

Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2024 aineisto

Janne Tuominen, Kati Kiiskilä

Julkaisun nimi Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä, vuoden 2024 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Heli Pitkänen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 16/2025	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-977-2
Asiasanat ikäkuljettajat, iäkkäät, seniorikuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, ajokunto, ajokyky, ajotottumukset, ajoterveys, ajo-oikeus, ajokortti	
Tiivistelmä Suomen väestön ikärakenne muuttuu jatkuvasti vanhempaan suuntaan. Samalla iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista korostuu ja heidän liikkumistottumuksensa nousevat erityisen tärkeäksi liikenneturvallisuustyön teemaksi. Traficomin ikäkuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 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 2024 ikäkuljettajien seurantatutkimukseen saatiin vastauksia yhteensä 1 481, jolloin vastausasteeksi muodostui 53 %. Vastausastetta voidaan pitää kyselytutkimukseksi poikkeuksellisen korkeana, vaikka pidemmällä tähtäimellä tarkasteltuna trendi onkin ollut lievästi laskusuuntainen. Aiempien vuosien tapaan valtaosa vastaajista piti omaa ajokorttia erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta ja yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Keskimääräinen yhden vastaajan viimeisen vuoden aikana ajama ajosuorite oli noin 7020 kilometriä. Sekä henkilöauton käytön yleisyyden että ajokilometrien perusteella auton käyttö on ikäkuljettajilla lisääntynyt hieman viime vuosina, mutta on edelleen hieman matalammalla tasolla vuosiin 2017–2019 nähden. Yli 64-vuotiaita kuljettajia ei voida kuitenkaan pitää yhtenäisenä joukkona ja ajosuoritteissa on merkittäviä eroja vastaajaryhmien välillä. Selvästi keskimääräistä enemmän ajavat miehet sekä alle 80-vuotiaat vastaajat. Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä olivat asiointi- ja kauppatematkat, mutta merkittävään rooliin nousivat myös vierailu-, mökki- ja harrastusmatkat. Alle 70-vuotiaista vastaajista osa teki lisäksi edelleen säännöllisesti työhön liittyviä matkoja. Tutkimukseen vastanneista iäkkäistä B-kortin haltijoista 94 prosentilla oli taloudessaan vähintään yksi auto. Alle 70-vuotiaista vastaajista kahden tai useamman auton kotitalouksissa asui noin kolmannes vastaajista. Noin puolet vastaajista ilmoitti ajavansa manuaalivaihteisella autolla ja heistä alle 10 % oli harkinut vaihtamista automaattivaihteiseen autoon. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista oli käyttänyt ajossaan vähintään yhtä avustavaa järjestelmää, joista yleisimmin ilmoitettiin navigaattori ja luistonestojärjestelmä. Pääosin ikäkuljettajat kokivat avustavat järjestelmät hyödyllisiksi, mutta osittain niihin liittyvät automaattitoiminnot, kuten vakinopeudensäätimen tai kaistavahdin automatiikka koettiin tietyissä tilanteissa myös keskittymistä häiritseviksi. Sanallisen perusteella uusia ominaisuuksia ei välttämättä kaivattu omaan autoon, mutta totuttelun jälkeen ne oli usein koettu hyödyllisiksi. 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. Useiden tekijöiden osalta arviot omasta ajokyvystä ovat parantuneet viime vuosien aikana. 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 pimeään ja hämärän aikana. Terveystietokeskustelun ja läheisten kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli kuitenkin kokonaisuudessaan harvinaista. Ikäkuljettajien liikennemenestystä mittaavat indeksiarvot olivat vuonna 2024 laskeneet hieman edellisestä vuodesta. Vuoden aikana kokonaan ilman vahinkoja ja rikkeitä oli selvinnyt 84 % vastaajista, mikä oli niin ikään aavistuksen viime vuosien keskiarvoa matalampi. Läheltä piti -tilanteiden määrä oli myös hieman	

kasvanut, mutta vahinkojen ja rikkeiden määrässä selkeää suuntaa ei ollut havaittavissa. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut eniten tutkimusjoukon nuorimmille alle 70-vuotiaille vastaajille. Mutta jos otetaan huomioon iäkkäimpien vastaajien pienet ajokilometrimäärät, nousee ajokilometreihin suhteutetut vahinkomäärät useimpien vahinkotyyppien osalta iäkkäimmillä vastaajilla kaikkein korkeimmiksi.

Sanallisessa palautteessa moni vastaaja ilmoitti ajavansa ainoastaan tutussa ympäristössä vakioireiteillä ja selviytyvänsä siksi hyvin liikenteessä. Haasteina nostettiin esille muun muassa pimeällä ajaminen tai vilkkaat liikennetilanteet vieraassa ympäristössä. Osa vastaajista koki ongelmia myös muuttuneiden liikennesääntöjen seurannassa tai avustavien järjestelmien käytössä. Autokannan uudistuessa yhä useampi vastaaja oli kuitenkin myös omaksunut uusia järjestelmiä ajoansa helpottamaan. Useimmat vastaajat kokivat tärkeäksi seniorikuljettajille suunnatun koulutuksen, perusteellisen perehdyttämisen ajoneuvon uusiin järjestelmiin ja tiedottamisen uusista liikennesäännöistä. Koulutusmahdollisuuksista harva vastaaja kuitenkaan oli tietoinen.

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

Publikation Seniorförarens erfarenheter i trafiken, material för 2024	
Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Heli Pitkänen	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 16/2025	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-977-2
Ämnesord äldre förare, äldre, seniorförare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnsighet, erfarenheter, körskick, körförmåga, körvanor, körhälsa, kör rätt, körkort	
Sammandrag Den finska befolkningens åldersstruktur ändras kontinuerligt och blir allt äldre. Samtidigt blir andelen äldre förare av alla trafikanter mer betydande och deras resvanor blir särskilt viktiga teman i trafiksäkerhetsarbetet. Populationen för Traficoms uppföljningsundersökning bland seniorförare består av alla personer som har fyllt 65 år och tagit körkort i minst kategori B. Information om seniorförarens 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 seniorförarens körhälsa och trafiksäkerhet samt för planeringen av körkortssystemet och utbildningen. Man fick sammanlagt 1 481 svar på uppföljningsundersökningen bland seniorförare 2024, vilket innebar en svarsprocent på 53 procent. Svarsfrekvensen kan anses vara exceptionellt hög för en enkätundersökning, även om trenden på längre sikt har varit något nedåtgående. Liksom tidigare år ansåg majoriteten av respondenterna att det egna körkortet var en mycket viktig del av deras förmåga att uträtta sina dagliga ärenden, och över hälften av respondenterna uppgav att de gör resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Den genomsnittliga körprestationen för en respondent under det senaste året var cirka 7 020 kilometer. Baserat på både bilanvändningens frekvens och de körda kilometerna har bilanvändningen bland äldre förare ökat något de senaste åren, men ligger fortfarande på en något lägre nivå än 2017–2019. Förare över 64 år kan dock inte betraktas som en enhetlig grupp och det finns betydande skillnader i körprestanda mellan de svarande grupperna. Män och respondenter under 80 år kör betydligt mer än genomsnittet. De vanligaste typerna av resor med personbil var affärs- och shoppingresor, men även besök, stugresor och hobbyresor spelade en betydande roll. Vissa respondenter under 70 år fortsatte också att göra regelbundna arbetsresor. Av de äldre B-kortsinnehavare som svarat på enkäten hade 94 procent minst en bil i hushållet. Av de tillfrågade under 70 år bodde ungefär en tredjedel i hushåll med två eller flera bilar. Ungefär hälften av de tillfrågade uppgav att de körde en bil med manuell växellåda och mindre än 10 % av dem hade övervägt att byta till en bil med automatisk växellåda. Ungefär två tredjedelar av de tillfrågade hade använt minst ett assistanssystem under körning, det vanligaste rapporterade var ett navigationssystem och ett dragkontrollsystem. Äldre förare tyckte oftast att assistanssystemen var användbara, men vissa av de automatiska funktionerna som var förknippade med dem, såsom farthållare eller filbytesvarning, visade sig också vara distraherande i vissa situationer. Baserat på muntlig feedback behövdes det inte nödvändigtvis nya funktioner i ens egen bil, men efter att ha vant sig vid dem fann man dem ofta användbara. Äldre förare bedömer sin egen körförmåga och körhälsa som god eller utmärkt i genomsnitt. Av de olika körområdena ansågs de svagaste vara att köra och hitta en väg i en obekant miljö och att känna igen nya och ändrade trafikregler. För flera faktorer har bedömningarna av den egna körförmågan förbättrats de senaste åren. De vanligaste förändringarna i körbeteende på senare tid var att undvika att köra i mörker, i tät trafik och under svåra vinterförhållanden, samt ökad övervakning av det egna körtillståndet. På frågan om tecken som tyder på en försämrad körförmåga var den mest uppenbara också svårigheter att se i mörker och i skymning. Men totalt sett var diskussioner om körhälsa med vårdpersonal och nära och kära sällsynta. Indexvärdena som mäter trafikframgången för äldre förare hade minskat något under 2024 från föregående år. 84 % av de tillfrågade hade överlevt året utan några skador eller förseelser, vilket också var något lägre än genomsnittet de senaste åren. Antalet tillbud hade också ökat något, men det fanns ingen tydlig trend i	

antalet skador och förseelser. De yngsta respondenterna i studiegruppen, de under 70 år, hade den högsta förekomsten av tillbud. Men om vi tar hänsyn till de äldsta svarandenas låga antal körda kilometer, blir skadebeloppen i förhållande till de körda kilometerna för de flesta skadetyper högst för de äldsta svarande.

I muntlig feedback uppgav många respondenter att de endast kör i bekanta miljöer på standardrutter och därför klarar sig bra i trafiken. Utmaningar som togs upp var bland annat att köra i mörker eller situationer med livlig trafik i en obekant miljö. Vissa respondenter upplevde också problem med att följa ändrade trafikregler eller använda assistanssystem. Men i takt med att bilbeståndet förnyades hade fler och fler tillfrågade också tagit till sig nya system för att göra sin körning lättare. De flesta respondenter ansåg att det var viktigt att ge utbildning för seniorförare, ge grundlig introduktion till fordonets nya system och ge information om nya trafikregler. Det var dock få respondenter som kände till utbildningsmöjligheterna.

Kontaktperson Elina Uusitalo	Språk	Sekretessgrad	Sidoantal
Distribution	Förlag		

Title of publication Senior drivers' experiences in traffic – Data from 2024	
Author(s) Janne Tuominen Kati Kiiskilä, Heli Pitkänen	
Commissioned by, date	
Publication series and number Traficom Research Reports 16/2025	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-977-2
Keywords elderly drivers, senior citizens, senior drivers, traffic, traffic safety, ability to drive safely, traffic behaviour, coping, experiences, driving capacity, driving ability, driving habits, driving health, right to drive, driving licence	
Abstract The age structure of the Finnish population is constantly changing towards older people. At the same time, the proportion of elderly drivers among all road users is increasing, and their mobility habits are becoming a particularly important theme in traffic safety work. The basic population of Traficom's elderly driver monitoring study is all drivers aged 65 and over with a driving license of at least category B. Using a sample formed by age group, information on the experiences of elderly drivers in traffic has been collected using a similar survey form since 2009. The results of the study are used, among other things, to assess the development of driving health and traffic safety among the elderly, and to plan the driving license system and training. A total of 1,481 responses were received for the 2024 elderly driver monitoring study, which resulted in a response rate of 53%. The response rate can be considered exceptionally high for a survey, although in the longer term the trend has been slightly downward. As in previous years, the majority of respondents considered their own driver's license to be very important for managing daily matters, and more than half of respondents reported that they made daily or almost daily trips by car. The average driving distance driven by one respondent in the past year was approximately 7,020 kilometers. Based on both the frequency of car use and the kilometers driven, car use among older drivers has increased slightly in recent years, but is still at a slightly lower level than in 2017–2019. However, drivers over the age of 64 cannot be considered a uniform group and there are significant differences in driving distance between respondent groups. Men and respondents under the age of 80 drive significantly more than average. The most common types of trips made by car were business and shopping trips, but visits, trips to the cottage and hobbies also played a significant role. Some respondents under the age of 70 also continued to make regular work-related trips. Of the elderly B licence holders who responded to the survey, 94 percent had at least one car in their household. Of the respondents under the age of 70, about a third lived in households with two or more cars. About half of the respondents reported driving a manual transmission car and less than 10% of them had considered switching to an automatic transmission car. About two-thirds of the respondents had used at least one assistance system while driving, the most commonly reported being a navigation system and a traction control system. Older drivers mostly found the assistance systems useful, but some of the automatic functions associated with them, such as cruise control or lane departure warning, were also found to be distracting in certain situations. Based on verbal feedback, new features were not necessarily needed in their own car, but after getting used to them, they were often found to be useful. 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. The assessments of one's own driving ability have improved in several factors in recent years. The most common recent changes in one's own driving ability were avoiding driving in the dark, in heavy traffic and in difficult winter conditions, and more effective monitoring of one's own driving condition. When asked about signs indicating a deterioration in one's own driving ability, difficulties in seeing in the dark and twilight also emerged most clearly. However, discussions about driving health with healthcare personnel and loved ones were rare overall.	

The index values measuring the traffic success of senior drivers had decreased slightly in 2024 from the previous year. During the year, 84% of respondents had survived completely without any damage or violations, which was also slightly lower than the average of recent years. The number of near-miss situations had also increased slightly, but no clear trend was observed in the number of damage and violations. The youngest respondents in the study group, under 70 years of age, had the highest number of near-miss situations. However, if we take into account the low mileage of the older respondents, the damage rates relative to the mileage for most types of damage are the highest for the older respondents.

In verbal feedback, many respondents stated that they only drive in familiar environments on standard routes and therefore cope well in traffic. Challenges raised included driving in the dark or busy traffic situations in unfamiliar environments. Some respondents also experienced problems in following changed traffic rules or using assistance systems. However, as the car fleet was renewed, more and more respondents had also adopted new systems to make their driving easier. Most respondents felt that training aimed at senior drivers, thorough familiarization with the new vehicle systems and information about the new traffic rules were important. However, few respondents were aware of the training opportunities.

Contact person Elina Uusitalo	Language	Confidence status Public	Pages, total
Distributed by	Published by		

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 syksyllä 2024.

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 Riikka Rajamäki ja Inkeri Parkkari Traficomista. Kyselytutkimuksen teknisenä toteuttajana on ollut Innolink Research Oy. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista ovat vastanneet Janne Tuominen, Kati Kiiskilä ja Heli Pitkänen Sitowise Oy:stä.

Helsingissä, 23.5.2025

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. Undersökningens viktigaste resultat har varje år publicerats som en del av Traficom's publikationsserie. Undersökningsmaterialet som presenteras i denna rapport har samlats under hösten 2024.

Ändringen i befolkningens åldersstruktur och den större andelen äldre förare kommer under de kommande åren att märkbart förändra verksamhetsmiljön i trafiken. Målet med uppföljningsundersökningen 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 i undersökningen 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 i styrgruppen för undersökningen var Elina Uusitalo från Traficom. Styrgruppen omfattade dessutom Riikka Rajamäki och Inkeri Parkkari från Traficom. Innolink Research Oy stod för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Janne Tuominen, Kati Kiiskilä och Heli Pitkänén från Sitowise Oy har ansvarat för planeringen, analysen och rapporteringen av undersökningen.

Helsingfors, 23.5.2025

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2009, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on senior drivers' experiences and traffic performance. The research data has been collected by means of an annual survey on driving licence holders aged 65 and older. The key findings of the survey are published annually as part of a series of Traficom publications. The data presented in this report was collected in late 2024.

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 senior 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 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, Kati Kiiskilä and Arttu Rissanen from Sitowise Oy.

Helsinki, 23.5.2025

Elina Uusitalo
Special adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

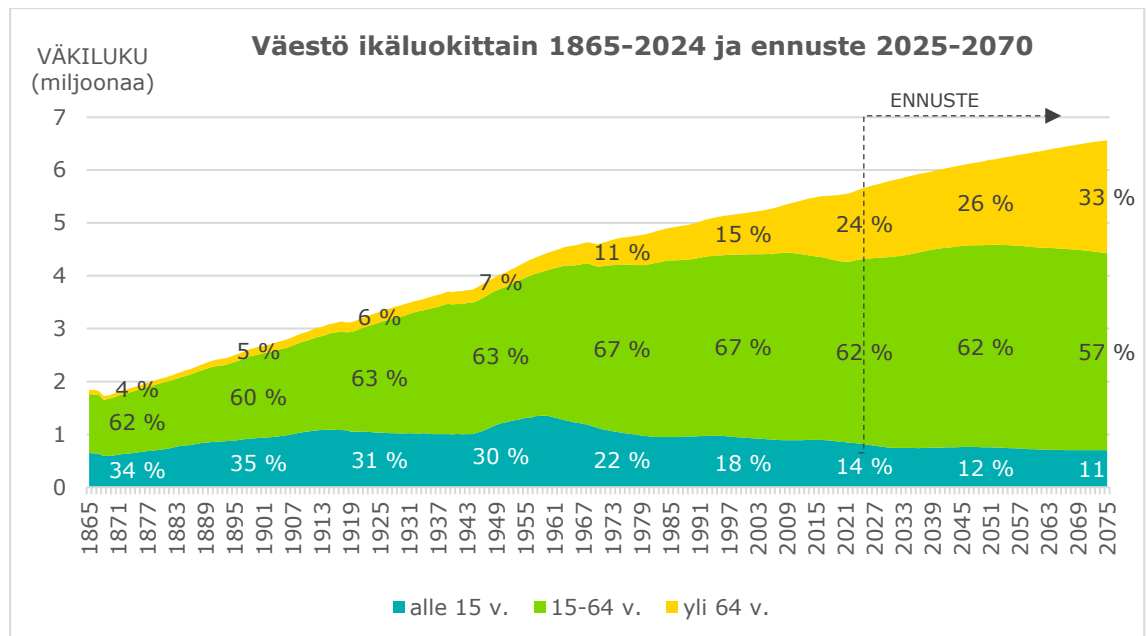
Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Taustaa	11
1.1	Tutkimuksen tavoitteet.....	12
1.2	Tutkimuksen toteutus.....	13
1.3	Vastausaktiivisuus	14
2	Iäkkäiden ajotottumukset	19
2.1	Liikkuminen omalla asuinseudulla	19
2.2	Autonomistus ja matkatyypit.....	22
2.3	Liikennesuorite	25
2.4	Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö	27
2.5	Ajokyky ja ajotottumukset	31
2.6	Vapaa palaute	45
3	Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä	47
3.1	Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä.....	47
3.2	Indeksin kehitys ja priima-osuus	50
4	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	56
	Lähdeluettelo	58
	Liiteluettelo	60

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Jo useiden vuosikymmenien ajan Suomen väestörakenne on muuttunut jatkuvasti iäkkäämpään suuntaan. Syntyvyys on laskenut ja samalla keskimääräinen elinajanodote on pidentynyt. Yli 64-vuotiaat edustavat jo noin neljännestä koko väestöstä ja kehityksen ennustetaan jatkuvan samansuuntaisena (Kuva 1). Väestön ikääntyessä myös iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista kasvaa ja iäkkäiden kuljettajien liikkumis- ja ajotottumukset nousevat erityisen tärkeiksi teemaksi. Iäkkäiden ajoterveyden ja liikennemenestyksen seuraaminen on tärkeää tulevaa ajo-oikeutta koskevaa sääntelyä suunniteltaessa sekä laajemmin liikenneturvallisuuden ja iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien kehittämisen näkökulmasta.

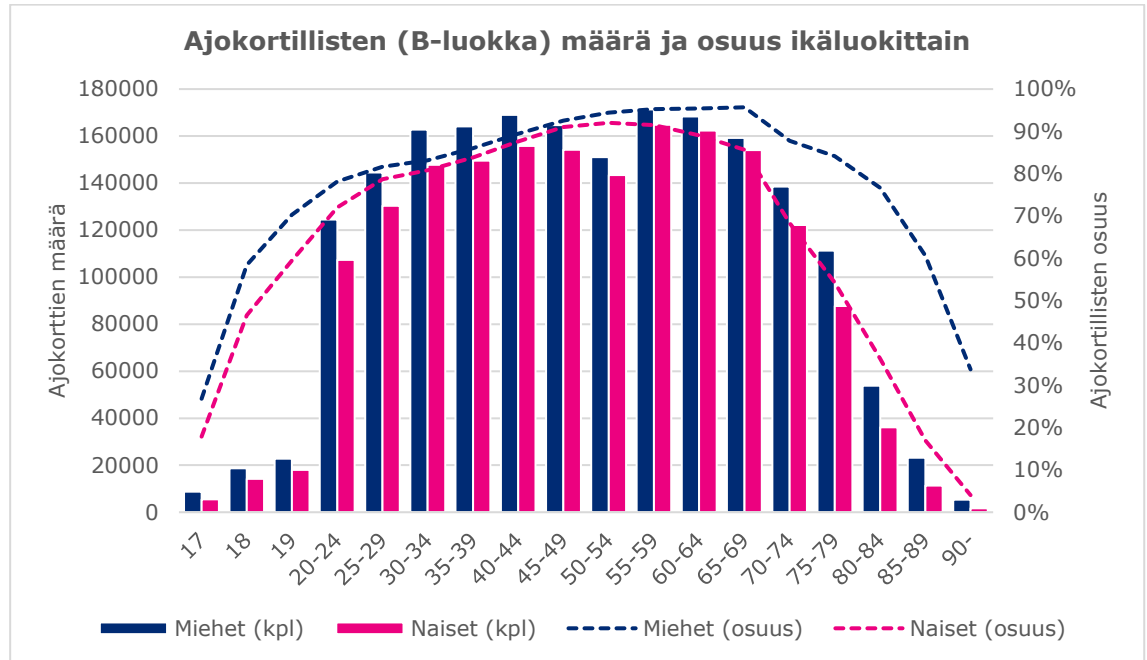


Kuva 1. Suomen väestön ikärakenteen kehitys 1800-luvulta nykypäivään ja ennuste vuodelle 2070. Prosenttiosuus kuvaa ikäluokan osuutta koko väestöstä. (Tilastokeskus 2025a + 2025b)

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)

Vuonna 2024 kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 76 %. Suurimmillaan ajokorttien määrä oli 55–59-vuotiaiden keskuudessa (Kuva 2). Suhteutettaessa ajokorttimäärä ikäryhmän väestömäärään, kasvaa ajokortin omistamisen yleisyys melko tasaisesti 17-vuotiaasta lähtien miehillä aina 65–69-vuotiaiden ikäryhmään ja naisilla 50–54-vuotiaiden

ikäryhmään saakka. Tämän jälkeen ajokortista luopumiset alkavat näkyä tilastoissa ja osuudet kääntyvät laskuun. Etenkin yli 70-vuotiailla naisilla ajokortin yleisyys laskee voimakkaasti iän kasvaessa. Kaikista 80-vuotta täyttäneistä miehistä edelleen 65 %:lla on ajokortti, mutta naisilla vastaava osuus on enää 22 %. (Traficom 2025 + Tilastokeskus 2024a)



Kuva 2. Ajokortillisten (vähintään B-luokka) henkilöiden määrä ja osuus koko väestöstä sukupuolen ja ikäluokan mukaan vuonna 2024. (Traficom 2025 + Tilastokeskus 2024a)

1.1 Tutkimuksen tavoitteet

Traficomin ikäkuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden B-kortin haltijoiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana samantapaisella kyselytutkimuksella vuosittain vuodesta 2009 lähtien. Tutkimuksen tavoitteena on kerätä tietoa iäkkäiden kuljettajien liikkumistottumuksista, liikennemenestyksestä ja ajoterveydestä. Pitkinä aikasarjoina seurattavien tunnuslukujen lisäksi tutkimukseen saadaan vuosittain runsaasti sanallista palautetta ajokokeuksista vastaajien viimeisen ajovuoden ajalta. Tutkimuksen tuloksia käytetään 65 vuotta täyttäneiden kuljettajien ajotottumusten ja ajoterveyden seurannassa, liikenneturvallisuuskehityksen arvioinnissa sekä ajo-oikeusjärjestelmän ja koulutuksen suunnittelussa.

Ikäkuljettajien tutkimus on toteutettu rinnakkain uusien kuljettajien seurantatutkimuksen kanssa. 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. Indeksiarvot ovat vertailukelpoisia uusien kuljettajien liikennemenestystä mittaavan indeksin 2 kanssa. Vuosien varrella tutkimuslomakkeeseen on tehty pieniä muutoksia aiempien vuosien kokemusten ja uusien esille nousseiden tietotarpeiden perusteella. Tutkimuslomakkeen perusrakenne ja indeksin laskentaan liittyvät osa-alueet ovat kuitenkin säilyneet samanalaisina, jolloin vertailukelpoisuus eri vuosien välillä on saatu säilytettyä hyvällä tasolla.

1.2 Tutkimuksen toteutus

Ikäkkäiden kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65 vuotta täyttäneet henkilöt, joilla on otoksen poimintahetkellä ollut voimassa vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Otoksiko ja tutkimuksen toteutustapa ovat säilyneet yhtenäisinä eri vuosien välillä. Tutkimukseen poimitaan vuosittain satunnaisesti 400 henkilöä jokaisesta viiden vuoden porrastuksella muodostetusta ikäryhmästä, mikäli ikäryhmän koko on yli 400 henkilöä. Vuoteen 2022 saakka yli 400 hengen ikäryhmiä ovat olleet kaikki ikäryhmät 94-vuotiaisiin saakka, jolloin yli 94-vuotiasita ajokortin haltijoista tutkimukseen on voitu poimia koko perusjoukko. Vuosien 2023 ja 2024 tutkimusaineistoissa 95–99-vuotiaita ajokortin haltijoita on ollut yli 400, jolloin myös heistä on muodostettu satunnaisotannalla 400 henkilön joukko, ja vasta yli 99-vuotiaista on poimittu koko perusjoukko mukaan tutkimukseen. Vuoden 2024 tutkimuksessa yli 99-vuotiaita ajokortin haltijoita oli yhteensä 10, jolloin otoksen kokonaismäärä kasvoi 2810 henkilöön olleen siten suurempi kuin minään aiempaan tutkimusvuonna (Taulukko 1).

Taulukko 1. Tutkimuskierrosten 2015–2024 ikäryhmittäinen otos.

ikä-ryhmä	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
65–69 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
70–74 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
75–79 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
80–84 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
85–89 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
90–94 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
yli 94 v.	97	156	206	206	156	273	330	360	408	410
KAIKKI	2 497	2 556	2 606	2 606	2 556	2 673	2 730	2 760	2 808	2 810

Ikäkuljettajien tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa, tyypillisesti loppuvuoden aikana. Vuoden 2024 tutkimusaineisto kerättiin lokakuun lopun ja marraskuun puolivälin välisenä aikana. Tutkimus on tyypillisesti toteutettu postikyselyinä, jossa otokseen satunnaisesti poimituille vastaajille on lähetetty kotiin saatekirje, kyselylomake ja vastauskuori lomakkeen palautusta varten. Vuonna 2021 postikyselyn rinnalle lisättiin vastausmahdollisuus internetissä ja linkki sähköiselle lomakkeelle esitettiin saatekirjeessä. Vuoden 2023 teknisiä haasteita lukuun ottamatta tutkimuksessa onkin ollut sähköinen vastausmahdollisuus mukana vuodesta 2021 lähtien. Internet-vastaaminen on toistaiseksi ollut kuitenkin ikäkuljettajilla harvinaista ja valtaosa vastauksista saadaan edelleen postilomakkeiden kautta.

Vuosien varrella tutkimuslomakkeelle on lisätty joitain uusia kysymyksiä, jotka liittyvät ajoterveyteen ja sen ennakkointiin sekä vastaajien aikeisiin luopua ajokortistaan. Vuoden 2023 tutkimusta varten lomakkeelle tehtiin suurempi uudistus ja aiempi kaksisivuinen lomake laajennettiin kolmelle sivulle. Uusina kysymyksinä mukaan lomakkeelle lisättiin kysymys automaattivaihteistosta, tarkempi listaus avustavista järjestelmistä ja niiden hyödyllisyydestä sekä tarkentavat kysymykset läheisiltä tai kuljettajalta itseltään esiin nousseista huolista ajoterveyteen liittyen. Lomakkeella ennestään olleet kysymykset säilytettiin ennallaan, mutta niiden järjestystä jouduttiin hieman muuttamaan lomakkeen ulkoasun pitämiseksi

yhtenäisenä. Vuonna 2024 lomake säilytettiin identtisenä vuoden 2023 kanssa. 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 tallennettu 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 tietokannat. Aluejaon muodostamista ja alueellisia analyyseja varten taustatietoina saadut otoshenkilöiden kotiosoitteet on geokoodattu paikkatietomuotoon. Taustatietojen ja vastausten yhdistämistä varten kullekin otoshenkilölle on luotu yksilöllinen ID-tunnus, jolloin yhdistämisen jälkeen vastaajien osoitetiedot on voitu poistaa lopullisesta tietokannasta.

1.3 Vastausaktiivisuus

Kyselytutkimusten yleisenä trendinä viimeisen kymmenen vuoden aikana on ollut vastausasteiden selvä laskeminen. Iäkkäille suunnatuissa tutkimuksissa vastausasteet ovat kuitenkin useimmiten säilyneet edelleen korkeina. Myös ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa vastausaste on ollut hyvällä tasolla ollen jokaisena tutkimusvuonna yli 50 prosenttia. Korkeasta aktiivisuudesta ja kiinnostuksesta aihepiiriä kohtaan kertoo esimerkiksi vertailu samaan aikaan toteutettavaan, pääosin nuorista kuljettajista koostuvaan uusien kuljettajien seurantatutkimukseen, jossa vastausaste on muistutuskierrosten jälkeenkin jäänyt viime vuosina alle 20 prosenttiin. Ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa ei ole ollut tarvetta toteuttaa erillisiä muistutuskierroksia peruskierroksen lisäksi.

Korkeasta vastausaktiivisuudesta huolimatta vastausprosentin pidemmän aikavälin trendi on kuitenkin myös ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa ollut lievästi laskeva. Vuoden 2024 tutkimukseen saatiin yhteensä 1481 vastausta, jolloin vastausasteeksi muodostui 53 % (Taulukko 2 ja Kuva 3). Vastausaste oli kaksi prosenttiyksikköä edellisvuotta korkeampi, mutta kuitenkin hieman pidemmän aikavälin keskiarvoa matalampi. Aktiivisimpia vuoden 2024 tutkimuksessa olivat tutkimusjoukon nuorimmat 65–69-vuotiaat vastaajat, joiden vastausaste nousi 59 prosenttiin. Pienin vastausaste (45 %) oli aiempien vuosien tapaan tutkimusjoukon vanhimmilla yli 94-vuotiailla vastaajilla.

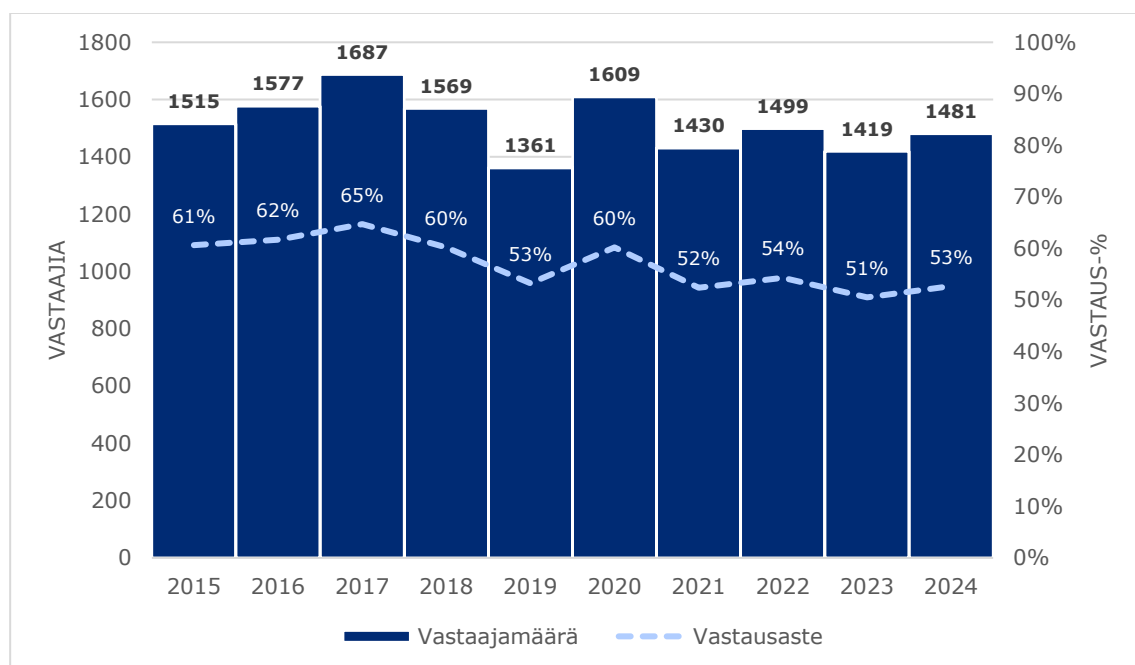
Taulukko 2. Tutkimuskierrosten 2015–2024 vastaajien määrät ja tutkimuksen vastausprosentti ikäryhmittäin.

VASTAUSMÄÄRÄ

ikä-ryhmä	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
65–69 v.	262	242	253	239	208	240	204	210	202	235
70–74 v.	264	247	266	263	211	252	214	215	204	213
75–79 v.	253	272	285	248	238	255	242	235	212	208
80–84 v.	241	262	271	248	226	259	227	231	235	223
85–89 v.	224	243	255	234	210	241	210	217	198	222
90–94 v.	224	230	245	222	201	219	178	220	190	193
yli 94 v.	41	73	112	115	65	143	144	170	178	186
KAIKKI	1515	1577	1687	1569	1361	1609	1430	1499	1419	1481

VASTAUSASTE

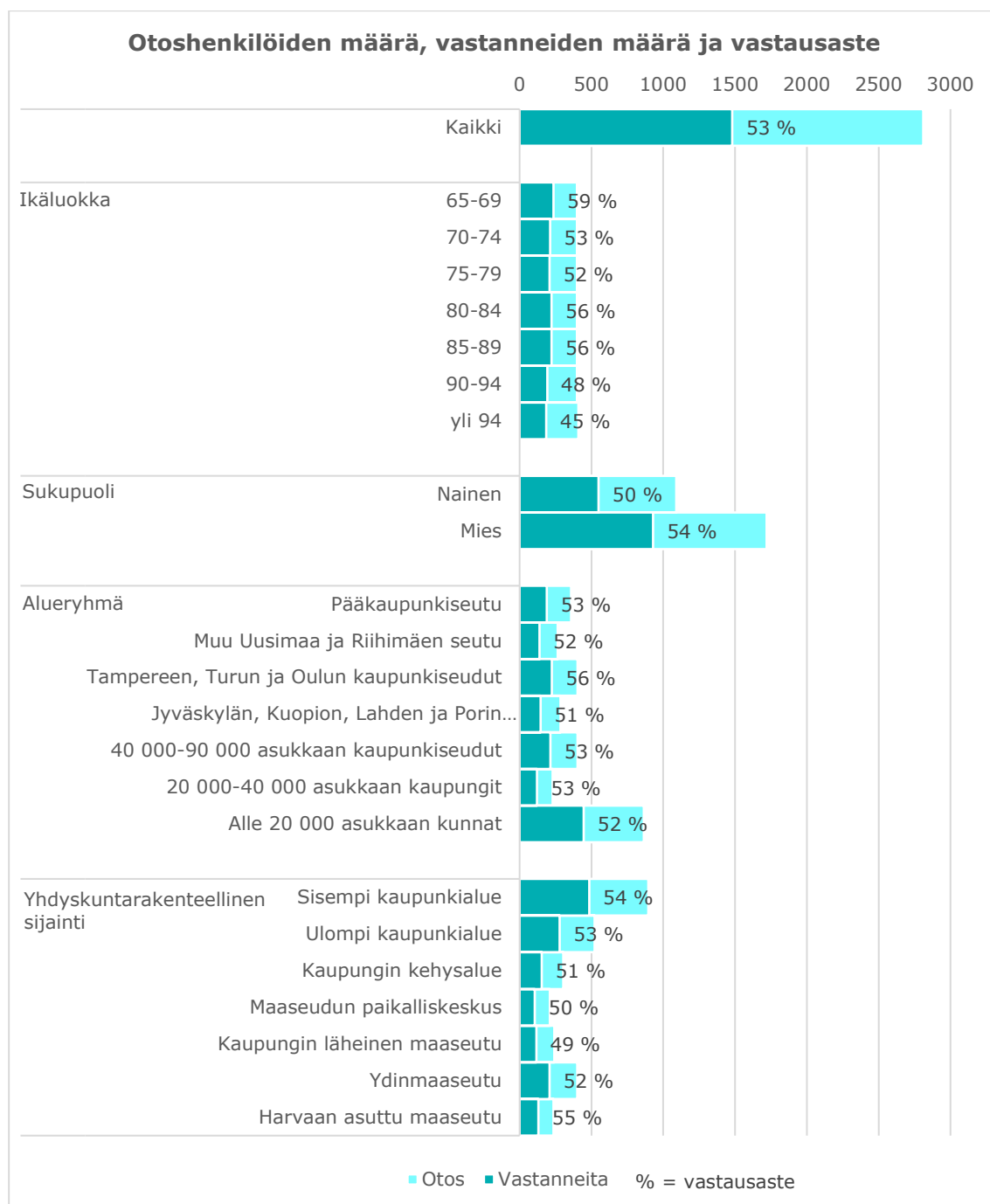
ikä-ryhmä	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
65–69 v.	66 %	61 %	63 %	60 %	52 %	60 %	51 %	53 %	51 %	59 %
70–74 v.	66 %	62 %	67 %	66 %	53 %	63 %	54 %	54 %	51 %	53 %
75–79 v.	63 %	68 %	71 %	62 %	60 %	64 %	61 %	59 %	53 %	52 %
80–84 v.	60 %	66 %	68 %	62 %	57 %	65 %	57 %	58 %	59 %	56 %
85–89 v.	56 %	61 %	64 %	59 %	53 %	60 %	53 %	54 %	50 %	56 %
90–94 v.	56 %	58 %	61 %	56 %	50 %	55 %	45 %	55 %	48 %	48 %
yli 94 v.	42 %	47 %	54 %	56 %	42 %	52 %	44 %	47 %	44 %	45 %
KAIKKI	61 %	62 %	65 %	60 %	53 %	60 %	52 %	54 %	51 %	53 %



Kuva 3. Kokonaisvastausmäärät ja -vastausasteet vuosien 2015–2024 tutkimuskierroksilla.

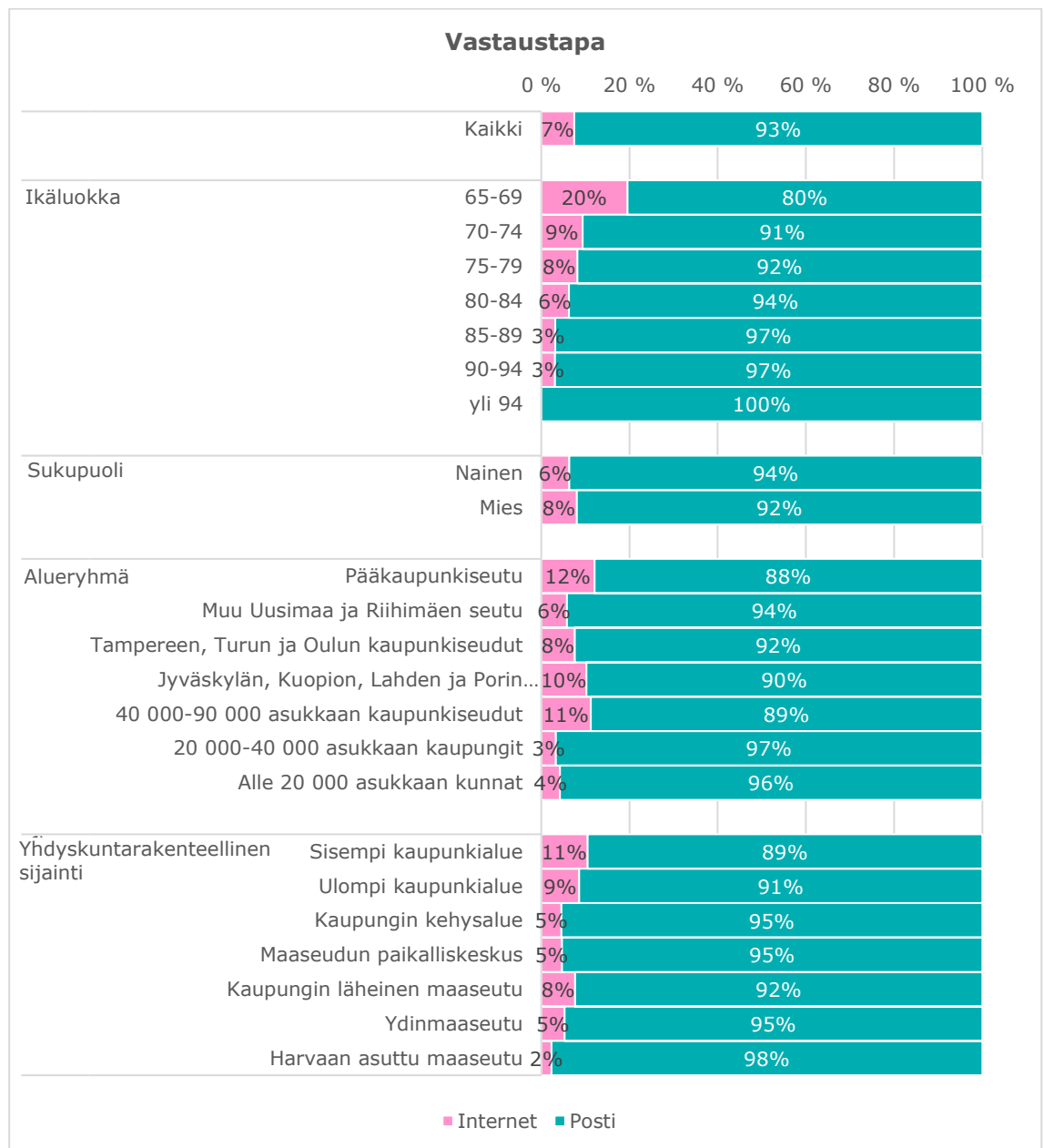
Kuvassa 4 on esitetty erot otoskoossa, vastaajamäärissä ja vastausasteissa eri vastaajaryhmien välillä. Otokseen on poimittu edellisissä kappaleissa esitetyn mukaisesti ajokortin haltijoita tasaisesti kaikista 64–99-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmistä, jolloin otoksen jakauman perusteella voidaan arvioida sitä, millaista kuljettajajoukkoa ikäkuljettajat edustavat. Tulosten analysoinnissa ei ole myöskään käytetty esimerkiksi ikään, asuinpaikkaan tai sukupuoleen perustuvia painotuksia. Vastaajamääriä ja vastausasteita vertailemalla voidaan siten arvioida, tuleeko lopulliseen tutkimusaineistoon vinoumaa tietyn ryhmän vastausaktiivisuuden poikesta keskiarvosta.

Aiemmin esitetyn mukaisesti vuoden 2024 tutkimusaineistossa korkein vastausaste oli 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä, jolloin heidän osuutensa tutkimusaineistossa oli eri ikäryhmistä suurin. Sukupuolittain tarkasteltuna lähes kaksi kolmannesta otoshenkilöistä oli miehiä ja miesten vastausaktiivisuus oli myös hieman naisia korkeampi. Alueellisesti tarkasteltuna suurimman käytetyn aluejaon mukaisen ryhmän otoksessa muodostivat aiempien vuosien tapaan alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat kuljettajat. Yhdyskuntarakenteen perusteella suurin osa otoshenkilöistä asui sisemmillä kaupunkialueilla. Joitain eroja vastausaktiivisuudessa oli eri paikkakuntien välillä, mutta kovin 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 siten koko ikäkuljettajien ikäryhmittäin tasattua joukkoa suhteellisen hyvin.



Kuva 4. Vuoden 2024 tutkimuksen otoskoot, vastanneiden määrät ja vastausasteet vastajan iän, sukupuolen, alueryhmän ja yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan.

Internet-vastausmahdollisuudesta huolimatta valtaosa tutkimuslomakkeista palautuu edelleen postitse. Internet-lomakkeella saatiin vuoden 2024 tutkimuksessa kaikkiaan 111 vastausta, mikä vastaa seitsemää prosenttia koko vastausmäärästä (Kuva 5). Osuus on säilynyt suunnilleen samana viime vuosina. Selvästi yleisimmin internet-vastausmahdollisuutta hyödynsivät tutkimusjoukon nuorimmat, eli 65–69-vuotiaat vastaajat. Heidän joukostaan joka viidennes osallistui tutkimukseen sähköisesti. Alueellisesti internet-vastaaminen oli hieman keskimääräistä yleisempää isoilla kaupunkiseuduilla.



Kuva 5. Vastausjakauma internet- ja postivastausten välillä vastaajaryhmittäin vuoden 2024 tutkimuksessa.

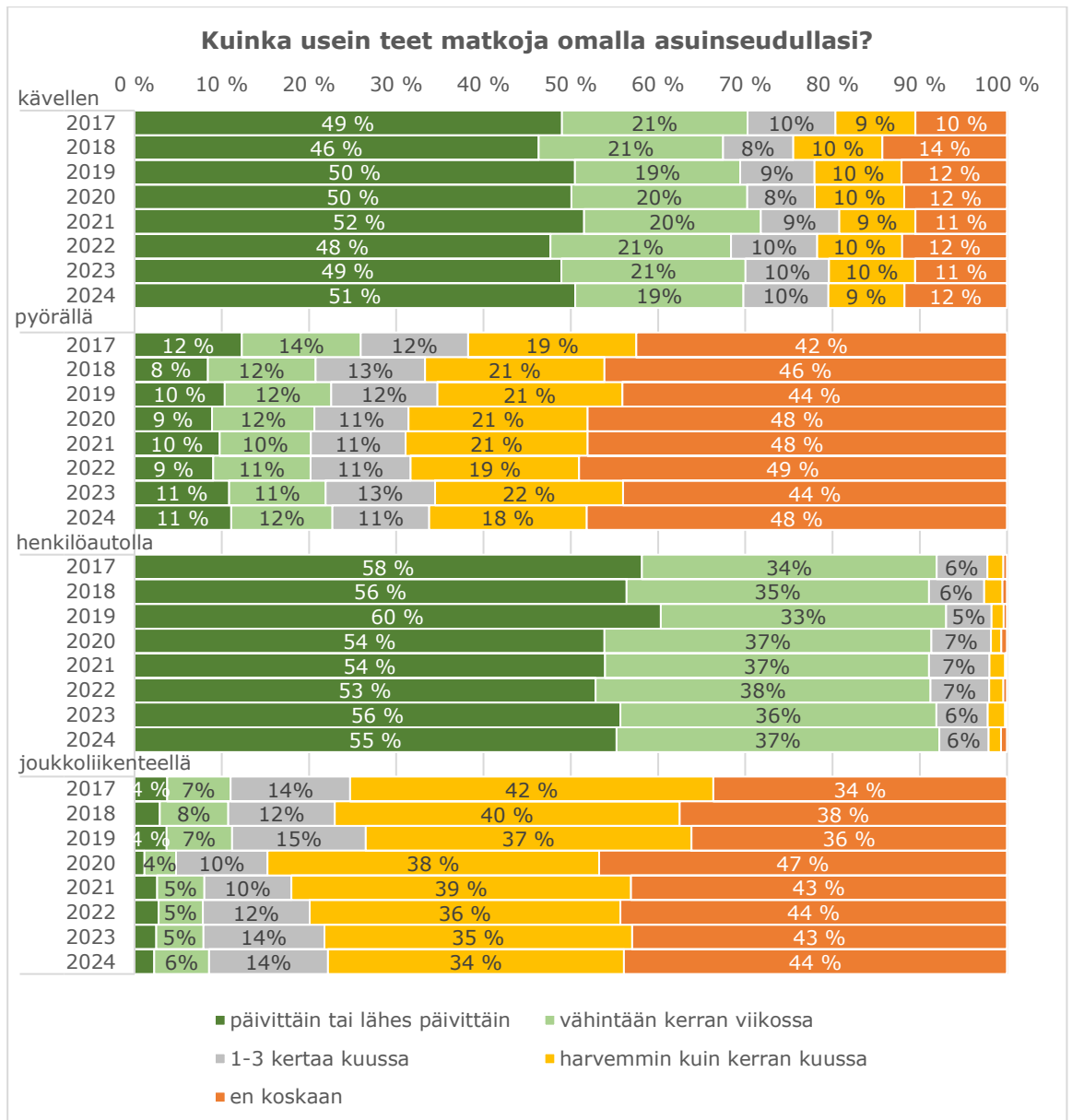
2 Iäkkäiden ajotottumukset

2.1 Liikkuminen omalla asuinseudulla

Tutkimuksen taustatiedoksi lomakkeella kysyttiin vastaajien liikkumistottumuksia ja eri kulkutapojen käytön yleisyyttä heidän tekemillään matkoilla omalla asuinseudullaan. Tutkimusaineisto on kerätty tyypillisesti lokakuun ja joulukuun välisenä aikana, jonka mukaista ajankohtaa myös liikkumistottumukset kuvaavat.

Henkilöauto säilyi vuoden 2024 tutkimuksessa yleisimpänä ajokortillisten iäkkäiden käyttämänä kulkumuotona omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla (Kuva 6). Hieman yli puolet vastaajista (55 %) ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Kokonaisuudessaan 92 % vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja vähintään kerran viikossa ja ainoastaan 2 % harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan. Myös kävely säilyi iäkkäillä aiempaan tapaan yleisenä kulkumuotona. Kaikkiaan hieman yli puolet (51 %) vastaajista ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ja yhteensä 70 % vähintään kerran viikossa. Henkilöautoilun yleisyydessä ei ole tapahtunut suurta muutosta viimeisen viiden vuoden aikana, vaikka päivittäin tai lähes päivittäin henkilöautoa käyttäviä onkin ollut kahden viime vuoden aikana hieman vuosia 2020–2022 enemmän. Kuitenkin vuosiin 2017–2019 nähden henkilöautoa kaikkein aktiivisimmin käyttäviä on ollut viime vuosina hieman vähemmän.

Pyöräily ja joukkoliikenne ovat olleet iäkkäillä selvästi harvinaisemmin käytettyjä kulkumuotoja. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa vähintään kerran viikossa ilmoitti pyöräilevänsä 23 % vastaajista ja vähintään kerran viikossa joukkoliikennettä ilmoitti käyttävän 8 % vastaajista. Osuudet olivat lähes samalla tasolla kuin edellisenä vuonna. Sekä pyöräilyn että joukkoliikenteen käytön aktiivisuus on kuitenkin hieman laskenut pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna erityisesti verrattaessa niiden osuutta, jotka eivät käytä koskaan kyseistä kulkumuotoa.

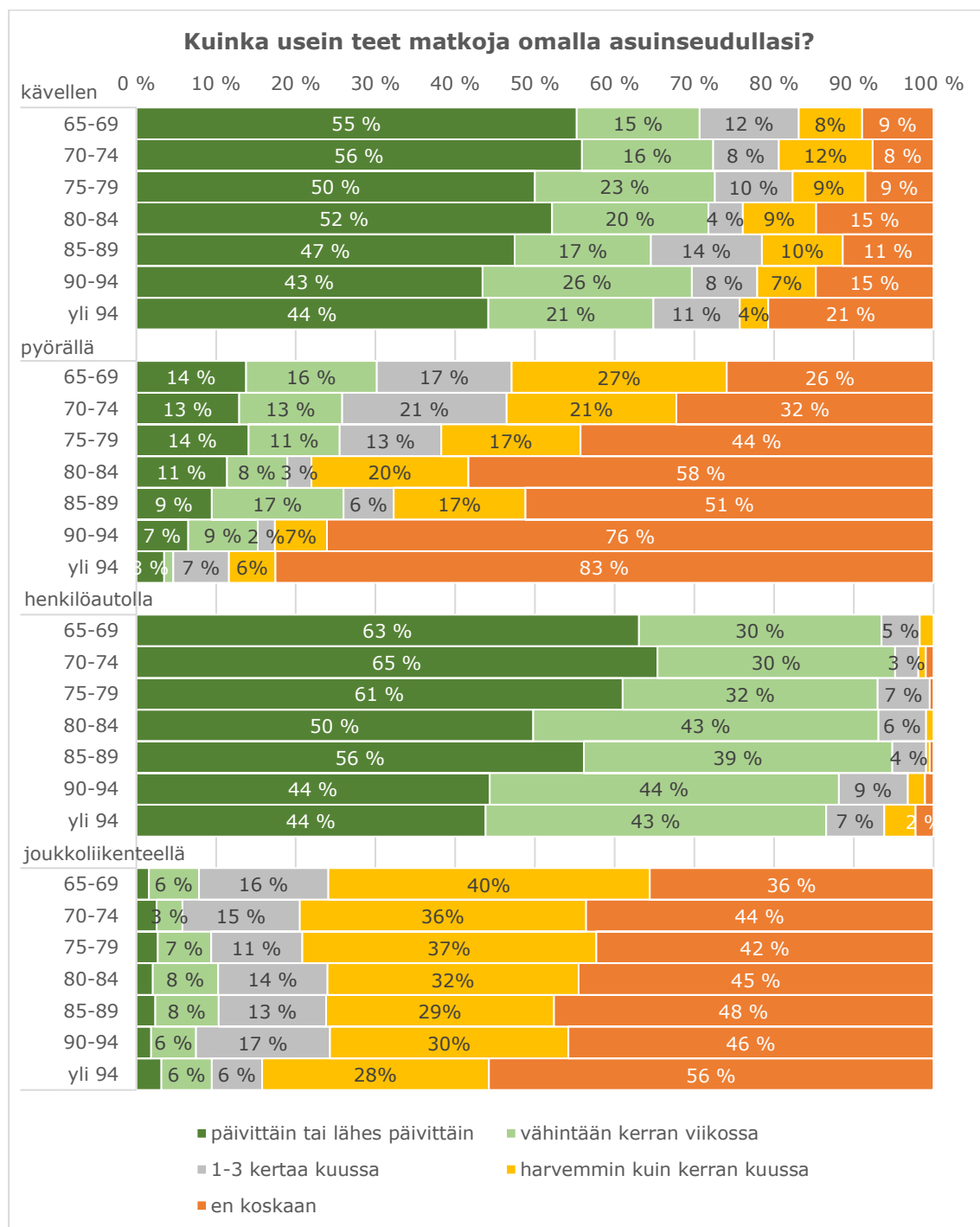


Kuva 6. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vuosien 2017–2024 tutkimusaineistoissa.

Aiempien vuosien tapaan nuorimmat vastaajaryhmät tekivät ylipäättään matkoja selvästi vanhimpia vastaajaryhmiä useammin (Kuva 7). Ikäryhmien väliset erot tulivat esille henkilöautomatkojen sekä erityisesti pyöräilymatkojen yleisyydessä. 65–79-vuotiaista vastaajista kaikkiaan lähes kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. Yli 89-vuotiailla vastaajilla osuus laski alle puoleen vastaajista. Edelleen kuitenkin yli 94-vuotiaista vastaajistakin henkilöautoa vähintään kerran viikossa ilmoitti käyttävänsä 87 % vastaajista.

Henkilöauton lisäksi kävelyn kulkumuoto-osuus on tyypillisesti ollut iäkkäillä korkealla tasolla. Vuoden 2024 tutkimuksessa alle 90-vuotiaista vastaajista yli puolet ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Yli 90-vuotiailla vastaajilla osuus laski hieman yli 40 prosenttiin. Kävelymatkojen määrä yleisesti ottaen laski iän noustessa, mutta erot pysyivät kuitenkin melko pieninä. Pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin tekevien osuus oli alle 85-vuotiailla yli 10 prosenttia ja laski sen jälkeen iän noustessa. Yli 94-vuotiaista päivittäin tai lähes päivittäin pyörämatkoja teki 3 % vastaajista. Satunnaisemmin pyöräilevien osuus

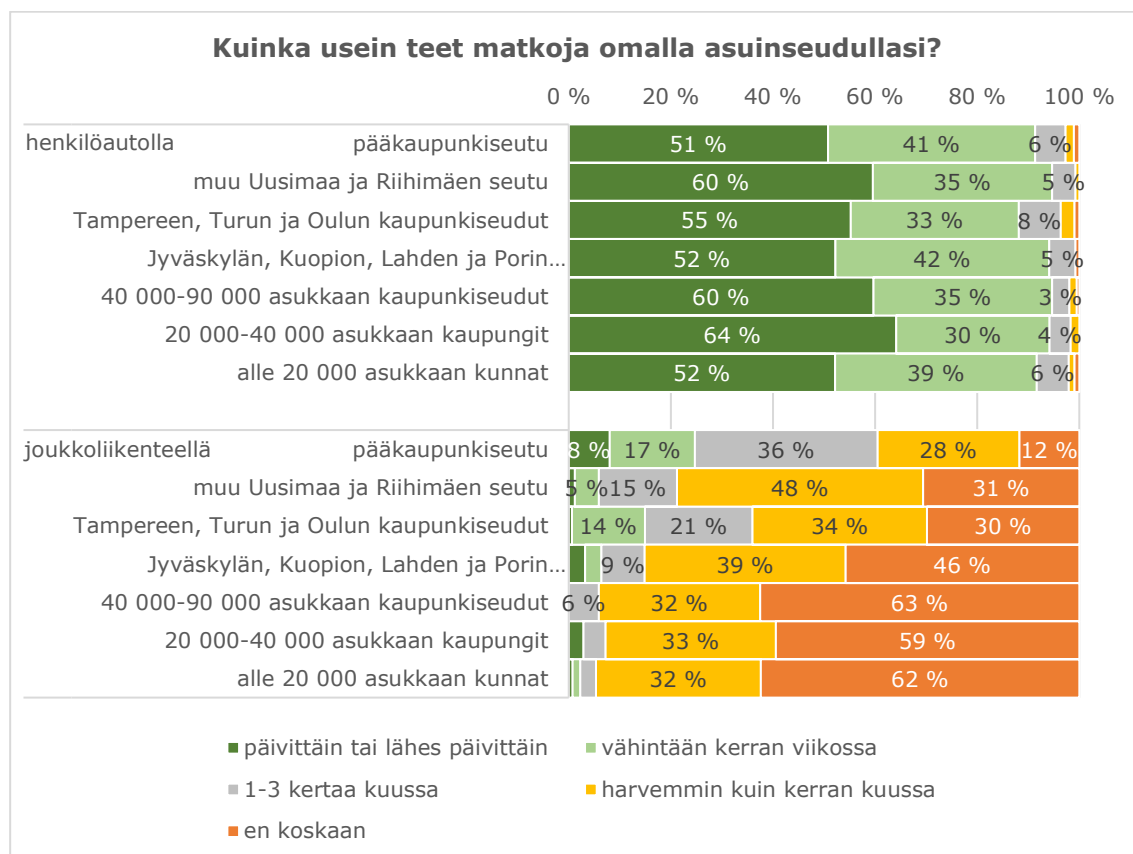
laski selvästi vastaajan iän myötä. Yli 85-vuotiaista vastaajista yli puolet ilmoitti, ettei tee koskaan pyöräilymatkoja. Joukkoliikenteen käytön osalta suurimman ryhmän muodostivat ne, jotka eivät tee joukkoliikennematkoja koskaan sekä hie-
man pienempänä ryhmänä ne, jotka tekevät matkoja harvemmin kuin kerran
kuussa. Joukkoliikenteen käytön yleisyydessä ei ollut nähtävissä samanlaista las-
kevaa trendiä iän myötä kuin pyöräilyssä tai henkilöautoilussa. Yli 94-vuotiaissa
oli kuitenkin muita ikäryhmiä selkeästi vähemmän heitä, jotka eivät käytä joukko-
liikennettä lainkaan.



Kuva 7. Eri kulkutavoilla liikkumisen yleisyys ikäryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineis-
tossa.

Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli jonkun verran vastaajan asuinseudun mukaan, vaikka henkilöauto säilyikin selkeästi yleisimpänä kulkumuotona kaikilla asuinseuduilla (Kuva 8). Kaikissa alueryhmissä henkilöautoa ilmoitti käyttävänsä päivittäin tai lähes päivittäin yli puolet vastaajista. 20 000–40 000 asukkaan kaupungeissa vastaajilla henkilöauton käyttö oli kaikkein yleisintä: 64 % 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, kaikkiaan 61 % vastaajista, kun taas pienemmissä alle 90 000 asukkaan kunnissa vastaava osuus jäi alle kymmeneen prosenttiin. Myös Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla joukkoliikenteen käyttö oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Pääkaupunkiseudulla säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien määrä oli kasvanut 6 %-yksikköä vuoden 2023 tutkimuksesta ja muun Uusimaan sekä Riihimäen seudun joukkoliikennettä käyttävien määrä 11 %-yksikköä. Jyväskylän Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä käyttävien määrä oli laskenut 9 %-yksikköä ja 40 000–90 000 asukkaan kaupungeissa 7 %-yksikköä.



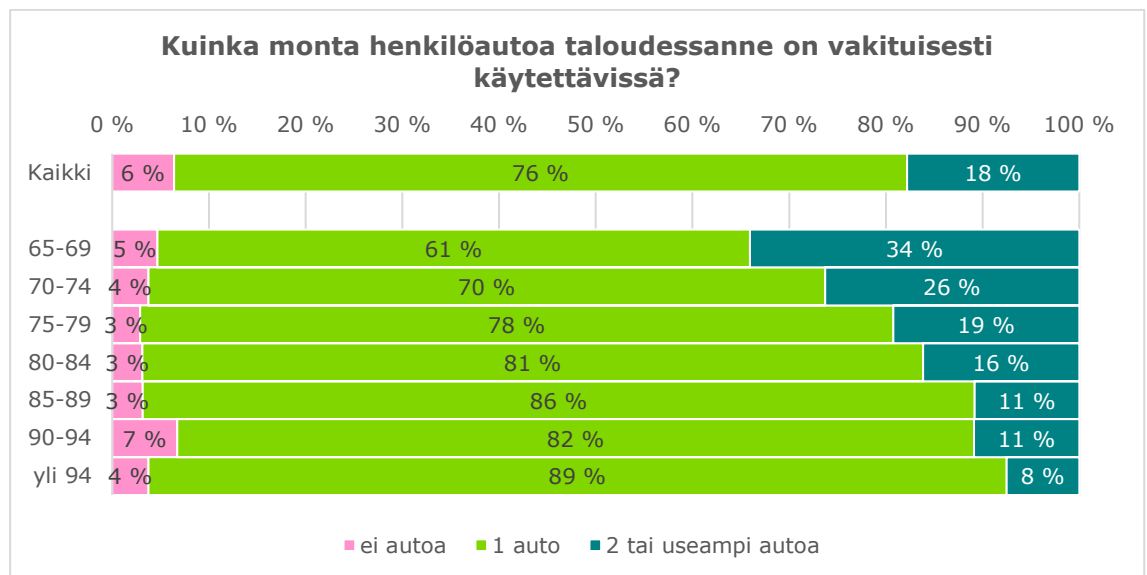
Kuva 8. Henkilöauton (kuljettajana tai matkustajana) ja joukkoliikenteen käytön yleisyys alueryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

2.2 Autonomistus ja matkatyypit

Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös ikäkuljettajien auton omistamisen yleisyyttä ja yleisimpiä autolla kuljettuja matkatyyppejä. Kaiken kaikkiaan 6 %:lla

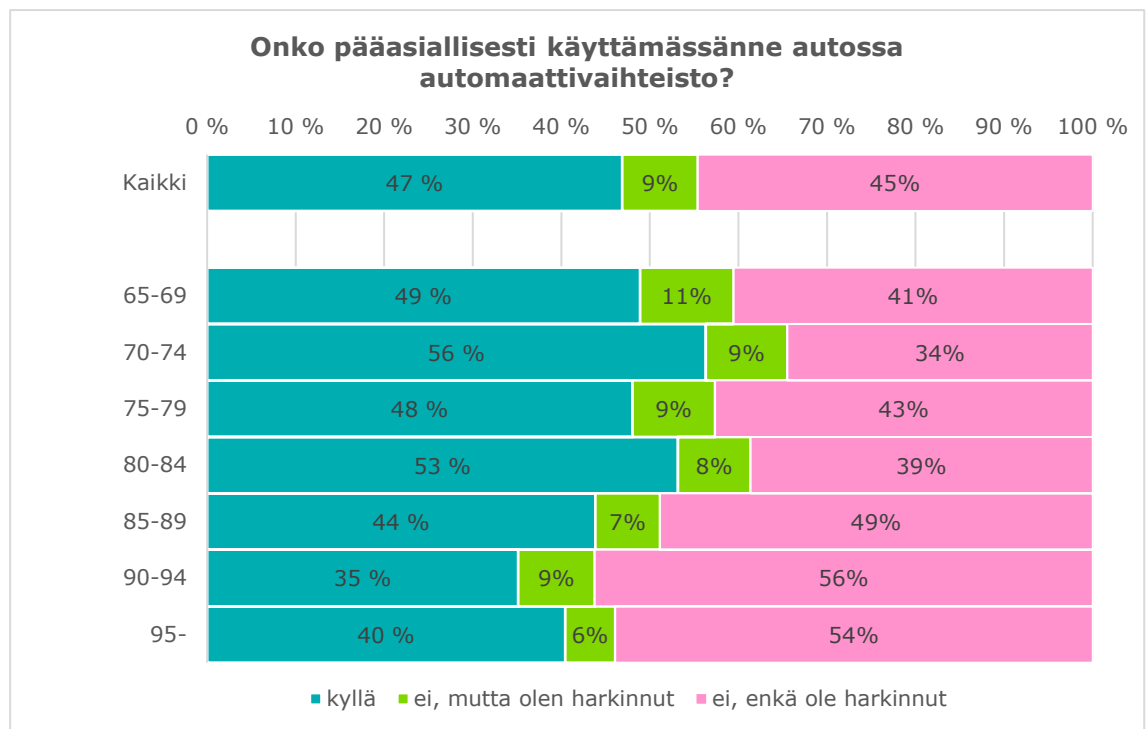
vastaajista ei ollut taloudessaan yhtään autoa, 76 %:lla oli yksi auto ja 18 %:lla useampi kuin yksi auto. Autottomiksi laskettiin myös ne vastaukset, joissa vastausrivi oli jätetty kokonaan tyhjäksi. Autottomien osuus oli kaikissa ikäryhmissä 3–5 %. Vain 90–94-vuotiaiden kohdalla autottomien osuus oli suurempi (7 %). Useamman kuin yhden henkilöauton kotitalouksien suurempi osuus oli nuoremmissa vastaajaryhmissä selvästi vanhimpia ikäluokkia yleisempi (Kuva 9). 65–69-vuotiaista vastaajista noin kolmanneksella oli taloudessaan useampi kuin yksi auto, kun taas yli 80-vuotiailla vastaajilla vastaava osuus jäi 8–16 prosenttiin. Kaikkien ikäryhmien auton omistamisen yleisyydessä ei ollut tapahtunut muutoksia vuoden 2022 tutkimukseen verrattuna, mutta erot eri ikäryhmien välillä olivat tasoittuneet hieman.

Vastaajien keskimääräinen auton vuosimalli oli 2012. Keskimääräinen auton ikä kasvoi myös melko suoraviivaisesti vastaajan oman iän myötä. Pienemmällä paikkakunnilla asuvilla vastaajilla auton vuosimalli oli tyypillisesti keskimääräistä vanhempi. Pienimmillä paikkakunnilla myös vastaajat itsessään olivat hieman keskimääräistä iäkkäämpiä. Esimerkiksi alle 20 000 asukkaan kunnissa vastaajien keski-ikä oli 81,9 vuotta kun se koko aineistossa oli 81,1 vuotta. Kovin merkittävä ero ei kuitenkaan ollut.



Kuva 9. Vastaajien jakautuminen kotitalouden autojen määrän mukaan ikäryhmittäin.

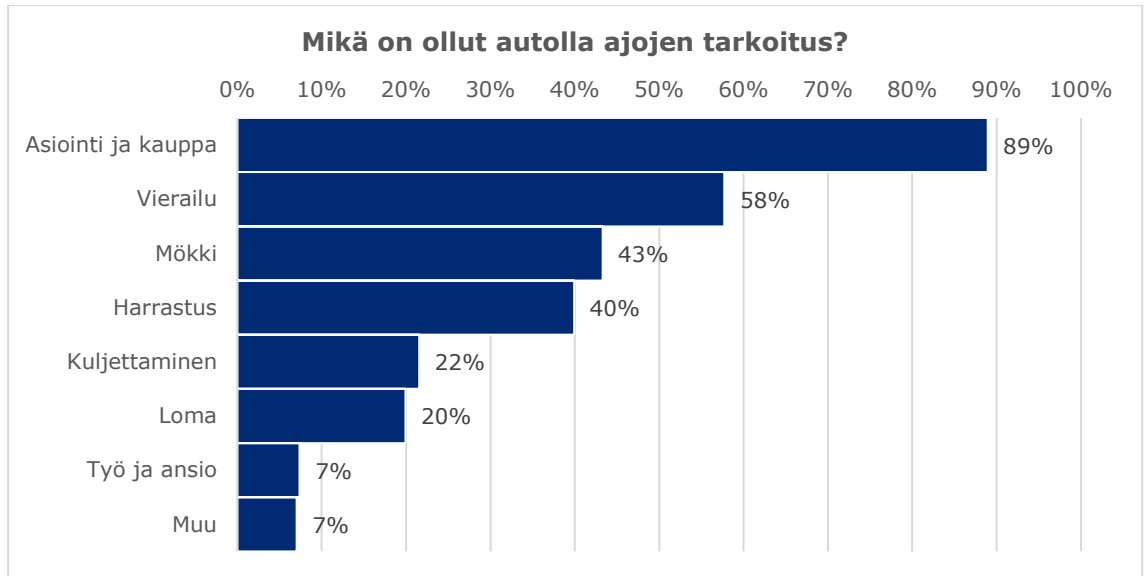
Vuosien 2023 ja 2024 lomakkeilla on selvitetty myös sitä, onko vastaajien pääasiallisesti käyttämässä autossa automaattivaihteisto, ja onko vastaaja harkinnut automaattivaihteiseen autoon siirtymistä. Vuoden 2024 tutkimuksessa kaikista vastaajista 47 % ilmoitti käyttävänsä automaattivaihteista autoa ja 53 % manuaalivaihteista autoa. Manuaalivaihteiden käyttäjistä 9 % oli harkinnut automaattivaihteiseen autoon siirtymistä (Kuva 10). Yleisesti ottaen automaattivaihteisen auton käyttö laski melko tasaisesti iän noustessa. Automaattivaihteiseen autoon siirtymisen harkitsemista oli harkinnut kaikkiaan melko pieni osa vastaajista ja osuus pieneni entisestään vastaajan iän myötä.



Kuva 10. Automaattivaihteisen auton käytön yleisyys ikäryhmittäin.

Autolla tehtyjen matkojen pääasiallista tarkoitusta kysyttäessä selvästi yleisin matkatyyppi oli asiointi- ja kauppatmatkat, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi autolla tekemäkseen matkatyypiksi 89 % vastaajista (Kuva 11). Toiseksi yleisimpiä olivat vierailumatkat, joita ilmoitti tekevänsä 58 % vastaajista. Mökkimatkoihin autoa käytti 43 % ja harrastusmatkoihin 40 % vastaajista. Harvinaisempia olivat muiden kuljettamiseen liittyvät matkat (22 %) ja lomamatkat (20 %). Tulokset olivat hyvin yhtenäisiä aiempien vuosien kanssa. Työ- ja ansiomatkat oli valinnut tekemäkseen matkatyypiksi 7 % vastaajista. Osuus oli luonnollisesti hieman korkeampi tutkimusjoukon nuorimmassa, 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä.

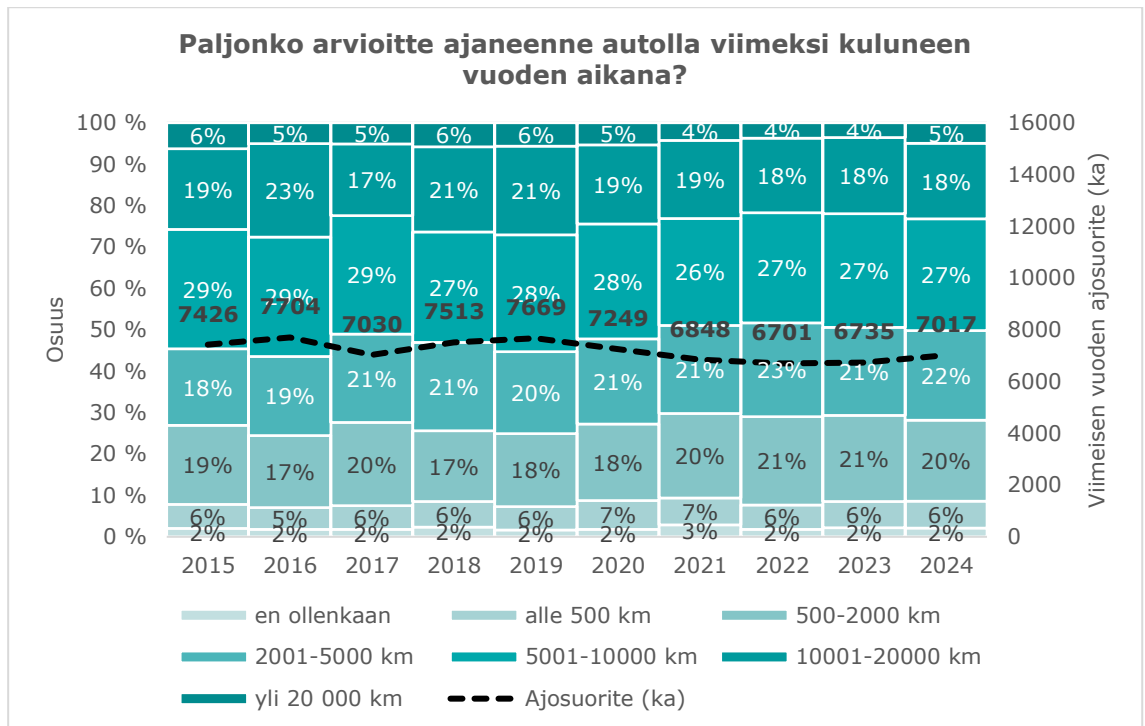
Muita kuin edellä ilmoitettuja matkatyyppejä ilmoitti tekevänsä 7 % vastaajista. Avoimien vastausten perusteella muina matkoina ilmoitettiin muun muassa lääkärisssä tai terveyskeskuksessa käyntiin liittyviä matkoja sekä lasten- ja lastenlasten vierailuihin liittyviä matkoja, mutta osittain avoimet vastaukset sisälsivät myös tarkennuksia monivalintana ilmoitettuihin matkatyyppeihin tai niiden yleisyyteen. Alueryhmittäin tarkasteltuna autolla tehtiin mökkimatkoja pääkaupunkiseudulla selvästi keskimääräistä enemmän (58 % vastaajista) kun taas pienillä paikkakunnilla vierailumatkojen ja osittain myös asiointi- ja kauppatmatkojen yleisyys korostui entisestään. Paljon ajokilometrejä vuoden aikana ajaneilla vastaajilla luonnollisesti useimpia matkatyyppejä tehtiin keskimääräistä yleisemmin, mutta heidän joukossaan oli selvästi paljon vielä työelämässä mukana olevia vastaajia. Yli 20 000 kilometriä vuoden aikana ajaneista vastaajista 38 % ilmoittikin työ- ja ansiomatkat vähintään yhdeksi tekemäkseen matkatyypiksi.



Kuva 11. Matkatyyppit, joita vastaajat ilmoittivat tekevänsä autolla kuljettajana. Vastaajilla oli mahdollisuus valita useita matkatyypppejä. Prosenttiosuus kuvaa osuutta vastaajista, joka oli valinnut kyseisen matkatyyppin vähintään yhdeksi vaihtoehdoksi.

2.3 Liikennesuorite

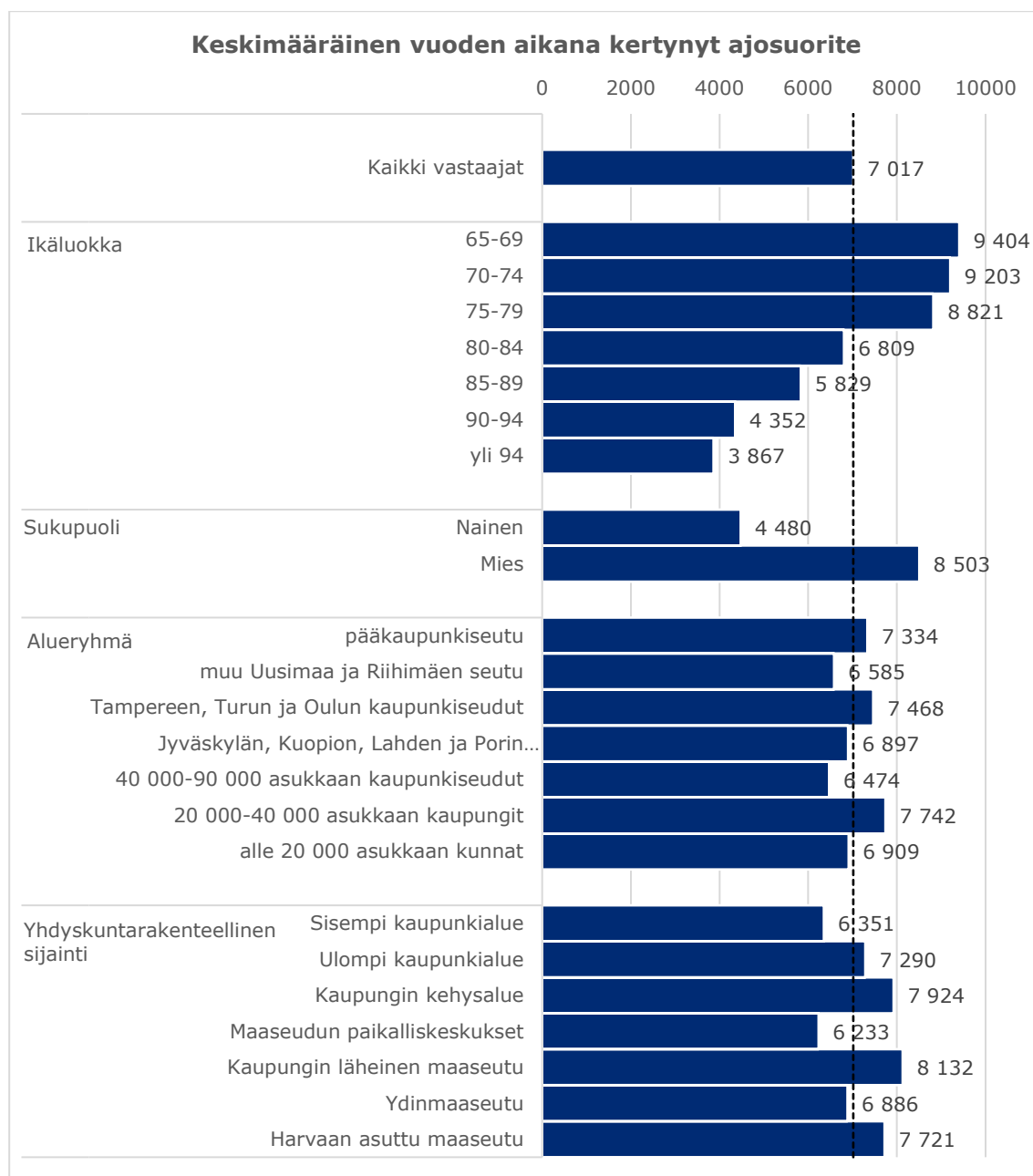
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana kertynyttä ajosuoritetta seitsemänportaisella asteikolla. Suurimman ryhmän (27 %) muodostivat aiempien vuosien tapaan 5 000–10 000 kilometriä vuoden aikana ajaneet vastaajat (Kuva 12). Yli 20 000 kilometriä ajaneiden osuus oli 5 %, kun taas kokonaan ilman ajokilometrejä jääneiden osuus oli 2 % vastaajista. Ilmoitetun ajosuoritteen vaihteluvälin perusteella jokaiselle vastaajalle muodostettiin 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 2024 aineistossa oli 7 017 kilometriä. Suorite oli noussut hieman vuosien 2022 ja 2023 suoritteista, mitä ennen suorite on ollut laskeva vuodesta 2019 alkaen.



Kuva 12. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä vuosien 2015–2024 tutkimuskierroksilla.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkein eniten ajokilometrejä viimeisen vuoden aikana oli kertynyt tutkimusjoukon nuorimmalle vastaajaryhmälle, 65–69-vuotiaille. Ajosuorite laski iän kasvaessa ja 80 vuoden iästä alkaen ajosuorite laski hyvin selkeästi (Kuva 13). Yli 90-vuotiailla vastaajilla keskimääräinen ajosuorite jäi alle 5 000 kilometriin. Sukupuolittain tarkasteltuna erot olivat myös hyvin selkeitä ja miehille ajokilometrejä oli kertynyt lähes kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna.

Alueryhmittäin tarkasteltuna keskimääräinen ajosuorite oli suurin 20 000–40 000 asukkaan kaupungeissa, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla sekä pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulla hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ei ikäkuljettajilla siten suoraan näy alentuneissa ajokilometrimäärissä. Vaikka henkilöauton kulkumuoto-osuus on hieman keskiarvon alapuolella, paljon kilometrejä kerryttävien matkatyyppien, kuten mökkimatkojen yleisyys nostaa ajosuoritetta. Yleisesti kuitenkin sisemmillä kaupunkialueilla asuvien vastaajien ajokilometrimäärät jäivät keskiarvon alapuolelle ja vastaavasti kaupunkien ulommilla alueilla tai harvaan asutulla maaseudulla ajokilometrimäärät nousivat korkeiksi. Tulokset olivat hyvin samantyyppisiä aiempien vuosien tutkimustulosten kanssa.



Kuva 13. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajama keskimääräinen ajosuorite vastaajaryhmittäin.

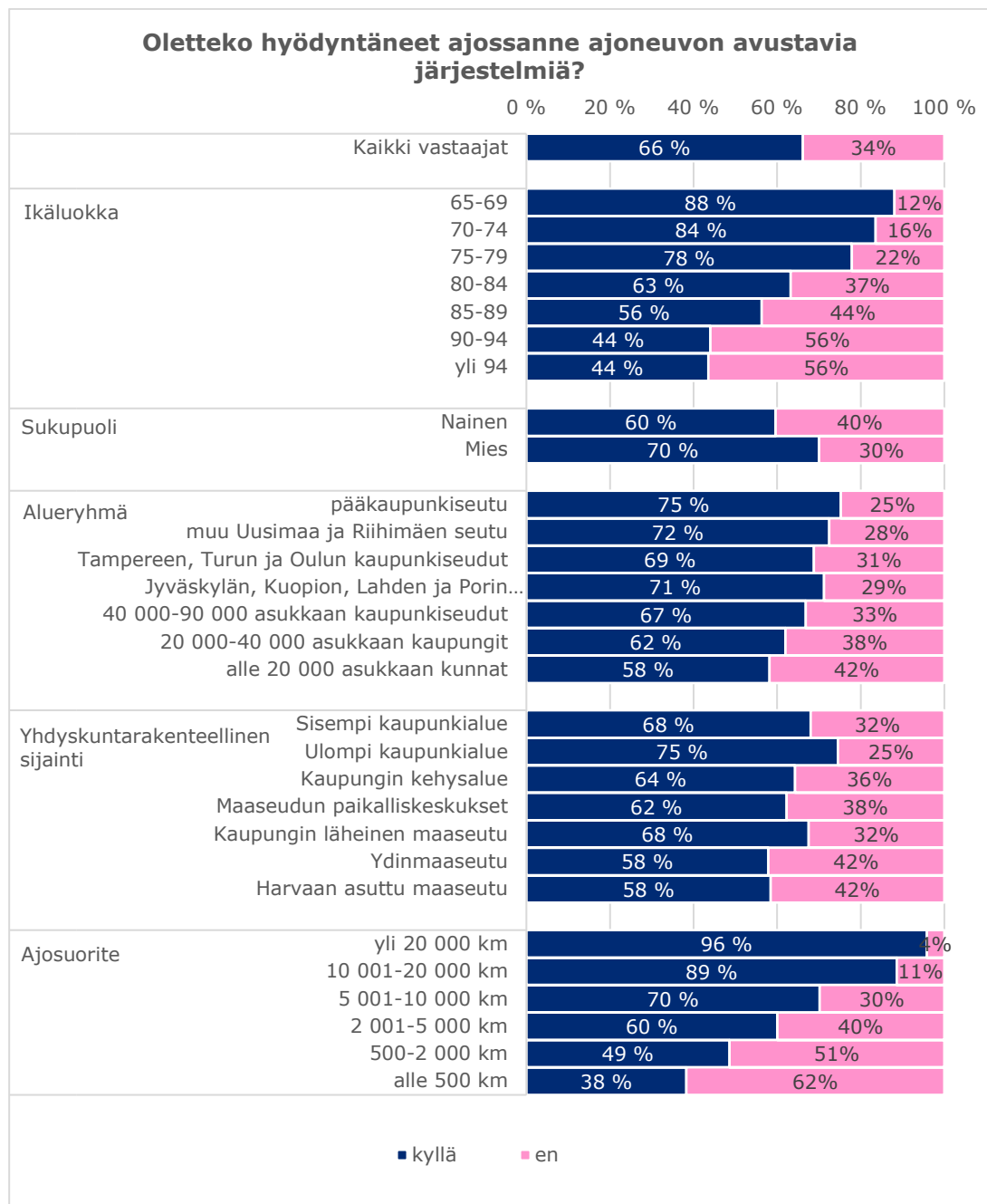
2.4 Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö

Viimeisimpinä tutkimusvuosina tutkimuslomakkeella on selvitetty ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyttä ikäkuljettajilla. Vuodesta 2023 lähtien avustavien järjestelmien kysymys on ollut laajempi kokonaisuus, jossa vastaajat ovat saaneet valita monivalintalistalta ne avustavat järjestelmät, joita ovat käyttäneet. Lisäksi jokaisen järjestelmän kohdalla on ollut mahdollisuus ilmoittaa, onko kokenut järjestelmän hyödylliseksi tai mahdollisesti ajoa haittaavaksi. Osion lopuksi vastaajilla on ollut lisäksi mahdollisuus jättää avointa palautetta avustaviin järjestelmiin liittyen.

Vuoden 2024 tutkimusaineistossa 66 % kaikista vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä ajossaan jotakin ajoneuvon avustava järjestelmää (Kuva 14). Avustavien järjestelmien käytön yleisyys laski melko tasaisesti vanhempiin ikäluokkiin

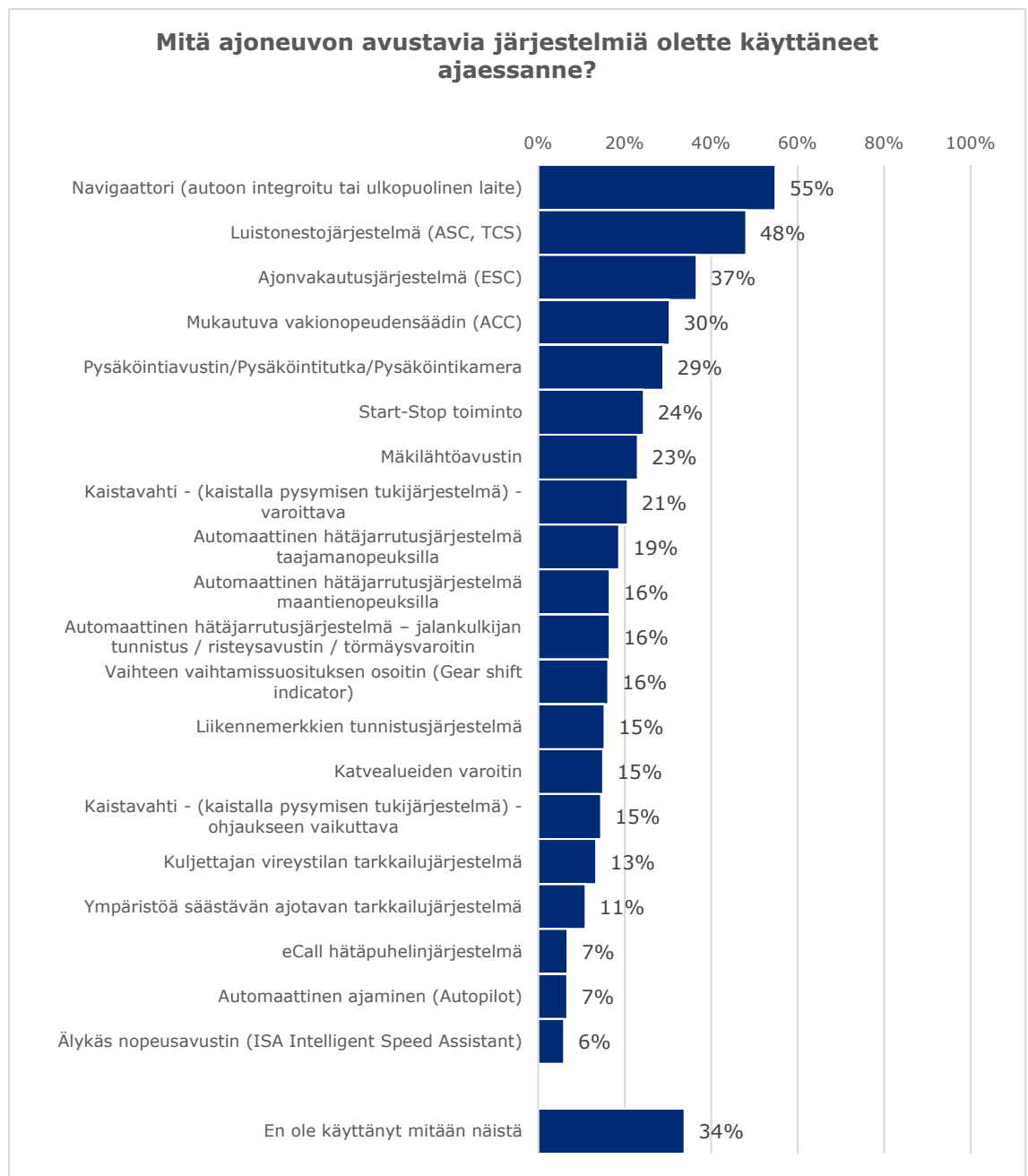
siirryttäessä. Miehillä, pääkaupunkiseudulla asuvilla ja yleisesti kaupunkialueilla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää.

Selkein yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen oli ajomäärällä. Yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneista jopa 96 % ilmoitti hyödyntäneensä avustavia järjestelmiä. Osuus laski melko selvästi suhteessa ajokilometreihin. 500–2 000 kilometriä vuodessa ajaneista hieman yli puolet ilmoitti, ettei ole käyttänyt mitään ajoneuvon avustavaa järjestelmää. Luonnollisesti myös vastaajan pääasiallisiin ajoihin käyttämän ajoneuvon iällä oli selkeä yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen.



Kuva 14. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys vastaajaryhmittäin.

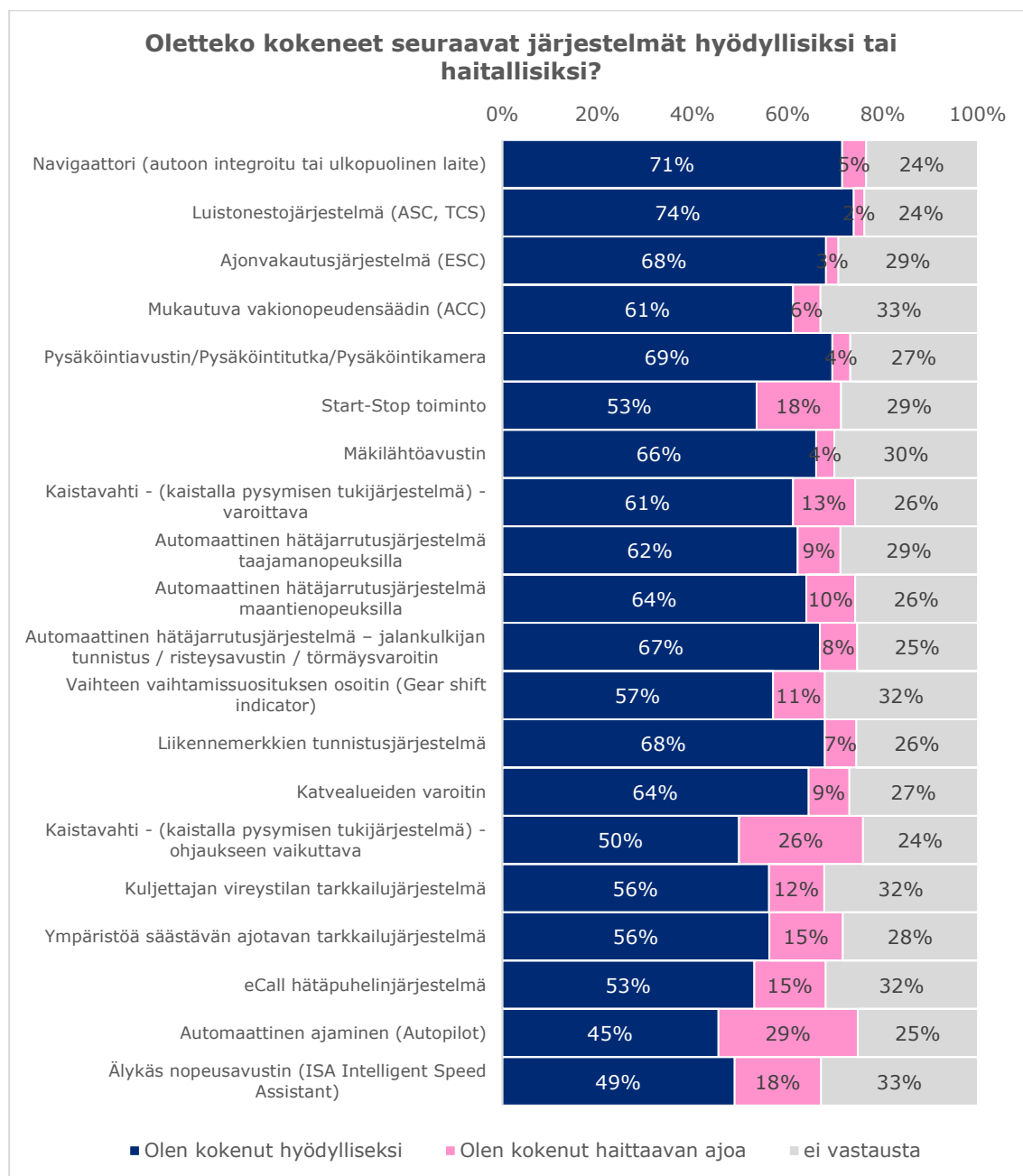
Tarkentavana kysymyksenä lomakkeella kysyttiin, mitä ajoneuvon avustavia järjestelmiä vastaajat ovat käyttäneet. Yleisimmin vastaajat ilmoittivat käyttäneensä navigaattoria (55 % kaikista vastaajista) ja luistonestojärjestelmää (48 %) (Kuva 15). Seuraavaksi yleisimpinä mainittiin ajonvakautusjärjestelmä (37 %), mukautuvat vakionopeudensäädin (30 %) ja erilaiset pysäköintiavustimet, kuten pysäköintitutka tai -kamera (29 %).



Kuva 15. Eri avustavien järjestelmien käytön yleisyys.

Kaikkein hyödyllisimmiksi avustaviksi järjestelmiksi vastaajat olivat kokeneet luistonestojärjestelmän, navigaattorin, pysäköintiavustimet, ajonvakautusjärjestelmän ja liikennemerkkien tunnistusjärjestelmän, joista jokaisen oli ilmoittanut hyödylliseksi yli kaksi kolmasosaa vastaajista (Kuva 16). Vähemmän hyödyllisiksi sen sijaan oli arvioitu esimerkiksi Start-Stop-toiminto ja ohjaukseen vaikuttava

tukijärjestelmä kaistavahti, jotka oli myös kokenut ajoa haittaavaksi yli 18 % vastaajista. Sen sijaan varoittavan kaistavahdin koki hyödyllisenä 61 % vastaajista. Myös harvemmin käytetyt järjestelmät, kuten autopilotin, eCall hätäpuhelinjärjestelmän ja älykkään nopeusavustimen oli ilmoittanut ajoa haittaavaksi 15–29 % vastaajista. On kuitenkin oletettavaa, että kaikki kielteiset vastaukset eivät perustuneet kokemukseen järjestelmän käytöstä, vaan ennemminkin tulkintaan siitä, että vastaaja ei nähnyt kyseiselle järjestelmälle tarvetta omassa autossaan.

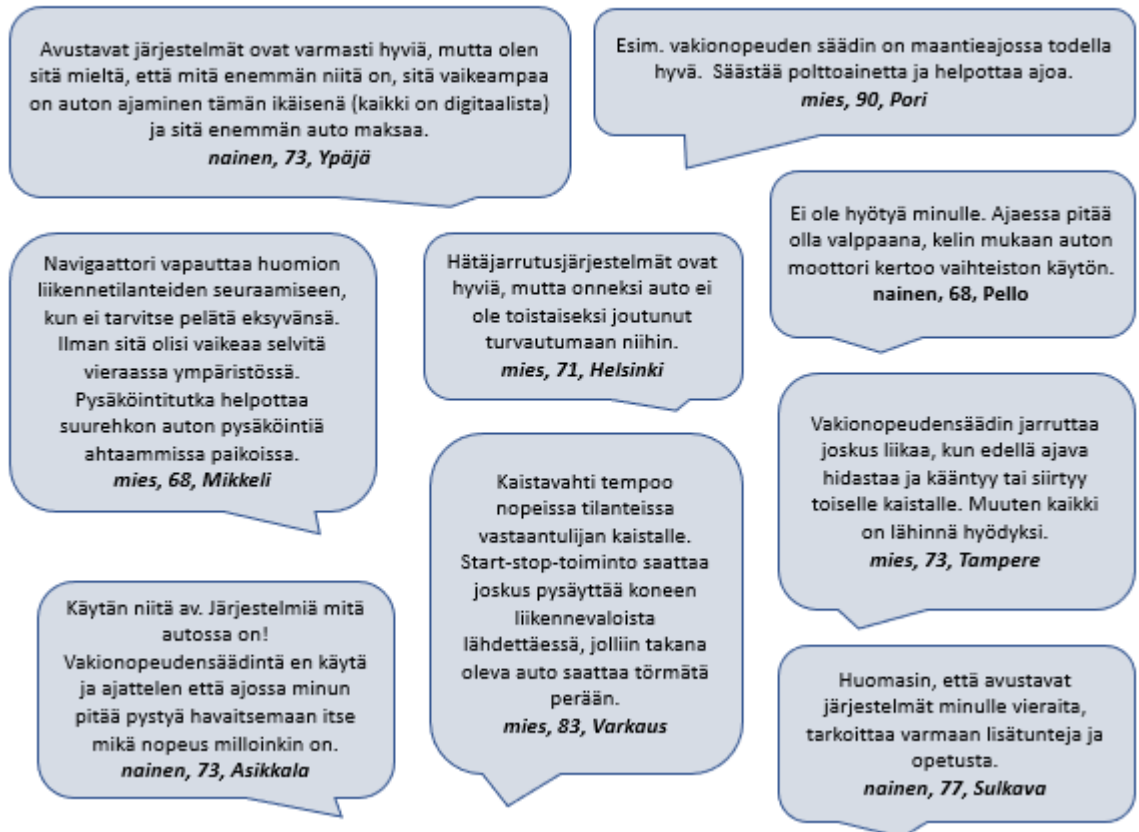


Kuva 16. Eri avustavien järjestelmien käytön kokeminen hyödylliseksi tai haitalliseksi järjestelmien yleisyysjärjestyksessä.

Tutkimuslomakkeella oli lisäksi mahdollisuus tarkentaa avoimessa kentässä, miksi on kokenut tietyt järjestelmät hyödylliseksi tai haitalliseksi. Useassa palautteessa oli täsmennetty, että suurimmalle osalle järjestelmiä ei ole tarvetta omassa ajossa ja harvinaisemmista järjestelmistä moni ei ollut ollenkaan tietoinen. Joitain

järjestelmiä, kuten vakionopeudensäädintä, navigaattoria ja peruutukseen liittyviä järjestelmiä kuitenkin myös kiiteltiin useammassa palautteessa. Erityisesti vanhimmillä vastaajilla uusien järjestelmien ja teknologioiden omaksuminen koettiin joissain palautteissa myös vaikeaksi enää tässä vaiheessa, kun ajotavat on sopeutettu omaan tuttuun autoon ja ajouraa ei välttämättä ole enää kovin montaa vuotta jäljellä. Esimerkkejä avustaviin järjestelmiin liittyvästä avoimesta palautteesta on esitetty kuvassa 17.

Halutessanne voitte vielä tarkentaa, miksi olette kokeneet kyseiset järjestelmät hyödyllisiksi tai haitallisiksi. Voitte myös ilmoittaa, mikäli haluaisitte tietää enemmän jostakin avustavasta järjestelmästä.



Kuva 17. Esimerkkejä avustaviin järjestelmiin liittyvästä avoimesta palautteesta vuoden 2024 tutkimuskierröksellä.

2.5 Ajokyky ja ajotottumukset

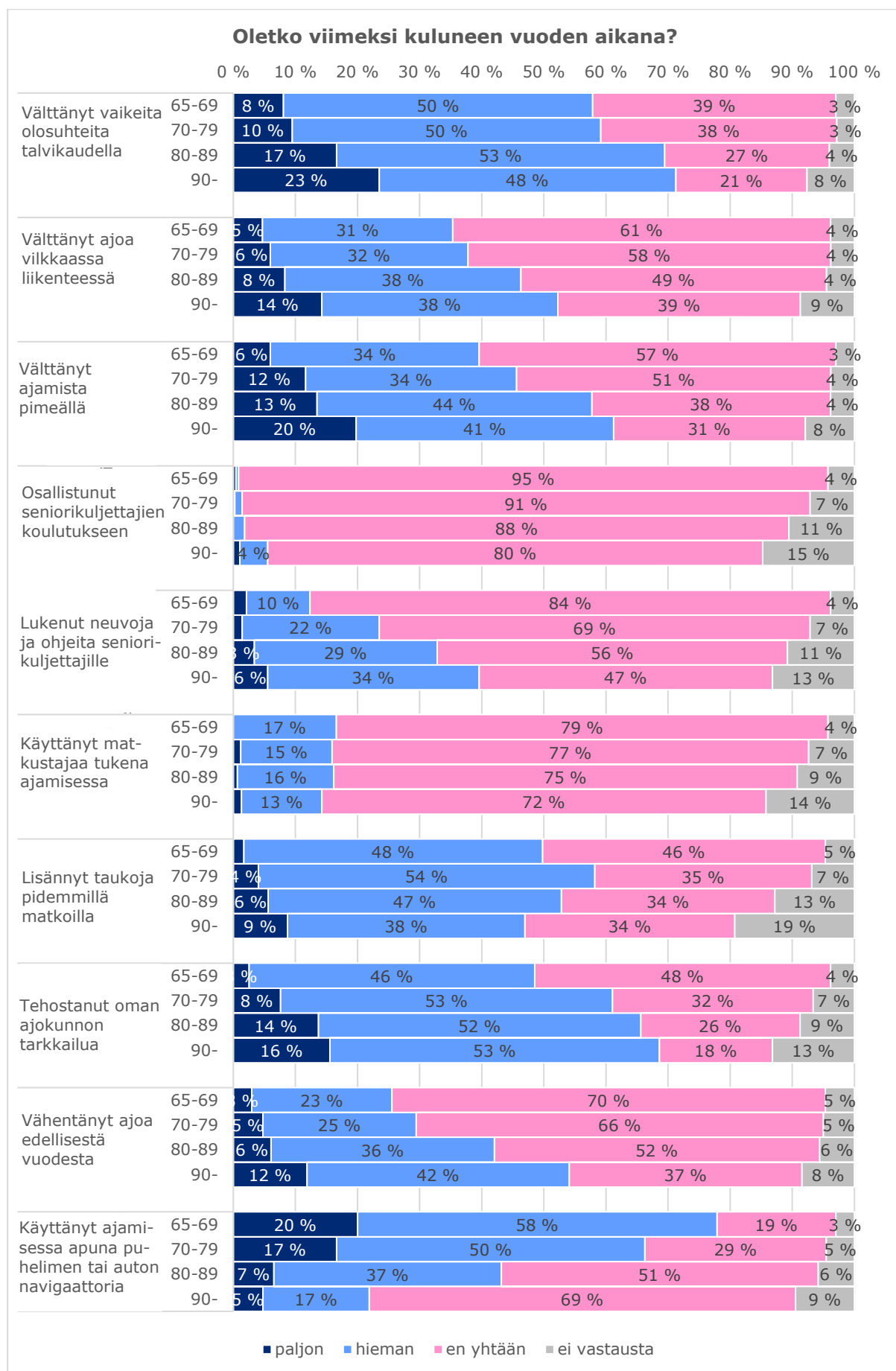
Tutkimuslomakkeella on selvitetty ikäkuljettajien ajotottumuksissa viimeisen vuoden aikana tapahtuneita muutoksia erilaisilla ajokäyttäytymiseen liittyvillä väittämillä. Väittämien todenmukaisuutta omalla kohdalla on voinut arvioida asteikolla en yhtään–hieman–paljon. Vertailuryhmien koon ja luettavuuden parantamiseksi ikäryhmät on niputettu analyyseja varten neljään luokkaan.

Vuoden 2024 tutkimusaineistossa eri osa-alueista selkeimmin esille nousivat aiempien vuosien tapaan tehostunut oman ajokunnon tarkkailu sekä vaikeiden talviolosuhteiden ja pimeällä ajon välttäminen (Kuva 18). Sekä oman ajokuntonsa tarkkailua oli tehostanut ja vaikeita talviolosuhteita välttänyt (hieman tai paljon) kaikkiaan 68 % vastaajista. 55 % vastaajista oli välttänyt ajamista pimeällä ja 46 % välttänyt ajamista vilkkaassa liikenteessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Lähes poikkeuksetta eniten muutoksia omissa ajotottumuksissa ja oman ajokunnon tarkkailussa oli tapahtunut vanhimmissa ikäryhmissä. Aiemmassa luvussa

esitetyn mukaisesti myös ajaminen ylipäättään väheni selvästi vastaajan iän kasvaessa (Kuva 7).

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 myös tyhjien vastausten osuus kasvoi, mikä voi osaltaan viitata siihen, että omien ajotottumusten itsearviointi koetaan haastavaksi esimerkiksi selvästi vähentyneiden ajokilometrien myötä.

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 17 % vastaajista edes joskus viimeksi kuluneen vuoden aikana. Osuudet olivat samankaltaiset vuoden 2023 tutkimukseen verrattuna. Puhelimen tai auton navigaattorin käytön yleisyys laski selvästi vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. Navigaattorin käyttö oli kuitenkin kasvanut 5–7 prosenttiyksikön verran 65–89-vuotiaiden keskuudessa, mutta yli 90-vuotiaiden vastaajien navigaattorin käyttö oli vähentynyt prosenttiyksiköllä. Kokonaisuudessaan ajotottumuksiin liittyvät tulokset olivat vuoden 2024 aineistossa hyvin lähellä edellisten vuosien arvoja.

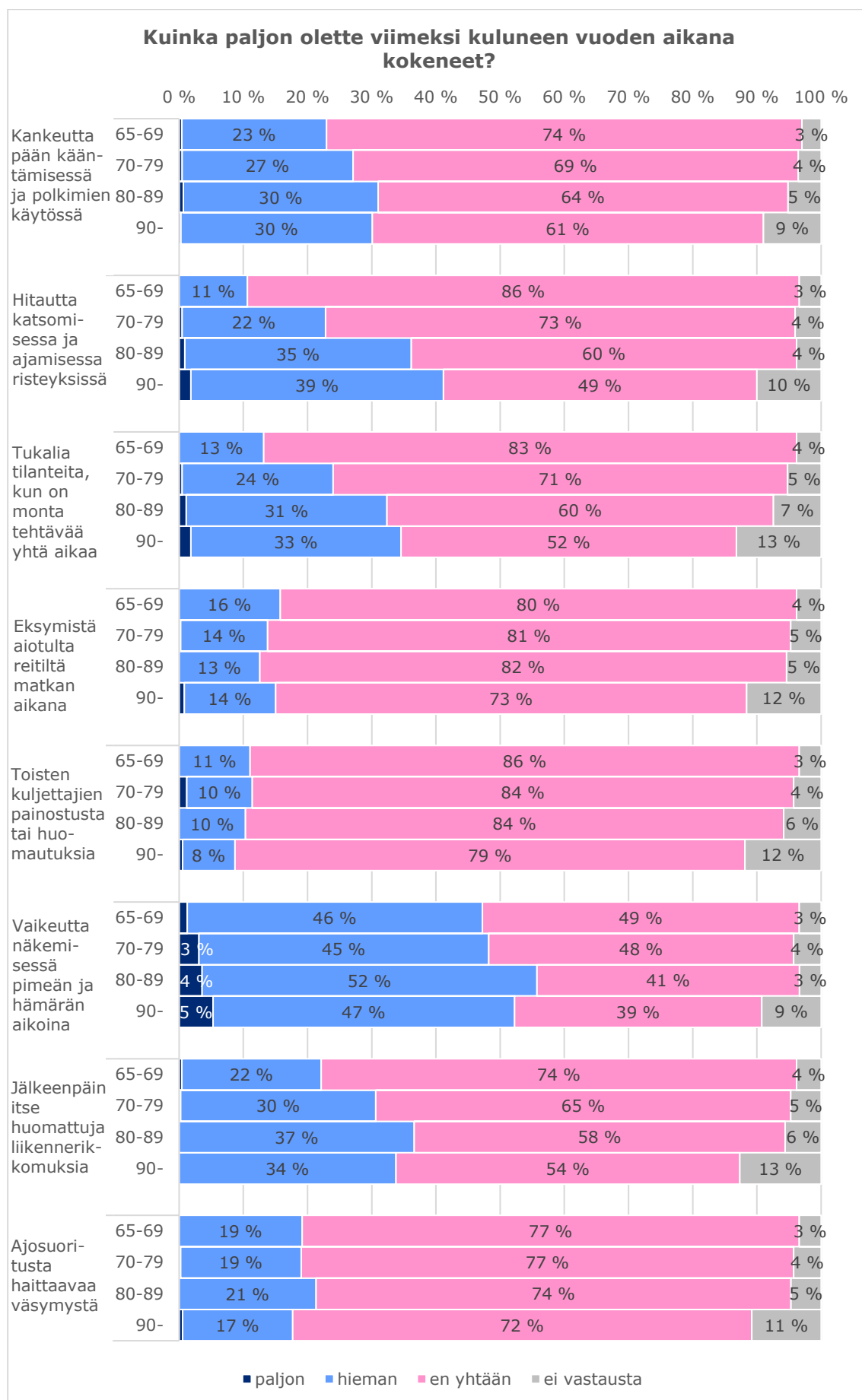


Kuva 18. Ajotottumuksissa tapahtuneet muutokset viimeksi kuluneen vuoden aikana ikäryhmittäin.

Ajotottumusten lisäksi tutkimuksessa on selvitetty ikäkuljettajien arviota omasta ajoterveydestään. Vastaajilla on mahdollisuus arvioida, kuinka paljon erilaisia haasteita heillä on viimeksi kuluneen vuoden aikana ollut eri ajamiseen liittyvien osa-alueiden kanssa. Osa-alueisiin liittyviä väittämiä on voinut arvioida edellä esitettyyn tapaan asteikolla en yhtään–hieman–paljon. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa oman ajoterveyden katsottiin aiempien vuosien tapaan olevan keskimäärin hyvällä tasolla ja säännöllisten ongelmien kokeminen jäi kokonaisuudessaan hyvin vähäiseksi.

Ajotottumuksissa esillä ollut pimeällä ajon välttelyyn liittyvä teema nousi esille myös ajoterveyden arvioinnissa ja eri osa-alueista korostui selkeimmin juuri vaikeudet näkemisessä hämärän ja pimeän aikana (Kuva 19). Yli 80-vuotiaista vastaajista noin puolet ilmoitti kokeneensa ainakin ajoittain haasteita pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Yli 90-vuotiaista 5 % koki kohdanneensa näitä vaikeuksia paljon. Osuus laski nuoremmissa vastaajaryhmissä, mutta alle 70-vuotiaistakin lähes puolet ilmoitti kohdanneensa hieman vaikeuksia pimeällä ja hämärässä näkemisessä.

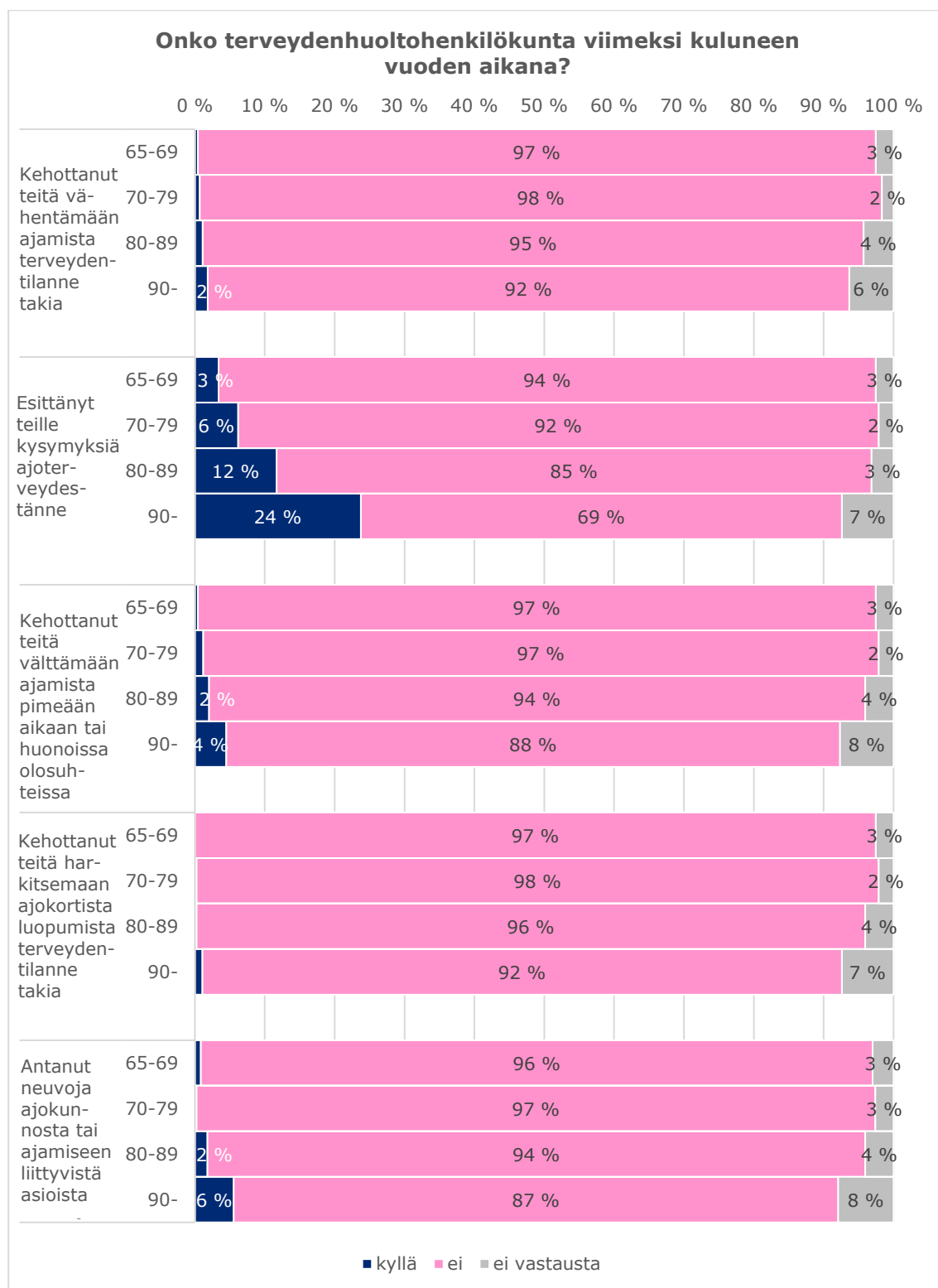
Kohtuullisen suuri osa erityisesti vanhimpien ikäryhmien vastaajista oli kokenut viimeisen vuoden aikana myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä, jälkeenpäin huomattuja liikennerikkomuksia, tukalia tilanteita yhtäaikaisten tehtävien kanssa sekä kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä. Hieman tai paljon edellä esitettyjä oli kokenut vanhimmista ikäryhmistä keskimäärin noin kolmannes vastaajista. Kuitenkin myös yli 80-vuotiaiden joukossa selvänä enemmistönä olivat ne vastaajat, jotka eivät näitä ongelmia olleet kokeneet. Ajosuoritusta haittaavaa väsymystä oli kokenut ainakin ajoittain vajaa viidennes vastaajista. Vastauksissa ei ollut ajosuoritusta haittaavan väsymyksen osalta merkittäviä eroja eri ikäryhmien välillä. Eri osa-alueista vähimmälle huomiolle jäivät eksyminen aiotulta reitiltä tai toisilta kuljettajilta saatu painostus tai huomautukset. Ainoastaan noin 9–16 % vastaajista ilmoitti kokeneensa näitä edes hieman viimeksi kuluneen vuoden aikana. Suurta merkitystä vastaajan iällä ei eksymiseen tai huomautusten saamiseen ollut.



Kuva 19. Vastaajien arvio siitä, ovatko he viimeksi kuluneen vuoden aikana kohdanneet erilaisia ajokyvyn heikkenemistä indikoivia tilanteita.

Ajotottumuksiin ja ajokyvyn heikkenemiseen liittyvien arvioiden lisäksi tutkimuksessa selvitettiin terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa käytyjen keskustelujen yleisyyttä. Valtaosa vastaajista ei ollut aiempien vuosien tapaan käynyt ollenkaan keskustelua terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa ajokuntoonsa liittyen viimeisen vuoden aikana (Kuva 20). Eri osa-alueista ainoana yli 10 prosentin osuuteen nousi terveydenhuoltohenkilökunnan esittämien kysymysten yleisyys yli 80-vuotiaiden vastaajien ryhmässä.

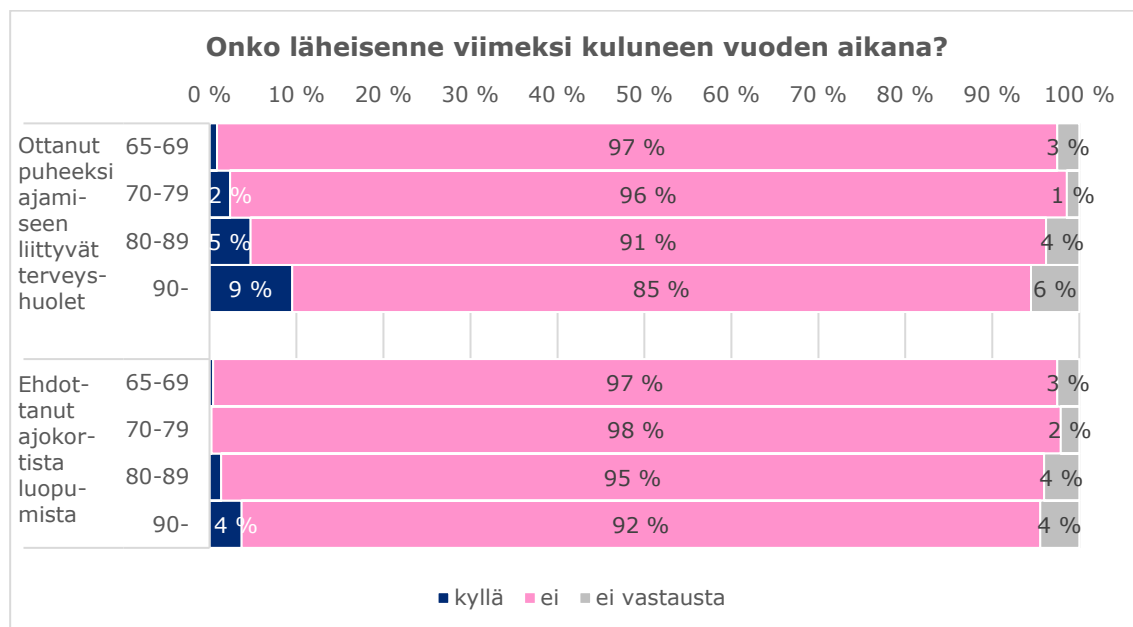
Alle 80-vuotiaille vastaajille terveydenhuoltohenkilökunta ei ollut antanut ajoterveyteen liittyviä ohjeita tai kehotuksia käytännössä ollenkaan viimeisen vuoden aikana. Ajokortista luopumista tai ajamisen vähentämistä terveydenhoitohenkilökunta oli ylipäänsä ehdottanut vain satunnaisille vastaajille yli 90-vuotiaiden ikäryhmässä. Ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä terveydenhoitohenkilökunta oli esittänyt kuudelle prosentille 70–79-vuotiaista vastaajista, 12 prosentille 80–89-vuotiaista vastaajista ja 24 prosentille yli 90-vuotiaista vastaajista. Yli 90-vuotiaista vastaajista 4 % oli saanut kehotuksia pimeällä ja huonoissa olosuhteissa ajamisen välttämiseen. Kaikki muut osuudet jäivät alle 2 prosenttiin.



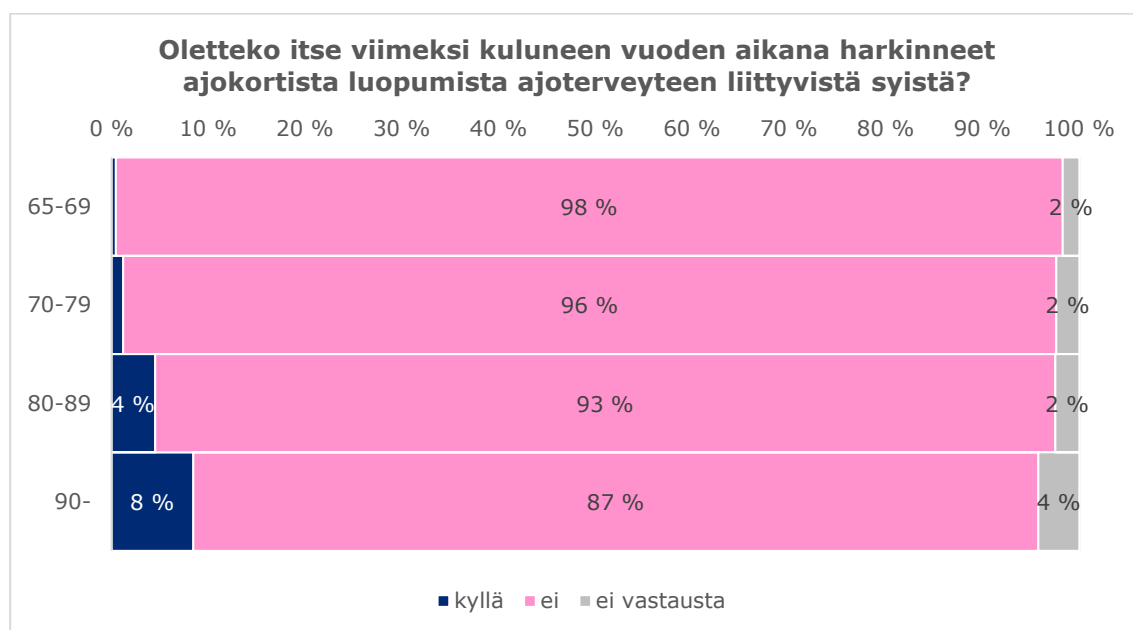
Kuva 20. Vastaajien arvio siitä, onko terveydenhoitohenkilöstä viimeksi kuluneen vuoden aikana opastanut tai kysynyt vastaajalta ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä.

Vuoden 2024 tutkimuslomakkeella selvitettiin edellisenä vuonna tutkimukseen uutena tullut kysymys läheisten kanssa käytyjen keskusteluiden yleisyydestä. Myös läheisten kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli jäänyt vastausten perusteella vähäiseksi (Kuva 21). Ajamiseen liittyvät terveyshuolet läheinen oli ottanut puheeksi viidellä prosentilla 80–89-vuotiaista ja yhdeksällä prosentilla yli 90-vuotiaista. Nuoremmilla vastaajilla osuus jäi 1–2 prosenttiin. Ajokortista luopumista läheiset olivat ehdottaneet vain satunnaisille alle 90-vuotiaille vastaajille, ja

yli 90-vuotiailla vastaajillakin osuus jäi neljään prosenttiin. Erillisenä kysymyksenä tutkimuslomakkeella selvitettiin myös, ovatko vastaajat itse harkinneet ajokortista luopumista ajoterveyteen liittyvistä syistä. Yli 90-vuotiaista vastaajista 8 % ja 80–89-vuotiaista vastaajista 4 % kertoi harkinneensa ajokortista luopumista (Kuva 22). Alle 80-vuotiailla osuus jäi alle 2 prosenttiin.



Kuva 21. Vastaajien arvio siitä, onko heidän läheisensä viimeksi kuluneen vuoden aikana ottanut puheeksi ajamiseen liittyvät terveyshuolet tai ehdottanut ajokortista luopumista.

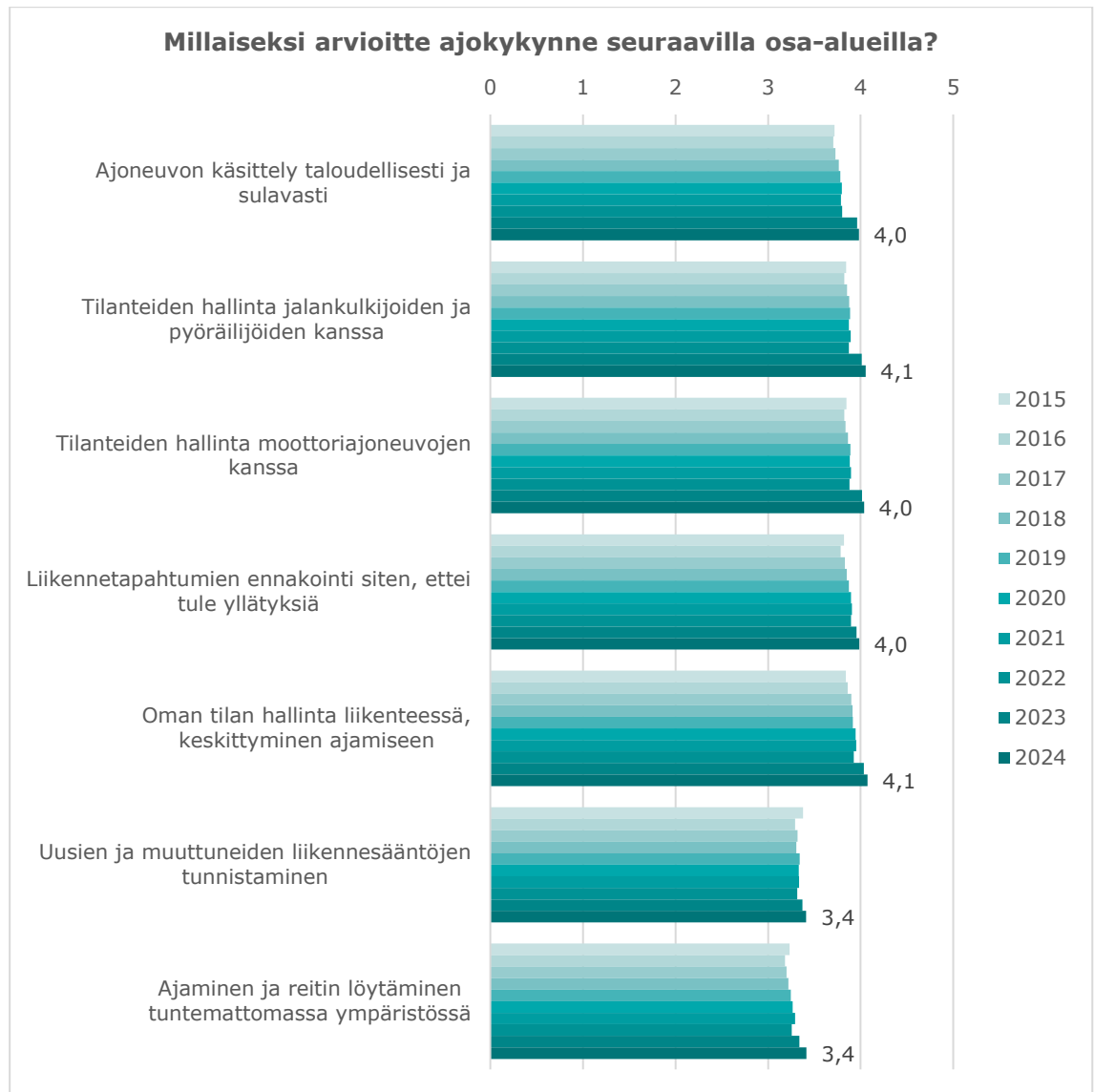


Kuva 22. Vastaajien arvio siitä, ovatko he itse viimeksi kuluneen vuoden aikana harkinneet ajokortista luopumista ajoterveyteen liittyvistä syistä.

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. Kysymys on säilynyt lomakkeella muuttumattomana kymmenen vuoden ajan, mutta vuonna 2023 kysymys siirrettiin lomakkeen muiden muutosten vuoksi tutkimuslomakkeen lopusta alkupäähän.

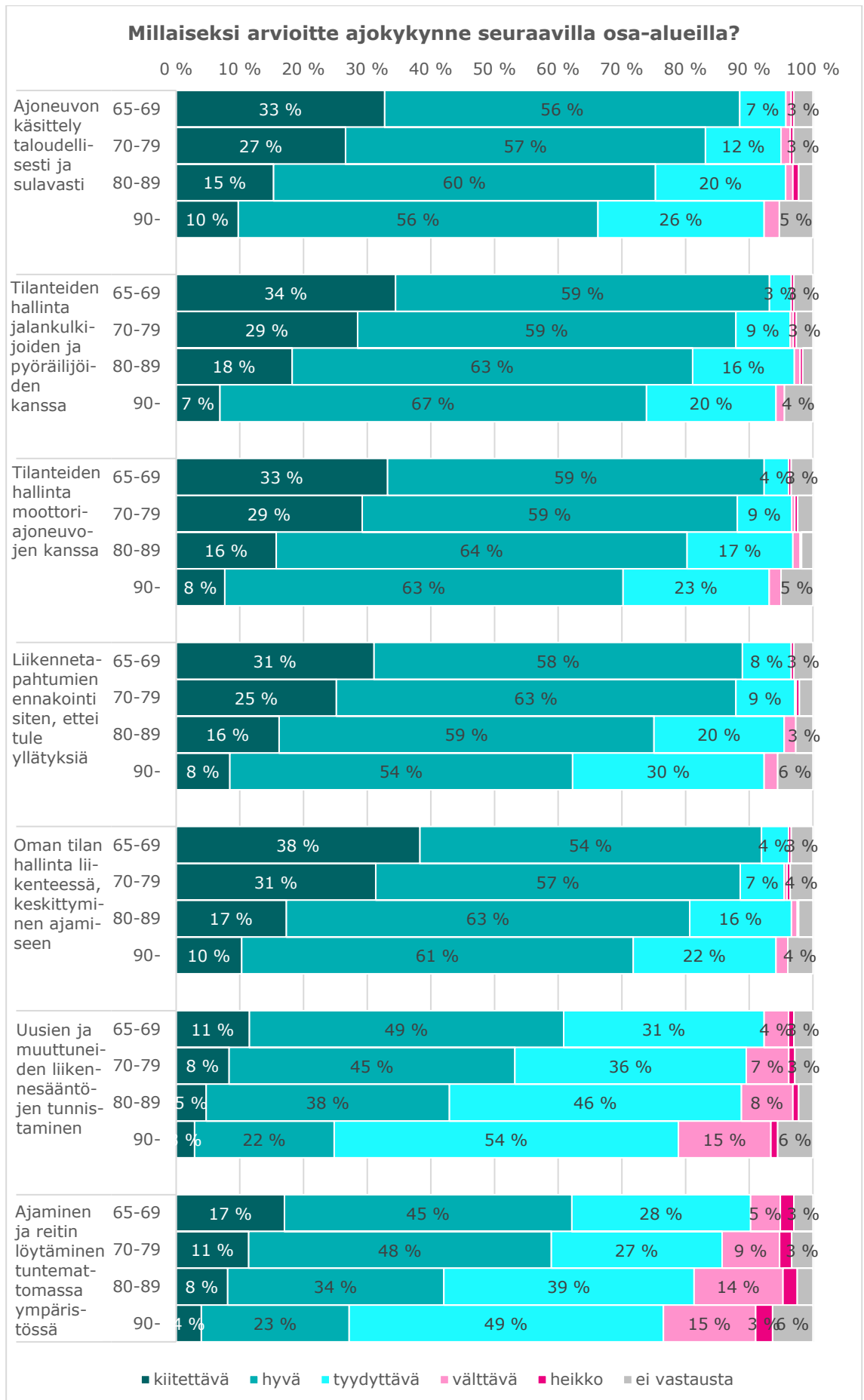
Aikaisempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat oman ajotaitonsa varsin hyväksi ja kaikkien osatekijöiden kohdalla keskiarvosanat olivat nousseet aiempiin vuosiin nähden melko selvästi erityisesti vuosien 2023 ja 2024 tutkimuksissa (Kuva 23). Myös pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna kehitys on useiden tekijöiden osalta ollut nousujohteista. Vuonna 2024 keskiarvosana oli noussut edellisen vuoden tutkimuksesta erityisesti ajamisen ja reitin löytämisen osalta tuntemattomassa ympäristössä. Vuoden 2023 ja 2024 tutkimuksen tyytyväisyyden nousuun saattaa yhtenä selityksenä olla myös kysymyksen siirto lomakkeen loppupäästä lomakkeen alkupuolelle ja sen psykologiset vaikutukset vastaajan arvioihin.

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 2024 tutkimuksessa näille osa-alueille olivat molemmissa 3,4. Kovin merkittävää kehitystä uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisessa ei ole tapahtunut 10 vuoden aikana, mutta tuntemattomassa ympäristössä ajaminen ja reitin löytäminen on viime vuosina saanut hiekan aiempaa korkeampia arvioita. Muissa omaa ajotaitoa arvioivissa väittämissä koko vastaajajoukon keskiarvot nousivat yli neljään tilanteiden hallinnassa sekä jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muiden moottoriajoneuvojen kanssa sekä oman tilan hallinnassa ja ajamiseen keskittymisessä.



Kuva 23. Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2015–2024 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyytyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).

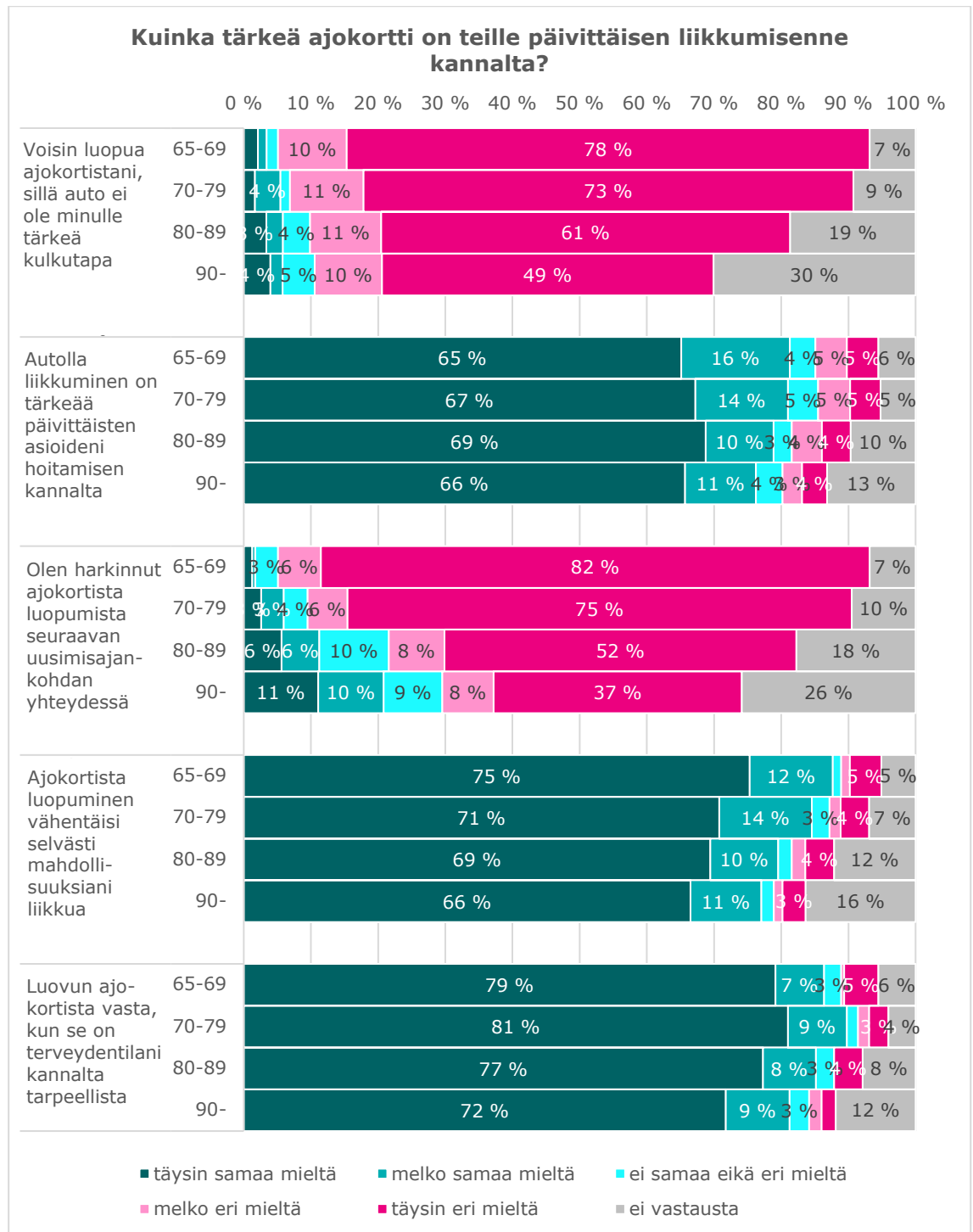
Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkien tekijöiden kohdalla arvio omasta ajotaidosta laski melko suoraviivaisesti vastaajan iän kasvun myötä (Kuva 24). Erityisesti alle 80-vuotiaiden ikäryhmässä oma ajokyky arvioitiin pääosin selvästi keskimääräistä vastaajaa korkeammaksi ja kiitettävien arvioiden osuus oli suurehko. 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 noin 10–20 prosenttiin. Tulokset olivat pitkälti samansuuntaisia aiempien vuosien tutkimustulosten kanssa. Alueryhmittäin tarkasteltuna kovin selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut oman ajotaidon arviointiin.



Kuva 24. Vastaajien arvio omasta ajokyvystään ikäryhmittäin.

Kyselylomakkeella esitettiin lisäksi muutamia ajokortista luopumiseen ja autolla ajamisen merkitykseen liittyviä väittämiä, joita vastaajat saivat arvioida asteikolla ”täysin samaa mieltä ... täysin eri mieltä” (Kuva 25). Aiempien vuosien tapaan ikäkuljettajat pitivät vuoden 2024 tutkimusaineistossa ajokorttia hyvin tärkeänä osana arkeaan ja vain harva oli valmis siitä luopumaan omaehtoisesti. Kaikkiaan yli 65 % vastaajista kaikissa ikäryhmissä piti autolla liikkumista erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Vielä selkeämpi osuus vastaajista koki ajokortista luopumisen vähentävän selvästi heidän liikkumismahdollisuuksiaan.

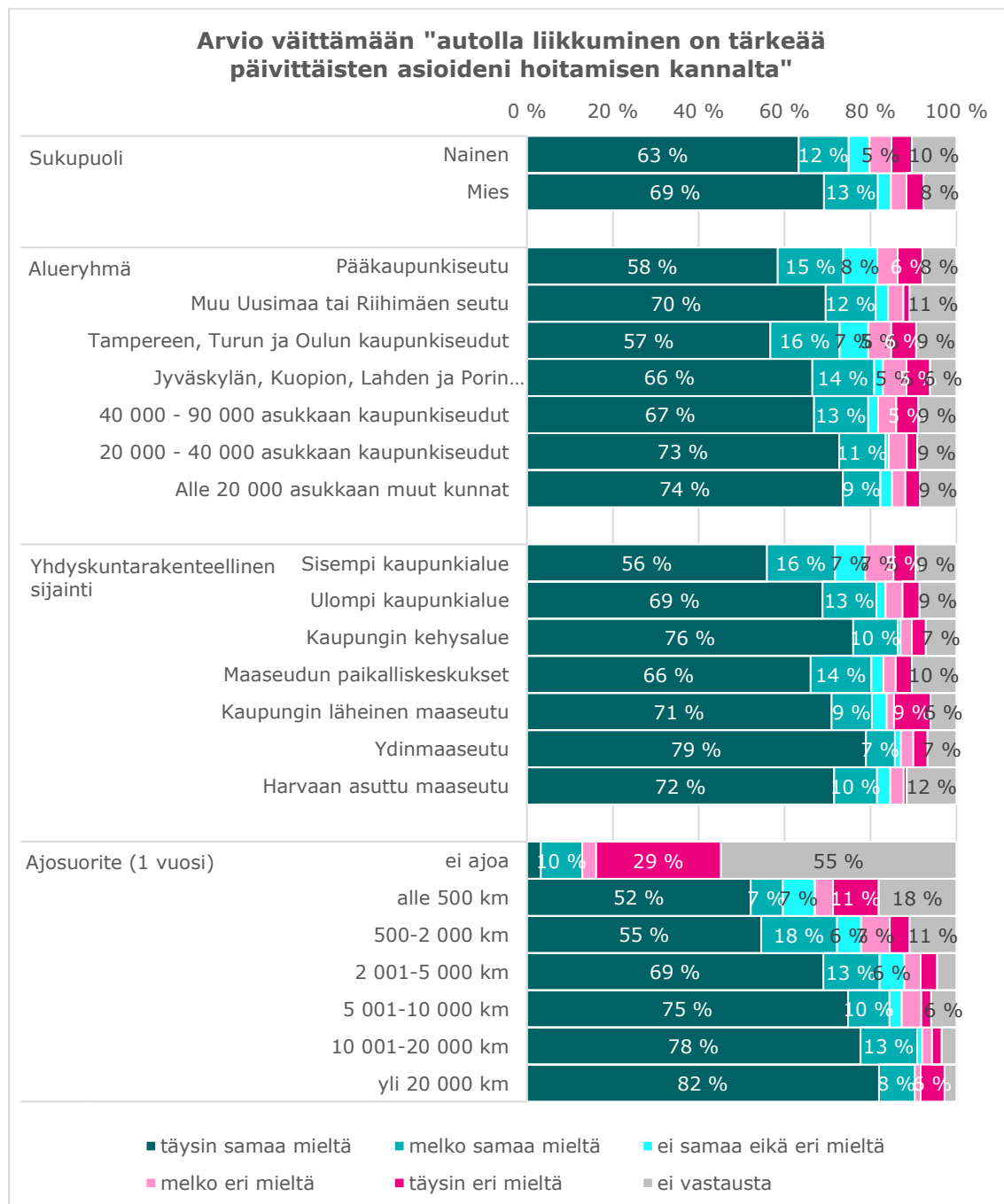
Eroja eri-ikäisten vastaajien välille tuli selkeimmin esille ajokortista luopumisen harkitsemiseen liittyvissä väittämissä. Vaikka vain harva vastaaja ilmoitti aiemmin lomakkeella harkinneensa ajokortista luopumista viimeksi kuluneen vuoden aikana (Kuva 22), ilmoitti kuitenkin 21 % yli 90-vuotiaista vastaajista harkitsevansa edes jossain määrin ajokortista luopumista seuraavan uusimisajankohdan yhteydessä. Haluttomuus ajokortista luopumiseen oli selkeästi noussut viime vuodesta samoin kuin arvio ajokortin tarpeellisuudesta liikkumisen kannalta kasvanut. Ajokortin tärkeyttä koskeviin kysymyksiin vastaamatta jättäneiden osuus oli pienempi kuin edellisen vuoden tutkimuksessa, vaikkakin iäkkäämmillä vastaajilla vastaamatta jättäneiden osuus oli vuoden 2024 tutkimuksessa edellisten tutkimusten tapaan korkea, paikoin jopa 30 prosenttia.



Kuva 25. Vastaajien arvio ajokortin tarpeellisuudesta ja ajokortista luopumisen ajankohtaisuudesta ikäryhmittäin.

Auton käyttö koettiin yleisesti tärkeäksi kaikissa vastaajaryhmissä, vaikka joitakin eroavaisuuksia ajokortin tärkeydessä tulikin esille (Kuva 26). Miehet kokivat aiempien vuosien tapaan autolla liikkumisen keskimäärin hieman naisia tärkeämpänä. Kuitenkin myös naisista yli 60 % vastaajista piti autolla liikkumista erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Alueryhmittäin tarkasteltuna isoimmilla kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat kokivat autolla liikkumisen hieman keskimääräistä vähemmän tärkeäksi. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin puolesta tiheimmin asutuilla alueilla autoa ei myöskään koettu aivan yhtä tarpeelliseksi kuin harvaan asutuilla alueilla ja kaupungin kehysalueilla ja maaseudulla.

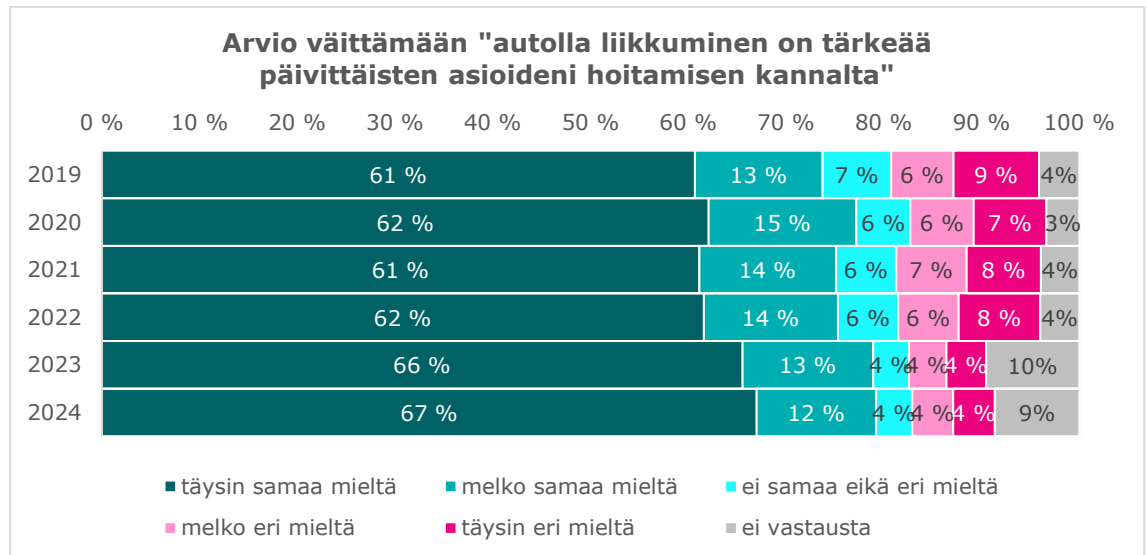
Luonnollisesti eniten viimeisen vuoden aikana autolla ajaneet vastaajat kokivat auton kaikkein tärkeimmäksi. Toisaalta kuitenkin myös alle 500 kilometriä viimeisen vuoden aikana ajaneista yli puolet vastaajista piti autolla liikkumista (kuljettajana tai matkustajana) erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta.



Kuva 26. Vastaajien arvio väittämään "Autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta (kuljettajana tai matkustajana)" vastaajaryhmittäin.

Autolla liikkumisen tärkeyden muutoksia arvioitiin vuositasolla väittämän "autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta" pohjalta. Kysymysosion paikka on edellä esitetyn mukaisesti vaihdettu lomakkeen loppupuolelta lomakkeen alkuun vuoden 2023 lomakeuudistuksen yhteydessä ja sillä voidaan olettaa olleen joitain vaikutuksia vastausten jakautumiseen. Väitteen kanssa täysin samaa mieltä olevien osuus onkin kasvanut erityisesti vuosien 2022 ja 2023

välillä (Kuva 27). Myös vastaamatta jättäneiden osuus on noussut noin 6 prosenttiyksikköä. Vastaajien, jotka olivat joko täysin tai melko eri mieltä autolla liikkumisen tärkeydestä päivittäisissä asioissaan, määrä on lähes puolittunut. Vuosien 2023 ja 2024 välillä kovin merkittävää eroa ei tuloksissa ole ja noin kaksi kolmasosaa vastaajista on kokenut autolla liikkumisen erittäin tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta.



Kuva 27. Vastaajien arvio väittämään "Autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta (kuljettajana tai matkustajana)" vuosina 2019–2024.

2.6 Vapaa palaute

Varsinaisen tutkimuslomakkeen lopuksi vastaajilla oli mahdollista jättää avointa palautetta omiin ajokokemuksiin, ajoterveyteen, viestintään, seniorikuljettajien koulutukseen tai mahdollisiin koulutustarpeisiin liittyen. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä ja kaikkiaan 732 vastaajaa eli 49 % kaikista vastaajista oli kirjannut ylös myös sanallista palautetta monivalintavastaustensa lisäksi. Osuus oli hieman korkeampi kuin edellisellä vuonna.

Moni vastaaja korosti avoimessa palautteessa omaa ajotaitoaan, auton käytön tärkeyttä ja omaa ajohistoriaansa. Useat vastaajat korostivat ajavansa pääosin tutussa ympäristössä ja esille tuli useasti monivalintavastauksissa esilläkin olleet haasteet ajamisessa pimeällä, vilkkaassa kaupunkiliikenteessä tai poikkeavissa olosuhteissa. Koulutusmahdollisuuksia piti tarpeellisenä ja hyödyllisenä useat vastaajat, mutta vain harva kertoi koulutukseen osallistuneensa tai tietävänsä sen tarkemmin koulutusmahdollisuuksista. Erityisen tärkeänä pidettiin viestintää uusista liikennesäännöistä ja autojen tekniikasta. Moni vastaajista olikin saanut perustason opastusta ajoneuvon tekniisiin järjestelmiin liittyen ajoneuvon hankinnan yhteydessä. Kuvaan 28 on poimittu satunnaisia avoimia palautteita vuoden 2024 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.

Ajaminen on helppoa, suurin vaikeus on autoon pääseminen ja sieltä pois lähteminen.
mies, 96, Joensuu

Ajan vain asuin- ja lähikuntien alueella tutuilla teillä, enkä pimeällä juuri koskaan. Talvella en lähde huonolla kelillä jos ei ole pakko, mutta terveyspalvelut on meiltä viety yli 30km päähän joten autoa tarvitaan. Kauppaan pääsee kävellen. Toinen auto on yli 20v vanha, eikä aina lähde liikkeelle, minunkin autoni jo 18v. Niin kauan liikutaan, kun liikkeelle päästään, mutta kallista auton pito kyllä on. Ruokakauppa on kävelymatkan päässä.
nainen, 76, Sastamala

Ostaessani uuden auton koulutus tapahtui neuvontana paikan päällä todella kattavasti. Uusista muutoksista voisi lähettää kirjallisen tiedotteen kotiin. Ajokilometrejä on kertynyt useita miljoonia. Pieniä peltikolareita joitakin n. 64 vuoden aikana.
mies, 85, Helsinki

Ajan etupäässä vain tuttuja reittejä joita olen vuosikymmenet käyttänyt.
nainen, 85, Imatra

Ajo-opetus ja liikennesääntöjä olisi hyvä kerrata. En ole osallistunut koulutuksiin, mutta sellainen jos järjestettäisiin niin osallistuisin.
nainen, 65, Huittinen

En pidä hyvänä, että täydentävä ajo-opetus meille ikäihmisille olisi pakollista, mutta olisi hyvä, että halutessa sitä olisi mahdollista saada. Mikäli olisimme vaihtamassa automme uudempaan, olisi ajoneuvon uusista teknisistä ominaisuuksista hyvä saada koulutusta. Auton vaihtoa emme kylläkään ole harkinneet.
nainen, 74, Järvenpää

Asun pikkukaupungin ydinkeskustassa ja olen aina mukana liikenteen ns. hulinassa asunnosta ulos poistuttaessa. Sulan aikana ajan useita pieniä matkoja sähköpolkupyörällä ja huonon kelin ollessa automaattivaihteisella autollani. Ei ole sattunut liikennevahinkoja. Onneksi vaan tuo oikean peilin rikkoutuminen tallissa kun ulospäin ajoin. Automaattista autoa kannatan vanhoille ihmisille ajoon.
mies, 96, Mänttä-Vilppula

Auton hankinnan yhteydessä tulisi antaa syvällisempää koulutusta ja opastusta uusista teknisistä järjestelmistä. Viestintää uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä tulisi lisätä.
mies, 78, Kuopio

Itselläni ei vielä ollut ongelmia, mutta iän lisääntyessä voi tulla tarpeelliseksi saada lisäopetusta. Vanhusten määrä lisääntyy koko ajan ja liikenteessä on paljon heikosti pärjääviä ikäihmisiä, joille asioiden kertaaminen olisi tarpeen. Automaattivaihteet voisi säätää pakolliseksi vaikkapa kaikille yli 70-vuotiaille kuljettajille, samoin kuin muitakin teknisiä apulaitteita.
mies, 68, Mikkeli

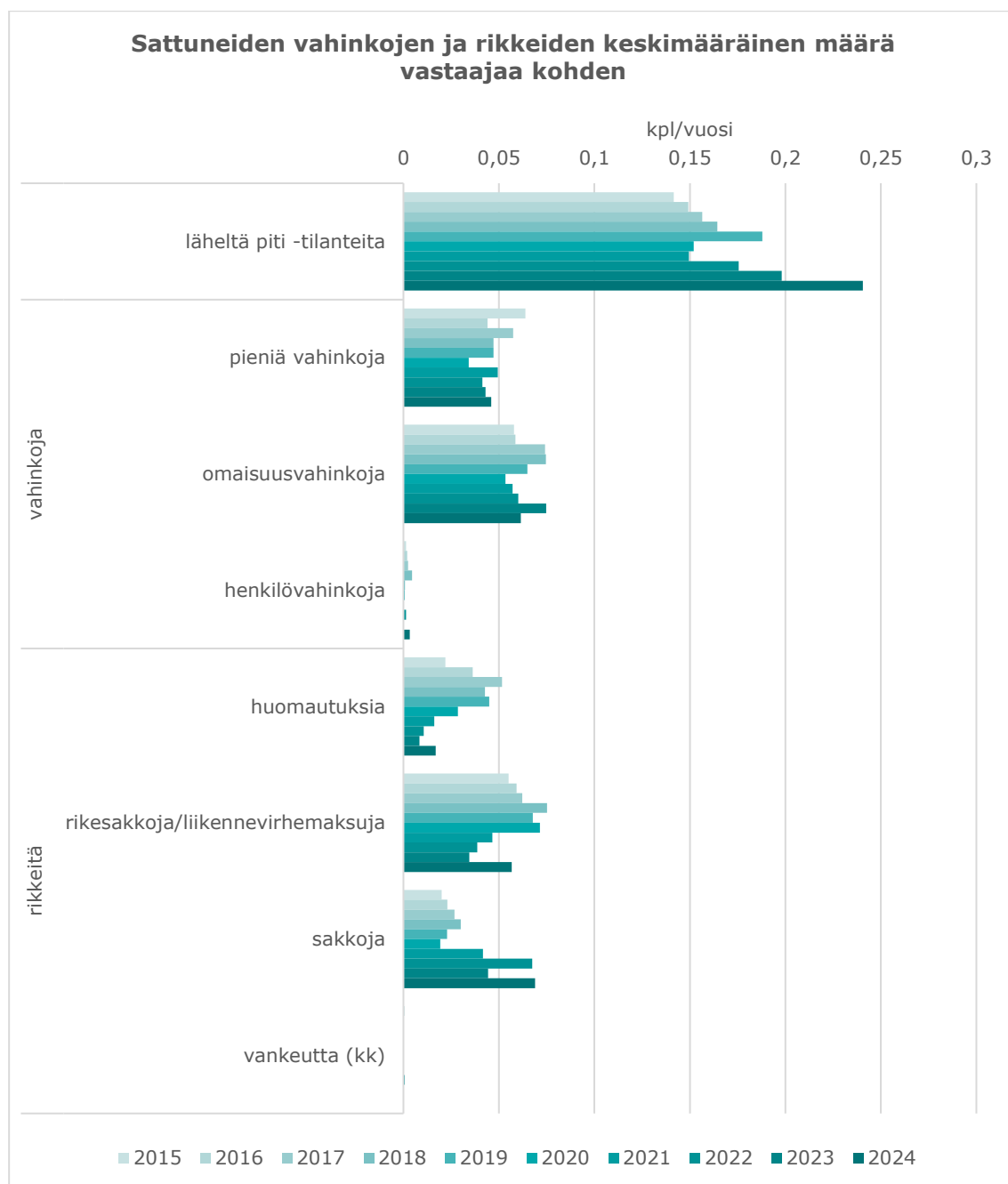
Kuva 28. Esimerkkejä vastaajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2024 tutkimuskierröksellä.

3 Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä

3.1 Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä

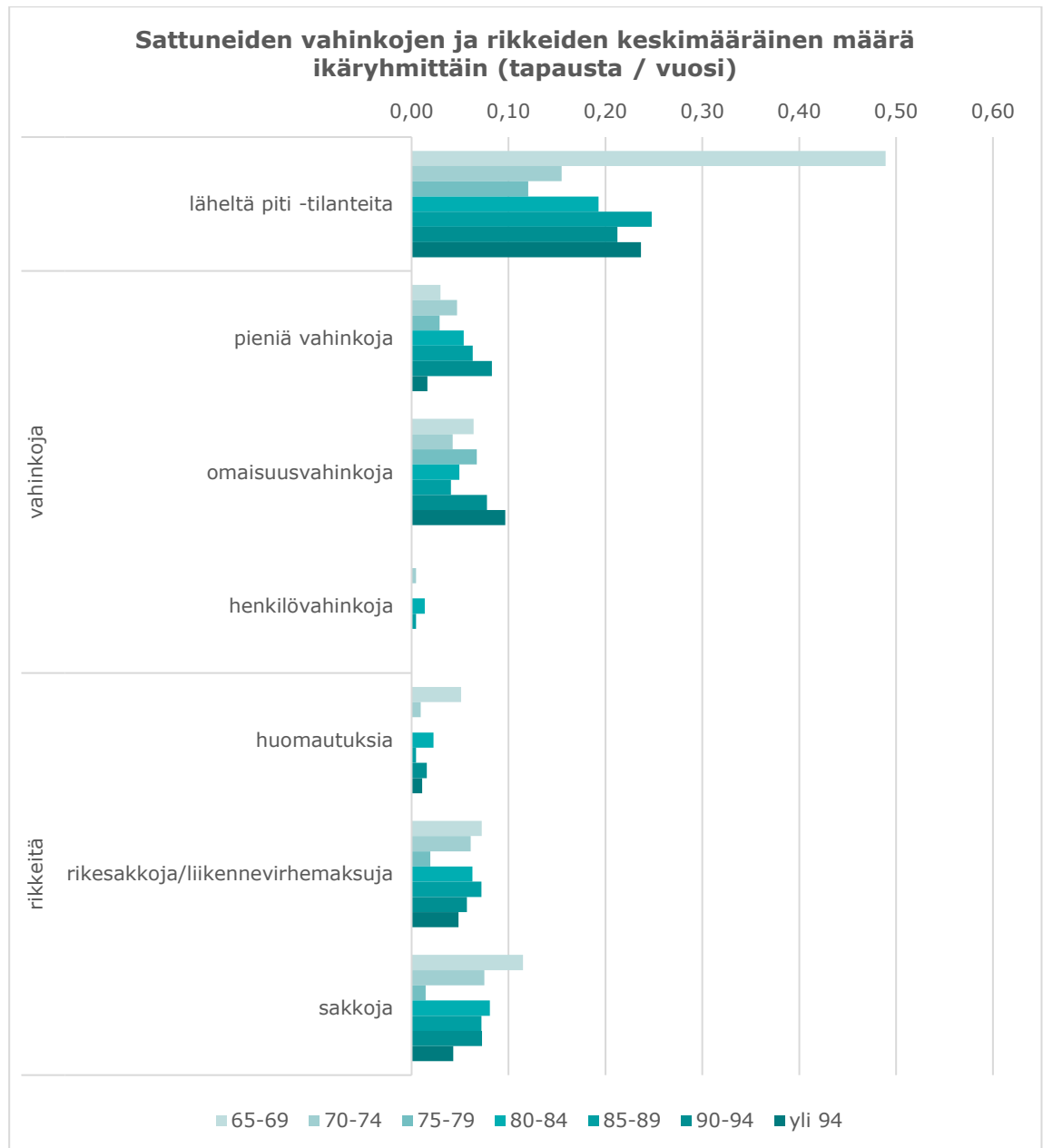
Tutkimuslomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kaikkien vahinkojen ja rikkeiden osalta tieto perustuu vastaajan omaan arvioon. Vahinkojen ja rikkeiden vakavuudella painotettua summaa käytetään myös liikennemenestystä kuvaavan indeksin laskennassa.

Vuoden 2024 tutkimusaineistossa läheltä piti -tilanteita raportoitiin sattuneeksi vuoden aikana keskimäärin 0,24 yhtä vastaajaa kohden (Kuva 29). Määrä oli korkeampi kuin aiempina vuosina ja noussut erityisesti 10 vuoden takaisesta arvosta. Pieniä vahinkoja ilmoitettiin sattuneeksi keskimäärin 0,05 ja omaisuusvahinkoja 0,06 yhtä vastaajaa kohden. Pienten vahinkojen määrä oli hieman korkeampi, kun taas omaisuusvahinkojen määrä hieman matalampi kuin edellisenä vuonna. Pidemmällä aikavälillä pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä oli kuitenkin pysynyt melko tasaisena. Huomautuksia, liikennevirhemaksuja ja sakkoja raportoitiin aiempia vuosia enemmän. Erityisesti sakkojen määrä oli nousussa ja oli korkeimmillaan viimeisen kymmenen vuoden aikana suoritetuista tutkimuksissa. Yhtenä selittävänä tekijänä voidaan kuitenkin pitää sitä, että vuoden 2020 uuden tieliikennelain mukainen liikennevirhemaksu saatetaan kokea edelleen käsitteenä vieraaksi, ja osa vastaajista saattaa ymmärtää saamansa virhemaksut sakoiksi. Henkilövahinkoja kokeneet ja vankeustuomion saaneet ovat jääneet yksittäisiin vastaajiin viime tutkimusvuosina.



Kuva 29. Vastaajille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrän kehitys vuosien 2015–2024 tutkimusaineistoissa.

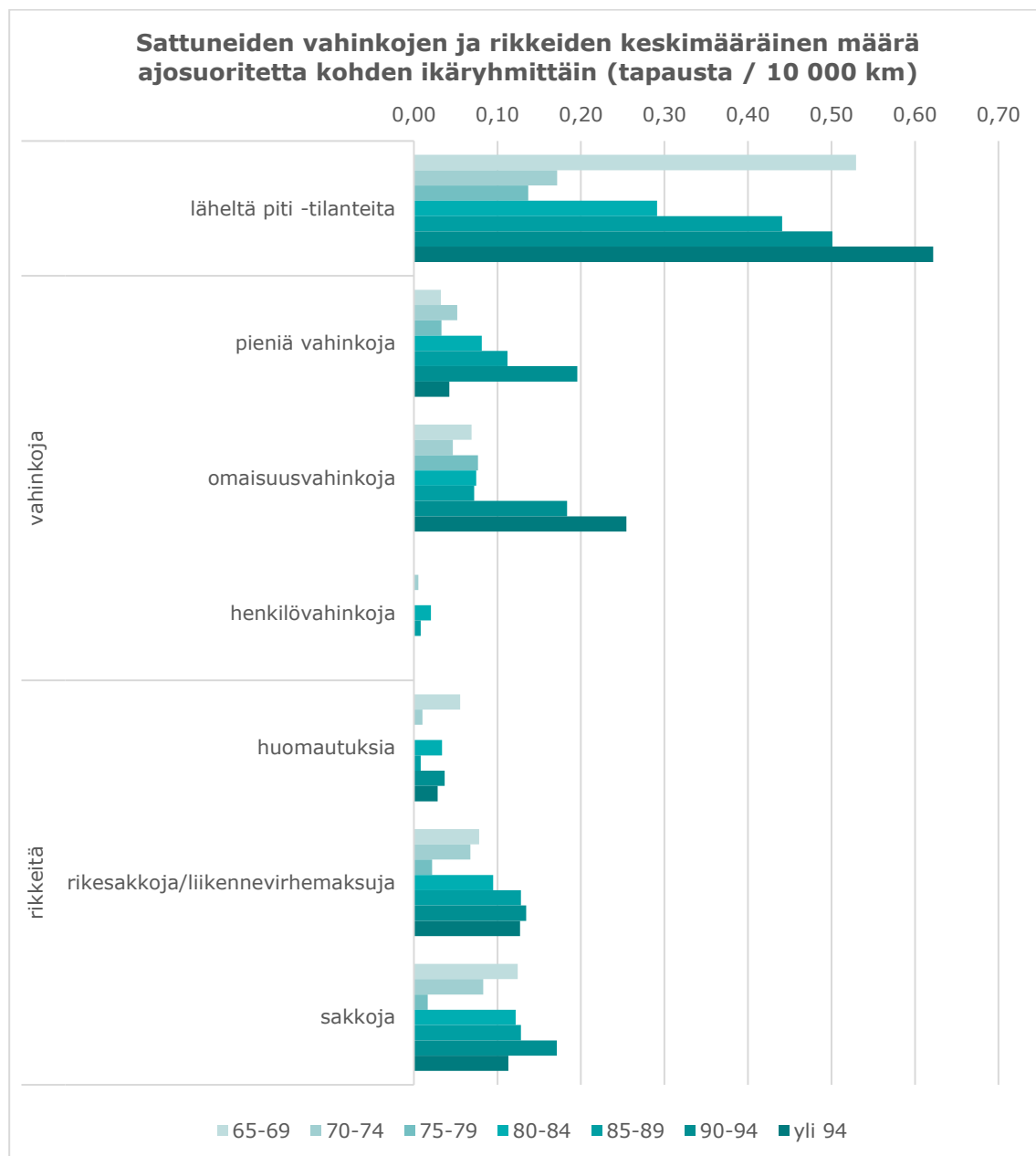
Tutkimusjoukosta selvästi eniten läheltä piti -tilanteita (keskimäärin 0,49/henkilö) ilmoittivat sattuneeksi tutkimusjoukon nuorimmat 65–69-vuotiaat vastaajat (Kuva 30). 65–69-vuotiaiden suuremmalla ajokilometrimäärällä voidaan siis katsoa olevan ainakin osittainen yhteys myös läheltä piti -tilanteiden yleisyyteen. Pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä sen sijaan kasvoi jonkin verran vastaajan iän myötä. Liikennevirhemaksuja raportoivat eniten 65–69-vuotiaat ja 85–89-vuotiaat vastaajat ja sakkoja ilmoittivat saaneeksi eniten 65–69-vuotiaat vastaajat. 75–79-vuotiaat olivat vuoden 2024 tutkimuksessa marginaalisin ryhmä huomautuksissa, liikennevirhemaksuissa ja sakoissa.



Kuva 30. Läheltä piti -tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrä (tapausta/henkilö/vuosi) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Läheltä piti -tilanteita lukuun ottamatta ajokilometreillä ei ikäkuljettajilla ole suoraan havaittavissa olevaa yhteyttä tapahtuneiden rikkeiden ja vahinkojen yleisyyteen. Suhteutettaessa vahinko- ja rikemäärät ajettuihin kilometreihin, korostuivatkin vanhimpien vastaajien vahinkojen yleisyys vielä aiempaa selvemmin (Kuva 31). Kilometrejä kohden laskettu läheltä piti -tilanteiden määrä oli yli 90-vuotiailla vastaajilla enemmän kuin nuorimpien alle 70-vuotiaiden vastaajien läheltä piti -tilanteiden määrä. Varsinaisten vahinkojen kilometrejä kohden laskettu määrä kasvoi melko lineaarisesti vastaajan iän myötä. Kasvu ei ollut kuitenkaan yhtä tasainen kuin edellisen vuoden tutkimuksessa, vaan erot eri ikäryhmien välillä olivat pienemmät ja joukosta erottui 75–79-vuotiaat selkeästi pienemmällä vahinkojen ja rikkeiden määrällä. 65–69-vuotiaiden vahinkojen ja rikkeiden määrä sen sijaan oli huomattavasti kasvanut vuoden 2023 tutkimuksesta. Rikkeen määrä jakaantui tasaisemmin ikäryhmien välillä vuoden 2024 tutkimuksessa.

eikä eri ikäryhmien välillä ollut yhtä selkeää eroa kuin edellisen vuoden tutkimuksessa.



Kuva 31. Näkö- ja lähtötilanteiden, 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 laskettavan ikäkuljettajien indeksiarvon avulla. Indeksiarvo lasketaan vastaajille viimeisen ajovuoden aikana sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden painotetun määrän suhteena aikaan ja ajettuihin kilometreihin. Määrät perustuvat tutkimuslomakkeella ilmoitettuun vastaajan omaan arviointiin. 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.

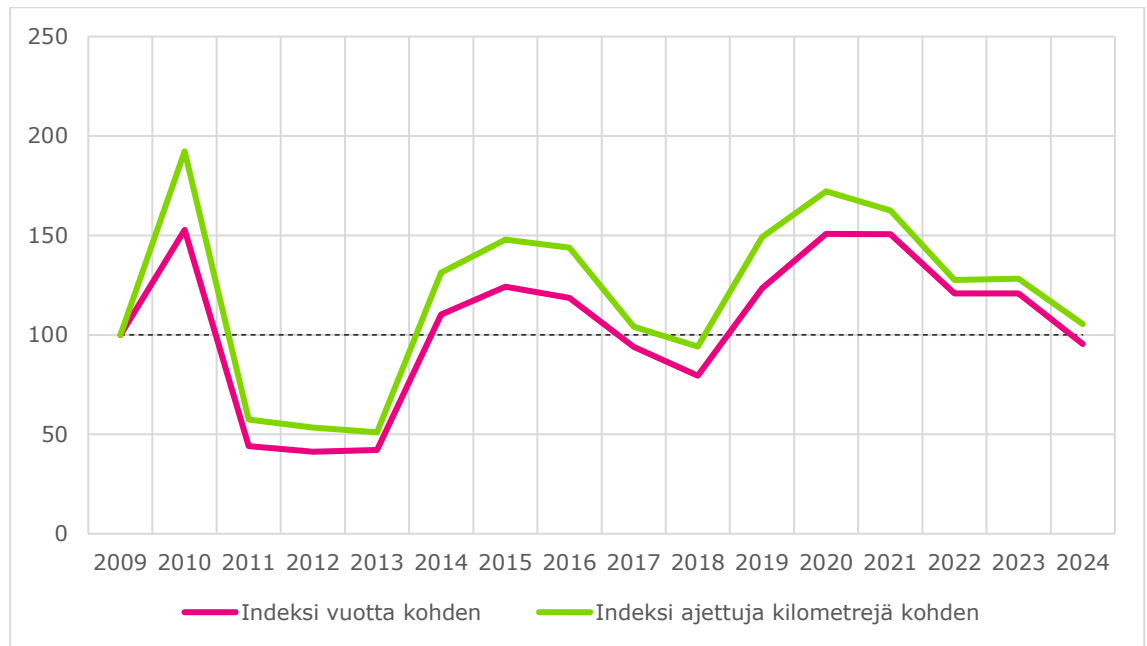
Indeksien laskennassa kullekin vastaajaryhmälle lasketaan painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa. Painokertoimiksi on määritelty tutkimuksen alkuvuosina onnettomuuskustannusten suhteita osoittavat luvut:

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

Vahinkojen ja rikkeiden painotetusta summasta muodostetaan käänteisluku ($1 / \text{painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa}$) 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 32 esittää liikennemenestystä kuvaavan indeksin kehityksen koko vastaajajoukolle sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna. Vuodesta 2009 lähtien laskettu 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. Vuodesta 2020 vuoteen 2021 trendi on kääntynyt lievästi laskusuuntaiseksi ja vuodesta 2021 vuoteen 2022 laskua on tullut hieman selkeämmin sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin nähden. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa molemmat indeksiarvot olivat lähes identtisiä vuoden 2022 arvojen kanssa ja vuoden 2024 tutkimusaineistossa kääntynyt taas laskuun.

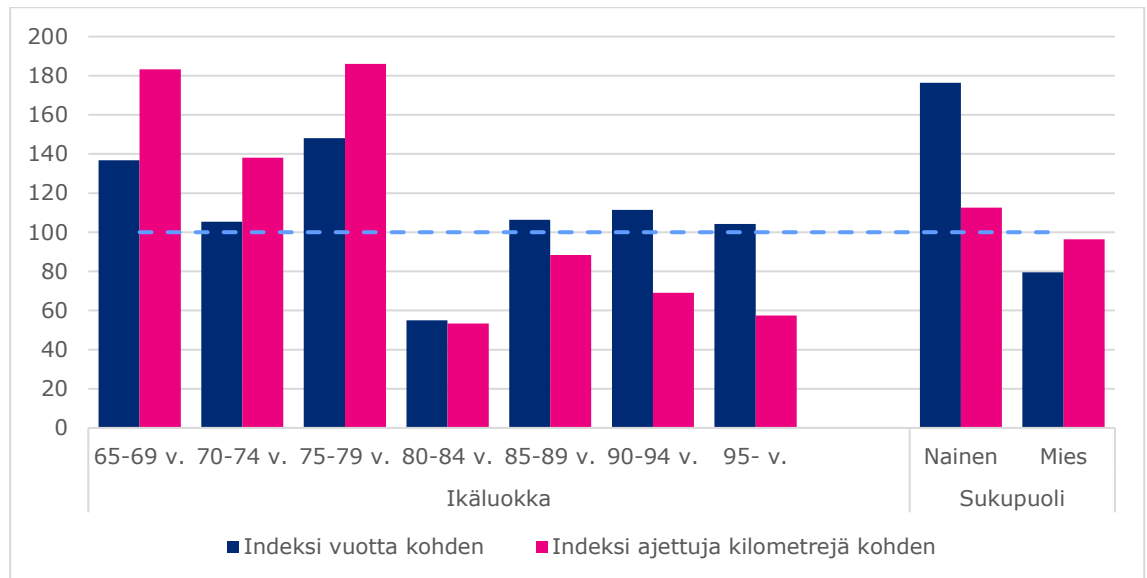
Verratessa ikäkuljettajien indeksiarvon kantalukua uusien kuljettajien vastaavin laskentamenetelmin laskettuun indeksiarvon kantalukuun, ovat ikäkuljettajat menestyneet selvästi paremmin ja indeksiarvo on ollut kaikkina tutkimusvuosina huomattavasti korkeammalla, keskimäärin noin 2,5-kertaisella tasolla.



Kuva 32. Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaavan indeksin kehitys.

Indeksiarvo on vaihdellut melko voimakkaasti eri tutkimusvuosien välillä ja sen laskentaan liittyy joitain epävarmuuksia. Indeksien laskentatavassa korostuvat esimerkiksi yksittäiset 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 sisällä indeksiä on kuitenkin vertailtu myös ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan jaoteltuna. Arvot on laskettu siten, että koko otoksen kantaluovulle on annettu indeksiä 100, johon ryhmäkohtaisia kantaluovun arvoja on verrattu.

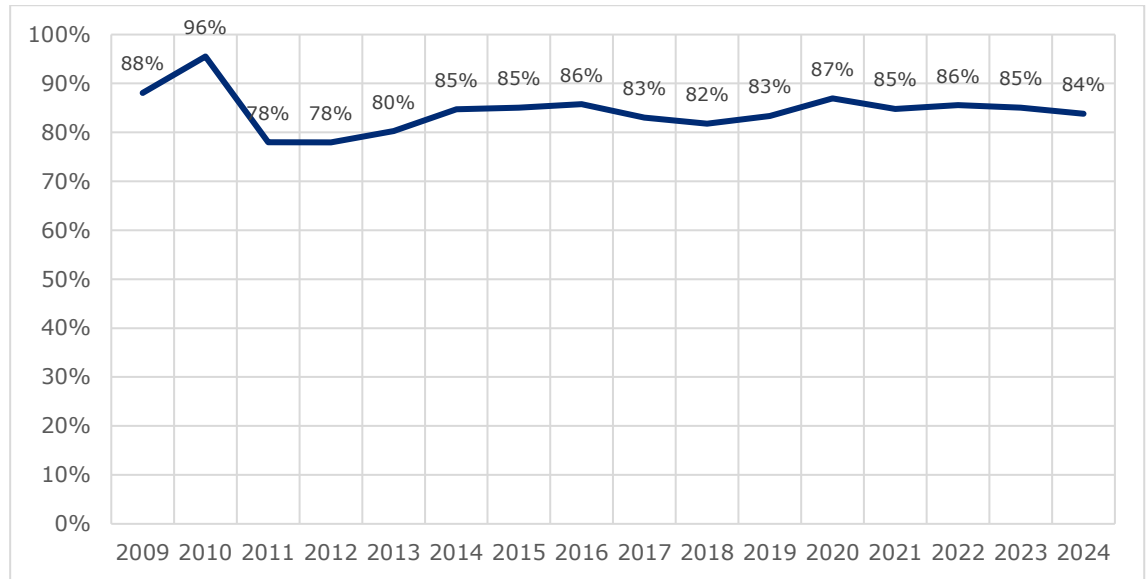
Vuoden 2024 tutkimusaineistossa sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksiä oli korkeimmillaan 75–79-vuotiailla vastaajilla ja tutkimusjoukon nuorimmilla alle 70-vuotiailla vastaajilla (Kuva 33). Erityisen korkeaksi nousi ajettuja kilometrejä kohden laskettu indeksiä molemmissa ikäryhmissä. Vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä indeksiä laskivat melko tasaisesti. 60–65-vuotiaiden indeksiä olivat huomattavasti pienemmät kuin edellisen vuoden tutkimusaineistossa. Sekä ajettuja kilometrejä, että vuotta kohden lasketut indeksiä olivat puolittuneet vuoden 2023 aineistosta kyseisessä ikäryhmässä. Sukupuolten välisessä vertailussa aikaa kohden laskettu indeksiä oli naisilla melkein kaksi kertaa korkeampi kuin miehillä, mutta ajettut kilometrit huomioiden ero oli pienempi. Erot sukupuolten välillä olivat suuremmat vuoden 2024 tutkimusaineistossa verrattuna vuoden 2023 aineistoon, jossa erot sukupuolten välillä olivat kohtalaisen pienet.



Kuva 33. Vuoden 2024 ikäkuljettajien tutkimuksen liikennemenestystä kuvaava indeksi aikaan ja ajettuihin kilometreihin suhteutettuna siten, että perustasona (=100) on koko otoksen kantaluku.

Indeksiarvojen rinnalla tutkimusaineistosta lasketaan vuosittain ns. priima-osuus, joka kuvaa niiden vastaajien osuutta, jotka ovat selvinneet viimeisestä ajovuodestaan kokonaan ilman rikkeitä ja vahinkoja. Priima-osuus antaa indeksi-arvoja stabiilimman kuvan vastaajajoukon liikennemenestyksen kehityksestä, sillä se ottaa huomioon ainoastaan sattuneiden vahinkojen määrän ilman niiden vakavuutta. Priima-osuuden osalta vertailua on mielekästä tehdä pienemmissäkin vastaajaryhmissä.

Kuva 34 esittää koko vastaajajoukon priima-osuuden kehityksen vuosina 2009–2024. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa koko vastaajajoukon priima-osuus oli 84 % eli yhden prosenttiyksikön matalampi kuin edellisenä vuonna. Priima-osuuden kehityksen suunta noudattelee useiden vuosien kohdalla liikennemenestystä mittaavaan indeksiin suuntaa, vaikka vaihtelut ovatkin olleet pienempiä. Kymmenen vuoden aikana priima-osuus on pysytellyt 82-87 prosentin välillä. Kaiken kaikkiaan ikäkuljettajien priima-osuutta voidaan pitää varsin korkeana. Vertailun vuoksi samaan aikaan toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa priima-% on viime vuosina ollut yli 20 %-yksikköä ikäkuljettajia matalammalla tasolla.



Kuva 34. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden ikäkuljettajien osuus vuosien 2009–2023 tutkimuksissa (priima-%).

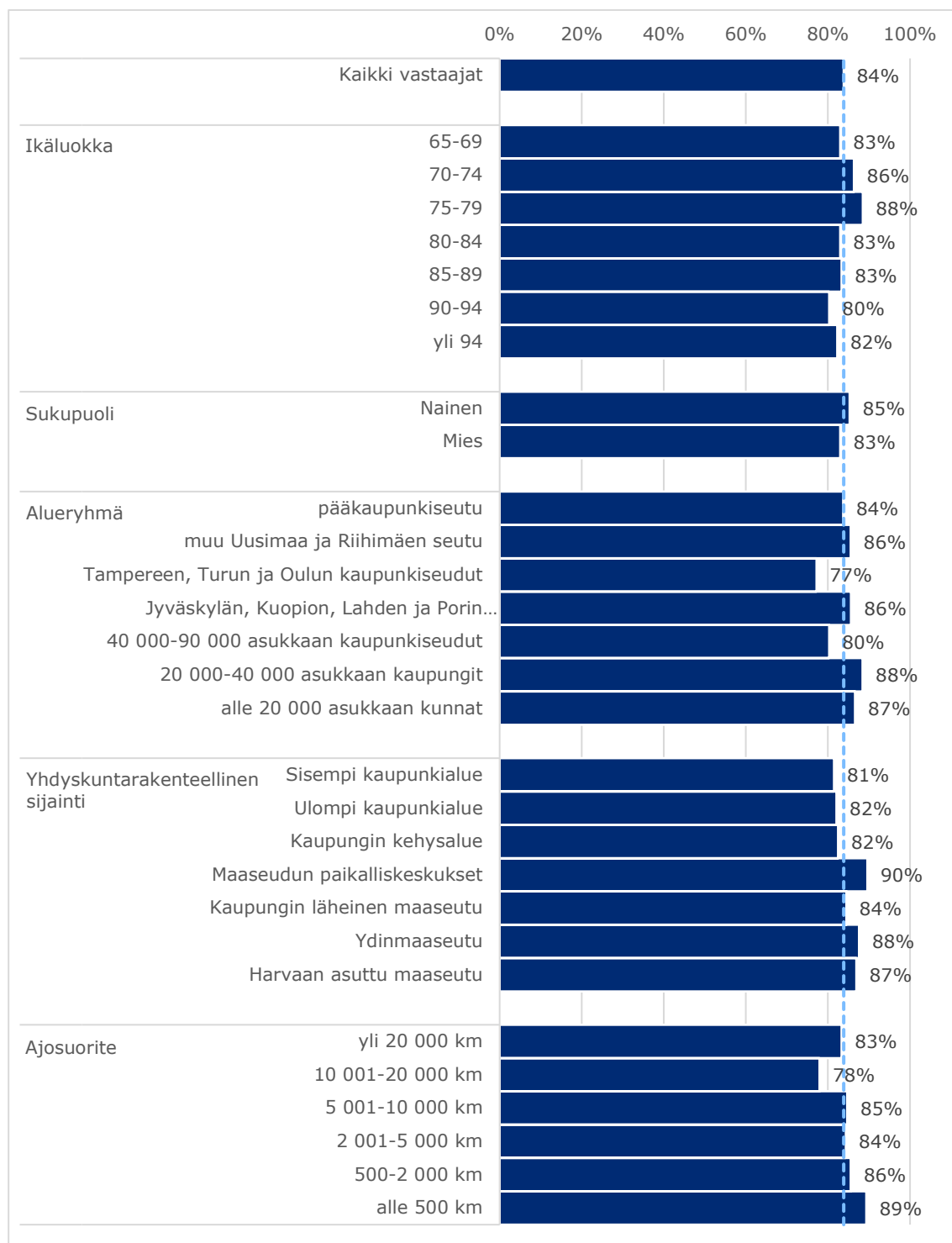
Taulukko 3 kuvaa vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitystä ikäryhmittäin eri vuosien tutkimusaineistoissa. Vuoden 2024 tutkimusaineistossa priima-osuus vaihteli ikäryhmittäin 80–88 % välillä. Alimmillaan priima-osuus oli yli 90-vuotiailla vastaajilla ja korkeimmillaan 75–79-vuotiailla vastaajilla. Tutkimusjoukon nuorimpien, alle 70-vuotiaiden vastaajien 83 % priima-osuus oli vuonna 2024 alimmillaan viimeisen kymmenen vuoden aikana mitatuista arvoista. Samalla se oli 10 prosenttiyksikköä matalampi kuin vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

Taulukko 3. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitys kymmenen vuoden aikana ikäryhmittäin.

PRIIMA-%	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
65–69	90 %	87 %	85 %	84 %	88 %	87 %	89 %	88 %	93 %	83 %
70–74	82 %	85 %	83 %	84 %	88 %	90 %	85 %	87 %	88 %	86 %
75–79	87 %	87 %	86 %	81 %	84 %	87 %	88 %	87 %	84 %	88 %
80–84	83 %	86 %	82 %	83 %	81 %	87 %	83 %	86 %	85 %	83 %
85–89	86 %	87 %	82 %	82 %	81 %	88 %	83 %	86 %	83 %	83 %
90–94	84 %	83 %	83 %	77 %	78 %	86 %	83 %	81 %	83 %	80 %
95–	73 %	82 %	75 %	81 %	83 %	80 %	80 %	82 %	79 %	82 %
kaikki	85 %	86 %	83 %	82 %	83 %	87 %	85 %	86 %	85 %	84 %

Priima-osuutta, eli vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selvinneiden kuljettajien osuutta vertailtiin ikäryhmän lisäksi myös vastaajan sukupuolen, asuinseudun ja ajosuoritteiden mukaan jaoteltuna (Kuva 35). Naisilla priima-osuus (85 %) oli hieman miehiä (83 %) korkeammalla tasolla. Asuinseudun mukaan tarkasteltuna priima-osuus pääsääntöisesti kasvoi pienemmille paikkakunnille ja harvaan asutuille alueille mentäessä, mutta ei yhtä selkeästi kuin edellisen vuoden tutkimuksessa. Matalimmillaan priima-osuus oli Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla (77 %) ja korkeimmillaan 20 000–40 000 asukkaan kaupungeissa asuvilla vastaajilla (88 %). Vastaajan ajokilometrien mukaan tarkasteltuna erot priima-osuudessa kasvoivat ajokilometrien

vähennemisen myötä. Yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneilla priima-osuus oli kuitenkin jopa korkeampi kuin seuraavan ryhmän 10 001-20 000 kilometriä ajaneiden osuus, joka sai vertailussa kaikkein pienimmän prosentin 78 %.



Kuva 35. Vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selviytyneiden kuljettajien osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2024 tutkimusaineistossa.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2023 ikäkuljettajien seurantatutkimukseen saatiin yhteensä 1 481 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 53 %. Vastausaste oli hieman korkeampi kuin edellisenä vuonna ja säilynyt kyselytutkimukseksi poikkeuksellisen korkeana. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna vastausasteen trendi on kuitenkin ollut lievästi laskusuuntainen. Valtaosa tutkimusaineistosta palautuu edelleen postitse, vaikka viime vuosina vastausmahdollisuus on laajennettu myös internetiin.

Noin kaksi kolmasosaa kaikista 65 vuotta täyttäneistä ajokortin haltijoista kokee autolla liikkumisen erittäin tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin käyttävien osuus oli vuonna 2024 lähes vastaava kuin vuonna 2023 ja hieman vuosia 2020–2022 korkeammalla tasolla. Vuosiin 2017–2019 nähden aktiivisesti autoilijoiden määrä on kuitenkin lievästi laskenut. Joukkoliikenteen käytön yleisyys oli vuoden 2024 tutkimusaineistossa niin ikään lähellä vuoden 2023 tasoa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna joukkoliikenteen käytön yleisyys ei ole ikäkuljettajilla aivan palautunut koronavuosia 2020–2021 edeltävälle tasolle, ja erityisesti niiden osuus on kasvanut, jotka eivät käytä koskaan joukkoliikennettä. Keskimäärin yhdelle vastaajalle oli kertynyt viimeisen vuoden aikana noin 7020 ajokilometriä ja sen osalta on havaittavissa vastaavaa kehitystä kuin henkilöauton käytön yleisyydessä.

Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä ikäkuljettajilla ovat asiointi- ja kauppamatkat, joita ilmoitti tekevänsä 89 % vastaajista. Yleisiä ovat myös vierailu-, mökki- ja harrastusmatkat. Pienemmällä paikkakunnilla autolla tehtävien vierailu-, asiointi- ja kauppamatkojen rooli korostuu, kun taas esimerkiksi pääkaupunkiseudulla mökkimatkat nousevat suureen rooliin. Selvästi eniten ajokilometrejä ikäkuljettajista kertyy miehille ja alle 80-vuotiaille kuljettajille. Erot ryhmien välillä nousevatkin suuriksi, jolloin ikäkuljettajia voidaan yleisesti pitää hyvin monipuolisena kuljettajajoukkona. Osa alle 70-vuotiaista vastaajista on myös edelleen mukana työelämässä, jolloin työ- ja ansiomatkoista kertyy paljon ajokilometrejä.

Noin puolet ikäkuljettajista ajaa tutkimustulosten perusteella edelleen manuaalivaihteisella autolla ja automaattivaihteiseen autoon vaihtamista harkitsevien osuus jää alle kymmeneen prosenttiin. Pääasiallisesti käytetyn ajoneuvon ikä kasvaa myös melko suoraviivaisesti vastaajan oman iän myötä. Ajoneuvon avustavista järjestelmistä yleisimmin vastaajat ilmoittivat käyttäneensä navigaattoria ja luistonestojärjestelmää. Noin kolmannes vastaajista ei ollut hyödyntänyt mitään avustavaa järjestelmää. Suurin osa vastaajista koki käyttämänsä avustavat järjestelmät hyödyllisiksi, mutta vastaavasti osa ei kokenut saavansa järjestelmistä apua, ei ollut kiinnostanut niiden hankkimisesta tai koki osan automaattitoimintoista keskittymistä haittaaviksi.

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 hämärän aikana. Terveystarkkailun tai läheisten kanssa käyty keskustelu ajokyvystä tai -terveydestä on kuitenkin harvinaista, vaikka yleistyykin hieman kaikkein vanhimmissa ikäryhmissä. Pääosin muutokset

omassa ajokäyttäytymisessä, kuten pimeällä ajon välttämisessä, liittyvät siten omaan arvioon ajokunnosta.

Tyypillisesti ikäkuljettajat vanhimpia ikäluokkia myöten arvioivat omat ajotaitonsa ja kykynsä liikenteessä toimimiseen hyväksi. Eniten haasteita aiheuttavat uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä, jotka tulevat esille etenkin kaikkein vanhimpien kuljettajien vastauksissa. Arviot omasta ajotaidosta useimpien osatekijöiden kohdalla ovat kehittyneet edelleen positiivisempaan suuntaan viime vuosina.

Ikäkuljettajille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden määrät ovat kasvaneet hieman viime vuosina. Vahinkojen ja rikkeiden määrässä kovin merkittäviä muutoksia ei ole. Määrät ovat pysyneet keskimäärin melko matalina, vaikka vaihtelua eri vuosien välillä onkin esiintynyt. Läheltä piti -tilanteita raportoivat eniten tutkimusjoukon nuorimmat alle 70-vuotiaat kuljettajat, joilla myös ajokilometrejä kertyy selvästi keskimääräistä enemmän. Mikäli vahinkomäärät suhteutetaan ajettuihin kilometreihin, yleistyvätkin useimmat vahinkotyyppit vastaajan iän myötä. Vahinkomääriin voidaan olettaa vaikuttavan siten sekä suuresta ajomäärästä johtuva altistuminen että myös iän myötä lisääntyvät tarkkaavaisuuden puutteet. Ikäkuljettajien liikennemenestystä mittaavat indeksi-arvot olivat laskeneet vuonna 2024 hieman aiemmista vuosista.

Valtaosa iäkkäämmistä kuljettajista ajaa pääosin tutussa ympäristössä ja tutuilla reiteillä. Ongelmia koetaan erityisesti poikkeavissa tilanteissa esimerkiksi huonolla säällä tai vieraan kaupungin vilkkaan liikenteen seassa. Myös muuttuneet liikennesäännöt saattavat aiheuttaa epävarmuutta eikä ajoneuvojen avustamien järjestelmien potentiaalia aina tunnisteta, sillä tottumus omaan autoon ja rutiineihin on voimakasta. Vain harva ikäkuljettaja on osallistunut seniorikuljettajille suunnattuun koulutukseen. Sanallisessa palautteessa korostuu kuitenkin koulutuksen tarkeys, perusteellinen perehdyttäminen ajoneuvon uusiin järjestelmiin ja tiedottaminen uusista liikennesäännöistä. Monelle on kuitenkin epäselvää, minkälaista koulutusta ikäkuljettajille ylipäättään on tarjolla ja miten siihen on mahdollista osallistua.

Lähdeluettelo

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

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

Tilastokeskus, 2024a. Statfin-tietokanta. Väestörakenne. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaerak/?tablelist=true

Tilastokeskus, 2025b. Statfin-tietokanta. Väestöennuste. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaenn/?tablelist=true

Traficom, 2025. Tilastotietokanta, voimassa olevat ajokortit. http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja:

2023:

<https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ik%C3%A4kuljettajien%20kokemukset%20liikenteest%C3%A4%20vuoden%202023%20aineisto.pdf>

2022:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_2022_SW.pdf

2021:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_2021_.pdf

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%20C%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 2024 suomenkielinen tutkimuslomake

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto