuja. Digiroad linkin tyyppi 1-5, hallinnollinen luokka 2.
6. 30 km/h nopeusrajoituksen kadut: Vähintään 2 km maanteitä tai katuja, joilla nopeusrajoitus on 30 km/h. Digiroad nopeusrajoitus=30.
7. 50 km/h nopeusrajoituksen kadut: Vähintään 2 km maanteitä tai katuja, joilla nopeusrajoitus on 50 km/h. Digiroad nopeusrajoitus =50 ja hallinnollinen luokka = 1-2 eli valtion tai kunta.
8. Erilaiset kuljettajan kohtaamat vaikeudet
 - a. Liikennevalot vähintään 1 kpl. Digiroad liikennevalot. Vuodesta 2020 alkaen tienpitäjillä on ollut lain mukaan velvollisuus toimittaa tiedot liikenteenohjauslaitteista.
 - b. Kiertoliittymä vähintään 1 kpl. Digiroad linkin tyyppi =5 kiertoliittymän osa.
 - c. Yksisuuntainen katu vähintään 1 kpl. Digiroad. Liikennevirran suunta =3-4, linkin tyyppi=3. Ne kohteet, joissa oli hyvin vähän yksisuuntaista, eli vain 1-2 linkkiä, tarkistettiin Google Maps avulla. Jos ainoa yksisuuntainen kohde oli pieni kääntöpaikka kadun päässä tai rakennuksen edessä, se ei täyttänyt yksisuuntaisen kadun olemassaolon ehtoa.

- d. Linja-autopysäkki tiellä, jonka nopeakrajoitus on enintään 60 km/h. Digiroad linja-autopysäkit ja nopeakrajoitustiedot.
- 9. Erilaiset liikennetiheydet: Vähintään 1 tie, jolla keskimääräinen vuorokausiliikenne on > 3000 ajoneuvoa. Väylävirasto liikennemäärätiedot vuodelta 2023, josta poimittu tiet, joilla KVL>3000.
- 10. Kaistanvaihto: Kaistan yläpuolella oleva viitta, liikennemerkkityyppi F10, F11 tai F12, lähde Digiroad liikennemerkkit.

Liite 2. Vaikutusarvioinnissa käytetyt versiot harvennetusta palvelupisteverkosta

X=palvelupiste on käytössä.

Nykyinen palvelupisteen paikkakunta	Versio 1 48 palvelupistettä	Versio 2 58 palvelupistettä	Versio 3 70 palvelupistettä	Versio 4 70 palvelupistettä
ALAJÄRVI	-	-	X	-
ALAVUS	-	-	X	-
ESPOO	X	X	X	X
FORSSA	X	X	X	X
HAAPAJÄRVI	-	-	X	-
HAMINA	-	-	-	-
HANKO	-	-	-	-
HEINOLA	-	X	X	X
HELSINKI I	X	X	X	X
HELSINKI II	X	X	X	X
HYVINKÄÄ	X	X	X	X
HÄMEENLINNA	X	X	X	X
IISALMI	X	X	X	X
IKAALINEN	-	X	X	X
ILOMANTSI	-	-	-	X
IMATRA	X	X	X	X
IVALO	X	X	X	X
JOENSUU	X	X	X	X
JUANKOSKI	-	-	X	X
JYVÄSKYLÄ	X	X	X	X
JÄMSÄ	-	X	X	X
JÄRVENPÄÄ	X	X	X	X
KAJAANI	X	X	X	X
KANKAANPÄÄ	-	-	X	-
KARJAA	-	-	-	-
KARKKILA	-	X	X	X
KAUHAJOKI	-	-	-	-
KAUHAVA	-	X	X	X
KEMI	X	X	X	X
KEMIJÄRVI	-	-	-	X
KEURUU	-	-	-	-
KITEE	-	-	X	X
KITTILÄ	X	X	X	X
KOKEMÄKI	X	-	X	-
KOKKOLA	X	X	X	X
KOLARI	-	-	-	-

Nykyinen palvelu- pisteen paikkakunta	Versio 1 48 palvelu- pistettä	Versio 2 58 palvelu- pistettä	Versio 3 70 palvelu- pistettä	Versio 4 70 palvelu- pistettä
KOTKA	X	X	X	X
KOUVOLA	X	X	X	X
KRISTIINANKAUPUNKI	-	-	X	X
KUHMO	-	-	-	X
KUOPIO	X	X	X	X
KURIKKA	-	X	X	X
KUUSAMO	X	X	X	X
LAHTI	X	X	X	X
LAPPEENRANTA	X	X	X	X
LAPUA	-	-	-	-
LIEKSA	-	-	-	-
LOHJA	X	X	X	X
LOIMAA	-	X	X	X
LOVIISA	-	X	X	X
MIKKELI	X	X	X	X
MUONIO	-	-	-	X
MÄNTTÄ-VILPPULA	-	X	X	X
NIVALA	-	-	-	-
NOKIA	X	X	X	X
NURMES	X	X	X	X
ORIVESI	-	-	X	-
OULAINEN	-	-	-	-
OULU	X	X	X	X
OUTOKUMPU	-	-	-	-
PARKANO	-	-	-	-
PELLO	-	-	-	X
PIEKSÄMÄKI	-	-	X	-
PIETARSAARI	X	X	X	X
PORI	X	X	X	X
PORVOO	X	X	X	X
PUDASJÄRVI	-	-	-	X
RAAHE	X	X	X	X
RANUA	-	-	-	X
RAUMA	X	X	X	X
RIIHIMÄKI	X	X	X	X
ROVANIEMI	X	X	X	X
SALO	X	X	X	X
SASTAMALA	-	X	X	X
SAVONLINNA	X	X	X	X
SEINÄJOKI	X	X	X	X

Nykyinen palvelu- pisteen paikkakunta	Versio 1 48 palvelu- pistettä	Versio 2 58 palvelu- pistettä	Versio 3 70 palvelu- pistettä	Versio 4 70 palvelu- pistettä
SIIKALATVA	-	-	-	-
SODANKYLÄ	X	X	X	X
SUOMUSSALMI	-	-	-	X
SUONENJOKI	-	-	X	-
TAMMISAARI	-	X	X	X
TAMPERE	X	X	X	X
TORNIO	-	X	X	X
TURKU	X	X	X	X
UUSIKAUPUNKI	X	-	X	-
VAASA	X	X	X	X
VALKEAKOSKI	X	X	X	X
VANTAA	X	X	X	X
VARKAUS	X	X	X	X
VIITASAARI	-	-	-	-
VIR RAT	-	-	-	X
YLITORNIO	-	-	-	-
YLIVIESKA	X	X	X	X
ÄÄNEKOSKI	X	X	X	X

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto