

Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2016 aineisto

Janne Tuominen

Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2016 aineisto

Janne Tuominen, Sito Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2017

ISBN 978-952-311-225-4
ISSN 2342-0294 (verkkójulkaisu)

Julkaisun nimi Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä - Vuoden 2016 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Sito Oy	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), 8.9.2016 (monivuotinen sopimus)	
Julkaisusarjan nimi ja numero Trafin tutkimuksia 18 / 2017	ISSN (verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-225-4
Asiasanat ikäkuljettajat, iäkkäät, seniorikuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, ajokunto, ajokyky, ajotottumukset, ajoterveys, ajo-oikeus, ajokortti	
Yhteyshenkilö Elina Uusitalo	Raportin kieli suomi
Tiivistelmä Trafin seniorikuljettajien seurantatutkimuksella kerätään tietoa 65 vuotta täyttäneiden B-kortin haltijoiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana. Tutkimusaineistoa on kerätty samantapaisella tutkimuksella vuodesta 2009 asti. Väestön ikärakenteen muuttuessa iäkkäiden kuljettajien liikkumis- ja ajotottumukset sekä ajokorttillisuus nousevat erityisen tärkeiksi teemoiksi. Ikäkuljettajien määrän on arvioitu tulevien vuosikymmenten aikana moninkertaistuvan. Autonomistuksen yleistyessä sekä iäkkäiden terveydentilan parantuessa on todennäköistä, että yhä useampi ikääntynyt uusii ajokorttinsa ja säilyttää sen entistä pidempään. Tutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65 vuotta täyttäneet suomalaiset, joilla on otoksen poimintahetkellä ollut voimassa vähintään B-kortti. Postikyselynä toteutettu vuoden 2016 tutkimusaineisto kerättiin marras–joulukuussa 2016. Ikäkuljettajille suunnatuissa tutkimuksissa vastausaste on tyypillisesti noussut korkeaksi. Vuoden 2016 tutkimuskierroksella vastausaste oli 62 %, ollen näin samaa tasoa vuosien 2015 ja 2014 kanssa. Henkilöauto oli tutkimusjoukon selvästi käytetyin kulkutapa omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla. Noin 70 % tutkimukseen osallistuneista 65–75-vuotiaista vastaajista teki henkilöautomatkoja (kuljettajana tai matkustajana) päivittäin tai lähes päivittäin. Yli 75-vuotiaiden ryhmissä henkilöauton käyttö väheni jonkin verran säilyen kuitenkin käytetyimpänä kulkumuotona kaikissa ikäryhmissä. Kävelymatkoja ilmoitti tekevänsä päivittäin tai lähes päivittäin kokonaisuudessaan vajaa puolet kysymykseen vastanneista. 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä noin kolmannes vastaajista ilmoitti tekevänsä pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin, mutta osuus laski selvästi vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä. Joukkoliikenteen käyttö sen sijaan oli yleisintä tutkimuksen vanhimmassa ikäryhmässä, sillä erilaiset palveluliikenteen muodot korvaavat ikään-tyneillä muilla kulkutavoilla tehtyjä matkoja.	

Ikääntyneistä ajokortin haltijoista suurimmalla osalla oli kotitaloudessaan 1–2 autoa. 65–75-vuotiaiden joukossa oli paljon kahden auton taloudessa asuvia, mutta kahden auton talouksissa osuvien osuus kääntyi selvään laskuun yli 75-vuotiaiden ikäryhmissä. Ajosuoritteen osalta noin 30 % vastaajista oli ajanut viimeisen vuoden aikana 5000 – 10 000 kilometriä. Yli 20 000 kilometriä ajoa oli kertynyt noin 5 %:lle vastaajista ja noin 2 % vastaajista ilmoitti, ettei ollut ajanut ollenkaan viimeisen vuoden aikana. Ajokilometrien määrä oli selvästi pienin tutkimuksen vanhimmissa ikäryhmissä.

Yleisimmät vastaajien viime aikoina tekemät muutokset omassa ajokäyttäytymisessä liittyvän oman ajokunnon tarkkailuun sekä pimeällä ja vaikeissa olosuhteissa ajamiseen. Kaikista vastaajista 59 % ilmoitti tehostaneensa oman ajokuntonsa tarkkailua viimeksi kuluneen vuoden aikana. 54 % vastaajista oli välttänyt vaikeita olosuhteita talvikaudella ja 46 % ajamista pimeällä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Lähes poikkeuksetta eniten muutoksia, erityisesti pimeällä ajon välttämiseksi, oli tapahtunut vanhimmissa ikäryhmissä.

Ajoterveyden osalta yleisimmät vastaajien kokemat ongelmat liittyivät niin ikään vaikeuksiin nähdä pimeän ja hämärän aikoina. Yli 94-vuotiaista vastaajista 55 % ilmoitti kärsineensä vaikeuksista pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeisen vuoden aikana. Vastaava osuus tutkimuksen nuorimmassa 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä oli 33 %. Erityisesti vanhimmissa ikäryhmissä melko suuri osa vastaajista oli kokenut myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä, kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä sekä yleisiä tukalia tilanteita ajon aikana, kun tehtäviä on yhtäaikaista paljon. Terveystenhuoltohenkilökunnan kanssa käyty keskustelu oli kuitenkin melko harvinaista, vaikkakin yleistyi vanhimmissa vastaaja-ryhmissä.

Suurin osa ajokortin haltijoista arvioi oman ajokykynsä hyväksi ja alle 80-vuotiailla vastaajilla myös kiitettäviä arvosanoja omalle ajokyvylle annettiin melko paljon. Eri osa-alueista selvästi heikoimmiksi arvioitiin uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä. Erityisesti yli 80-vuotiaiden vastaajien keskuudessa arvosanat näille osa-alueille olivat selkeästi keskiarvoa matalammalla.

Muutokset vastaajien arvioissa omasta ajokyvystään eivät olleet useimpien tekijöiden osalta kovin suuria aikaisempien vuosien tutkimuskierroksiin verrattuna. Useiden väittämien kohdalla vanhimpien yli 94-vuotiaiden vastaajien arviot omasta ajokyvystään olivat kuitenkin hieman aiempaa parempia. Vastaavasti nuorimmissa ikäryhmissä jäätin keskimäärin hieman aikaisempien vuosien tasosta, jolloin erot ikäryhmien välillä vuoden 2016 tutkimuskierroksella olivat hieman aiempaa pienempiä.

Kuten aiemmilla tutkimuskierroksilla, valtaosa vastaajista arvioi ajokortin erittäin tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Kaikista vastaajista lähes 90 % ilmoitti luopuvansa ajokortista vasta, kun se on terveydentilan kannalta tarpeellista ja lähes kolme neljäsosaa vastaajista koki autolla liikkumisen tärkeäksi päivittäisen liikkumisen kannalta. Ainoastaan vanhimmassa yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä autolla liikkumista ei pidetty enää aivan yhtä tärkeänä.

Läheltä piti -tilanteita liikenteessä oli sattunut eniten tutkimusjoukon nuorimmille ikäryhmille, eli niille, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt eniten. Pienemmästä suoritteesta huolimatta liikennevahinkoja oli kuitenkin sattunut eniten vanhimille ikäryhmille. Liikennerikkomusten osalta iän vaikutus ei ollut yhtä suoraviivainen. Niiden kuljettajien osuus, joille ei ollut sattunut yhtään liikennevahinkoa tai -rangaistusta viimeisen vuoden aikana, oli hieman alempana kuin vuosina 2015 ja 2014, mutta vastaavasti hieman korkeammalla kuin vuosina 2011–2013.

Publikation Seniorförarens erfarenheter i trafiken - Material för 2016	
Författare Janne Tuominen, Sito Oy	
Tillsatt av och datum Trafiksäkerhetsverket (Trafis), 8.9.2016	
Publikationsseriens namn och nummer Trafis undersökningsrapporter 18/2017	ISSN (webbpublikation) 2342-0294 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-225-4
Ämnesord äldre förare, äldre, seniorförare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, körskick, körförmåga, körvanor, körhälsa, körrätt, körkort	
Kontaktperson Elina Uusitalo	Raportens språk finska
Sammandrag I Trafis uppföljningsundersökning av seniorförare har man samlat in information om de erfarenheter som 65 år fyllda personer med B-körkort har som personbilsförare. Undersökningsmaterial har samlats in genom en liknande undersökning sedan år 2009. Äldre förarens mobilitets- och körvanor samt körkortsinnehav blir synnerligen viktiga teman allt eftersom befolkningens åldersstruktur förändras. Man har uppskattat att antalet seniorförare kommer att mångdubblas under de kommande decennierna. I och med att det blir vanligare att äga bil och de äldres hälsotillstånd förbättras är det sannolikt att allt fler äldre personer förnyar sitt körkort och behåller det längre än tidigare. Baspopulationen i undersökningen utgörs av alla 65 år fyllda finländare som vid tiden för samplingen haft åtminstone ett B-körkort i kraft. Undersökningen för 2016 genomfördes som en postenkät i november–december 2016. Svarsfrekvensen i 2016 års undersökning var 62 %, vilket motsvarar nivån i undersökningarna åren 2015 och 2014. Personbil var bland deltagarna det klart mest använda färdmedlet för resor gjorda i den egna bostadsregionen. Ca 70 % av de 65–75-åringar som svarade på undersökningen färdades med personbil (som förare eller passagerare) dagligen eller nästan dagligen. I grupperna över 75 år minskade användningen av personbil en aning, men personbilen förblir ändå det mest använda färdmedlet i alla åldersgrupper. Knappt hälften av de som svarade på enkäten uppgav att de färdas till fots dagligen eller nästan dagligen. Bland 65–69-åringarna uppgav ungefär hälften att de cyklar dagligen eller nästan dagligen men andelen minskade klart med stigande ålder. Användningen av kollektivtrafik var däremot vanligast i undersökningens äldre grupper, eftersom olika former av servicetrafik ersätter andra färdmedel band äldre.	

Av de äldre körkortsinnehavarna hade största delen 1–2 bilar i hushållet. Av 65–75-åringarna bodde många i hushåll med två bilar, men andelen personer i hushåll med två bilar sjönk klart i åldersgrupperna över 75 år. Cirka 30 % av de svarande hade kört 5 000–10 000 km under det senaste året. Cirka 5 % hade kört över 20 000 km och cirka 2 % av de svarande uppgav att de inte kört alls under det gångna året. Antalet körkilometrar var klart minst i undersökningens äldsta deltagargrupper.

De största förändringarna i seniorförarens körvanor gäller iakttagande av det egna körskicket och körning i mörker och svåra förhållanden. Av de svarande uppgav 59 % att de blivit noggrannare med att iaktta sitt körskick under året som gått. 54 % av de svarande hade undvikit svåra förhållanden under vintern och 46 % hade undvikit mörkerkörning under det gångna året. De flesta förändringarna, speciellt rörande undvikande av mörkerkörning, hade nästan utan undantag skett inom de äldsta åldersgrupperna.

De vanligaste hälsorelaterade problemen vid körning upplevde de svarande att gällde svårigheter att se i mörker och skymning. Av gruppen med över 94-åriga deltagare uppgav 55 % att de upplevt svårigheter med att se i mörker och skymning under det senaste året. Motsvarande andel i undersökningens yngsta grupp, 65–69-åringarna, var 33 %. Särskilt i de äldre åldersgrupperna bedömde en rätt stor del att de blivit långsammare med att se och köra i korsningar, styva när de vrider på huvudet och använder pedaler samt upplever allmänt besvärliga situationer under körning där man bör utföra flera uppgifter på en gång. Att ha diskuterat körning med hälsovårdspersonal visade sig vara rätt ovanligt, om än vanligare förekommande i de äldre åldersgrupperna.

Största delen av körkortsinnehavarna bedömde sin egen körförmåga som god och rätt många av under 80-åringarna gav sin egen körförmåga vitsordet utmärkt. De sämsta betygen gav seniorförarna sin förmåga att identifiera nya och ändrade trafikregler samt att köra och hitta rätt rutt i okända miljöer. Särskilt bland över 80-åringarna var betygen för dessa delområden tydligt lägre än medeltalet.

Förändringarna i de svarandes bedömning av den egna körförmågan var på flera delområden rätt små jämfört med tidigare års undersökningar. De äldsta, över 94-åriga, deltagarna gav ändå sin körförmåga ett högre vitsord än tidigare år. På motsvarande sätt var den bedömda nivån i de yngre åldersgrupperna en aning lägre än tidigare år, varvid skillnaderna mellan åldersgrupperna minskade jämfört med tidigare år.

Liksom tidigare år ansåg största delen av de svarande körkort vara mycket viktigt för att sköta dagliga ärenden. Nästan 90 % av alla svarande uppgav att de kommer att avstå från sitt körkort först när det är nödvändigt med tanke på hälsotillståndet och nästan tre fjärdedelar av de svarande ansåg att bilen är viktig för den dagliga mobiliteten. Endast i den äldsta gruppen, över 94-åringarna, ansåg man att bilen inte är så viktig längre.

Nära ögat-situationer inträffade mest i de yngre åldersgrupperna, dvs. de med flest avverkade körkilometrar. Trots få körkilometrar hade de äldre åldersgrupperna drabbats av fler trafikskador. När det gäller trafikförseelser var ålderns inverkan inte lika klar. Andelen förare som klarat sig undan skador och straff under det senaste året var en aning lägre än åren 2015 och 2014 men på motsvarande vis lite högre än åren 2011–2013.

Title of publication Senior drivers' experiences in traffic - Data from 2016	
Author(s) Janne Tuominen, Sita Oy	
Commissioned by, date Finnish Transport Safety Agency (Trafi), 8 September 2016	
Publication series and number Trafi Research Reports 18/2017	ISSN (online) 2342-0294 ISBN (online) 978-952-311-225-4
Keywords elderly drivers, senior citizens, senior drivers, traffic, traffic safety, traffic behaviour, coping, experiences, driving capacity, driving ability, driving habits, driving health, right to drive, driving licence	
Contact person Elina Uusitalo	Language of the report Finnish
Abstract The Trafi senior driver monitoring study collected information on the experiences of car drivers aged 65 and above. Research material has been collected from holders of category B driving licences aged 65 and above in similar studies since 2009. The mobility behaviour, driving behaviour and driving licence possession of senior drivers will become increasingly important as the age structure of the population changes. It is estimated that the number of senior drivers will multiply in the coming decades. As car ownership becomes more common and the elderly enjoy better health, it is likely that an increasing number of senior citizens will renew their driving licence and keep it for as long as possible. The domain of the study consists of all persons aged 65 or more who had a category B or higher driving licence at the time of the sampling. The 2016 study was conducted with a mailed questionnaire in November and December 2016. The response rate for senior drivers has usually been at high level. In 2016 the response rate was 62 % which were equal to the years 2015 and 2014. For most of the respondents, the car is the principal means of mobility: about 70% of the respondents aged 65 to 75 used a car (as a driver or passenger) every day or almost every day. In the age group of over 75, car use decreases but stays the most used form of transport in every age group. Walking is another important mobility method for elderly driving licence holders. Nearly half of elderly driving licence holders walk distances every day or almost every day. Bicycle use decreases sharply with age, but there are a fair number of elderly driving licence holders who ride a bicycle regularly. Public transport use increases somewhat with age, as various kinds of service transport replace other forms of mobility.	

The majority of elderly driving licence holders have 1 or 2 cars in their household. There is a high percentage of two-car households in the age groups 65 to 75, but this percentage decreases sharply in the age groups over 75. About 30 % of the respondents drove between 5,000 and 10,000 km in the previous year. About 5% of the respondents drove more than 20,000 km per year and about 2 % had not driven at all during recent year. Kilometrage decreases significantly with age.

The most common change in the driving behaviour of senior drivers has to do with monitoring their own driving capability. 59 % of respondents reported they had enhanced monitoring of their own driving capacity in recent year. Avoiding driving in the dark and in difficult circumstances is also common. 54 % of the respondents reported that they had avoided driving in difficult conditions during winter and 46 % reported they had avoided driving in the dark during last year. The changes were most common in the eldest age groups.

The most common problems in driving capabilities reported by respondents were visual difficulties when driving in the dark and in twilight. About 55 % of drivers aged over 94 and 33 % of drivers aged 65–76 reported difficulties with their eyesight in the dark. Slowness in observation and problems in driving across intersections were reported especially by drivers aged over 84. Also, especially the older respondents have experienced stiffness when turning head and using pedals and general unexpected situations when they had many simultaneous tasks to do at once. Still, only a small percentage of respondents reported having discussed driving or driving capacity with a health care professional.

Most driving licence holders considered their driving ability good and also many excellent evaluations were given especially in the age groups under 80. Senior drivers gave themselves the weakest driving ability scores for finding a route in an unknown environment and in identifying new and altered traffic regulations. Especially in age groups over 80 these two abilities were considered clearly weaker than the average of all respondents.

The changes in self-evaluation scores for driving ability were not significant compared to earlier years. Slight improvement may be seen in the scores for the oldest age groups and slight weakening may be seen in the scores for the youngest age groups, so the differences between age groups were slightly smaller than earlier.

As in earlier years, most respondents considered their driving licence very important for managing everyday matters. An average of nearly 90 % of respondents reported that they would not give up their driving licence until obliged to on grounds of health. Nearly three quarters of the respondents considered car very important for their everyday life. Only the oldest age group (over 94 years old respondents) considered the car use slightly less important.

The number of potential risk situations had happened more often for drivers in youngest age groups which had also driven most during their last year. By contrast, the number of traffic accidents had happened most to the oldest age groups. For traffic offences, the impact of age is not as straightforward. The percentage of drivers without any accidents or sanctions (the 'Priima' percentage) was slightly lower in year 2016 than it was in years 2015 and 2014 but still slightly higher than in years before that.

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on kerännyt vuodesta 2009 tietoa seniorikuljettajien kokemuksista liikenteestä. Aineistoa on kerätty kyselytutkimuksella, joka on suunnattu 65 vuotta täyttäneille ajokortin haltijoille. Tutkimuksessa on kerätty tietoa iäkkäiden ajotottumuksista sekä heille sattuneista liikennevahingoista ja -rikkeistä.

Seniorikuljettajien tutkimuksen tavoitteena on ollut seurata iäkkäiden kuljettajien ajoterveyden ja liikennemenestyksen kehitystä. Tutkimuksen taustalla on ikääntyneen väestön määrän ja suhteellisen osuuden kasvu, joka muuttaa tulevien vuosien aikana merkittävästi liikenteen toimintaympäristöä. Tutkimusaineiston perusteella seniorikuljettajien liikennemenestystä ja kokemuksia liikenteestä on seurattu seniorikuljettajien indeksin avulla. Indeksissä liikennemenestystä arvioidaan vahinkojen ja rangaistusten määrän perusteella.

Tutkimus on toteutettu rinnakkain uusien kuljettajien indeksitutkimuksen kanssa. Tutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut osastopäällikkö Kimmo Pylväs Trafista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet yksikön päällikkö Marko Rajamäki, yksikön päällikkö Simo Karppinen ja erityisasiantuntija Elina Uusitalo Trafista.

Tutkimus on tehty Sito Oy:ssä. Siitä ovat vastanneet projektipäällikkö Janne Tuominen Sito Oy:stä ja alikonsultin edustajana erityisasiantuntija Hanna Kalenoja Tielii-kenteen Tietokeskuksesta.

Helsingissä, 27. marraskuuta 2017

Kimmo Pylväs
osastopäällikkö
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi har sedan 2009 samlat in information om seniorförares erfarenheter i trafiken. Material har insamlats med en enkät riktad till 65 år fyllda körkortsinnehavare. De insamlade uppgifterna har gällt de äldres körvanor samt trafikskador och trafikförseelser som de råkat ut för.

Målet med undersökningen av seniorförare har varit att följa upp hur äldre förares körhälsa och trafikframgång utvecklas. Bakgrunden till undersökningen är att både antalet och den relativa andelen äldre ökar i befolkningen, vilket avsevärt kommer att förändra trafikens verksamhetsmiljö under de kommande åren. Med utgångspunkt i undersökningsmaterialet har seniorförarnas trafikframgång och erfarenheter i trafiken följts upp med hjälp av ett index för seniorförare. Trafikframgången beaktas i indexet utifrån antalet skador och straff.

Undersökningen har utförts parallellt med en indexundersökning av unga förare. Ordförande för indexundersökningarnas styrgrupp har varit enhetschef Kimmo Pylväs från Trafi. I styrgruppen har även ingått enhetschef Marko Rajamäki, enhetschef Simo Karppinen och specialsakkunnig Elina Uusitalo från Trafi.

Undersökningen har gjorts vid Sito Oy där projektledare Janne Tuominen har ansvarat för den med hjälp av specialsakkunnig Hanna Kalenoja vid Tieliikenteen Tietokeskus.

Helsingfors, den 27 november 2017

Kimmo Pylväs
enhetschef
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

Since 2009, the Finnish Transport Safety Agency (Trafí) has been collecting information on senior drivers' experiences in traffic. This information is gathered through questionnaires sent to driving licence holders aged 65 or above. The purpose of the study is to collect information on the driving habits of senior drivers and on their traffic accidents and offences.

The aim in this is to monitor trends in the driving capacity and traffic behaviour of senior drivers. The underlying motivation for the study is that the elderly population is growing in both absolute and relative terms and that this will change the traffic operating environment significantly in the near future. The research findings have been used to create the senior drivers index to monitor the traffic behaviour and experiences of senior drivers. With this index, traffic behaviour is evaluated on the basis of the number of accidents and sanctions.

The study was conducted in parallel with an index study on new drivers. The chairman of the index study steering group was Kimmo Pylväs, Head of Department at Trafí. The steering group further included Head of Analysis Marko Rajamäki, Head of Analysis Simo Karppinen and Special Adviser Elina Uusitalo from Trafí.

The study was conducted at Sito Oy by Project Manager Janne Tuominen with assistance of Special Adviser Hanna Kalenoja at Tieliikenteen Tietokeskus.

Helsinki, 27 November 2017

Kimmo Pylväs
Head of Department
Finnish Transport Safety Agency Trafí

Sisällysluettelo

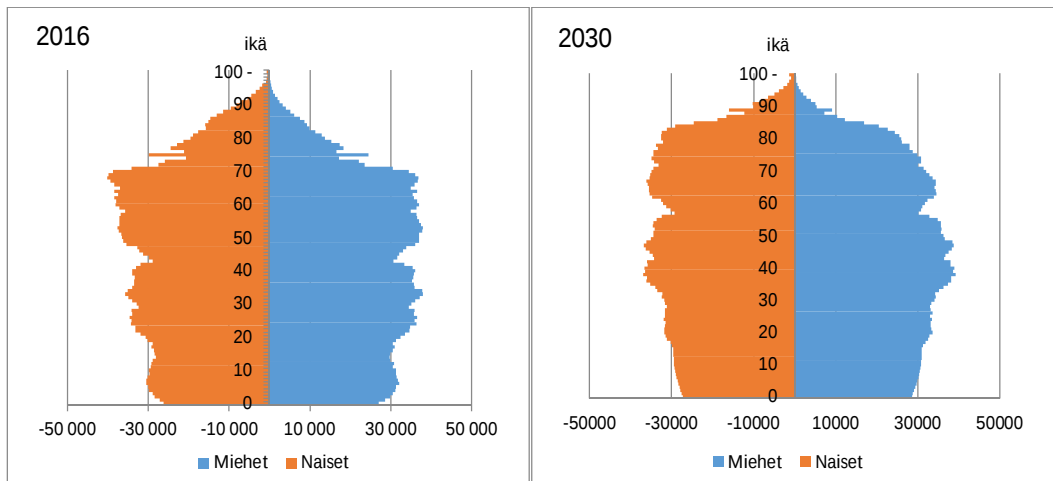
Index

1	Johdanto	2
1.1	Taustaa.....	2
1.2	Tutkimuksen toteutus	4
2	Iäkkäiden ajotottumukset.....	6
2.1	Matkat eri kulkutavoilla	6
2.2	Autollisuus.....	9
2.3	Liikennesuorite.....	9
2.4	Ajokyky ja ajotottumukset.....	12
2.5	Vapaa palaute	25
3	Seniorikuljettajien indeksin kehitys	26
3.1	Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä	26
3.2	Indeksien laskenta	27
3.3	Alueellisia tuloksia liikenteessä selviytymisestä	31
4	Päätelmät ja suositukset	33
	Lähdeluettelo	35
	Liiteluettelo.....	36
	Liite 1 Suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake	
	Liite 2 Ruotsinkielinen saatekirje ja tutkimuslomake	
	Liite 3 Osoiteaineiston paikannuksen tietoaineiston kuvaus	

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Väestön ikärakenteen muuttuessa iäkkäiden kuljettajien liikkumis- ja ajotottumukset sekä ajokortillisuus nousevat erityisen tärkeäksi teemaksi. Ikäkuljettajien määrän on arvioitu tulevien 20 vuoden aikana moninkertaistuvan. Kuvassa 1.1 on esitetty väestön ikärakenteen ennakoitu muutos nykyhetken ja vuoden 2030 välillä. Iäkkäiden ajoterveyden ja liikennemenestyksen seuraaminen on tärkeää tulevia ajo-oikeutta koskevien sääntelyjen suunnittelussa sekä laajemmin liikenneturvallisuuden ja iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien kehittämisen näkökulmasta.



Kuva 1.1 Väestön ikäjakauma vuonna 2016 ja ennuste vuodelle 2030. (Tilastokeskus, StatFin-tietokanta 2017)

A-, B- ja T-luokkaan kuuluva ajokortti myönnetään 15 vuodeksi kerrallaan, mutta kuitenkin enintään määräajaksi, joka päättyy hakijan täyttäessä 70 vuotta. Tämän jälkeen ajokorttia on mahdollista hakea viideksi vuodeksi kerrallaan. Ajokortti annetaan viideksi vuodeksi myös silloin, jos ajokorttiluvan hakija on täyttänyt 65 vuotta tai jos ajokorttia uudistettaessa hän on täyttänyt 65 vuotta ennen uudistettavan ajokortin voimassaoloajan päättymistä. Ajokortti annetaan tätä lyhyemmäksi määräajaksi, jos lääkärinlausunto sitä edellyttää. (Ajokorttilaki 2011)

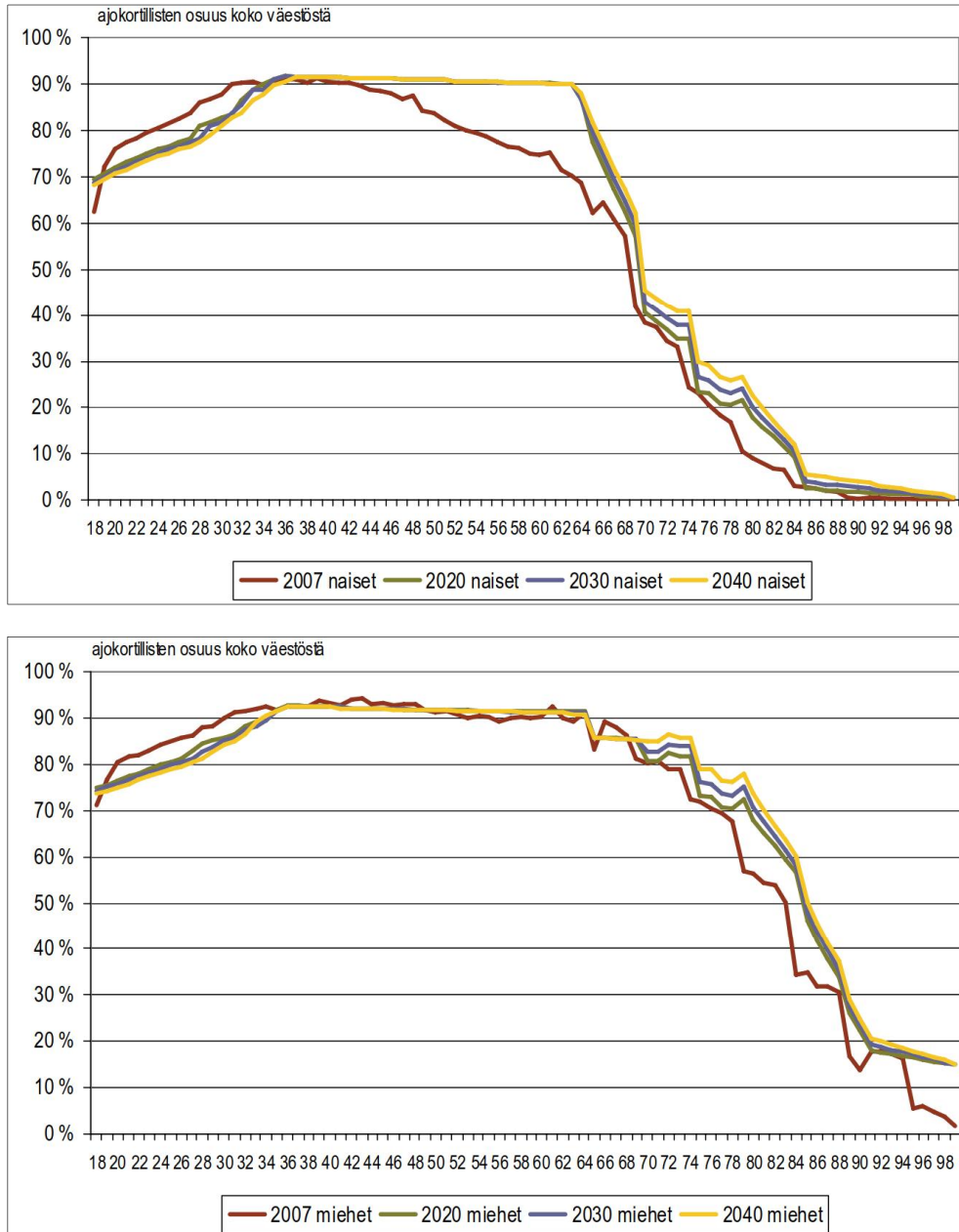
C- ja D-luokkia sisältävä ajokortti annetaan viideksi vuodeksi kerrallaan, mutta kuitenkin enintään määräajaksi, joka päättyy hakijan täyttäessä 70 vuotta. Tämän jälkeen ajokortti annetaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan. C- ja D-luokkia sisältävä ajokortti annetaan kahdeksi vuodeksi, jos ajokorttiluvan hakija on täyttänyt 68 vuotta tai jos ajokorttia uudistettaessa hakija on täyttänyt 68 vuotta ennen uudistettavan ajokortin voimassaoloajan päättymistä. (Ajokorttilaki 2011)

Autonomistuksen yleistyessä sekä iäkkäiden terveydentilan parantuessa on todennäköistä, että yhä useampi ikääntynyt uusii ajokorttinsa yli 70 vuoden iässä. Myös liikkumistottumusten ja aiemman aktiivisen ajohistorian on arvioitu vähentävän iäkkäiden halukkuutta luopua ajokortistaan. (Kalenoja et al. 2008)

Iäkkäiden terveydentilaa, terveyskäyttäytymisestä ja toimintakykyä on Suomessa selvitetty joka toinen vuosi toteutettavalla Eläkeikäisen väestön terveyskäyttäytymi-

nen ja terveys (EVTK) -tutkimuksella. Eläkeikäisten toimintakyky ja arkitoiminnoista selviytyminen ovat kohentuneet selvästi vuosien 2003–2013 aikana. (Héllan & Helakorpi 2014)

Iäkkäiden ajokorttitiheyden on ennakoitu kasvavan merkittävästi tulevien vuosikymmenten aikana (kuva 1.2). Tiheys laskee yli 70-vuotiailla selvästi havaittavina viiden vuoden portaina, sillä tyypillisin tapa luopua ajokortista on jättää kortti uusimatta seuraavan uusimiskerran yhteydessä.



Kuva 1.2 Ajokorttitiheys eri ikäluokissa vuonna 2007 ja ennuste vuosille 2020–2040. (Kalenoja et al. 2008)

Trafin seniorikuljettajien tutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden B-kortin haltijoiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana samantapaisella tutkimuslomakkeella vuodesta 2009 asti. Iäkkäiden liikennemenestystä on vertailtu muiden

tutkimustulosten ohella ns. seniorikuljettajien seurantaindeksillä, joka perustuu viimeisen vuoden aikana vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rangaistusten painotettuun määrään. (Mikkonen 2010a).

Vuonna 2010 kyselyä muutettiin ensimmäisen vuoden kokemusten perusteella, mutta muutokset pidettiin pieninä, jotta keskeisimpien tulosten vertailukelpoisuus saatiin säilytettyä vuosien välillä. Indeksejä ja muita ikäkuljettajien liikkumistottumuksia koskevia tietoja voidaan näin vertailla ikäryhmittäin ja peräkkäisten vuosien muodostamina aikasarjoina kaikilta tutkimusvuosilta. (Mikkonen 2011)

Tutkimuksen tuloksia käytetään 65 vuotta täyttäneiden ajoterveyden kehityksen seurannassa, liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa sekä ajo-oikeusjärjestelmän ja kuljettajaopetuksen suunnittelussa. Iäkkäiden kuljettajien kokemukset liikkumismahdollisuuksistaan ja liikenneturvallisuudesta ovat erittäin ajankohtainen aihepiiri. Väestön ikääntyessä iäkkäiden kuljettajien tutkimuksen tuloksia voitaisiinkin ajatella tulevaisuudessa hyödynnettävän entistä monipuolisemmin.

1.2 Tutkimuksen toteutus

Iäkkäiden kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65 vuotta täyttäneet, joilla on otoksen poimintahetkellä ollut voimassa vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Vuoden 2016 seurantatutkimus toteutettiin postikyselynä samaan tapaan kuin aiempien vuosien tutkimukset. Viimeisten vuosien aikana tutkimuslomakkeelle on lisätty joitain uusia kysymyksiä, jotka liittyivät ajoterveyteen ja sen ennakointiin sekä vastaajien aikeisiin luopua ajokortistaan. Pääpiirteisissään tutkimuslomake on kuitenkin pidetty ennallaan eri vuosien välillä. Vuoden 2016 suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1.

Vastaajille lähetetyt tutkimuslomakkeet ja saatekirjeet on laadittu suomen- ja ruotsinkielisinä. Tutkimuskieli valittiin vastaajan Trafiin ilmoittaman asiointikielen mukaisesti. Tutkimuslomakkeen selkeyteen ja luettavuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota, jotta mahdollisimman moni iäkkäistä voisi omatoimisesti osallistua tutkimukseen.

Vuoden 2016 tutkimus toteutettiin marras–joulukuussa 2016. Tutkimuksen otoskoko ja toteutustapa noudattivat aiempien vuosien toteutustapaa. Otokseen poimittiin satunnaisesti yhteensä 2 556 ajokortin haltijaa tasaisesti 65–94-vuotiaiden ikäluokista sekä kaikki yli 94-vuotiaat ajokortin haltijat taulukon 1.1 mukaisesti.

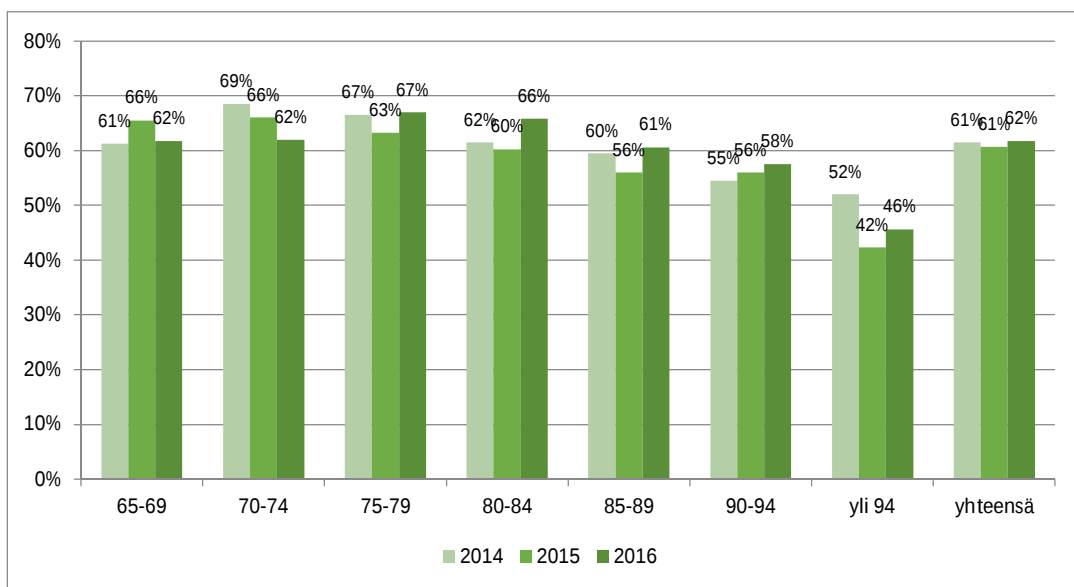
Taulukko 1.1 Tutkimuskierrosten 2014–2016 ikäryhmittäinen otos.

ikäryhmä	2014	2015	2016
65–69 vuotta	400	400	400
70–74 vuotta	400	400	400
75–79 vuotta	400	400	400
80–84 vuotta	400	400	400
85–89 vuotta	400	400	400
90–94 vuotta	400	400	400
yli 94 vuotta	123	97	156
yhteensä	2 523	2 497	2 556

Taulukossa 1.2 ja kuvassa 1.2 on esitetty palautuneiden lomakkeiden määrä ja vastausaste ikäluokittain eri vuosien tutkimuskierroksilla. Keskimääräinen vastausaste on jokaisella vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksella noussut yli 60 prosenttiin. Korkeimmillaan vastausaste oli 75–79-vuotiaiden ikäluokassa (67 %) ja pienimmillään vanhimmassa yli 94-vuotiaiden ikäluokassa (46 %). Vastausaste ikäkuljettajille suunnatuissa tutkimuksissa on ollut tyypillisesti hyvin korkea. Esimerkiksi samaan aikaan vuonna 2016 toteutetussa, pääosin nuorista koostuvassa, uusien kuljettajien tutkimuksessa peruskierroksen vastausaste oli vain noin 15 %.

Taulukko 1.2 Tutkimuskierrosten 2014–2016 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentti.

ikäryhmä	2014		2015		2016	
	palautuneita lomakkeita	vastaus-%	palautuneita lomakkeita	vastaus-%	palautuneita lomakkeita	vastaus-%
65–69	245	61,3 %	262	65,5 %	242	61,7 %
70–74	274	68,5 %	264	66,0 %	247	61,9 %
75–79	266	66,5 %	253	63,3 %	272	67,0 %
80–84	246	61,5 %	241	60,3 %	262	65,8 %
85–89	238	59,5 %	224	56,0 %	243	60,6 %
90–94	218	54,5 %	224	56,0 %	230	57,5 %
yli 94	64	52,0 %	41	42,3 %	73	45,6 %
yhteensä	1 551	61,5 %	1 515	60,7 %	1577	61,7 %



Kuva 1.2 Ikäryhmittäinen vastausaste ikäkuljettajien tutkimuksessa vuosina 2014–2016.

Myöhempiä analyyseja varten otoshenkilöiden kotiosoitteet paikannettiin paikkatietomotoon. Pistemäiset sijainnit yhdistettiin kaupunkiseudun kokoa ja asuinalueen yhdyskuntarakenteellista sijaintia kuvaaville aluejaoille, jolloin oli mahdollista selvittää alueellisia eroja iäkkäiden liikenteessä selviytymisestä ja koetusta ajoterveydestä.

2 Iäkkäiden ajotottumukset

2.1 Matkat eri kulkutavoilla

Kyselyn taustatietokysymyksillä selvitettiin vastaajien tottumuksia käyttää eri kulkutapoja omalla asuinseudullaan tekemillään matkoilla. Kuvissa 2.1 ja 2.2 on esitetty ikäryhmittäin vastaajien liikkumistottumukset vuoden 2016 tutkimusaineistossa.

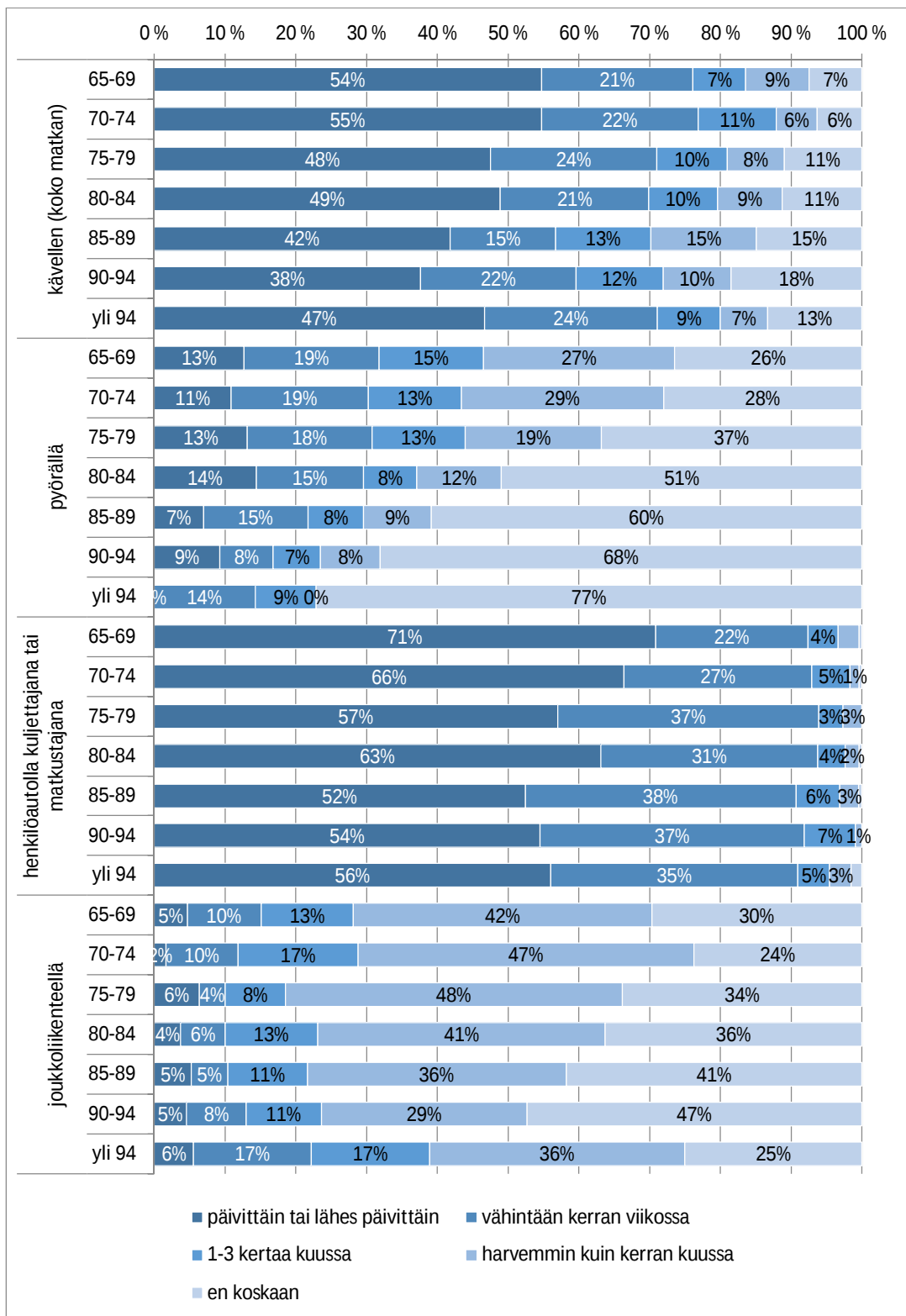
Kaikissa ikäryhmissä henkilöauto nousi käytetyimmäksi kulkumuodoksi omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla. Noin 70 % 65–74-vuotiaista vastaajista kulki henkilöautolla (kuljettajana tai matkustajana) päivittäin tai lähes päivittäin. Osuus pieneni hieman vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä, vaikka kaikissa ikäluokissa yli puolet vastaajista ilmoittikin tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Henkilöauton rinnalla kävely on toinen iäkkäiden käyttämä tärkeä kulkutapa. Eniten kävelymatkoja tekivät 65–74-vuotiaiden ikäluokat, joissa yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Pienimmillään kävelymatkojen osuus oli 90–94-vuotiaiden ikäryhmässä.

Polkupyörän käyttö oli yleisintä tutkimuksen nuorimmassa 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa noin kolmannes vastaajista ilmoitti tekevänsä pyörämatkoja vähintään kerran viikossa. Pyörän käytön yleisyys laski melko tasaisesti vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä. Joukkoliikenteen käyttö sen sijaan oli yleisintä vanhimmassa yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa joukkoliikennematkoja vähintään kerran viikossa teki vajaa neljännes vastaajista. Erilaiset palveluliikenteen muodot korvaavatkin tyyppillisesti ikääntyneillä muilla kulkutavoilla tehtyjä matkoja.

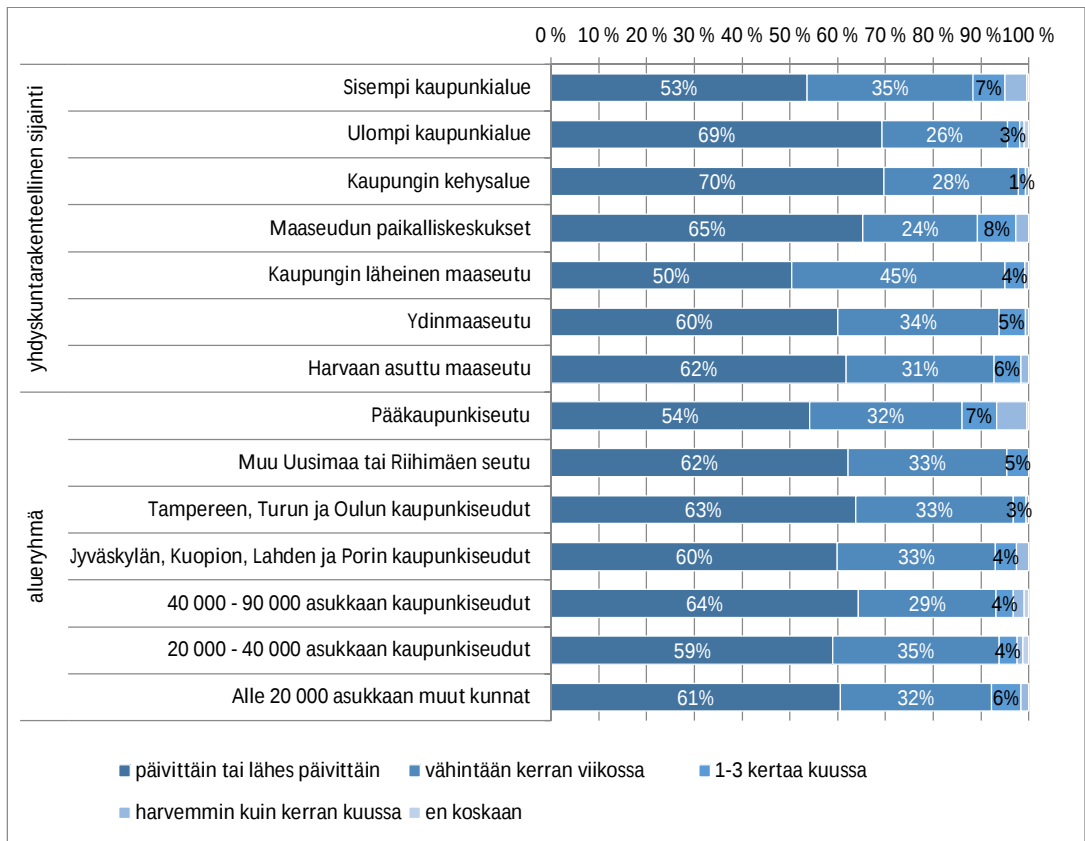
Kuvassa 2.2 on esitetty henkilöauton käytön yleisyys asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun koon mukaan jaoteltuna. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan henkilöautoa käytettiin aktiivisimmin ulommilla kaupunkialueilla ja kaupungin kehysalueilla. Kaupunkiseuduista pääkaupunkiseudulla asuvat käyttivät muilla seudulla asuviin verrattuna harvemmin autoa. Päivittäin tai lähes päivittäin henkilöautoa käytti kuitenkin yli puolet vastaajista kaikissa ryhmissä.

Myös jalankulun ja pyöräilyn yleisyys oli eri alueilla melko tasaista. Alueryhmittäin tarkasteltuna eniten kävelymatkoja tekivät pääkaupunkiseudulla asuvat vastaajat ja vähiten pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuvat vastaajat. Myös pyöräilymatkojen osuus oli vähäisintä pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla. Yhdyskuntarakenteellisista vyöhykkeistä kävely oli yleisintä sisemmällä kaupunkialueella asuvilla vastaajilla ja pyöräily yleisintä maaseudun paikalliskeskuksissa sekä kaupungin läheisellä maaseudulla.

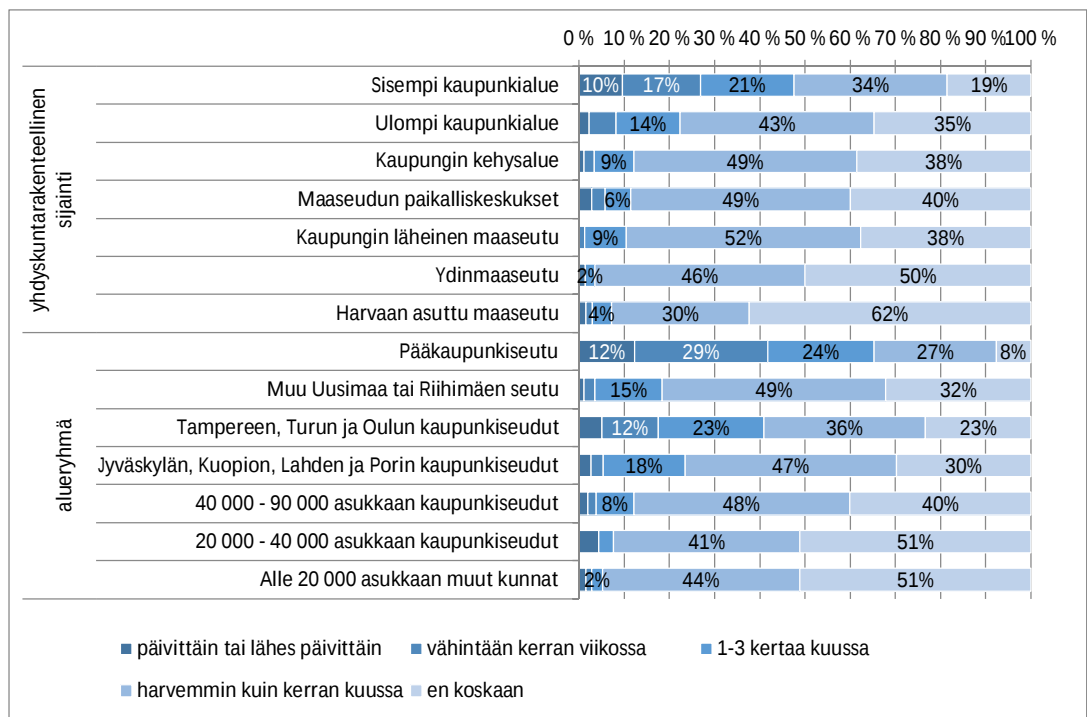
Joukkoliikenteen käytössä erot olivat suuria eri alueilla asuvien vastaajien välillä (kuva 2.3). Yhdyskuntarakenteellisista vyöhykkeistä selvästi eniten joukkoliikennettä käytettiin sisemmällä kaupunkialueella, jossa luonnollisesti myös joukkoliikenteen tarjonta on yleensä kattavinta. Kaupunkiseuduista joukkoliikenteen käyttö oli selvästi yleisintä pääkaupunkiseudulla, jossa yli 40 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa. Melko yleistä joukkoliikenteen käyttö oli myös Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla.



Kuva 2.1 Eri kulkutavoilla liikkuminen vuoden 2016 tutkimuskierroksella.



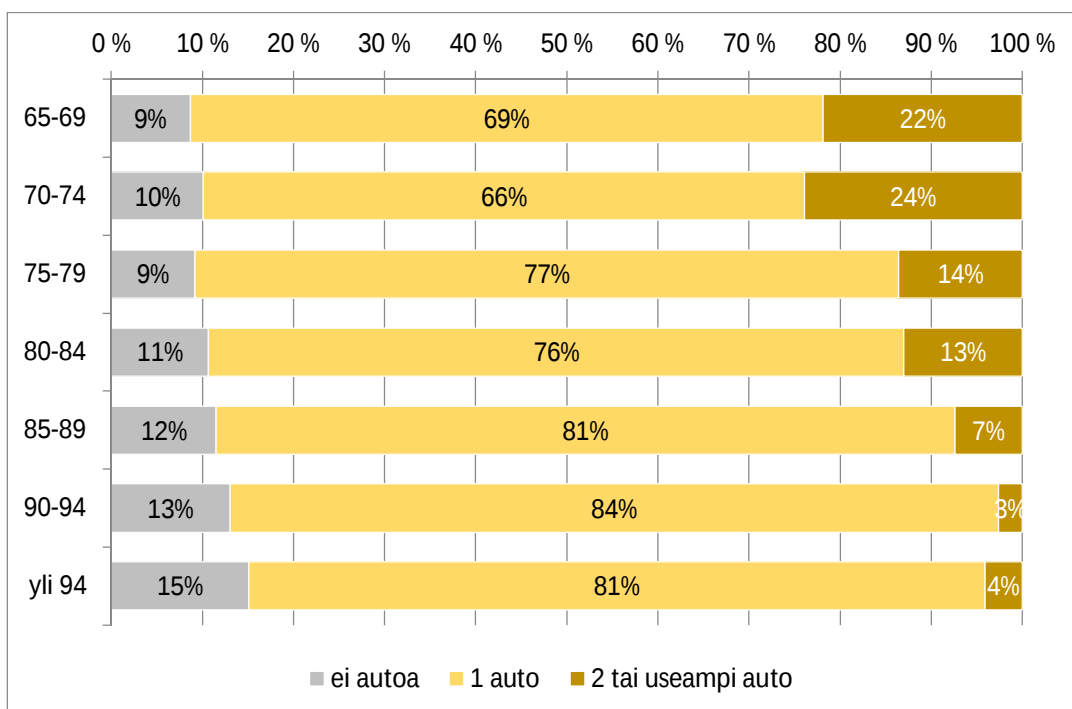
Kuva 2.2 Henkilöauton käyttö (kuljettajana tai matkustajana) asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun kokoluokan mukaan vuoden 2016 tutkimuskierröksellä.



Kuva 2.3 Joukkoliikenteen käyttö asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun kokoluokan mukaan vuoden 2016 tutkimuskierröksellä.

2.2 Autollisuus

Suurimmalla osalla ikääntyneistä ajokortin haltijoista oli kotitaloudessaan 1–2 autoa. 65–74-vuotiaiden joukossa oli paljon kahden auton taloudessa asuvia, mutta kahden auton talouksissa osuvien osuus kääntyi selvään laskuun yli 74-vuotiaiden ikäryhmissä. Vastaajien keskuudessa oli suhteellisen vähän kokonaan autottomissa talouksissa asuvia. Suurimmillaan autottomien talouksien osuus oli vanhimmassa yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa autoa ei ollut taloudessa 15 prosentilla vastaajista. Kuvassa 2.4 on esitetty vastaajien jakautuminen kotitalouden autollisuuden mukaan eri ikäryhmissä. Autottomiksi on laskettu myös ne vastaukset, joissa vastausrivi oli jätetty kokonaan tyhjäksi.

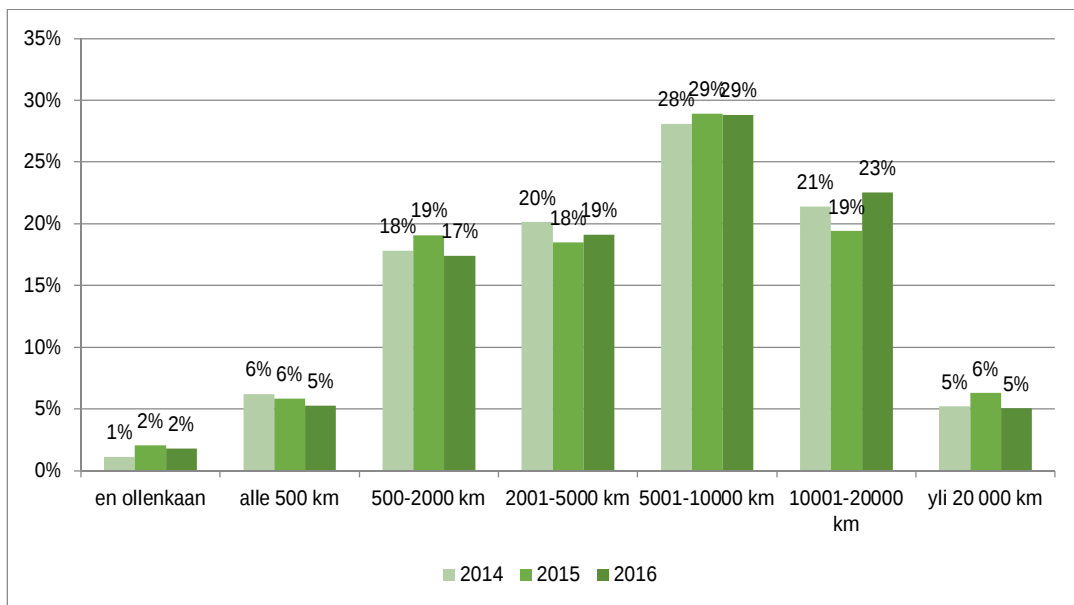


Kuva 2.4 Vastaajien jakautuminen kotitalouden autollisuuden mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksella.

Autolla tehtyjen matkojen tarkoitusta kysyttäessä selvästi yleisimmäksi matkatyyppiä nousi kauppa- ja asiointimatkat, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi autolla tekemäkseen matkatyyppiä 87 % vastaajista. Harrastusmatkoja kuten myös mökki- matkoja teki autolla reilu 40 % vastaajista, lomamatkoja 28 % vastaajista ja muiden kuljettamiseen liittyviä matkoja 27 % vastaajista. Työ- ja ansiomatkat oli valinnut tekemäkseen matkatyyppiä 7 % vastaajista.

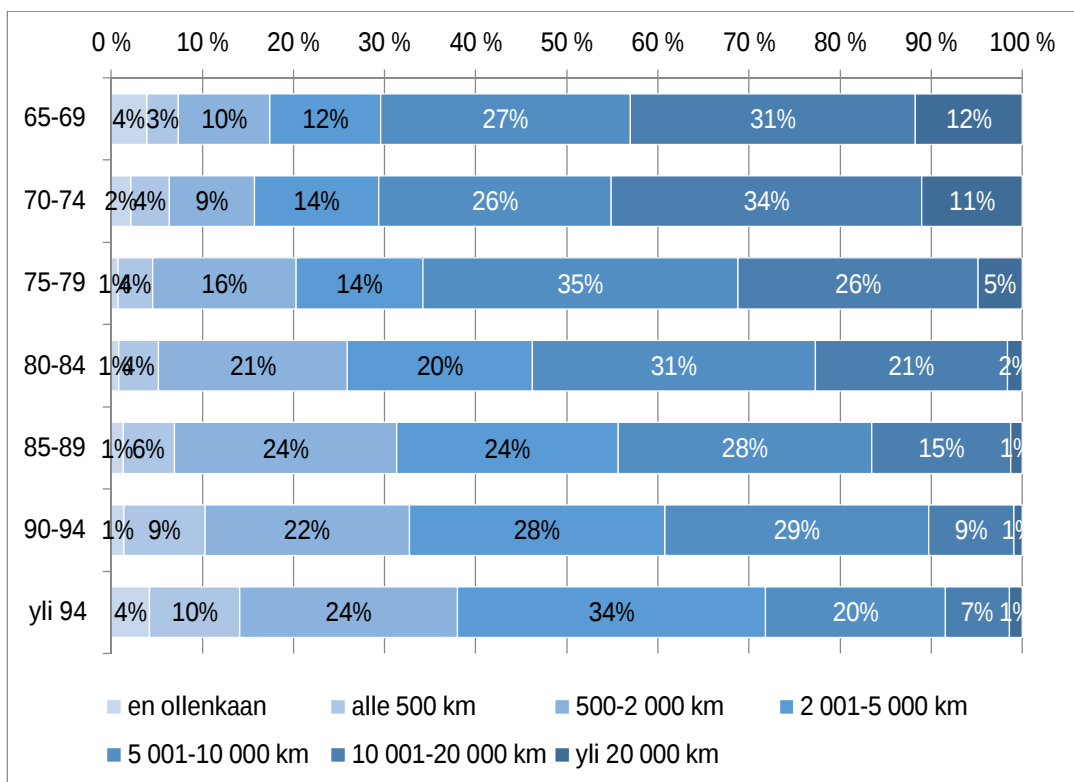
2.3 Liikennesuorite

Suurin osa vastaajista oli ajanut viimeksi kuluneen vuoden aikana 5 000–10 000 kilometriä. Kuvassa 2.5 on esitetty seniorikuljettajien suoritteiden jakauma koko vastaajajoukossa vuosien 2014–2016 tutkimuksissa. Merkittävää eroa eri vuosien välillä ei ollut havaittavissa. Niiden vastaajien osuus, jotka eivät olleet ajaneet ollenkaan viimeisen vuoden aikana, jäi kahteen prosenttiin. Vastaavasti niiden vastaajien osuus, jotka olivat ajaneet yli 20 000 kilometriä, oli viisi prosenttia.



Kuva 2.5 Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksilla.

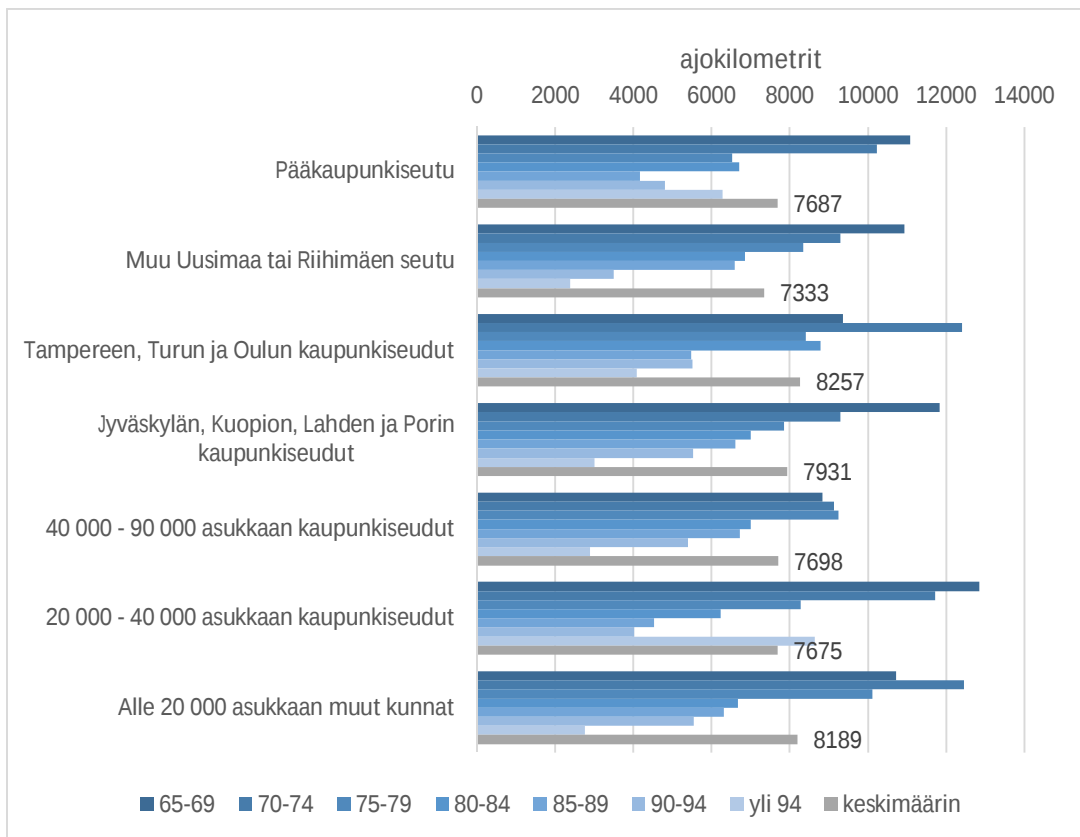
Ikäryhmittäin tarkasteltuna eniten ajokilometrejä viimeisen vuoden aikana oli kertynyt tutkimusjoukon nuorimmille 65–74-vuotiaiden ikäryhmille (kuva 2.6). Ajokilometrien määrä väheni tasaisesti vanhempiin ikäluokkiin mentäessä. Yli 10 000 kilometriä viimeisen vuoden aikana oli kertynyt yli 90-vuotiaiden ikäryhmissä keskimäärin vain yhdeksälle prosentille vastaajista, kun vastaava osuus 70–74-vuotiaiden ikäryhmässä oli 45 %.



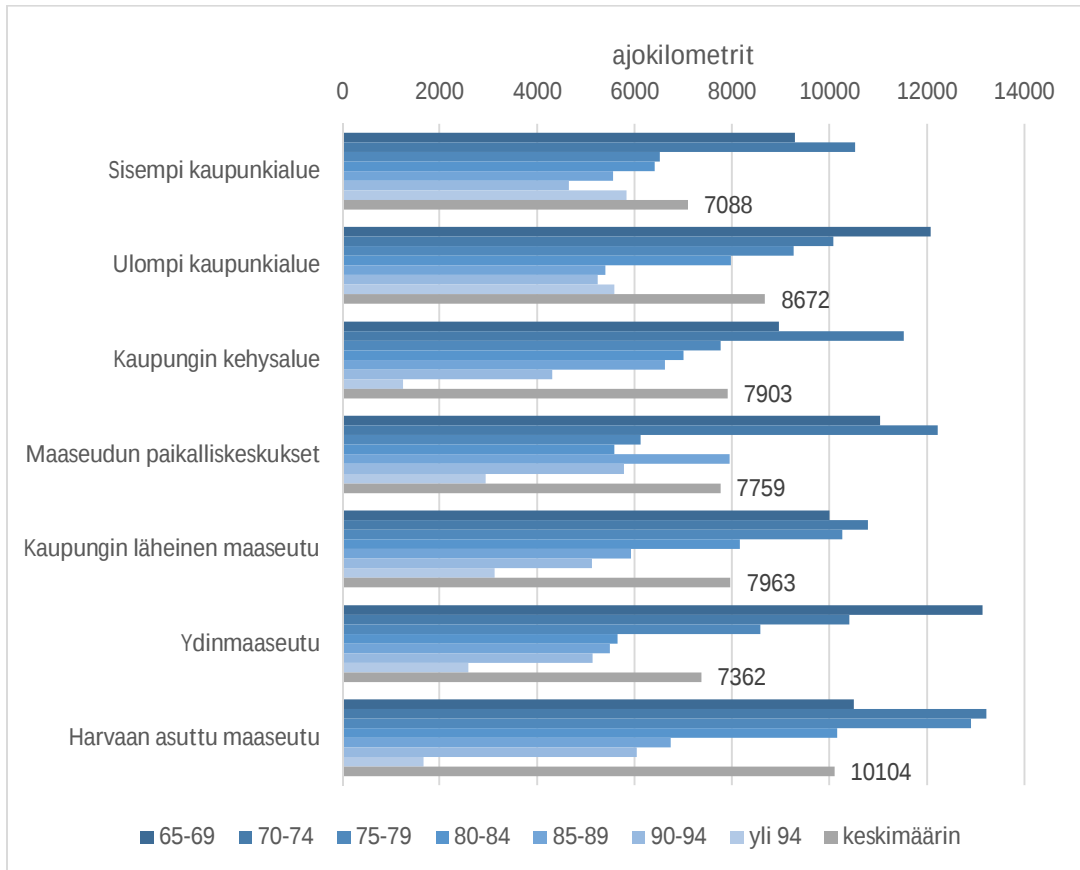
Kuva 2.6 Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierroksella.

Vastaajien ilmoittamista viimeisen vuoden aikana ajamista ajokilometreistä muodostettiin keskimääräinen ajosuorite olettamalla vuosittaisen suorituksen olevan monivalintakysymyksen vaihtoehdon vaihteluvälin keskiarvo. Keskimääräinen vastaajien ajokilometrien määrä viimeisen vuoden aikana oli vuoden 2016 aineistossa 7906 kilometriä, joka oli hieman aiempien vuosien suoritteita suurempi. Vuoden 2015 aineistossa vastaava määrä oli 7 826 kilometriä ja vuoden 2014 aineistossa 7 867 kilometriä.

Alueryhmittäin tarkasteltuna ajosuorituksen määrä oli suurimmillaan Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla (kuva 2.7). Keskimäärin suoritteet kaikissa alueryhmissä olivat suurimmillaan 65–74-vuotiaiden ikäryhmissä ja pienimmillään vanhimmissa ikäryhmissä. Yli 94-vuotiaiden vastaajien määrä oli kuitenkin pieni osassa alueryhmiä, joten satunnaisvaihtelun osuus ryhmän sisällä oli suurta. Asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella ajosuoritteet olivat suurimpia harvaan asutulla maaseudulla ja pienimpiä sisemmällä kaupunkialueella (kuva 2.8). Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella tulokset ovat linjassa vuoden 2015 kanssa. Alueryhmittäin tarkasteltuna suoritteet olivat hieman laskeneet vuodesta 2015 pääkaupunkiseudulla ja nousseet pienimmillä kaupunkiseuduilla.



Kuva 2.7 Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä ikäryhmittäin asuinpaikan kaupunkiseudun mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksella.



Kuva 2.8 Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä ikäryhmittäin asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan vuoden 2016 tutkimuskierroksella.

2.4 Ajokyky ja ajotottumukset

Tutkimuksessa selvitettiin vastaajien ajotottumuksissa viimeisen vuoden aikana tapahtuneita muutoksia. Kuvassa 2.9 on esitetty vastaajien arvio siitä, miten he ovat muuttaneet viimeksi kuluneen vuoden aikana ajokäyttäytymistään. Vastaajat arvioivat esitettyjä väittämiä asteikolla en yhtään–hieman–paljon. Erityisesti vanhimmissa ikäluokissa kysymykseen vastaamatta jättäneiden osuus oli myös suurehko.

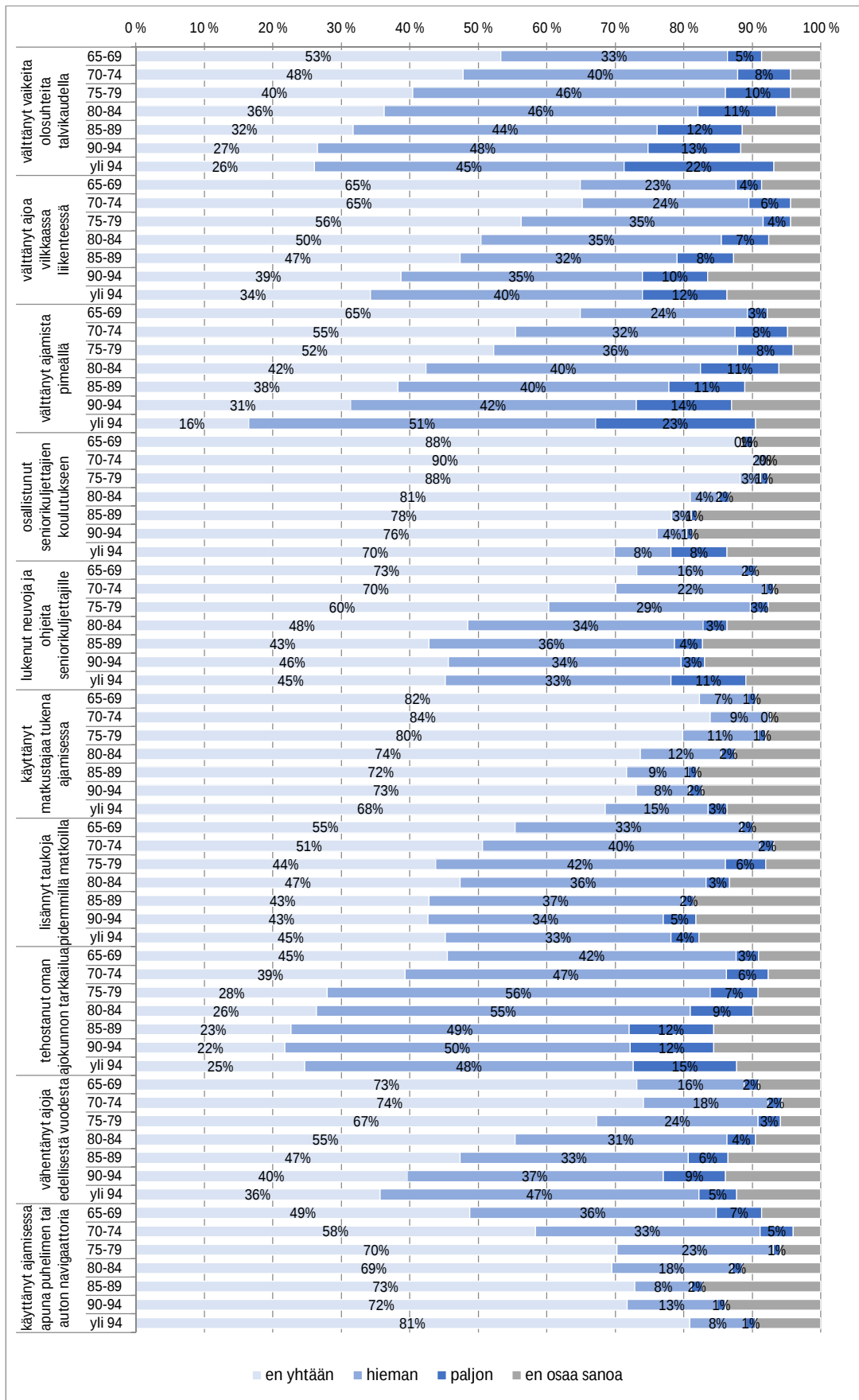
Eri osa-alueista selkeimmin esille nousevat vaikeiden talviolosuhteiden ja pimeällä ajon välttäminen sekä oman ajokunnon tehostunut tarkkailu. Kaikista vastaajista 54 % ilmoitti välttäneensä vaikeita olosuhteita talvikaudella ja 46 % ajamista pimeällä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Oman ajokuntonsa tarkkailua oli tehostanut 59 % vastaajista. Lähes poikkeuksetta eniten muutoksia omissa ajotottumuksissa ja oman ajokunnon tarkkailussa oli tapahtunut vanhimmillä ikäryhmillä. Erityisen selkeästi tämä näkyi pimeällä ajon välttämisessä. Vanhimmassa yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä 74 % ilmoitti välttäneensä pimeällä ajoa viimeksi kuluneen vuoden aikana, kun vastaava osuus 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä oli 27 %.

Vilkaassa liikenteessä ajo oli vähentynyt selkeästi yli 75-vuotiailla vastaajilla viimeksi kuluneen vuoden aikana. Myös ajomääriä olivat vähentäneet vanhimmat ikäryhmät selkeästi keskimääräistä enemmän. Yli 94-vuotiaista vastaajista 17 % ilmoitti vähentäneensä ajoa paljon ja 42 % hieman edelliseen vuoteen nähden. Taukojen pitäminen ei ollut yhtä selkeästi riippuvaista vastaajan iästä, vaikkakin yleisyys

oli yli 75-vuotiaiden vastaajien keskuudessa keskiarvoa korkeammalla. Yli 75-vuotiaista vastaajista keskimäärin noin 40 % vastaajista ilmoitti lisänneensä taukojen pitämistä viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Osa-alueista pienimmälle huomiolle jäi seniorikuljettajien koulutukseen osallistuminen ja ajaessa matkustajan tukena käyttäminen. Koulutukseen oli osallistunut vain noin neljä prosenttia kaikista vastaajista ja matkustajaa oli käyttänyt tukena noin 11 % vastaajista viimeksi kuluneen vuoden aikana. Molempien tekijöiden kohdalla osuus oli hieman isompi vanhimmissa ikäryhmissä.

Puhelimen tai auton navigaattorin käyttö oli osa-alueista ainoa, jonka yleisyys laski vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä navigaattoria oli käyttänyt viimeksi kuluneen vuoden aikana 43 % vastaajista, kun vastaava osuus yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä jäi alle 10 prosenttiin. Navigaattorin käyttö oli hieman yleisempää suurimmassa osassa ikäluokkia vuosien 2015 ja 2014 tutkimuskierrosten tuloksiin verrattuna. Pääosin tulokset eri tekijöiden osalta säilyivät kuitenkin vuosien 2015 ja 2014 kaltaisina.



Kuva 2.9 Ajotottumuksissa tapahtuneet muutokset viimeksi kuluneen vuoden aikana eri ikäryhmissä vuoden 2016 tutkimuksessa.

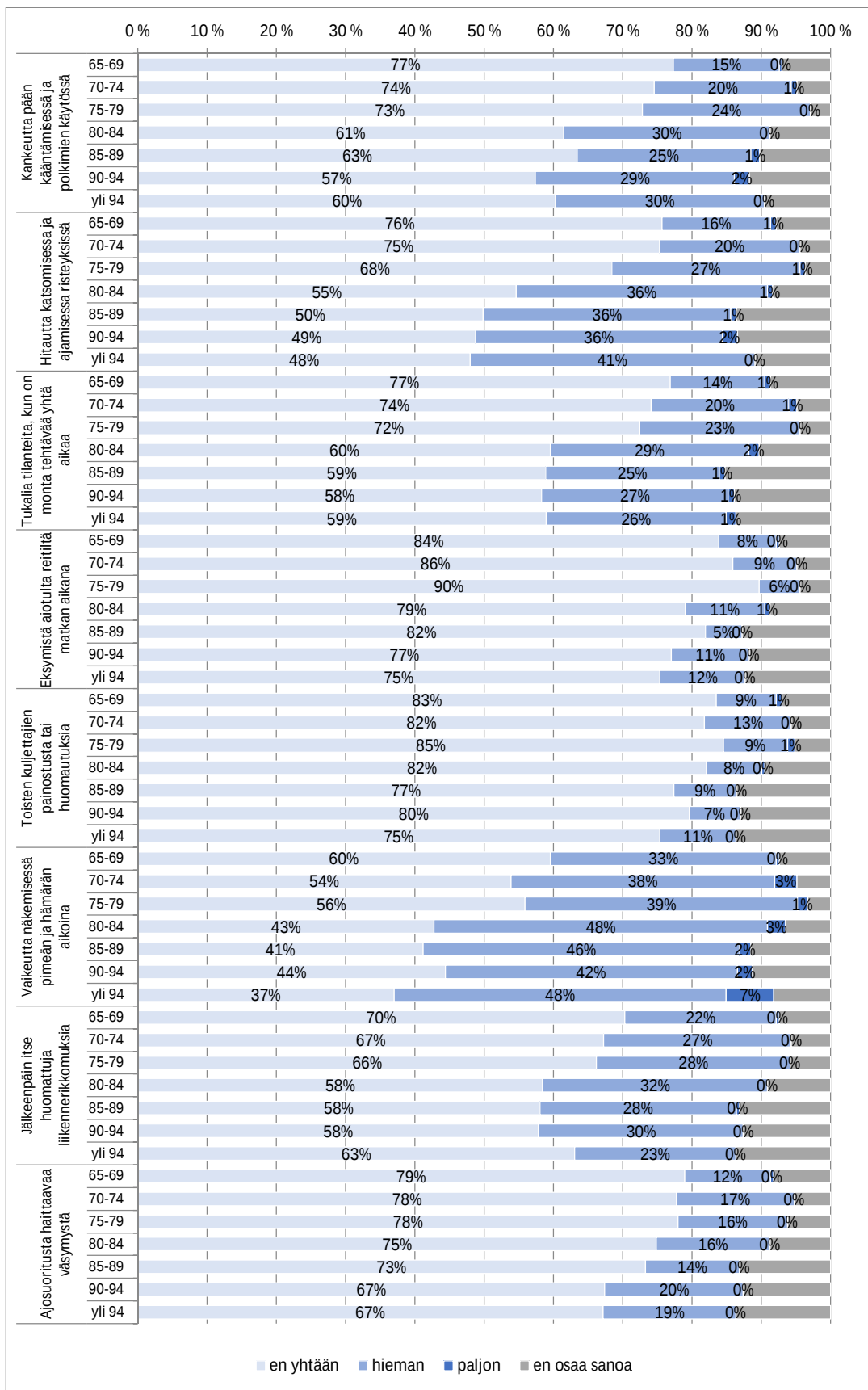
Tutkimuksessa selvitettiin ajotottumusten lisäksi vastaajien näkemyksiä siitä, ovatko he kokeneet ajoterveyteen liittyviä ongelmatilanteita viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kuvassa 2.10 on esitetty tulokset vuoden 2016 tutkimuskierroksella.

Yleisimmät vastaajien kokemat ajoterveyteen liittyvät ongelmat olivat vaikeudet näkemisessä pimeään ja hämärään aikoina. Yli 94-vuotiaista vastaajista 55 % ilmoitti kärsineensä vaikeuksista pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Vastaava osuus 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä oli 33 %. Sama teema nousi esille vastaajien ajotottumuksia arvioivassa osiossa (kuva 2.9), jossa yksittäisistä osa-alueista selkeimmin esille nousi pimeässä ajon välttäminen. Näin ollen voidaan todeta iäkkäiden kuljettajien arvioivan melko realistisesti omaa ajoterveyttään ja sopeuttavan ajotottumuksiaan ajoterveydessä ilmenneisiin ongelmiin välttämällä riskialttiita ajo-olosuhteita.

Erityisesti vanhimmissa ikäryhmissä melko suuri osa vastaajista oli kokenut viimeisen vuoden aikana myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä, kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä sekä yleisiä tukalia tilanteita ajon aikana, kun tehtäviä on yhtäaikaaisesti paljon. Lisäksi yli 80-vuotiaista vastaajista keskimäärin noin 30% ilmoitti huomanneensa itse jälkeenpäin tehneensä liikenne rikkomuksia.

Ajosuoritusta haittaavaa väsymystä kertoi kokeneensa noin viidennes yli 90-vuotiaista vastaajista ja keskimäärin 12–17 % tätä nuoremmista ikäluokista. Eri osa-alueista vähiten vastaajat olivat kokeneet eksymistä aiotulta reitiltä matkan aikana sekä toisten kuljettajien painostuksia tai huomautuksia. Eksymisiä aiotulta reitiltä oli tapahtunut eniten (reilu 10 % vastaajista) vanhimmille yli 90-vuotiaiden ikäryhmille.

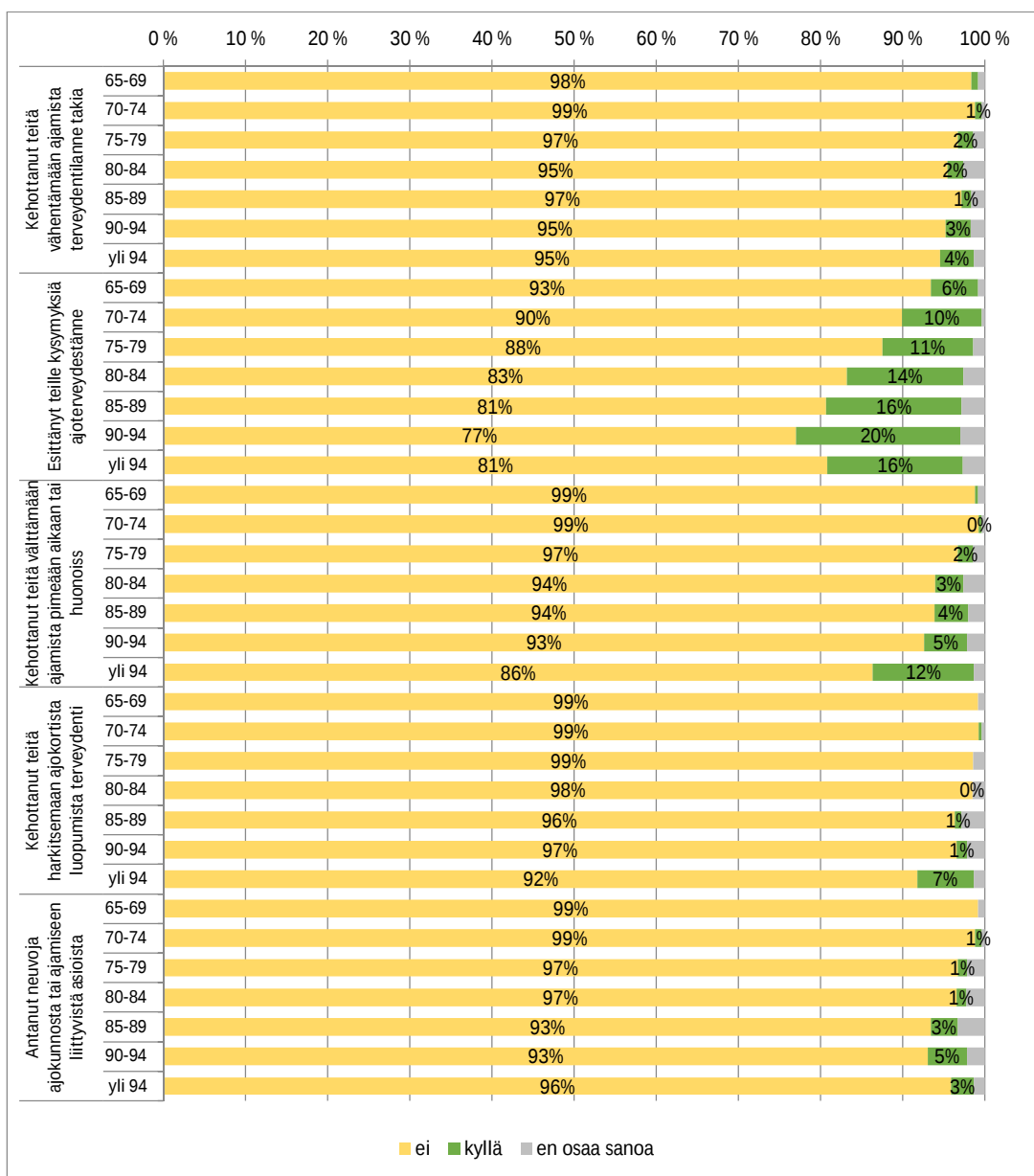
Ajoterveyteen liittyvissä väittämissä tulokset olivat niin ikään pääosin linjassa vuosien 2015 ja 2014 tutkimuskierrosten tulosten kanssa. Tulokset ikäryhmien välillä olivat hieman tasoittuneet aikaisemmista vuosista, eivätkä vanhimmat yli 90-vuotiaiden ikäluokat erottuneet muista aivan yhtä selkeästi kuin vuosina 2015 ja 2014.



Kuva 2.10 Vastaajien arvio siitä, ovatko he viimeksi kuluneen vuoden aikana kohdanneet erilaisia ajokyvyn heikkenemistä indikoivia tilanteita vuoden 2016 tutkimuksessa.

Vastaajilta kysyttiin omien ajokykyyn liittyvien arvioiden lisäksi tietoa terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa käydyistä keskusteluista. Tulokset ikäryhmittäin vuoden 2016 tutkimuskierrokselta on esitetty kuvassa 2.11. Valtaosa vastaajista ei ollut aiempien vuosien tapaan käynyt ollenkaan keskustelua terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa ajokuntoonsa liittyen viimeisen vuoden aikana.

Terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa käyty keskustelu oli selvästi yleisintä vanhimmissa ikäluokissa. Yli 85-vuotiaiden ikäryhmissä keskimäärin vajaa viidennes ilmoitti terveydenhuoltohenkilökunnan esittäneen heille kysymyksiä ajoterveyteen liittyen. Yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä 12 % vastaajista ilmoitti terveydenhuoltohenkilökunnan kehottaneen välttämään pimeällä tai huonoissa liikenneolosuhteissa ajamista. Muissa ikäryhmissä vastaava osuus oli korkeintaan 5 %. Pääosin siis aikaisemmissa kappaleissa esillä ollut pimeällä ja hämärissä olosuhteissa ajamisen välttely on ollut omatoimista eikä terveydenhuoltohenkilökunnan ohjaamaa.

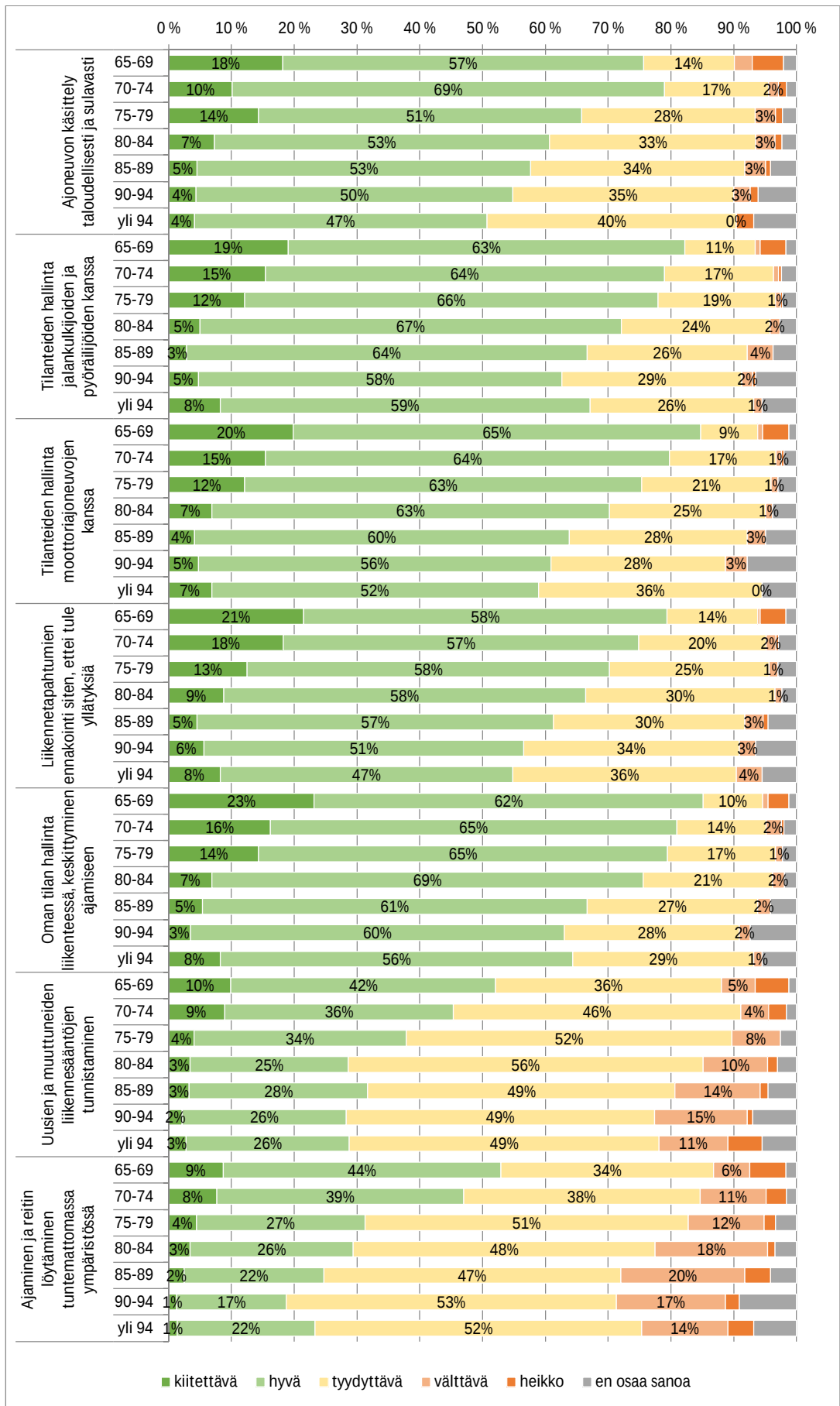


Kuva 2.11 Vastaajien arvio siitä, onko terveydenhuoltohenkilöstä viimeksi kuluneen vuoden aikana opastanut tai kysynyt vastaajalta ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä vuoden 2016 tutkimuksessa.

Vastaajia pyydettiin lisäksi arvioimaan omaa ajokykyään asteikolla kiitettävä–heikko tärkeimpien ajotaitoon liittyvien tekijöiden osalta (kuva 2.12). Keskimäärin vastaajat arvioivat ajokykynsä hyväksi useimpien osa-alueiden osalta. Kaikkien tekijöiden kohdalla arvio ajotaidosta laski melko suoraviivaisesti vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä.

Vastaajat arvioivat ajotaitonsa melko tasaisesti ajoneuvon käsittelyn, tilanteiden hallinnan, liikennetapahtumien ennakoinnin ja oman tilan hallinnan osalta. Kaikissa näissä osa-alueissa 65–74-vuotiaiden ikäryhmissä noin 80 % vastaajista arvioi omat taitonsa hyväksi tai kiitettäväksi. Vanhimpien yli 90-vuotiaiden ikäryhmässä hyväksi tai kiitettäväksi ajotaitonsa näillä osa-alueilla arvioi noin 55–65 % vastaajista.

Heikoimmiksi osa-alueikseen vastaajat arvioivat uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisen sekä ajamisen ja reitin löytämisen tuntemattomassa ympäristössä. Kaikki vastaajat huomioiden vajaa puolet vastaajista arvioi näiden osa-alueiden hallintansa tyydyttäväksi. Välttäväksi tai heikoksi ajotaitonsa arvioineiden osuus kasvoi selvästi vanhimmissa ikäluokissa. Ajamisen ja reitin löytämisen arvioi välttäväksi tai heikoksi noin viidennes yli 84-vuotiaista vastaajista. Vastaavasti uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisen arvioi välttäväksi tai heikoksi noin 15 % yli 84-vuotiaista vastaajista.

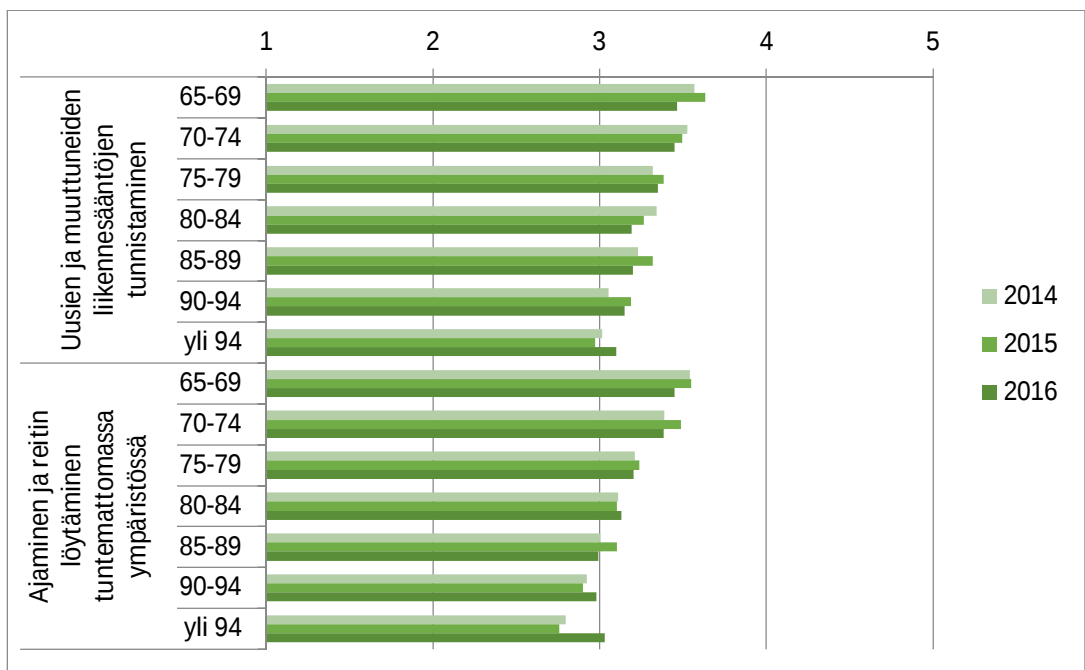


Kuva 2.12 Vastaajien arvio omasta ajokyvystään vuoden 2016 tutkimuksessa.

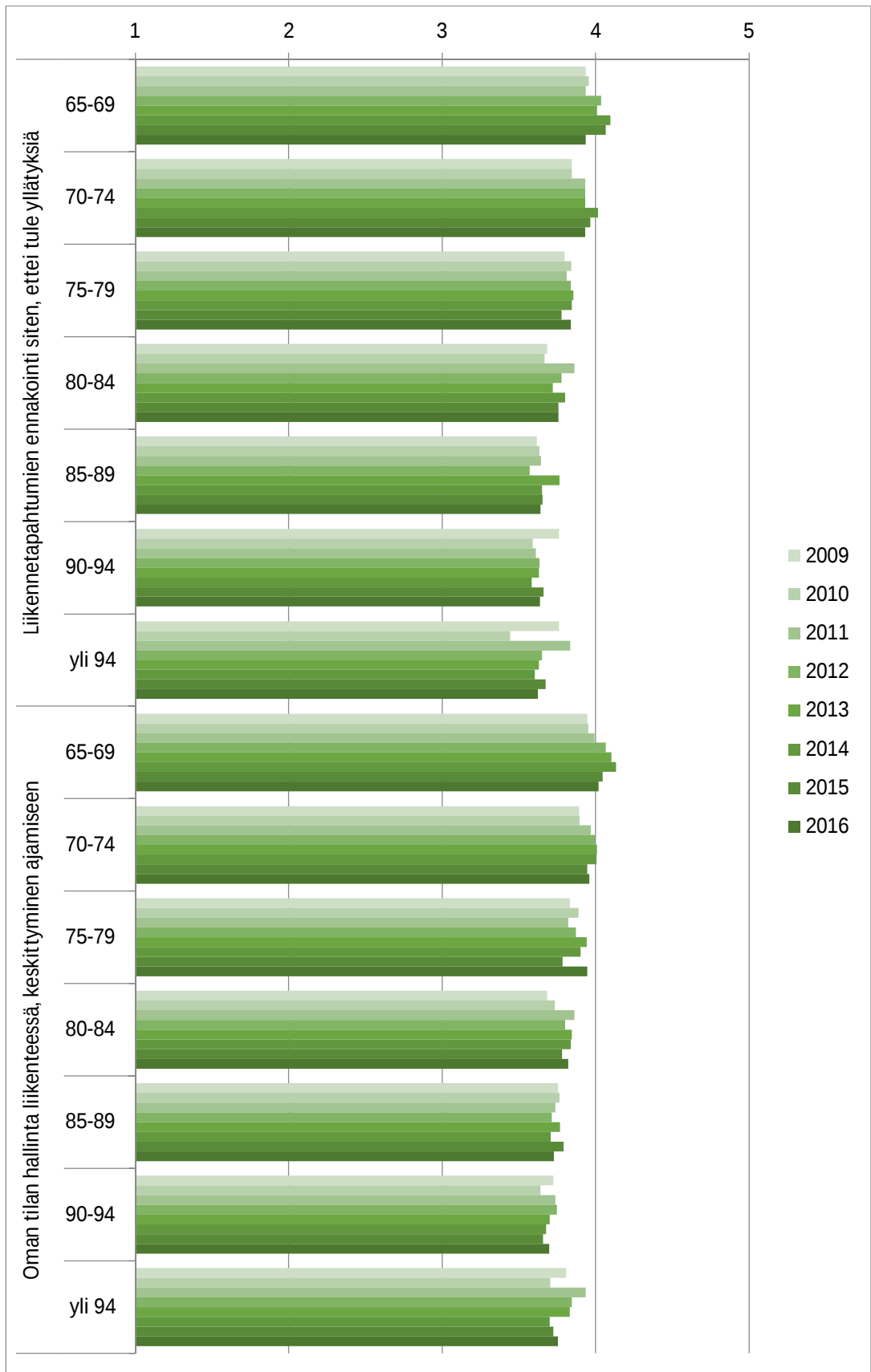
Kuvissa 2.13–2.15 on esitetty vastaajien ajokykyarvioiden keskiarvojen kehitys ikäryhmittäin eri vuosien tutkimuskierroksilla niiltä osin kuin tietoa on ollut saatavilla ja vastaava kysymys on ollut mukana tutkimuslomakkeella. Keskiarvot väittämille on laskettu antamalla kiitettävälle arvosana 5, hyvälle 4, tyydyttävälle 3, välttävälle 2 ja heikolle 1.

Vuodesta 2014 saakka tutkimuslomakkeella on kysytty vastaajien arviota uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisesta sekä ajamisesta ja reitin löytämisestä tuntemattomassa ympäristössä. Nämä osa-alueet ovat saaneet ajotaitoa arvioivasta osiosta heikoimmat arvot jokaisella tutkimuskierroksella. Keskiarvot vuonna 2016 näille osa-alueille olivat 3,3 ja 3,2. Vanhimman yli 94-vuotiaiden ikäryhmän osalta omat arviot olivat hieman nousseet aikaisemmista vuosista ja vastaavasti nuorimmilla ikäryhmillä hieman laskeneet. Erot ikäryhmien välillä olivat siten hieman aiempaa tasaisemmat, joskin näiden kahden osa-alueen osalta ikäryhmäkohtaiset erot säilyivät selvästi muita ajokyvyn osa-alueiden arvioita suurempina. Ikäryhmäkohtaiset erot olivat selkeimpiä arvioitaessa ajamista ja reitin löytämistä tuntemattomassa ympäristössä.

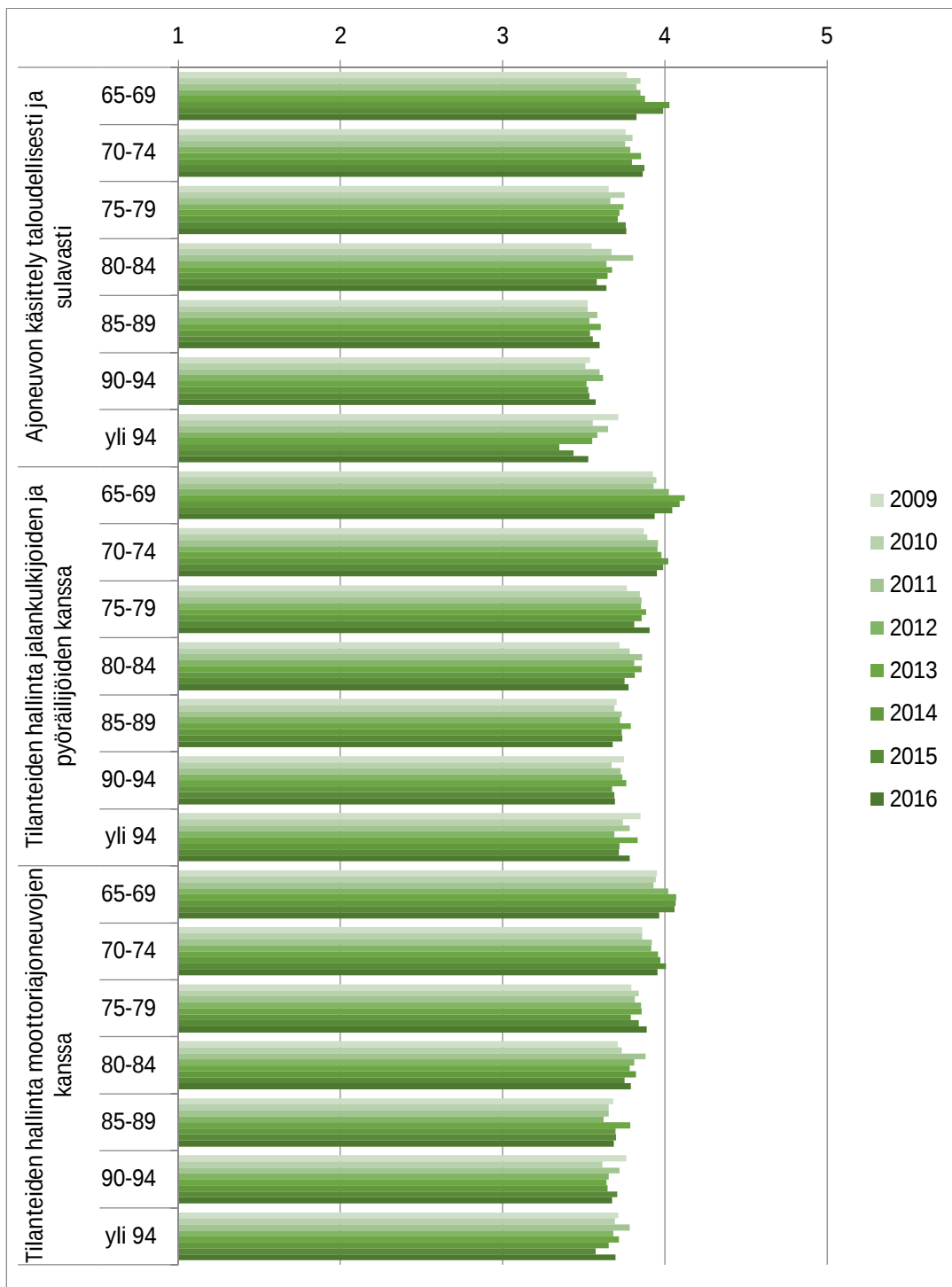
Muut omaa ajotaitoa arvioivat väittämät ovat säilyneet muuttumattomina vuodesta 2009 saakka. Useimpien tekijöiden osalta erityisesti tutkimusjoukon nuorimmissa ikäryhmissä korkeimmat arvot annettiin vuosien 2012–2015 tutkimuskierroksilla, jonka jälkeen arviot olivat jälleen hieman laskeneet vuonna 2016. Vanhimman yli 94-vuotiaiden ikäryhmän osalta tilanteiden hallinta sekä ajoneuvon taloudellinen ja sulava käsittely arvioitiin kuitenkin vuonna 2016 vuosia 2015 ja 2014 korkeammaksi. Erot ikäryhmien välillä olivat hieman aiempaa pienempiä, vaikka useimpien tekijöiden kohdalla muutokset olivatkin pieniä.



Kuva 2.13 Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen ja tuntemattomassa ympäristössä ajamisen osalta vuosien 2014–2016 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyydyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).



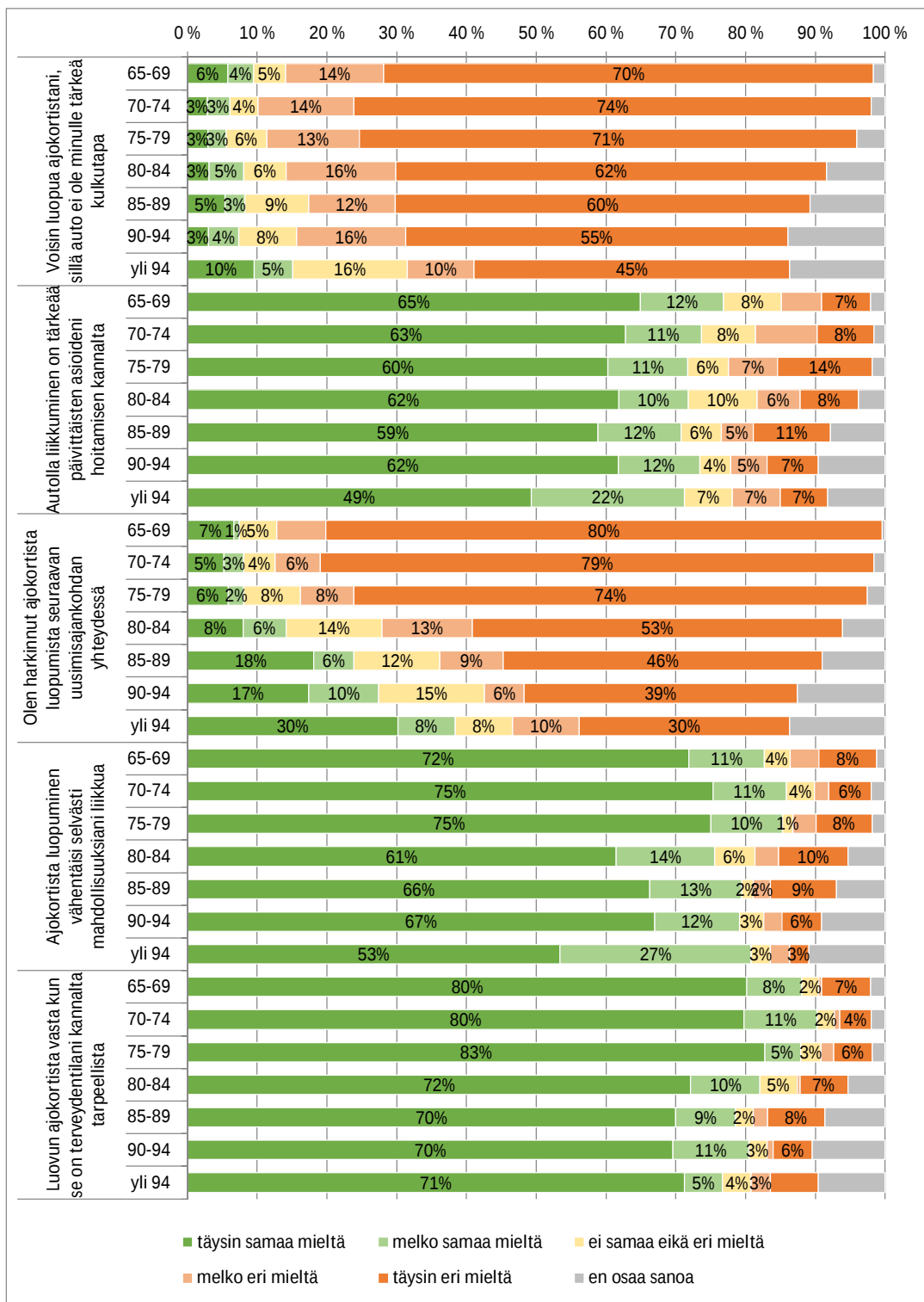
Kuva 2.14 Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2009–2016 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tydyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).



Kuva 2.15 Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2009–2016 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyytyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).

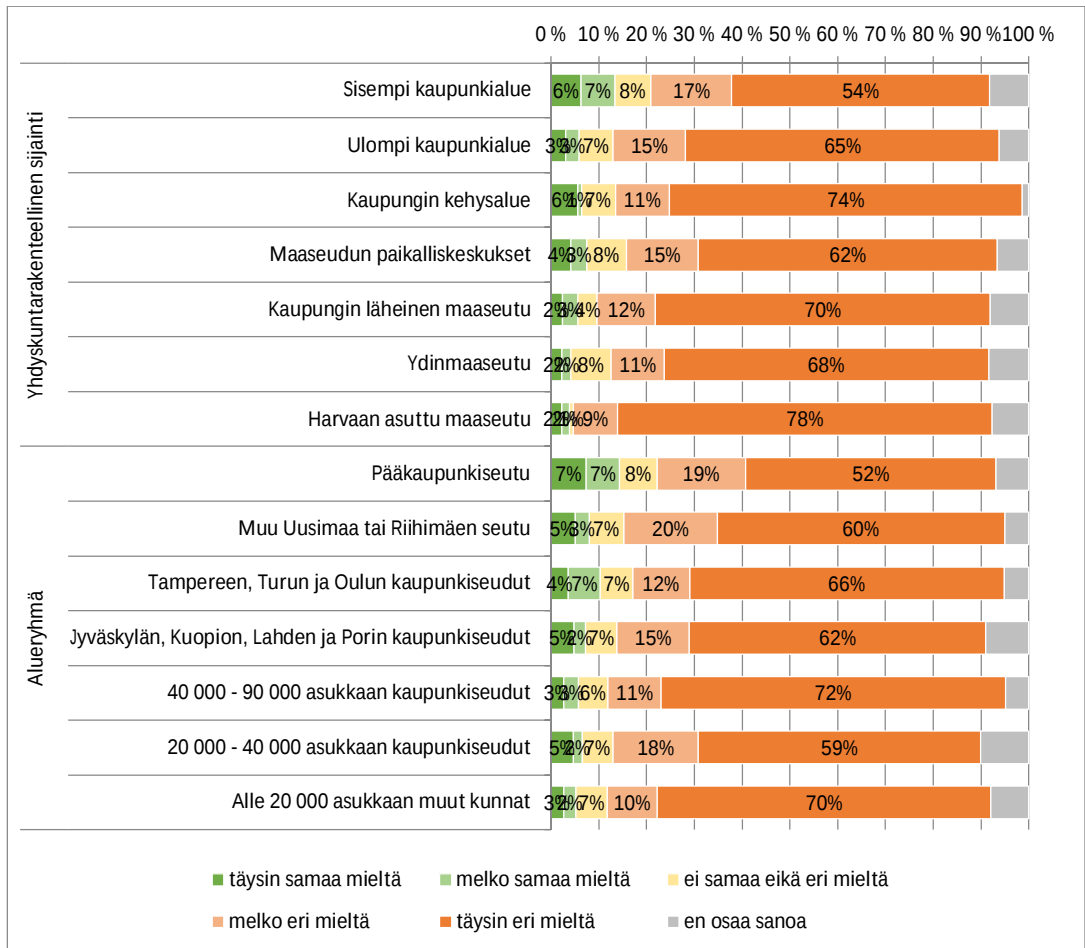
Vastaajille esitettiin kyselyssä lisäksi muutamia ajokortista luopumiseen ja autolla ajamisen merkitykseen liittyviä kysymyksiä (kuvat 2.16). Kuten aiempina vuosina, suurin osa vastaajista arvioi ajokortin erittäin tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Ainoastaan vanhimmissa yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä ajokorttia ei pidetty enää aivan yhtä tärkeänä. Vanhinta ikäryhmää lukuun ottamatta selvästi yli puolet vastaajista koki autolla liikkumisen erittäin tärkeäksi osaksi päivittäistä liikkumistaan. Keskimäärin lähes 90 % vastaajista arvioi luopuvansa kortistaan vasta, kun se on terveydentilan kannalta tarpeellista. 85–94-vuotiaista vastaajista

noin neljännes ja yli 94-vuotiaista vastaajista vajaa 40 % harkitsi ajokortista luopumista seuraavan uusimisajankohdan yhteydessä.



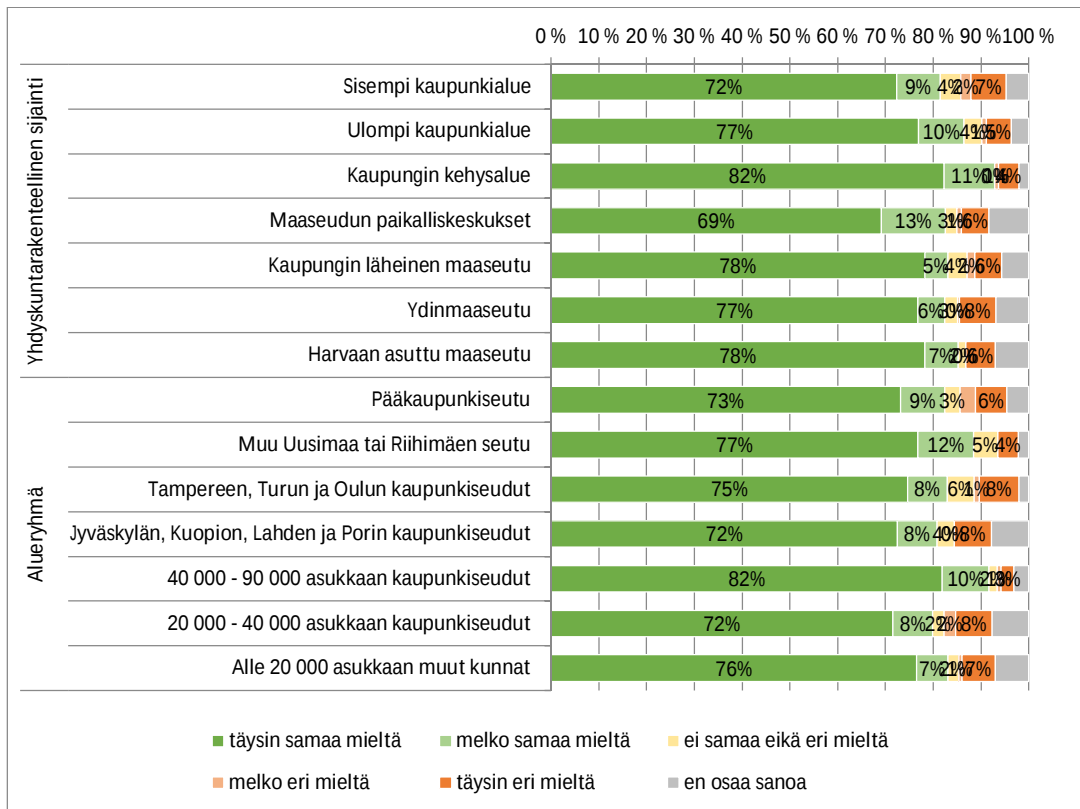
Kuva 2.16 Vastaajien arvio ajokortin tarpeellisuudesta ja ajokortista luopumisen ajankohtaisuudesta vuoden 2016 tutkimuksessa.

Alueellisia eroja ajo-oikeuden tarpeellisuudesta ilmeni jonkin verran. Kuvasessa 2.17 on esitetty yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan ja alueryhmittäin jaoteltuna vastaajien näkemykset siitä, olisivatko he valmiita luopumaan ajokortistaan lähiaikoina. Pääkaupunkiseudulla sekä sisemmällä kaupunkialueilla ajokortista oltiin valmiimpia luopumaan kuin pienillä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla. Harvaan asutulla maaseudulla 78 % vastaajista oli täysin eri mieltä siitä, että voisi luopua ajokortistaan vastaavan osuuden ollessa 54 % sisemmällä kaupunkialueella asuvilla vastaajilla. Sisemmällä kaupunkialueella asuvista 13 % ja pääkaupunkiseudulla asuvista 14 % voisi harkita ajokortista luopumista.



Kuva 2.17 Vastaajien arvio väittämään ”Voisin luopua ajokortistani, sillä auto ei ole minulle tärkeä kulkutapa” asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun koon mukaan vuoden 2016 tutkimuksessa.

Valtaosa vastaajista kaikissa ryhmissä oli valmis luopumaan ajokortista vasta, kun se on terveydentilan kannalta tarpeellista (kuva 2.18). Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan jaoteltuna osuus oli suurimmillaan kaupungin kehysalueilla ja alueryhmistä 40 000 – 90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla. Ajokortista luopumiseen, ennen kuin se on terveydellisistä syistä välttämätöntä, vaikuttavat ensisijaisesti mahdollisuus käyttää muita kulkutapoja ja asuinpaikan sijainti suhteessa palveluihin sekä muihin tärkeisiin asiointikohteisiin.



Kuva 2.18 Vastaajien arvio väittämään ”Luovun ajokortista vasta kun se on terveydentilani kannalta tarpeellista” asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun koon mukaan vuoden 2016 tutkimuksessa.

2.5 Vapaa palaute

Vastaajilla oli mahdollista jättää varsinaisten tutkimuskysymysten lisäksi avointa palautetta tutkimuslomakkeella. Avoin palautteen kentässä vastaajilta kysyttiin, kuinka tarpeellisenä he pitivät seniorikuljettajille suunnattua täydentävää ajo-opetusta sekä viestintää uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä. Lisäksi vastaajaa ohjeistettiin kirjoittamaan halutessaan ylös myös muita kommentteja ajoterveyteen ja ajokorttikäytäntöjen kehittämiseen liittyen. Yli puolet vastaajista (55 %) oli kirjannut ylös sanallista palautetta.

Kaiken kaikkiaan 43 % sanallista palautetta antaneista vastaajista oli ilmoittanut vapaan palautteen kentässä pitävänsä täydentävää ajo-opetusta tärkeänä. Vastaavasti 54 % piti tärkeänä viestintää uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä. Osuuksiin sisältyy vastaajat, jotka pitivät molempia tarpeellisenä tai olivat vastanneet yleisesti kokevansa aihepiirin tärkeäksi ja tarpeelliseksi. Noin 10 % palautetta antaneista vastaajista ilmoitti, ettei koe täydentävää ajo-opetusta tärkeänä ja 6 % ilmoitti, ettei koe muuttuneista liikennesäännöistä viestintää tärkeänä.

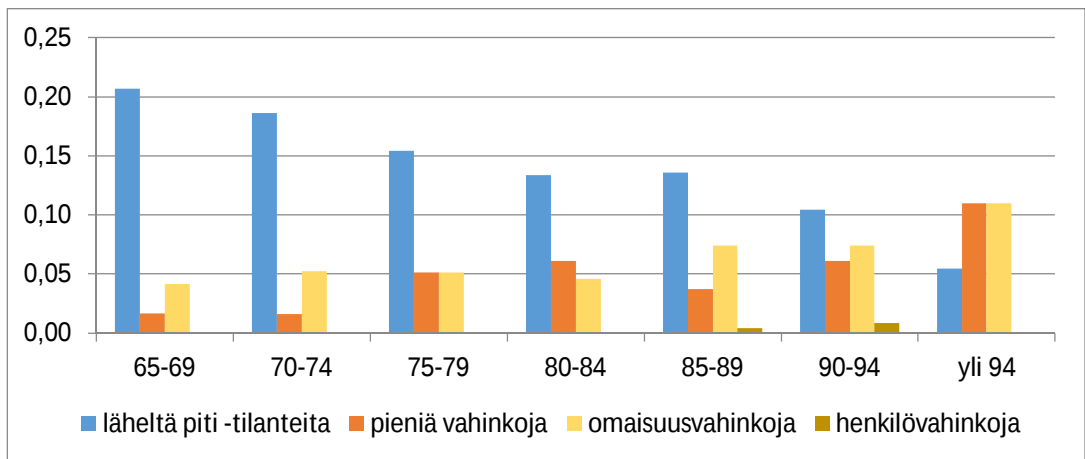
Noin 13 % palautetta antaneista vastaajista koki tärkeäksi kunkin kuljettajan henkilökohtaisen kunnon ja ajokokemuksen yksilöllisen huomioimisen. Osassa palautteita koettiin tärkeäksi lääkärin tekemä ajokunnon tarkkailu ja osassa huolta aiheutti mahdolliset täydentävästä opetuksesta koituvat kustannukset. Muutamassa prosentissa palautteita vastaaja myös ilmoitti, että ajaa pääasiassa vain tutussa ympäristössä ja suotuisissa olosuhteissa tai on lopettanut ajamisen kokonaan.

3 Seniorikuljettajien indeksin kehitys

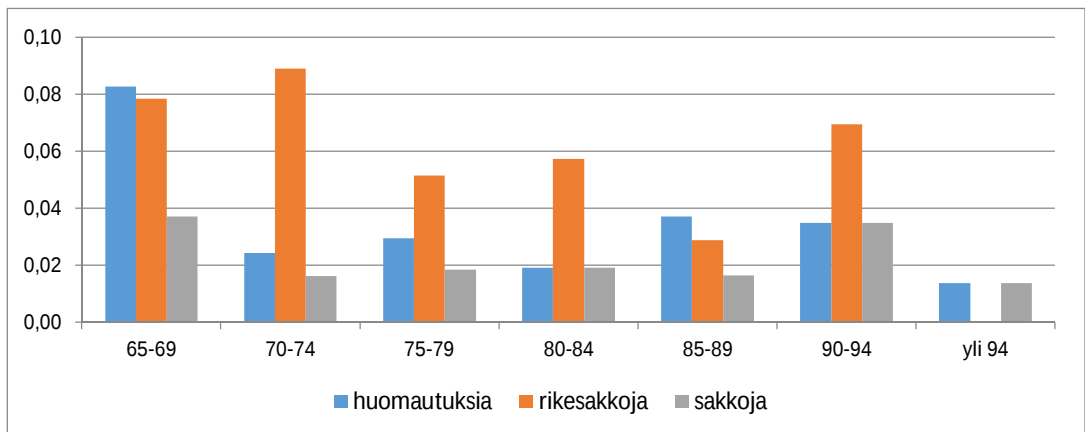
3.1 Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä

Seniorikuljettajien indeksien laskenta perustuu vastaajien ilmoittamien viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtuneiden vahinkojen sekä sakkojen ja rikesakkojen määrässä mitattujen liikennetrikkomusten määränä. Kuvissa 3.1 ja 3.2 on esitetty liikennevahinkojen ja rikkomusten määrä eri ikäryhmissä. Kyselyssä selvitettyjen läheltä piti -tilanteiden ja poliisin antamien huomautusten määrää ei ole käytetty varsinaisten indeksien laskennassa.

Viimeksi kuluneen vuoden aikana sattuneiden läheltä piti -tilanteiden määrä laski tasaisesti vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä. Läheltä piti -tilanteita oli siis sattunut eniten niille, joille myös ajokilometrejä oli kertynyt eniten. Liikennevahinkoja oli sen sijaan sattunut eniten vanhimille ikäryhmille pienemmästä liikennesuoritteesta huolimatta. Liikennetrikkomusten osalta iän vaikutus ei ollut yhtä suoraviivainen. Rikesakkoja olivat saaneet eniten 70–74-vuotiaat vastaajat ja huomautuksia sekä sakkoja 65–69-vuotiaat vastaajat. Tulos on pääpiirteissään samansuuntainen vuosien 2015 ja 2014 tutkimuskierrosten kanssa.



Kuva 3.1 Läheltä piti -tilanteiden ja liikennevahinkojen keskimääräinen määrä (tapausta/henkilö) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana vuoden 2016 tutkimuksessa.



Kuva 3.2 Poliisin antamien huomautusten ja sakkojen keskimääräinen määrä (tapausta/henkilö) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana vuoden 2016 tutkimuksessa.

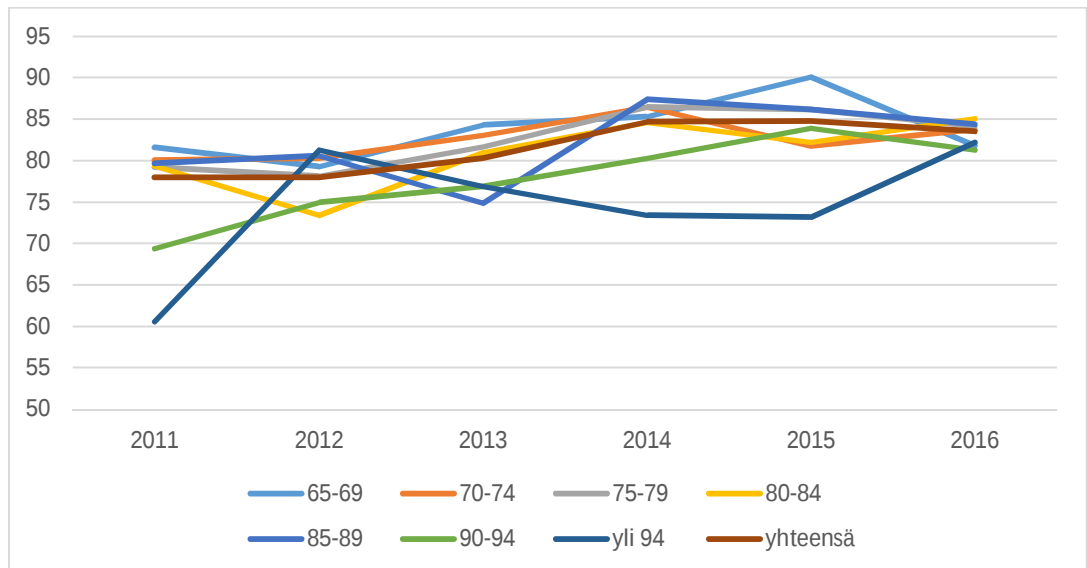
3.2 Indeksien laskenta

Seniorikuljettajien indeksit lasketaan vastaajille viimeisen ajovuoden aikana sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden suhteena aikaan tai ajettuihin kilometreihin. Indeksien rinnalla lasketaan ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden vastaajien osuutta, joille ei ole sattunut liikennevahinkoja ja jotka eivät ole saaneet sakkoja tai huomautuksia poliisilta viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Taulukossa 3.1 ja kuvassa 3.3 on kuvattu vahingoita ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitys vuosien eri vuosien tutkimusaineistoissa. Priima-osuudet ovat vuosina 2009–2010 olleet selvästi korkeampia kuin vuosina 2011–2016. Erityisesti vuoden 2010 aineistossa priima-osuus oli poikkeuksellisen korkea muihin vuosiin verrattuna. Vuoden 2016 tutkimuskierroksella priima-osuus oli 84 %, joka on lähes vastaava vuosien 2015 ja 2014 kanssa ja hieman vuosia 2011–2013 korkeampi. Yli 94-vuotiaiden vastaajamäärä on suhteellisen pieni (73 vastaajaa vuonna 2016), joten satunnaisvaihtelut näkyvät siinä muita ikäryhmiä enemmän.

Taulukko 3.1 Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden ikäkuljettajien osuus vuosien 2009–2016 tutkimuksissa (priima-osuus). Vuosien 2009–2012 aineistolähteinä Mikkonen 2010a, Mikkonen 2011 ja Mikkonen 2012.

ikäryhmä	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
65-69	89,8	96,5	81,6	79,3	84,3	85,3	90,1	81,8
70-74	89,2	96,4	80,1	80,3	83,1	86,5	81,8	83,8
75-79	90,6	94,5	79,2	78,1	81,7	86,5	86,2	84,2
80-84	90,2	95,4	79,4	73,4	81,0	84,6	82,2	85,1
85-89	82,9	97,2	79,7	80,6	74,9	87,4	86,2	84,4
90-94	86,4	93,8	69,4	75,0	76,9	80,3	83,9	81,3
yli 94	95,7	85,2	60,6	81,3	76,9	73,4	73,2	82,2
yhteensä	88,4	95,5	78,0	78,0	80,3	84,7	84,8	83,5



Kuva 3.3 Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitys ikäryhmittäin.

Indeksien laskennassa kullekin vastaajaryhmälle on laskettu painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa käyttäen kertoimina onnettomuuskustannusten suhteita osoittavia lukuja:

- pienet vahingot = 4
- vakuutuskorvatut omaisuusvahingot = 27
- henkilövahingot = 265
- rikemaksut = 1
- päiväsakot = 2

Summasta on muodostettu käänteisluku (1/painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa) kullekin vertailtavalle ryhmälle. Käänteisluku (M) mittaa ryhmien menestystä vahinkojen ja rangaistusten määrällä. Se kuvaa liikennemenestystä yhden vuoden aikana, jonka tunnus on Mpa (pa = per annum). Kerrottaessa tämä luku vuotuisella ajokilometrien määrällä saadaan menestys kilometriä kohti (Mkm). Kunkin tarkasteltavan ryhmän menestysindeksi ajovuotta kohti (Ind. pa) on muodostettu kaavalla $100 \cdot \text{Mpa}$ ryhmä/Mpa kantajoukko. Indeksien kantalukuna on käytetty aiempien tutkimusten tapaan uusien kuljettajien tasoa vuonna 2001 (ensimmäinen vakio-muotoinen indeksiaineisto). (Mikkonen 2011)

Taulukossa 3.2 on esitetty indeksin kehitys aikaan suhteutettuna (Mpa) ja taulukossa 3.3 ajosuoritteeseen suhteutettuna (Mkm) ikäryhmittäin. Indeksien kehityksessä on havaittavissa melko suuria satunnaisvaihteluja erityisesti yli 94-vuotiaiden ryhmässä, jossa havaintoaineiston koko on muita ikäryhmiä pienempi. Indeksillä painotetaan vahvasti henkilövahinkoja, joten niiden määrässä tapahtuvat vaihtelut vaikuttavat merkittävästi indeksin arvoon.

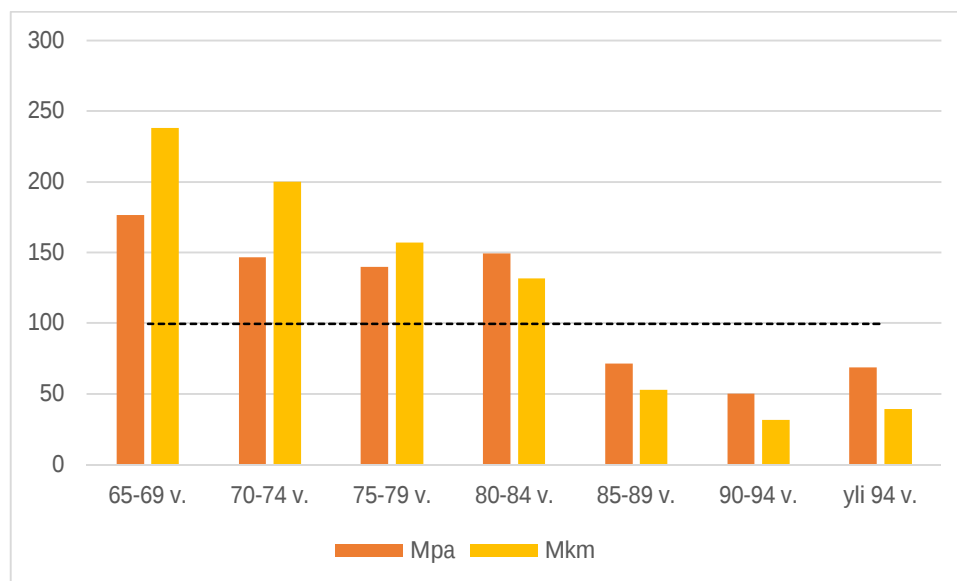
Taulukko 3.2 Aikaan sidotun seniorikuljettajien indeksin (Mpa) kehitys ikäryhmittäin. Vuosien 2009–2012 aineistolähteinä Mikkonen 2010a, Mikkonen 2011 ja Mikkonen 2012.

ikäryhmä	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
65–69	152,2	191,1	161,9	159,6	135,1	96,1	160,8	143,6
70–74	184,1	186,8	151,3	100,9	83,6	181,0	80,9	155,8
75–79	177	176,1	101,2	99,1	96,5	168,9	171,5	168,5
80–84	182,9	177,5	119,2	167,9	157,0	93,3	95,5	170,9
85–89	152,4	187,8	116,8	77,4	94,9	205,0	81,8	88,1
90–94	115,1	136,8	63,7	84,1	113,8	49,4	105,5	53,4
94–	197,7	107,4	46,5	345,5	54,6	43,6	110,1	30,3
yhteensä	163,7	176,6	119	119,8	109,0	131,1	116,9	126,6

Taulukko 3.3 Liikennesuoritteeseen sidotun seniorikuljettajien indeksin (Mkm) kehitys ikäryhmittäin. Vuosien 2009–2012 aineistolähteinä Mikkonen 2010a, Mikkonen 2011 ja Mikkonen 2012.

ikäryhmä	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
65–69	160,4	193,9	174,8	181,6	123,2	94,3	188,5	133,2
70–74	186,1	187,9	158,7	128,3	105,0	213,6	91,9	166,4
75–79	176,9	177,8	104,6	103,6	118,9	188,4	182,3	198,5
80–84	179,4	175,3	115,9	132,1	126,1	89,0	82,5	162,8
85–89	111,4	182,9	101,6	51,2	69,6	153,3	54,9	67,1
90–94	40,5	98,2	-18,3	-23,2	-29,7	-12,6	-29,2	-16,1
94–	195,4	-28,9	-100,2	-992,9	-303,4	-204,2	-379,1	-150,5
yhteensä	159,0	176,4	121	73,8	63,8	112,4	86,0	108,8

Seniorikuljettajien indeksi ikäryhmittäin ainoastaan vuoden 2016 tutkimusaineistoa käyttäen on esitetty kuvassa 3.4. Indeksä on laskettu siten, että koko otokselle on annettu kantalu 100, johon ikäryhmäkohtaiset arvot on suhteutettu. Indeksä arvo laskee melko suoraviivaisesti vastaajan iän mukaan sekä aikaan (Mpa) että ajettuihin kilometreihin (Mkm) suhteutettuna. Nuorimmissa ikäryhmissä suurempi ajosuorite nostaa ajettuihin kilometreihin suhteutetun indeksä selvästi keskiarvoa korkeammalla. Sekä aikaan että suoritteeseen sidotun indeksä arvo laskee selvästi yli 85-vuotiaiden vastaajien ikäryhmissä.



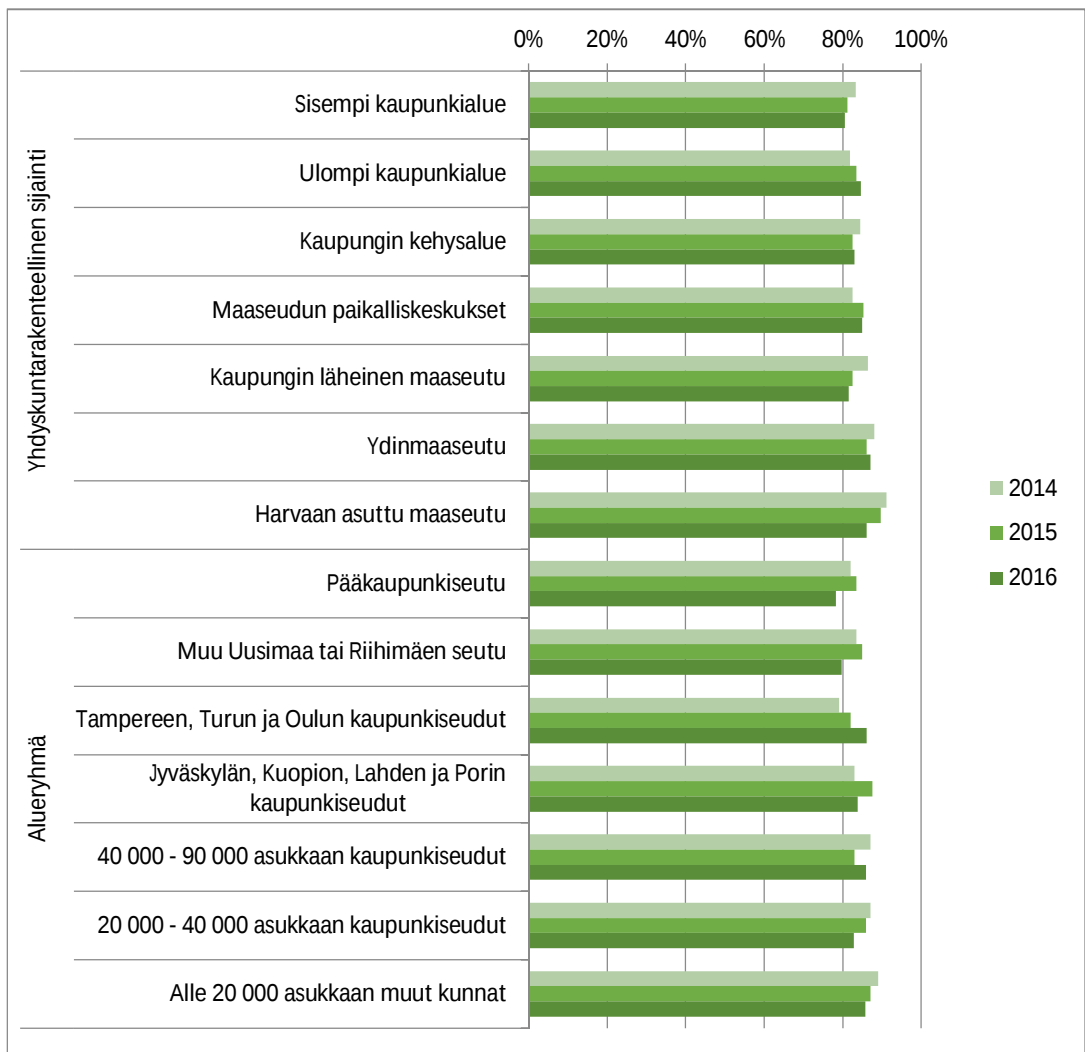
Kuva 3.4 Vuoden 2016 ikäkuljettajien tutkimuksen liikennemenestystä kuvaava indeksi aikaan (Mpa) ja ajettuihin kilometreihin (Mkm) suhteutettuna siten, että perustasona (=100) on koko otoksesta laskettu indeksi.

Koko seniorikuljettajien otokselle laskettu indeksi on ollut poikkeuksesta korkeammalla tasolla kuin vastaavalla tavalla ja samoin tutkimusmenetelmin vuosittain laskettu uusien kuljettajien liikennemenestystä kuvaava indeksi. Tulos on samansuuntainen sekä aikaa kohden lasketussa (Mpa) että liikennesuoritteeseen suhteutetussa (Mkm) indeksissä. Vuosien 2014–2016 aineistoissa koko otokselle lasketut kantaluvut ovat ikäkuljettajien aineistossa yli kaksinkertaiset uusien kuljettajien vastaaviin arvoihin verrattuna. Ikäkuljettajien liikennemenestys viimeisen vuoden aikana on

indeksien perusteella siten selvästi parempaa kuin uusien kuljettajien liikennemenestys ensimmäisen ajovuotensa aikana. Myös priima-%:n perusteella lasketun menestyksen perusteella ikäkuljettajat selviävät liikenteestä uusia kuljettajia paremmin. Uusista kuljettajista keskimäärin noin kaksi kolmannelle vastaajista oli selvinnyt vahingotta ja rangaistuksetta ensimmäisestä ajovuodestaan vuosien 2013–2016 tutkimusaineistoissa. Vastaavalta ajanjaksolta ikäkuljettajista vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selvinneiden osuus oli 83 %.

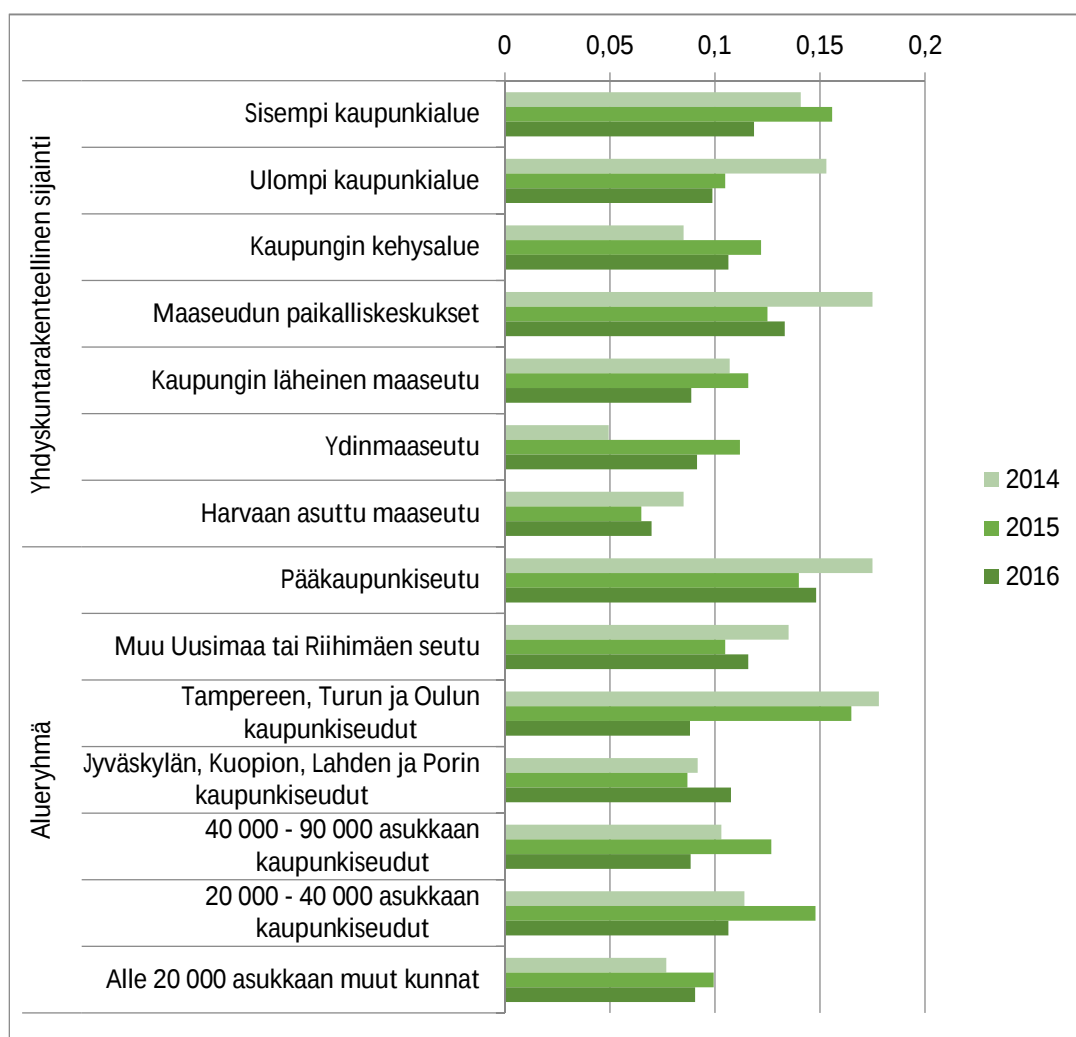
3.3 Alueellisia tuloksia liikenteessä selviytymisestä

Kuvassa 3.5 on esitetty vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden iäkkäiden kuljettajien osuus asuinalueen yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun koon mukaan jaoteltuna. Vahingotta selvinneiden määrä oli suurilla kaupunkiseuduilla asuvilla sekä tiiviisti rakentuneilla sisemmillä kaupunkialueilla asuvilla hieman muita alueita pienempi. Pääkaupunkiseudulla sekä muualla Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden osuus oli vuoden 2016 tutkimuskierroksella hieman laskenut aikaisemmista vuosista. Vastaavasti esimerkiksi Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla vahingotta ja rangaistuksetta selvinneitä oli aiempia vuosia enemmän. Erot vuosien välillä ovat kuitenkin melko pieniä.



Kuva 3.5 Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuus vuosien 2014–2016 aineistoissa alueryhmittäin

Kuvassa 3.6 on esitetty keskimääräinen liikennevahinkojen määrä vastaajan asuinalueen yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun koon mukaan jaoteltuna. Liikennevahinkojen määrään on laskettu yhteen kaikki vastaajan ilmoittamat liikennevahingot (pienet vahingot, omaisuusvahingot ja henkilövahingot) ilman vakavuusastetta kuvaavia painokertoimia. Keskimäärin liikennevahinkoja oli sattunut viimeksi kuluneen vuoden aikana eniten pääkaupunkiseudulla asuville vastaajille. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan jaoteltuna määrä oli suurimmillaan sisemmillä kaupunkialueilla sekä maaseudun paikalliskeskustoissa asuvilla vastaajilla. Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla vahinkojen määrä oli selvästi pienentynyt aikaisemmista vuosista. Tulokset olivat linjassa priima-%:n perusteella tehtyjen (kuva 3.3) alueellisten tarkastelujen kanssa.



Kuva 3.6 Keskimääräinen liikennevahinkojen määrä (liikennevahinkoja/ajokortin haltija) alueryhmittäin.

4 Pääteimat ja suosituksu

Trafin seniorikuljettajien tutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana samantapaisella tutkimuksella jo vuodesta 2009 saakka. Tutkimuksen tuloksia käytetään muun muassa iäkkäiden ajoterveyden ja liikenneturvallisuuden kehityksen arvioinnin sekä ajokorttijärjestelmän ja kuljettajaopetuksen suunnittelun tukena.

Iäkkäiden kuljettajien ajokortillisuus sekä liikkumis- ja ajotottumukset nousevat erityisen tärkeitä teemaksi väestön ikärakenteen muuttuessa, sillä ikäkuljettajien määrän on arvioitu tulevien vuosikymmenten aikana moninkertaistuvan. Nykyisin A-, B- ja T-luokkaan kuuluva ajokortti annetaan 15 vuodeksi kerrallaan, kuitenkin enintään määrääjaksi, joka päättyy hakijan täyttäessä 70 vuotta. Tämän jälkeen ajokortti on mahdollista uusia viideksi vuodeksi kerrallaan.

Autonomistuksen yleistyessä ja iäkkäiden terveydentilan parantuessa yhä useampi ikääntynyt uusii ajokorttinsa ja ajaakin aktiivisesti vielä yli 70 vuoden iässä. Eläkeikäisen väestön terveyskäyttäytyminen ja terveys (EVTK) -tutkimuksen perusteella eläkeikäisten toimintakyky ja arkitoiminnoista selviytyminen ovat kohentuneet selvästi 2003-luvusta lähtien. Terveydentilan lisäksi muun muassa liikkumistottumukset, aiempi aktiivinen ajohistoria ja asuinpaikan sijainti vaikuttavat iäkkäiden halukuuteen luopua ajokortistaan.

Vuoden 2016 seniorikuljettajien tutkimuksessa suurin osa vastaajista arvioi ajokortin aiempien vuosien tapaan erittäin tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Lähes 90 prosenttia vastaajista arvioi luopuvansa kortistaan vasta, kun se on terveydentilan kannalta tarpeellista. Ainoastaan yli 94-vuotiaiden vastaajien joukossa autolla liikkumista ei koettu enää aivan yhtä tärkeäksi.

Suurimmalle osalle iäkkäistä ajokortin haltijoista henkilöauto on selvästi tärkein päivittäinen kulkutapa. Vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä henkilöauton käyttö vähenee hieman, mutta vanhimmissakin ikäryhmissä yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Myös kävelyllä on melko suuri rooli iäkkäiden liikkumisessa ja kaikista vastaajista lähes puolet ilmoittikin tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Pyöräilyn osuus laskee selvästi vanhimmissa ikäluokissa, mutta vielä 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä noin kolmannes vastaajista tekee pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Joukkoliikenteen käytössä alueelliset erot nousevat luonnollisesti suuriksi. Yleisintä joukkoliikenteen käyttö on kaikkein vanhimmillä vastaajilla, joilla erilaiset palveluliikenteen muodot korvaavat muilla kulkutavoilla tehtyjä matkoja.

Ikääntyneistä ajokortin haltijoista valtaosalla on kotitaloudessaan vähintään yksi auto. 65–75-vuotiaiden kortin haltijoiden joukossa on paljon kahden auton taloudessa asuvia, mutta kahden auton talouksissa osuvien osuus kääntyy selvään laskuun yli 75-vuotiaiden ikäryhmissä. Iäkkäiden ajokortin haltijoiden aktiivisesta auton käytöstä kertovat myös keskimääräiset ajosuoritteet. Keskimääräinen laskennallinen viimeisen vuoden aikana ajettujen ajokilometrien määrä vuoden 2016 aineistossa oli 7 906 kilometriä vastaajaa kohti. 65–75-vuotiaista vastaajista vielä noin 70 prosenttia ajoi yli 5 000 km vuodessa, mutta yli 75-vuotiaiden ikäluokissa ajokilometrien määrä laski tasaisesti vanhempiin ikäluokkiin mentäessä.

Yleisimmät vastaajien ilmoittamat käyttäytymismuutokset omissa ajotottumuksissa liittyivät oman ajokunnan tarkkailun tehostamiseen sekä pimeässä ja vaikeissa olosuhteissa ajamisen välttämiseen. Erityisesti vanhimmissa ikäryhmissä selvästi yli puolet vastaajista ilmoitti välttäneensä ajamista pimeässä ja vaikeissa olosuhteissa viimeksi kuluneen vuoden aikana. Ajoterveyden osalta niin ikään vanhimmissa ikäryhmissä esille nousevat vaikeudet näkemisessä pimeän ja hämärän aikana. Terveystenhuoltohenkilökunnan kanssa käyty keskustelu on kuitenkin harvinaista, vaikkakin yleistyy vanhimmissa ikäryhmissä. Pääosin muutokset omassa ajokäyttäytymisessä ovat itselähtöisiä ja omaan arvioon ajokunnosta sopeutettuja.

Valtaosa ajokortin haltijoista arvioi oman ajokykynsä hyväksi ja alle 80-vuotiaat vastaajat antoivat itselleen myös kiitettäviä arvioita melko paljon. Selvästi heikoimmiksi osa-alueiksi arvioitiin uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä. Molemmilla osa-alueilla arviot heikkenivät selvästi 75–80-vuotiaista vastaajista ylöspäin. Vuoden 2016 osalta tulokset ovat pääosin linjassa vuosien 2015 ja 2014 kanssa, vaikkakin erot ikäryhmien välillä ovat hieman aiempaa pienempiä.

Liikennevahinkoja viimeisen vuoden aikana oli sattunut eniten tutkimusjoukon vanhimmille ikäryhmille siitäkin huolimatta, että ajettujen kilometrien määrä oli heillä pienin. Läheltä piti -tilanteita sen sijaan oli sattunut eniten niille ryhmille, joilla myös liikennesuorite oli suurin, eli tutkimusjoukon nuorimmille ikäryhmille. Liikenneerikkomusten osalta iän vaikutus ei ole yhtä suoraviivainen. Vuoden 2016 tutkimuskierroksella vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden osuus oli suurin 75–89-vuotiaiden ikäryhmissä, vaikka erot ikäryhmien välillä eivät olleetkaan merkittävän suuria. Osuus on hieman pienempi kuin vuosina 2015 ja 2014, mutta vastaavasti hieman suurempi kuin vuosina 2011–2013. Samaan aikaan ikäkuljettajien tutkimuksen kanssa toteutetaan vuosittain vastaavan kaltainen tutkimus uusille ajokortin saaneille kuljettajille. Sekä liikennemenestystä kuvaavien indeksien että vahingotta ja rangaistuksetta selvinneiden vastaajien osuuksien perusteella ikäkuljettajat ovat selvinneet viimeksi kuluneesta ajovuodestaan paremmin kuin uudet kuljettajat ensimmäisestä ajovuodestaan.

Lähdeluettelo

Ajokorttilaki 386/2011. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386#Pidp1314752>

Helldán, Anni & Helakorpi, Satu. 2014. Eläkeikäisen väestön terveyskäyttäytyminen ja terveys keväällä 2013 ja niiden muutokset 1993–2013 – Health Behaviour and Health among the Finnish Elderly, Spring 2013, with trends 1993–2013. Terveystiedon ja hyvinvoinnin laitos, Raportti 15/2014. Helsinki.

Kalenoja, Hanna & Tiikkaja, Hanne & Kallberg, Harri. 2008. Henkilöauton ajo-oikeuden haltijat. Ennuste henkilöauton ajo-oikeuden haltijoiden jakaumasta vuosille 2010–2040. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 13/2008. Helsinki.

Mikkonen, Valde. 2010a. Seniorikuljettajien seurantaindeksi. Trafin julkaisuja 5/2010. Liikenteen turvallisuusvirasto. Helsinki.

Mikkonen, Valde. 2010b. AKEn indekseistä Trafin indekseihin. Uusien kuljettajien seurantaindeksien päivittäminen 2010-luvulle. Hankeraportti, joulukuu 2010. Valmix Oy.

Mikkonen, Valde. 2011. Seniorikuljettajien seurantaindeksi 2010. Trafin julkaisuja 12/2011. Liikenteen turvallisuusvirasto. Helsinki.

Mikkonen, Valde. 2012. Seniorikuljettajien seurantaindeksi 2011. Trafin julkaisuja 18/2012.

Tilastokeskus, 2017. Väestöennuste 2016 iän ja sukupuolen mukaan 2016–2030, koko maa. Statfin-tietokanta.

Liiteluettelo

Liite 1 Suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake

Liite 2 Ruotsinkielinen saatekirje ja tutkimuslomake

Liite 3 Osoiteaineiston paikannuksen tietoaineiston kuvaus



Marraskuu 2016

Tutkimus yli 64-vuotiaille ajokortin haltijoille

Hyvä vastaanottaja

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi seuraa vuosittain yli 64-vuotiaiden ajokortin haltijoiden selviytymistä liikenteessä. Tutkimusaineiston keräävät Trafille postikyselyllä Sito Oy ja Innolink Research Oy.

Tutkimuksessa selvitetään satunnaisesti valittujen 65 vuotta täyttäneiden ajokortin haltijoiden kokemuksia autolla ajamisesta. On tärkeää, että mahdollisimman moni tutkimukseen valittu osallistuisi tutkimukseen, jotta yli 64-vuotiaiden liikkumistotumuksista ja ajoterveyden kehityksestä saataisiin kattava kuva.

Vastauksilla ei ole mitään vaikutusta ajokorttinne voimassaoloon. Vastaukset käsitellään tilastoina ja henkilötietojanne käytetään ainoastaan tutkimuslomakkeiden postitukseen.

Pyydämme teitä täyttämään tämän kirjeen mukana saamanne kyselylomakkeen ja palauttamaan sen meille oheisessa vastauskuoressa viimeistään 2.12.2016. Tutkimuslomakkeen täyttämiseen kuluu noin 10 minuuttia. Lomakkeella on tilaa myös vapaamuotoiselle palautteelle.

Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan viisi 50 euron arvoista lahjakorttia päivittäistavarakauppaan.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne etukäteen kiittäen,

Elina Uusitalo

erityisasiantuntija

Trafi

Miksi näitä tietoja kerätään?

Trafi kerää vuosittain tietoa 65 vuotta täyttäneiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana. Tutkimusaineistoa on kerätty kuljettajatutkimnon suorittaneilta samantapaisella tutkimuslomakkeella vuodesta 2008 asti.

Tutkimuksen tuloksia käytetään yli 64-vuotiaiden ajoterveyden kehityksen arvioinnissa, ajokorttijärjestelmän suunnittelussa, liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa sekä kuljettajaopetuksen suunnittelussa.

Miten tuloksia käsitellään?

Antamanne vastaukset käsitellään luottamuksellisina. Vastauksillanne ei ole mitään vaikutusta ajokortin voimassaoloon eikä tuloksia tulkita yksilötasolla. Tietoja ei säilytetä tai luovuteta eteenpäin sellaisessa muodossa, että niistä voisi päätellä kenenkään henkilöllisyyttä. Tutkimustulokset esitetään keskiarvoja sisältävinä taulukkoina ja kaavioina. Niistä ei voi päätellä yksittäisen vastaajan antamia vastauksia. Nimi- ja osoitetietoja käytetään ainoastaan tutkimuslomakkeiden postitukseen ja ne poistetaan aineistosta postitusvaiheen päätyttyä. Tutkimukseen osallistuneilla on oikeus tarkistaa tutkimustietokantaan kerätyt heitä koskevat tiedot ottamalla yhteyttä Sitoon.

Voitte myöhemmin tutustua tutkimuksen tuloksiin Trafin sivustolla. Tutkimuksen tulokset julkaistaan ensi vuoden aikana Trafin internet-sivuilla. Viime vuoden tutkimus on osoitteessa http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2016_tutkimukset/ikakuljettajien_kokemukset_liikenteesta

Miten juuri teidät on valittu tutkimukseen?

Tutkimuksen otokseen poimitaan Trafin ajoneuvoliikennerekisteristä vuosittain satunnaisesti noin 2 500 yli 64-vuotiaasta B-kortin haltijaa. On tärkeää, että mahdollisimman moni osallistuisi tutkimukseen, jotta tulokset olisivat edustavia. Jokainen tutkimuksen ulkopuolelle jäävä heikentää siten tutkimuksen luotettavuutta.

Lisätietoja

Lisätietoja tutkimuksesta saatte tarvittaessa Sito Oy:stä tai Trafista:

tutkimusvastaava Janne Tuominen, Sito Oy, p. 040 6533 247,
janne.tuominen@sito.fi

erityisasiantuntija Elina Uusitalo, Trafi, p. 029 5345 445,
elina.uusitalo@trafi.fi

Osoitetietolähde

Ajoneuvoliikennerekisteri, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi,
PL 320, 00101 Helsinki, p. 029 534 5000

Arvontalipuke

Palauttakaa tämä arvontalipuke tutkimuslomakkeen mukana, jos haluatte osallistua lahjakorttien arvontaan.

Nimi

Osoite



1. Minä vuonna saitte ensimmäisen ajokorttinne? _____
2. Missä saitte kuljettajaopetuksen?
☐ autokoulussa
☐ muualla, missä? _____
3. Onko teillä kokemusta toimimisesta ammattikuljettajana (taksi, kuorma-auto, linja-auto)?
☐ ei
☐ kyllä
4. Kuinka monta henkilöautoa taloudessanne on vakituisesti käytettävissä? _____ kpl
5. Kuinka monta henkilöä kotitalouteenne kaikkiaan kuuluu itsenne mukaan lukien? _____ henkilöä
6. Kuinka monta ajokortillista henkilöä kotitalouteenne kuuluu itsenne mukaan lukien? _____ henkilöä
7. Kuinka usein teette matkoja seuraavilla kulkutavoilla omalla asuinseudullanne?

Vastatkaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana tekemienne matkojen osalta.

	Päivittäin tai lähes päivittäin	Vähintään kerran viikossa	1-3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	En koskaan
Kävelen (koko matkan)	☐	☐	☐	☐	☐
Pyörällä	☐	☐	☐	☐	☐
Henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana	☐	☐	☐	☐	☐
Joukkoliikenteellä	☐	☐	☐	☐	☐

8. Paljonko arvioitte ajaneenne autolla viimeksi kuluneen vuoden aikana? Jos ette ole ajanut ollenkaan autoa, voitte siirtyä seuraavaksi kysymykseen 15.
- ☐ en ollenkaan ☐ 5 001 - 10 000 km
☐ alle 500 km ☐ 10 001 - 20 000 km
☐ 500 - 2 000 km ☐ yli 20 000 km
☐ 2 001 - 5 000 km
9. Mikä on ollut autolla ajojen tarkoitus? Merkitkää ne matkatyytit, joita pääosin teette autolla ajaen.
- ☐ työ- ja ansiomatkat
☐ asiointi- ja kauppatmatkat
☐ matkat harrastuksiin
☐ mökkimatkat
☐ lomamatkat
☐ muiden kuljettaminen
☐ muut matkat, mitkä? _____

10. Minkälaisella autolla pääasiassa ajatte? Jos ajatte monella autolla, ilmoittakaa se auto, jolla olette ajanut suurimman osan kilometreistä.

Auton merkki ja malli _____

Auton vuosimalli _____

11. Montako liikennevahinkoa teille on viimeksi kuluneen vuoden aikana sattunut ajoneuvon kuljettajana (syyllisenä tai syyttömänä)?

	Lukumäärä
Läheltä piti -tilanteita, joista ei aiheutunut vahinkoja	_____ kpl
Pieniä vahinkoja, joista ei haettu korvauksia	_____ kpl
Vakuutusyhtiöille ilmoitettuja omaisuusvahinkoja	_____ kpl
Lääkärihoitoa vaatineita henkilövahinkoja	_____ kpl

12. Montako liikennevahinkoa teille on viimeksi kuluneen vuoden aikana? (pysäköintivirhemaksuja ei lasketa mukaan)

	Lukumäärä
Poliisin antamia kirjallisia huomautuksia	_____ kpl
Rikesakkoja	_____ kpl
Sakkoja	_____ kpl
Vankeutta (ehdollista tai ehdotonta)	_____ kpl

13. Oletteko viimeksi kuluneen vuoden aikana (rastittakaa vastauksenne kullekin riville)

	en yhtään	hieman	paljon
välttänyt vaikeita olosuhteita talvikaudella?	☐	☐	☐
välttänyt ajoja vilkkaassa liikenteessä?	☐	☐	☐
välttänyt ajamista pimeällä?	☐	☐	☐
osallistunut seniorikuljettajien koulutukseen?	☐	☐	☐
lukenut neuvoja ja ohjeita seniorikuljettajille?	☐	☐	☐
käyttänyt matkustajaa tukena ajamisessa?	☐	☐	☐
lisännyt taukoja pidemmällä matkoilla?	☐	☐	☐
tehostanut oman ajokunnon tarkkailua?	☐	☐	☐
vähentänyt ajoja edellisestä vuodesta?	☐	☐	☐
käyttänyt ajamisessa apuna puhelimen tai auton navigaattoria?	☐	☐	☐

14. Kuinka paljon olette kokenut viimeksi kuluneen vuoden aikana seuraavia tuntemuksia? (rastittakaa vastauksenne kullekin riville)

	en yhtään	hieman	paljon
Kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä	☐	☐	☐
Hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä	☐	☐	☐
Tukalia tilanteita, kun on monta tehtävää yhtä aikaan	☐	☐	☐
Eksymistä aiotulta reitiltä matkan aikana	☐	☐	☐
Toisten kuljettajien painostusta tai huomautuksia	☐	☐	☐
Vaikeutta näkemisessä pimeään ja hämärän aikoina	☐	☐	☐
Jälkeenpäin itse huomattuja liikenneerikkomuksia	☐	☐	☐
Ajosuoritusta häiritsevää väsymystä	☐	☐	☐

15. Onko terveydenhuoltohenkilökunta (esimerkiksi lääkäri tai terveydenhoitaja) viimeksi kuluneen vuoden aikana (rastittakaa vastauksenne kullekin riville)

	ei	kyllä
kehottanut teitä vähentämään ajamista terveydentilanne takia?	☐	☐
esittänyt teille kysymyksiä ajoterveydestänne?	☐	☐
kehottanut teitä välttämään ajamista pimeään aikaan tai huonoissa liikenneolosuhteissa?	☐	☐
kehottanut teitä harkitsemaan ajokortista luopumista terveydentilanne takia?	☐	☐
antanut neuvoja ajokunnosta tai ajamiseen liittyvistä asioista?	☐	☐

16. Millaiseksi arvioisitte oman ajotaitonne seuraavilla osa-alueilla? (rastittakaa vastauksenne kullekin riville)

	heikko	välttävä	tydyttävä	hyvä	kiitettävä
Ajoneuvon käsittely taloudellisesti ja sulavasti	☐	☐	☐	☐	☐
Tilanteiden hallinta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa	☐	☐	☐	☐	☐
Tilanteiden hallinta moottoriajoneuvojen kanssa	☐	☐	☐	☐	☐
Liikennetapahtumien ennakointi siten, ettei tule yllätyksiä	☐	☐	☐	☐	☐
Oman tilan hallinta liikenteessä, keskittyminen ajamiseen	☐	☐	☐	☐	☐
Uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen	☐	☐	☐	☐	☐
Ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä	☐	☐	☐	☐	☐

17. Kuinka tärkeä ajokortti on teille päivittäisen liikkumisenne kannalta? (rastittakaa vastauksenne kullekin riville)

	täysin samaa mieltä	melko samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	melko eri mieltä	täysin eri mieltä
Voisin luopua ajokortistani, sillä auto ei ole minulle tärkeä kulkutapa.	☐	☐	☐	☐	☐
Autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioideni hoitamisen kannalta.	☐	☐	☐	☐	☐
Olen harkinnut ajokortista luopumista seuraavan uusimisajankohdan yhteydessä.	☐	☐	☐	☐	☐
Ajokortista luopuminen vähentäisi selvästi mahdollisuuksiani liikkua.	☐	☐	☐	☐	☐
Luovun ajokortista vasta, kun se on terveydentilani kannalta tarpeellista.	☐	☐	☐	☐	☐

18. Kuinka tarpeellisena pidätte seniorikuljettajille suunnattua täydentävää ajo-opetusta sekä viestintää uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä? Voitte kirjoittaa tähän myös muita ajatuksianne ajoterveyden ja ajokorttikäytäntöjen kehittämiseksi.



November 2016

Uppföljning av körkortsinnehavare äldre än 64 år

Bästa mottagare

Trafiksäkerhetsverket Trafif gör en uppföljning av förmågan att klara sig i trafiken hos körkortsinnehavare som är äldre än 64. Undersökningsmaterialet samlas in för Trafif som en postenkät av Sito Oy och Innolink Research Oy.

I undersökningen kartläggs slumpmässigt valda körkortsinnehavares (äldre än 64) erfarenheter av bilkörning. Det är viktigt att så många som möjligt av de personer som valts för undersökningen deltar i undersökningen, för att få en så omfattande bild som möjligt av körvanor och förändringar i körhälsan hos personer över 64.

Svaren påverkar inte körkortets giltighet. Svaren behandlas som statistik och era namn- och adressuppgifter används endast för postning av undersökningsblanketten.

Vi ber er fylla i blanketten bifogad till detta brev och returnera blanketten i svarskuvertet senast 2.12.2016. Det tar ungefär 10 minuter att fylla i blanketten. Det finns även rum för fritt formulerad respons på blanketten.

Bland alla deltagare lottas fem presentkort på 50 euro till en dagligvaruhandel ut.

Tack på förhand för ert deltagande,

Elina Uusitalo

specialsakkunig

Trafif

Varför samlas dessa uppgifter in?

Trafi samlar årligen in information om personer äldre än 64 som personbilsförare. Materialet har samlats in med en liknande blankett bland körkortsinnehavare sedan 2008.

Resultaten används för att bedöma förändringar i körhälsan hos personer över 65, planeringen av körkortssystemet, bedömningen av utvecklingen inom trafik-säkerhet samt planeringen av förarundervisningen.

Hur hanteras resultaten?

Era svar behandlas konfidentiellt. Era svar har ingen betydelse för körkortets giltighet och resultaten tolkas inte på individnivå. Personuppgiftslagen garanterar att uppgifterna inte sparas eller överläts i sådan form att någons identitet avslöjas. Undersökningsresultaten presenteras i form av tabeller och diagram med medeltal. Enskilda respondenters svar kan inte spåras. Namn- och adressuppgifter används endast för postning av undersökningsblanketter. Namn- och adressuppgifterna avlägsnas ur materialet när postningsskedet är över. Deltagarna i undersökningen har rätt att kontrollera de uppgifter som har samlats in om dem i undersöknings-databasen genom att kontakta Sito.

Undersökningsresultaten publiceras senare på Trafis webbplats. Förra årets resultat kan ni läsa på http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2016_tutkimukset/ikakuljettajien_kokemukset_liikenteesta

Varför blev just ni vald till undersökningen?

För urvalet för undersökningen väljs slumpmässigt i Trafis fordonstrafikregistret årligen cirka 2 500 innehavare av B-körkort som fyllt 64 år. Det är viktigt att så många som möjligt deltar i undersökningen, för att få en så omfattande bild som möjligt av körkortsinnehavare. Var och en som väljer att inte delta försvagar således undersökningens tillförlitlighet.

Mer information

Ytterligare information om undersökningen får ni vid behov av Sito Oy eller Trafi:

undersökningsansvarig Hanna Kalenoja, Sito Oy, tfn 050 5344 750,
hanna.kalenoja@sito.fi

specialsakkunnig Elina Uusitalo, Trafi, tfn 029 5345 445, elina.uusitalo@trafi.fi

Adresskälla

Fordonstrafikregistret, Trafiksäkerhetsverket Trafi,
PB 320, 00101 Helsingfors, tfn 029 534 5000

Lottsedel

Returnera denna lottsedel tillsammans med undersökningsblanketten, om ni vill delta i utlottningen av presentkort.

Namn

Adress



1. När fick ni ert första körkort? År _____

2. Var fick ni förarundervisning?

☐ bilskola

☐ annanstans, var? _____

3. Har ni erfarenhet av arbete som yrkesförare (taxi, lastbil eller buss)?

☐ nej

☐ ja

4. Hur många personbilar är ständigt tillgängliga i ert hushåll? _____st

5. Hur många personer utgörs ert hushåll av (inklusive er själv)? _____ personer

6. Hur många körkortsinnehavare finns i ert hushåll (inklusive er själv)? _____ personer

7. Hur ofta gör ni resor på följande sätt inom er egen hemtrakt? (Kryssa för vid varje rad)

Svaret ska omfatta de resor som du gjort under de senaste 12 månaderna.	Dagligen eller nästan dagligen	Minst en gång i veckan	1-3 gånger i månaden	Mer sällan än en gång i månaden	Aldrig
Till fots (hela resan)	☐	☐	☐	☐	☐
Med cykel	☐	☐	☐	☐	☐
Med personbil som förare eller passagerare	☐	☐	☐	☐	☐
Med kollektivtrafikmedel	☐	☐	☐	☐	☐

8. Hur mycket bedömer ni att ni har kört bil under det gångna året? Om ni inte har kört bil överhuvudtaget kan ni gå till fråga 15.

☐ inte alls

☐ 5 001 - 10 000 km

☐ under 500 km

☐ 10 001 - 20 000 km

☐ 500 - 2 000 km

☐ över 20 000 km

☐ 2 001 - 5 000 km

9. Vilket har varit syftet med era bilresor? Ange de typer av resor ni i huvudsak gör med bil.

☐ arbets- och förtjänstresor

☐ ärende- och butiksresor

☐ resor till hobbyverksamhet

☐ stugresor

☐ semesterresor

☐ transport av andra

☐ övriga resor, vilka? _____

10. Med vilken typ av bil kör ni främst? Om ni kör med flera bilar, uppge den bil som ni kört flest kilometer med.

Bilens märke och modell _____

Bilens årsmodell _____

11. Hur många trafikskador har ni råkat ut som fordonsförare under det senaste året (som skyldig eller oskyldig)?

	antal
Nära ögat -situationer, som inte orsakade skador	_____ st.
Små skador som inte gav orsak att söka ersättning	_____ st.
Egendomsskador som anmälts till försäkringsbolaget	_____ st.
Personskador som krävde läkarvård	_____ st.

12. Hur många trafikstraff har ni som fordonsförare fått under det senaste året?

	antal
Skriftliga anmärkningar utfärdade av polisen	_____ st.
Ordningsböter	_____ st.
Böter	_____ st.
Fängelse (villkorligt eller ovillkorligt)	_____ st.

13. Har ni under det gångna året (kryssa för vid varje rad)

	inte alls	något	mycket
undvikit svåra förhållanden under vintern?	☐	☐	☐
undvikit körning i livlig trafik?	☐	☐	☐
undvikit att köra i mörker?	☐	☐	☐
deltagit i utbildning för seniorförare?	☐	☐	☐
läst råd och anvisningar för seniorförare?	☐	☐	☐
använt passagerare som rådgivare under körning?	☐	☐	☐
ökat antalet pauser under längre resor?	☐	☐	☐
förbättrat kontrollen av den egna körkonditionen?	☐	☐	☐
minskat körningarna jämfört med tidigare år?	☐	☐	☐
använt mobiltelefon eller navigator som hjälp vid bilkörning?	☐	☐	☐

14. Hur mycket har ni upplevt under det gånna året? (kryssa för vid varje rad)

	inte alls	något	mycket
Stelhet när jag vrider på huvudet och använder pedalerna	☐	☐	☐
Långsamhet när jag ser och när jag kör i korsningar	☐	☐	☐
Svåra lägen, när det gäller många aktiviteter på samma gång	☐	☐	☐
Kört vilse på den avsedda rutten under en resa	☐	☐	☐
Andra föräres påtryckningar eller anmärkningar	☐	☐	☐
Svårighet att se i mörker och skymning	☐	☐	☐
Trafikbrott som jag upptäckte efterhand	☐	☐	☐
Trötthet som påverkar körpresentation negativt	☐	☐	☐

15. Har hälsovårdspersonal (exempelvis läkare eller hälsovårdare) under det senaste året (kryssa för vid varje rad)

	nej	ja
uppmänt er minska bilkörning på grund av er hälsa?	☐	☐
ställt frågor om er körhälsa?	☐	☐
uppmänt er undvika att köra i mörker eller i svåra trafikförhållanden?	☐	☐
uppmänt er överväga att sluta köra bil på grund av er hälsa?	☐	☐
gett råd om körskick eller annat i anslutning till bilkörning?	☐	☐

16. Hur skulle ni bedöma följande delområdena i er egen körskicklighet? (kryssa för vid varje rad)

	svag	hjälpig	tillfreds-ställande	god	berömlig
Hantering av fordon på ett ekonomiskt och smidigt sätt	☐	☐	☐	☐	☐
Kontroll av läget med fotgängare och cyklister	☐	☐	☐	☐	☐
Kontroll av läget med motorfordon	☐	☐	☐	☐	☐
Förutseende av händelser i trafiken på ett sådant sätt att överaskningar inte förekommer	☐	☐	☐	☐	☐
Behärskning av eget läge i trafiken, koncentration i körning	☐	☐	☐	☐	☐
Känna till nya och förändrade trafikregler	☐	☐	☐	☐	☐
Att köra och finna en rutt i en för mig okänd miljö	☐	☐	☐	☐	☐

17. Hur viktigt är körkortet för er i det dagliga livet? (kryssa för vid varje rad)

	helt av samma åsikt	av något samma åsikt	inte av samma eller annan åsikt	av något annan åsikt	helt av annan åsikt
Jag kunde avstå från körkortet, eftersom bilen inte är ett viktigt transportmedel för mig.	☐	☐	☐	☐	☐
Det är viktigt att röra mig med bil för att sköta mina dagliga ärenden.	☐	☐	☐	☐	☐
Jag har övervägt att avstå från körkortet vid nästa förnysetillfälle.	☐	☐	☐	☐	☐
Att avstå från körkortet skulle betydligt minska mina möjligheter att ta mig fram.	☐	☐	☐	☐	☐
Jag kommer att avstå från körkortet först då det är nödvändigt med tanke på hälsan.	☐	☐	☐	☐	☐

18. Hur nödvändigt anser ni det är med kompletterande förarundervisning för seniorer och information om nya och förändrade trafikregler? Ni kan här även anteckna övriga tankar om körhälsa och körkortspraxis.

LIITE 3. Otosaineistoon yhdistettyjen paikkatietoaineistojen kuvaus

VASTAUSTUNNUS

KUNTA: vastaajan asuinkunta vuoden 2017 kuntajaolla

MAKU: Alueryhmäjako 2017

- 1 = Pääkaupunkiseutu
- 2 = Muu Uusimaa ja Riihimäen seutu
- 3 = Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudut
- 4 = Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseudut
- 5 = 40000–90000 asukkaan kaupunkiseudut
- 6 = 20000–40000 asukkaan kaupunkiseudut
- 7 = alle 20000 asukkaan kunnat

TAAJAMA_14: YKR-taajama 2014

- 1 = YKR-taajaman 2014 alueella
- 0 = YKR-taajaman 2014 ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

TAAJAMA_10: YKR-taajama 2010

(vyöhykkeissä osin päällekkäisyyttä, luokka valittu tiheämmän alueen mukaan)

- 1 = YKR-taajaman 2010 alueella
- 2 = YKR-kylän 2010 alueella
- 3 = YKR-pienkylän 2010 alueella
- 4 = YKR-maaseutumaisen asutuksen 2010 alueella
- 0 = aluejaon ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

TIHEÄ: Harva/tiheä taajama-alue 2014

- 1 = Tiheällä taajama-alueella
- 2 = Harvalla taajama-alueella
- 0 = taajamajaon ulkopuolella
- 99 = ei paikannettu

KAUPUNKI: Kaupunki-maaseutuluokitus 2014

- 1 = Sisempi kaupunkialue
- 2 = Ulompi kaupunkialue
- 3 = Kaupungin kehysalue
- 4 = Maaseudun paikalliskeskukset
- 5 = Kaupungin läheinen maaseutu
- 6 = Ydinmaaseutu
- 7 = Harvaan asuttu maaseutu
- 99 = ei paikannettu