

Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2021 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä – Vuoden 2021 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2022	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 2/2022	ISSN(verkkajulkaisu) 2669-9087 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-807-2
Asiasanat ikäkuljettajat, iäkkäät, seniorikuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, ajokunto, ajokyky, ajotottumukset, ajoterveys, ajo-oikeus, ajokortti	
Tiivistelmä Syntyvyyden laskiessa ja elinajanodotteen pidentyessä Suomen väestö on muuttumassa jatkuvasti iäkkäämpään suuntaan. Yli 64-vuotiaat edustavat jo lähes neljännestä koko väestöstä. Samalla iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista korostuu ja heidän liikkumis- ja ajotottumuksensa nousevat erityisen tärkeäksi teemaksi osana liikenneturvallisuustyötä. Traficomin ikäkuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat 65-vuotta täyttäneet vähintään B-luokan ajokortin haltijat. Ikäryhmittäin muodostetun otoksen avulla ikäkuljettajien kokemuksista liikenteessä on kerätty tietoa samantapaisella tutkimuslomakkeella vuodesta 2009 lähtien. Tutkimuksen tuloksia käytetään muun muassa iäkkäiden ajoterveyden ja liikenneturvallisuuskehityksen arviointiin sekä ajokorttijärjestelmän ja koulutuksen suunnitteluun. Vuoden 2021 ikäkuljettajien seurantatutkimuksen tutkimusaineisto kerättiin posti- ja internetkyselynä marras-joulukuussa 2021. Vastauksia saatiin yhteensä 1 430, jolloin vastausasteeksi muodostui 52 %. Vastausaste laski edellisistä vuosista, mutta säilyi edelleen kyselytutkimukseksi korkeana. Kiinnostus aihepiiriä kohtaan näyttäytyi suurena kaikissa ikäryhmissä, mistä kertoo esimerkiksi laaja sanallisen palautteen määrä kyselylomakkeilla. Aiempien vuosien tapaan valtaosa vastaajista piti omaa ajokorttia erittäin tärkeänä asiana päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Vuosiin 2017–2019 verrattuna auto-, pyörä- ja joukkoliikennematkojen yleisyys oli kuitenkin hieman laskenut, minkä voidaan katsoa johtuvan koronaviruksen aiheuttamista rajoituksista iäkkäiden liikkumiseen. Erot aiempiin vuosiin säilyivät kuitenkin melko pieninä. Tutkimukseen vastanneista iäkkäistä B-kortin haltijoista kuudella prosentilla ei ollut taloudessaan yhtään henkilöautoa. Alle 80-vuotiaiden vastaajien kotitalouksista yli neljänneksessä oli vähintään kaksi autoa. Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä olivat kauppa- ja asiointimatkat, mutta myös vierailu-, harrastus- ja mökkimatkoja tehtiin yleisesti. Keskimääräinen viimeisen vuoden aikana ajettu ajosuorite oli noin 6 848 kilometriä vastaajaa kohden, mikä oli hieman vähemmän kuin aiempina tutkimusvuosina. Selvästi keskimääräistä enemmän ajokilometrejä oli kertynyt miehille sekä tutkimusjoukon nuorimmille, eli alle 70-vuotiaille kuljettajille. Ajokilometrit vähentyivätkin selvästi vastaajan iän kasvaessa. Liikkumistottumuksia käsittelevän osion perusteella pääkaupunkiseudulla henkilöautoa käytetään keskimääräistä harvemmin, mutta ajokilometrien perusteella suorite on keskimääräistä suurempi. Keskimääräinen matkapiisuus on siten pääkaupunkiseudulla asuvilla keskimääräistä suurempi ja esimerkiksi mökkimatkat yleisiä. Iäkkäät kuljettajat arvioivat oman ajokykynsä ja ajoterveytensä keskimäärin hyväksi tai erinomaiseksi. Ajamisen eri osa-alueista heikoimmiksi arvioitiin aiempaan tapaan ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä sekä uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen. Molempien tekijöiden osalta erityisesti yli 80-vuotiailla vastaajilla myös välttävien tai heikkojen arvosanojen osuus nousi kohtuulliselle tasolle. Yleisimpinä viimeaikaisina muutoksina omassa ajokäyttäytymisessä nousivat esille pimeällä, vilkkaassa liikenteessä ja vaikeissa talviolosuhteissa ajamisen välttely sekä oman ajokunnon tehostunut tarkkailu. Oman ajokyvyn heikentymisestä indikoivista merkeistä kysyttäessä selkeimmin esille nousi niin ikään vaikeudet näkemisessä pimeän ja hämärän aikana. Terveystietokenttien henkilökunnan kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli kuitenkin kokonaisuudessaan harvinaista ja yleistyi selvemmin vasta yli 90-vuotiailla vastaajilla. Ikäkuljettajien liikennemenestystä mittaava indeksi oli säilynyt aikaa kohden mitattuna vuoden 2020 tasolla ja ajettuja	

kilometrejä kohden laskenut hieman vuoden takaisesta. Edelleen molemmat indeksi-arvot säilyivät kuitenkin pitkän ajan keskiarvon yläpuolella. Vuoden aikana kokonaan ilman vahinkoja ja rikkeitä oli selvinnyt 85 % vastaajista, mikä oli hieman edellisvuotta matalampi, mutta viiden vuoden keskiarvon yläpuolella. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut eniten alle 80-vuotiaille vastaajille, mutta muilla mittareilla mitattuna nuorimmat vastaajat ovat selviytyneet iäkkäämpiä vastaajia paremmin, etenkin kun huomioon otetaan heidän keskimääräistä suuremmat ajokilometrimääränsä.

Kaikista vastanneista noin kolmannes ilmoitti hyödyntäneensä ajoneuvonsa avustavia järjestelmiä. Avustavien järjestelmien hyödyntämisen yleisyys laski vanhimmissa ikäluokissa, joissa myös auton vuosimalli oli keskimääräistä vanhempi. Vapaan palautteen osiossa useat vastaajat korostivat hyvää ajokuntoaan ja ajokortin tärkeyttä päivittäisessä liikkumisessaan. Useat vastaajat kokivat selviytyvänsä hyvin liikenteessä ja ajavansa pääosin tutussa ympäristössä. Harva ilmoitti osallistuneensa seniorikuljettajille suunnattuun koulutukseen, mutta yleisesti koulutusta ja erityisesti viestintää muuttuneista liikennesäännöistä pidettiin tärkeänä. Auton oston yhteydessä pidettiin tärkeänä myös opastusta erilaisen jatkuvasti yleistyvien apujärjestelmien käyttöön, ja moni vastaaja ilmoittikin saaneensa perehdytystä uutta autoa hankkiessaan.

Yhteyshenkilö Elina Uusitalo	Raportin kieli Suomi	Luottamuksellisuus Julkinen	Kokonaissivumäärä 46
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation Seniorförares erfarenheter i trafiken - Material för 2021	
Författare Janne Tuominen	
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom 2022	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 2/2022	ISSN(verkkajulkaisu) 2669-9087 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-807-2
Ämnesord äldre förare, äldre, seniorförare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, körskick, körförmåga, körvanor, körhälsa, körrätt, körkort	
Sammandrag I och med att nativiteten minskar och den förväntade livslängden ökar blir befolkningen i Finland kontinuerligt äldre. Över 64 år gamla personer utgör redan nästan en fjärdedel av hela befolkningen. Samtidigt blir andelen äldre förare av alla trafikanter mer betydande och deras res- och körvanor blir särskilt viktiga teman i trafiksäkerhetsarbetet. Populationen för Traficoms uppföljningsundersökning av äldre förare består av personer som har fyllt 65 år och tagit körkort minst i kategori B. Information om äldre förarens erfarenheter av trafiken har samlats in med hjälp av ett urval som bildats enligt åldersgrupp med en likadan enkät sedan 2009. Resultaten från undersökningen används bland annat för att bedöma utvecklingen av äldre förarens körhälsa och trafiksäkerhet samt för planeringen av körkortssystemet och -utbildningen. Undersökningsmaterialet för uppföljningsundersökningen av äldre förare år 2021 samlades in genom en post- och internetenkät i november–december 2021. Man fick in sammanlagt 1 430 svar, vilket innebar en svarsprocent på 52 procent. Svarsprocenten var mindre än under de tidigare åren, men fortfarande hög för en enkätundersökning. Intresset för ämnet var stort i alla åldersgrupper, vilket syns bland annat i form av den stora mängden verbal respons på enkäten. Liksom tidigare år ansåg majoriteten av respondenterna att det egna körkortet var en mycket viktig del av deras förståelse att utöva sina dagliga ärenden. Över hälften av respondenterna angav att de gjorde resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Jämfört med åren 2017–2019 hade antalet resor med bil, cykel och kollektivtrafik dock minskat lite, vilket kan anses bero på coronabegränsningarnas inverkan på äldre personers mobilitet. Skillnaderna mellan detta år och de tidigare åren var dock relativt små. Av alla äldre förare med B-körkort som besvarade enkäten angav sex procent att de inte har någon bil i deras hushåll. Över fjärdedelen av respondenterna under 80 år angav att det i deras hushåll finns minst två bilar. De vanligaste typerna av resor med personbil var resor till butiken och resor för att utöva ärenden, men även resor för att besöka någon samt resor till hobbyer och stugan var vanliga. Det genomsnittliga antalet körda kilometer under det senaste året var cirka 6 848 kilometer per respondent, vilket är en aning mindre än under de tidigare undersökningsåren. Män och de yngsta, dvs. under 70 år gamla respondenter i undersökningsgruppen hade samlat betydligt fler körda kilometer än genomsnittet. Antalet körda kilometer minskade klart i takt med att respondentens ålder ökade. På basis av delen för mobilitetsvanor använder man i huvudstadsregionen bil mera sällan än genomsnittet, men antalet körda kilometer är större än genomsnittet. Resornas genomsnittliga längd är således större hos förare som bor i huvudstadsregionen än genomsnittet, och till exempel resor till sommarstugan är vanliga. Äldre förare bedömde att deras körförmåga och körhälsa i genomsnitt var god eller utmärkt. Liksom tidigare upplevdes det svagaste delområdet av körningen vara att köra och hitta rätt rutt i en obekant miljö samt att lära sig nya eller ändrade trafikregler. När det gäller båda dessa faktorer ökade också andelen försvarliga och svaga vitsord till en relativt hög nivå, särskilt hos respondenterna över 80 år. De vanligaste ändringarna i det egna körbeteendet under den senaste tiden var att undvika att köra i mörkret, i livlig trafik och i vinterförhållanden samt förbättrad observation av det egna körskicket. När man frågade om tecken på att den egna körförmågan försämrats var de tydligaste exemplen problem med mörkerseendet och att se i skymningen. Som helhet hade emellertid bara få respondenter diskuterat körhälsan med personalen inom hälso- och sjukvården. Diskussioner kring körhälsan blev tydligt vanligare först hos respondenter över 90 år.	

Indexen som mäter äldre förarens trafikförmåga hade förblivit på samma nivå som år 2020 per tid och minskat en aning per körda kilometer jämfört med det föregående året. Båda indexvärdena var dock fortfarande ovanför det långsiktiga medeltalet. Under året hade 85 procent av respondenterna klarat sig helt utan skador och förseelser. Andelen var lite mindre än förra året men högre än genomsnittet för de fem föregående åren. Tillbud hade skett mest hos respondenter under 80 år, men enligt andra indikatorer hade de yngre respondenterna klarat sig bättre än de äldre, särskilt när man beaktar deras större antal körkilometer än genomsnittet.

Av alla respondenter angav omkring en tredjedel att de har utnyttjat hjälpsystem i deras bil. Det hade blivit mindre vanligt att använda hjälpsystem bland de äldre åldersklasserna, som också använder äldre bilar än genomsnittet. I delen för fri respons framhävde många av respondenterna sitt goda körskick och hur viktigt körkortet är för deras dagliga mobilitet. Flera respondenter upplevde att de klarar sig bra i trafiken samt att de för det mesta kör i en bekant miljö. Få uppgav att de deltagit i en utbildning avsedd för seniorförare, men i allmänhet ansågs utbildning och särskilt kommunikation om ändrade trafikregler vara viktigt. Respondenterna ansåg också att det är viktigt att i samband med köp av bil få handledning i användningen av olika hjälpsystem som blir allt vanligare, och många respondenter angav att de hade fått handledning när de köpte en ny bil.

Kontaktperson Elina Uusitalo	Språk Finska	Sekretessgrad Offentlig	Sidoantal 46
Distribution	Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom		

Title of publication Senior drivers' experiences in traffic - Data from 2021	
Author(s) Janne Tuominen	
Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom 2022	
Publication series and number Traficom Research Reports 2/2022	ISSN(verkkajulkaisu) 2669-9087 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-807-2
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	
Abstract As the birth rate declines and life expectancy increases, the population of Finland continues to become older. Nearly 25 per cent of the population is already over the age of 64. At the same time, the share of senior drivers out of all road users is emphasised and their mobility and driving habits become an important theme in work towards traffic safety. Traficom's senior driver monitoring study examines drivers who have at least a category B driving licence and are at least 65 years old. A similar questionnaire form has been used to survey the experiences of senior drivers by age group since 2009. The study results are used, among other things, for the assessment of senior drivers' driving health and traffic safety trends as well as for planning the driving licence system and driving instruction. The data of the 2021 senior driver monitoring study was collected using a mailed and online questionnaire in November and December 2021. A total of 1,430 responses were received, making the response rate 52%. The response rate declined from previous years, but remained high for a questionnaire survey. Interest in the theme seemed high in all age groups, which is evidenced e.g. by the large amount of written feedback provided on the forms. Similarly to earlier years, a majority of the respondents considered having a driving licence very important for managing everyday matters. More than 50% of the respondents reported to have driven a passenger car daily or almost daily. Compared to 2017–2019, however, the prevalence of journeys made by passenger car, bicycle and public transport had declined slightly, which can be seen to be caused by restrictions on the mobility of the elderly put into place due to COVID-19. The differences to previous years remained minor, however. Of the elderly people with a category B driving licence, six per cent had no passenger cars in their household. More than fourth of the households of respondents over the age of 80 had at least two cars. The most typical types of journeys made in passenger cars were shopping and errand trips, but trips made for visits and hobbies and to summer cabins were also quite common. The respondents' average mileage during the previous year was 6,848 kilometres, which was slightly less than in earlier years. Men and the youngest respondents in the survey, i.e. drivers under the age of 70, had clearly accumulated above average mileage. The mileage decreased significantly as the respondents got older. According to the section on mobility habits, passenger cars were used, on average, more seldomly in the Helsinki metropolitan area, but the mileage was above average. The average length of a journey was longer for those living in the Helsinki metropolitan area and trips to the summer cabin, for example, were very common. Senior drivers assessed their driving ability and driving health to be good or excellent on average. Similarly to earlier years, senior drivers gave themselves the lowest driving ability scores for finding a route in an unknown environment and in identifying new and altered traffic regulations. With respect to these two abilities, the proportion of tolerable and weak grades was relatively high especially among respondents over the age of 80. The most usual recently reported changes to the respondents' driving behaviour were the avoidance of driving in the dark, in busy areas and in difficult winter conditions and the intensified examination of one's driving capacity. With respect to signs indicating a diminished driving ability, approximately half of the respondents reported having experienced visual difficulties when driving in the dark and in twilight. Discussions on driving health with health care personnel was rare on the whole, and only became more prevalent for respondents over the age of 90. The index measuring senior driver's success in traffic had remained on the 2020 level in relation to time and decreased	

from the previous year slightly in relation to mileage. Both indices remained above the long-term average, however. In the 2021 study round, the proportion of drivers who had succeeded without any damage or penalties was 85%, indicating a slight decrease in comparison to the previous year, but above the five-year average. Potential risk situations were the most frequent among respondents under the age of 80, but in terms of other indicators, the youngest respondents had fared better than older respondents, especially when factoring in their above-average mileage.

Approximately one third of the respondents stated that they utilised the assistance systems in their car. The prevalence of using assistance systems decreased in the oldest age groups, in which the cars were older on average. In the free-form feedback, many respondents highlighted their good driving capacity and the importance of having a driver's licence for their daily mobility. Many respondents felt that they can cope well with traffic and mainly drive in familiar areas. Very few respondents reported participating in training aimed at senior drivers, but training and communication on altered traffic regulations directed at senior drivers were considered important in general. It was deemed important to receive guidance on the use of the increasingly popular assistance systems in new cars when purchasing a vehicle, and many respondents stated that they had received guidance when buying a new car.

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total 46
Distributed by	Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom		

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt vuodesta 2009 lähtien tietoa iäkkäiden kuljettajien kokemuksista ja selviytymisestä liikenteessä. Tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa toteutetulla 65 vuotta täyttäneille ajokortin haltijoille suunnatulla kyselytutkimuksella. Tutkimuksen keskeisimmät tulokset on julkaistu vuosittain osana Traficomin julkaisusarjaa. Tässä raportissa esitetty tutkimusaineisto on kerätty loppuvuonna 2021.

Väestön ikärakenteen muutos ja iäkkäiden kuljettajien osuuden kasvu muuttaa tulevien vuosien aikana merkittävästi liikenteen toimintaympäristöä. Ikäkuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on ollut arvioida iäkkäiden kuljettajien ajoterveyden kehitystä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Ikäkuljettajilta kerättyjen subjektiivisten ajokokemusten rinnalla liikenteessä selviytymistä on tutkimuksessa mitattu erilaisilla laskennallisilla tunnusluvuilla ja indeksiarvoilla, joiden avulla kehitystä on voitu seurata pitkänä aikasarjana.

Tutkimuksen ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut Elina Uusitalo Traficomista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet Max Fogdell, Riikka Rajamäki ja Inkeri Parkkari Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista ovat vastanneet Janne Tuominen ja Kati Kiiskilä Sitowise Oy:stä.

Helsingissä, 5.8.2022

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2009 samlat in information om äldre förarens erfarenheter och hur de har klarat sig i trafiken. Undersökningsmaterialet har samlats in genom en enkätundersökning som genomförts en gång per år bland personer som fyllt 65 år och har körkort.

Ändringen i befolkningens åldersstruktur och den större andelen äldre förare kommer under de kommande åren att märkbart förändra verksamhetsmiljön i trafiken. Målet med uppföljningsenkäten för äldre förare har varit att bedöma utvecklingen av äldre förarens körhälsa och hur den påverkar trafiksäkerheten. Vid sidan om de subjektiva körerfarenheterna som samlats in från äldre förare har man mätt hur väl de klarar sig i trafiken genom olika kalkylerade nyckeltal och indexvärden, med hjälp av vilka man har kunnat följa utvecklingen som en lång tidsserie.

Ordförande för undersökningens styrgrupp var Elina Uusitalo vid Traficom. Till styrgruppen hörde dessutom Max Fogdell, Riikka Rajamäki och Inkeri Parkkari vid Traficom. Innolink Research Oy stod för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Janne Tuominen och Kati Kiiskilä på Sitowise Oy ansvarade för planeringen, analysen och rapporteringen av undersökningen.

Helsingfors, 5.8.2022

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2009, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on elderly drivers' experiences and traffic performance. The research data has been collected by means of an annual survey on driving license holders aged 65 and older.

The change in the population's age structure and the increase in the share of senior drivers will change the traffic operating environment remarkably in the coming years. The purpose of the monitoring study of senior drivers has been to assess the development of the driving health of elderly drivers and its impact on road safety. In addition to subjective driving experience accounts, seniors' transport performance has been monitored through various calculated indicators and indices, which have been used to monitor the development over the long term.

The study's steering group was chaired by Elina Uusitalo from Traficom. In addition, the steering group members included Max Fogdell, Riikka Rajamäki and Inkeri Parkkari from Traficom. The technical implementation of the study was carried out by Innolink Research Oy. The planning, analysis and reporting of the study was carried out by Janne Tuominen and Kati Kiiskilä from Sitowise Oy.

Helsinki, 5.8.2022

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

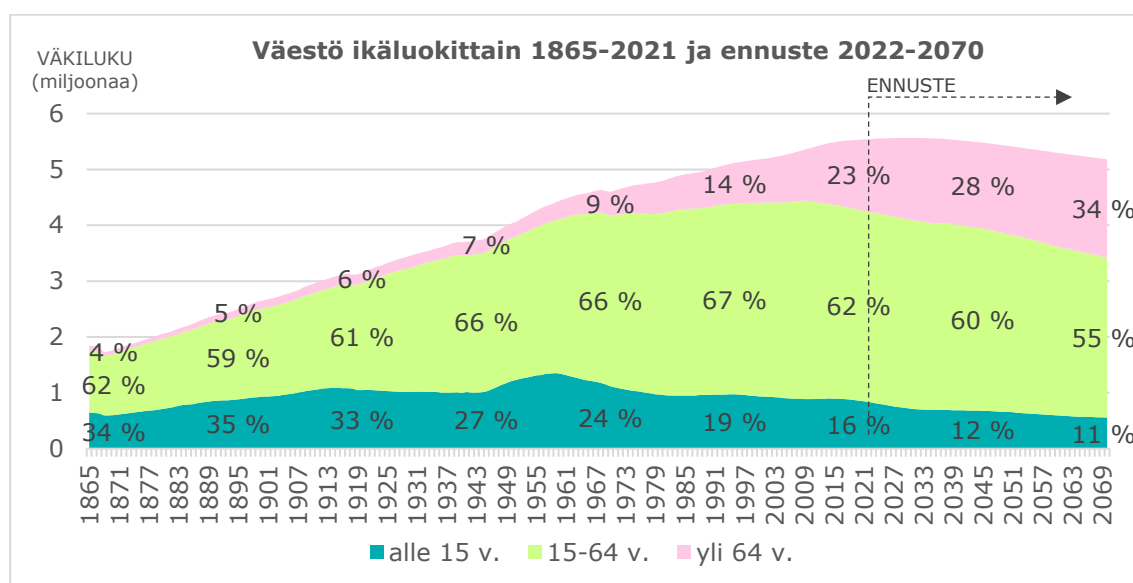
Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	2
1.1	Taustaa	2
1.2	Tutkimuksen tavoitteet.....	3
1.3	Tutkimuksen toteutus.....	4
2	Iäkkäiden ajotottumukset	9
2.1	Liikkuminen omalla asuinseudulla	9
2.2	Autonomistus ja matkatyypit.....	13
2.3	Liikennesuorite	14
2.4	Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö	16
2.5	Ajokyky ja ajotottumukset	18
2.6	Vapaa palaute	29
3	Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä	32
3.1	Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä.....	32
3.2	Indeksin kehitys ja priima-osuus	35
4	Johtopäätökset.....	41
	Lähdeluettelo	43
	Liiteluettelo	44

1 Johdanto

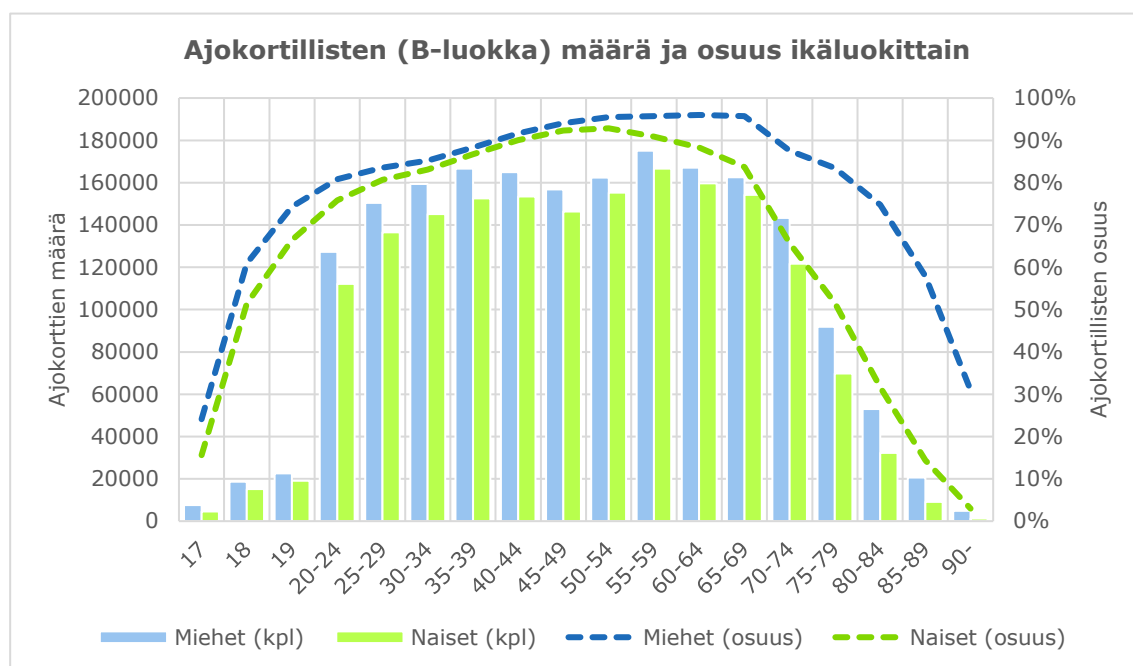
1.1 Taustaa

Suomen väestö on jo pitkään muuttunut iäkkäämpään suuntaan. Syntyvyys on kääntynyt laskuun ja samalla keskimääräinen elinajanodote on pidentynyt. Yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä on noussut lähes neljännekseen ja kasvun ennustetaan jatkuvan samansuuntaisena (Kuva 1). Väestön ikärakenteen muuttuessa iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista kasvaa ja iäkkäiden kuljettajien liikkumis- ja ajotottumukset nousevat erityisen tärkeäksi teemaksi. Iäkkäiden ajoterveyden ja liikennemenestyksen seuraaminen on tärkeää tulevia ajo-oikeutta koskevien sääntelyjen suunnittelussa sekä laajemmin liikenneturvallisuuden ja iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien kehittämisen näkökulmasta.



Kuva 1. Väestön ikärakenteen kehitys 1800-luvulta nykypäivään ja ennuste vuodelle 2070. Prosenttiosuus kuvaa ikäluokan osuutta koko väestöstä. (Tilastokeskus 2022a + 2022b)

Vuoden 2022 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 88 % ja naisilla 76 %. Ajokorttien määrä on suurimmillaan 55–59-vuotiaiden keskuudessa (Kuva 2). Suhteutettaessa ajokorttimäärä ikäryhmän väestömäärään, kasvaa ajokortin omistamisen yleisyys melko tasaisesti 17-vuotiaasta lähtien miehillä aina 65–70-vuotiaiden ikäryhmään ja naisilla 50–55-vuotiaiden ikäryhmään saakka. Tämän jälkeen ajokortista luopumiset alkavat näkyä tilastoissa ja osuudet kääntyvät laskuun. Etenkin naisilla 70-vuotiaiden ikäluokasta alkaen ajokortin omistaminen alkaa olla yhä harvinaisempaa. Kaikista 80-vuotta täyttäneistä miehistä edelleen 64 %:lla on ajokortti, mutta naisilla vastaava osuus on enää 21 %. (Traficom 2022+ Tilastokeskus 2022a)



Kuva 2. Ajokortillisten (vähintään B-luokka) henkilöiden määrä ja osuus koko väestöstä sukupuolen ja ikäluokan mukaan vuoden 2022 alussa (Traficom 2022 + Tilastokeskus 2022a)

Vuonna 2013 voimaan tulleen ajokorttilainsäädännön mukaan henkilöauton ajamiseen oikeuttava 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 myönnetään 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 voidaan myöntää myös tätä lyhyemmäksi määräajaksi, jos lääkärinlausunto sitä edellyttää. (Ajokorttilaki 386/2011)

1.1 Tutkimuksen tavoitteet

Traficomin seniorikuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden B-kortin haltijoiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana samantapaisella kyselytutkimuksella vuodesta 2009 lähtien. Iäkkäiden liikennemenestystä ja sen kehitystä on seurattu muiden tutkimustulosten ohella ns. seniorikuljettajien seurantaindeksillä, joka perustuu viimeisen vuoden aikana vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rangaistusten painotettuun määrään. Seniorikuljettajien tutkimus on toteutettu rinnakkain uusien kuljettajien seurantatutkimuksen kanssa ja indeksi on vertailukelpoinen uusien kuljettajien liikennemenestystä mittaavan indeksin kanssa. Vuosien varrella tutkimuslomakkeeseen on tehty pieniä muutoksia aiempien vuosien kokemusten perusteella. Tutkimuslomakkeen perusrakenne ja indeksin laskentaan liittyvät osa-alueet ovat kuitenkin säilyneet samanlaisina, jolloin vertailukelpoisuus eri vuosien välillä on saatu säilytettyä hyvällä tasolla.

Tutkimuksen tavoitteena on kerätä tietoa iäkkäiden kuljettajien liikkumistottumuksista, liikennemenestyksestä ja ajoterveydestä. Erilaisten pitkinä aikasarjoina

seurattavien tunnuslukujen lisäksi tutkimukseen saadaan vuosittain runsaasti sanallista palautetta ja subjektiivisia kokemuksia vastaajien viimeisen ajovuoden ajalta. Tutkimuksen tuloksia käytetään 65 vuotta täyttäneiden kuljettajien ajototumusten ja ajoterveyden seurannassa, liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa sekä ajo-oikeusjärjestelmän ja koulutuksen suunnittelussa. Väestön ikääntyessä iäkkäiden kuljettajien kokemukset liikkumismahdollisuuksistaan ja liikenneturvallisuudesta nousevat koko ajan ajankohtaisemmaksi aihepiiriksi.

1.3 Tutkimuksen toteutus

Iäkkäiden kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65 vuotta täyttäneet henkilöt, joilla on otoksen poimintahetkellä ollut voimassa vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Otos on poimittu ikäryhmittäisenä satunnaisotoksena, jonka jälkeen otoksen vastaavuus perusjoukkoon on vielä varmistettu alueellisesti ja sukupuolittain. Tutkimus on tyypillisesti toteutettu postikyselynä, jossa otokseen satunnaisesti poimituille vastaajille lähetetään kotiin saatekirje, kyselylomake ja vastauskuori lomakkeen palautusta varten. Vuonna 2021 postikyselyn rinnalle lisättiin vastausmahdollisuus internetissä ja linkki sähköiselle lomakkeelle esitettiin saatekirjeessä. Viimeisten vuosien aikana tutkimuslomakkeelle on lisätty joitain uusia kysymyksiä, jotka liittyvät ajoterveyteen ja sen ennakointiin sekä vastaajien aikeisiin luopua ajokortistaan. Lisäksi viime vuosina lomakkeella on ollut mukana yksi kysymys koskien ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttöä. Pääpiirteissään tutkimuslomake on kuitenkin pysynyt samanlaisena vuodesta 2009 lähtien. Vuonna 2021 käytössä ollut suomenkielinen tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1.

Vastaajille lähetetyt tutkimuslomakkeet ja saatekirjeet on laadittu suomen- ja ruotsinkielisinä. Eri kieliversiot on lähetetty otoshenkilöille sen perusteella, kumman kielen vastaaja on ilmoittanut Traficomiin asiointikielekseen. Tutkimuslomakkeen selkeyteen ja luettavuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota, jotta mahdollisimman moni iäkkäistä voisi omatoimisesti osallistua tutkimukseen.

Tulosten analysointia varten kaikki postitse palautuneet kyselylomakkeet on digitoitu sähköiseen muotoon ja koottu yhtenäiseksi tietokannaksi, johon myös internetin kautta saadut vastaukset on yhdistetty. Vertailuanalyysia varten samaan tietokantaan on koottu taustalle myös kaikkien aiempien tutkimusvuosien tiedotkannat. Alueellisia analyysia varten taustatietoina saadut otoshenkilöiden kotiosoitteet on geokoodattu paikkatietomuotoon. Otoshenkilöiden nimet ja osoitetiedot on hävitetty lopullisesta tietokannasta ja vastausten ja taustatietojen yhdistämistä varten on käytetty ainoastaan kullekin henkilölle luotua yksilöllistä ID-tunnusta.

Iäkkäiden kuljettajien seurantatutkimuksen tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa, tyypillisesti loppuvuoden aikana. Vuoden 2021 tutkimusaineisto kerättiin marraskuun puolivälin ja joulukuun puolivälin välisenä aikana. Otokoko ja tutkimuksen toteutustapa ovat säilyneet yhtenäisinä eri vuosien välillä. Tutkimukseen poimitaan vuosittain satunnaisesti 400 henkilöä jokaisesta viiden vuoden porrastuksella muodostetusta ikäryhmästä 65- ja 94-vuotiaiden välillä sekä kaikki yli 94-vuotiaat B-luokan ajokortin haltijat. Erot otoskoossa eri vuosien välillä riippuvat muutoksista yli 94-vuotiaiden ryhmän koossa. Vuoden 2021 tutkimuksen otoskoko oli yhteensä 2 730 henkilöä (Taulukko 1).

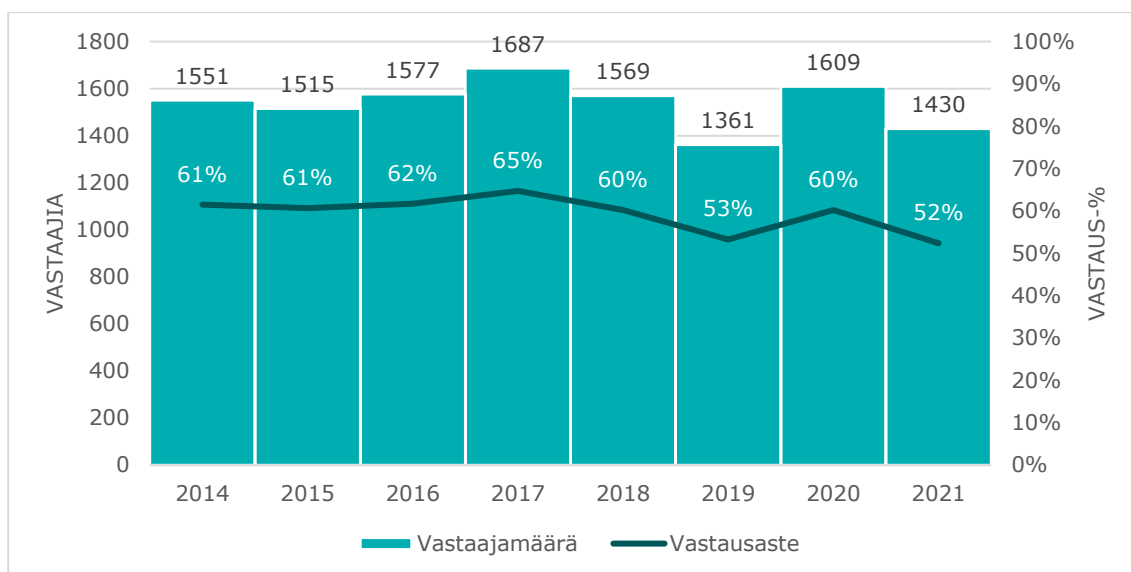
Taulukko 1. Tutkimuskierrosten 2014–2021 ikäryhmittäinen otos.

ikäryhmä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
65–69 vuotta	400	400	400	400	400	400	400	400
70–74 vuotta	400	400	400	400	400	400	400	400
75–79 vuotta	400	400	400	400	400	400	400	400
80–84 vuotta	400	400	400	400	400	400	400	400
85–89 vuotta	400	400	400	400	400	400	400	400
90–94 vuotta	400	400	400	400	400	400	400	400
yli 94 vuotta	123	97	156	206	206	156	273	330
yhteensä	2 523	2 497	2 556	2 606	2606	2556	2673	2730

Kyselytutkimusten yleisenä trendinä viime vuosina on ollut vastausasteen lasku ja siitä aiheutuva vastauskato. Iäkkäille suunnatuissa tutkimuksissa vastausasteet ovat tyypillisesti kuitenkin säilyneet korkeina. Myös ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa vastausaste on ollut hyvällä tasolla ollen useimpina tutkimusvuosina yli 60 prosenttia. Vuoden 2021 tutkimuksessa vastausaste kuitenkin laski jälleen hie-
man. Kokonaisvastausaste oli 52 %, jolloin vastauksia saatiin tutkimusaineistoon kaikkiaan 1 430 ikäkuljettajalta (Taulukko 2 ja Kuva 3). Internetvastausmahdolli-
suuden mukaan tuominen ei siten ainakaan suoraan kasvattanut vastaajamääriä. Aktiivisimpia vuoden 2021 tutkimuksessa olivat 75–79-vuotiaat vastaajat, joiden vastausaste nousi 61 prosenttiin, kun taas aikaisempien vuosien tapaan pienin vastausaste oli kaikkein vanhimmilla ikäryhmillä. Yli 94-vuotiaiden ajokortin haltijoiden vastausaste oli 44 %.

Taulukko 2. Tutkimuskierrosten 2014–2021 vastaajien määrät ja tutkimuksen vastausprosentti ikäryhmittäin.

VASTAUSMÄÄRÄ								
ikäryhmä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
65–69	245	262	242	253	239	208	240	204
70–74	274	264	247	266	263	211	252	214
75–79	266	253	272	285	248	238	255	242
80–84	246	241	262	271	248	226	259	227
85–89	238	224	243	255	234	210	241	210
90–94	218	224	230	245	222	201	219	178
yli 94	64	41	73	112	115	65	143	144
KAIKKI	1551	1515	1577	1687	1569	1361	1609	1430
VASTAUSASTE								
ikäryhmä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
65–69	61 %	66 %	61 %	63 %	60 %	52 %	60 %	51 %
70–74	69 %	66 %	62 %	67 %	66 %	53 %	63 %	54 %
75–79	67 %	63 %	68 %	71 %	62 %	60 %	64 %	61 %
80–84	62 %	60 %	66 %	68 %	62 %	57 %	65 %	57 %
85–89	60 %	56 %	61 %	64 %	59 %	53 %	60 %	53 %
90–94	55 %	56 %	58 %	61 %	56 %	50 %	55 %	45 %
yli 94	52 %	42 %	47 %	54 %	56 %	42 %	52 %	44 %
KAIKKI	61 %	61 %	62 %	65 %	60 %	53 %	60 %	52 %

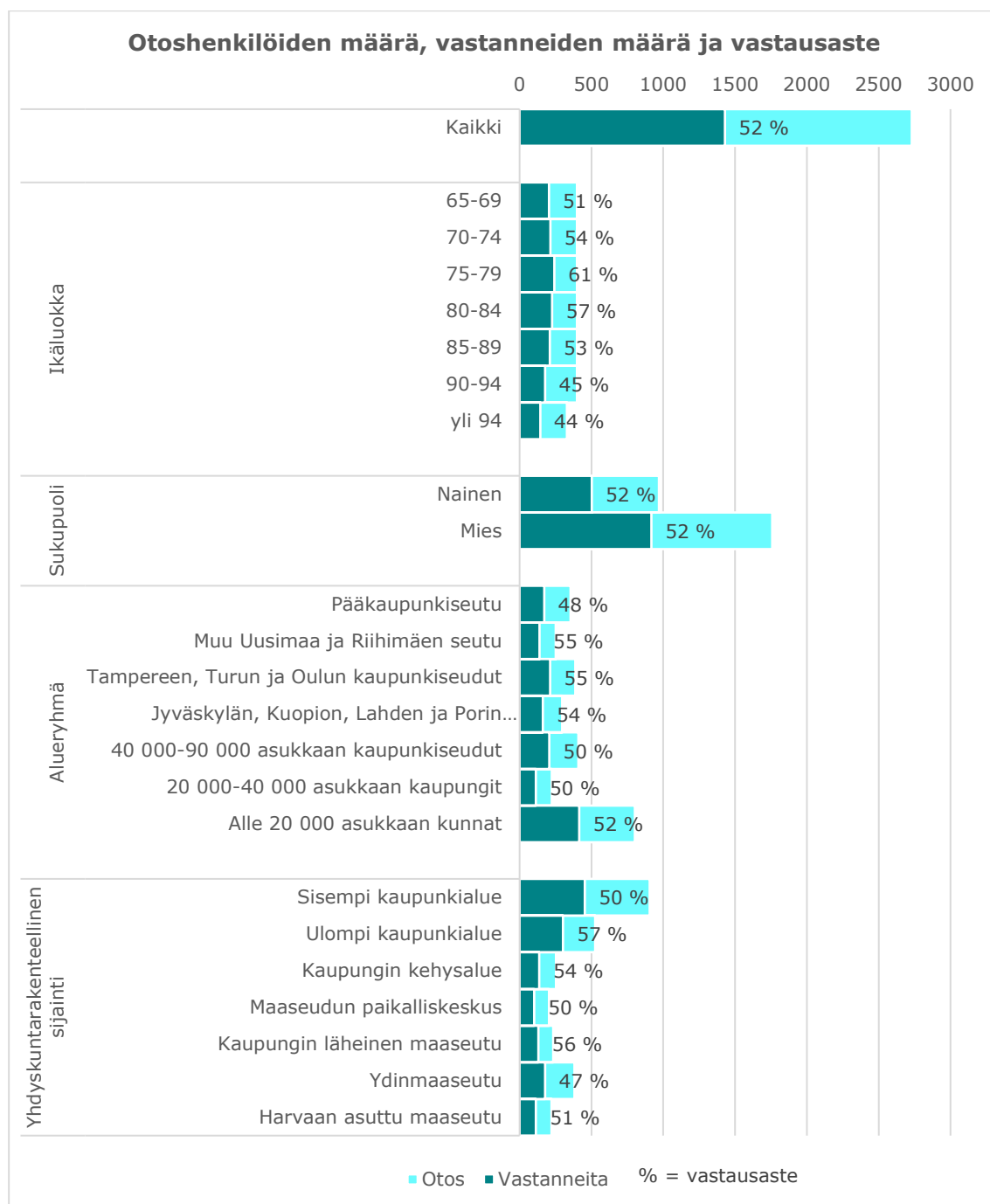


Kuva 3. Kokonaisvastausmäärät ja -vastausasteet vuosien 2014–2021 tutkimuskiertoissa.

Lievästä laskevasta trendistä huolimatta vastausaktiivisuus ikäkuljettajilla on säilynyt korkealla tasolla. Korkeasta aktiivisuudesta ja kiinnostuksesta aihepiiriä kohtaan kertoo esimerkiksi vertailu samaan aikaan ja samoin tutkimusmenetelmin toteutettavaan, pääosin nuorista kuljettajista koostuvaan uusien kuljettajien seuranta-tutkimukseen, jossa peruskierron vastausaste on viime vuosina ollut vain noin 15 %. Toisin kuin uusien kuljettajien tutkimuksessa, ikäkuljettajien seuranta-tutkimuksessa ei ole ollut tarvetta toteuttaa erillisiä muistutuskierroksia peruskierron lisäksi.

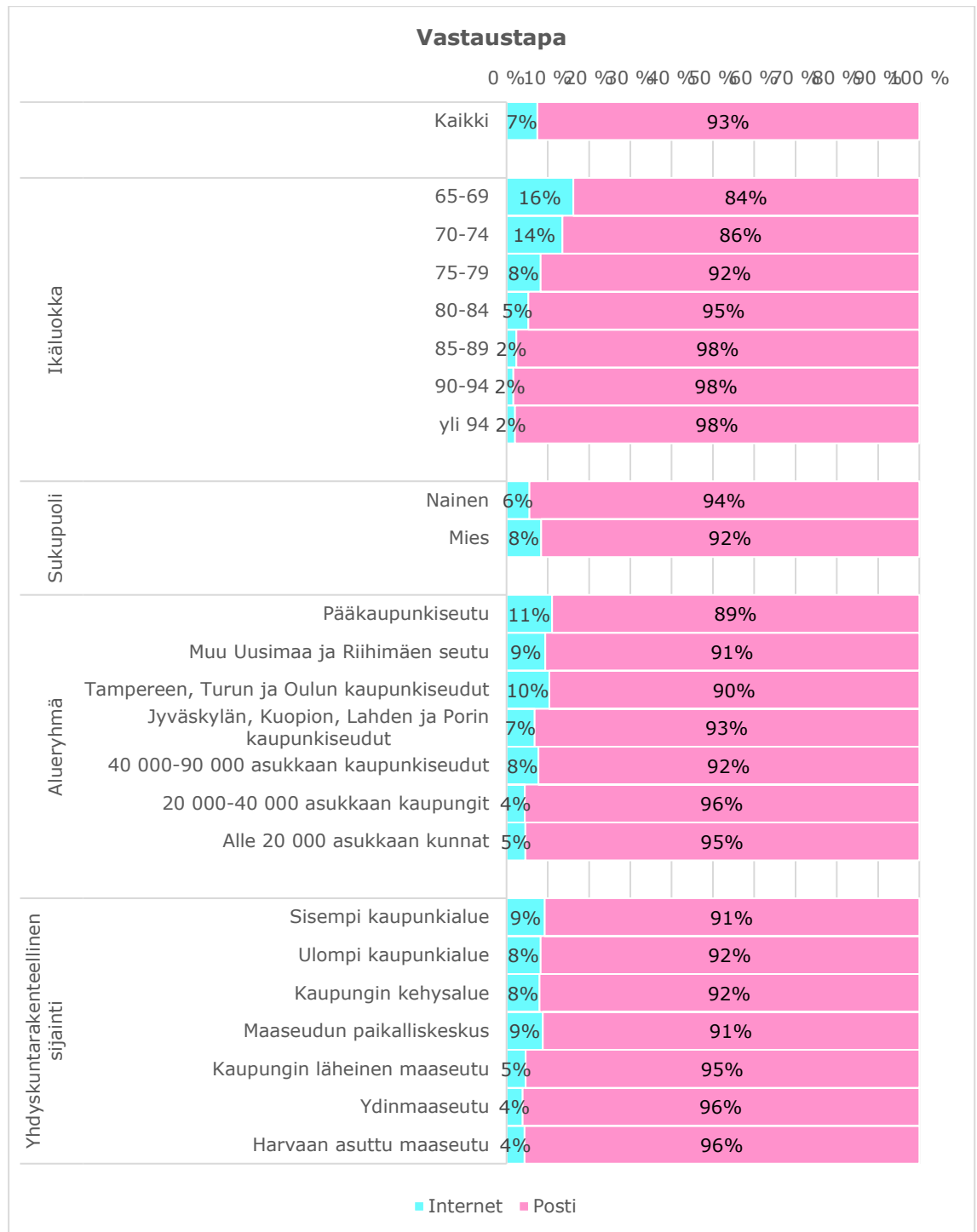
Kuva 4 kuvaa eroja otoskoossa, vastaajamäärissä ja vastausasteissa eri vastaajaryhmien välillä. Otokseen on poimittu edellisissä kappaleissa esitetyn mukaisesti ajokortin haltijoita tasaisesti kaikista yli 64-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmistä, jolloin otoksen perusteella voidaan arvioida suoraan sitä, millaista kuljettajajoukkoa ikäkuljettajat edustavat. Tulosten analysoinnissa ei ole käytetty esimerkiksi asuinpaikkaan tai sukupuoleen perustuvia painotuksia. Vastaajamääriä ja vastausasteita vertailemalla voidaan arvioida, tuleeko lopulliseen tutkimusaineistoon vinoumaa tietyn ryhmän vastausaktiivisuuden poiketessa keskiarvosta.

Aiemmin esitetyn mukaisesti korkein vastausaste oli 75–79-vuotiailla ikäkuljettajilla, jolloin heidän osuutensa tutkimusaineistossa oli eri ikäryhmistä suurin. Lähes kaksi kolmannesta otoshenkilöstä oli miehiä. Vastausaktiivisuudessa ei ollut eroja sukupuolten välillä, joten myös lopullisessa tutkimusaineistossa sukupuolijakauma oli vastaavanlainen. Alueellisesti tarkasteltuna suurimmat käytetyn aluejaon mukaiset ryhmät otoksessa muodostivat aiempien vuosien tapaan alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat kuljettajat ja toisaalta myös sisemmällä kaupunkialueella asuvat kuljettajat. Asuinseudun mukaan tarkasteltuna joitain eroja vastausaktiivisuudessa oli eri paikkakuntien välillä, mutta selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla tai yhdyskuntarakenteella vastausaktiivisuuteen ei ollut. Kaiken kaikkiaan merkittäviä eroja vastausaktiivisuudessa ei tullut esille eri ryhmien välille. Koko vastaajajoukon voidaan siten katsoa edustavan otosta ja sitä myötä koko ikäkuljettajien ikäryhmittäin tasattua joukkoa suhteellisen hyvin.



Kuva 4. Vuoden 2021 tutkimuksen otoskoot, vastanneiden määrät ja vastausasteet.

Vuoden 2021 ikäkuljettajien tutkimukseen tuotiin ensimmäistä kertaa internetvastausmahdollisuus vaihtoehtoksi perinteisen paperilomakkeen rinnalle. Sähköisen vastausmahdollisuuden hyödyntäminen oli kuitenkin suhteellisen harvinaista. Kaikista saaduista vastauksista 7 % saatiin internetlomakkeen kautta (Kuva 5). Sähköisen lomakkeen hyödyntäminen oli selvästi yleisintä nuorimmissa vastaajaryhmissä sekä isoilla kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla. 65–69-vuotiaiden kuljettajien vastauksista 16 % saatiin sähköisesti ja esimerkiksi pääkaupunkiseudulla asuvista kuljettajista 11 % hyödynsi sähköistä lomaketta. Miehet olivat hieman aktiivisempi vastaajia internetissä, mutta kovin suurta eroa sukupuolten välillä ei ollut. Kaiken kaikkiaan postilomake oli kuitenkin kaikissa ryhmissä selvästi suositumpi vaihtoehto eikä siitä luopumista voida harkita lähitulevaisuudessa ilman vastausasteen selkeää laskua.



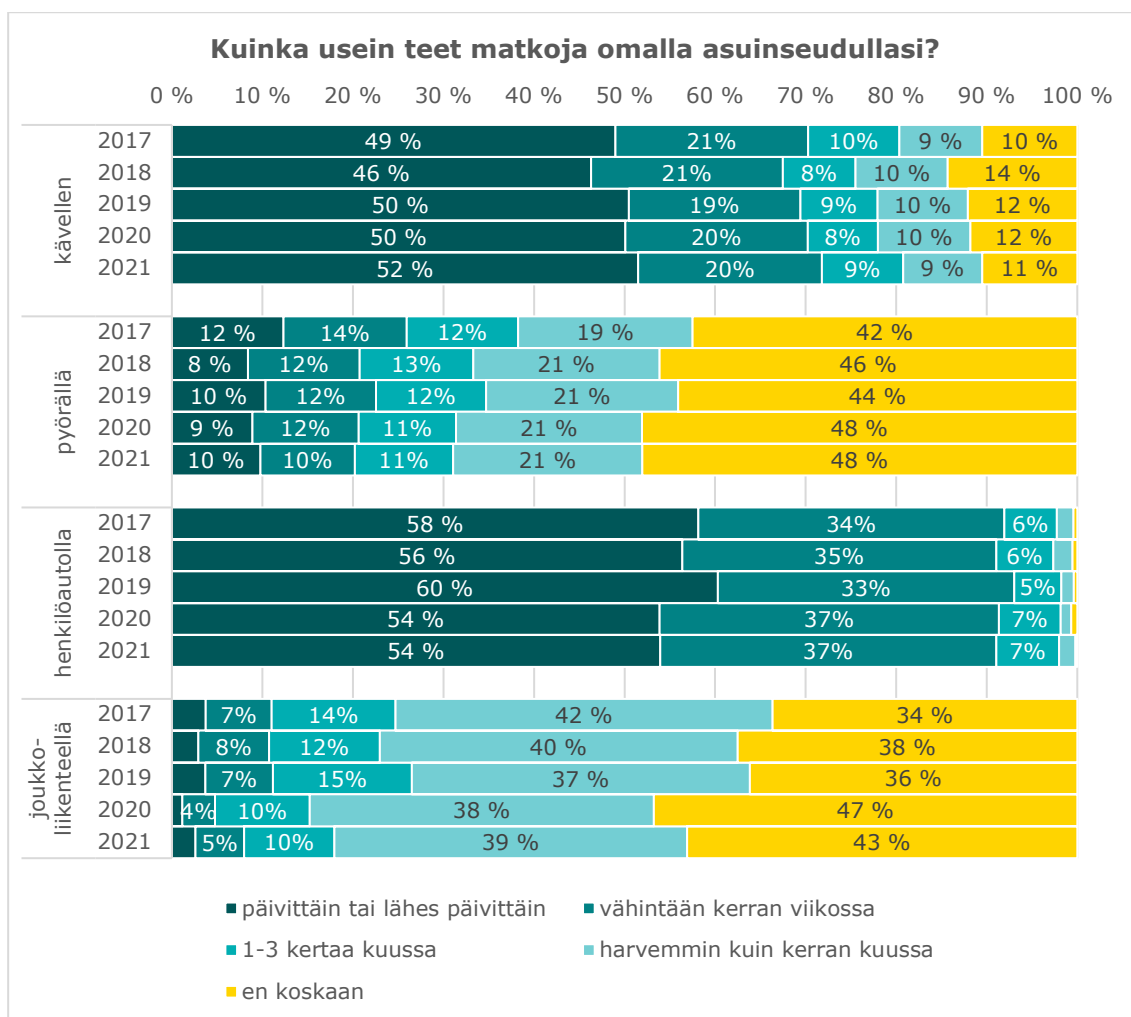
Kuva 5. Vuoden 2021 tutkimuksen vastausten jakautuminen posti- ja internetvastauksiin

2 Iäkkäiden ajotottumukset

2.1 Liikkuminen omalla asuinseudulla

Tutkimuksen taustatiedoksi lomakkeella selvitettiin vastaajien liikkumistottumuksia ja eri kulkutapojen yleisyyttä heidän tekemillään matkoilla omalla asuinseudullaan. Tutkimusaineisto kerättiin vuoden 2021 marras-joulukuussa, jonka mukaista ajankohtaa myös liikkumistottumukset kuvaavat. Vuosien 2020 ja 2021 tutkimusaineistoja voidaan pitää osittain poikkeuksellisina, sillä koronaviruksen aiheuttamat rajoitukset heijastuvat todennäköisesti erityisesti iäkkäiden ihmisten liikkumistottumuksiin.

Iäkkäiden liikkumistottumukset olivat vuoden 2021 aineistossa melko yhtenäisiä edellisvuoden kanssa (Kuva 6). Kävelyn ja joukkoliikenteen yleisyys oli kuitenkin hieman kasvanut vuoden takaisesta. Joukkoliikenteen käyttö oli kuitenkin edelleen vuosia 2017–2019 harvinaisempaa ja yli 40 % kaikista vastaajista ilmoitti, ettei käytä joukkoliikennettä koskaan. Kävelyn yleisyys oli hieman viiden vuoden keskiarvoa yleisempää, mutta pyöräily ja henkilöautoilu harvinaisempaa. Kokonaisuudessaan matkamäärät jäivät edelleen hieman pidemmän aikavälin keskiarvon alapuolelle. Koronarajoitusten vaikutukset olivat kuitenkin suhteellisen pieniä ja edelleen esimerkiksi henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin ilmoitti käyttävänsä yli puolet vastaajista. Myös päivittäin tai lähes päivittäin kävelymatkoja tekevien vastaajien osuus oli lähes yhtä suuri, vaikka satunnaisemmin kävelymatkoja tekevien osuus jäikin selvästi satunnaisemmin henkilöautomatkoja tekevien alapuolelle.

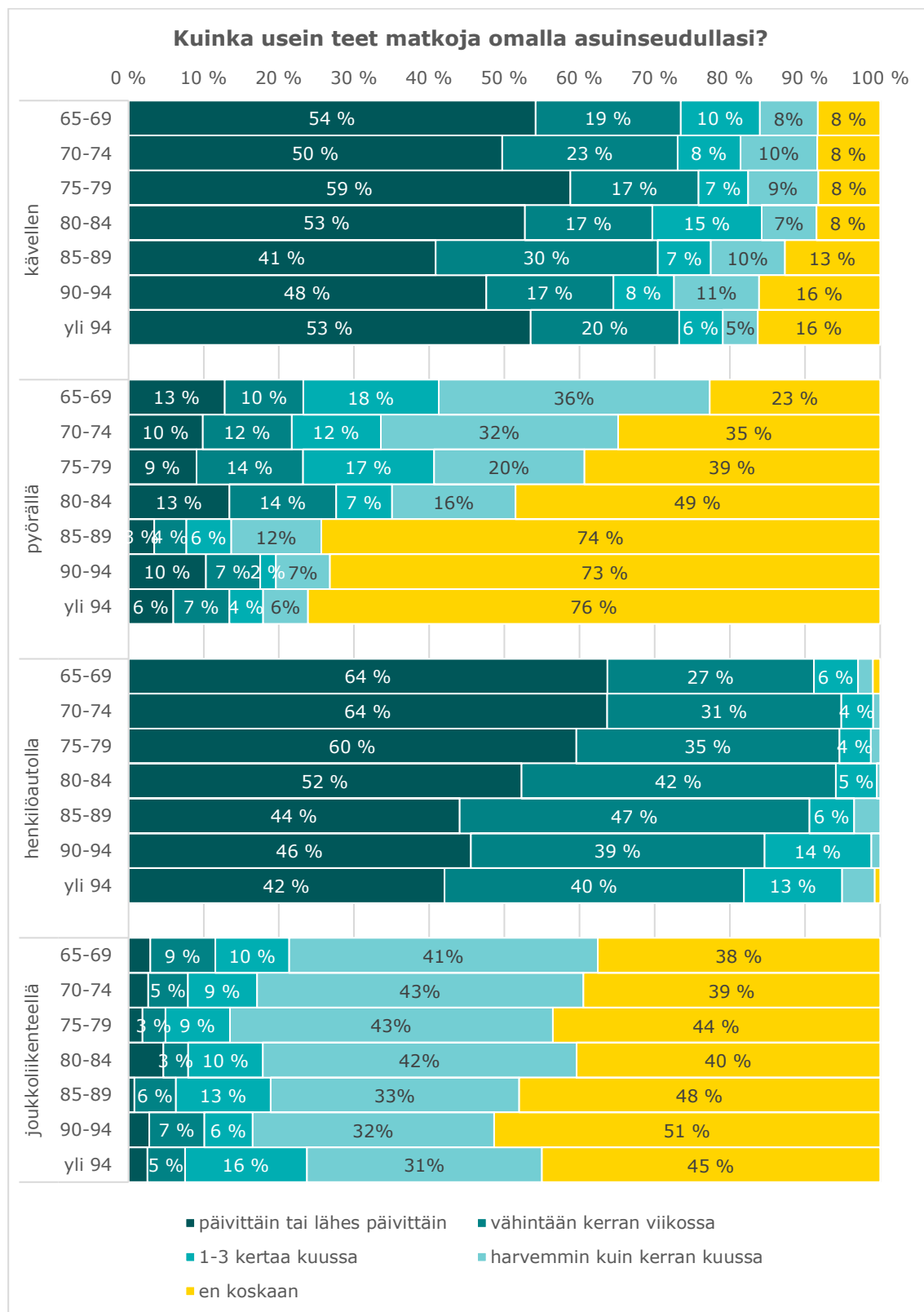


Kuva 6. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vuosien 2017–2021 tutkimusaineistoissa.

Aiempien vuosien tapaan nuorimmat vastaajaryhmät tekivät ylipäättään matkoja selvästi vanhimpia vastaajaryhmiä useammin (Kuva 7). Ikäryhmien väliset erot tulivat esille henkilöautomatkojen sekä erityisesti pyöräilymatkojen yleisyydessä. Molemmissa kulkumuodoissa matkan tekemisen yleisyys laski selvästi 80-vuotiaiden vastaajien kohdalla. 65–74-vuotiaista vastaajista kaikkiaan noin kaksi kolmannesta ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. 80–84-vuotiailla päivittäin tai lähes päivittäin henkilöautoa ilmoitti käyttävänsä noin puolet vastaajista. Tätä vanhemmissa ikäluokissa osuus oli 42–46 %. Edelleen kuitenkin yli 94-vuotiaista vastaajistakin henkilöautoa vähintään kerran viikossa ilmoitti käyttävänsä yli 80 % vastaajista.

Henkilöauton lisäksi kävely on yleinen kulkumuoto iäkkäillä. Kaikista vastaajista 52 % ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Säännöllisesti päivittäin tai lähes päivittäin kävelevien osuus säilyi korkeana myös kaikkein vanhimmissa ikäryhmissä, vaikka samalla niiden vastaajien osuus, jotka eivät tee koskaan kävelymatkoja, kasvoi hieman. Pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin tekevien osuus oli pienehkö, mutta nuorimmissa ikäryhmissä vähintään 1–3 kertaa kuussa pyöräilevien osuus oli kuitenkin 40 prosentin tuntumassa. Alle 70-vuotiaista vastaajista 23 % ilmoitti, ettei tee koskaan pyöräilymatkoja. Vanhimmissa yli 84-vuotiaiden ikäryhmissä vastaava osuus nousi noin 75 prosenttiin. Joukkoliikenteen käytön osalta suurimmat ryhmät muodostivat satunnaisesti, eli harvemmin kuin kerran kuussa joukkoliikennettä käyttävät vastaajat ja myös ne,

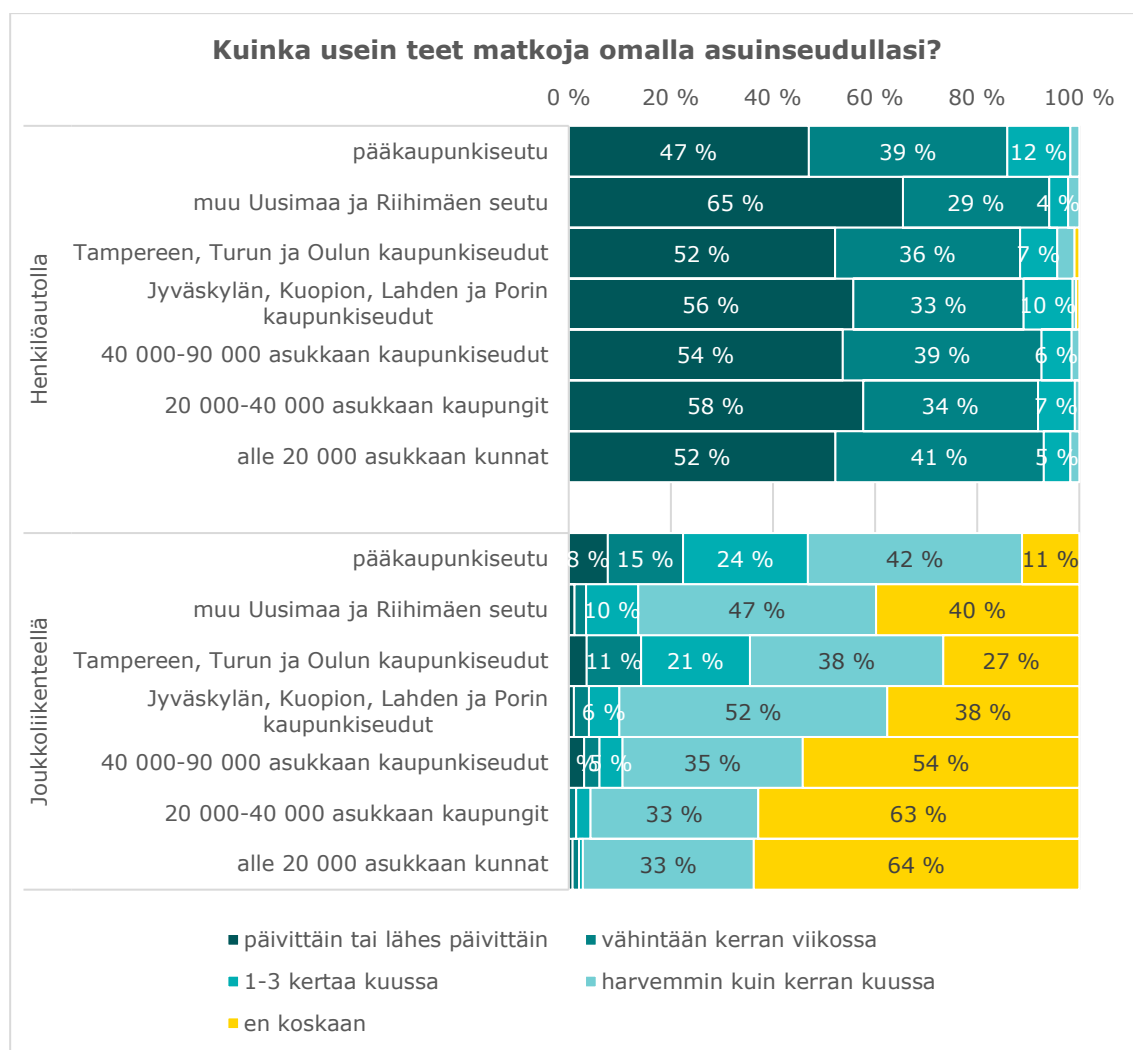
jotka eivät tee joukkoliikennematkoja koskaan. Joukkoliikenteen käytön yleisyys ei kovin suoraviivaisesti muuttunut vastaajan iän myötä.



Kuva 7. Eri kulkutavoilla liikkumisen yleisyys ikäryhmittäin.

Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli jonkun verran vastaajan asuinseudun mukaan, vaikka henkilöauto säilyikin selkeästi yleisimpänä kulkumuotona kaikilla asuinseudulla (Kuva 8). Pääkaupunkisedulla asuvista ikäkuljettajista henkilöautoa

päivittäin tai lähes päivittäin käytti alueryhmistä ainoana alle puolet (47 %) vastaajista. Muualla Uudellamaalla tai Riihimäen seudulla asuvilla vastaajilla henkilöauton käyttö oli kaikkein yleisintä: lähes kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Joukkoliikenteen käytön yleisyydessä alueelliset erot nousivat luonnollisesti merkittäviksi, sillä joukkoliikenteen palvelutarjonta eroaa suuresti eri alueiden välillä. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä ilmoitti käyttävänsä säännöllisesti, eli vähintään 1-3 kertaa kuussa, 47 % vastaajista, kun taas pienemmissä alle 90 000 asukkaan kunnissa vastaava osuus jäi muutamaan prosenttiin. Myös Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla joukkoliikenteen käyttö oli selvästi keskimääräistä yleisempää.

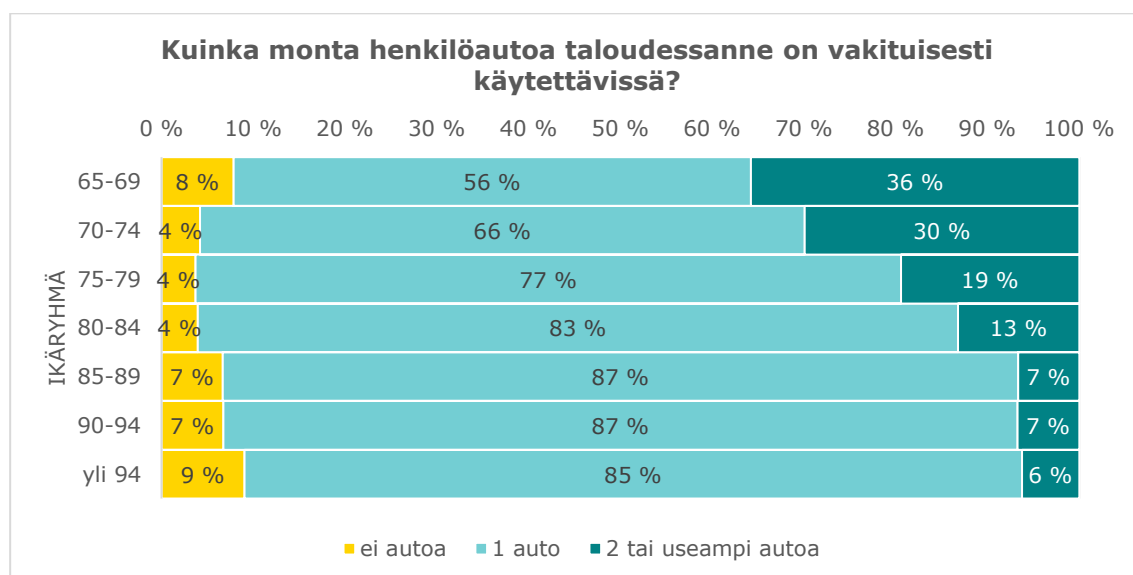


Kuva 8. Henkilöauton (kuljettajana tai matkustajana) ja joukkoliikenteen käytön yleisyys alueryhmittäin.

2.2 Autonomistus ja matkatyytit

Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös ikäkuljettajien auton omistamisen yleisyyttä ja yleisimpiä autolla kuljettuja matkatyyppiejä. Kaiken kaikkiaan 6 %:lla vastaajista ei ollut taloudessaan yhtään autoa, 77 %:lla oli yksi auto ja 17 %:lla useampi kuin yksi auto. Autottomiksi laskettiin myös ne vastaukset, joissa vastausrivi oli jätetty kokonaan tyhjäksi. Auton omistamisen yleisyys ei suoraan vähentynyt vastaajan iän myötä, vaikkakin yli yhden henkilöauton kotitalouksien osuus olikin nuoremmissa vastaajaryhmissä selvästi yleisintä (Kuva 9). 65–69-vuotiaista vastaajista yli kolmanneksella vastaajista oli taloudessaan useampi kuin yksi auto, kun taas yli 84-vuotiailla vastaajilla vastaava osuus jäi 6–7 prosenttiin.

Vastaajien keskimääräinen auton vuosimalli oli 2009. Keskimääräinen auton ikä kasvoi myös melko suoraviivaisesti vastaajan oman iän myötä. Myös pienemmillä paikkakunnilla asuvilla vastaajilla auton vuosimalli oli tyyppillisesti keskimääräistä vanhempi.

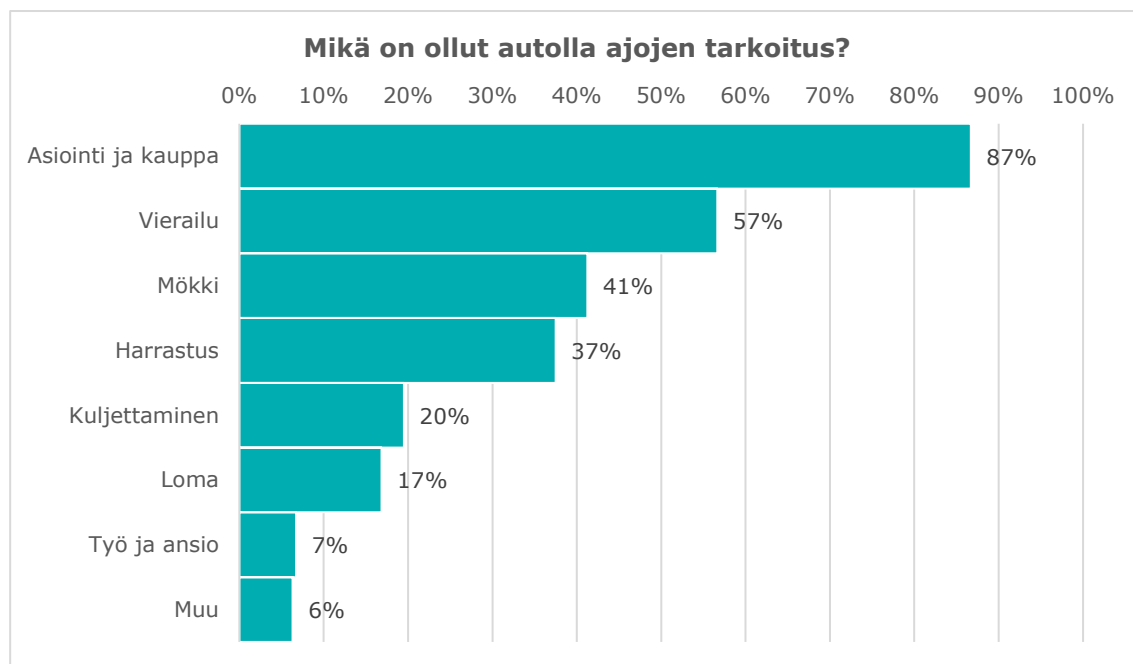


Kuva 9. Vastaajien jakautuminen kotitalouden autollisuuden mukaan ikäryhmittäin.

Autolla tehtyjen matkojen pääasiallista tarkoitusta kysyttäessä selvästi yleisimmäksi matkatyyppiksi nousi asiointi- ja kauppatemat, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi autolla tekemäkseen matkatyyppiksi 87 % vastaajista (Kuva 10). Toiseksi yleisimpiä olivat vierailumatkat, joita ilmoitti tekevänsä 57 % vastaajista. Mökki-matkoja teki autolla 41 % ja harrastusmatkoja 37 % vastaajista. Harvinaisempia olivat muiden kuljettamiseen liittyvät matkat (20 %) ja lomamatkat (17 %). Tulokset olivat hyvin yhtenäisiä edellisvuoden kanssa. Kahden vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna vierailumatkojen, harrastusmatkojen, muiden kuljettamiseen liittyvien matkojen ja lomamatkojen yleisyys oli kuitenkin hieman laskenut, minkä voidaan pitkälti katsoa johtuvan koronaviruksen aiheuttamien liikkumisrajoitusten vaikutuksesta iäkkäiden matkustuskäyttäytymiseen. Työ- ja ansiomatkat oli valinnut tekemäkseen matkatyyppiksi 7 % vastaajista. Osuus oli luonnollisesti hieman korkeampi tutkimusjoukon nuorimmassa, 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä.

Muita kuin edellä ilmoitettuja matkatyyppiejä ilmoitti tekevänsä 6 % vastaajista. Avoimien vastausten perusteella muista matkoista selkeimmin erottuivat lääkä-rissä tai terveyskeskuksessa käyntiin liittyvät matkat, mutta osittain avoimet vas-

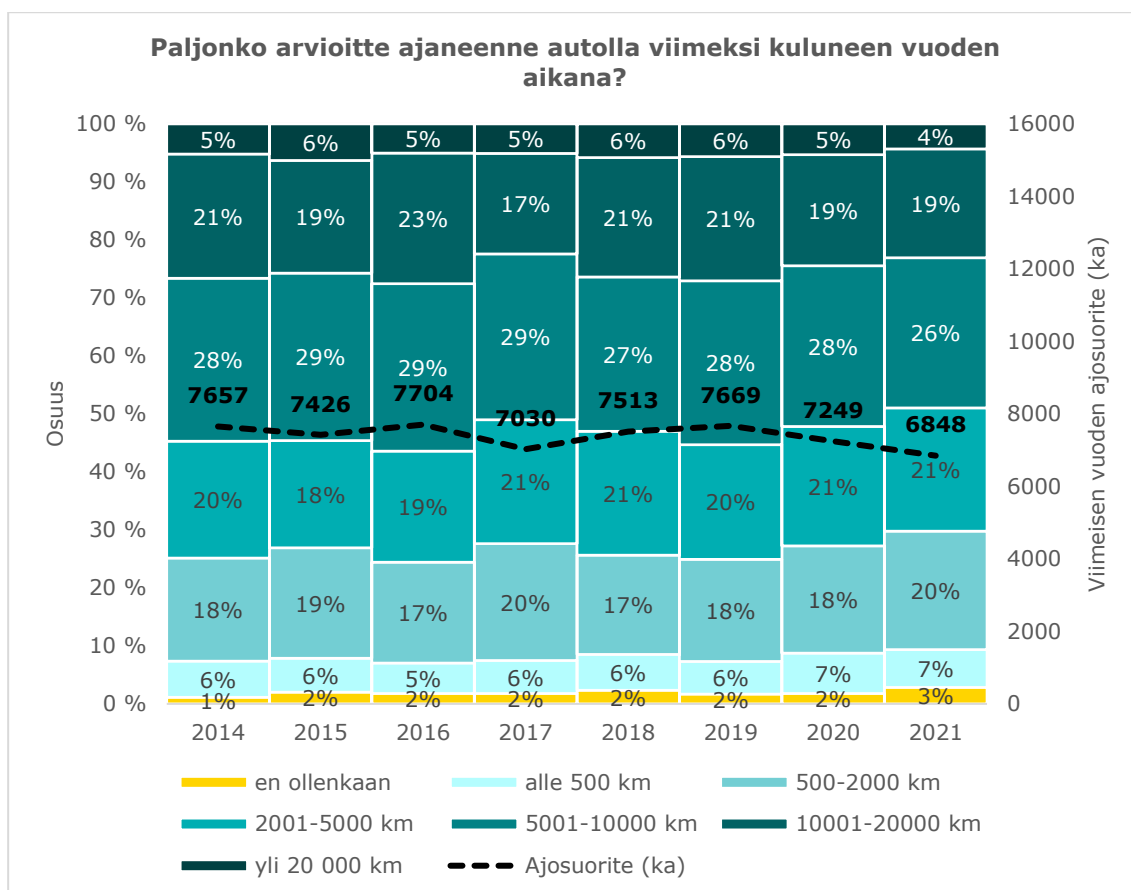
taukset sisälsivät myös tarkennuksia monivalintana ilmoitettuihin matkatyyppeihin tai niiden yleisyyteen. Alueryhmittäin tarkasteltuna autolla tehtiin mökkimatkoja pääkaupunkiseudulla selvästi keskimääräistä enemmän (60 % vastaajista) kun taas pienillä paikkakunnilla asiointi- ja kauppamatkojen sekä vierailumatkojen yleisyys korostui entisestään. Paljon ajokilometrejä vuoden aikana ajaneilla vastaajilla luonnollisesti useimpia matkatyyppejä tehtiin keskimääräistä yleisemmin, mutta erityisesti työ- ja ansiomatkojen osuus korostui. Yli 20 000 kilometriä vuoden aikana ajaneista vastaajista 40 % ilmoittikin työ- ja ansiomatkat vähintään yhdeksi tekemäkseen matkatyypiksi.



Kuva 10. Matkatyypit, joita vastaajat ilmoittivat tekevänsä autolla kuljettajana. Vastaajilla oli mahdollisuus valita useita matkatyyppejä. Prosenttiosuus kuvaa osuutta vastaajista, joka oli kyseisen matkatyyppin valinnut vähintään yhdeksi vaihtoehtoksi.

2.3 Liikennesuorite

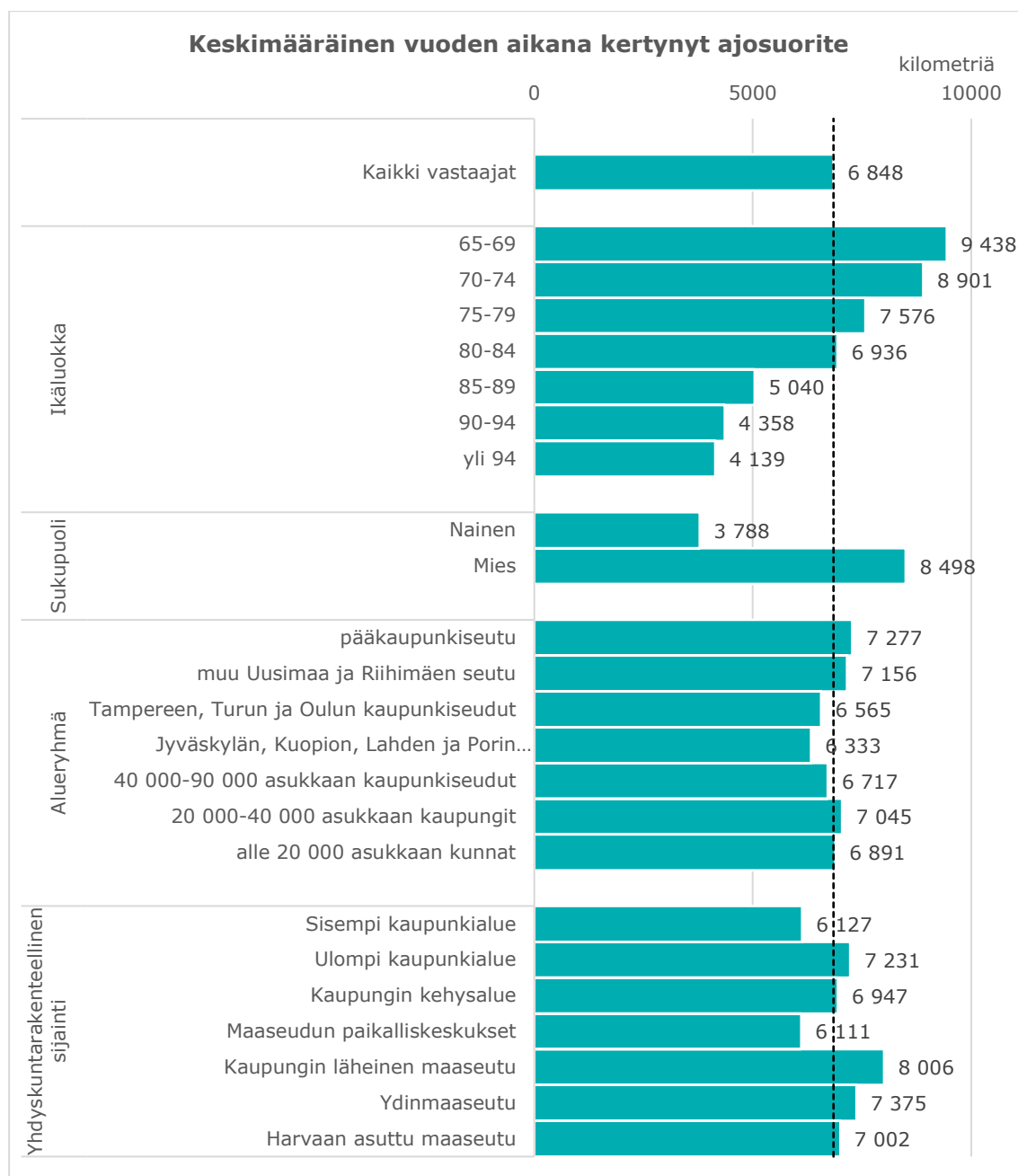
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana kertynyttä ajosuoritetta seitsenportaisella asteikolla. Suurimman ryhmän (26 %) muodostivat aiempien vuosien tapaan 5 000–10 000 kilometriä vuoden aikana ajaneet vastaajat (Kuva 11). Yli 20 000 kilometriä ajaneiden osuus oli 4 %, kun taas kokonaan ilman ajokilometrejä jääneiden osuus oli 3 % vastaajista. Ilmoitetun ajosuoritteen vaihteluvälin perusteella jokaiselle vastaajalle muodostettiin myös yhden vuoden ajosuorite vaihteluvälin keskiarvona. Alle 500 kilometriä ajaneille annettiin arvo 250 ja yli 20 000 kilometriä ajaneille arvo 25 000. Keskimääräinen yhden vastaajan edellisen vuoden aikana ajama ajosuorite vuoden 2020 aineistossa oli 6 848 kilometriä. Suorite oli laskenut jonkin verran aiemmista tutkimusvuosista ollen myös hieman vuoden 2020 tutkimuksen arvoa matalammalla.



Kuva 11. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä vuosien 2014–2021 tutkimuskierroksilla.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkein eniten ajokilometrejä viimeisen vuoden aikana oli kertynyt tutkimusjoukon nuorimmille vastaajille ja ajosuorite laskikin selkeästi vanhimpiin vastaajiin mentäessä (Kuva 12). Alle 70-vuotiailla vastaajilla keskimääräinen ajosuorite nousi yli 9 000 kilometriin ja he olivatkin ajaneet yli kaksinkertaisen määrän yli 90-vuotiaisiin vastaajiin nähden. Sukupuolittain tarkasteltuna erot olivat myös hyvin selkeitä. Miehille ajokilometrejä oli kertynyt niin ikään yli kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna.

Alueryhmittäin tarkasteltuna keskimääräinen ajosuorite kohosi aiempien vuosien tapaan suurimmaksi pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla (Kuva 12), siitäkin huolimatta, että henkilöauton käytön yleisyys oli aiemmissa kappaleissa esitetyn mukaisesti pääkaupunkiseudulla hieman muita alueryhmiä matalampi (Kuva 8). Yleisesti sisemmällä kaupunkialueilla asuvien vastaajien ajokilometrimäärät jäivät keskiarvon alapuolelle ja vastaavasti harvaan asutulla maaseudulla ajokilometrimäärät nousivat korkeiksi. Pääkaupunkiseudulla hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ei ikäkuljettajilla siten suoraan näy alentuneissa ajokilometrimäärissä, vaan ennemminkin paljon kilometrejä kerryttävien matkatyyppien, kuten mökkimatkojen yleisyys nostaa ajosuoritetta.



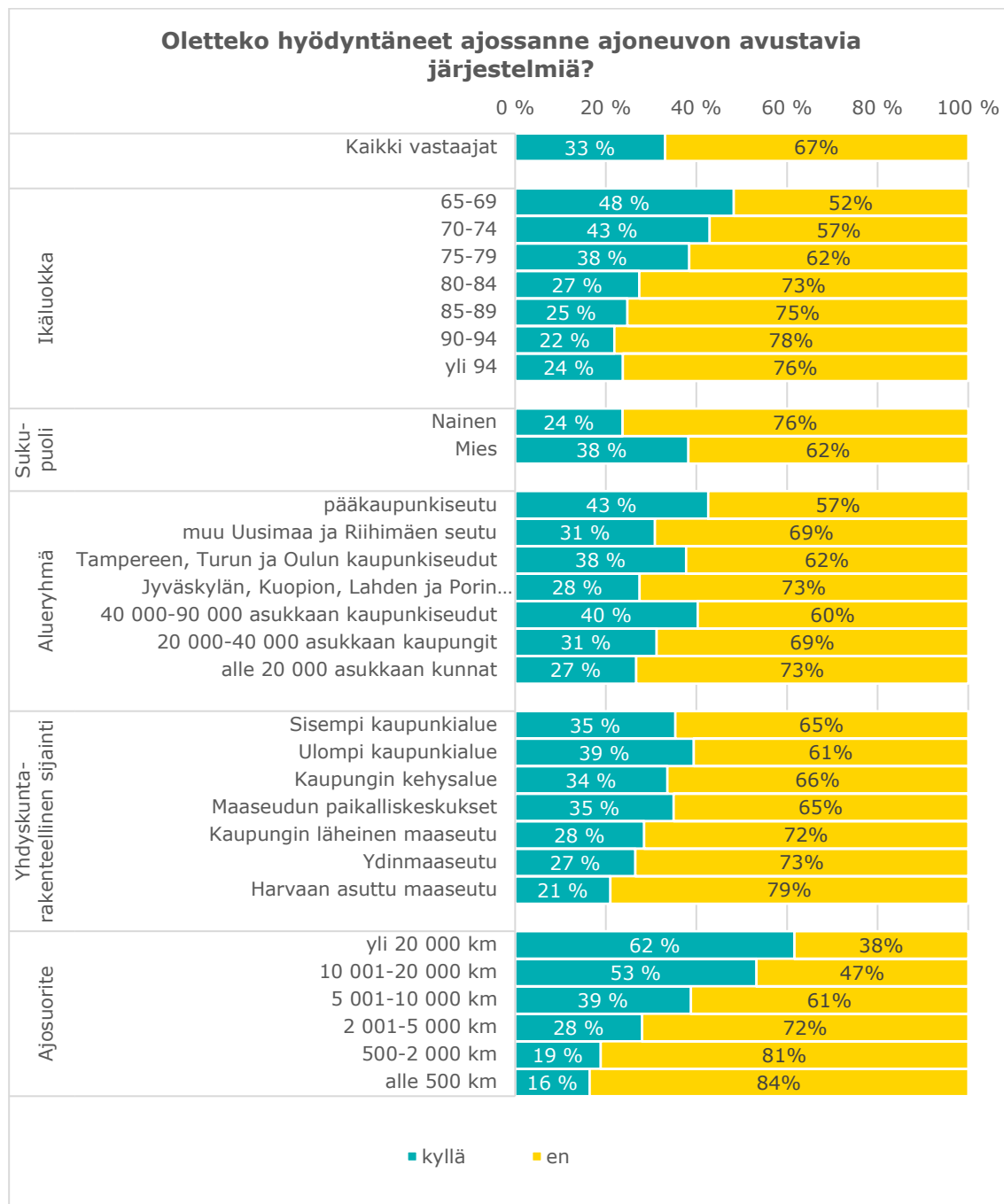
Kuva 12. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajama keskimääräinen ajosuorite.

2.4 Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö

Viimeisimpinä tutkimusvuosina tutkimuslomakkeella on selvitetty ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyttä ikäkuljettajilla. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa kolmannes kaikista vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä ajossaan ajoneuvon avustavia järjestelmiä (Kuva 13). Osuus oli hieman pienempi kuin vuonna 2020 ja samaa tasoa vuoden 2019 tutkimuksen kanssa. Avustavien järjestelmien käytön yleisyys laski melko tasaisesti vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. Miehillä, pääkaupunkiseudulla asuvilla ja yleisesti kaupunkialueilla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää.

Selkein yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen oli kuitenkin ajomäärällä. Yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneista yli 60 % ilmoitti hyödyntäneensä

avustavia järjestelmiä ja osuus laski selvästi sitä mukaa mitä vähemmän ajokilometrejä vastaajalle oli kertynyt. Luonnollisesti myös vastaajan pääasiallisiin ajoihin käyttämän ajoneuvon iällä oli selkeä yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen. Vuoden 2017 tai uudemman vuosimallin ajoneuvon omistavista vastaajista noin kaksi kolmannesta ilmoitti hyödyntäneensä avustavia järjestelmiä.



Kuva 13. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys.

Tutkimuslomakkeella oli lisäksi mahdollisuus tarkentaa avoimessa kentässä, min-kälaisia avustavia järjestelmiä on ajossaan käyttänyt. Yleisimmin avoimessa kentässä oli mainittu vakionopeudensäädin, jonka oli erikseen maininnut 45 % avustavia järjestelmiä käyttävistä ja kommentin jättäneistä vastaajista. Navigaattorin oli maininnut 18 %, peruutustutkan tai -kameran 16 % ja automaattivaihteet 8 % avoimen kentän vastaajista. Jonkun verran mainintoja saivat myös esimerkiksi

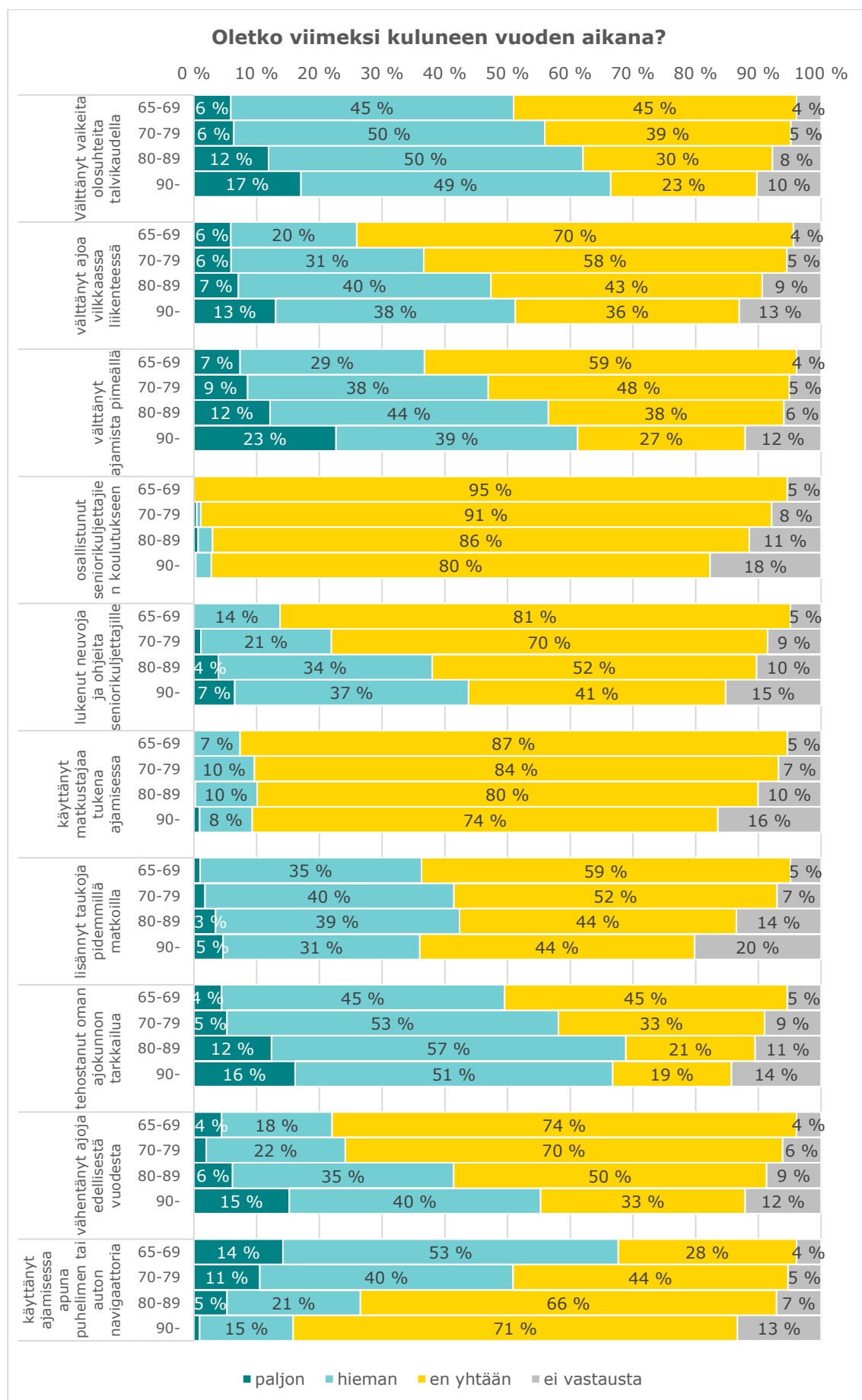
luistonesto, kaistavahti ja ABS-jarrut. Vapaan palautteen osiossa tutkimuslomakkeen päätteeksi moni vastaajista ilmoitti käyneensä läpi ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia ja avustavia järjestelmiä uuden auton hankinnan yhteydessä.

2.5 Ajokyky ja ajotottumukset

Tutkimuslomakkeella selvitettiin ikäkuljettajien ajotottumuksissa tapahtuneita muutoksia ajokäyttäytymiseen liittyvillä väittämillä. Väittämiä arvioitiin viimeisen vuoden ajalta asteikolla en yhtään–hieman–paljon. Vertailuryhmien koon ja luetavuuden parantamiseksi ikäryhmät niputettiin neljään luokkaan analyysien varten. Eri osa-alueista selkeimmin esille nousivat aiempien vuosien tapaan tehostunut oman ajokunnon tarkkailu sekä vaikeiden talviolosuhteiden ja pimeällä ajon välttäminen (Kuva 14). Oman ajokuntonsa tarkkailua oli tehostanut (hieman tai paljon) 62 % kaikista vastaajista. 59 % ilmoitti välttäneensä vaikeita olosuhteita talvikaudella ja 52 % ajamista pimeällä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Myös vilkkaassa liikenteessä ajoa oli välttänyt melko suuri osa, 42 % kaikista vastaajista. Lähes poikkeuksetta eniten muutoksia omissa ajotottumuksissa ja oman ajokunnon tarkkailussa oli tapahtunut vanhimmissa ikäryhmissä.

Myös ajaminen ylipäätään oli vähentynyt vanhimmillä vastaajilla selvästi nuoria enemmän, kuten myös viimeisen vuoden aikana ajatut ajokilometrit osoittivat (Kuva 12). Erityisesti kaikkein vanhimmat vastaajat olivat myös lukeneet seniorikuljettajille suunnattuja neuvoja ja ohjeita selvästi nuorempia vastaajia enemmän. Taukojen pitämisen yleistymisessä ei selkeitä eroja eri ikäluokkien välillä ollut. Vanhimmissa ikäluokissa vastauksia oli jätetty paljon myös tyhjäksi, mikä voi osaltaan viitata siihen, että omien ajotottumusten itsearviointi koetaan haastavaksi.

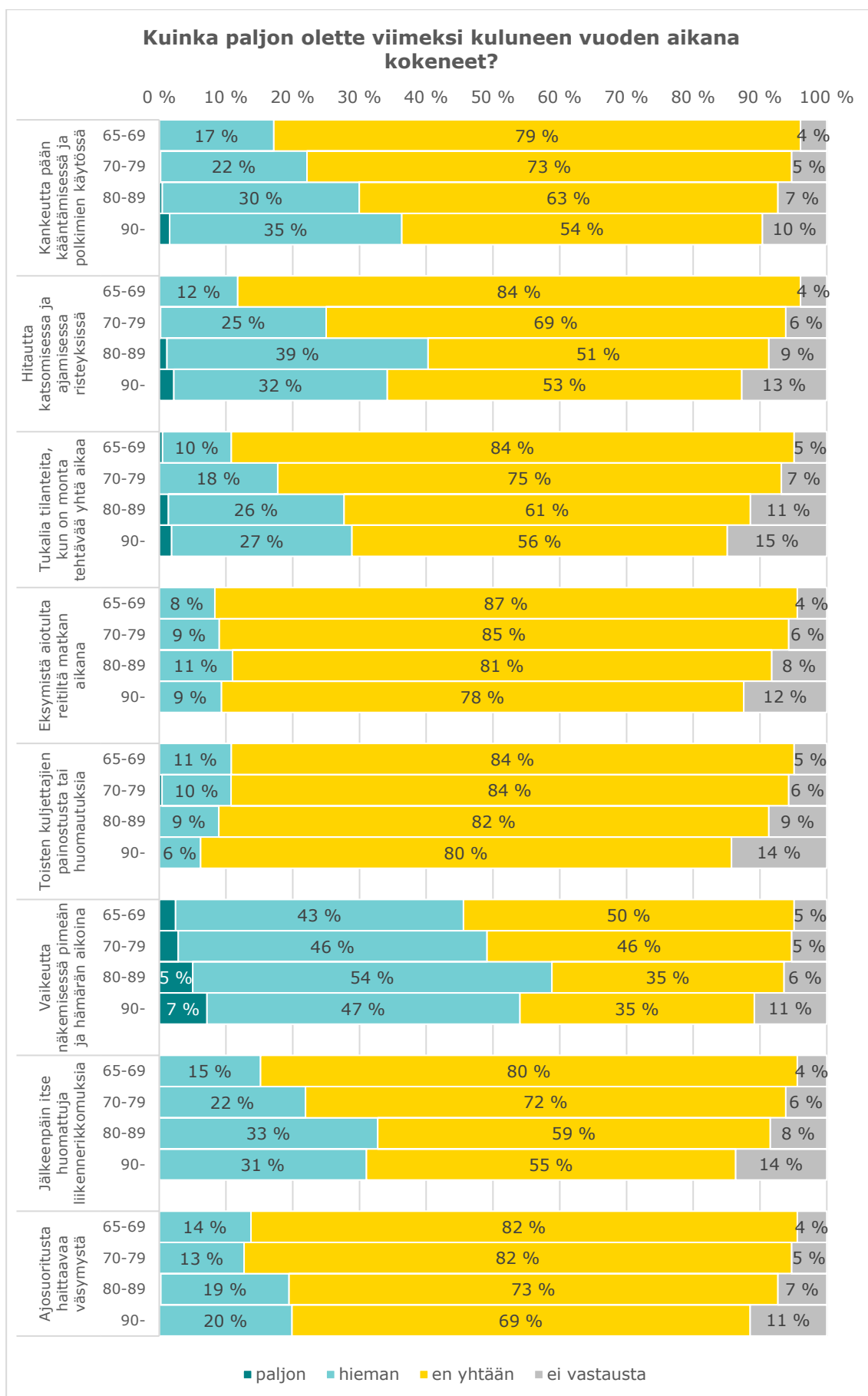
Osa-alueista pienimmälle huomiolle jäivät aiempien vuosien tapaan seniorikuljettajien koulutukseen osallistuminen ja ajaessa matkustajan tukena käyttäminen. Koulutukseen oli osallistunut vain 2 % kaikista vastaajista ja matkustajaa oli käyttänyt tukena 9 % vastaajista edes joskus viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kovin selkeää eroa eri ikäisten vastaajien välillä ei ollut. Puhelimen tai auton navigaattorin käytön yleisyys laski puolestaan selvästi vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. Yli 90-vuotaiden vastaajien ikäryhmässä navigaattoria edes hieman käyttäneitä oli 16 %, kun vastaava osuus alle 70-vuotiailla oli 67 %. Aiempiin tutkimuksiin verrattaessa navigaattorin käytön yleisyys oli kasvanut lievästi.



Kuva 14. Ajotottumuksissa tapahtuneet muutokset viimeksi kuluneen vuoden aikana ikäryhmittäin.

Ajotottumusten lisäksi tutkimuksessa selvitettiin ikäkuljettajien arviota omasta ajoterveydestään. Vastaajat saivat arvioida, kuinka paljon erilaisia haasteita heillä on viimeksi kuluneen vuoden aikana ollut eri ajamiseen liittyvien osa-alueiden kanssa. Osa-alueisiin liittyviä väittämiä arvioitiin edellä esitettyyn tapaan asteikolla en yhtään–hieman–paljon. Aiempien vuosien tapaan oman ajoterveyden katsottiin keskimäärin olevan hyvällä tasolla ja säännöllisten ongelmien kokeminen jäi kokonaisuudessaan vähäiseksi. Ajotottumuksissa esillä ollut pimeällä ajon välttelyyn liittyvä teema nousi selkeästi esille myös ajoterveyden arvioinnissa ja eri osa-alueista korostuikin erityisesti haasteet näkemisessä hämärän ja pimeän aikana (Kuva 15). Yli 90-vuotiaista vastaajista yli puolet ilmoitti kokeneensa ainakin ajoittain haasteita pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Heistä 7 % koki kohdanneensa näitä vaikeuksia paljon. Osuus laski nuoremmissa vastaajaryhmissä, mutta alle 70-vuotiaistakin kuitenkin yli 40 % ilmoitti kohdanneensa hieman vaikeuksia pimeällä ja hämärässä näkemisessä.

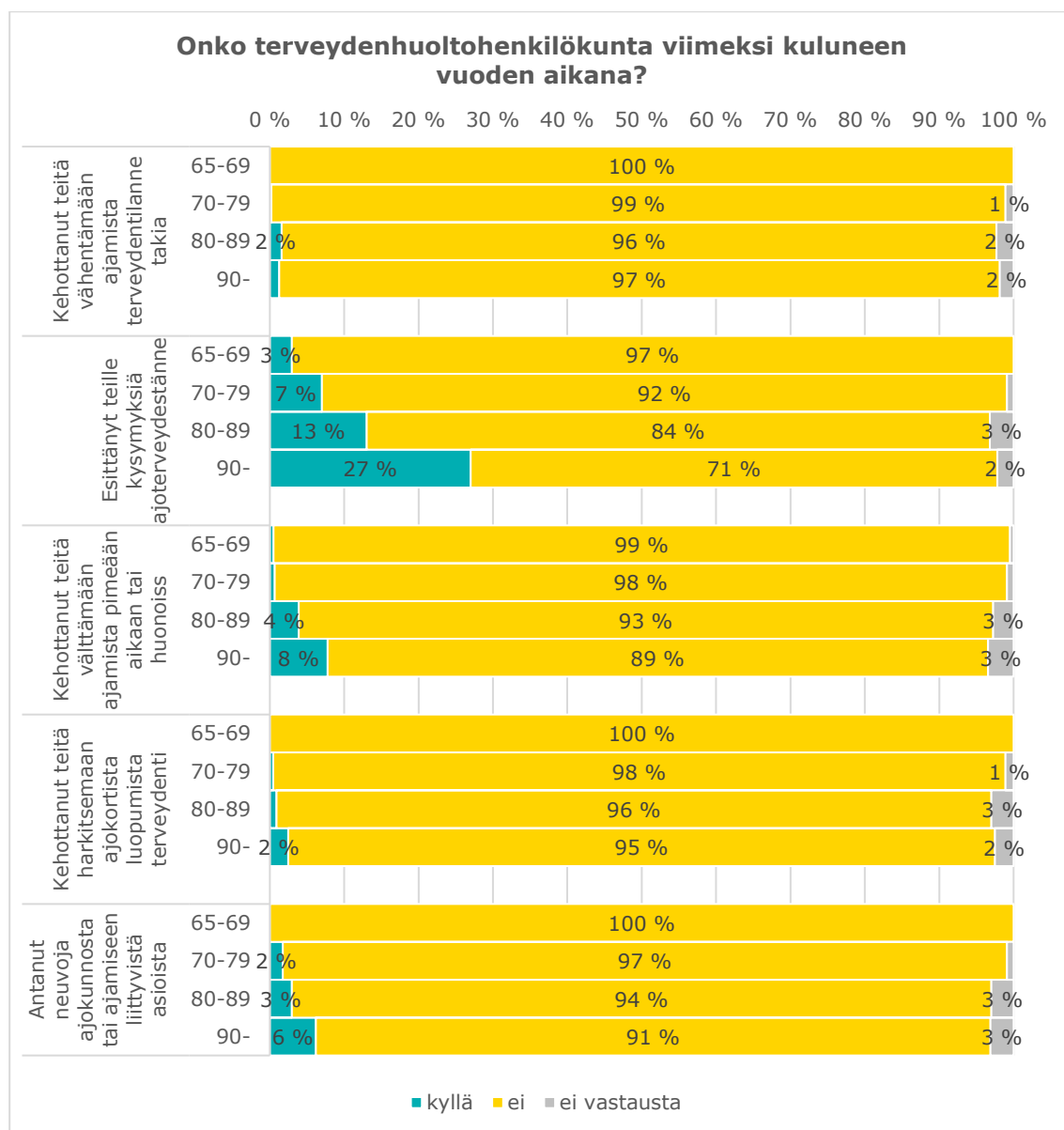
Kohtuullisen suuri osa erityisesti vanhimpien ikäryhmien vastaajista oli kokenut viimeisen vuoden aikana myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä, jälkeenpäin huomattuja liikenne rikkomuksia, tukalia tilanteita yhtäaikaisten tehtävien kanssa sekä kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä. Hieman tai paljon edellä esitettyjä oli kokenut vanhimmista ikäryhmistä keskimäärin vajaa kolmannes vastaajista. Kuitenkin myös yli 80-vuotiaiden joukossa selvänä enemmistönä olivat ne vastaajat, jotka eivät näitä ongelmia olleet kokeneet. Ajosuoritusta haittaavaa väsymystä oli kokenut yli 80-vuotiaista vastaajista ajoittain noin viidennes. Eri osa-alueista vähimmälle huomiolle jäivät eksyminen aiotulta reitiltä tai toisilta kuljettajilta saatu painostus tai huomautukset. Keskimäärin vajaa 10 % vastaajista ilmoitti kokeneensa näitä edes hieman viimeksi kuluneen vuoden aikana. Suurta merkitystä vastaajan iällä ei eksymiseen tai huomautusten saamiseen ollut.



Kuva 15. Vastaajien arvio siitä, ovatko he viimeksi kuluneen vuoden aikana kohdanneet erilaisia ajokyvyn heikkenemistä indikoivia tilanteita.

Ajotottumuksiin ja ajokyvyn heikkenemiseen liittyvien arvioiden lisäksi vastaajilta tiedusteltiin terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa käytyjen keskustelujen yleisyyttä. Valtaosa vastaajista ei ollut aiempien vuosien tapaan käynyt ollenkaan keskustelua terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa ajokuntoonsa liittyen viimeisen vuoden aikana (Kuva 16). Eri osa-alueista ainoana yli 10 prosentin osuuteen nousi terveydenhuoltohenkilökunnan esittämien kysymysten yleisyys vanhimmissa ikäryhmissä.

Alle 80-vuotiaille vastaajille terveydenhuoltohenkilökunta ei ollut antanut ajoterveysteen liittyviä ohjeita tai kehotuksia käytännössä ollenkaan viimeisen vuoden aikana. Ajokortista luopumista tai ajamisen vähentämistä terveydenhoitohenkilökunta oli ylipäänsä ehdottanut vain satunnaisille vastaajille vanhemmissakaan ikäryhmissä. Ajoterveysteen liittyviä kysymyksiä terveydenhoitohenkilökunta oli esittänyt 13 prosentille 80–89-vuotiaista vastaajista ja 27 prosentille yli 90-vuotiaista vastaajista. Yli 90-vuotiaista vastaajista 6 % oli myös saanut neuvoja ajamiseen liittyen ja 8 % kehotuksia pimeällä ja huonoissa olosuhteissa ajamisen välttämiseen.



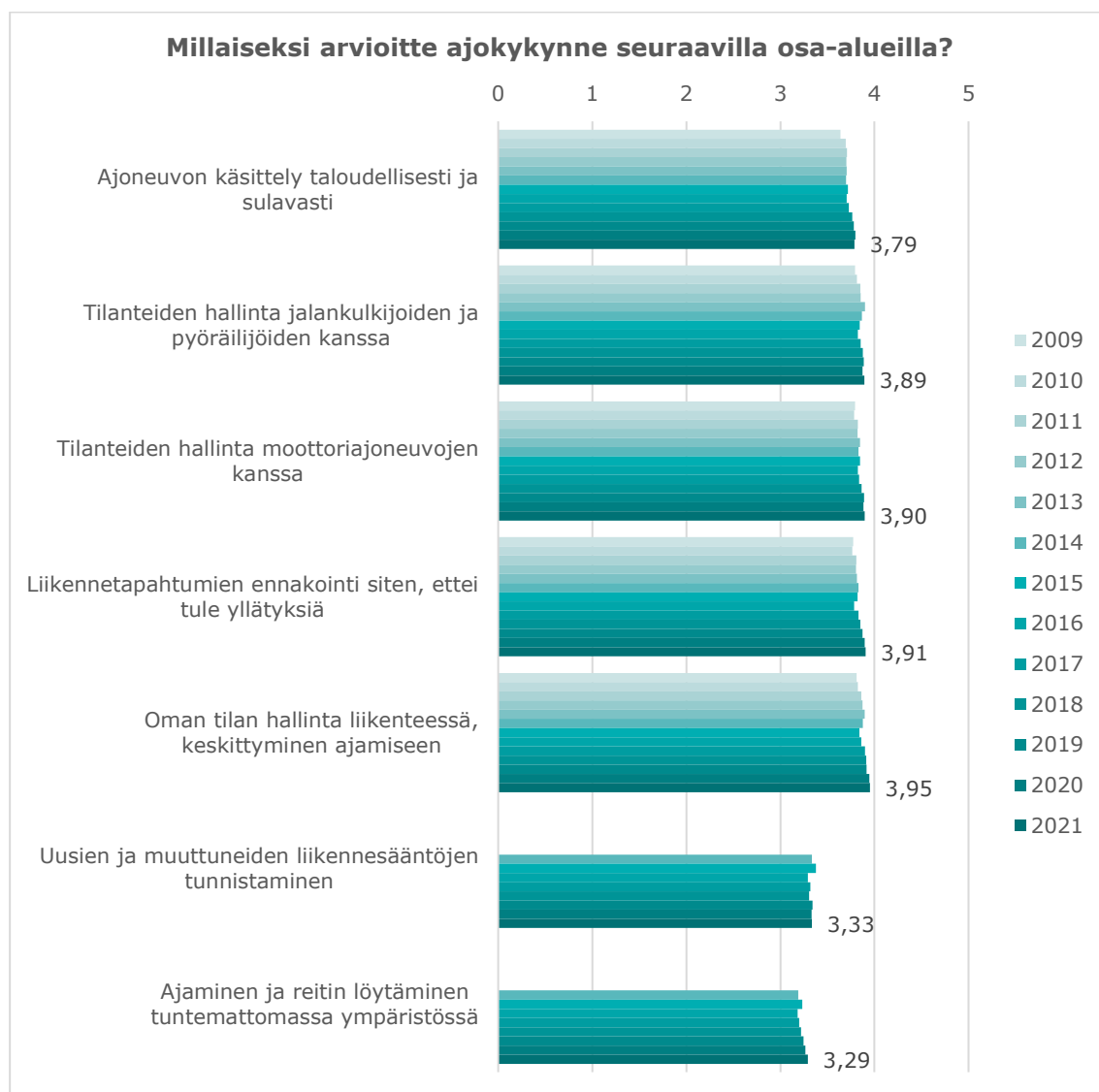
Kuva 16. Vastaajien arvio siitä, onko terveydenhuoltohenkilöstä viimeksi kuluneen vuoden aikana opastanut tai kysynyt vastaajalta ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä.

Ajotottumusten ja ajoterveyden lisäksi vastaajia pyydettiin tutkimuslomakkeella arvioimaan omaa ajokykyään viisiportaisesti asteikolla tärkeimpien ajotaitoon liittyvien tekijöiden osalta. Numeeriset keskiarvot vertailuja varten laskettiin antamalla kiitettävälle arviolle arvosana 5, hyvälle 4, tyydyttävälle 3, välttävälle 2 ja heikolle 1. Aikaisempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat oman ajotaitonsa keskimäärin varsin hyväksi. Keskiarvosanat vuoden 2021 tutkimusaineistossa olivat useimpien tekijöiden kohdalla hyvin lähellä vuoden 2020 tutkimuksen arvoja (Kuva 17). Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna kehitys on ollut lievän nousujoh-teista. Vuodesta 2014 lähtien tutkimuslomakkeella on kysytty vastaajien arviota uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisesta sekä ajamisesta ja rei-tin löytämisestä tuntemattomassa ympäristössä. Muut osa-alueet ovat olleet mu-kana tutkimuksen alkuvuosista lähtien.

Eri osa-alueista uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä ovat jokaisena

vuonna saaneet vastaajilta heikoimmat itsearviot. Kuitenkin myös näiden osa-alueiden osalta hyviä ja kiitettäviä arvioita on ollut enemmän kuin välttäviä ja heikkoja arvioita. Keskiarvot vuoden 2021 tutkimuksessa näille molemmille osa-alueille olivat 3,3. Uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen on osa-alueista ainoa, jonka osalta vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystä ei ole noussut tutkimusvuosien aikana. Myös arvio tilanteiden hallinnasta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa on pysynyt melko tasaisena viime vuosina.

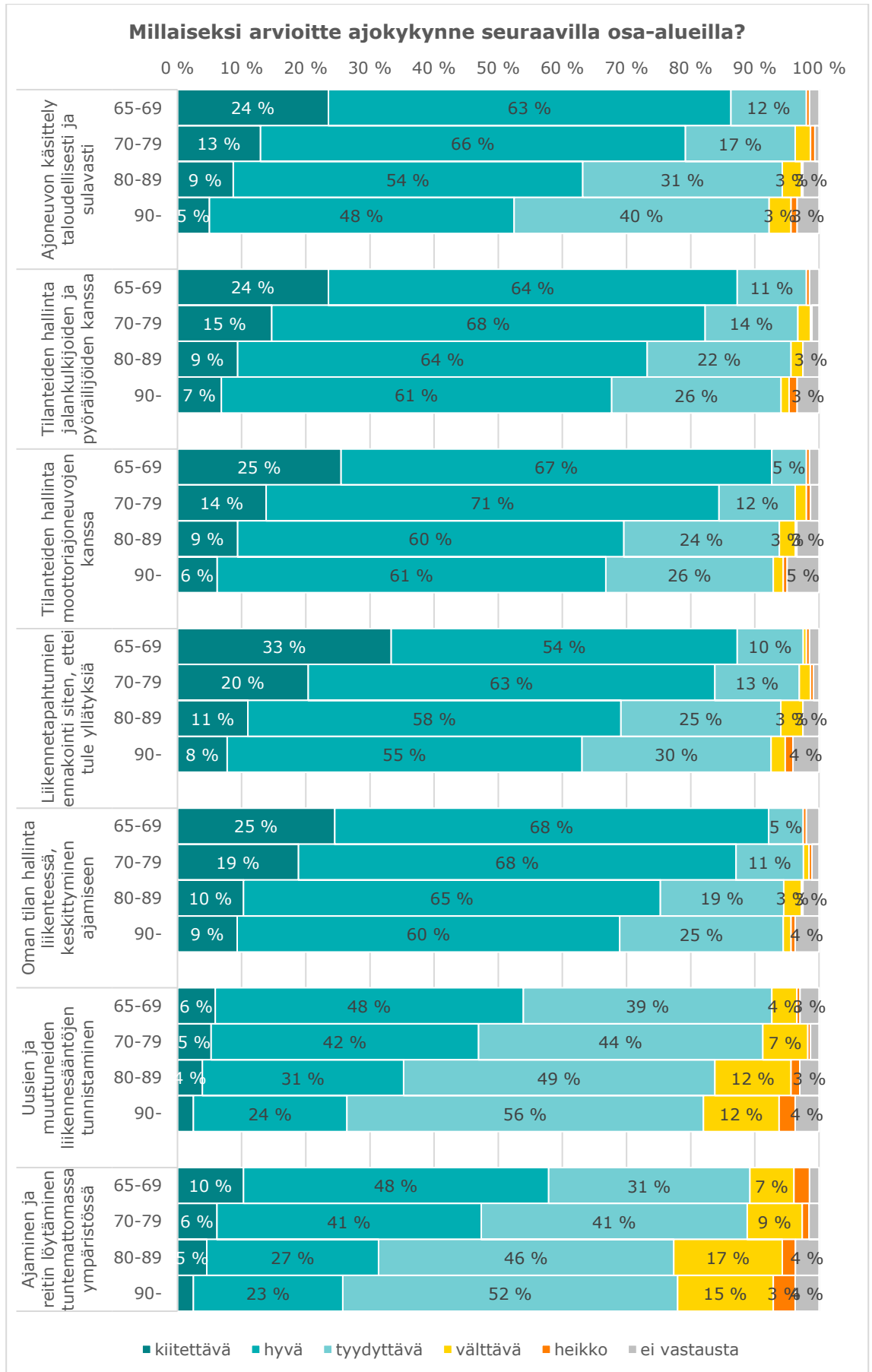
Muissa omaa ajotaitoa arvioivissa väittämässä koko vastaajajoukon keskiarvot ovat nousseet lähellä neljää. Eri osa-alueista korkeimman arvion vuoden viime vuosina on saanut oman tilan hallinta liikenteessä, jossa keskimääräinen arvosana vuonna 2021 oli 3,95. Tilanteiden hallinta jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen kanssa sekä liikennetapahtumien saivat kaikki keskiarvosanaksi 3,9. Keskiarvosana ajoneuvon käsittelylle taloudellisesti ja sulavasti oli lähes vastaava 3,8.



Kuva 17. Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2009–2021 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyytyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).

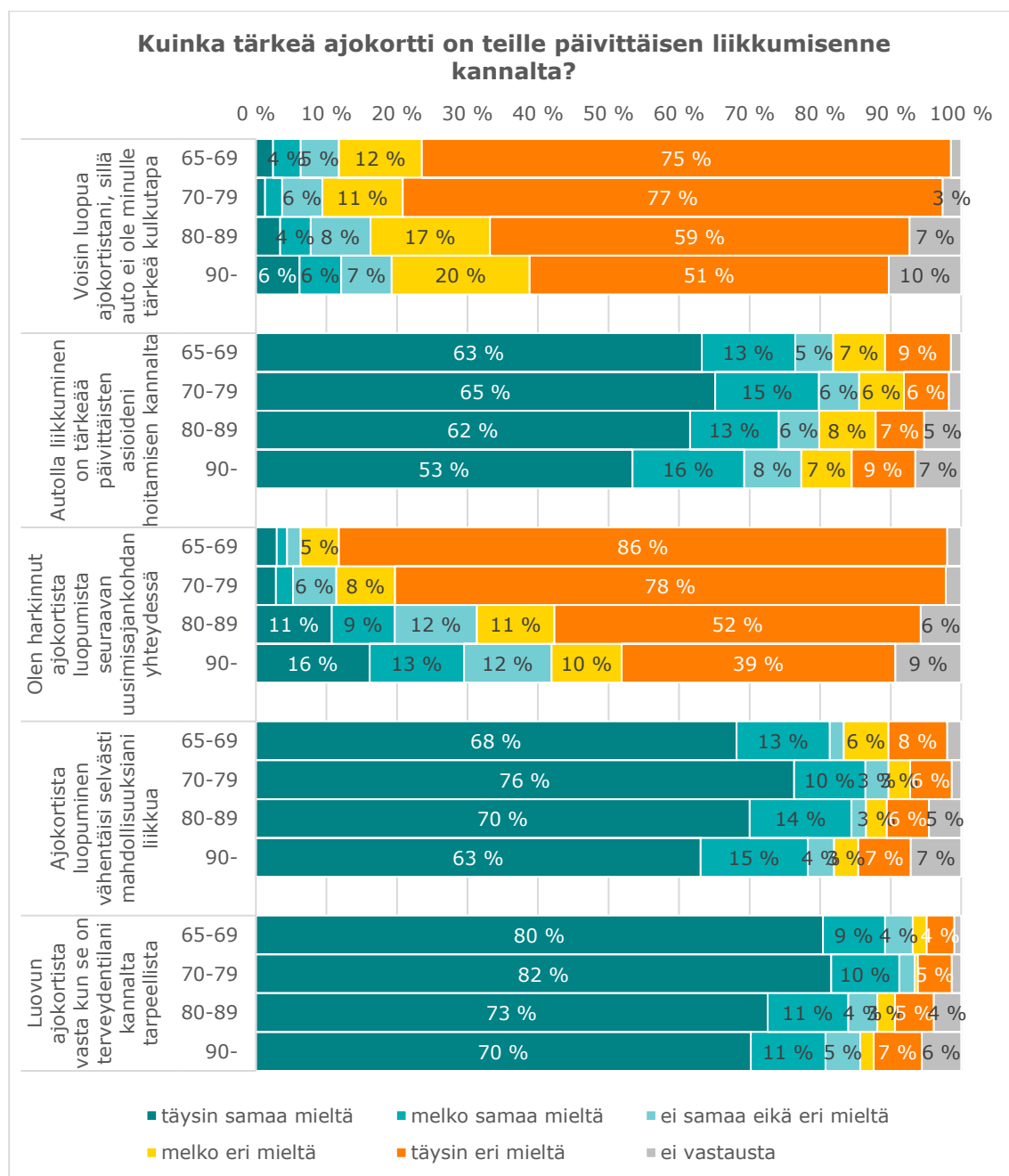
Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkien tekijöiden kohdalla arvio omasta ajotaidosta laski melko suoraviivaisesti vastaajan iän kasvun myötä (Kuva 18). Erityisesti alle 70-vuotiaiden ikäryhmässä oma ajokiky arvioitiin pääosin selvästi keskimääräistä

vastaajaa korkeammaksi ja kiitettävien arvioiden osuus oli suuri. Välttävien ja tyydyttävien arvosanojen osuus säilyi pienenä myös vanhemmissa ikäryhmissä, lukuun ottamatta uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamista sekä ajamista ja reitin löytämistä tuntemattomissa ympäristöissä. Yli 80-vuotiailla vastaajille välttävien tai heikkojen arvioiden osuus nousi näillä osa-alueilla 12–17 prosenttiin. Tulokset olivat pitkälti samansuuntaisia aiempien vuosien tutkimustulosten kanssa. Alueryhmittäin tarkasteltuna ei kovin merkittäviä eroja useimpien tekijöiden kohdalla noussut esille. Kuitenkin esimerkiksi arvosana tilanteiden hallinnalle jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa oli hieman keskimääräistä matalammalla Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudulla sekä Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla.



Kuva 18. Vastaajien arvio omasta ajokyvystään.

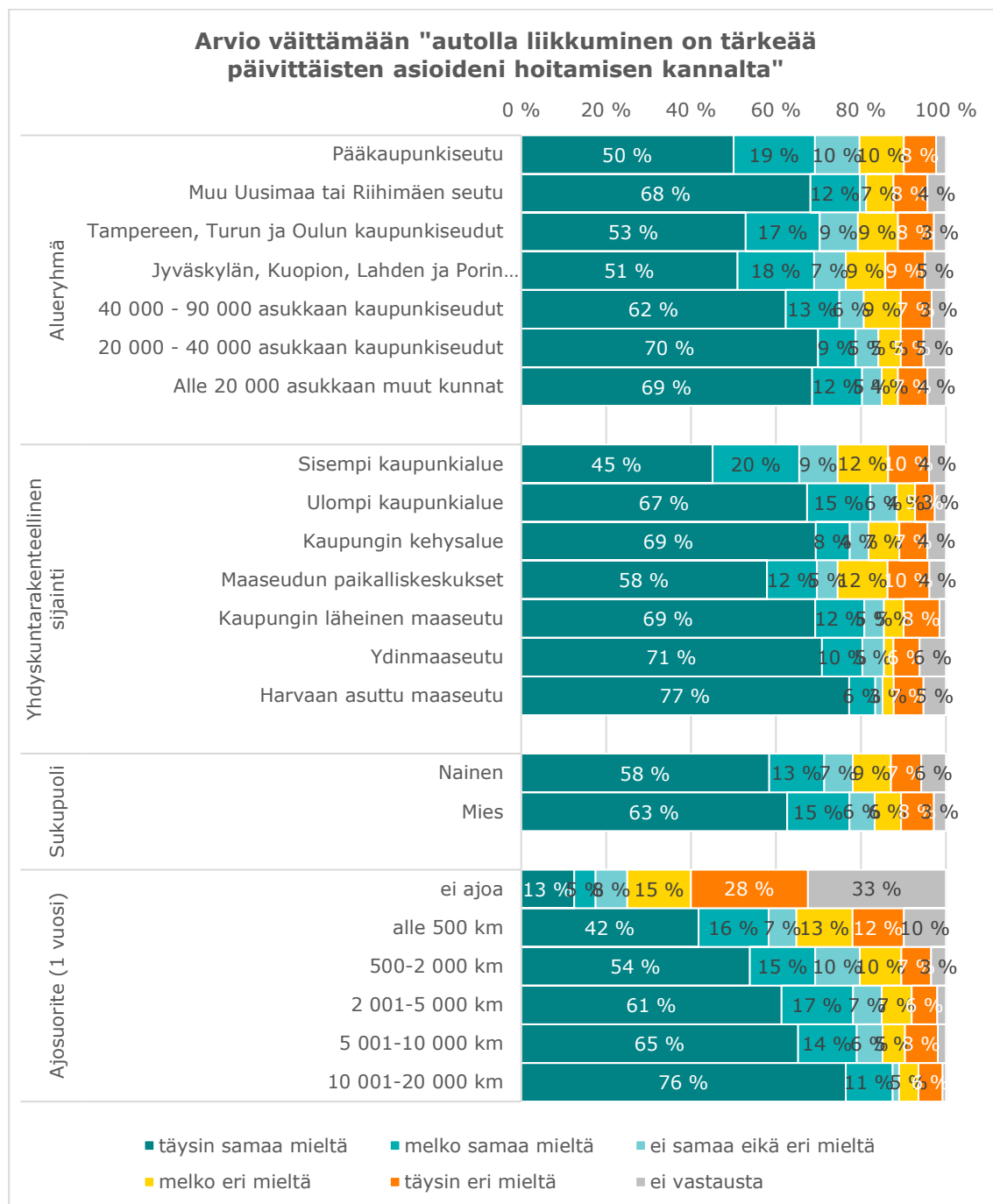
Kyselylomakkeella esitettiin lisäksi muutamia ajokortista luopumiseen ja autolla ajamisen merkitykseen liittyviä väittämiä, joita vastaajat saivat arvioida asteikolla ”täysin samaa mieltä ... täysin eri mieltä” (Kuva 19). Aiempien vuosien tapaan ikäkuljettajat pitävät ajokorttia hyvin tärkeänä osana arkeaan ja vain harva on valmis siitä luopumaan omaehtoisesti. Yli puolet vastaajista kaikissa ikäryhmissä piti autolla liikkumista erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Vielä selkeämpi osuus vastaajista koki ajokortista luopumisen vähentävän selvästi heidän liikkumismahdollisuuksiaan. Eroja eri-ikäisten vastaajien välille tuli selkeimmin esille ajokortista luopumiseen liittyvissä väittämissä. Yli 90-vuotiaista vastaajistakin kuitenkin vain 19 % ilmoitti voivansa luopua ajokortista siitä syystä, että auto ei ole itselle tärkeä kulkutapa. Niin ikään yli 90-vuotiaista vastaajista yli 40 % oli kuitenkin harkinnut ajokortista luopumista seuraavan uusimisajankohdan yhteydessä. Tulokset olivat pääosin linjassa aiempien vuosien tulosten kanssa.



Kuva 19. Vastaajien arvio ajokortin tarpeellisuudesta ja ajokortista luopumisen ajankohtaisuudesta ikäryhmittäin.

Auton käyttö koettiin tärkeäksi kulkumuodoksi kaikissa vastaajaryhmissä, vaikka joitakin eroavaisuuksia ajokortin tärkeydessä oli eri vastaajaryhmien välillä (Kuva 20). Alueryhmittäin tarkasteltuna isommilla kaupunkiseuduilla ja erityisesti pääkaupunkiseudulla asuvat vastaajat kokivat autolla liikkumisen hieman keskiarvoa vähemmän tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Kuitenkin myös pääkaupunkiseudulla asuvista vastaajista puolet ilmoitti olevansa täysin samaa mieltä autolla liikkumisen tärkeydestä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin puolesta tiheimmin asutuilla alueilla autoa ei koettu aivan yhtä tarpeelliseksi kuin harvaan asutuilla alueilla ja kaupungin kehysalueilla. Sukupuolen mukaan tarkasteltuna miehet kokivat autolla liikkumisen keskimäärin hieman naisia tärkeämpänä. Luonnollisesti eniten viimeisen vuoden aikana autolla ajaneet vastaajat kokivat auton kaikkein tärkeimmäksi. Toisaalta kuitenkin myös alle 500 kilometriä viimeisen vuoden aikana ajaneiden joukossa

yli 40 % vastaajista piti autolla liikkumista (kuljettajana tai matkustajana) erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta.



Kuva 20. Vastaajien arvio väittämään "Autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta (kuljettajana tai matkustajana)" vastaajaryhmittäin.

2.6 Vapaa palaute

Varsinaisen tutkimuslomakkeen loppuksi vastaajilla oli mahdollista jättää avointa palautetta omiin ajokokemuksiin, ajoterveyteen, viestintään, seniorikuljettajien koulutukseen tai mahdollisiin koulutustarpeisiin liittyen. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä ja kaikkiaan 833 vastaajaa eli 58 % kaikista vastaajista oli kirjannut ylös myös sanallista palautetta monivalintavastaustensa lisäksi. Useissa

vastauksissa kerrattiin omaa ajohistoriaa ja korostettiin auton tärkeyttä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta.

Usea palautetta jättänyt vastaaja ilmoitti liikkuvansa pääosin tutussa ympäristössä ja koki selviytyvänsä toistaiseksi hyvin omilla ajokilometrimäärillään. Koulutukseen osallistuminen oli harvinaista, mutta sitä piti tarpeellisena selvä enemmistö vastaajista. Osassa vastauksista oli täydennetty, että omalla kohdalla asia ei ole ajankohtainen tai ettei ole kuullut koulutusmahdollisuuksista. Moni vastaaja ilmoitti kuitenkin hyödyntävänsä mielellään ajo-opetuksen kertausta, mikäli sel-laista on tarjolla, mutta vielä yleisemmin viestintää uusista liikennesäännöistä, kuten myös ajoneuvon teknisistä ominaisuuksista, pidettiin tärkeänä. Moni vastaajista olikin saanut opastusta ajoneuvon teknisiin järjestelmiin liittyen sen hankinnan yhteydessä. Oman ajotaidon moni vastaaja arvioi edelleen hyväksi myös avoimessa kentässä, mutta erityisesti muuttuneiden liikennesääntöjen (mm. liikennemerkkit) kertauksen tarpeellisuus toistui useissa vastauksissa. Kuva 21 on koottu satunnaisia avoimia palautteita vuoden 2021 tutkimuskierrokselta.

Kuinka tarpeellisenä pidätte seniorikuljettajille suunnattua täydentävää ajo-opetusta sekä viestintää uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä? Oletteko osallistuneet koulutukseen, jossa käydään läpi ajoneuvon uusia teknisiä järjestelmiä esim. auton hankinnan yhteydessä tai muuten? Miten hyödylliseksi koette tällaisen koulutuksen? Voitte kirjoittaa tähän myös muita ajatuksianne ajoterveyden ja ajokorttikäytäntöjen kehittämiseksi.

Kertaus on opetuksen äiti. En ole valitettavasti osallistunut koulutukseen. Koulutus on aina hyödyllistä ja avaa usein silmät. 96 vuotiaana luovun autolla ajamisesta jo noin 4 kk kuluttua. Kaupunkien katujen kulmauksissa on usein liaksi liikennemerkejä, onneksi rakennetaan nykyään liikenneympyröillä varustettuja risteyksiä
mies, 96, Joensuu

Traficom tms. viranomainen voisi tuottaa Internetiin opintokokonaisuuden 60+ kuljettajille, jossa käsitellään eri näkökulmista ikääntymisen vaikutuksia liikenteessä selviämiseen, esim. tyypilliset muutokset reaktionopeudessa, näkökyvyn heikentyminen jne. Paketissa olisi myös liikennesääntöjen kertauskurssi, painopisteenä sääntöuutudet ja ikääntymiseen liittyvät ajokorttivaatimukset ja -säännöt. Hyvä olisi olla myös testi, joka muistuttaisi autokoulun kirjallista koetta. Kokeneille kuljettajille selviäisi näin oman teoriaosaamisen taso. Se ehkä motivoisi kertaamaan 50 vuotta sitten opitut liikennesäännöt.
mies, 68, Vantaa

On tarpeellista senioreille uusista muuttuneista liikennesäännöistä tiedottaminen ja opastaminen. Itse olen tyytyväinen tämän hetkiseen kuntooni. Näkö on hyvä, kuulo ja ymmärrys pelaa. Ei suurempaa valittamista. Olen ollut senioreille järjestetyllä liukkaan ajon kurssilla silloin kun niitä on järjestetty Joutsassa.
nainen, 91, Joutsa

Nyt autojen kehittyessä pitäisi auton tekniikan ja toimintojen tietämystä lisätä eri tavoin. Olen huomannut että liikenteen sääntömuutokset ovat ongelmallisia senioreille. Mennään niin, kuin aina ennenkin on menty. Kaikki eivät seuraa muutoksia.
mies, 86, Tampere

Pitäisin tärkeänä, että kaikille normaalissa liikenteessä ajaville kuljettajille (eikä vain senioreille) pitäisi olla jollain tasolla mahdollista päästä kohtuullisilla kuluilla kokeilemaan ajonvakaussäätöjärjestelmien toimintaa oikeissa oloissa, että tulisi tuntuma miten ajonvakautus toimii ja miten se kun tositilanne tulee eteen. Kaikissa testeissä koeajon kuuluu tuo väistökokeet eri nopeuksilla, joita ei normaali kuljettaja voi tietenkään testailla päivittäisessä liikenteessä. Liukkaan kelin ajoharjoittelumahdollisuus olisi kyllä aika hieno juttu yleisemminkin kuin vain autokouluvaiheessa.
mies, 76, Naantali

Niille jotka kokevat tarpeelliseksi täydentävän ajo-opetuksen, on se suositeltavaa. Ostos yhteydessä myyjä esitteli varsin kattavasti uusien teknisten järjestelmien käytön. Olen ajanut autolla yli 50 vuotta säännöllisesti, joten ajotuntuma on säilynyt hyvänä. Nuorille voisi ajokortin hankinnan yhteydessä painottaa enemmän vastuullisuutta liikenteessä, jotta he välttyisivät ylilyönneiltä eri ajotilanteissa. (Mm. ylinopeus, turha ajo, koheltaminen kavereiden yllyttäessä.)
mies, 76, Tampere

Olen aina ollut kiinnostunut autoilusta ja työni vuoksi ajokokemusta on yli 2 milj. km. Nyt olen eläkkeellä ja edelleen huollan lasteni autoja, sekä seuran alan julkaisuja lähes päivittäin. Kuitenkin olen sitä mieltä, että monen ikääntyvän autoilijan tulisi harkita erilaisia kertauskursseja ja välttää ruuhkaisia tai muuten haastavia olosuhteita. Maaseudulla asuvana liikkuminen julkisilla on iso vitsi ja kaikki keinot itsenäisen liikkumisen ylläpitämiseksi mahdollisimman kauan tulee hyödyntää. Ajoterveys on toki oltava kunnossa. Yleisesti ottaen muille tielläliikkuville vaarallisimpia ovat mielestäni kuitenkin kokemattomat tai päihteen vaikutuksen alaisina ylinopeuksia ajavat.
mies, 65, Seinäjoki

Tarpeellinen senioreille jotka ajavat paljon muun liikenteen kanssa. Itse en ole osallistunut koska ajan aika vähän, rauhallisia reittejä hiljaisina aikoina.
nainen, 85, Lohja

Muuttuneista säännöksistä tiedottaminen on tärkeää. Ajo-opetusta voitaisiin tarjota niille, jotka ajavat vähän eivätkä ole varsinaisesti kiinnostuneita autoista tai autoilusta, mutta haluavat käyttää liikkumiseen myös omaa autoa. En ole osallistunut teknisiä asioita koskevaan koulutukseen, mutta seuran kyllä kehitystä ja olen kiinnostunut siitä. Omalta kohdaltani en koe tämän tyyppistä koulutusta hyödylliseksi. Koulutustarvetta arvioitaessa pitäisi huomioida henkilökohtaiset tarpeet eikä vaatia "pakkopullaa"
mies, 80, Mänttä-Vilppula

Kuva 21. Esimerkkejä vastaajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2021 tutkimuskierröksellä.

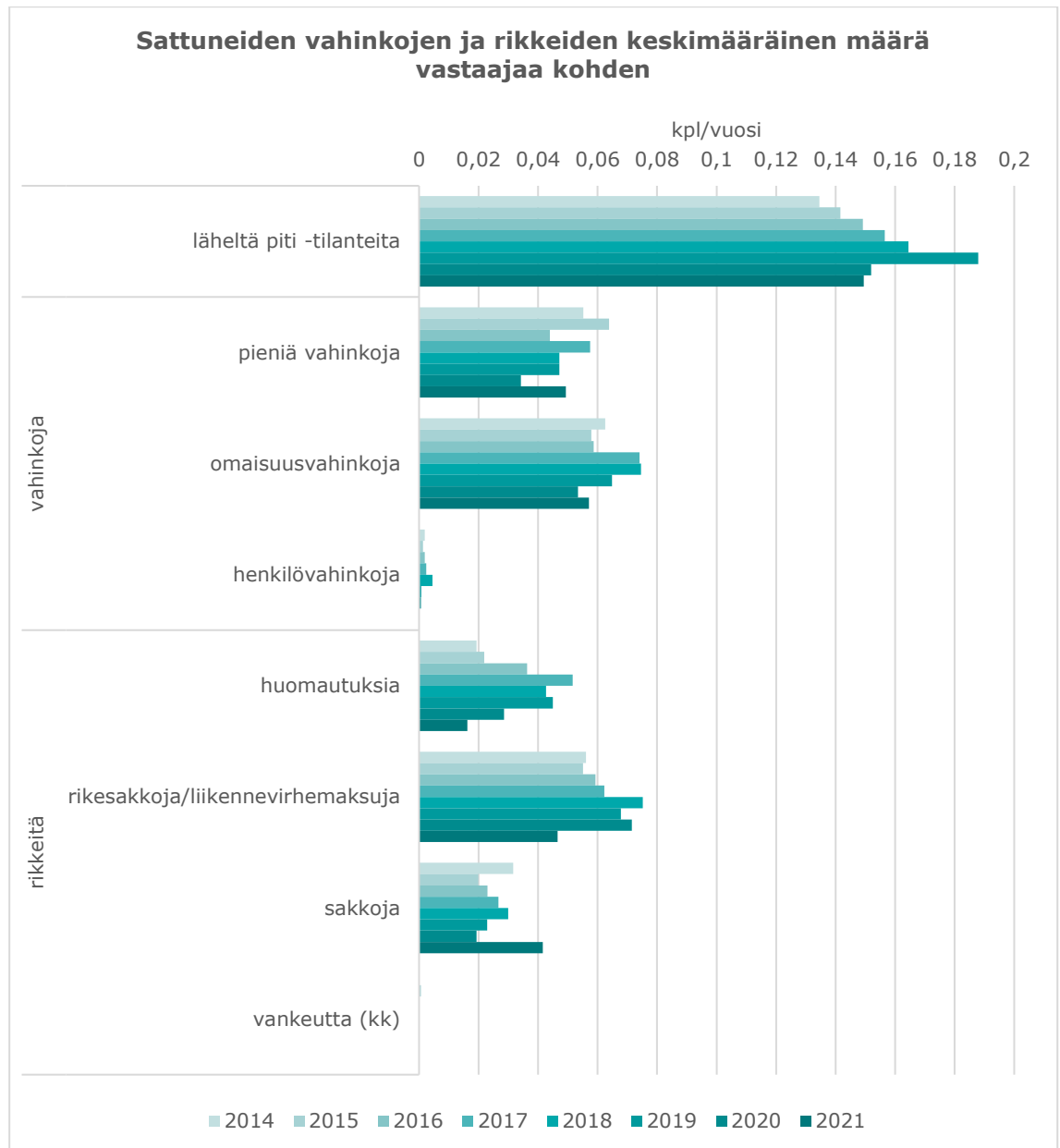
3 Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä

3.1 Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä

Tutkimuslomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää viimeksi kuluneen vuoden aikana. Ilmoitetut määrät perustuivat vastaajan omaan arvioon.

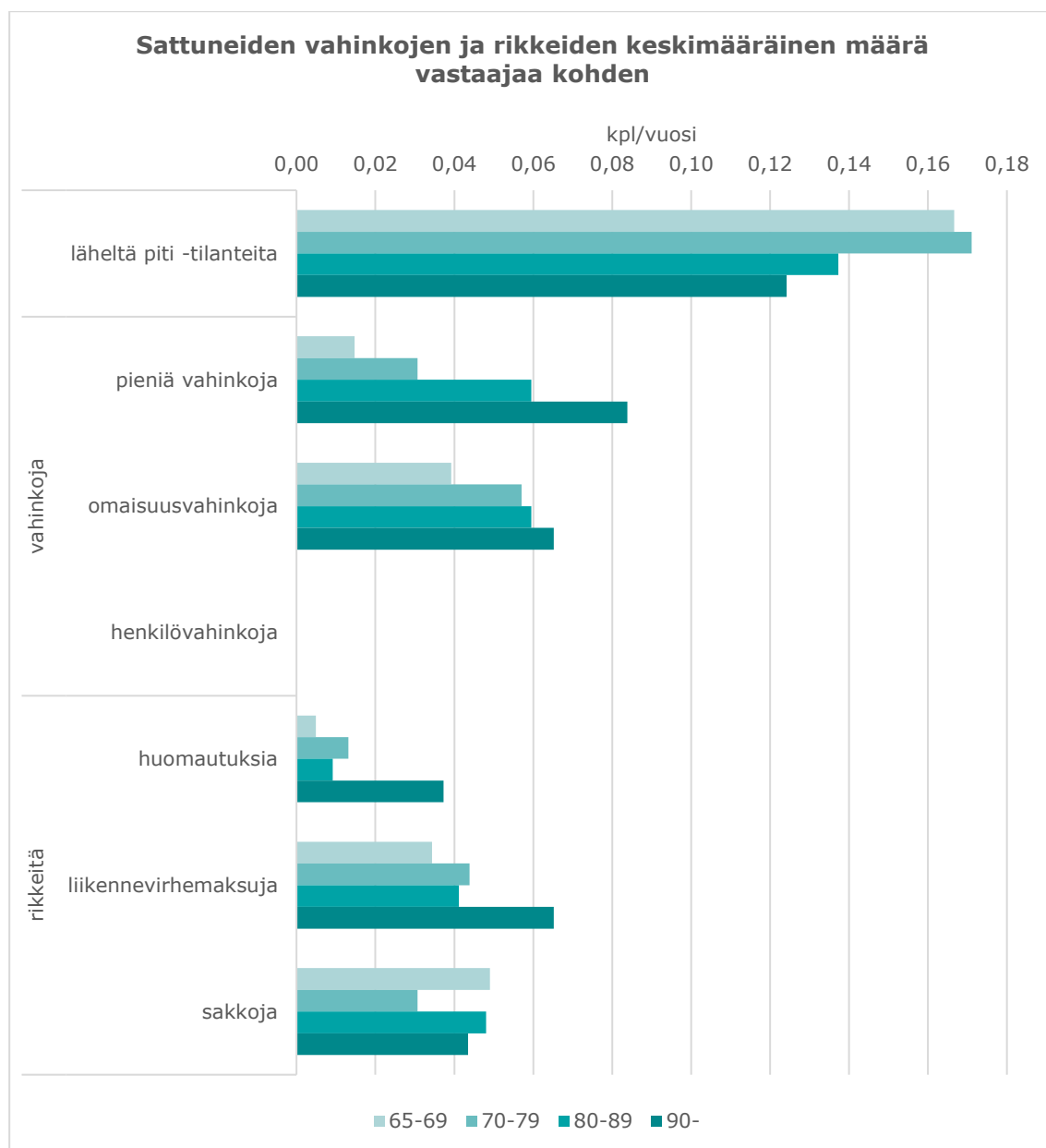
Keskimäärin läheltä piti -tilanteita oli sattunut vuoden aikana 0,15 yhtä vastaajaa kohden (Kuva 22). Määrä oli lähes vastaava kuin vuonna 2020 ja hieman pienempi kuin tätä edeltävänä kolmena vuotena. Pieniä vahinkoja ja omaisuusvahinkoja vastaajat ilmoittivat sattuneeksi hieman vuotta 2020 enemmän, mutta määrät olivat kuitenkin edelleen viimeisten viiden vuoden keskiarvon alapuolella. Huomautuksia ja liikennevirhemaksuja raportoitiin aiempia vuosia vähemmän, kun taas saatujen sakkojen määrä oli melko selvästikin aiempia vuosia korkeampi. Yhtenä selittävänä tekijänä voidaan kuitenkin pitää sitä, että vuoden 2020 uuden tieliikennelain mukanaan tuonut liikennevirhemaksu saatetaan kokea edelleen käsitteenä vieraaksi, ja osa vastaajista saattaa ymmärtää saamansa virhemaksut sakoiksi. Liikennevirhemaksujen ja sakkojen yhteenlaskettu määrä olikin vuonna 2021 hyvin lähellä edellisen vuoden arvoa.

Henkilövahinkoja ei ilmoittanut sattuneeksi eikä vankeustuomiota saaneeksi yksikään vastaaja vuoden 2021 tutkimusaineistossa. Huomioitaessa vuoden 2021 tutkimusaineiston edellisiä vuosia pienemmät keskimääräiset ajokilometrimäärät, nousee kilometrejä kohden lasketut vahinko- ja rikemäärät hieman edellisten vuosien yläpuolelle. Ylipäätään iäkkäät kuljettajat raportoivat kuitenkin selvästi vähemmän vahinkoja ja rikkeitä sattuneeksi kuin esimerkiksi rinnakkaistutkimuksessa uudet vastikään ajokortin saaneet kuljettajat samassa ajassa. Läheltä piti -tilanteita vuoden aikana sattuneeksi uudet kuljettajat raportoivat noin kymmenkertaisen määrän ikäkuljettajiin nähden.



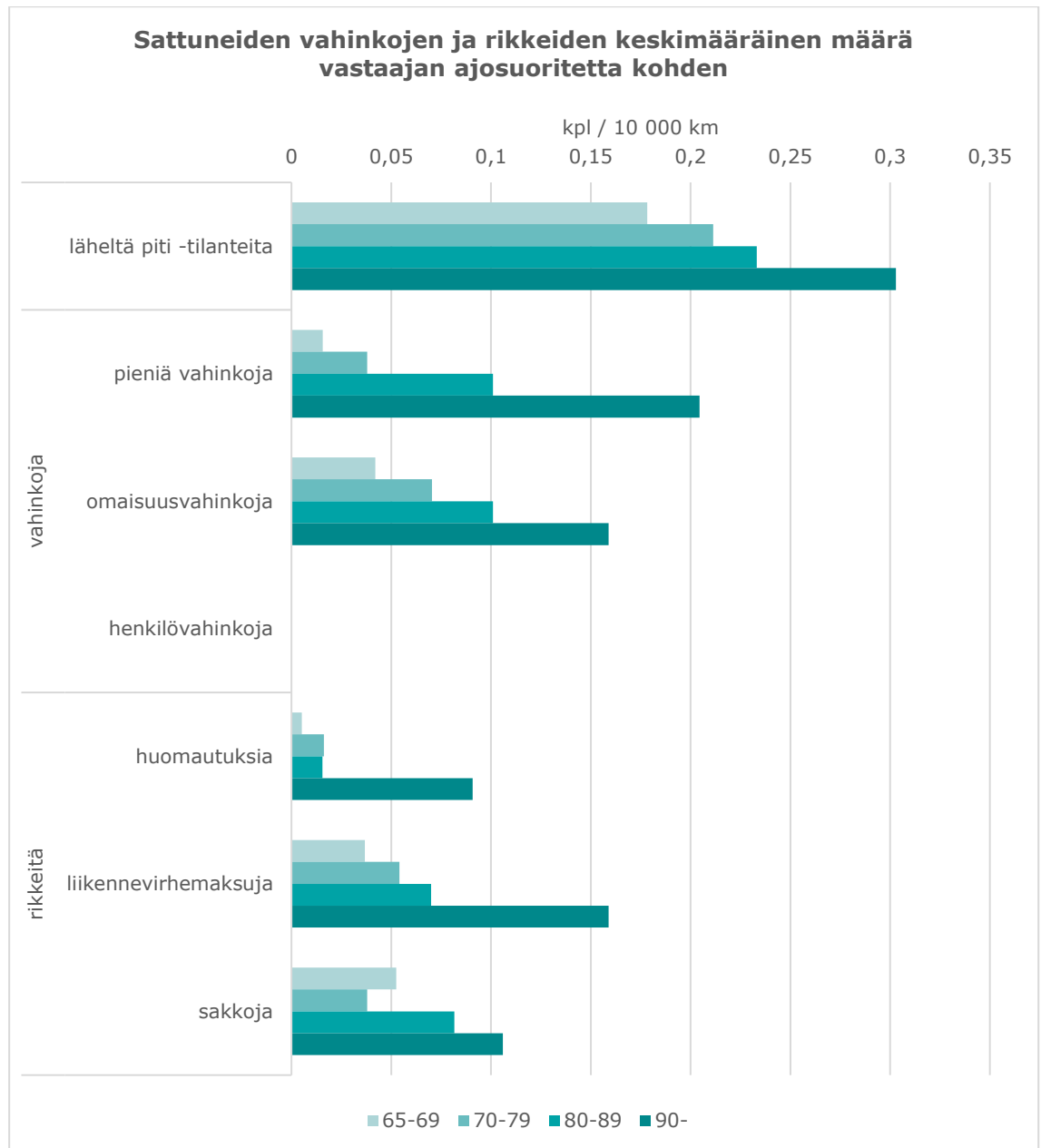
Kuva 22. Vastaajille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrän kehitys vuosien 2014–2021 tutkimusaineistoissa.

Tutkimusjoukosta eniten läheltä piti -tilanteita (keskimäärin 0,17/henkilö) ilmoittivat sattuneeksi 70–79-vuotiaat vastaajat ja lähes vastaavan määrän tutkimusjoukon nuorimmat alle 70-vuotiaat vastaajat (Kuva 23). Sattuneiden läheltä piti -tilanteiden määrä väheni tätä vanhemmissa ikäryhmissä. Suuremmalla ajokilometrimäärällä voidaan siis katsoa olevan ainakin osittain yhteyttä myös läheltä piti -tilanteiden yleisyyteen. Pienien vahinkojen yleisyyteen ajokilometreillä sen sijaan ei tuntunut olevan suoraa yhteyttä: pieniä vahinkoja oli sattunut nuorimmassa ikäryhmässä kaikkein vähiten ja pienien vahinkojen yleisyys kasvoi tasaisesti vastaajan iän myötä. Tulos oli näiden osalta yhtenäinen vuoden 2020 kanssa. Muissa vahinko- ja riketyypeissä iän yhteys vahinkomäärään ei ollut täysin suora- viivainen. Omaisuuksivahinkojen, huomautusten ja liikennevirhemaksujen määrä oli kuitenkin myös suurimmillaan tutkimuksen vanhimpien eli yli 90-vuotiaiden vastaajien keskuudessa.



Kuva 23. Läheltä piti- tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrä (tapausta/henkilö/vuosi) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Suhteutettaessa vahinko- ja rikemäärät ajettuihin kilometreihin, korostuivat vanhimpien vastaajien vahinkojen yleisyys vielä selvemmin (Kuva 24). Lähes poikkeuksetta kilometrejä kohden laskettu vahinko- ja rikemäärä kasvoi vastaajan iän myötä. Vastaava kehitys ilmeni myös läheltä piti -tilanteiden määrässä. Erityisen selvästi yleisyys kasvoi pienien vahinkojen kohdalla, joiden osalta kilometrejä kohden laskettu vahinkomäärä oli vanhimmilla ikäluokilla moninkertainen nuorimpiin ikäluokkiin nähden. Yli 90-vuotiaiden vastaajien



Kuva 24. Läheltä piti - tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrä (tapausta/henkilö/10 000 km) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

3.2 Indeksien kehitys ja priima-osuus

Muiden vastausten rinnalla ikäkuljettajien liikennemenestystä seurataan vuosittain tutkimusaineistosta laskettavien indeksi-arvojen avulla. Indeksiarvot lasketaan vastaajille viimeisen ajovuoden aikana sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden painotetun määrän suhteena aikaan ja ajettuihin kilometreihin. Määrät perustuvat edellä esitetyn mukaisesti vastaajan omaan arvioon. Korkeampi indeksin arvo kuvaa parempaa menestystä kyseisen vuoden tutkimusaineistossa. Indeksien rinnalla lasketaan ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden vastaajien osuutta, joille ei ole sattunut ollenkaan liikennevahinkoja ja jotka eivät ole saaneet liikennevirhemaksuja, sakkoja tai huomautuksia poliisilta viimeksi kuluneen vuoden aikana. Arvot ovat laskentatavaltaan vertailukelpoisia samaan aikaan toteutetun uusien kuljettajien seurantatutkimuksen liikennemenestystä mittaavien tunnuslukujen kanssa.

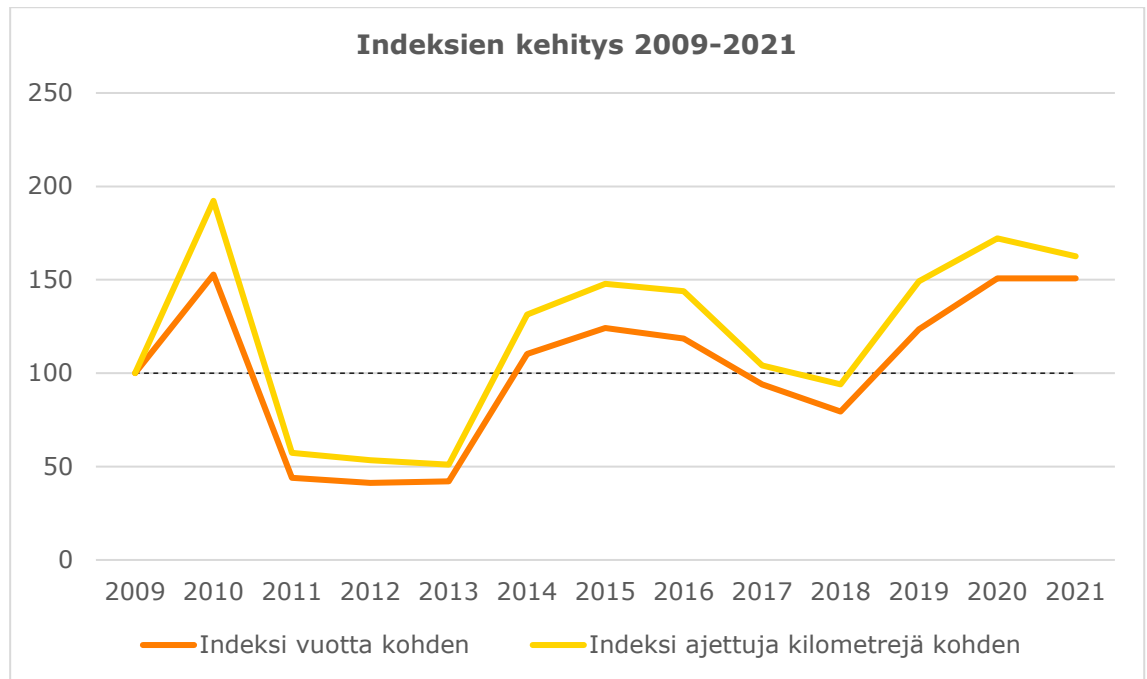
Indeksien laskennassa kullekin vastaajaryhmälle lasketaan painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa. Painokertoimiksi on määritelty tutkimuksen alkuvuosina onnettomuuskustannusten suhteita osoittavat luvut:

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

Vahinkojen ja rikkeiden painotetusta summasta muodostetaan käänteisluku (1 / painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa) kullekin vertailtavalle ryhmälle ryhmän vastaajamäärään suhteutettuna. Se kuvaa liikennemenestystä yhden vuoden aikana. Kerrottaessa tämä luku vuotuisella ajokilometrien määrällä saadaan menestys kilometriä kohti. Kunkin tarkasteltavan ryhmän menestysindeksi ajovuotta kohti muodostetaan vertaamalla tutkimusvuonna laskettua kantalukua alkuperäiseen vuoden 2009 tutkimusaineistosta laskettuun kantalukuun, jonka indeksiarvoksi on annettu luku 100. (Mikkonen 2010)

Kuva 25 esittää liikennemenestystä kuvaavan indeksin kehityksen koko vastaajajoukolle sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna. Vuodesta 2009 mitattu indeksiarvo on ollut korkeimmillaan vuonna 2010, jonka jälkeen se on pudonnut vuosina 2011–2013 selvästi keskiarvoa alemmalle tasolle ennen nousua jälleen keskiarvon yläpuolelle. Vuosina 2017 ja 2018 indeksiarvo on ollut melko lähellä vuoden 2009 alkuperäistä arvoa, erityisesti ajettuihin kilometrimääriin suhteutettuna. Vuodesta 2018 vuoteen 2020 kehitys on ollut nousujohteista ja sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettu indeksi on noussut jälleen selvästi keskiarvon yläpuolelle. Vuonna 2021 indeksiarvo on ollut aikaan suhteutettuna yhtenevä edellisvuoden kanssa. Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksiarvo on hieman laskenut.

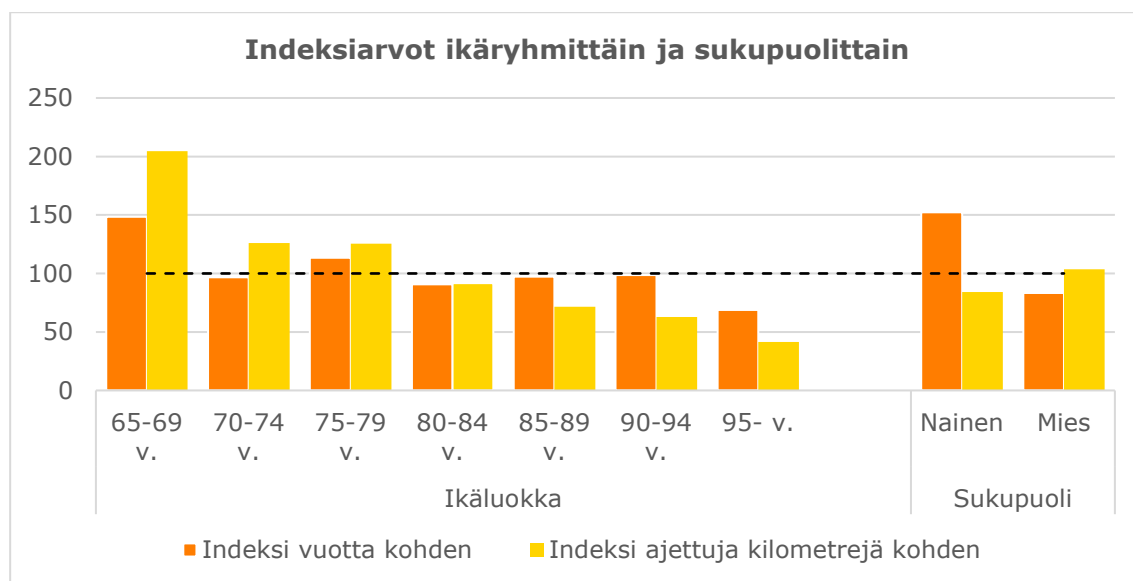
Verratessa ikäkuljettajien indeksiarvon kantalukua uusien kuljettajien vastaavin laskentamenetelmin laskettuun indeksiarvon kantalukuun, ovat ikäkuljettajat menestyneet selvästi paremmin ja indeksiarvo on ollut kaikkina tutkimusvuosina huomattavasti korkeammalla, keskimäärin noin 2,5-kertaisella tasolla.



Kuva 25. Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaavan indeksin kehitys.

Huomioitava on, että indeksin laskentatavassa korostuvat esimerkiksi henkilövahinko-onnettomuudet erityisen suurella painokertoimella ja siksi indeksin arvo on herkkä pienillekin muutoksille. Vastaaajajoukon pienentyessä satunnaisvaihtelun merkitys korostuu ja esimerkiksi aluekohtaiset tai ikäryhmittäiset vertailut eivät siten ole aina mielekkäitä eri vuosien välillä. Yhden vuoden aineiston sisällä indeksiarvot on kuitenkin laskettu myös ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan jaoteltuna (Kuva 26). Arvot on laskettu siten, että koko otoksen kantaluville on annettu indeksiarvo 100, johon ryhmäkohtaisia kantaluvin arvoja on verrattu.

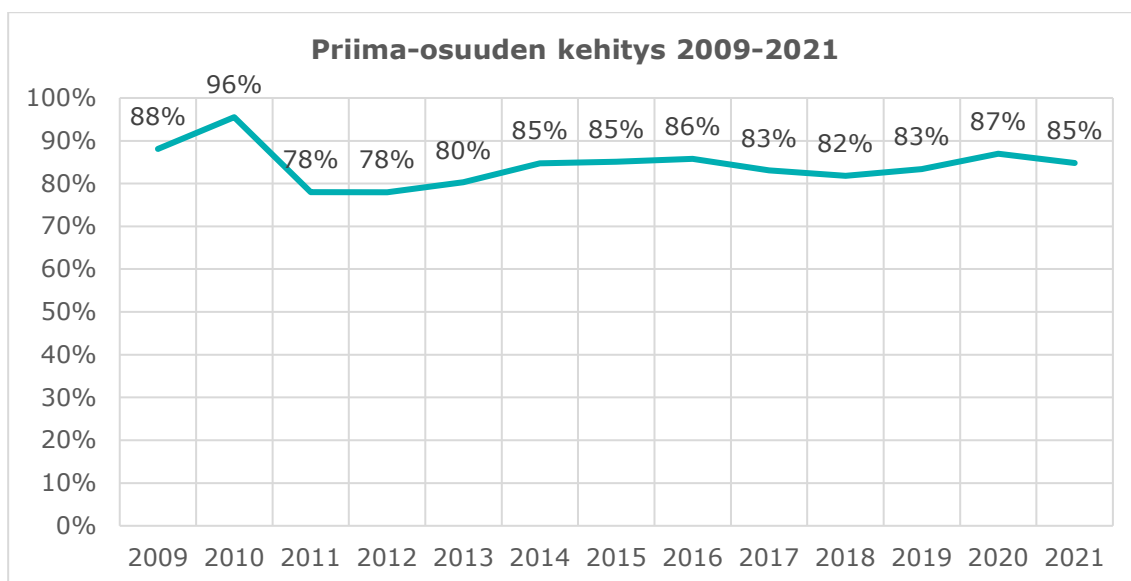
Vuoden 2021 tutkimusaineistossa sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksiarvo oli korkeimmillaan tutkimusjoukon nuorimmilla 65–69-vuotiailla vastaajilla. Yli 80-vuotiailla vastaajilla indeksiarvot laskivat keskiarvon alapuolelle ja olivat matalimmillaan tutkimusjoukon vanhimmilla yli 90-vuotiailla vastaajilla. Vanhimpien ikäluokkien pienempi ajosuorite näkyy etenkin ajettuihin kilometreihin suhteutetun indeksin selkeämmässä vaihtelussa ikäryhmien välillä. Sukupuolten välillä vertailtaessa naisilla aikaa kohden laskettu indeksiarvo on miesten vastaavaa arvoa korkeammalla. Ajettuihin kilometreihin suhteutettaessa tilanne kääntyy miesten eduksi, joskin myös ero tasoittuu hieman.



Kuva 26. Vuoden 2021 ikäkuljettajien tutkimuksen liikennemenestystä kuvaava indeksi aikaan ja ajettuihin kilometreihin suhteutettuna siten, että perustasona (=100) on koko otoksen kantalu.

Indeksiarvojen rinnalla tutkimusaineistosta lasketaan vuosittain ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden vastaajien osuutta, jotka ovat selvinneet viimeisestä ajovuodesta kokonaan ilman rikkeitä ja vahinkoja. Priima-osuus antaa indeksi-arvoja stabiilimman kuvan vastaajajoukon liikennemenestyksen kehityksestä ja sen osalta vertailua on mielekästä tehdä pienemmissäkin vastaajaryhmissä.

Kuva 27 esittää koko vastaajajoukon priima-osuuden kehityksen vuosina 2009–2021. Priima-osuuden kehityksen suunta noudattelee pitkälti liikennemenestystä mittaavaan indeksiin suuntaa, vaikka vaihtelut ovatkin pienempiä. Osuus on ollut ikäkuljettajilla korkeimmillaan vuoden 2010 tutkimuskierroksella, jonka jälkeen se on pudonnut vuosiksi 2011–2013 noin 80 prosentin tasolle. Vuosien 2014–2016 tutkimuskierroksilla priima-osuus on ollut 85–86 % ja vuosina 2017–2019 noin 82–83 %. Vuoden 2020 tutkimusaineistossa priima-osuus nousi 87 prosenttiin, mutta laski jälleen vuodeksi 2021 hieman ollen tuoreimmassa tutkimuksessa tasolla 85 %. Vertailun vuoksi samaan aikaan toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa priima-% on viime vuosina ollut noin 60 % eli yli 20 %-yksikköä ikäkuljettajia matalammalla tasolla.



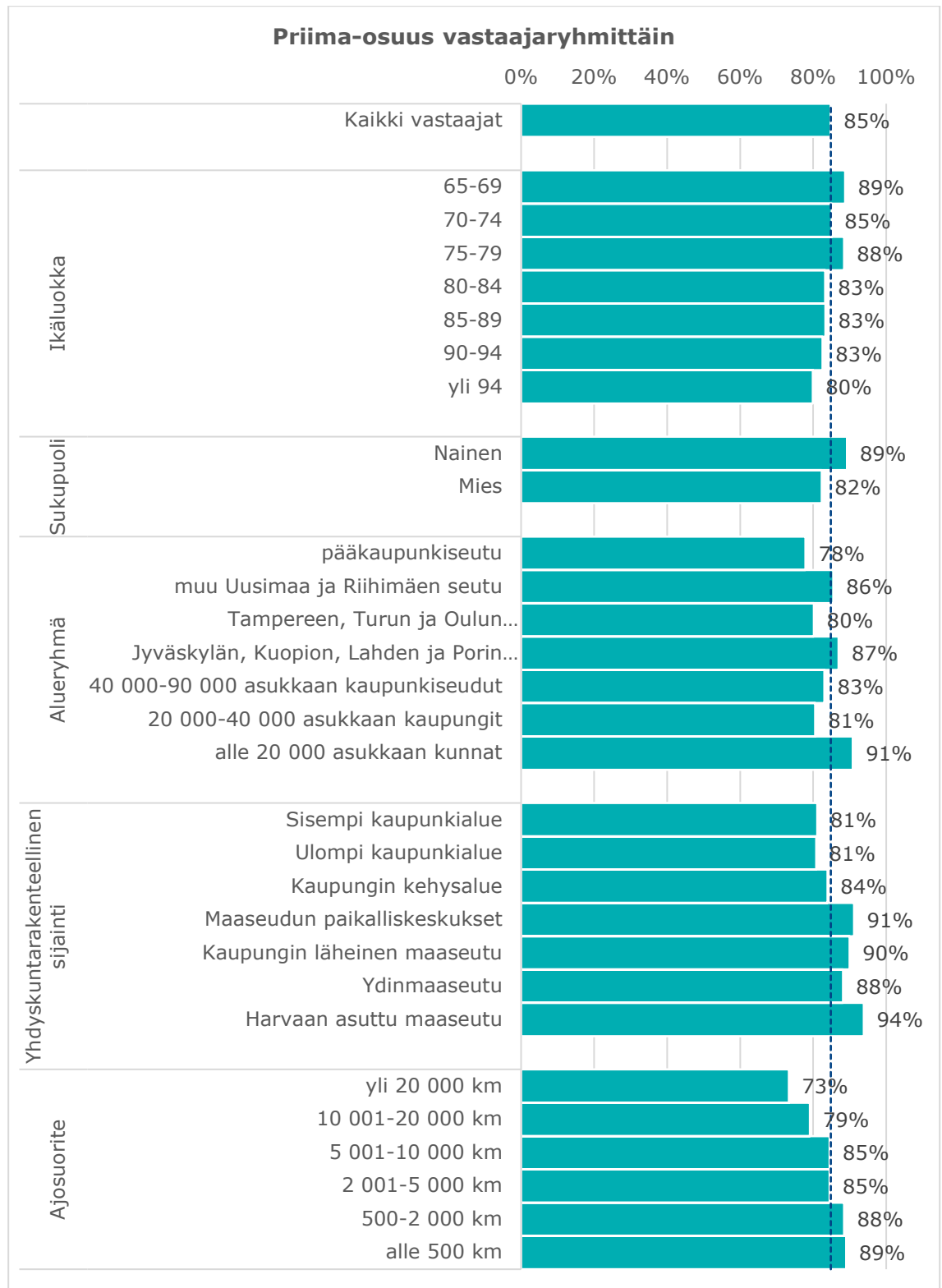
Kuva 27. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden ikäkuljettajien osuus vuosien 2009–2021 tutkimuksissa (priima-%).

Taulukko 3 kuvaa vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodesta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitystä ikäryhmittäin eri vuosien tutkimusaineistoissa. Vuoden 2021 tutkimuskierroksella priima-osuus vaihteli ikäryhmittäin 80–89 % välillä. Alimmillaan priima-osuus oli tutkimusjoukon vanhimmilla yli 94-vuotiailla vastaajilla ja korkeimmillaan tutkimusjoukon nuorimmilla 65–69-vuotiailla vastaajilla. Erot ikäryhmien välillä olivat pitkälti samansuuntaisia aiempien vuosien kanssa.

Taulukko 3. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitys ikäryhmittäin.

PRIMA-%	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
65-69	89 %	96 %	82 %	79 %	84 %	85 %	90 %	87 %	85 %	84 %	88 %	87 %	89 %
70-74	89 %	96 %	80 %	80 %	83 %	86 %	82 %	85 %	83 %	84 %	88 %	90 %	85 %
75-79	91 %	94 %	79 %	78 %	82 %	86 %	87 %	87 %	86 %	81 %	84 %	87 %	88 %
80-84	90 %	95 %	79 %	73 %	81 %	85 %	83 %	86 %	82 %	83 %	81 %	87 %	83 %
85-89	82 %	97 %	80 %	81 %	75 %	87 %	86 %	87 %	82 %	82 %	81 %	88 %	83 %
90-94	86 %	94 %	69 %	75 %	77 %	80 %	84 %	83 %	83 %	77 %	78 %	86 %	83 %
95-	95 %	85 %	61 %	81 %	77 %	73 %	73 %	82 %	75 %	81 %	83 %	80 %	80 %
kaikki	88 %	96 %	78 %	78 %	80 %	85 %	85 %	86 %	83 %	82 %	83 %	87 %	85 %

Priima-osuutta, eli vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodesta selvinneiden kuljettajien osuutta vertailtiin ikäryhmän lisäksi myös vastaajan sukupuolen, asuinseudun ja ajosuorituksen mukaan jaoteltuna (Kuva 28). Naisilla priima-osuus (89 %) oli miehiä (82 %) korkeammalla tasolla. Asuinseudun mukaan tarkasteltuna osuus oli pienimmillään pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla (78 %) ja korkeimmillaan pienillä alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvilla vastaajilla. Vastaavasti tiiviisti asutuilla kaupunkialueilla priima-osuus oli korkeampi kuin harvaan asutuilla alueilla. Vastaajan ajokilometrit vaikuttivatkin suoraan myös priima-prosenttiin. Eniten ajaneilla (73 %) ja vähiten ajaneilla (89 %) eroa priima-prosenttiin muodostui 16 %-yksikköä.



Kuva 28. Vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selviytyneiden kuljettajien osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2021 tutkimusaineistossa.

4 Johtopäätökset

Vuoden 2021 ikäkuljettajien seurantatutkimuksen tutkimusaineisto kerättiin marras-joulukuussa 2021. Vastauksia saatiin yhteensä 1 430, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 52 %. Ensimmäistä kertaa kyselytutkimukseen oli mahdollista osallistua postilomakkeen rinnalla internetissä, mutta internet-vastausmahdollisuuden suosio jäi lopulta vähäiseksi. Vastausmahdollisuuden laajentamisesta huolimatta kokonaisvastausaste laski jonkin verran aiemmista vuosista, mutta edelleen vastausastetta voidaan pitää kyselytutkimukseksi hyvin korkeana. Laadullisesti aineisto on myös tyypillisesti ollut kattavaa ja palautetta tutkimukseen liittyen on saatu paljon, mikä osaltaan kertoo iäkkäiden kuljettajien kiinnostuksesta aihepiiriä kohtaan.

Valtaosa 65 vuotta täyttäneistä ajokortin haltijoista kokee ajokortin tärkeänä tekijänä liikkumisensa kannalta ja henkilöautoa käytetään paljon päivittäisten asioiden hoitamiseen. Tutkimukseen vastanneista vain kuudella prosentilla ei ole henkilöautoa käytettävissään ja alle 80-vuotiaiden ikäryhmissä kahden auton talousienkin osuus on suurehko. Yli puolet vastaajista myös ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. Vuosina 2020 ja 2021 koronaviruksen aiheuttamien liikkumisrajoitusten vaikutus iäkkäiden liikkumiseen oli havaittavissa tutkimusaineistossa, vaikka muutokset aiempiin vuosiin säilyivätkin melko pieninä. Vuosiin 2017–2019 verrattuna sekä joukkoliikenteen, henkilöautoilun että pyöräilyn yleisyys oli laskenut hieman, kun taas kävelyn yleisyys kasvanut tai säilynyt ennallaan. Yli 80-vuotiailla vastaajilla erityisesti pyöräilyn yleisyys, mutta myös henkilöautoilu laski melko selvästi.

Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä ikäkuljettajilla ovat asiointi- ja kauppatemat, joita ilmoitti tekevänsä lähes 90 % vastaajista. Yleisiä ovat myös vierailu-, mökki- ja harrastusmatkat. Keskimääräinen yhden vastaajan viimeisen vuoden aikana ajama ajosuorite oli 6 848 kilometriä, mikä on hieman pienempi kuin aiempina vuosina. Selvästi eniten ajokilometrejä ikäkuljettajista kertyy miehille ja tutkimusjoukon nuorimmille 65–69-vuotiaille kuljettajille. Myös pääkaupunkiseudulla asuville kuljettajille ajokilometrejä kertyy hieman keskimääräistä enemmän, vaikka autoa käytetäänkin yleisemmin pienemmällä paikkakunnilla ja pääkaupungin ulkopuolisella Uudellamaalla. Osasyynä voidaan pitää pääkaupunkiseudulla asuvilla ikäkuljettajilla yleisiä mökkimatkoja, joita tehdään harvemmin, mutta joista tyypillisesti kertyy keskimääräistä matkaa enemmän ajokilometrejä.

Tutkimustulosten perusteella ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö on ikäkuljettajilla edelleen melko harvinaista. Vuoden 2021 tutkimusaineistossa kaksi kolmannelta vastaajista ilmoitti, ettei ole hyödyntänyt ajossaan avustavia järjestelmiä. Osuus kasvaa edelleen vanhimmissa ikäluokissa, joissa tyypillisesti myös auton vuosimalli on keskimääräistä vanhempi. Muista käyttäjäryhmistä avustavien järjestelmien käyttö on yleisintä miehillä, pääkaupunkiseudulla asuvilla ja paljon ajavilla ikäkuljettajilla.

Aiempien vuosien tapaan yleisimmät vastaajien ilmoittamat käyttäytymismuutokset omissa ajotottumuksissa liittyvät oman ajokunnon tarkkailun tehostamiseen sekä pimeässä, vaikeissa olosuhteissa ja vilkkaassa liikenteessä ajamisen välttämiseen. Ajoterveyden osalta niin ikään selkeimmin esille nousevat vaikeudet näkemisessä pimeään ja hämärään aikaan. Terveystenhuoltohenkilökunnan kanssa käyty keskustelu on kuitenkin harvinaista, vaikkakin yleistyy hieman kaikkein

vanhimmissa ikäryhmissä. Pääosin muutokset omassa ajokäyttäytymisessä, kuten pimeällä ajon välttämisessä, liittyvät siten oman ajokyvyn arviointiin ennemmin kuin terveydenhuoltohenkilökunnalta saatuihin kehotuksiin.

Ikäkuljettajat arvioivat omat ajotaitonsa ja kykynsä liikenteessä toimimiseen hyväksi. Heikoimmiksi osa-alueiksi arvioitiin aikaisempien vuosien tapaan uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä. Molempien osalta etenkin yli 80-vuotiaissa vastaajissa myös heikompien arvioiden osuus nousee merkittäväksi, vaikka positiiviset arviot säilyvät selvänä enemmistönä myös vanhimmissa ikäryhmissä. Uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamista sekä tilanteiden hallintaa jalkakulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa lukuun ottamatta ikäkuljettajien arviot omasta ajokyvystä ovat nousseet melko tasaisesti viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Seniorikuljettajille sattuneiden vahinkojen ja rikkeiden määrät ovat laskeneet keskimäärin hieman viime vuosien aikana, vaikka heilahtelua eri vuosien välillä onkin tapahtunut molempiin suuntiin. Huomioitava kuitenkin on vuosien 2020 ja 2021 aineistojen hieman keskimääräistä pienemmät ajokilometrimäärät, jotka tyypillisesti vähentävät suoraan vahingoille altistumisen todennäköisyyttä. Läheltä piti -tilanteita raportoivat eniten tutkimusjoukon nuorimmat alle 80-vuotiaat kuljettajat, mutta useilla muilla mittareilla mitattuna vahinkojen ja rikkeiden yleisyys kasvaa kuljettajan iän myötä. Erityisen selväksi ero tulee, kun otetaan huomioon vanhimpien kuljettajien keskimääräistä pienemmät ajomäärät. Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaava indeksi sekä kokonaan ilman vahinkoja ja rangais-tuksia viimeisestä ajovuodestaan selvinneiden osuus kertovat, että ikäkuljettajat selviävät kuitenkin keskimäärin hyvin liikenteessä.

Vain harva ikäkuljettaja on osallistunut erilliseen seniorikuljettajille suunnattuun koulutustilaisuuteen, mutta yleisesti koulutusta pidetään hyödyllisenä niille, joilla ongelmia ajamisessa alkaa iän myötä esiintyä. Ajo-opetuksen rinnalla myös muuttuneiden liikennesääntöjen ja -merkkien kertausta pidetään tärkeänä, samoin kuin ajoneuvojen kehittyvän tekniikan tuntemus. Uuden auton oston yhteydessä monet ikäkuljettajat kertoivatkin saaneensa opastusta teknisiin ominaisuuksiin ja avustaviin järjestelmiin liittyen. Ajoneuvokannan uudistuessa avustavien järjestelmien voidaan olettaa yleistyvän entistä selkeämmin myös ikäkuljettajilla ja osaltaan parantavan heidän liikenneturvallisuustilannettaan.

Lähdeluettelo

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

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

Tilastokeskus, 2022a. Statfin-tietokanta. Väestörakenne. https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/?table-list=true

Tilastokeskus, 2022b. Statfin-tietokanta. Väestöennuste. http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaenn/?table-list=true

Traficom, 2022. Tilastotietokanta, voimassaolevat ajokortit. http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja:

2020:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ik%C3%A4kuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_vuoden%202020%20aineisto.pdf

2019:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%2C%20vuoden%202019%20aineisto.pdf>

2018:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ik%C3%A4kuljettajien%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4.pdf>

2017:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_2017_7_2019.pdf

2014–2015:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/22430-Ikakuljettajat_2014_2015.pdf

2011 (seniorikuljettajien seurantaindeksi):

https://www.traficom.fi/sites/default/files/10301-Trafin_julkaisuja_18-2012_-_Seniorikuljettajien_seurantaindeksi_2011_raportti.pdf

Liiteluettelo

Liite 1. Vuoden 2021 suomenkielinen tutkimuslomake

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0
ISSN 2342-0294 (verkkojulkaisu)

