

Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2019 aineisto

Janne Tuominen

Traficomin tutkimuksia
ja selvityksiä
Traficoms forsknings-
rapporter och utredningar
Traficom Research Reports

9/2020

Julkaisun nimi Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä – Vuoden 2019 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), 8.9.2016 (monivuotinen sopimus)	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 9/2020	ISSN(verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN(verkkojulkaisu) 978-952-311-494-4 URNhttp://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-494-4
Asiasanat ikäkuljettajat, iäkkäät, seniorikuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, ajokunto, ajokyky, ajotottumukset, ajoterveys, ajo-oikeus, ajokortti	
Tiivistelmä Suomen väestö muuttuu koko ajan iäkkäämpään suuntaan syntyvyyden laskun ja elinajanodotteen kasvun myötä. Samalla iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista kasvaa ja heidän liikkumis- ja ajotottumuksensa nousevat erityisen tärkeäksi tekijäksi. Traficomin ikäkuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden kansalaisten kokemuksista henkilöauton kuljettajana samantapaisella tutkimuslomakkeella vuodesta 2009 saakka. Tutkimuksen tuloksia käytetään muun muassa iäkkäiden ajoterveyden ja liikenneturvallisuuskehityksen arvointiin sekä ajokorttijärjestelmän ja koulutuksen suunnitteluun. Vuoden 2019 ikäkuljettajien seurantatutkimuksen tutkimusaineisto kerättiin postikyselynä joulukuussa 2019. Vastauksia saatiin yhteensä 1361, jolloin vastausasteeksi muodostui 53 %. Vastausaste oli laskenut hieman aiemmista vuosista, vaikka se edelleen onkin korkea moniin muihin vastaaviin menetelmin toteutettuihin postikyselyihin nähden. Aiempien vuosien tapaan valtaosa vastaajista piti omaa ajokorttia erittäin tärkeänä asiana päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Keskimääräinen viimeisen vuoden aikana ajettu ajosuorite oli noin 7700 kilometriä vastaajaa kohden. Tutkimusjoukon nuorimmilla 65–69-vuotiailla vastaajilla sekä miespuolisilla vastaajilla ajokilometrejä oli kertynyt selvästi keskimääräistä enemmän. Erilaisista matkatyypeistä yleisimpiä olivat kauppa- ja asiointimatkat sekä vierailumatkat. Vuoden 2019 tutkimuksessa uutena osa-alueena selvitettiin ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyttä ikäkuljettajien keskuudessa. Kaikista vastanneista noin kolmannes ilmoitti hyödyntäneensä avustavia järjestelmiä, joista yleisimmin mainittiin vakionopeudensäädin, navigaattori, automaattivaihteet sekä peruutustutka tai -kamera. Keskimäärin vastaajat arvioivat oman ajokykynsä ja ajoterveytensä hyväksi tai erinomaiseksi. Arviot olivat lisäksi hieman nousseet aiemmista vuosista. Eri osa-alueista heikoimmiksi arvioitiin aikaisempien vuosien 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 melko suureksi. Vapaan palautteen osiossa useat vastaajat korostivat hyvää ajokuntoaan ja ajokortin tärkeyttä päivittäisessä liikkumisessaan. Yleisimpinä viimeaikaisina muutoksina omassa ajokäyttäytymisessä nousivat esille pimeällä ajamisen ja talviolosuhteissa ajamisen välttely sekä oman ajokunnon tehostunut tarkkailu. Oman ajokyvyn heikentymisestä indikoivista merkeistä kysyttäessä noin puolet vastaajista ilmoitti kokeneensa vaikeuksia näkemisessä hämärän ja pimeän aikana. Muut ajokyvyn heikkenemisestä kertovat tekijät eivät nousseet kovin selkeästi esille. Terveystietokeskustelun henkilökunnan kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli kuitenkin harvinaista kaikkein vanhimpia ikäryhmiä lukuun ottamatta. Yleisesti kuitenkin seniorikuljettajille suunnattua koulutusta ja erityisesti viestintää muuttuneista liikennesäännöistä pidettiin tärkeänä. Keskimäärin ikäkuljettajat olivat selvinneet hyvin viimeisestä ajovuodestaan. Kokonaan ilman rangaistuksia ja vahinkoja selviytyneiden kuljettajien osuus oli kasvanut hieman aiemmista vuosista ollen vuoden 2019 tutkimuskierroksella 82 %. Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaavassa indeksissä vuoden 2019 kehitys oli samansuuntainen. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut eniten tutkimusjoukon nuorimmille 65–69-vuotiaille vastaajille, mutta muilla mittareilla mitattuna nuorimmat vastaajat ovat selviytyneet iäkkäämpiä vastaajia paremmin, etenkin kun huomioon otetaan heidän	

keskimääräistä suuremmat ajokilometrimääränsä.			
Yhteyshenkilö Elina Uusitalo	Raportin kieli Suomi	Luottamuksellisuus Julkinen	Kokonaissivumäärä 43
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation Seniorförarens erfarenheter i trafiken - Material för 2019	
Författare Janne Tuominen	
Tillsatt av och datum Trafiksäkerhetsverket (Trafik), 8.9.2016	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 9/2020	ISSN(verkkajulkaisu) 2669-8781 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-494-4 URNhttp://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-494-4
Ämnesord äldre förare, äldre, seniorförare, trafik, trafiksäkerhet, trafikframgång, trafikbeteende, klara sig, erfarenheter, körskick, körförmåga, körvanor, körhälsa, körrätt, körkort	
Sammandrag Finlands befolkning blir hela tiden äldre i och med att nativiteten sjunker och den förväntade livslängden ökar. Samtidigt ökar de äldre förarnas andel av alla trafikanter och de äldre förarnas mobilitets- och körvanor blir ett särskilt viktigt tema. Med Traficoms uppföljningsundersökning av seniorförare har man samlat in uppgifter om 65 år fyllda personers erfarenheter som personbilsförare med en likartad enkätblankett alltsedan år 2009. Resultaten av undersökningen används bland annat vid utvärderingen av hur äldre personers körhälsa och trafiksäkerhet utvecklas samt vid planeringen av körkortssystemet och förarutbildningen. Materialet för 2019 års uppföljningsundersökning av seniorförare insamlades i form av en postenkät i december 2019. Man fick sammanlagt 1361 svar, vilket innebar att svarsfrekvensen blev 53 %. Svarsfrekvensen hade sjunkit en aning från de föregående åren, även om den fortfarande är hög i jämförelse med många andra postenkäter som genomförts med motsvarande metoder. I likhet med tidigare år upplevde huvuddelen av respondenterna att eget körkort var en synnerligen viktig sak med tanke på skötseln av de dagliga angelägenheterna. Den genomsnittliga körsträckan under det senaste året var ca 7700 kilometer per respondent. De yngsta respondenterna i undersökningspopulationen, 65-69-åringarna, samt de manliga respondenterna hade samlat klart fler körkilometrar än genomsnittet. Av de olika typerna av resor var butiksresorna och resorna för att uträtta ärenden samt besöksresorna de vanligaste. I 2019 års undersökning utreddes som ett nytt delområde hur vanligt bruket av förarstödsystem är bland seniorförarna. Av samtliga respondenter uppgav ungefär en tredjedel att de utnyttjar förarstödsystem, av vilka farthållare, navigator, automatväxel samt backradar eller -kamera var de som nämdes vanligast. I snitt utvärderade respondenterna sin egen körförmåga och körhälsa som god eller utomordentlig. Bedömningarna hade dessutom stigit en aning från de tidigare åren. Av de olika delområdena bedömdes i likhet med tidigare år det svagaste vara att köra och hitta rutten i okänd omgivning samt att känna igen nya och ändrade trafikregler. I fråga om båda dessa faktorer var i synnerhet bland respondenterna över 80 år även de försvarliga och svaga vitsordens andel ganska stor. I avsnittet med feedback i fri form framhävde ett flertal respondenter sitt goda körskick och körkortets betydelse för deras dagliga resor. De vanligaste ändringar som under den senaste tiden kom upp i det egna körbeteendet var att man undviker att köra i mörker och i vinterförhållanden samt effektiviserad observation av det egna körskicket. När de tillfrågades om tecken som indikerade försvagning av den egna körförmågan, uppgav över hälften av respondenterna att de upplevt svårigheter att se i skymning och mörker. Andra faktorer som anger försvagad körförmåga kom inte upp särskilt tydligt. Diskussioner med hälsovårdspersonal i anslutning till körhälsan var dock sällsynta med undantag för de allra äldsta åldersgrupperna. I allmänhet ansåg man dock att det är viktigt med utbildning och i synnerhet kommunikation om ändrade trafikregler, som är riktad till seniorförare. I snitt hade seniorförarna klarat sig bra under sitt senaste körår. Andelen förare som klarat sig helt utan straff och olyckor hade stigit något jämfört med de föregående åren och uppgick i 2019 års undersökningsomgång till 82 %. I det index som mäter hur seniorförarna klarar sig i trafiken gick utvecklingen 2019 i samma riktning. Det hade inträffat mest nära ögat -situationer för de yngsta respondenterna, de i åldern 65-69 år i undersökningspopulationen, men mätt med andra mätare hade de yngsta respondenterna klarat sig bättre än de äldre respondenterna, i synnerhet när man beaktar deras större antal kilometer än genomsnittet.	

Kontaktperson Elina Uusitalo	Språk Finska	Sekretessgrad Offentlig	Sidoantal 43
Distribution	Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom		

Title of publication Senior drivers' experiences in traffic - Data from 2019	
Author(s) Janne Tuominen	
Commissioned by, date Finnish Transport Safety Agency (Trafici), 8 September 2016	
Publication series and number Traficom Research Reports 9/2020	ISSN(verkkajulkaisu) 2669-8781 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-494-4 URNhttp://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-494-4
Keywords elderly drivers, senior citizens, senior drivers, traffic, traffic safety, traffic behaviour, coping, experiences, driving capacity, driving ability, driving habits, driving health, right t drive, driving licence	
Abstract Finland's population ages as the birth rate decreases and life expectancy increases. At the same time, the proportion of elderly drivers of all road users grows, and their mobility and driving habits have become a remarkably important theme. Traficom's senior driver monitoring study has collected information on the experiences of car drivers aged 65 and above using a similar survey form since 2009. The study results are used, among other things, for the assessment of elderly drivers' driving health and traffic safety trends as well as for planning the driving licence system and driving instruction. The data of the 2019 senior driver monitoring study was collected using a mailed questionnaire in December 2019. A total of 1,361 responses were received. Thus, the response rate was 53%. The response rate was slightly lower than in earlier years although it was still high in comparison to other mailed questionnaires conducted with corresponding methods. As in earlier years, most respondents considered having an own driver's licence very important for managing everyday matters. The respondents' average mileage during last year was approximately 7,700 kilometres. Among male respondents and the youngest age group, i.e. 65–69-year-olds, the mileage was clearly higher than average. The most usual reasons for driving were shopping, the management of everyday matters and visits. The examination of how usual the use of driver assistance systems is among elderly drivers was included as a new area in the 2019 study. Of all respondents, approximately one third had used assistance systems, the most usual of which were cruise control, navigator, automatic transmission and reverse parking sensor or camera. On average, the respondents assessed their driving ability and driving health either to be good or excellent. The assessments were slightly more positive than in earlier years. 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 quite high especially among over 80-year-olds. 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. The most usual reported changes to the respondents' driving behaviour were the avoidance of driving in dark and 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. Other factors indicating diminished driving ability were not highlighted clearly. However, with the exception of the oldest age groups, only a small percentage of respondents reported having discussed driving health with a health care professional. In general, education aimed at senior drivers and, in particular, communication about altered traffic regulations were considered important. On average, elderly drivers had succeeded well in the previous year of driving. In the 2019 study round, the proportion of drivers who had succeeded without any damages or penalties was 82%, indicating a slight increase in comparison to earlier years. In the index measuring senior driver's success in traffic, the trends of 2019 were similar. Potential risk situations were the most frequent among the youngest respondents, i.e. 65–69-year-olds. However, with regard to other meters, the youngest respondents were more successful than the older ones, especially when considering their mileage which was higher than average.	

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total 43
Distributed by	Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom		

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (ent. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) on kerännyt vuodesta 2009 lähtien tietoa iäkkäiden 65-vuotta täyttäneiden kuljettajien kokemuksista ja selviytymisestä liikenteessä. Tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa toteutetulla kyselytutkimuksella.

Seniorikuljettajien tutkimuksen tavoitteena on ollut seurata iäkkäiden kuljettajien ajoterveyden kehitystä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Tutkimuksen taustalla on väestön ikärakenteen muutos ja iäkkäiden kuljettajien osuuden kasvu, mikä muuttaa tulevien vuosien aikana merkittävästi liikenteen toimintaympäristöä. Seniorikuljettajilta kerättyjen subjektiivisten ajokokemusten rinnalla liikenteessä selviytymistä on seurattu pitkänä aikasarjana lasketulla indeksillä, joka mittaa liikennemenestystä vahinkojen ja rangaistusten painotettuun määrään perustuen.

Tutkimus toteutetaan vuosittain samanaikaisesti uusien vastikään ajokortin saaneiden kuljettajien seurantatutkimuksen kanssa. Tutkimusten ohjausryhmän puheenjohtajana on ollut Kimmo Pylväs Traficomista. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet Marko Rajamäki, Simo Karppinen ja Elina Uusitalo Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta ja raportoinnista on vastannut projektipäällikkö Janne Tuominen Sitowise Oy:stä.

Helsingissä, 13.5.2020

Simo Karppinen
Johtaja
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom (tidigare Trafiksäkerhetsverket Trafi) har sedan år 2009 samlat in uppgifter om äldre, 65 år fyllda förarens erfarenheter och hur de klarar sig i trafiken. Undersökningsmaterialet har samlats in med en enkätundersökning som genomförs en gång om året.

Målet med undersökningen av seniorförare har varit att följa upp hur äldre förarens körhälsa utvecklats och dess effekter för trafiksäkerheten. Bakgrunden till undersökningen är att befolkningens åldersstruktur ändras och andelen äldre förare ökar, vilket under de kommande åren kommer att ändra trafikens verksamhetsmiljö avsevärt. Vid sidan av de subjektiva körerfarenheter som insamlats av seniorförare har man följt med hur de klarar sig i trafiken med ett index som uträknats som en lång tidsserie och mäter framgången i trafiken på basis av den vägda mängden olyckor och straff.

Undersökningen utförs årligen samtidigt som uppföljningsundersökningen av de nya förare som nyligen fått körkort. Ordförande för ledningsgruppen för undersökningarna har varit Kimmo Pylväs från Traficom. Till ledningsgruppen har dessutom hört Marko Rajamäki, Simo Karppinen och Elina Uusitalo från Traficom. Det tekniska utförandet av enkätundersökningen har omhändertagats av Innolink Research Oy. Ansvarig för planeringen av undersökningen och rapporteringen om den har varit projektchef Janne Tuominen från Sitowise Oy.

Helsingfors, 13.5.2020

Simo Karppinen
Direktör
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2009, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom (formerly Finnish Transport Safety Agency Trafi) has collected data on over 65 years old senior drivers' experiences and performance in traffic. The research data has been collected by means of an annual survey.

The objective of the monitoring study of senior drivers is to monitor the development of senior drivers' driving health and its impacts on transport safety. The underlying motivation for the study relates to the change in the population's age structure and the increase in the share of senior drivers which will change the traffic operating environment remarkably in the coming years. In addition to subjective driving experience accounts, seniors' transport performance has been monitored through a long-term index which indicates their performance on the basis of a weighted number of accidents and penalties.

The study is conducted annually at the same time as the monitoring study of new drivers. The studies' steering group was chaired by Kimmo Pylväs from Traficom. In addition, the steering group members included Marko Rajamäki, Simo Karppinen and Elina Uusitalo from Traficom. The technical implementation of the study was carried out by Innolink Research Oy. The study was designed and the research reports were prepared by Janne Tuominen, Project Manager at Sitowise Oy.

Helsinki, 13.5.2020

Simo Karppinen
Director
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Tutkimuksen tavoite	1
1.1	Taustaa	1
1.2	Tutkimuksen toteutus.....	3
2	Iäkkäiden ajotottumukset	6
2.1	Matkat eri kulkutavoilla	6
2.2	Autonomistus ja matkatyypit.....	9
2.3	Liikennesuorite	10
2.4	Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö	12
2.5	Ajokyky ja ajotottumukset	13
2.6	Vapaa palaute	22
3	Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä	24
3.1	Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä.....	24
3.2	Indeksin kehitys ja priima-osuus	25
4	Johtopäätökset	30
	Lähdeluettelo	32
	Liiteluettelo	33

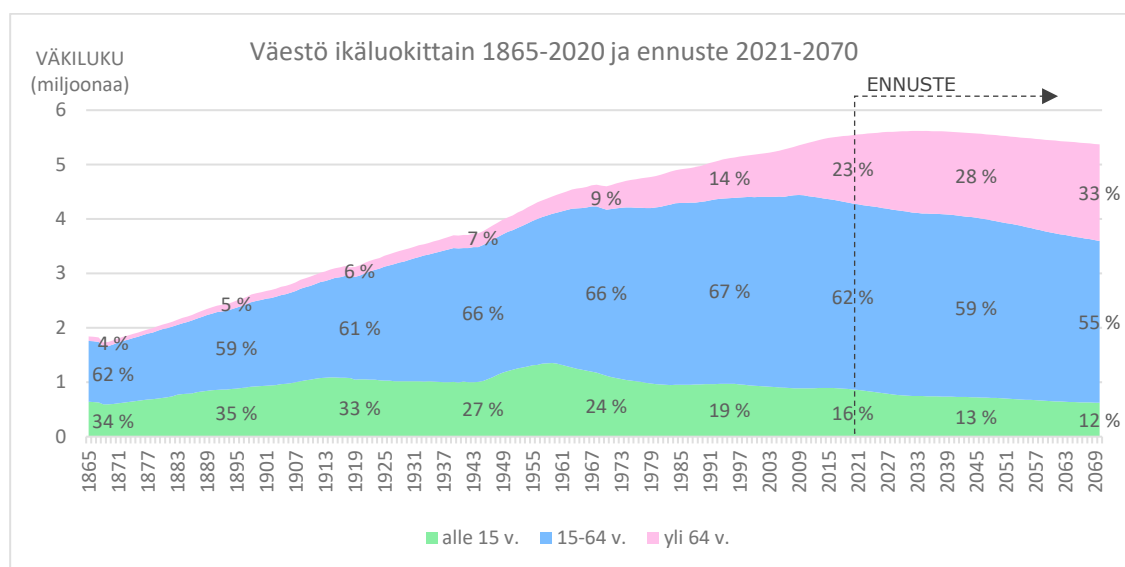
Taulukot

Taulukko 1. Tutkimuskierrosten 2014–2019 ikäryhmittäinen otos.....	3
Taulukko 2. Tutkimuskierrosten 2014–2019 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentti.....	4
Taulukko 3. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitys ikäryhmittäin.	27

1 Tutkimuksen tavoite

1.1 Taustaa

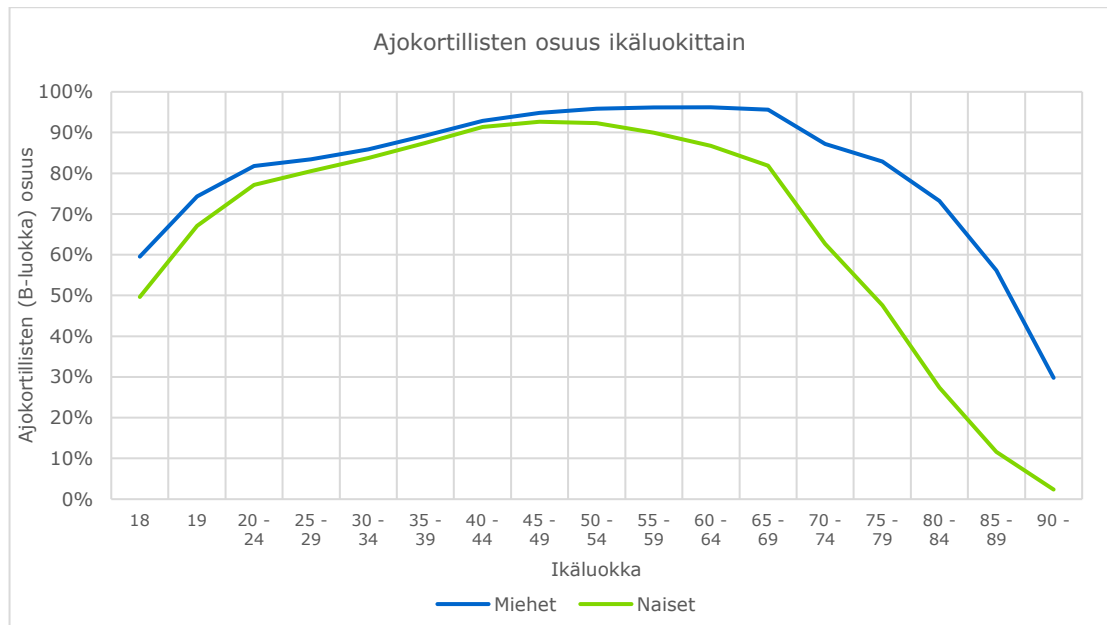
Suomen väestö muuttuu jatkuvasti iäkkäämpään suuntaan. Syntyvyys on ollut viime vuosina laskussa ja samalla keskimääräinen elinajanodote on kasvanut. Yli 64-vuotiaiden osuus väestöstä on noussut yli 20 prosenttiin ja kasvun ennustetaan jatkuvan samansuuntaisena (Kuva 1). Väestön ikärakenteen muuttuessa iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista kasvaa ja iäkkäiden kuljettajien liikkumis- ja ajotottumukset nousevat erityisen tärkeäksi teemaksi. Iäkkäiden ajoterveyden ja liikennemenenestyksen 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 2020a + 2020b)

19.1.2013 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 tätä lyhyemmäksi määräajaksi, jos lääkärinlausunto sitä edellyttää. (Ajokorttilaki 386/2011)

Vuoden 2020 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 88 % ja naisilla 76 %. Ajokortin omistamisen yleisyys kasvaa 18-vuotiaista ylöspäin aina noin 50-vuotiaiden ikäluokkaan saakka, jonka jälkeen se kääntyy naisilla laskuun ja säilyy miehillä tasaisena noin 65-vuotiaisiin saakka. Osuus kääntyy laskuun molemmilla sukupuolilla 65-vuotiaiden ikäluokasta eteenpäin, jolloin ajokortista luopumiset alkavat näkyä selkeästi (Kuva 2). 65–69-vuotiaista miehistä 96 %:lla ja naisista 82 %:lla oli vuoden 2020 alussa vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Etenkin naisilla 70-vuotiaiden ikäluokasta alkaen ajokortin omistaminen alkaa kuitenkin olla yhä harvinaisempaa. Yli 80-vuotiaista miehistä edelleen 63 %:lla on ajokortti, mutta naisilla vastaava osuus on enää 17 %. (Traficom 2020+ Tilastokeskus 2020a)



Kuva 2. Ajokortillisten (vähintään B-luokka) henkilöiden osuus koko väestöstä sukupuolen ja ikäluokan mukaan vuoden 2020 alussa (Traficom 2020 + Tilastokeskus 2020a)

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 seuraindeksillä, 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, mutta kuitenkin niin, että indeksin laskentaan vaikuttavat osa-alueet ovat säilyneet vertailukelpoisina.

Tutkimuksen tuloksia käytetään 65 vuotta täyttäneiden kuljettajien ajotottumusten ja ajoterveyden seurannassa, liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa sekä ajo-oikeusjärjestelmän ja koulutuksen suunnittelussa. Väestön ikääntyessä iäkkäiden kuljettajien kokemukset liikkumismahdollisuuksistaan ja liikenneturvallisuudesta nousevat koko ajan ajankohtaisemmaksi aihepiiriksi.

1.2 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. Tutkimus toteutetaan postikyselynä, jossa otokseen satunnaisesti poimituille vastaajille lähetetään kotiin saatekirje, kyselylomake ja vastauskuori lomakkeen palautusta varten. Viimeisten vuosien aikana tutkimuslomakkeelle on lisätty joitain uusia kysymyksiä, jotka liittyivät ajoterveyteen ja sen ennakointiin sekä vastaajien aikeisiin luopua ajokortistaan. Vuodelle 2019 on lisäksi lisätty yksi kysymys koskien ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttöä. Pääpiirteissään tutkimuslomake on kuitenkin pysynyt samanlaisena vuodesta 2009 saakka.

Vastaajille lähetetyt tutkimuslomakkeet ja saatekirjeet on laadittu suomen- ja ruotsinkielisinä 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. Vuoden 2019 suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1.

Tulosten analysointia varten kaikki postitse palautuneet kyselylomakkeet on digitoitu sähköiseen muotoon ja koottu yhdeksi tietokannaksi, jossa mukana on myös vanhat tietokannat aikaisemmilta tutkimusvuosilta. Taustatietoina saadut otoshenkilöiden kotiosoitteet on geokoodattu paikkatietomuotoon alueellisia analyyseja varten. Otoshenkilöiden nimet ja osoitetiedot on poistettu lopullisesta tietokannasta, ja eri aineistossa olevien tietojen yhdistämistä varten on käytetty ainoastaan kullekin henkilölle luotua yksilöllistä ID-tunnusta.

Iäkkäiden kuljettajien seurantatutkimus on toteutettu kerran vuodessa, tyypillisesti alkuvuodesta tammikuun ja maaliskuun välisenä aikana. Vuoden 2019 tutkimusaineiston keruu toteutettiin hieman aikaistettuna jo joulukuussa 2019. Otoksiko ja tutkimuksen toteutustapa noudattivat aiempien vuosien mallia. Tutkimukseen poimitaan vuosittain satunnaisesti 400 henkilöä jokaisesta viiden vuoden porrastuksella muodostetusta ikäryhmästä 65- ja 94-vuotiaiden välillä sekä kaikki yli 94-vuotiaat ajokortin haltijat. Vuoden 2019 tutkimuksen otoskoko oli yhteensä 2556 henkilöä (Taulukko 1). Pienet erot otoskoossa eri vuosien välillä riippuvat kunakin vuonna yli 94-vuotiaiden ryhmän koosta.

Taulukko 1. Tutkimuskierrosten 2014–2019 ikäryhmittäinen otos.

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

Vastausaste ikäkuljettajille suunnatuissa tutkimuksissa on ollut tyypillisesti hyvin korkea. Ikäkuljettajien vuosien 2014–2018 tutkimuskierroksilla vastausaste on noussut yli 60 prosenttiin. Vuoden 2019 tutkimuskierroksella vastausaste kuitenkin laski jonkun verran. Yhteensä vuoden 2019 tutkimuskierroksella palautui 1361 lomaketta, jolloin kokonaisvastausasteeksi saatiin 53,2 % (Taulukko 2). Vastausaste oli aiempia vuosia alhaisempi kaikissa ikäryhmissä. Aktiivisimpia olivat 75–79-vuotiaat vastaajat, joiden vastausaste nousi 60

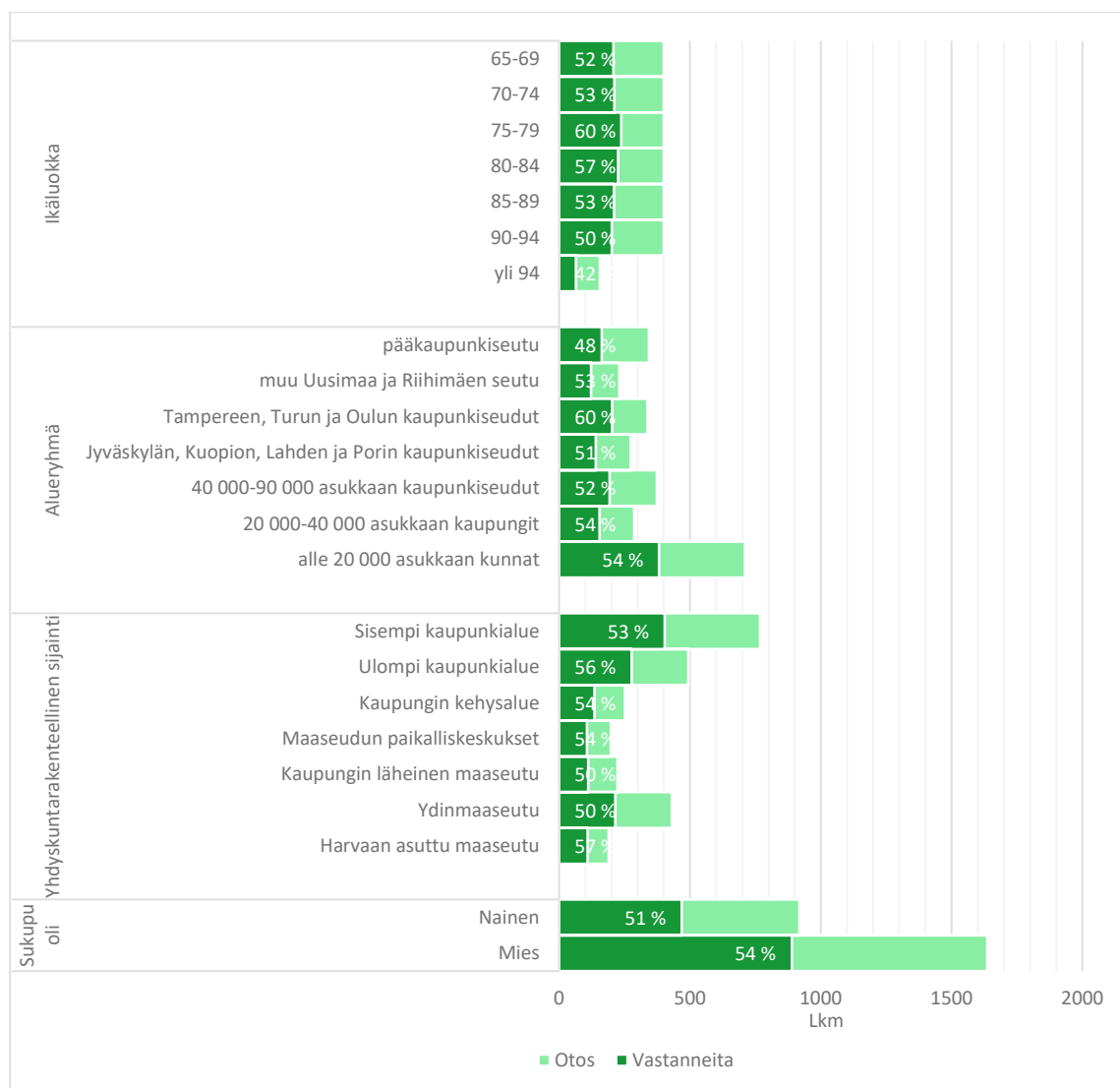
prosenttiin, kun taas aikaisempien vuosien tapaan pienin vastausaste oli kaikkein vanhimmilla ikäryhmillä. Yli 94-vuotiaiden ajokortin haltijoiden vastausaste jäi 42 prosenttiin.

Taulukko 2. Tutkimuskierrosten 2014–2019 lomakkeiden palautuneet määrät ja tutkimuksen vastausprosentti.

IKÄ- RYHMÄ	2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	vas- tauksia	vastaus-%	vas- tauksia	vastaus-%	vas- tauksia	vastaus-%	vas- tauksia	vastaus-%	vas- tauksia	vastaus-%	vas- tauksia	vastaus-%
65–69	245	61,3 %	262	65,5 %	242	61,7 %	253	63,3 %	239	59,8 %	208	52,0 %
70–74	274	68,5 %	264	66,0 %	247	61,9 %	266	66,5 %	263	65,8 %	211	52,8 %
75–79	266	66,5 %	253	63,3 %	272	67,0 %	285	71,3 %	248	62,0 %	238	59,5 %
80–84	246	61,5 %	241	60,3 %	262	65,8 %	271	67,8 %	248	62,0 %	226	56,5 %
85–89	238	59,5 %	224	56,0 %	243	60,6 %	255	63,8 %	234	58,5 %	210	52,5 %
90–94	218	54,5 %	224	56,0 %	230	57,5 %	245	61,3 %	222	55,5 %	201	50,3 %
yli 94	64	52,0 %	41	42,3 %	73	45,6 %	112	54,4 %	115	55,8 %	65	41,7 %
YHT	1 551	61,5 %	1 515	60,7 %	1 577	61,7 %	1 687	64,7 %	1 569	60,2 %	1 361	53,2 %

Osasyynä pienentyneeseen vastausasteeseen saattaa olla tutkimuksen toteuttaminen vuonna 2019 poikkeuksellisen aikaisin. Tyypillisesti aineisto on kerätty alkuvuodesta tammi-helmikuussa, mutta vuoden 2019 aineiston keruuta jouduttiin aikaistamaan joulukuulle, jolloin mahdolliset joulunajan kiireet ovat saattaneet laskea vastausaktiivisuutta. Muihin vastaaventyypisiin tutkimuksiin verrattuna vastausaste oli kuitenkin edelleen hyvällä tasolla. Ikäkuljettajien korkeasta vastausaktiivisuudesta kertoo esimerkiksi vertailu samaan aikaan ja samoin tutkimusmenetelmin toteutettavaan, pääosin nuorista koostuvaan uusien kuljettajien seurantatutkimukseen, jossa peruskierroksen vastausaste on viime vuosina ollut vain noin 15 %.

Kuva 3 kuvaa otoskoon eroja ja vastausasteita eri vastaajaryhmien välillä. Otokseen on poimittu edelle esitetyn mukaisesti ajokortin haltijoita kaikista ikäryhmistä, mutta muuten otos edustaa satunnaisesti valittuja ikäkuljettajia ilman asuinpaikkaan tai sukupuoleen perustuvia painotuksia. Alueellisesti tarkasteltuna suurimmat käytetyn aluejaon mukaiset ryhmät otoksessa muodostivat aiempien vuosien tapaan alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat kuljettajat (28 % otoksesta) ja toisaalta myös sisemmällä kaupunkialueella asuvat kuljettajat (30 %). Lähes kaksi kolmannesta otoshenkilöstä oli miespuolisia. Alueellisesti tarkasteltuna aktiivisimpia vastaajia olivat Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat (vastausaste 60 %) ja vähiten aktiivisia pääkaupunkiseudulla asuvat vastaajat (40 %). Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin perusteella kovin merkittäviä eroja vastausaktiivisuudessa ei ollut. Miespuoliset vastaajat vastasivat hieman naispuolisia vastaajia todennäköisemmin, vaikka merkittävää eroa senkään suhteen ei ollut. Koko vastaajajoukon voidaan katsoa edustavan otosta ja sitä myötä koko ikäkuljettajien (ikäryhmittäin tasattua) joukkoa hyvin.



Kuva 3. Vuoden 2019 tutkimuksen otoskoot, vastanneiden määrät ja vastausteet ikäluokan, alueryhmän, yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja vastaajan sukupuolen mukaan jaoteltuna.

2 Iäkkäiden ajotottumukset

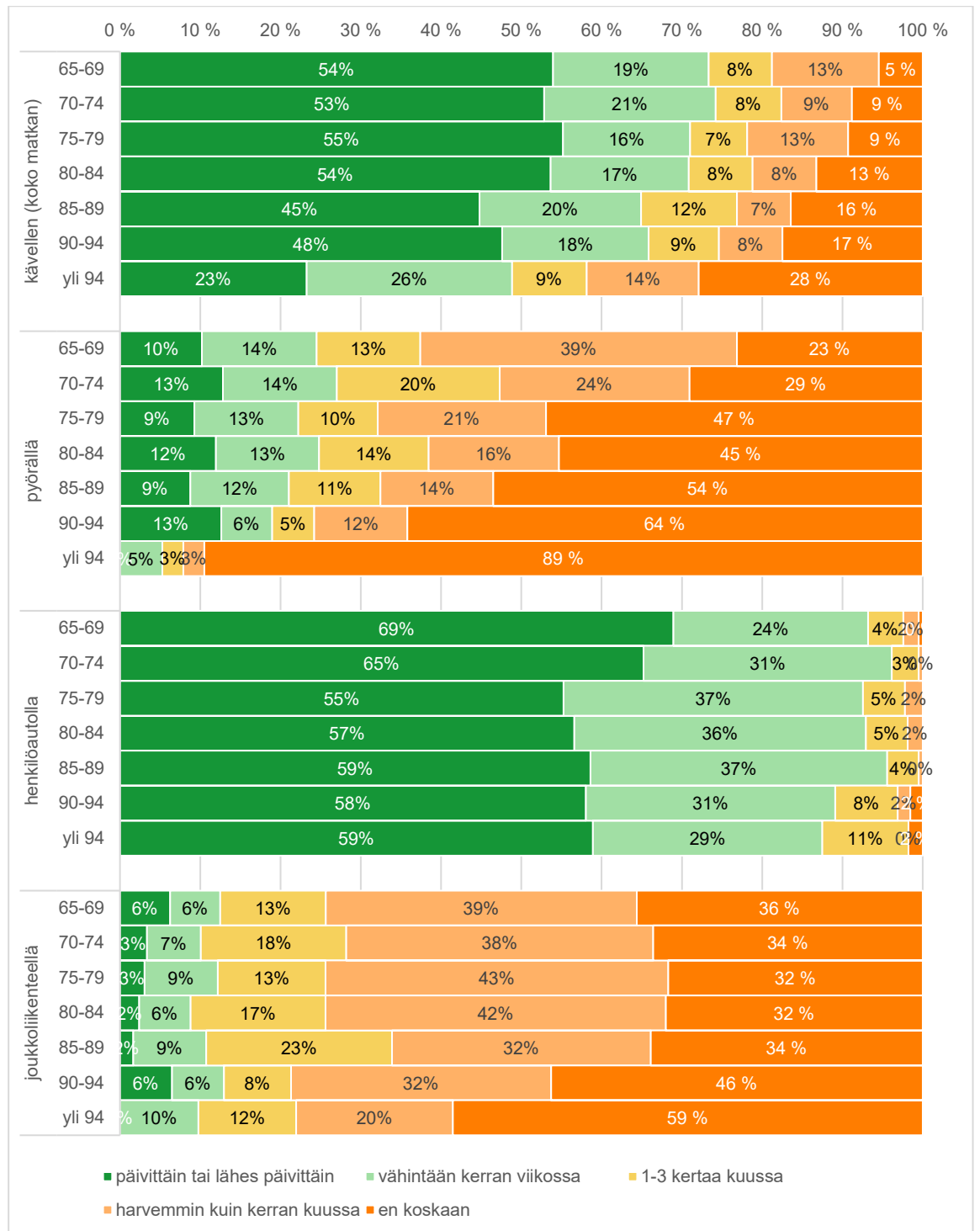
2.1 Matkat eri kulkutavoilla

Tutkimuksen taustatiedoksi lomakkeella selvitettiin vastaajien liikkumistottumuksia ja eri kulkutapojen yleisyyttä heidän tekemillään matkoilla omalla asuinseudullaan. Kuva 4 esittää ikäryhmittäin eri kulkutapojen yleisyyden vuoden 2019 tutkimusaineistossa. Yleisenä trendinä nuorimmat ikäluokat tekivät matkoja ylipäätään vanhimpia ikäluokkia useammin kaikkien kulkumuotojen osalta.

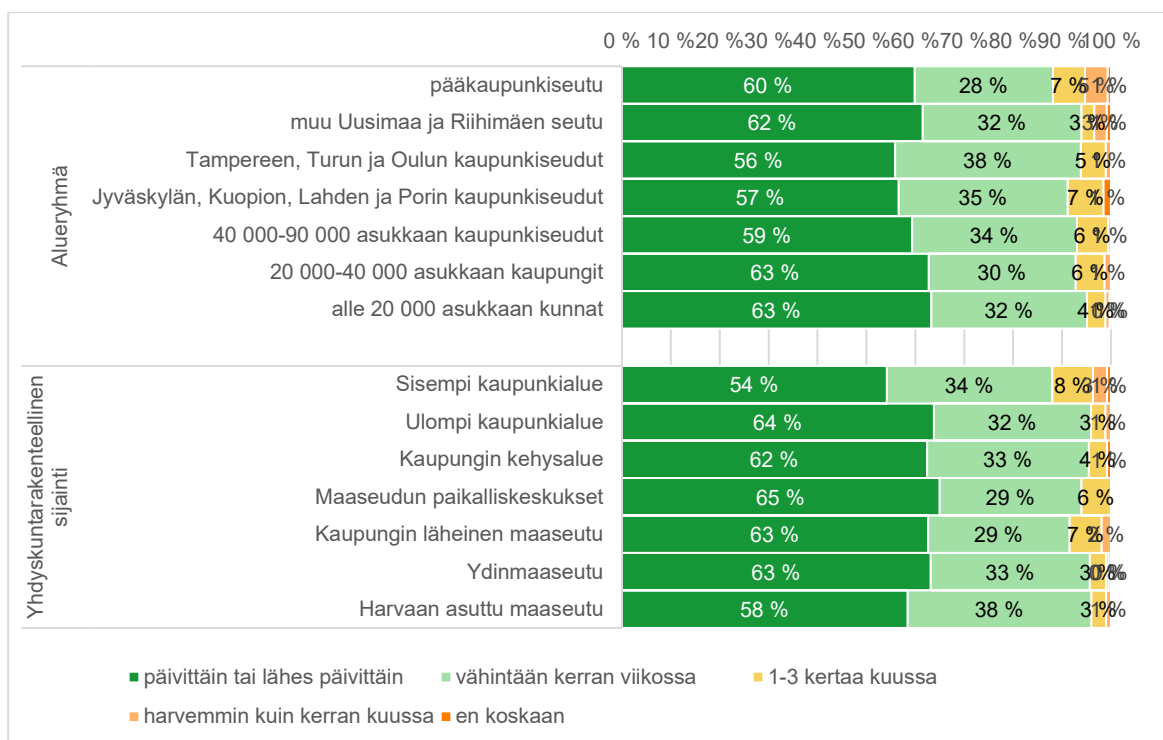
Henkilöauton kuljettajana tai matkustajana säilyi aiempien vuosien tapaan selvästi yleisimpänä kulkumuotona omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla kaikissa ikäryhmissä. 65–74-vuotiaista vastaajista kaikkiaan noin kaksi kolmannelta ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. Vanhemmissa ikäryhmissä henkilöauton käytön yleisyys oli kasvanut aiemmista vuosista ja vuoden 2019 tutkimuksessa kaikkein vanhimmissakin ikäryhmissä yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin.

Henkilöauton lisäksi ikäkuljettajat ilmoittivat tekevänsä kävelymatkoja suhteellisen yleisesti. 65–84-vuotiaiden ikäryhmissä keskimäärin hieman yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Vanhimmassa yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä kävelyn yleisyys laski melko selvästi ja noin puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja enää harvemmin kuin kerran viikossa. Polkupyörän käyttö oli yleisintä nuorimmilla, eli 65–69-vuotiailla vastaajilla, joista noin neljännes ilmoitti pyöräilevänsä vähintään kerran viikossa. Aktiivisesti pyöräilevien osuus säilyi hyvänä aina 94-vuotiaisiin vastaajiin saakka, mutta samalla satunnaisemmin pyöräilevien osuus laski ja pyöräilyn yleisyys väheni selvästi. Joukkoliikenteen käytön osalta suurimman ryhmän muodostivat satunnaisesti, eli harvemmin kuin kerran kuussa joukkoliikennettä käyttävät vastaajat. Joukkoliikenteen käyttö väheni myös hieman yli 90-vuotiaisiin vastaajiin mentäessä.

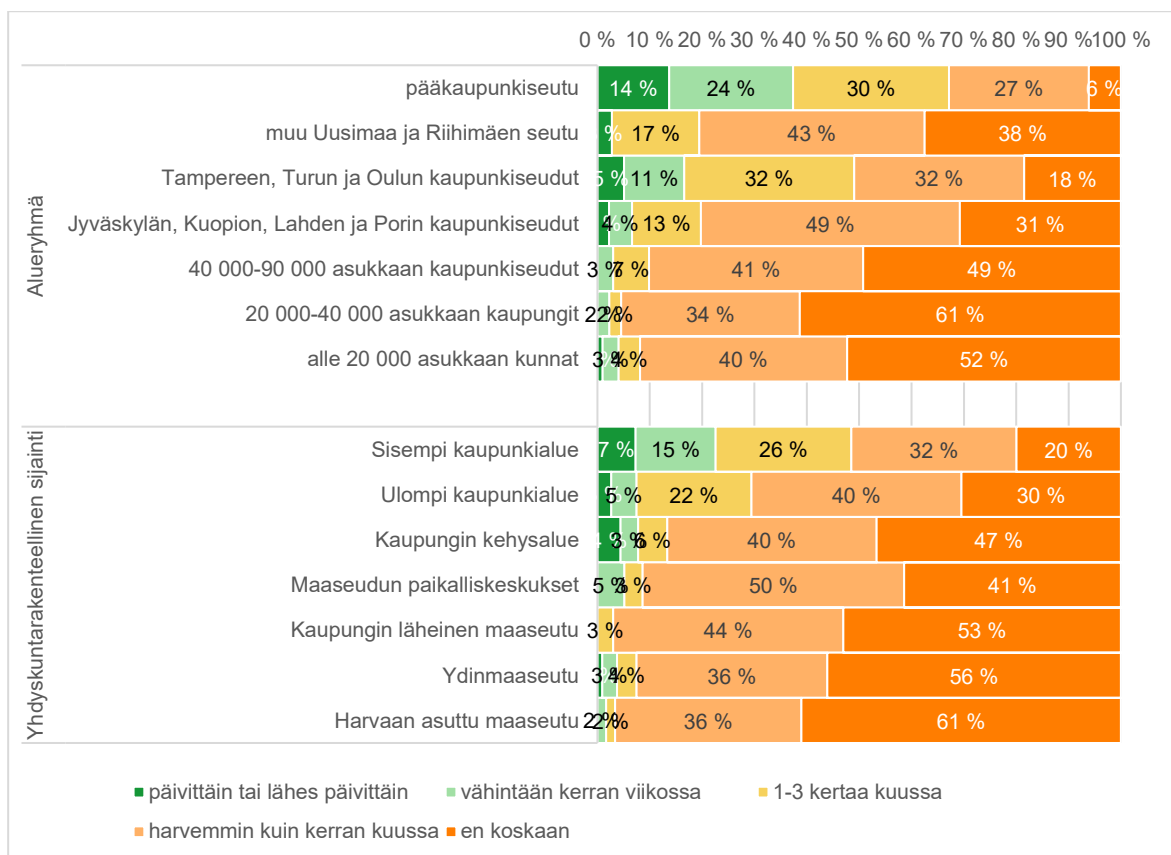
Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli jonkun verran vastaajan asuinseudun mukaan. Henkilöautoilun osalta erot säilyivät kuitenkin melko pieninä ja henkilöauto säilyi selkeästi yleisimpänä kulkumuotona kaikissa alueellisissa ryhmissä (Kuva 5). Myös jalankulun ja pyöräilyn yleisyys oli eri alueilla melko tasaista, eikä selkeää trendiä noussut esille. Joukkoliikenteen käytössä sen sijaan alueelliset erot nousivat luonnollisesti merkittäviksi (Kuva 6), sillä joukkoliikenteen palvelutarjonta eroaa suuresti eri alueiden välillä. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä ilmoitti käyttävänsä säännöllisesti, eli vähintään 1–3 kertaa kuussa, yli kaksi kolmasosaa vastaajista, kun taas pienemmissä alle 40 000 asukkaan kunnissa vastaava osuus jäi muutamaan prosenttiin. Myös Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla joukkoliikenteen käyttö oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan jaoteltuna joukkoliikenteen käyttö laski melko tasaisesti asuinalueen asukastiheyden laskun myötä.



Kuva 4. Eri kulkutavoilla liikkuminen ikäryhmittäin.



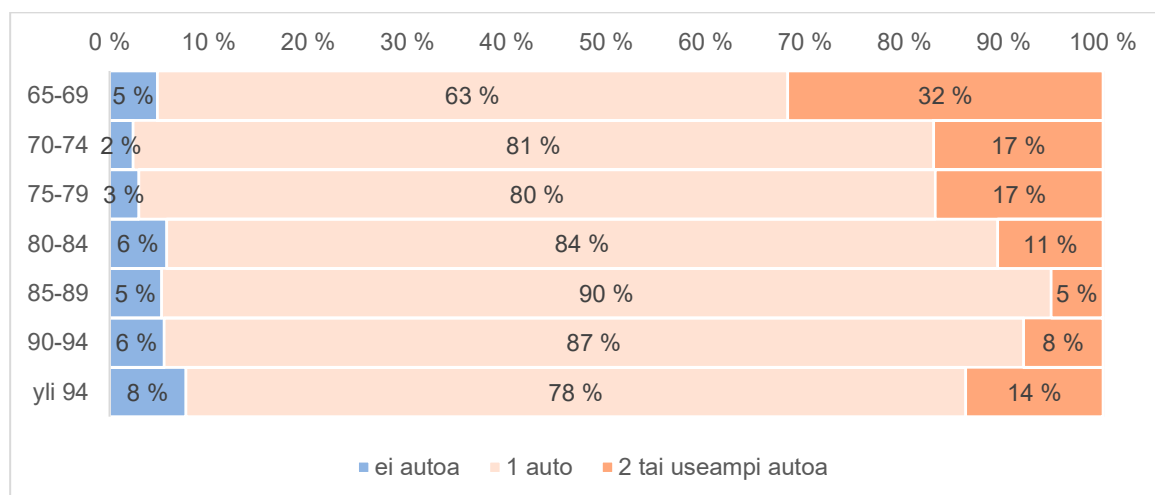
Kuva 5. Henkilöauton käyttö (kuljettajana tai matkustajana) asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun kokoluokan mukaan jaoteltuna.



Kuva 6. Joukkoliikenteen käyttö asuinpaikan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja kaupunkiseudun kokoluokan mukaan jaoteltuna.

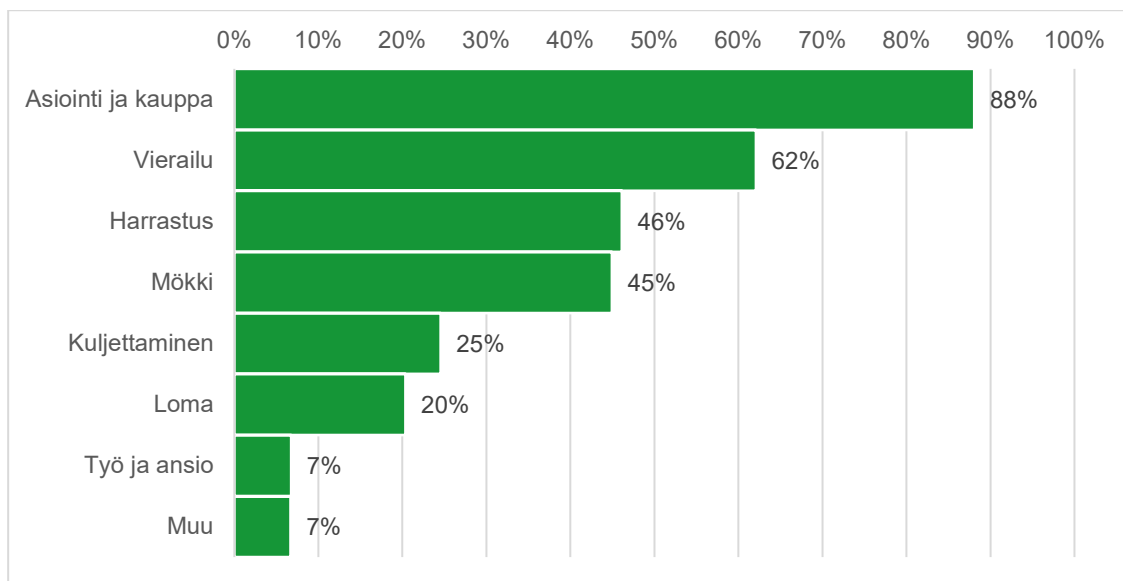
2.2 Autonomistus ja matkatyypit

Kaiken kaikkiaan noin 80 %:lla vastaajista oli taloudessaan yksi auto (Kuva 7). 13 %:lla vastaajista oli taloudessaan kaksi autoa ja 5 % vastaajien talouksista oli autottomia. Autottomiksi laskettiin myös ne vastaukset, joissa vastausrivi oli jätetty kokonaan tyhjäksi. Auton omistamisen yleisyys vaihteli kuitenkin jonkin verran ikäryhmittäin. 65–69-vuotiaista vastaajista lähes kolmanneksella vastaajista oli taloudessaan vähintään kaksi autoa, kun taas 85–89-vuotiailla vastaajilla vastaava osuus oli vain 5 %. Vastaajien keskimääräinen auton vuosimalli oli 2006. Yli 80-vuotiailla vastaajilla auton keski-ikä alkoi kasvaa hieman ja esimerkiksi yli 90-vuotiailla vastaajilla keskimääräinen vuosimalli oli 2002.



Kuva 7. Vastaajien jakautuminen kotitalouden autollisuuden mukaan ikäryhmittäin.

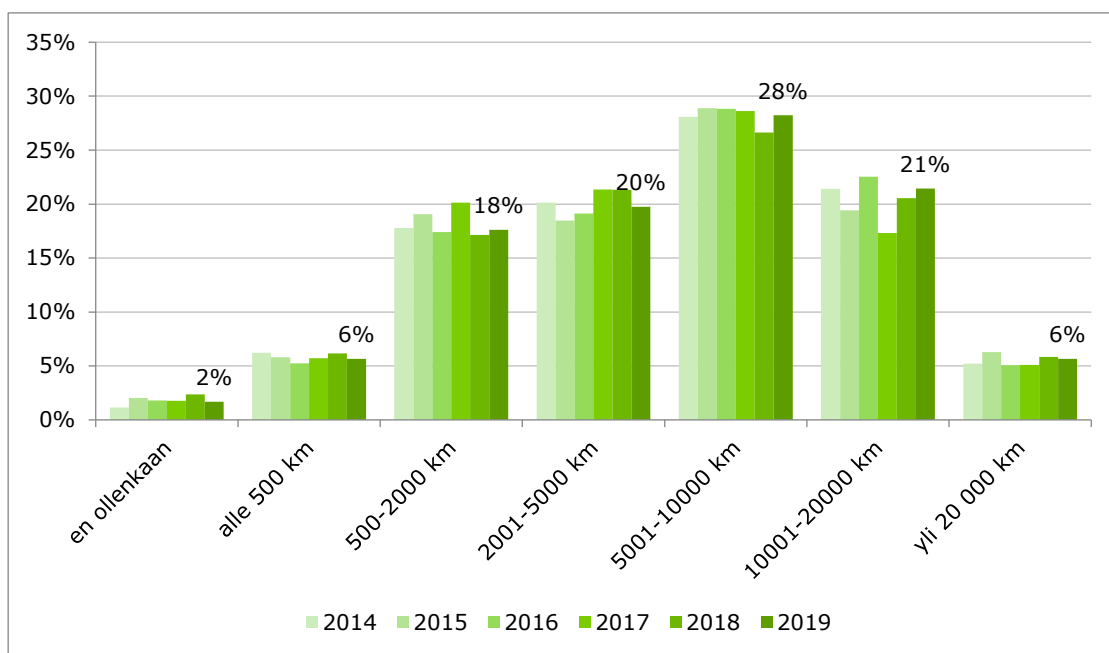
Autolla tehtyjen matkojen pääasiallista tarkoitusta kysyttäessä selvästi yleisimmäksi matkatyypiksi nousi asiointi- ja kauppamatkat, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi autolla tekemäkseen matkatyypiksi 88 % vastaajista (Kuva 8). Toiseksi yleisimpiä olivat vierailumatkat, joita ilmoitti tekevänsä 62 % vastaajista. Harrastusmatkoja teki autolla 46 % ja mökkimatkoja 45 % vastaajista. Harvinaisempia olivat muiden kuljettamiseen liittyvät matkat (25 %) ja lomamatkat (20 %). Työ- ja ansiomatkat oli valinnut tekemäkseen matkatyypiksi 7 % vastaajista, mutta osuus oli luonnollisesti hieman korkeampi tutkimusjoukon nuorimmilla, mahdollisesti vielä ainakin osittain työelämässä mukana olevilla vastaajilla. Muita kuin edellä ilmoitettuja matkatyyppejä ilmoitti tekevänsä niin ikään 7 % vastaajista. Avoimien vastausten perusteella näitä olivat muun muassa lääkärimatkat ja erilaiset tarkennetut vapaa-ajan viettoon liittyvät matkat. Alueryhmittäin tarkasteltuna pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseudulla mökkimatkoja tehtiin selvästi keskimääräistä enemmän (61 % vastaajista) kun taas pienillä paikkakunnilla asiointi- ja kauppamatkojen yleisyys korostui entisestään. Paljon ajokilometrejä vuoden aikana ajaneilla vastaajilla luonnollisesti kaikkia matkatyyppejä tehtiin keskimääräistä enemmän, mutta erityisesti työ- ja ansiomatkojen osuus korostui. Yli 20 000 kilometriä vuoden aikana ajaneista vastaajista 26 % ilmoittikin työ- ja ansiomatkat yhdeksi tekemäkseen matkatyypiksi.



Kuva 8. Matkatyytit, joita vastaajat ilmoittivat tekevänsä autolla kuljettajana. Vastaajilla oli mahdollisuus valita useita matkatyypppejä. Prosenttiosuus kuvaa osuttua vastaajista, joka oli kyseisen matkatyytin valinnut vähintään yhdeksi vaihtoehdoksi.

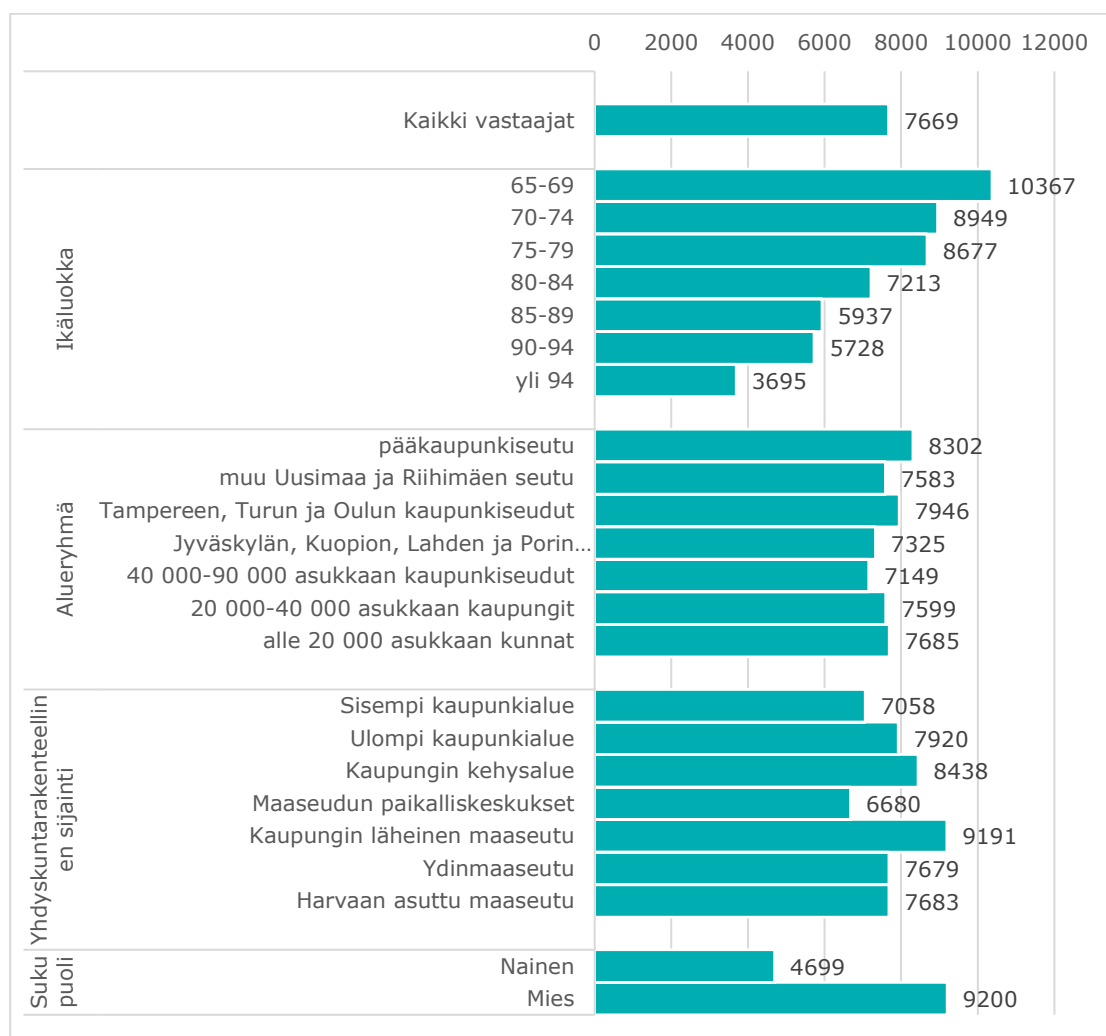
2.3 Liikennesuorite

Suurin osa vastaajista oli ajanut viimeksi kuluneen vuoden aikana aiempien vuosien tapaan 5 000–10 000 kilometriä (Kuva 9). Yli 20 000 kilometriä ajaneiden osuus oli 6 % vastaajista, kun taas kokonaan ilman ajokilometrejä jääneiden osuus oli 2 % vastaajista. Jokaiselle vastaajalle muodostettiin myös keskimääräinen ajosuorite ilmoitetun vaihteluvälin keskiarvona ja siten, että 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 2019 aineistossa oli 7666 kilometriä, joka oli hieman suurempi kuin edellisenä viitenä vuotena.



Kuva 9. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä vuosien 2014–2019 tutkimuskierroksilla.

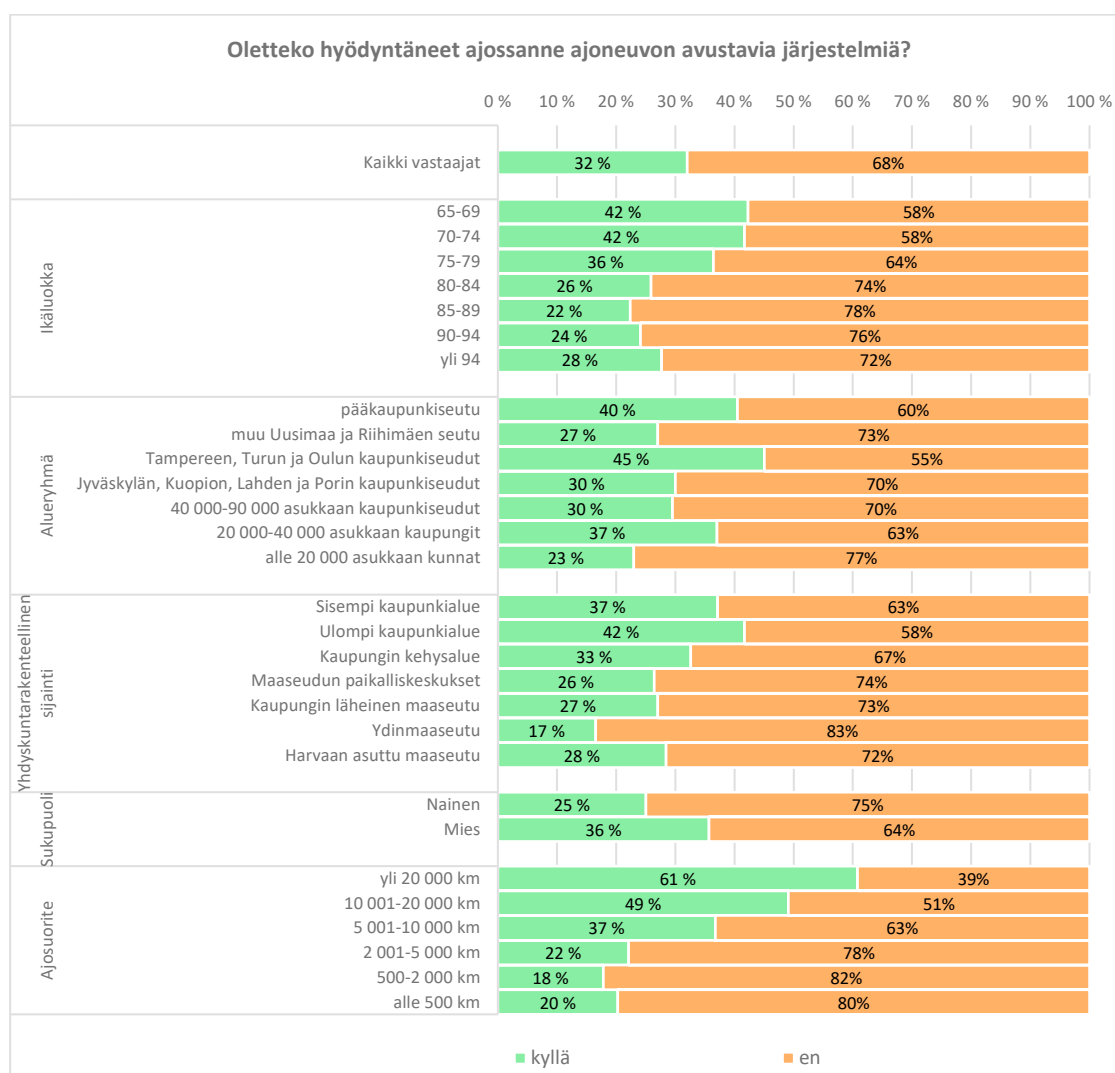
Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkein eniten ajokilometrejä viimeisen vuoden aikana oli kertynyt tutkimusjoukon nuorimmille vastaajille ja ajosuorite laskikin melko tasaisesti vanhimpiin vastaajiin mentäessä (Kuva 10). 65–69-vuotiaiden vastaajien joukossa keskimääräinen vuoden aikana ajettu ajosuorite nousi yli 10 000 kilometriin. Sukupuolittain tarkasteltuna erot olivat myös selkeitä. Miespuolisille vastaajille ajokilometrejä oli kertynyt lähes kaksinkertainen määrä naispuolisiin vastaajiin verrattuna. Alueryhmittäin tarkasteltuna keskimääräinen ajosuorite kohosi vuoden 2018 tapaan suurimmaksi pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla. Toisaalta kuitenkin sisemmillä kaupunkialueilla asuvien vastaajien ajokilometrimäärät jäivät tutkimusjoukon toiseksi pienimmäksi maaseudun paikalliskeskuksissa asuvien vastaajien jälkeen. Pääkaupunkiseudulla erityisesti Vantaalla ja Espoossa asuvilla vastaajilla ajosuorite oli selvästi muita korkeammalla, mutta myös helsinkiläisillä vastaajilla hieman keskiarvon yläpuolella. Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ei tunnu ikäkuljettajilla siis suoraan näkyvän alentuneissa ajomäärissä, toisin kuin esimerkiksi nuorilla kuljettajilla uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perustella. Korkeiden ajomäärien yhtenä tekijänä voidaan pitää isoilla kaupunkiseuduilla asuvien ikäkuljettajien tyypillisesti paljon kilometrejä kerryttävien mökkimatkojen yleisyyttä. Pääkaupunkiseudulla asuvat vastaajat tuntuvat myös ajavan hieman muita vanhemmiksi asti ja ajokilometrit kääntyvät heillä selkeämpään laskuun vasta 80 ikävuoden jälkeen.



Kuva 10. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien keskiarvo ikäluokan, alueryhmän, yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja vastaajan sukupuolen mukaan jaoteltuna.

2.4 Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö

Uutena osa-alueena vuoden 2019 tutkimuksessa selvitettiin ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyttä ikäkuljettajilla. Tutkimustulosten perusteella kaikista vastaajista noin kolmannes hyödyntää ajossaan ajoneuvon avustavia järjestelmiä (Kuva 11). Tutkimusjoukon nuorimmissa ikäryhmissä avustavien järjestelmien käyttö oli hieman yleisempää kuin vanhemmilla vastaajilla. Myös isoilla kaupunkiseuduilla ja tiheästi asutuilla alueilla käyttö oli yleisempää kuin pienemmällä paikkakunnilla ja maaseudulla. Miespuolisista vastaajista 36 % ilmoitti käyttäneensä avustavia järjestelmiä, kun taas naisista vastaava osuus oli 25 %. Selkein yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen oli kuitenkin ajomäärällä. Yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneista yli 60 % ilmoitti hyödyntäneensä avustavia järjestelmiä, kun taas alle 5000 kilometriä ajaneiden vastaajien ryhmissä osuus oli vain noin 20 %.



Kuva 11. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys vastaajan iän, asuinpaikan, sukupuolen ja ajosuoritteen mukaan jaoteltuna.

Pääasiallisiin ajoihin käytetyn ajoneuvon keski-ikä kasvaa tyypillisesti vastaajan iän myötä ja luonnollisesti ajoneuvon iällä oli suora vaikutus myös avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen. 1990-luvun tai tätä vanhemman vuosimallin autolla pääasiassa ajaneista vastaajista vain noin 15 % ilmoitti hyödyntäneensä ajoneuvon avustavia järjestelmiä. Vastaavasti vuoden 2015 tai uudemman

vuosimallin auton omistavista vastaajista 62 % ilmoitti hyödyntäneensä avustavia järjestelmiä. Vuoden 2018 tai 2019 vuosimallin omistajilla osuus kohosi edelleen ollen jo yli 70 %.

Tutkimuslomakkeella oli lisäksi mahdollisuus kertoa avoimessa kentässä, minkälaisia avustavia järjestelmiä on ajossaan käyttänyt. Yleisimmin avoimessa kentässä oli mainittu vakionopeudensäädin, jonka oli erikseen maininnut 37 % avustavia järjestelmiä käyttävistä ja kommentin jättäneistä vastaajista. Navigaattorin oli maininnut 22 %, automaattivaihteet 19 % ja peruutustutkan tai -kameran 16 % avoimen kentän vastaajista. Jonkun verran mainintoja saivat myös esimerkiksi luistonesto, kaistavahti ja ABS-jarrut. Vapaan palautteen osiossa tutkimuslomakkeen päätteeksi moni vastaajista ilmoitti käyneensä perusteellisesti läpi ajoneuvon teknisiä ja avustavia järjestelmiä uuden auton hankinnan yhteydessä.

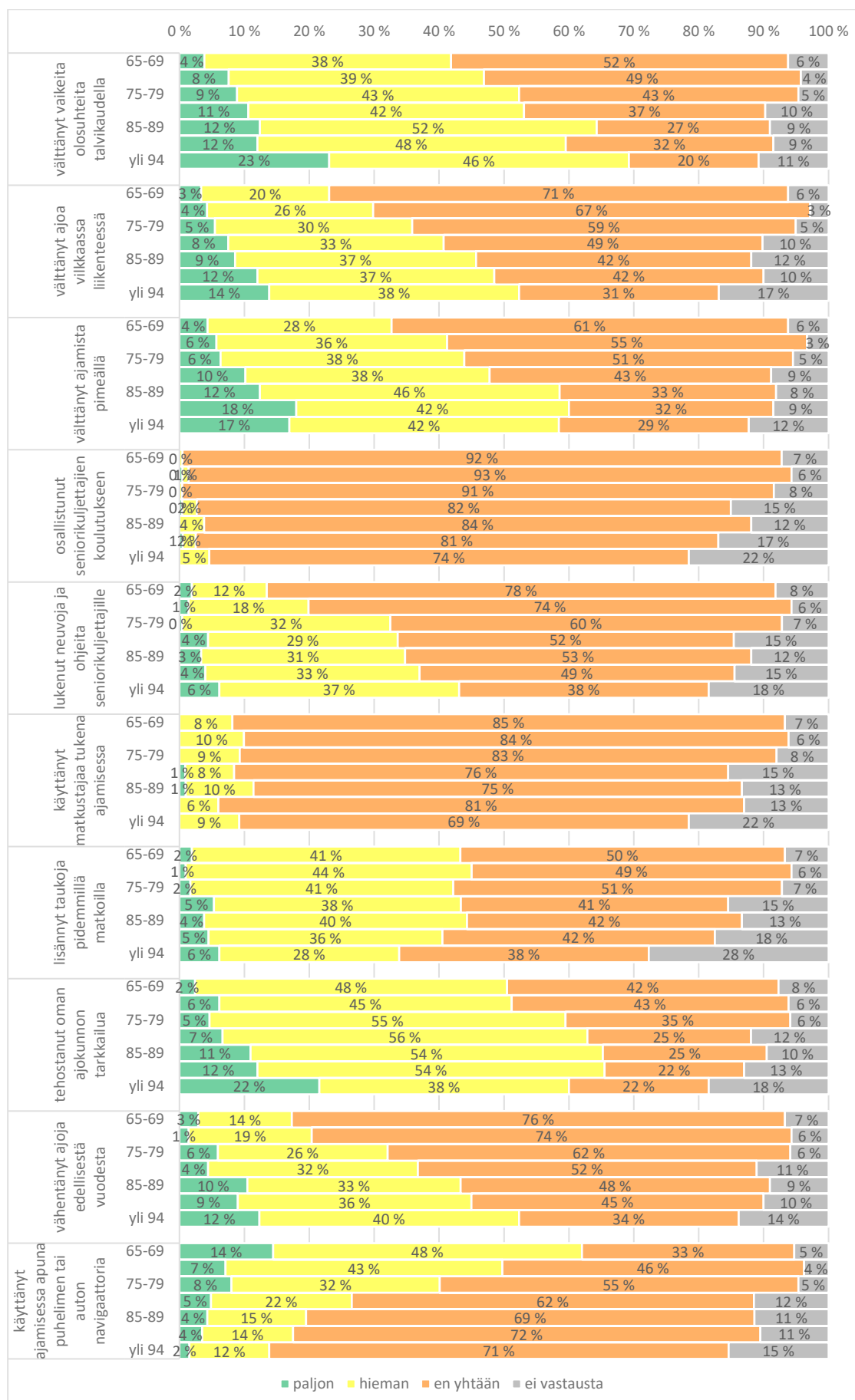
2.5 Ajokyky ja ajotottumukset

Ikäkuljettajien ajotottumuksissa tapahtuneita muutoksia selvitettiin tutkimuksessa kysymällä, miten vastaajat ovat muuttaneet ajokäyttäytymistään viimeksi kuluneen vuoden aikana. Ajokäyttäytymiseen liittyviä väittämiä arvioitiin asteikolla en yhtään–hieman–paljon. Erityisesti vanhimmissa ikäluokissa kysymykseen saatiin myös paljon tyhjiä vastauksia, jonka voidaan ainakin osaltaan ajatella viittaavan siihen, että omien ajotottumusten itsearviointi on paikoin haastavaa.

Eri osa-alueista selkeimmin esille nousivat aiempien vuosien tapaan tehostunut oman ajokunnon tarkkailu sekä vaikeiden talviolosuhteiden ja pimeällä ajon välttäminen (Kuva 12). Oman ajokuntonsa tarkkailua oli tehostanut (hieman tai paljon) 65 % kaikista vastaajista. 58 % ilmoitti välttäneensä vaikeita olosuhteita talvikaudella ja 51 % ajamista pimeällä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Myös vilkkaassa liikenteessä ajoa oli välttänyt melko suuri osa, 41 % kaikista vastaajista. Lähes poikkeuksetta eniten muutoksia omissa ajotottumuksissa ja oman ajokunnon tarkkailussa oli tapahtunut vanhimmissa ikäryhmissä. Erityisen selkeästi erot nuorimpien ja vanhimpien vastaajien välillä näkyivät pimeällä ajon, talviajon ja vilkkaan liikenteen välttämässä sekä oman ajokunnon tarkkailussa.

Myös ajaminen ylipäätään oli vähentynyt vanhimmillä vastaajilla selvästi nuoria enemmän, kuten myös viimeisen vuoden aikana ajatut ajokilometrit osoittivat (Kuva 10). Erityisesti kaikkein vanhimmat vastaajat olivat myös lukeneet seniorikuljettajille suunnattuja neuvoja ja ohjeita nuorempia vastaajia enemmän. Taukojen pitämisen yleistymisessä ei yhtä selkeitä eroja eri ikäluokkien välillä ollut.

Osa-alueista pienimmälle huomiolle jäivät seniorikuljettajien koulutukseen osallistuminen ja ajaessa matkustajan tukena käyttäminen. Koulutukseen oli osallistunut vain 2 % kaikista vastaajista ja matkustajaa oli käyttänyt tukena 10 % vastaajista edes joskus viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kovin selkeää eroa eri ikäisten vastaajien välillä ei ollut. Puhelimen tai auton navigaattorin käytön yleisyys laski selvästi vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. Vanhimmassa yli 94-vuotaiden ikäryhmässä navigaattoria edes hieman käyttäneiden osuus oli noin 14 %, kun vastaava osuus nuorimassa 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä oli yli 60 %. Navigaattorin käytön yleisyys oli kuitenkin kasvanut kaikissa ikäryhmissä aiemmista tutkimusvuosista.



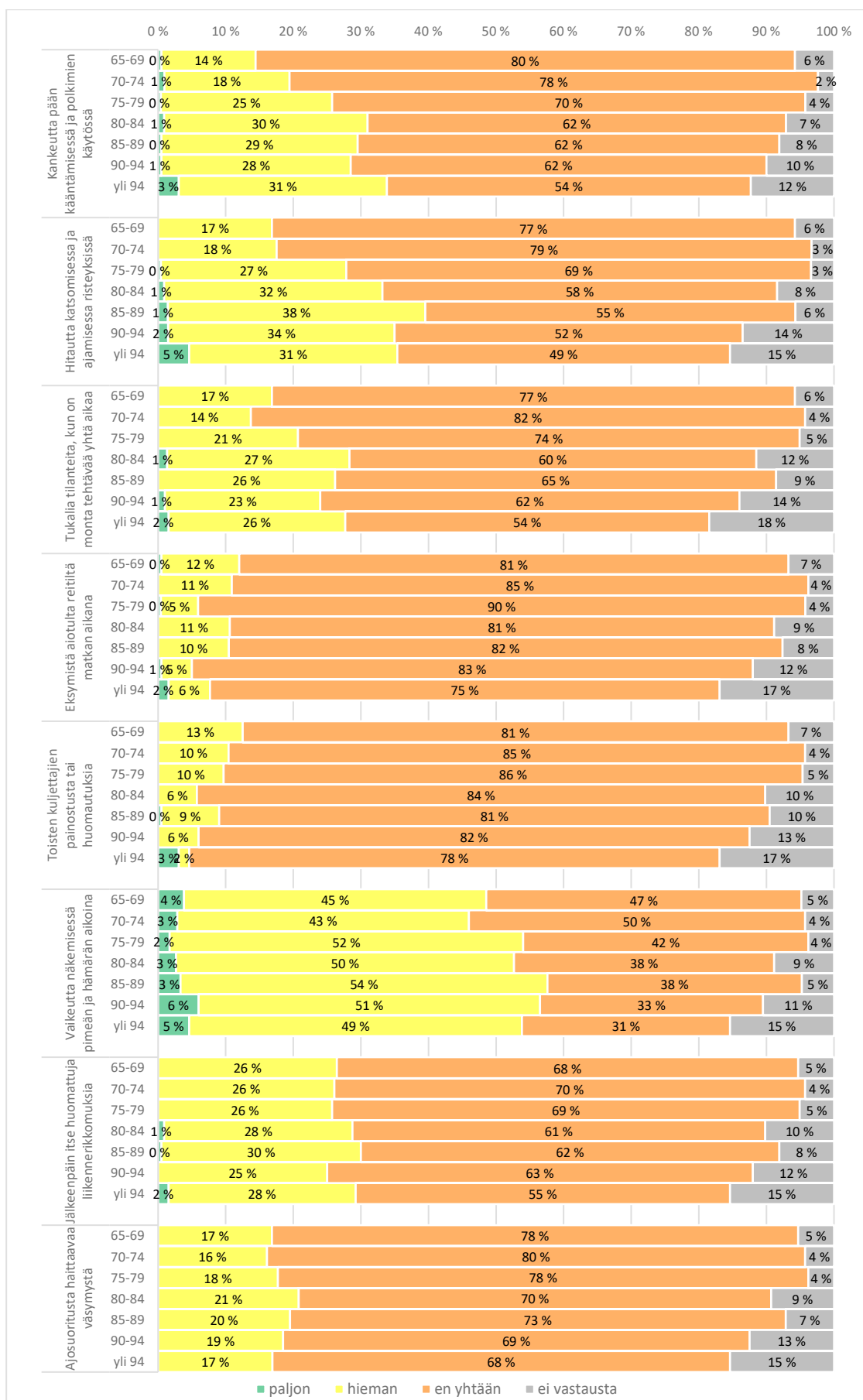
Kuva 12. Ajojättömuutoksissa tapahtuneet muutokset viimeksi kuluneen vuoden aikana ikäryhmittäin.

Ajotottumusten lisäksi tutkimuksessa selvitettiin ajoterveyteen liittyviä asioita. Vastaajat saivat arvioida asteikolla en yhtään–hieman–paljon sitä kuinka paljon erilaisia haasteita heillä on viimeksi kuluneen vuoden aikana ollut eri ajamiseen liittyvien osa-alueiden kanssa. Aikaisempien vuosien tapaan oman ajoterveyden katsottiin keskimäärin olevan hyvällä tasolla ja selkeiden ongelmien kokeminen jäi kokonaisuudessaan vähäiseksi. Eri osa-alueista korostui kuitenkin aiempien vuosien tapaan haasteet näkemisessä hämärän ja pimeän aikana (Kuva 13).

Yli 90-vuotiaista vastaajista noin 6 % ilmoitti kärsineensä paljon ja 50 % hieman vaikeuksista pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Vastaavat osuudet 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä olivat 4 % ja 45 %, joten kovin selkeää eroa eri ikäisten vastaajien välille ei kuitenkaan syntynyt. Osuudet olivat vuoden 2019 tutkimuskierroksella hieman korkeampia kuin aiempina vuosina. Hämäränäköön liittyvä teema nousikin esille myös vastaajien ajotottumuksia arvioivassa osiossa (Kuva 12), jossa useat erityisesti kaikkein iäkkäimmät vastaajat arvioivat vältäneensä entistä enemmän ajamista pimeällä.

Kohtuullisen suuri osa vanhimpien ikäryhmien vastaajista oli kokenut viimeisen vuoden aikana myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä sekä kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä. Kuitenkin myös yli 80-vuotiaiden joukossa selvänä enemmistönä olivat ne vastaajat, jotka eivät ongelmia olleet kokeneet. Yleisiä tukalia tilanteita, kun tehtäviä on yhtäaikaaisesti paljon, oli kokenut 65–69-vuotiaista vastaajista satunnaisesti 17 %. Yli 80-vuotiaiden ikäryhmissä vastaava osuus nousi noin 25 %:iin. Jälkeenpäin huomattuihin liikennerikkeisiin tai ajosuoritusta haittaavaan väsymykseen ei vastaajan iällä tuntunut olevan kovin suurta merkitystä. Vuoden 2018 tutkimuksen tapaan liikennerikkomuksia oli huomannut jälkikäteen reilu neljännes kaikista vastaajista ja väsymystä oli havainnut vajaa viidennes kaikista vastaajista.

Eri osa-alueista vähiten vastaajat olivat kokeneet eksymistä aiotulta reitiltä tai toisilta kuljettajilta saatua painostusta tai huomautuksia. Keskimäärin noin 10 % ilmoitti kokeneensa näitä edes hieman viimeksi kuluneen vuoden aikana. Suurta merkitystä vastaajan iällä ei eksymiseen tai huomautusten kokemiseen ollut.



Kuva 13. Vastaajien arvio siitä, ovatko he viimeksi kuluneen vuoden aikana kohdanneet erilaisia ajokyvyn heikkenemistä indikoivia tilanteita.

Ajokykyyn 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 14).

Alle 85-vuotiaille vastaajille terveydenhuoltohenkilökunta ei ollut antanut ajoterveyteen liittyviä ohjeita tai kehotuksia käytännössä ollenkaan viimeisen vuoden aikana. Vuoropuhelun yleisyys kasvoi kuitenkin hieman vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä. Yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä 9 % vastaajista ilmoitti terveydenhuoltohenkilökunnan kehottaneen välttämään pimeällä tai huonoissa liikenneolosuhteissa ajamista. Muissa ikäryhmissä vastaava osuus oli alle 5 %. Pääosin siis aikaisemmissa kappaleissa esillä ollut pimeällä ja hämärissä olosuhteissa ajamisen välttely on ollut omatoimista eikä terveydenhuoltohenkilökunnan ohjaamaa. Ajokortista luopumisen harkitsemista ja ajamisen vähentämistä oli kehoitettu vain satunnaisille vastaajille. Myös neuvojen antaminen ajokuntoon tai ajamiseen liittyvissä asioissa oli harvinaista. Ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä sen sijaan oli esitetty jonkin verran erityisesti yli 84-vuotiaille vastaajille. Yli 94-vuotiaista vastaajista jopa 29 % ilmoitti terveydenhuoltohenkilökunnan esittäneen heille kysymyksiä aiheeseen liittyen.



Kuva 14. Vastaajien arvio siitä, onko terveydenhuoltohenkilöstä viimeksi kuluneen vuoden aikana opastanut tai kysynyt vastaajalta ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä.

Vastaajia pyydettiin tutkimuslomakkeella myös 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 ja oman ajoterveyden arvioinnin tapaan vastaajat arvioivat omat ajotaitonsa varsin hyviksi. Vuoden 2019 tutkimuskierroksella keskiarvot olivat lisäksi hieman nousseet aiemmista vuosista useimpien tekijöiden kohdalla (Kuva 15). Vuodesta 2014 saakka tutkimuslomakkeella on kysytty vastaajien arviota uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisesta sekä ajamisesta ja reitin löytämisestä tuntemattomassa ympäristössä. Muut kysymykset ovat olleet mukana tutkimuksen alkuvuosista lähtien.

Juurikin uusina osa-alueina vuonna 2014 tutkimuslomakkeelle lisätyt uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä ovat jokaisena vuonna saaneet osa-alueista heikoimmat arviot. Kuitenkin myös näiden osa-alueiden osalta hyviä ja kiitettäviä arvioita on ollut enemmän kuin välttäviä ja heikkoja arvioita. Keskiarvot vuoden 2019 tutkimuksessa näille osa-alueille olivat 3,3 ja 3,2, jotka olivat hieman korkeampia kuin tätä edeltävinä vuosina.

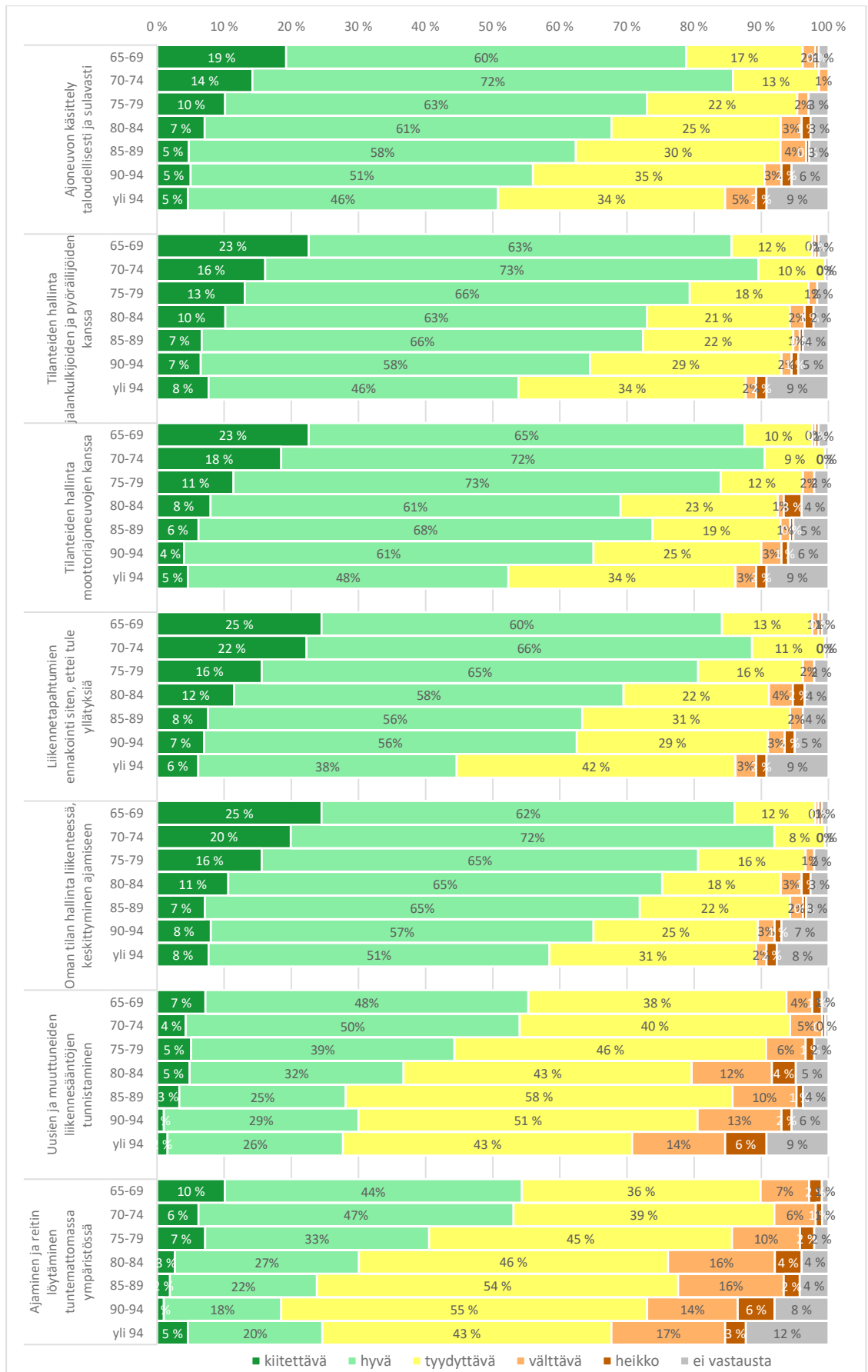
Muissa omaa ajotaitoa arvioivissa väittämissä koko vastaajajoukon keskiarvot vuonna 2019 olivat lähellä neljää ollen siten hieman korkeammalla kuin minään aiempaan tutkimusvuonna. Erot vuoteen 2018 olivat kuitenkin pieniä. Tilanteiden hallinta jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen kanssa sekä liikennetapahtumien ennakointi ja oman tilan hallinta saivat kaikki keskiarvosanaksi 3,9. Keskiarvosana ajoneuvon käsittelylle taloudellisesti ja sulavasti oli lähes vastaava 3,8.



Kuva 15. Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2009–2019 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyydyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).

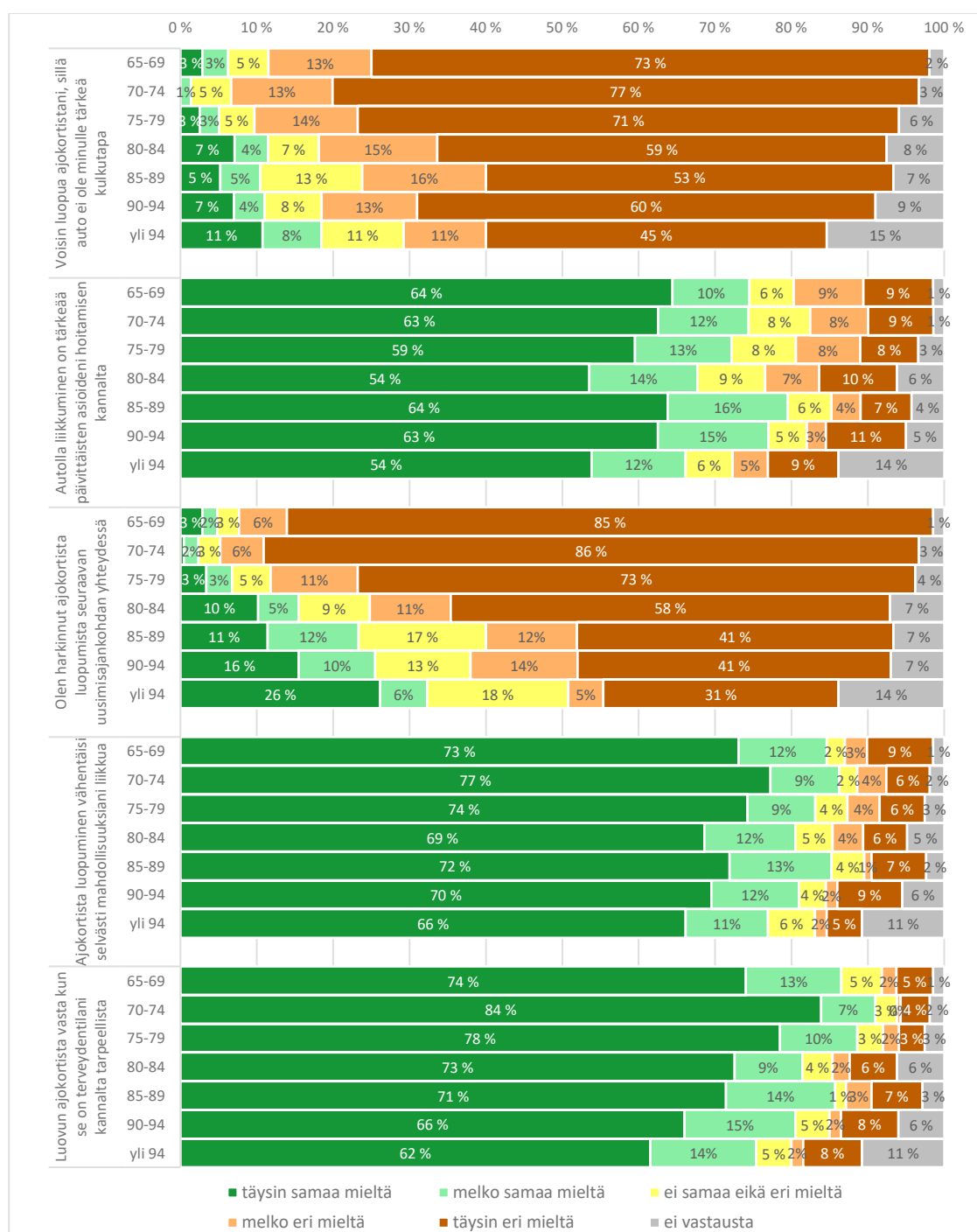
Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkien tekijöiden kohdalla arvio omasta ajotaidosta laski melko suoraviivaisesti vastaajan iän kasvun myötä (Kuva 16). Erityisesti yli 80- tai 85-vuotiaisiin vastaajiin mentäessä kiitettävien arvioiden määrä laski useiden tekijöiden selvästi keskiarvoa pienemmäksi. Uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamista sekä ajamista ja reitin löytämistä tuntemattomassa ympäristössä lukuun ottamatta lähes poikkeuksetta yli puolet vastaajista arvioi kuitenkin oman ajotaitonsa hyväksi tai kiitettäväksi myös vanhimmissa ikäryhmissä.

Heikkojen ja välttävien arvosanojen osuus säilyi pienenä ja oli merkittävä ainoastaan edellä mainituissa kahdessa osa-alueessa, eli uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisessa ja reitin löytämisessä tuntemattomassa ympäristössä. Näiden osa-alueiden kohdalla yli 94-vuotiaista vastaajista noin viidennes vastaajista arvioi ajotaitonsa heikoksi tai välttäväksi. Arvosanat vanhimmissa ikäryhmissä olivat kuitenkin keskimäärin hieman parempia kuin vuoden 2018 tutkimuskierroksella.



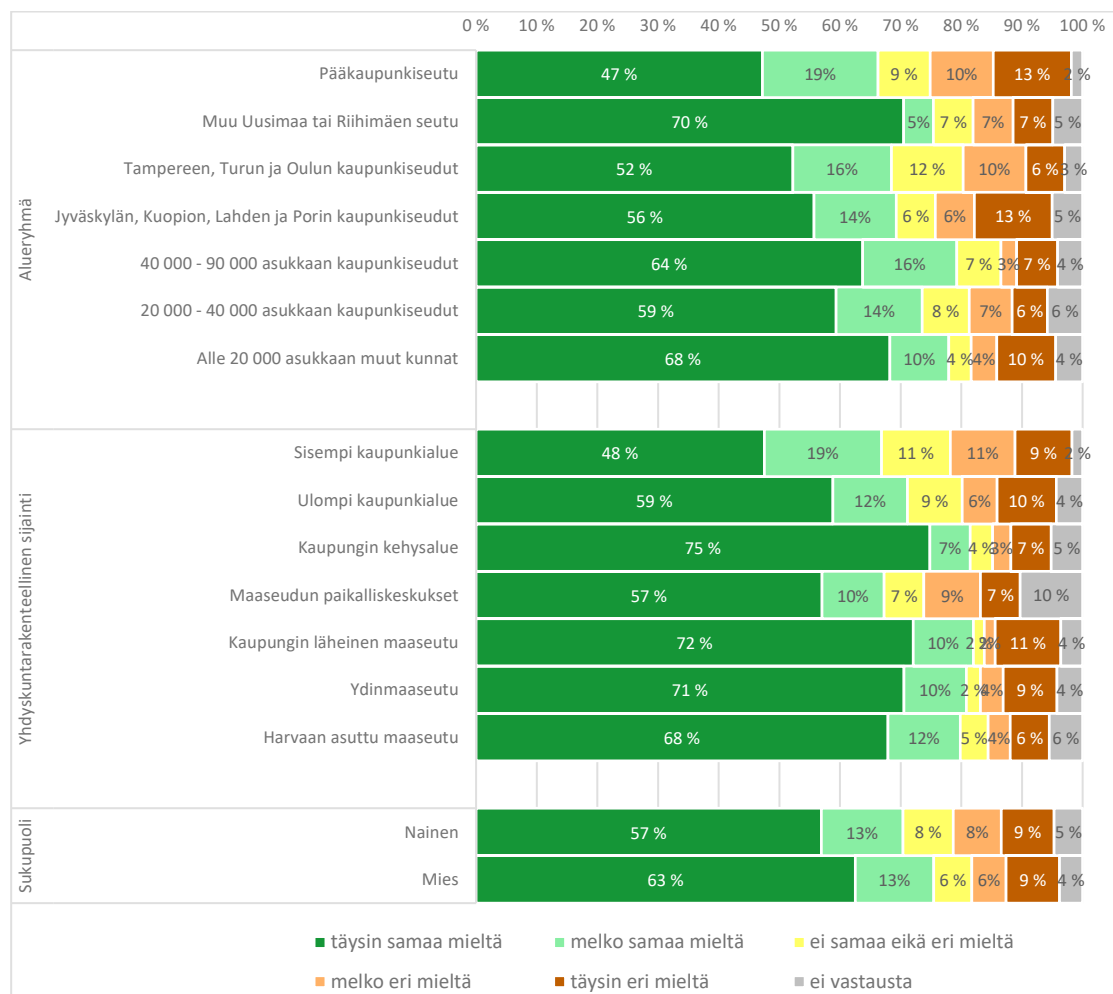
Kuva 16. Vastaajien arvio omasta ajokyvystään.

Kyselylomakkeella vastaajille esitettiin lisäksi muutamia ajokortista luopumiseen ja autolla ajamisen merkitykseen liittyviä väittämiä, joita arvioitiin asteikolla ”täysin samaa mieltä ... täysin eri mieltä” (Kuva 17). Aikaisempien vuosien tapaan vastaajat pitivät ajokorttia hyvin tärkeänä osana arkeaan ja vain harva oli 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 välillä tuli selkeimmin ajokortista luopumiseen liittyvissä väittämissä. Yli 94-vuotiaista vastaajista yli 30 % harkitsi ajokortista luopumista seuraavan lääkärintarkastuksen yhteydessä. Tulokset olivat pääosin linjassa aiempien vuosien tulosten kanssa.



Kuva 17. Vastaajien arvio ajokortin tarpeellisuudesta ja ajokortista luopumisen ajankohtaisuudesta ikäryhmittäin.

Auton käyttö koettiin tärkeäksi kulkumuodoksi kaikissa vastaajaryhmissä, vaikka joitakin eroavaisuuksia ajokortin tärkeydessä oli vastaajan asuinpaikan ja sukupuolen mukaan tarkasteltuna (Kuva 18). Alueryhmistä pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvat kokivat autolla liikkumisen hieman keskiarvoa vähemmän tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Kaikkein tärkeimmäksi autolla liikkumisen kokivat pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla sekä toisaalta pienimmillä paikkakunnilla asuvat vastaajat. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin puolesta tiheimmin asutuilla alueilla autoa ei koettu aivan yhtä tarpeellisenä kuin harvaan asutuilla alueilla ja kaupungin kehysalueilla. Sukupuolen mukaan tarkasteltuna miehet kokivat autolla liikkumisen keskimäärin hieman naisia tärkeämpänä.



Kuva 18. Vastaajien arvio väittämään ”Autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta” asuinpaikan kaupunkiseudun koon, yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja vastaajan sukupuolen mukaan jaoteltuna.

2.6 Vapaa palaute

Varsinaisen tutkimuslomakkeen lopuksi vastaajilla oli mahdollista jättää avointa palautetta aiheeseen liittyen. Avoimen palautteen kentässä vastaajilta kysyttiin, kuinka tarpeellisenä he pitivät seniorikuljettajille suunnattua täydentävää ajo-opetusta sekä viestintää uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä. Vuodeksi 2019 vapaan palautteen kysymyksenantoa täydennettiin tiedustelemalla ovatko vastaajat osallistuneet ajoneuvon teknisiä järjestelmiä käsittelevään koulutukseen. Lisäksi vastaajaa ohjeistettiin kirjoittamaan halutessaan ylös myös muita kommentteja ajoterveyteen ja ajokorttikäytäntöjen kehittämiseen liittyen.

Hieman yli puolet (53 %) kaikista vastaajista oli kirjannut ylös sanallista palautetta monivalintavastaustensa lisäksi.

Harva vastaaja ilmoitti osallistuneensa erilliseen koulutustilaisuuteen, mutta yleisesti viestintää uusista liikennesäännöistä, kuten myös ajoneuvon teknisistä ominaisuuksista, pidettiin tärkeänä. Oman ajotaidon moni vastaaja arvioi edelleen hyväksi myös avoimessa kentässä, mutta erityisesti muuttuneiden liikennesääntöjen (mm. liikennemerkkit) kertauksen tarpeellisuus toistui useissa vastauksissa. Autonvaihdon yhteydessä moni ilmoitti perehtyneensä tarkasti ajoneuvon tekniikkaan ja uusiin järjestelmiin. Pienessä osassa vastauksia vastaaja ilmoitti, että on luopunut autosta eikä aio ajokorttiaan enää uusia. Kuvaan 19 on koottu eri aihepiiriä käsitteleviä avoimia palautteita vuoden 2019 tutkimuskierrokselta.

Kuinka tarpeellisena 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 ajoterveiden ja ajokorttikäytäntöjen kehittämiseksi.

Pidän hyvin tarpeellisena seniorikuljettajille tarkoitettua täydentävää ajo-opetusta kaikista liikennesäännöistä koska ne ovat vielä muuttuneet. Mielestäni jokaisen autoilijan pitää osata ja tuntea kaikki uudetkin liikennemerkkit.
nainen, 85, Kaarina

Auton hankinnan yhteydessä on opastettu auton monia teknisiä ominaisuuksia, tosin eivät kaikki asiat jää yhdellä kertaa mieleen. Automaattivaihteisto on helpottanut ajamista huomattavasti.
nainen, 73, Hämeenlinna

Kun on satojatuhansia ajokilometrejä takana niin täydentävä ajo-opetus tuntuu turhalta. Sen sijaan uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä viestintä on paikallaan. Tekninen kehitys ajoneuvoissa tulee selvittää aina kun ajoneuvoa vaihtaa, ajoneuvon ja kuljettajan pitää olla ehdottomasti sinut. Tärkeintä seniorikuljettajilla on, että pitää omasta kunnostaan huolen, jotta ajosuoritus voi onnistua.
mies, 85, Asikkala

Uusien liikennesääntöjen viestintää olisi tarjottava kaikille. En varsinaisesti koulutukseen, mutta olen pyrkinyt pysymään ajan tasalla. Nykyauton hankkijalle tulisi pitää selkeä näyttökoe, että hän selviää autonsa hallinnasta liikenteessä. Koskee kaikkia, ei vain senioreja.
mies, 70, Janakkala

En pidä sitä tarpeellisena sellaisille kuljettajille jotka ovat liikenteessä melkein joka päivä. Itse ajan 25 000-30 000 km vuodessa, se on hyvää liikenne koulutusta. Muista en voi sanoa mitään. Riippuu niin paljon henkilöstä, joka ajaa tai ei aja.
mies, 80, Kauhava

Tarpeellista. Pitää tuntea autonsa. Ikäni vuoksi tarkkailen kriittisesti ajoani ja pidän sopivasti taukoja pidemmällä matkoilla. Jos väsyttää niin ei ajeta.
mies, 97, Oulu

Olen kaivannut tietoa uusista liikennemerkkeistä. Olisi hyvä jos tietoa saisi postin välityksellä. Olen huomannut, että yksin ajaminen on helppoa kun voi keskittyä ajamaan. Asun niin ettei ole muita vaihtoehtoja.
nainen, 75, Urjala

Luovuin juuri omasta autosta hankalien talviolosuhteiden vuoksi. Koen myös turvallisuuden paremmaksi ilman omaa autoa.
nainen, 66, Helsinki

Olen ajanut ajokortin vasta 53 vuotiaana. Ajan mielelläni, mutta väsyneenä keskittyminen on huonontunut. Vältän pimeällä ajoa jos on pitkä matka. Tarkkailen ajokuntoani tarkasti. Seniorikoulutus olisi hyödyllistä, ilman muuta!
nainen, 68, Rovaniemi

Enemmän vois lähettää tiedotteita muuttuneista säännöistä. Ajoneuvoa hankkiessa myyjän pitää perehdyttää auton tekniikkaan.
mies, 67, Harjavalta

Osallistuisin täydentävään ajo-opetukseen, mikäli sitä tarjottaisiin. Auto on iäkäs, ei koulustarjontaa. Ajan vakioiteitä viikoittain, kakkosajon ja vakiasajon väliä. Tulee olla tarkkana, ettei tuudittaudu: "osaanhan minä tämän reitin".
nainen, 77, Espoo

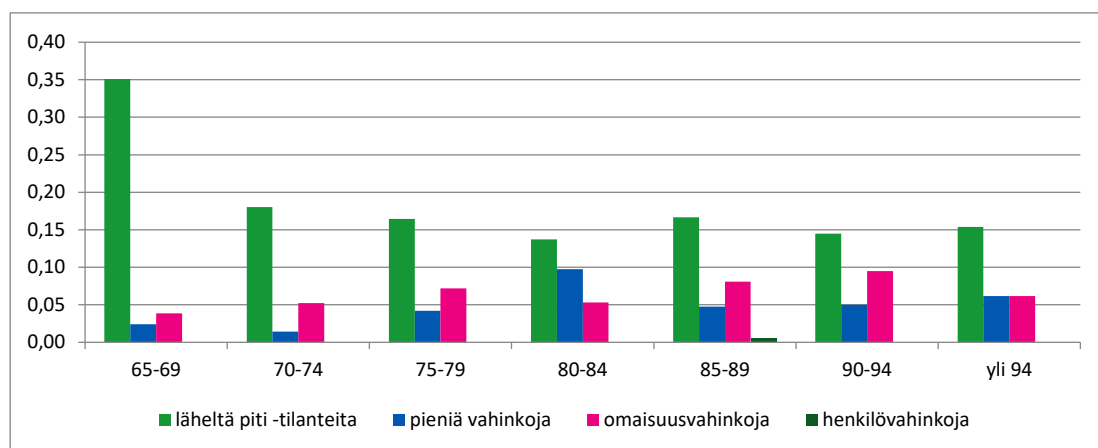
Olen ajokortin saamisen jälkeen ajanut säännöllisesti työni ohessa paljon pitkiäkin matkoja. Uudet tekniset laitteet eivät tuota ongelmia. Säännöllinen ajo vilkkaassakin liikenteessä pitää ajotaidon kunnossa terveellä ihmisellä. Harvoin liikenteessä ajavilla tarpeen täydentävä ajo-opetus.
nainen, 71, Naantali

Kuva 19. Esimerkkejä vastaajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2019 tutkimuskierroksella.

3 Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä

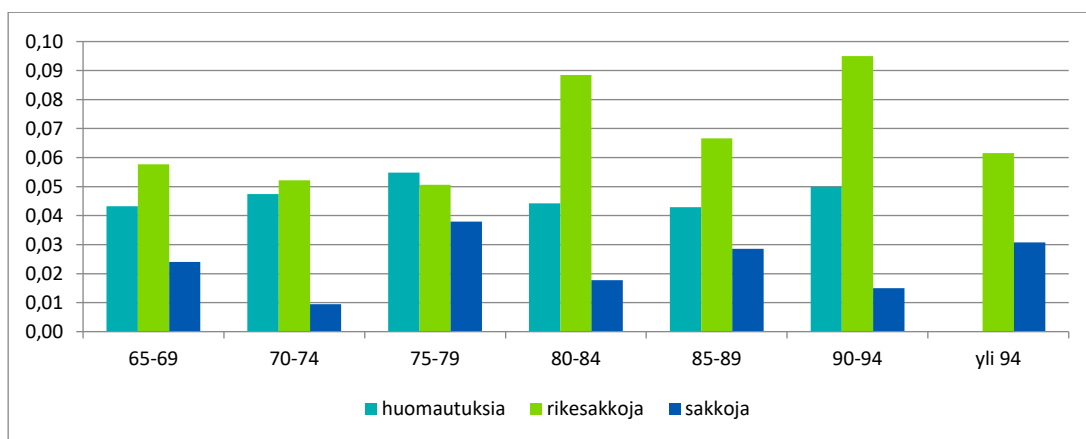
3.1 Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä

Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää viimeksi kuluneen vuoden aikana. Keskimäärin läheltä piti -tilanteita oli sattunut vuoden aikana 0,19 yhtä vastaajaa kohden. Selvästi eniten (keskimäärin 0,35/henkilö) läheltä piti -tilanteita ilmoittivat sattuneeksi tutkimuksen nuorimmat, eli 65–69-vuotiaat vastaajat (Kuva 20). Tutkimusjoukon nuorimmissa ikäluokissa altistumisella voidaan katsoa olevan yhteyttä keskimääräistä suurempaan läheltä piti -tilanteiden määrään, sillä heille myös ajokilometrejä oli kertynyt keskimääräistä enemmän. Pieniä vahinkoja ja omaisuusvahinkoja oli sen sijaan nuorimmassa ikäryhmässä sattunut keskimääräistä vähemmän. Pienehköistä ajokilometrimäärästä huolimatta pienien vahinkojen määrä oli suurimmillaan 80–84-vuotiaiden ikäryhmässä (0,10/vastaaja) ja omaisuusvahinkojen määrä 90–94-vuotiaiden ikäryhmässä (0,10/vastaaja). Henkilövahinkoja ilmoitti sattuneeksi vuoden aikana vain yksi vastaaja.



Kuva 20. Läheltä piti -tilanteiden ja liikennevahinkojen keskimääräinen määrä (tapausta/henkilö) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Poliisin antamia kirjallisia huomautuksia oli saanut melko tasaisesti kaikenikäiset vastaajat 65–94-vuotiaiden ikäryhmissä, keskiarvon ollessa 0,05/vastaaja/vuosi (Kuva 21). Rikesakkojen määrä oli suurimmillaan 80–94-vuotiaiden ikäryhmissä. Muiden sakkojen osalta vastaajan iällä ei ollut kovin selkeää yhteyttä sakon saamisen yleisyyteen. Liikenteestä aiheutuvia vankeustuomioita ei ilmoittanut yksikään vastaaja.



Kuva 21. Poliisin antamien huomautusten ja sakkojen keskimääräinen määrä (tapausta/henkilö) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

3.2 Indeksien kehitys ja priima-osuus

Seniorikuljettajien liikennemenestystä seurataan lisäksi vuosittain tutkimusaineistosta laskettavien indeksiarvojen avulla. Indeksiarvot lasketaan vastaajille viimeisen ajovuoden aikana sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden suhteena aikaan tai ajettuihin kilometreihin. Määrät perustuvat 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 sakkoja tai huomautuksia poliisilta viimeksi kuluneen vuoden aikana. Arvot ovat laskentatavaltaan vertailukelpoisia samaan aikaan toteutetun uusien kuljettajien seuranta tutkimuksen liikennemenestystä mittaavien tunnuslukujen kanssa.

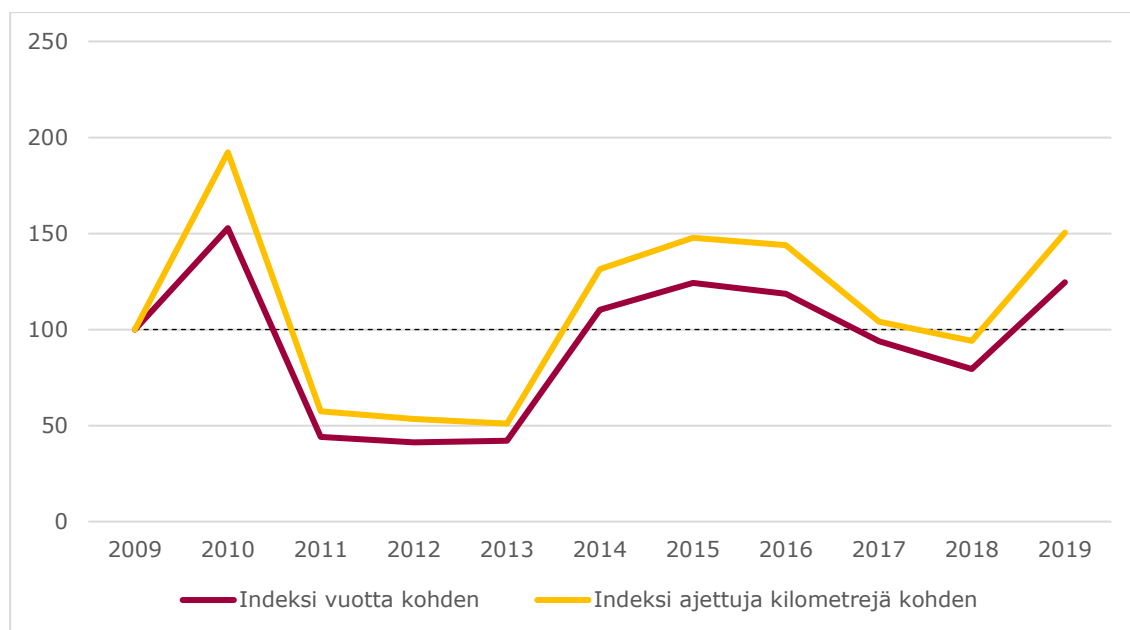
Indeksien laskennassa kullekin vastaajaryhmälle lasketaan painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa käyttäen kertoimina onnettomuuskustannusten suhteita osoittavia lukuja:

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

Summasta muodostetaan käänteisluku ($1/\text{painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa}$) kullekin vertailtavalle ryhmälle ryhmän vastaajamäärään suhteutettuna. Käänteisluku (M) mittaa ryhmien menestystä vahinkojen ja rangaistusten määrällä. Se kuvaa liikennemenestystä yhden vuoden aikana ja sen 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) muodostetaan kaavalla $100 \cdot \text{Mpa}$ ryhmä/Mpa kantajoukko. (Mikkonen 2010)

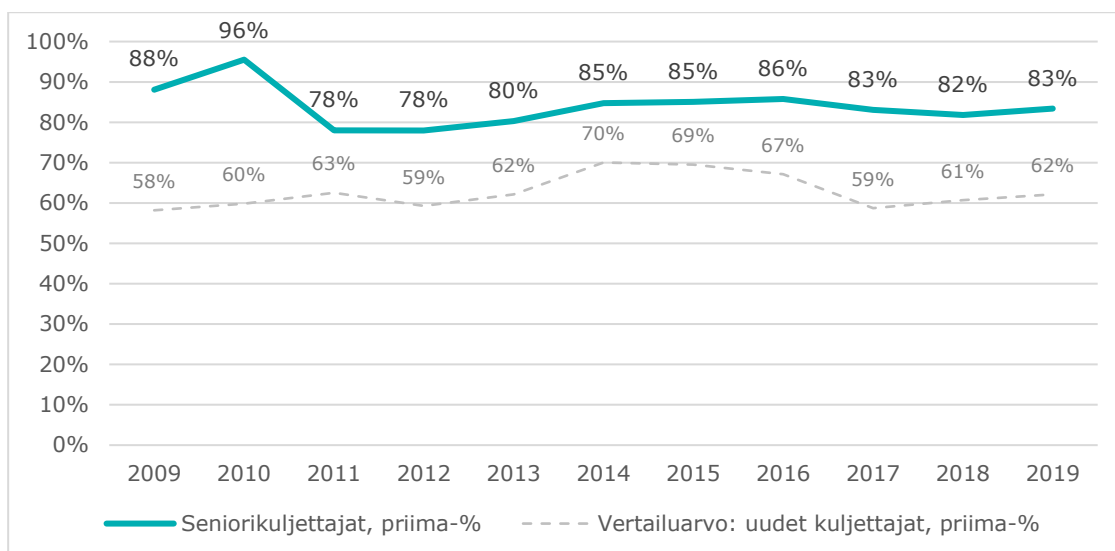
Indeksien kantalukuna on käytetty tutkimuksen ensimmäisen vuoden indeksin kantalukua, johon muiden vuosien arvot on suhteutettu. Kuva 22 esittää indeksin kehityksen koko vastaajajoukolle sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna. Huomioitava on, että indeksin laskentatavassa korostuvat esimerkiksi henkilövahinko-onnettomuudet erityisen suurella painokertoimella ja siksi indeksin arvo on herkkä pienillekin muutoksille. Vastaajajoukon pienentyessä satunnaisvaihtelun merkitys korostuu ja esimerkiksi aluekohtaiset tai ikäryhmittäiset vertailut eivät siten ole aina mielekkäitä.

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. Tuoreimmassa vuoden 2019 tutkimusaineistossa sekä vuotta kohden että ajettuja kilometrejä kohden lasketut indeksiarvot ovat taas nousseet selvästi keskiarvon yläpuolelle. Verratessa indeksiarvoa uusien kuljettajien vastaavin laskentamenetelmin laskettuun alkuperäiseen vuoden 2001 kantalukuun on seniorikuljettajien indeksi ollut jokaisena tutkimusvuotena selvästi korkeammalla, keskimäärin noin 2,5-kertaisella tasolla.



Kuva 22. Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaavan indeksin kehitys.

Indeksiarvojen heilahtelut ovat tyypillisesti olleet voimakkaita ja priima-osuus antaakin indeksiarvoja stabiilimman kuvan vastaajajoukon liikennemenestyksen kehityksestä ja sen osalta vertailua on mielekästä tehdä pienemmissäkin vastaajaryhmissä. Kuva 23 esittää koko vastaajajoukon priima-osuuden kehityksen vuosina 2009–2019. Vertailuarvoksi on mukaan otettu myös rinnakkaistutkimuksena toteutettu uusien kuljettajien priima-osuus vastaavalta ajalta. Priima-osuuden kehitys noudattelee pitkälti liikennemenestystä mittaavan indeksin kehitystä. 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 vuosiksi 2017–2019 laskenut hieman ollen 82–83 % tasolla. Vertailun vuoksi samaan aikaan toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa priima-% on viime vuosina ollut hieman yli 60 % ollen siten noin 20 % ikäkuljettajia matalammalla tasolla.



Kuva 23. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden ikäkuljettajien osuus vuosien 2009–2019 tutkimuksissa (priima-%).

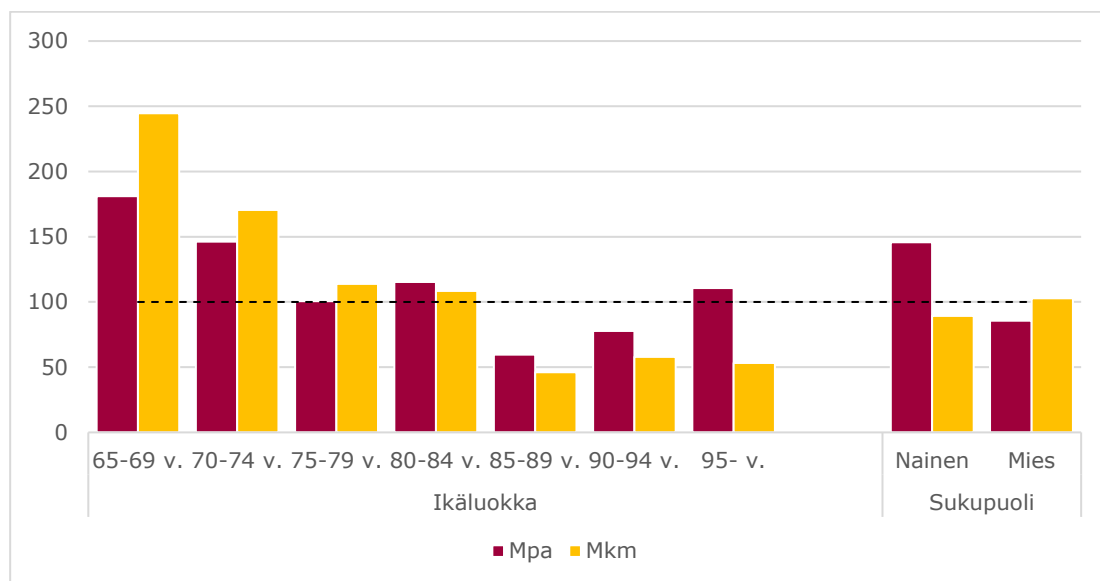
Taulukko 3 kuvaa vahingoitta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodesta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitystä ikäryhmittäin eri vuosien tutkimusaineistoissa. Vuoden 2019 tutkimuskierroksella priima-osuus vaihteli ikäryhmittäin 78–88 % välillä keskiarvon ollessa 83 %. Tutkimusjoukon nuorimmilla 65–79-vuotiailla vastaajilla osuus oli vuoden 2019 tutkimuskierroksella noussut vuodesta 2018 ja tätä vanhempien ikäryhmissä säilynyt lähes vastaavana. Tyypillisesti priima-osuus on ollut korkeimmillaan tutkimusjoukon nuorimmilla vastaajilla ja laskenut melko tasaisesti vanhimpiin ikäryhmiin mentäessä.

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

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

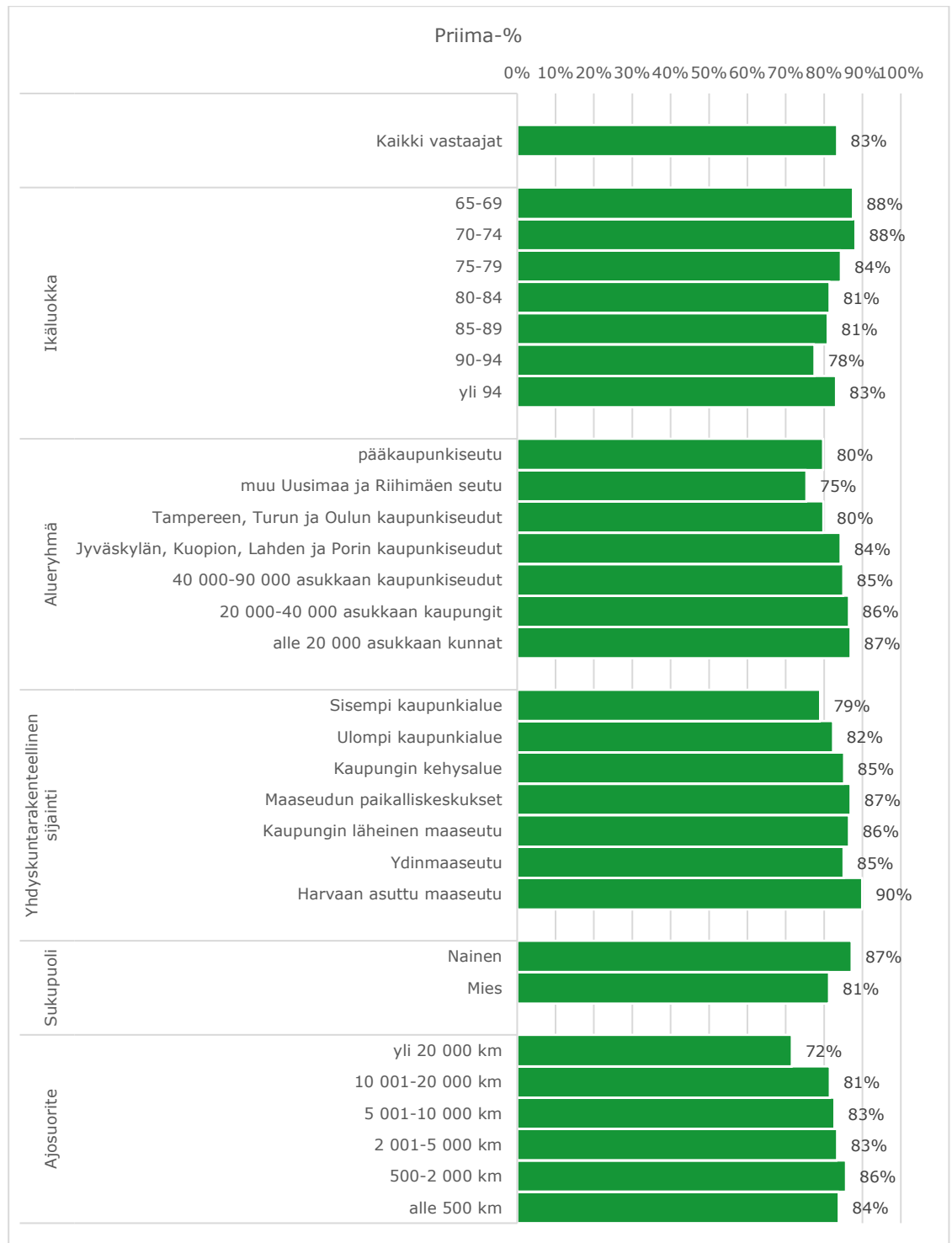
Vastaajaryhmittäisiä seniorikuljettajien indeksiarvojen vertailuja eri vuosien välillä ei ole tehty arvojen suurten heilahtelujen vuoksi ryhmäkoon pienentyessä. Sen sijaan indeksiarvot on laskettu yhden vuoden sisällä myös ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan jaoteltuna (Kuva 24). Indeksit on laskettu siten, että koko otoksen kantaluville on annettu indeksiarvo 100, johon ryhmäkohtaisia kantaluvin arvoja on verrattu. Sekä aikaan (MPa) että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksiarvo on ollut korkeimmillaan tutkimusjoukon nuorimmilla 65–69-vuotiailla vastaajilla. Aikaan suhteutettuna indeksiarvo laskee keskiarvon alapuolelle yli 85-vuotiaisiin vastaajiin mentäessä. Vanhimpien ikäluokkien pienempi ajosuorite näkyy kuitenkin ajettuihin kilometreihin suhteutetussa indeksissä (Mkm) ja indeksin arvo kääntyy jälleen nousuun yli 90-vuotiaisiin vastaajiin mentäessä. Sukupuolten välillä vertailtaessa naispuolisten vastaajien aikaan sidottu indeksi on selvästi miespuolisia vastaajia korkeammalla. Kuitenkin

kun otetaan huomioon miesten selvästi korkeammat ajokilometrimäärät, kääntyy indeksiarvo miehillä hieman naisia korkeammaksi.



Kuva 24. Vuoden 2019 ikäkuljettajien tutkimuksen liikennemenestystä kuvaava indeksi aikaan (Mpa) ja ajettuihin kilometreihin (Mkm) suhteutettuna siten, että perustasona (=100) on koko otoksesta laskettu indeksi.

Priima-osuutta, eli vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodesta selvinneiden kuljettajien osuutta vertailtiin ikäryhmän lisäksi myös vastaajan asuinseudun, sukupuolen ja ajosuorituksen mukaan jaoteltuna (Kuva 25). Vahingotta selvinneiden osuus oli pienimmillään pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla asuvilla vastaajilla (75 %). Keskimäärin pienemmällä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla alueilla priima-osuus oli keskiarvoa korkeampi, vaikka ajokilometrit eivät samassa suhteessa olleetkaan näillä alueilla vähäisempiä (Kuva 10). Naisilla priima-osuus vuoden 2019 tutkimuksessa oli 87 % ja miehillä hieman alempi 81 %. Ajokilometrien osalta joukosta erottui selkeästi kaikkein eniten ajaneet vastaajat. Yli 20 000 kilometriä vuoden aikana ajaneilla vastaajilla priima-osuus (72 %) olikin selvästi muita ryhmiä pienempi.



Kuva 25. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuus vastaajan iän, asuinpaikan, sukupuolen ja ajosuoritteen mukaan jaoteltuna vuoden 2019 tutkimusaineistossa.

4 Johtopäätökset

Vuoden 2019 ikäkuljettajien seurantatutkimuksen aineisto kerättiin loppuvuodesta 2019. Vastauksia saatiin yhteensä 1361, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 53 %. Vaikka vastausaste on pysynyt poikkeuksellisen korkeana moniin muihin kyselytutkimuksiin verrattuna, oli se kuitenkin laskenut jonkin verran aiemmista vuosista. Eri ikäryhmistä korkeimmillaan vastausaktiivisuus oli 75–79-vuotiailla kuljettajilta, joista vajaa 60 % vastasi tutkimukseen.

Aiempien vuosien tapaan valtaosa yli 65-vuotiaista kuljettajista kokee ajokortin tärkeänä tekijänä liikkumisensa kannalta ja henkilöautoa käytetään paljon päivittäisten asioiden hoitamiseen. Vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä henkilöauton käyttö vähenee hieman, mutta tutkimusjoukon vanhimmistakin yli 90-vuotiaista vastaajista lähes 90 % ilmoitti tutkimuslomakkeella tekevänsä henkilöautomatkoja vähintään kerran viikossa ja selvästi yli puolet päivittäin tai lähes päivittäin.

Ikääntyneistä ajokortin haltijoista valtaosalla on kotitaloudessaan yksi auto. Tutkimusjoukon nuorimpien 65–69-vuotiaiden vastaajien joukossa on paljon myös kahden tai useamman auton talouksia. Erilaisista matkatyypeistä autolla tehdään selvästi eniten asiointi-, kauppa- ja vierailumatkoja. Keskimääräinen yhden vastaajan viimeisen vuoden aikana ajama ajosuorite oli 7670 kilometriä, joka on hieman suurempi kuin aiempina vuosina. Määrä osoittaa, että valtaosa iäkkäistä ajokortin haltijoista käyttää vielä autoa aktiivisesti, vaikkakin ajosuorite laskee melko tasaisesti vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä.

Vuoden 2019 tutkimuksessa uutena osa-alueena selvitettiin ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyttä ikäkuljettajilla. Navigaattorin käytön yleisyyttä on tiedusteltu useampana vuonna ajotottumuksia käsittelevässä osiossa, ja sen yleisyys onkin kasvanut hieman viime vuosien aikana. Avustavien järjestelmien käyttö kokonaisuudessaan on kuitenkin edelleen ikäkuljettajilla melko harvinaista. Tulosten perusteella noin kolmannes kaikista yli 65-vuotiaista kuljettajista hyödyntää ajoneuvon avustavia järjestelmiä osana ajoaan ja yli 80-vuotiailla kuljettajilla osuus pienenee neljännekseen. Tyypillisesti kaikkein iäkkäämpiä vastaajia kohden myös ajoneuvon ikä kasvaa, jolloin avustavien järjestelmien käytön mahdollisuus on lähtökohtaisesti eri tasolla uudempien ajoneuvojen kanssa. Käyttäjärühmittäin tarkasteltuna avustavien järjestelmien käyttö on yleisintä suurilla kaupunkiseuduilla asuvilla, miehillä ja paljon ajavilla kuljettajilla, eli samoilla ryhmillä, joilla ajoneuvon vuosimalli on tyypillisesti hieman keskimääräistä uudempi.

Aiempien vuosien tapaan yleisimmät vastaajien ilmoittamat käyttäytymismuutokset omissa ajotottumuksissa liittyvät oman ajokunnon tarkkailun tehostamiseen sekä pimeässä ja vaikeissa olosuhteissa ajamisen välttämiseen. Ajoterveyden osalta niin ikään esille nousevat vaikeudet näkemisessä pimeään ja hämärän aikana. Terveystuotohenkilökunnan kanssa käyty keskustelu on kuitenkin harvinaista, vaikkakin yleistyy kaikkein vanhimmissa ikäryhmissä. Pääosin muutokset omassa ajokäyttäytymisessä, kuten pimeällä ajon välttämisessä, ovat kuitenkin itselähtöisiä ja omaan ajokunnon arvioon sopeutettuja.

Keskimäärin ikäkuljettajat arvioivat omat ajotaitonsa ja liikenteessä toimimisensa hyväksi. Arviot ovat lisäksi nousseet hieman aiemmista vuosista. 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.

Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaava indeksi sekä kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia viimeisestä ajovuodestaan selvinneiden osuus kertovat,

että keskimäärin ikäkuljettajat selviävät hyvin liikenteessä. Indeksiarvot ja priima-osuus molemmat olivat lisäksi hieman aiempia vuosia korkeammalla tasolla. Läheltä piti -tilanteita raportoivat eniten tutkimusjoukon nuorimmat 65–69-vuotiaat vastaajat, mutta muilla mittareilla mitattuna nuorimmat vastaajat ovat selviytyneet iäkkäämpiä vastaajia paremmin, etenkin kun otetaan huomioon heidän keskimääräistä suuremmat ajokilometrimääränsä.

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. Valmixa Oy.

Tilastokeskus, 2020a. Statfin-tietokanta. Väestörakenne.

https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/?tablelist=true

Tilastokeskus, 2020b. Statfin-tietokanta. Väestöennuste.

http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaenn/?tablelist=true

Traficom, 2020. Tilastotietokanta, voimassaolevat ajokortit.

http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/

Liiteluettelo

Liite 1. Vuoden 2019 suomenkielinen saatekirje ja tutkimuslomake



Joulukuu 2019

Tutkimus yli 64-vuotiaille ajokortin haltijoille

Hyvä vastaanottaja

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (ent. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) seuraa vuosittain yli 64-vuotiaiden ajokortin haltijoiden selviytymistä liikenteessä. Tutkimusaineiston keräävät Traficomille postikyselyllä Sitowise Oy ja Innolink Research Oy.

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

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

Pyydämme teitä täyttämään tämän kirjeen mukana saamanne kyselylomakkeen ja palauttamaan sen meille oheisessa vastauskuoressa viimeistään **22.12.2019**. 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

Traficom

Miksi näitä tietoja kerätään?

Traficom 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 tutkimuksen toteuttajaan.

Tutkimuksen tulokset julkaistaan vuoden aikana Traficomin internet-sivuilla.

Miten juuri teidät on valittu tutkimukseen?

Tutkimuksen otokseen poimitaan Traficomin ajoneuvoliikennerekisteristä vuosittain satunnaisesti noin 2 500 yli 64-vuotiaasta B-kortin haltijaa. Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista, mutta tulosten edustavuuden kannalta mahdollisimman korkea osallistumisprosentti on tärkeää. Jokainen tutkimuksen ulkopuolelle jäävä heikentää siten tutkimuksen luotettavuutta.

Lisätietoja

Lisätietoja tutkimuksesta saatte tarvittaessa Sitowise Oy:stä tai Traficomista:

tutkimusvastaava Janne Tuominen, Sitowise Oy, p. 050 490 6852,
janne.tuominen@sitowise.com

erityisasiantuntija Elina Uusitalo, Traficom, p. 029 534 5445,
elina.uusitalo@traficom.fi

Osoitetietolähde

Ajoneuvoliikennerekisteri, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom,
PL 320, 00059 TRAFICOM, 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. Kuinka monta henkilöautoa taloudessanne on

vakituisesti käytettävissä? _____ kpl

4. Kuinka monta henkilöä kotitalouteenne kaikkiaan

kuuluu itsenne mukaan lukien? _____ henkilöä,

joista ajokortillisia _____ henkilöä

5. Kuinka usein teette matkoja seuraavilla kulkutavoilla omalla asuinseudullanne?

Vastatkaa viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana tekemiinne 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	☐	☐	☐	☐	☐

6. Paljonko arvioitte ajaneenne autolla viimeksi kuluneen vuoden aikana? Jos ette ole ajanut ollenkaan autoa, voitte siirtyä seuraavaksi kysymykseen 14.

☐ 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

8. Minkälaisella autolla pääasiassa ajatte? Ilmoittakaa se auto, jolla olette ajanut suurimman osan kilometreistä.

Auton merkki ja malli _____

Auton vuosimalli _____

7. Mikä on ollut autolla ajojen tarkoitus? Merkitkää ne matkatyypit, joita pääosin teette autolla ajaen.

☐ työ- ja ansiomatkat☐ asiointi- ja kauppamatkat☐ matkat harrastuksiin☐ vierailumatkat☐ mökkimatkat☐ lomamatkat☐ muiden kuljettaminen☐ muut matkat, mitkä? _____9. Oletteko hyödyntäneet ajossanne ☐ En ☐ Kyllä, mitä avustavia järjestelmiä olette hyödyntäneet? ajoneuvon avustavia järjestelmiä?

10. 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

11. Montako liikennevauriota olette saanut ajoneuvon kuljettajana viimeksi kuluneen vuoden aikana?

(pysäköintivirhemaksuja ei lasketa mukaan)

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

12. 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?	☐	☐	☐

Käännä →

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

LIITE 1 (4/4)

	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 pimeän ja hämärän aikoina	☐	☐	☐
Jälkeenpäin itse huomattuja liikenneerikkomuksia	☐	☐	☐
Ajosuoritusta häiritsevää väsymystä	☐	☐	☐

14. 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?	☐	☐

15. 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	☐	☐	☐	☐	☐

16. 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.	☐	☐	☐	☐	☐

17. 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.

Kiitos osallistumisestanne tutkimukseen!

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0
ISSN 0000-0000 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto