

# Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2025 aineisto

Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen

Julkaisun nimi Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä, vuoden 2025 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Traficomın tutkimuksia ja selvityksiä 6/2026</b>	ISSN (verkkójulkaisu) 2669–8781 ISBN (verkkójulkaisu) 978–952–425–022–1
Asiasanat ikäkuljettajat, iäkkäät, seniorikuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, ajokunto, ajokyky, ajotottumukset, ajoterveys, ajo-oikeus, ajokortti	
Tiivistelmä	
<p>Iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista kasvaa ja heidän liikkumistottumuksensa nousevat erityisen tärkeäksi liikenneturvallisuustyön teemaksi. Traficomın ikäkuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona on 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 2025 ikäkuljettajien seurantatutkimukseen saatiin vastauksia yhteensä 1467, jolloin vastausasteeksi muodostui 52 %. Vastausastetta voidaan pitää kyselytutkimukseksi poikkeuksellisen korkeana, vaikka vastausaste onkin laskenut viimeisen kymmenen vuoden aikana.</p> <p>Aiempien vuosien tapaan valtaosa vastaajista piti omaa ajokorttia erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Keskimääräinen yhden vastaajan viimeisen vuoden aikana ajama ajosuorite oli noin 7114 kilometriä. Sekä henkilöauton käytön yleisyyden että ajokilometrien perusteella auton käyttö on ikäkuljettajilla lisääntynyt viime vuosina, mutta on edelleen hieman matalammalla tasolla kymmenen vuoden takaisiin arvoihin nähden. Yli 64-vuotiaita kuljettajia ei voida kuitenkaan pitää yhtenäisenä joukkona ja ajosuoritteessa on merkittäviä eroja vastaajaryhmien välillä. Selvästi keskimääräistä enemmän ajavat miehet sekä alle 80-vuotiaat vastaajat. Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä olivat asiointi- ja kaupamatkat, mutta merkittävään rooliin nousivat myös vierailu-, mökki- ja harrastusmatkat.</p> <p>Tutkimukseen vastanneista iäkkäistä B-kortin haltijoista 96 prosentilla oli taloudessaan vähintään yksi auto. Alle 70-vuotiaista vastaajista kahden tai useamman auton kotitalouksissa asui noin kolmannes vastaajista. Lähes puolet vastaajista ilmoitti ajavansa manuaalivaihteisella autolla ja heistä alle 10 % oli harkinnut vaihtamista automaattivaihteiseen autoon. Lähes 70 % vastaajista oli käyttänyt ajossaan vähintään yhtä avustavaa järjestelmää, joista yleisimmin käytetyiksi ilmoitettiin navigaattori ja vakionopeudensäädin. Pääosin ikäkuljettajat kokivat avustavat järjestelmät hyödyllisiksi, mutta osittain niihin liittyvät automaattitoiminnot, kuten Start&amp;Stop-toiminto ja kaistavahdin ohjaukseen vaikuttava automatiikka koettiin tietyissä tilanteissa myös keskittymistä haittaavaksi. Sanallisen palautteen perusteella ikäkuljettajat jakautuivat niihin, jotka ovat omaksuneet hyvin uudet avustavat järjestelmät ja toisaalta niihin, jotka halusivat säilyttää auton hallinnan mahdollisimman pitkälti itsellään.</p> <p>Iäkkäät kuljettajat arvioivat oman ajokykynsä ja ajoterveytensä aiempaan tapaan enimmäkseen 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 melko selvästi kymmenen vuoden takaisista arvoista. Yleisimpinä viimeaikaisina muutoksina omassa ajokäyttäytymisessä nousivat esille pimeällä, vilkkaassa liikenteessä ja vaikeissa talviolosuhteissa ajamisen välttäminen sekä oman ajokunnon tehostunut tarkkailu. Oman ajokyvyn heikentymisestä indikoivista merkeistä kysyttäessä selkeimmin esille nousi niin ikään vaikeudet näkemisessä pimeän ja hämärän aikana. Terveystoimenpiteiden ja läheisten kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli vastausten perusteella harvinaista.</p> <p>Ikäkuljettajien liikennemenestystä mittaavat indeksi-arvot olivat vuonna 2025 laskeneet hieman edellisestä vuodesta. Vuoden aikana kokonaan ilman vahinkoja ja rikkeitä oli selvinnyt 81 % vastaajista, mikä oli niin ikään hieman viime vuosien keskiarvoa matalampi. Myös läheltä piti -tilanteiden, pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrät olivat</p>	

hieman aiempaa korkeampia, vaikka edelleenkin ikäkuljettajille sattuneet vahinkomäärät ovat selvästi esimerkiksi uusille kuljettajille sattuneita määriä matalampia. Iäkkäillä kuljettajilla suuremmat ajokilometrit eivät suoraan korreloi suurempien vahinkomäärien kanssa. Vahinkoja olikin sattunut keskimäärin eniten tutkimusjoukon vanhimille yli 85-vuotiaiden ikäryhmille huolimatta heidän pienemmistä ajomääristään.

Sanallisessa palautteessa moni vastaaja ilmoitti ajavansa ainoastaan hyvissä olosuhteissa ja tutussa ympäristössä va-kioreiteillä ja selviytyvänsä siksi hyvin liikenteessä. Haasteina nostettiin esille muun muassa pimeällä ajaminen tai vilkkaat liikennetilanteet vieraassa ympäristössä. Oma auto nähtiin välttämättömäksi erityisesti pienemmillä paikkakunnilla vaihtoehtoisten liikkumistapojen puutteen vuoksi. Silti vain harva vastaaja ilmoitti näilläkin alueilla olevansa valmis luopumaan ajokortista, vaikka joukkoliikenne- tai taksipalveluja kehitettäisiin nykyisestä.

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

Publikation Seniorförares erfarenheter i trafiken, material för 2025	
Författare Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer <b>Traficoms forskningsrapporter och utredningar 6/2026</b>	ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-425-022-1
Ämnesord äldre förare, äldre, seniorförares, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnsighet, erfarenheter, körskick, körförmåga, körvanor, körhälsa, körrätt, körkort	
<p>Sammandrag</p> <p>Andelen äldre förare bland alla trafikanter ökar, och deras rörelsevanor blir ett särskilt viktigt tema inom trafiksäkerhetsarbetet. Traficoms uppföljningsstudie om äldre förare omfattar alla som fyllt 65 år och innehar minst ett B-körkort. Med hjälp av ett åldersgrupperat urval har information om äldre förare erfarenheter i trafiken samlats in med en liknande enkät sedan 2009. Resultaten används bland annat för att bedöma äldres körhälsa och trafiksäkerhetsutveckling samt för planering av körkortssystemet och utbildningen. Till uppföljningsstudien för år 2025 inkom totalt 1 467 svar, vilket gav en svarsprocent på 52 %. Detta kan betraktas som ovanligt högt för en enkätundersökning, även om svarsprocenten har minskat under de senaste tio åren. Liksom under tidigare år ansåg de flesta svarande att körkortet är mycket viktigt för att kunna sköta vardagliga ärenden. Mer än hälften uppgav att de kör personbil dagligen eller nästan dagligen. Den genomsnittliga körsträckan under det senaste året var cirka 7 114 kilometer per person. Baserat på både bilens användningsfrekvens och årliga körsträckor har bilkörningen bland äldre förare ökat något under de senaste åren, men den ligger fortfarande något under nivåerna för tio år sedan. Förare över 64 år kan dock inte betraktas som en enhetlig grupp, och det finns betydande skillnader i körsträckor mellan olika grupper. Män och svarande under 80 år kör tydligt mer än genomsnittet. Bland de vanligaste resetyperna med personbil fanns ärenden och inköp, men även besök, stugresor och fritidsaktiviteter hade en framträdande roll.</p> <p>Av de äldre B-kortsinnehavare som deltog i undersökningen hade 96 % minst en bil i hushållet. Bland svarande under 70 år bodde ungefär en tredjedel i hushåll med två eller flera bilar. Nästan hälften uppgav att de kör en bil med manuell växellåda, och mindre än 10 % av dessa hade övervägt att byta till automatväxlad bil. Nästan 70 % hade använt minst ett förarstödssystem, vanligast GPS och farthållare. I allmänhet upplevde äldre förare att systemen är nyttiga, men vissa automatiska funktioner – såsom Start &amp; Stop och styringrepp från filhållningsassistans – upplevdes i vissa situationer som störande. Baserat på de skriftliga kommentarerna delade sig de äldre förarna i två grupper: de som tagit till sig de nya systemen väl och de som ville behålla så mycket kontroll som möjligt själva.</p> <p>Äldre förare bedömde sin körförmåga och körhälsa liksom tidigare mestadels som god eller utmärkt. De svagaste delområdena var återigen körning och orientering i okända miljöer samt att känna igen nya eller ändrade trafikregler. För flera faktorer har självskattningsarna förbättrats tydligt jämfört med läget för tio år sedan. De vanligaste förändringarna i körbeteende var att undvika mörkerkörning, tät trafik och svåra vinterförhållanden, samt att i högre grad följa med sin egen körhälsa. När det gäller tecken på nedsatt körförmåga var svårigheter att se i mörker och skymning det som framträdde tydligast. Diskussioner om körhälsa med vårdpersonal eller anhöriga rapporterades vara ovanliga.</p> <p>Indexvärdena som mäter äldre förare framgång i trafiken hade år 2025 sjunkit något jämfört</p>	

med föregående år. Under året hade 81 % av de svarande klarat sig helt utan olyckor eller förselser, vilket också låg något under genomsnittet för de senaste åren. Händelser som tillbud, mindre skador och egendomsskador hade ökat något, även om mängden fortfarande är klart lägre för äldre förare än exempelvis för nya förare. Bland äldre förare korrelerar större körsträckor inte direkt med fler incidenter. I genomsnitt inträffade flest incidenter bland de äldsta svarande – de över 85 år – trots deras mindre körmängd.

I de skriftliga kommentarerna uppgav många att de enbart kör under goda förhållanden och i välkända miljöer längs sina vanliga rutter, vilket gör att de klarar sig väl i trafiken. Utmaningar som lyftes fram var bland annat mörkerkörning och tät trafik i okända områden. Den egna bilen ansågs nödvändig, särskilt i mindre orter där alternativa färd sätt saknas. Trots detta uppgav endast ett fåtal att de skulle vara beredda att avstå från körkortet, även om kollektivtrafiken eller taxitjänsterna skulle förbättras.

Kontaktperson Elina Uusitalo	Språk	Sekretessgrad	Sidoantal
Distribution	Förlag		

Title of publication Senior drivers' experiences in traffic – Data from 2025	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Commissioned by, date	
Publication series and number <b>Traficom Research Reports 6/2026</b>	ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-425-022-1
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 proportion of older drivers among all road users is increasing, and their mobility habits are becoming an especially important theme in traffic safety work. Traficom's monitoring study on older drivers covers all holders of at least a category B driving licence who have reached the age of 65. Using a sample formed by age groups, information on older drivers' experiences in traffic has been collected with a similar questionnaire since 2009. The results of the study are used, among other things, to assess the driving health and traffic safety development of older people, as well as to support the planning of the driving licence system and driver training. A total of 1,467 responses were received for the 2025 monitoring study on older drivers, resulting in a response rate of 52%. This response rate can be considered exceptionally high for a survey study, even though it has declined over the past ten years.  As in previous years, the vast majority of respondents considered their driving licence extremely important for managing their daily affairs. More than half reported making car trips daily or almost daily. The average annual mileage driven by a single respondent over the past year was approximately 7,114 kilometres. Based on both the prevalence of car use and driving distances, car use among older drivers has increased in recent years but remains slightly below the levels recorded a decade ago. However, drivers aged over 64 cannot be regarded as a uniform group, and there are significant differences in mileage between respondent groups. Men and respondents under the age of 80 drive clearly more than average. Among the types of trips made by car, errands and shopping trips were the most common, but visits, trips to cottages, and leisure activities also played a significant role.  Of the older holders of a category B licence who responded to the survey, 96% had at least one car in their household. Among respondents under 70 years old, about one-third lived in households with two or more cars. Nearly half reported driving a manual-transmission car, and less than 10% of them had considered switching to an automatic. Almost 70% of respondents had used at least one driver assistance system, most commonly the navigator and cruise control. Overall, older drivers considered assistance systems useful, although some automatic functions—such as Start & Stop and lane-keeping assist steering interventions—were also experienced as distracting in certain situations. Based on written feedback, older drivers appeared to be divided into those who have well adopted new assistance systems and those who preferred to retain as much control of the vehicle as possible.  Older drivers assessed their own driving ability and driving health mostly as good or excellent, consistent with previous results. Of the different driving skill areas, the weakest were, again, driving and navigating in unfamiliar environments and recognising new or changed traffic regulations. For several factors, self-ratings have improved clearly compared to a decade ago. The most common recent adjustments in driving behaviour included avoiding driving in the dark, in	

heavy traffic, and in difficult winter conditions, as well as more active monitoring of one's own fitness to drive. When asked about signs indicating a decline in driving ability, difficulties with vision during dusk and darkness emerged most clearly. Discussions about driving health with healthcare professionals or family members were reported to be rare.

The performance index values measuring older drivers' traffic outcomes were slightly lower in 2025 compared with the previous year. During the year, 81% of respondents had avoided all accidents and offences, which was also slightly below the recent average. The number of near misses, minor accidents and property damage cases was somewhat higher than before, although the overall number of incidents involving older drivers remains clearly lower than, for example, among new drivers. For older drivers, higher mileage does not directly correlate with more incidents. On average, the most incidents occurred among the oldest respondents—those aged over 85—despite their lower driving volumes.

In the written feedback, many respondents stated that they drive only in good conditions and in familiar environments on regular routes, which enables them to manage well in traffic. Challenges highlighted included driving in the dark and navigating busy traffic situations in unfamiliar surroundings. A personal car was seen as essential, particularly in smaller localities where alternative modes of transport are lacking. Nevertheless, only a few respondents in these areas indicated they would be willing to give up their driving licence, even if public transport or taxi services were improved.

Contact person Elina Uusitalo	Language	Confidence status	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 2025.

Väestön ikärakenteen muutos ja iäkkäiden kuljettajien osuuden kasvu muuttaa tulevien vuosien aikana merkittävästi liikenteen toimintaympäristöä. Ikäkuljettajien seurantalutkimuksen 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 Bondata Group. Tutkimuksen suunnittelusta, analysoinnista ja raportoinnista ovat vastanneet Janne Tuominen, Kati Kiiskilä ja Arttu Rissanen Sitowise Oy:stä.

Helsingissä, 24.4.2026

Elina Uusitalo  
Erityisasiantuntija  
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

## FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2009 samlat in information om äldre förarens erfarenheter och prestation i trafiken. Forskningsmaterialet har samlats in genom en årlig enkät riktad till körkortsinnehavare som fyllt 65 år. De viktigaste resultaten har publicerats årligen som en del av Traficoms publikationsserie. Det material som presenteras i denna rapport samlades in hösten 2025.

Förändringar i befolkningens åldersstruktur och den ökande andelen äldre förare kommer under de kommande åren att påverka trafikmiljön avsevärt. Målet med uppföljningsstudien om äldre förare har varit att bedöma utvecklingen av äldres körhälsa och dess inverkan på trafiksäkerheten. Utöver de subjektiva körerfarenheter som samlats in från äldre förare har deras säkerhet i trafiken mätts med olika beräknade nyckeltal och indexvärden, vilket har gjort det möjligt att följa utvecklingen över en lång tidsperiod.

Styrgruppen för studien har letts av Elina Uusitalo från Traficom. Övriga medlemmar i styrgruppen har varit Riikka Rajamäki och Inkeri Parkkari, även de från Traficom. Den tekniska genomförandet av enkätstudien har utförts av Bondata Group. För planering, analys och rapportering har Janne Tuominen, Kati Kiiskilä och Arttu Rissanen från Sitowise Oy ansvarat.

Helsingfors, 24.4.2026

Elina Uusitalo  
Särskild sakkunnig  
Transport- och kommunikationsverket Traficom

## FOREWORD

The Finnish Transport and Communications Agency Traficom has collected information on older drivers' experiences and performance in traffic since 2009. The research data has been gathered through an annual survey targeted at driving licence holders aged 65 and over. The key results of the study have been published each year as part of Traficom's publication series. The data presented in this report was collected in autumn 2025.

Changes in the population's age structure and the growing proportion of older drivers will significantly transform the traffic environment in the coming years. The aim of the monitoring study on older drivers has been to assess the development of older drivers' driving health and its impact on traffic safety. In addition to subjective driving experiences collected from older drivers, performance in traffic has been measured using various calculated indicators and index values, enabling long-term monitoring.

The chair of the study's steering group has been Elina Uusitalo from Traficom. Other members of the steering group have included Riikka Rajamäki and Inkeri Parkkari, also from Traficom. The technical implementation of the survey was carried out by Bondata Group. The planning, analysis and reporting of the study were conducted by Janne Tuominen, Kati Kiiskilä and Arttu Rissanen from Sitowise Oy.

Helsinki, 24.4.2026

Elina Uusitalo  
Senior Specialist  
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

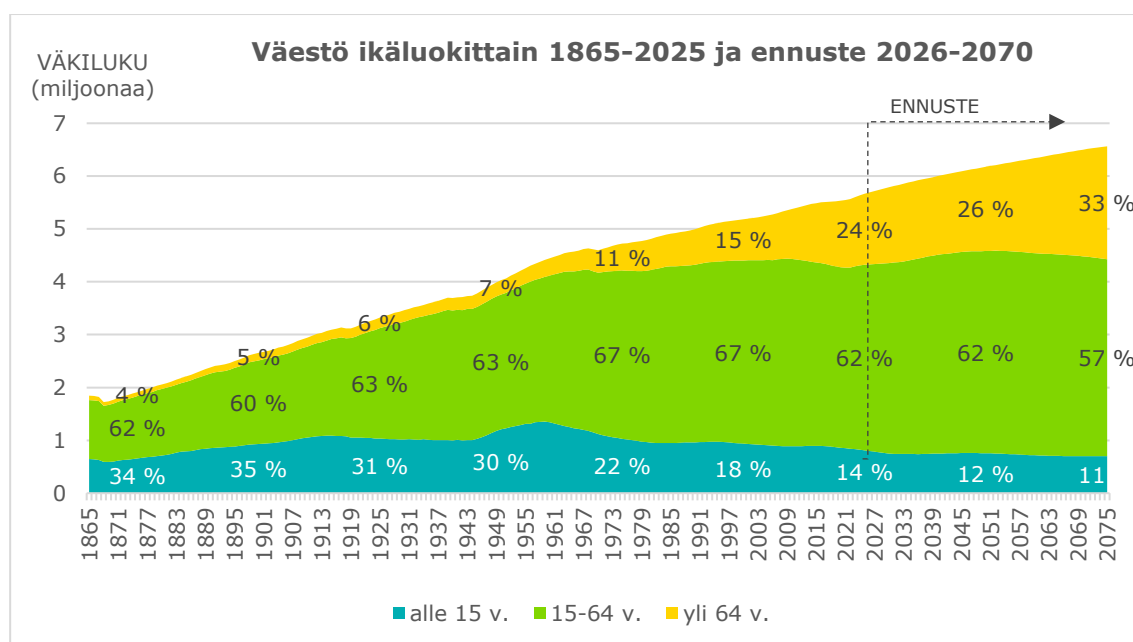
## Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Johdanto</b> .....	<b>11</b>
1.1	Taustaa .....	11
1.1	Tutkimuksen tavoitteet.....	12
1.2	Tutkimuksen toteutus.....	13
1.3	Vastausaktiivisuus .....	14
<b>2</b>	<b>Iäkkäiden ajotottumukset</b> .....	<b>18</b>
2.1	Liikkuminen omalla asuinseudulla .....	18
2.2	Autonomistus ja matkatyypit.....	22
2.3	Liikennesuorite .....	24
2.4	Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö .....	26
2.5	Ajokyky ja ajotottumukset .....	31
2.6	Vapaa palaute .....	44
<b>3</b>	<b>Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä</b> .....	<b>46</b>
3.1	Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä.....	46
3.2	Indeksin kehitys ja priima-osuus .....	49
<b>4</b>	<b>Yhteenveto ja johtopäätökset</b> .....	<b>55</b>
	<b>Lähdeluettelo</b> .....	<b>57</b>
	<b>Liiteluettelo</b> .....	<b>59</b>

# 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.

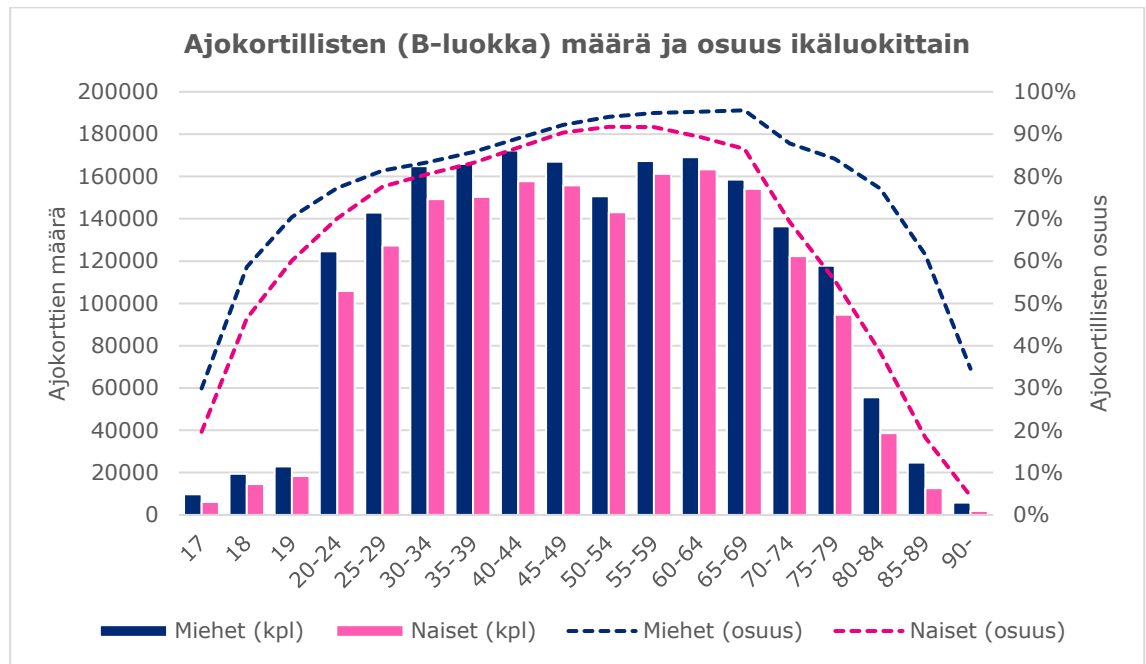


Kuva 1. Suomen väestön ikärakenteen kehitys 1800-luvulta nykypäivään ja ennuste vuodelle 2070. Prosenttiosuus kuvaa ikäluokan osuutta koko väestöstä. (Tilastokeskus 2026a, 2026b)

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 2025 kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 81 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 75 %. Ajokortin haltijoiden keski-ikä on kasvanut jatkuvasti ja eri ikäryhmistä ajokorttien määrä vuonna 2025 oli suurimmillaan 60–64-vuotiaiden ryhmällä (Kuva 2). Aiemmin suurimman ajokortillisten ikäryhmän muodostivat 55–59-vuotiaat. 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 67 %:lla on ajokortti, mutta naisilla vastaava osuus on enää 25 %. (Traficom 2026, Tilastokeskus 2026a)



Kuva 2. Ajokortillisten (vähintään B-luokka) henkilöiden määrä ja osuus koko väestöstä sukupuolen ja ikäluokan mukaan vuonna 2025. (Traficom 2026, Tilastokeskus 2026a)

## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Traficomın ikäkuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden B-kortin haltijoiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana 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 ajokokemuksista 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

samanlaisina, jolloin vertailukelpoisuus eri vuosien välillä on saatu säilytettyä hyvällä tasolla.

### 1.3 Tutkimuksen toteutus

Iäkkäiden kuljettajien seurantalutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65 vuotta täyttäneet henkilöt, joilla on otoksen poimintahetkellä ollut voimassa vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Otoksen koko ja tutkimuksen toteutustapa on säilytetty samanlaisina eri tutkimusvuosina. 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-vuotiaita ajokortin haltijoista tutkimukseen on voitu poimia koko perusjoukko. Vuosien 2023, 2024 ja 2025 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 2025 tutkimuksessa yli 99-vuotiaita ajokortin haltijoita oli yhteensä 14, jolloin otoksen kokonaismäärä kasvoi 2814 henkilöön olleen siten suurempi kuin yhtenäkkään aiempaan tutkimusvuonna (Taulukko 1).

Taulukko 1. Tutkimuskierrosten 2016–2025 ikäryhmittäinen otos.

ikäryhmä	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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
95–99 v.	156	206	206	156	273	330	360	400	400	400
100- v.								8	10	14
<b>KAIKKI</b>	<b>2556</b>	<b>2606</b>	<b>2606</b>	<b>2556</b>	<b>2673</b>	<b>2730</b>	<b>2760</b>	<b>2808</b>	<b>2810</b>	<b>2814</b>

Ikäkuljettajien tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa, tyypillisesti loppuvuoden aikana. Vuoden 2025 tutkimusaineisto kerättiin lokakuun lopun ja marraskuun puolivälin välisenä aikana. Tutkimuksen pääasiallinen toteutustapa on ollut postikysely, 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 ikäkuljettajilla harvinaista ja valtaosa vastauksista saadaan edelleen postilomakkeiden kautta.

Vuosien varrella tutkimuslomakkeelle on lisätty joitain uusia kysymyksiä, jotka liittyvät ajoterveyteen ja sen ennakointiin sekä vastaajien aikeisiin luopua ajokortistaan. Vuoden 2023 tutkimuslomakkeelle 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. Vuoden 2025 lomakkeelle lisättiin kysymys auton käyttövoimaa koskien. Lisäksi lisättiin joukkoliikenteen potentiaalia kuvaava vastausvaihtoehto ajokortin tärkeyttä mittaavan kysymyksen yhteyteen. Lisäksi avustavien järjestelmien osalta vastausvaihtoehtoja selkeytettiin hieman. Muilta osin lomake säilyi ennallaan. 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 Traficom:iin 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. Vertailuanalyysija varten samaan tietokantaan on koottu taustalle myös kaikkien aiempien tutkimusvuosien tietokannat. Aluejaon muodostamista ja alueellisia analyysija 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.

## 1.4 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 aihepii-riä 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 muistutuskiirroksia.

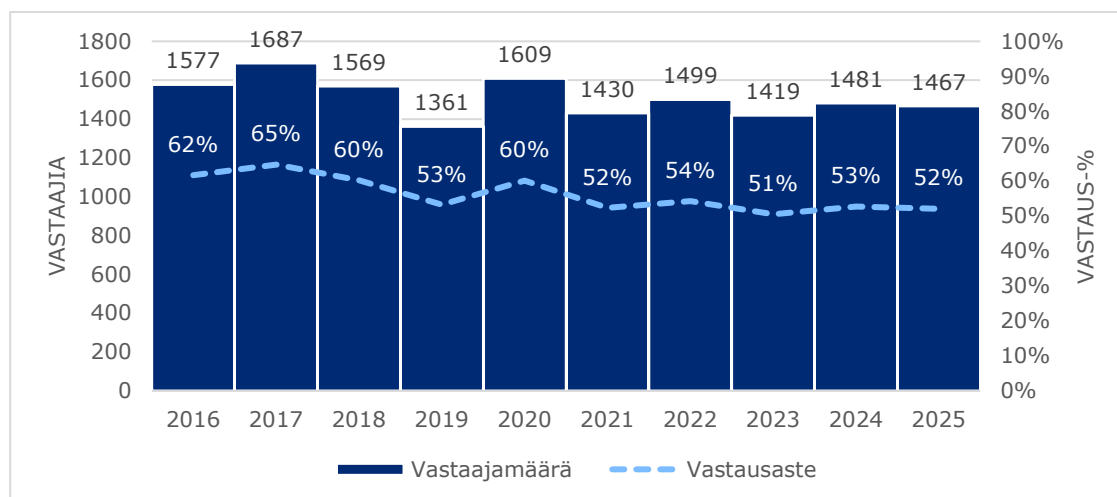
Korkeasta vastausaktiivisuudesta huolimatta vastausprosentin pidemmän aikavälin trendi on kuitenkin myös ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa ollut lievästi laskeva. Vuoden 2025 tutkimukseen saatiin yhteensä 1467 vastausta, jolloin vastausasteeksi muodostui 52 % (Taulukko 2 ja Kuva 3). Vastausaste oli yhden prosenttiyksikön edellisvuotta pienempi, ja samoin hieman pidemmän aikavälin keskiarvoa matalampi. Aktiivisimpia vuoden 2025 tutkimuksessa olivat 80–89-vuotiaat vastaajat, joiden vastausaste nousi 55 prosenttiin. Pienin vastausaste (47 %) oli aiempien vuosien tapaan tutkimusjoukon vanhimmilla yli 94-vuotiailla vastaajilla.

Taulukko 2. Tutkimuskierrosten 2016–2025 vastaajien määrät ja tutkimuksen vastausprosentti ikäryhmittäin.

ikä-ryhmä	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
65–69 v.	242	253	239	208	240	204	210	202	235	209
70–74 v.	247	266	263	211	252	214	215	204	213	214
75–79 v.	272	285	248	238	255	242	235	212	208	217
80–84 v.	262	271	248	226	259	227	231	235	223	220
85–89 v.	243	255	234	210	241	210	217	198	222	219
90–94 v.	230	245	222	201	219	178	220	190	193	194
yli 94 v.	73	112	115	65	143	144	170	178	186	194
<b>KAIKKI</b>	<b>1577</b>	<b>1687</b>	<b>1569</b>	<b>1361</b>	<b>1609</b>	<b>1430</b>	<b>1499</b>	<b>1419</b>	<b>1481</b>	<b>1467</b>

**VASTAUSASTE**

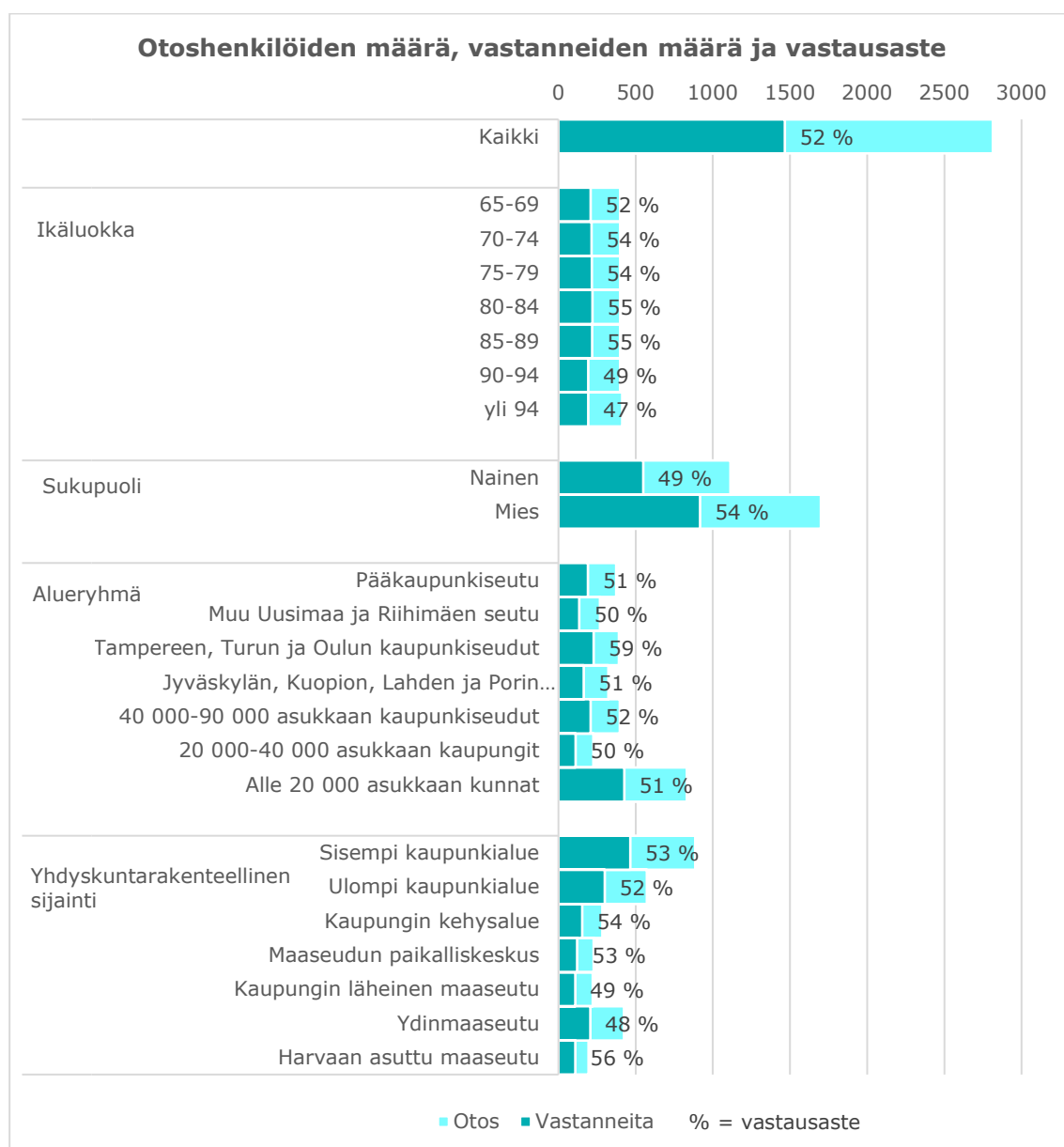
ikä-ryhmä	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
65–69 v.	61 %	63 %	60 %	52 %	60 %	51 %	53 %	51 %	59 %	52 %
70–74 v.	62 %	67 %	66 %	53 %	63 %	54 %	54 %	51 %	53 %	54 %
75–79 v.	68 %	71 %	62 %	60 %	64 %	61 %	59 %	53 %	52 %	54 %
80–84 v.	66 %	68 %	62 %	57 %	65 %	57 %	58 %	59 %	56 %	55 %
85–89 v.	61 %	64 %	59 %	53 %	60 %	53 %	54 %	50 %	56 %	55 %
90–94 v.	58 %	61 %	56 %	50 %	55 %	45 %	55 %	48 %	48 %	49 %
yli 94 v.	47 %	54 %	56 %	42 %	52 %	44 %	47 %	44 %	45 %	47 %
<b>KAIKKI</b>	<b>62 %</b>	<b>65 %</b>	<b>60 %</b>	<b>53 %</b>	<b>60 %</b>	<b>52 %</b>	<b>54 %</b>	<b>51 %</b>	<b>53 %</b>	<b>52 %</b>



Kuva 3. Kokonaisvastausmäärät ja -vastausasteet vuosien 2016–2025 tutkimuskierroksilla.

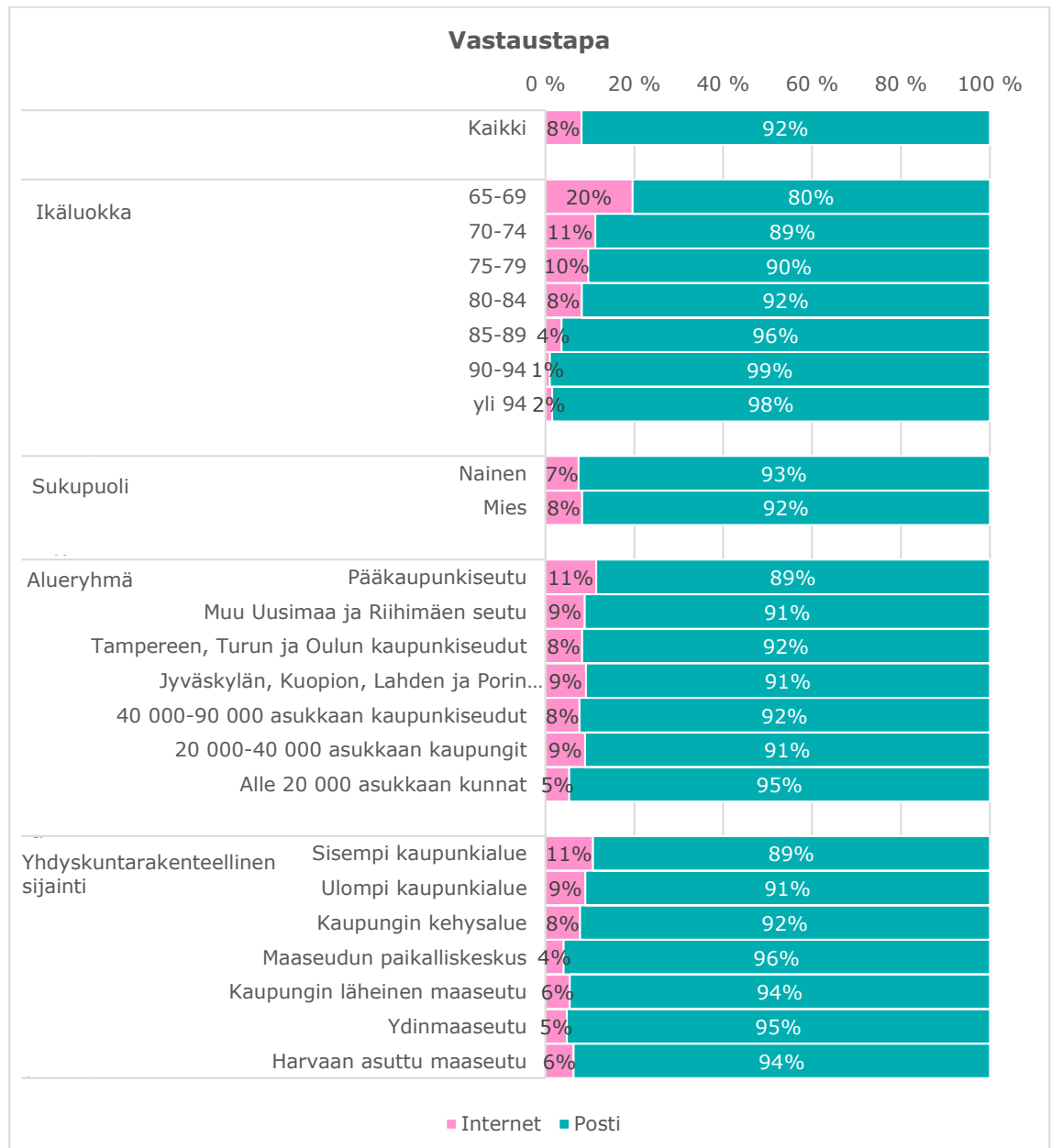
Kuvassa 4 on esitetty erot otoskoossa, vastaajamäärissä ja vastausasteissa eri vastaajaryhmien välillä. Otokseen on poimittu edellisissä kappaleissa esitetyn mukaisesti ajokortin haltijoita tasaisesti kaikista 64–99-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmistä, jolloin otoksen jakauman perusteella voidaan arvioida 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 poikeksessa keskiarvosta.

Aiemmin esitetyn mukaisesti vuoden 2025 tutkimusaineistossa korkein vastausaste oli 80–89-vuotiaiden ikäryhmässä, jolloin heidän osuutensa tutkimusaineistossa oli eri ikäryhmistä suurin. Sukupuolittain tarkasteltuna lähes kaksi kolmannesta otoshenkilöstä oli miehiä ja miehet myös vastasivat hieman naisia aktiivisemmin kyselyyn. Alueellisesti tarkasteltuna suurimman käytetyn aluejaon mukaisen ryhmän otoksessa muodostivat aiempien vuosien tapaan alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat kuljettajat. Yhdyskuntarakenteen perusteella tarkasteltuna suurin osa otoshenkilöistä asui sisemmillä kaupunkialueilla. Joitain eroja vastausaktiivisuudessa eri alueryhmien välillä oli, mutta kovin selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla tai yhdyskuntarakenteella vastausaktiivisuuteen ei ollut. Kaiken kaikkiaan merkittäviä eroja vastausaktiivisuudessa ei tullut esille eri ryhmien välillä. Koko vastaajajoukon voidaan siten katsoa edustavan otosta, ja siten koko ikäkuljettajien ikäryhmittäin tasattua joukkoa suhteellisen hyvin.



Kuva 4. Vuoden 2025 tutkimuksen otoskoot, vastanneiden määrät ja vastausasteet vastaajan iän, sukupuolen, alueryhmän ja yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan.

Internet-vastausmahdollisuudesta huolimatta valtaosa tutkimuslomakkeista palautuu edelleen postitse. Internet-lomakkeella saatiin vuoden 2025 tutkimuksessa kaikkiaan 111 vastausta, mikä vastaa kahdeksaa prosenttia koko vastausmäärästä (Kuva 5). Osuus on säilynyt suunnilleen samana viime vuosina. Selvästi yleisimmin internet-vastausmahdollisuutta hyödynsivät tutkimusjoukon nuorimmat, eli 65–69-vuotiaat vastaajat. Ikäryhmästä joka viides vastasi tutkimukseen internetissä. Alueellisesti alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat vastasivat internet-kyselyllä muita harvemmin.



Kuva 5. Vastausjakauma internet- ja postivastausten välillä vastaajaryhmittäin vuoden 2025 tutkimuksessa.

## 2 Iäkkäiden ajotottumukset

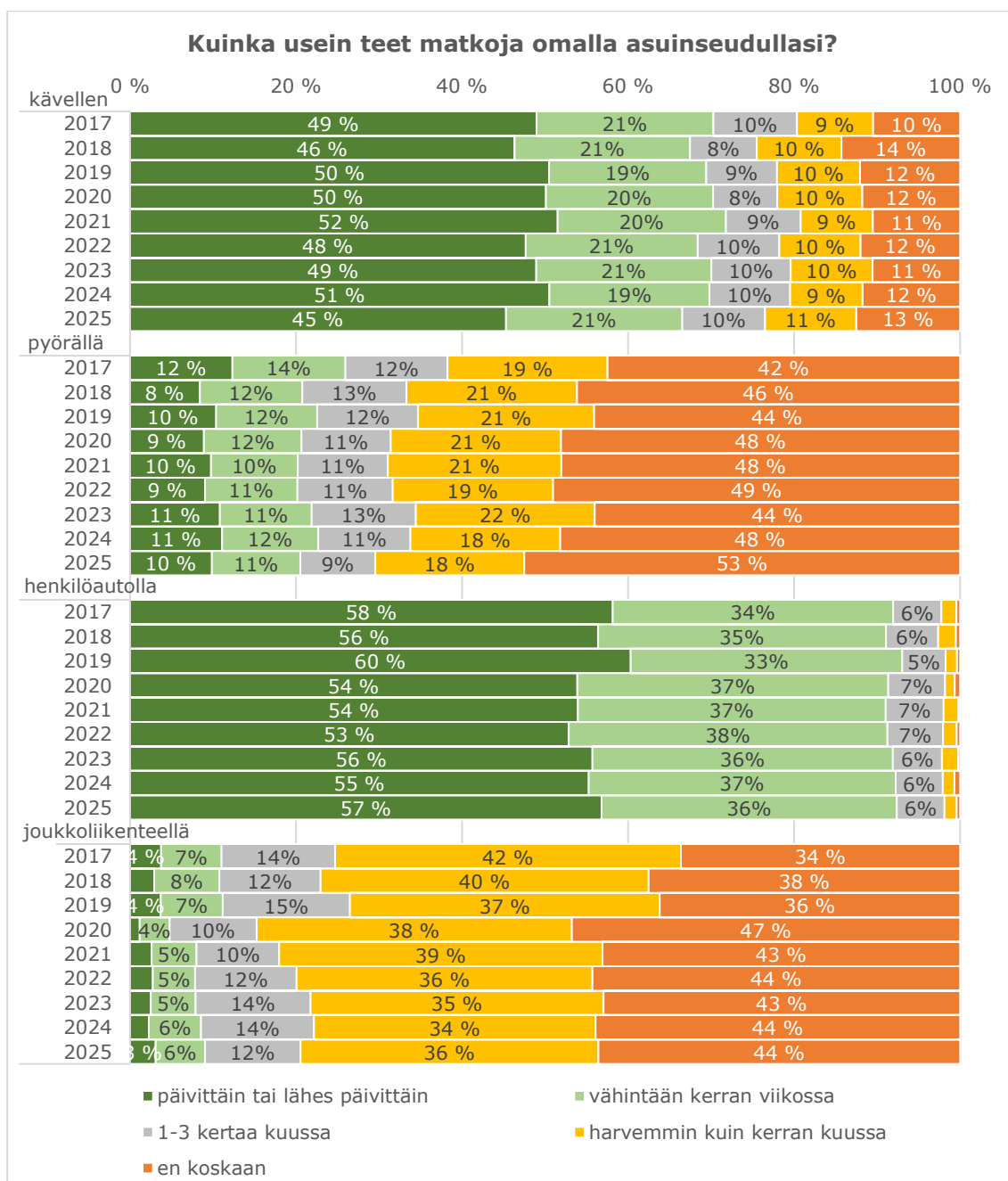
### 2.1 Liikkuminen omalla asuinseudulla

Tutkimuksen taustatiedoksi lomakkeella kysyttiin vastaajien liikkumistottumuksia ja eri kulkutapojen käytön yleisyyttä heidän tekemillään matkoilla omalla asuinseudullaan. Tulokset kuvaavat vastaajan liikkumistottumuksia viimeisen 12 kuukauden ajalta.

Henkilöauto säilyi vuoden 2025 tutkimuksessa yleisimpänä ajokortillisten iäkkäiden käyttämänä kulkumuotona omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla. 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). Selvästi yli puolet vastaajista (57 %) ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Kokonaisuudessaan 93 % vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja vähintään kerran viikossa ja ainoastaan 1 % harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan.

Myös kävely säilyi iäkkäillä aiempaan tapaan yleisenä kulkumuotona, joskin sen osuus hieman pieneni edellisvuodesta. Kaikkiaan hieman vajaa puolet (45 %) vastaajista ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ja yhteensä 66 % vähintään kerran viikossa. Henkilöautoilun yleisyydessä ei ole tapahtunut suurta muutosta viimeisen viiden vuoden aikana, mutta sen yleisyys on kuitenkin tasaisesti kasvanut.

Pyöräily ja joukkoliikenne ovat olleet iäkkäillä selvästi harvinaisemmin käytettyjä kulkumuotoja. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa vähintään kerran viikossa ilmoitti pyöräilevänsä 21 % vastaajista ja vähintään kerran viikossa joukkoliikennettä ilmoitti käyttävän 9 % 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.



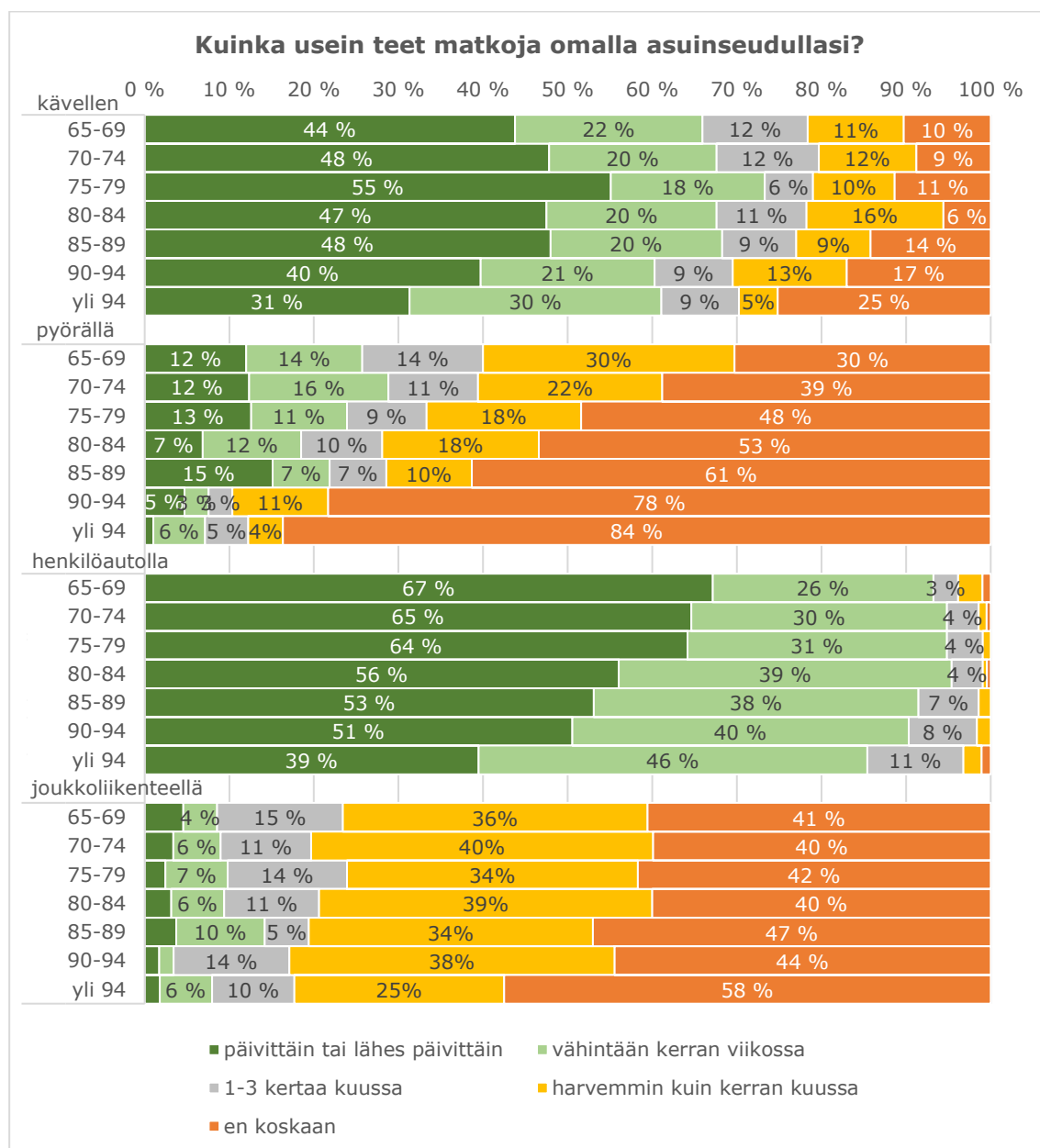
Kuva 6. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vuosien 2017–2025 tutkimusaineistoissa.

Aiempien vuosien tapaan nuorimmissa vastaajaryhmissä kaikkien kysytyjen kulkumuotojen yleisyys oli vanhimpia ikäryhmiä korkeampi (Kuva 7). Ikäryhmien väliset erot tulivat esille henkilöautomatkojen sekä erityisesti pyöräilymatkojen yleisyydessä. 65–79-vuotiaista vastaajista kaikkiaan noin kaksi kolmasosaa ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. Yli 94-vuotiailla vastaajilla osuus oli 39 prosenttia vastaajista. Edelleen kuitenkin yli 94-vuotiaista vastaajistakin henkilöautoa vähintään kerran viikossa ilmoitti käyttävänsä 85 % vastaajista.

Henkilöauton lisäksi kävelyn kulkumuoto-osuus on tyypillisesti ollut iäkkäillä korkealla tasolla. Vuoden 2025 tutkimuksessa alle 90-vuotiaista vastaajista hieman alle puolet ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Selvästi aktiivisimpia kävelijöitä olivat 75–79-vuotiaat. Yli 90-vuotiailla ja erityisesti yli 94-vuotiailla vastaajilla osuus laski selvästi. Yli 90-vuotiaita lukuun ottamatta

kävelymatkojen määrät jakautuivat ryhmien välillä pääosin melko tasaisesti eikä ryhmien välillä ollut huomattavissa selkeitä trendejä. Pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin tekevien osuus oli alle 85-vuotiailla yli 10 prosenttia ja laski sen jälkeen iän noustessa. Poikkeuksellisesti 85–89-vuotiaiden osuus päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevistä oli kuitenkin ryhmistä suurin. Yli 94-vuotiaista päivittäin tai lähes päivittäin pyörämatkoja teki 1 % vastaajista. Satunnaisemmin pyöräilevien osuus laski selvästi vastaajan iän myötä. Yli 80-vuotiaista vastaajista yli puolet ilmoitti, ettei tee koskaan pyöräilymatkoja.

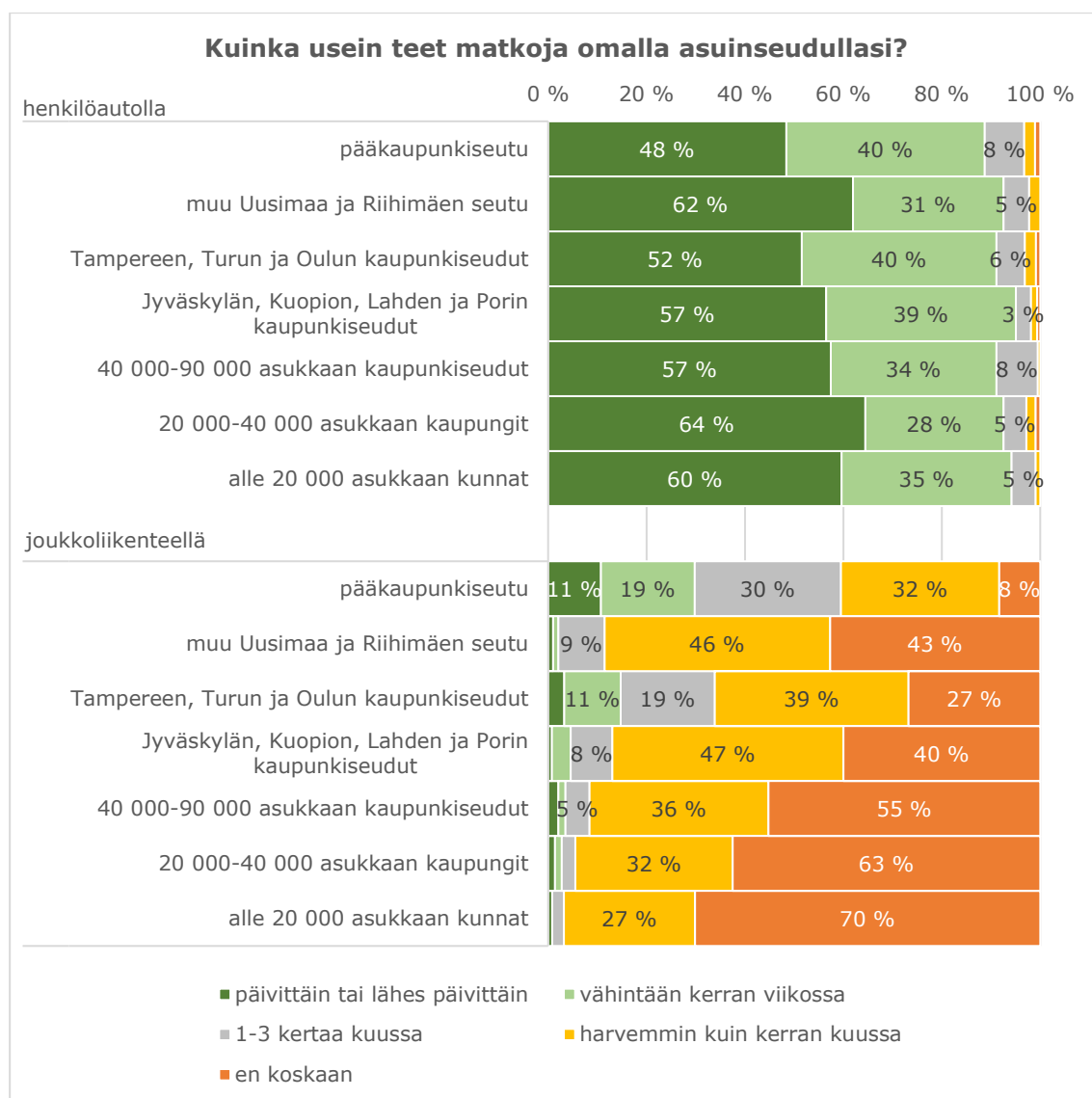
Joukkoliikenteen käytön osalta suurimman ryhmän muodostivat ne, jotka eivät tee joukkoliikennematkoja koskaan sekä hieman pienempänä ryhmänä ne, jotka tekevät matkoja harvemmin kuin kerran kuussa. Joukkoliikenteen käytön yleisyydessä ei ollut nähtävissä merkittäviä trendejä, vaan käytön yleisyys jakautui melko tasaisesti ryhmien välillä. Yli 94-vuotiaissa oli kuitenkin muita ikäryhmiä selkeästi enemmän heitä, jotka eivät käytä joukkoliikennettä lainkaan.



Kuva 7. Eri kulkutavoilla liikkumisen yleisyys ikäryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli jonkun verran vastaajan asuinseudun mukaan, vaikka henkilöauto olikin selkeästi yleisin kulkumuoto kaikilla asuinseuduilla (Kuva 8). Kaikissa alueryhmissä pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta 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 60 % 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 laskenut 10 %-yksikköä vuodesta 2024. Muiden alueiden osalta muutokset edellisvuoteen verraten jäivät pieniksi.

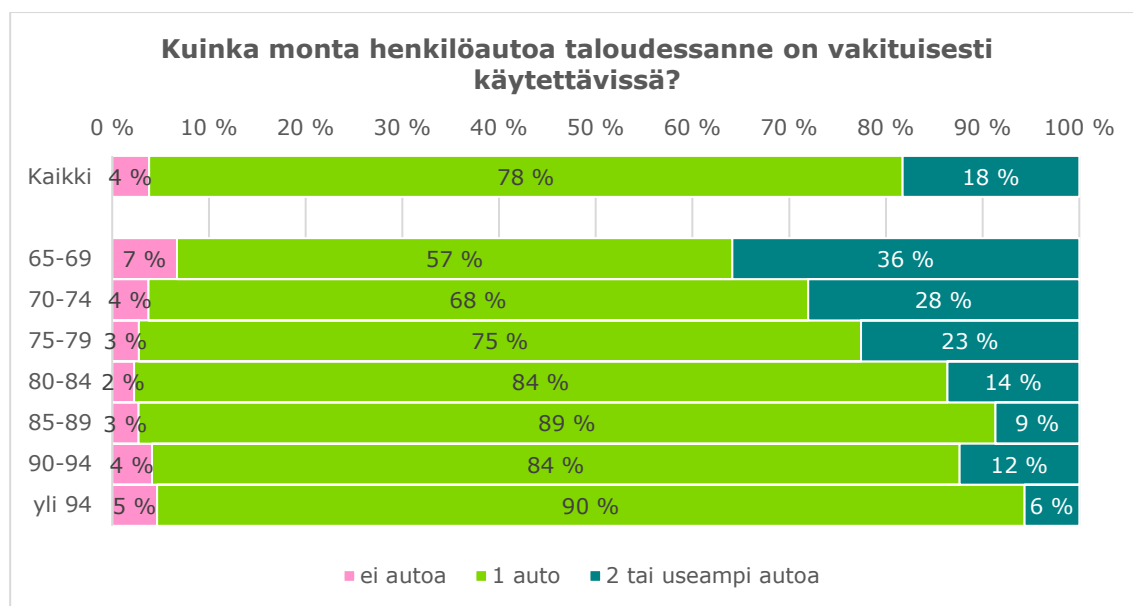


Kuva 8. Henkilöauton (kuljettajana tai matkustajana) ja joukkoliikenteen käytön yleisyys alueryhmittäin vuoden 2025 tutkimusaineistossa.

## 2.2 Autonomistus ja matkatyypit

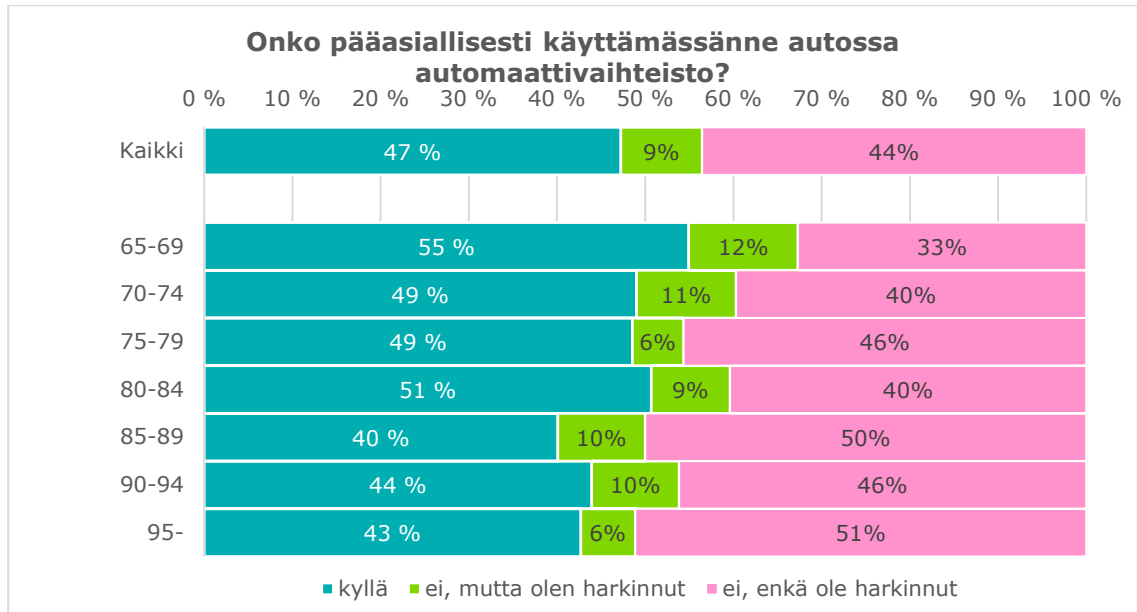
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös ikäkuljettajien auton omistamisen yleisyyttä ja yleisimpiä autolla kuljettuja matkatyyppejä. Kaiken kaikkiaan 4 %:lla vastaajista ei ollut taloudessaan yhtään autoa, 78 %:lla oli yksi auto ja 18 %:lla useampi kuin yksi auto. Autottomiksi laskettiin myös ne vastaukset, joissa vastausrivi oli jätetty kokonaan tyhjäksi. Autottomien osuus vaihteli ikäluokan mukaan 2–7 % välillä. Useamman kuin yhden henkilöauton kotitalouksien osuus oli nuoremmissa vastaajaryhmissä selvästi vanhimpia ikäluokkia suurempi (Kuva 9). 65–69-vuotiaista vastaajista yli kolmanneksella oli taloudessaan useampi kuin yksi auto, kun taas yli 80-vuotiailla vastaajilla vastaava osuus jäi 6–14 prosenttiin. 65–69-vuotiaiden ikäluokassa oli eniten sekä autottomia että usean auton talouksia. Yleisesti ottaen autonomistamisen ikäluokittaiset tulokset olivat hyvin samansuuntaiset vuoden 2024 tutkimuksen kanssa.

Vastaajien keskimääräinen auton vuosimalli oli 2011. Auton keski-ikä oli kasvanut hieman edellisistä vuosista. Keskimääräinen auton ikä kasvoi myös melko suoraviivaisesti vastaajan oman iän myötä. Pienemmillä paikkakunnilla asuvilla vastaajilla auton vuosimalli oli tyypillisesti keskimääräistä vanhempi. Pienimmillä paikkakunnilla myös vastaajat itsessään olivat hieman keskimääräistä iäkkäämpiä, vaikka kovin merkittävä ero ei kuitenkaan ollut.



Kuva 9. Vastaajien jakautuminen kotitalouden autojen määrän mukaan ikäryhmittäin.

Vuodesta 2023 lähtien on selvitetty myös sitä, onko vastaajien pääasiallisesti käyttämässä autossa automaattivaihteisto, ja onko vastaaja harkinnut automaattivaihteiseen autoon siirtymistä. Vuoden 2025 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 hieman vastaajan iän noustessa, mikä korreloi myös vastaajan käyttämän auton keski-ikänsä kanssa. Automaattivaihteiseen autoon siirtymistä oli harkinnut kaikkiaan melko pieni osa vastaajista ja osuus pieneni entisestään vastaajan iän myötä.

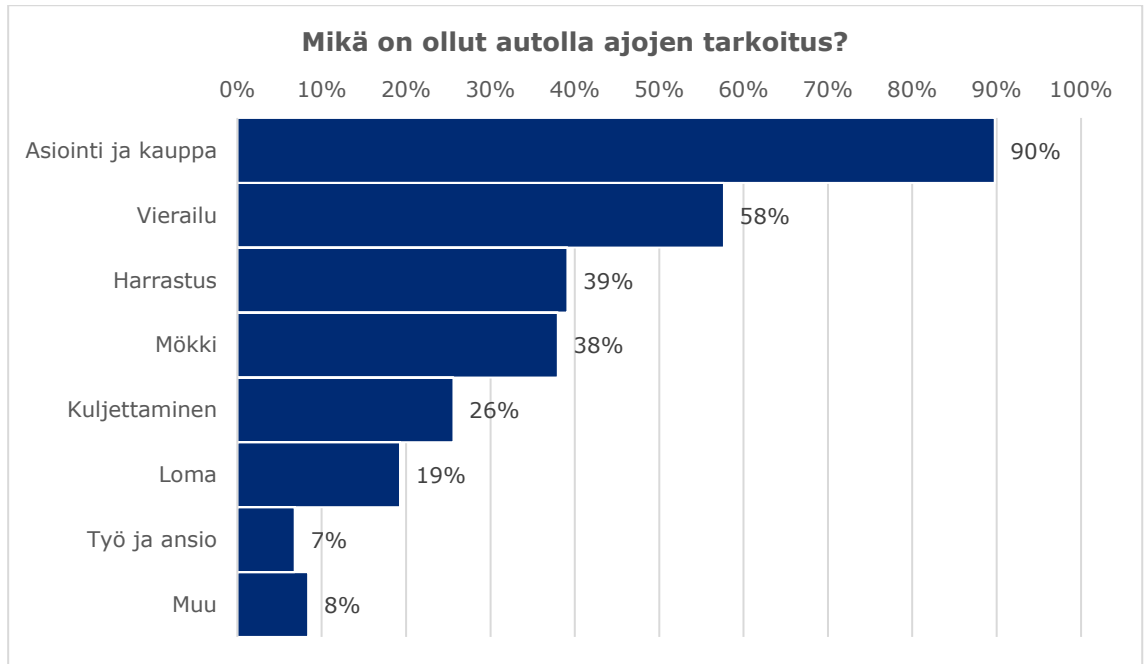


Kuva 10. Automaattivaihteisen auton käytön yleisyys ikäryhmittäin.

Vuoden 2025 tutkimuslomakkeella selvitettiin ensi kertaa myös vastaajien pääasiallisesti käyttämän ajoneuvon käyttövoimaa. Kaikkiaan 76 % vastaajista ilmoitti ajavansa bensiinikäyttöisellä autolla ja 15 % dieselkäyttöisellä autolla. Hybridillä ilmoitti ajavansa 8 % ja täyssähköautolla 1 % vastaajista. Sähköisten käyttövoimien osuus oli selvästi suurin tutkimuksen nuorimmassa alle 70-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa hybridi-autolla ilmoitti ajavan 13 % ja täyssähköllä 4 % vastaajista.

Autolla tehtyjen matkojen pääasiallista tarkoitusta kysyttäessä selvästi yleisin matkatyyppi oli asiointi- ja kauppamatkat, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi autolla tekemäkseen matkatyypiksi 90 % vastaajista (Kuva 11). Toiseksi yleisimpiä olivat vierailumatkat, joita ilmoitti tekevänsä 58 % vastaajista. Harrastusmatkoihin autoa käytti 39 % ja mökkimatkoihin 38 % vastaajista. Harvinaisempia olivat muiden kuljettamiseen liittyvät matkat (26 %) ja lomamatkat (19 %). Tulokset olivat hyvin samanlaisia aiempien vuosien kanssa. Työ- ja ansiomatkat oli valinnut tekemäkseen matkatyypiksi 7 % vastaajista. Osuus oli luonnollisesti hieman korkeampi tutkimusjoukon nuorimmassa, 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä.

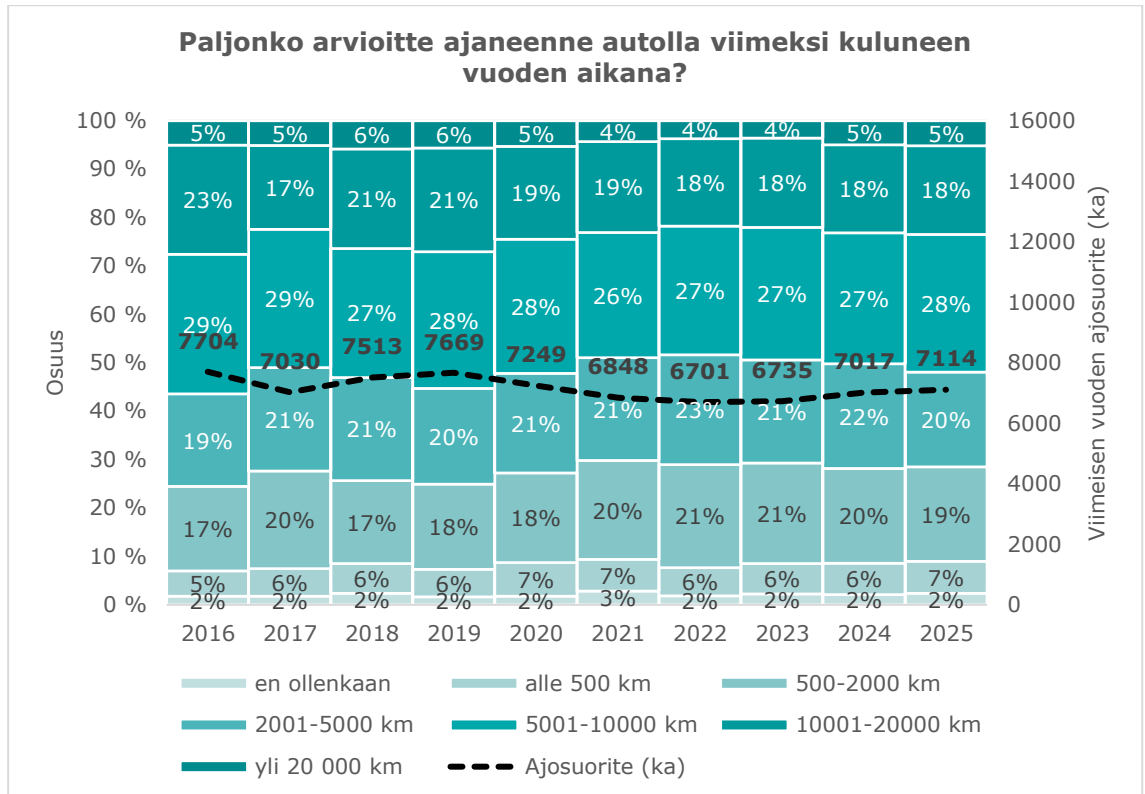
Muita kuin edellä ilmoitettuja matkatyyppejä ilmoitti tekevänsä 8 % vastaajista. Avoimien vastausten perusteella muina matkoina ilmoitettiin muun muassa lääkärisä tai terveyskeskuksessa käyntiin liittyviä matkoja sekä lasten- ja lastenlasten vierailuihin liittyviä matkoja, mutta osittain avoimet vastaukset sisälsivät myös tarkennuksia monivalintana ilmoitettuihin matkatyyppeihin, kuten erilaisiin harrastusmatkoihin, tai niiden yleisyyteen. Alueryhmittäin tarkasteltuna autolla tehtiin mökkimatkoja pääkaupunkiseudulla selvästi keskimääräistä enemmän (46 % vastaajista), kun taas pienillä paikkakunnilla vierailumatkojen ja osittain myös asiointi- ja kauppamatkojen yleisyys korostui entisestään. Paljon ajokilometrejä vuoden aikana ajaneet vastaajat tekivät luonnollisesti useimpia matkatyyppejä keskimääräistä yleisemmin. Heidän joukossaan oli paljon vielä työelämässä mukana olevia vastaajia. Yli 20 000 kilometriä vuoden aikana ajaneista vastaajista 26 % ilmoitti työ- ja ansiomatkat vähintään yhdeksi tekemäkseen matkatyypiksi.



*Kuva 11. Matkatyytit, joita vastaajat ilmoittivat tekevänsä autolla kuljettajana. Vastaajilla oli mahdollisuus valita useita matkatyyppkejä. Prosenttiosuus kuvaa osuutta vastaajista, joka oli valinnut kyseisen matkatyytin vähintään yhdeksi vaihtoehdoksi.*

## 2.3 Liikennesuorite

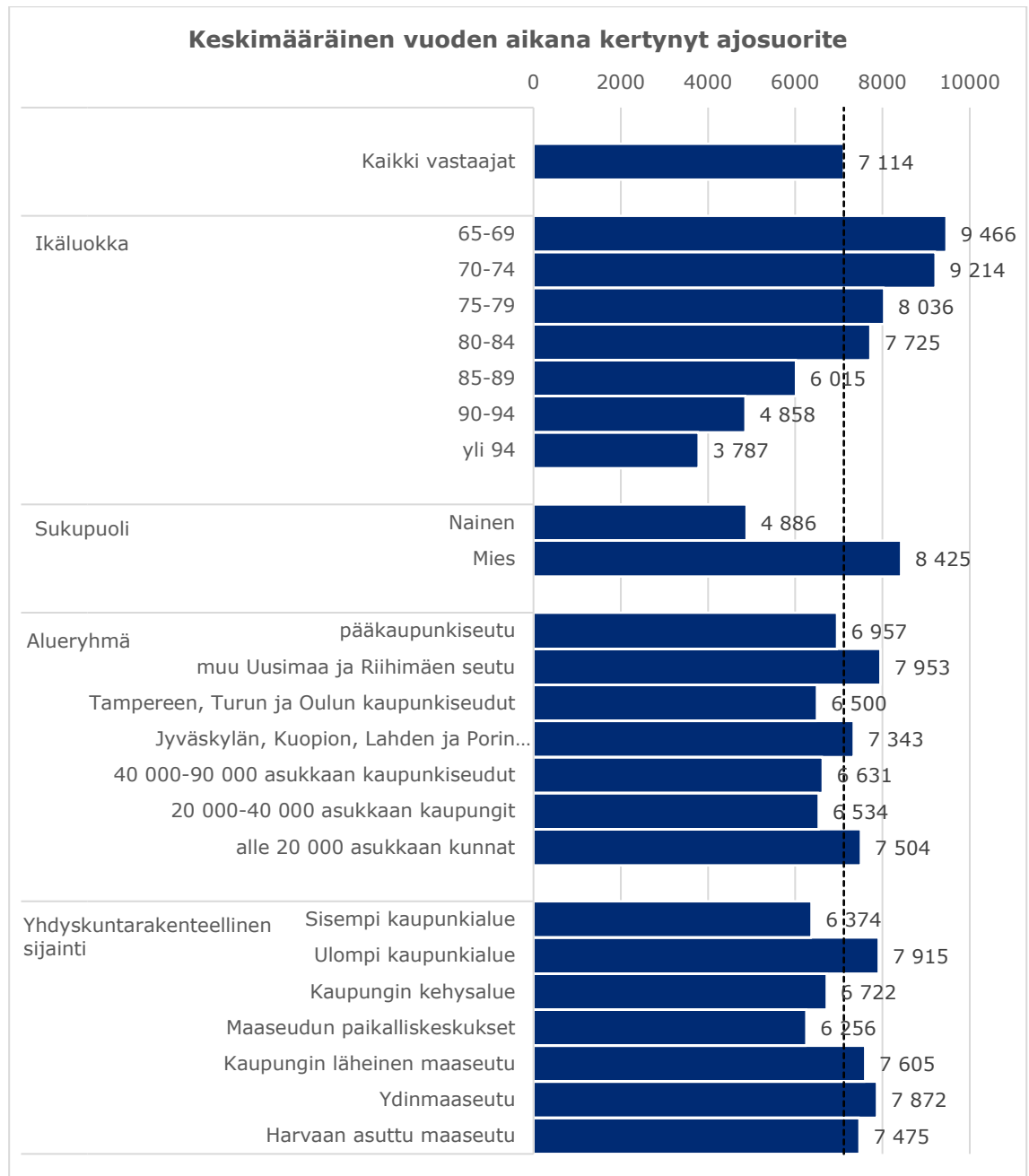
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana kertynyttä ajosuoritetta seitsemänportaisella asteikolla. Suurimman ryhmän (28 %) muodostivat aiempien vuosien tapaan 5 000–10 000 kilometriä vuoden aikana ajaneet vastaajat (Kuva 12). Yli 20 000 kilometriä ajaneiden osuus 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 2025 aineistossa oli 7 114 kilometriä. Suorite oli noussut hieman vuosien 2022, 2023 ja 2024 suoritteista. Sitä ennen suorite on ollut laskeva vuodesta 2019 alkaen.



Kuva 12. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä vuosien 2016–2025 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 yli 70 % enemmän kuin naisille.

Alueryhmittäin tarkasteltuna keskimääräinen ajosuorite oli suurin pääkaupunki-seudun ulkopuolisella Uudenmaalla ja Riihimäen seudulla. Myös alle 20 000 asukkaan erillisissä kunnissa sekä Jyväskylän, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla ajosuorite oli keskimääräistä korkeampi. Alueryhmien ajosuoritteet suhteessa toisiinsa olivat suurelta osin jopa päinvastaiset viime vuoden tuloksiin verraten. Yhdyskuntarakenteellisesti tarkasteltuna ulommalla kaupunkialueella tai maaseudulla asuvilla vastaajilla ajosuoritetta oli kertynyt keskimääräistä enemmän.



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

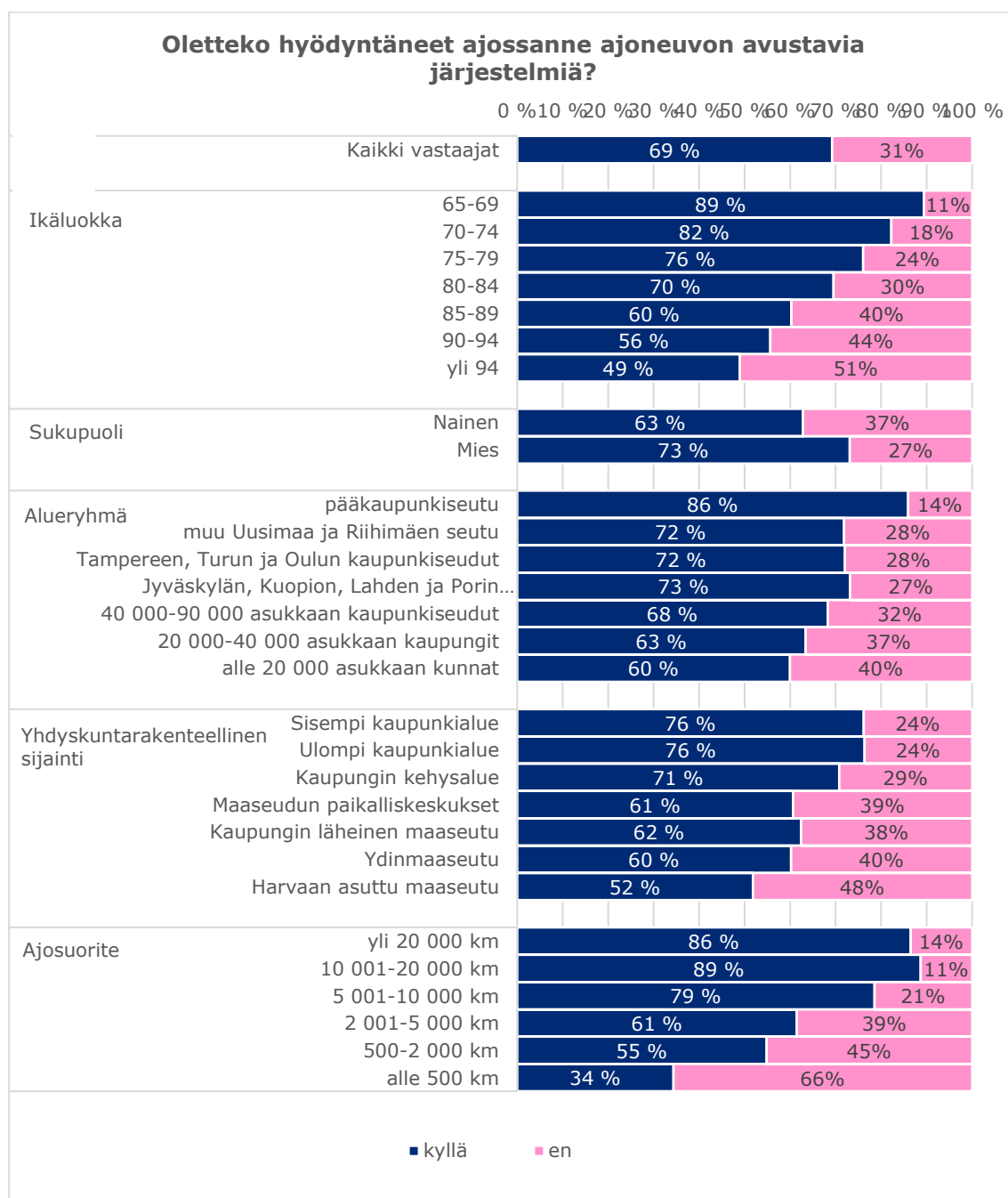
## 2.4 Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö

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 loppuksi vastaajilla on ollut lisäksi mahdollisuus jättää avointa palautetta avustaviin järjestelmiin liittyen.

Vuoden 2025 tutkimusaineistossa 69 % kaikista vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä ajossaan jotakin ajoneuvon avustava järjestelmää (Kuva 14). Avustavien

järjestelmien käytön yleisyys laski hyvin tasaisesti vanhempiin ikäluokkiin siirryttäessä. Miehillä, pääkaupunkiseudulla asuvilla ja yleisesti kaupunkialueilla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää.

Hyvin selkeä yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen oli myös ajomäärällä. Yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneista jopa 86 % 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 ja alle 500 kilometriä ajaneiden osalta avustavia järjestelmiä käyttäneiden osuus oli vain 34 %. Luonnollisesti myös vastaajan pääasiallisiin ajoihin käyttämän ajoneuvon iällä oli selkeä yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen.



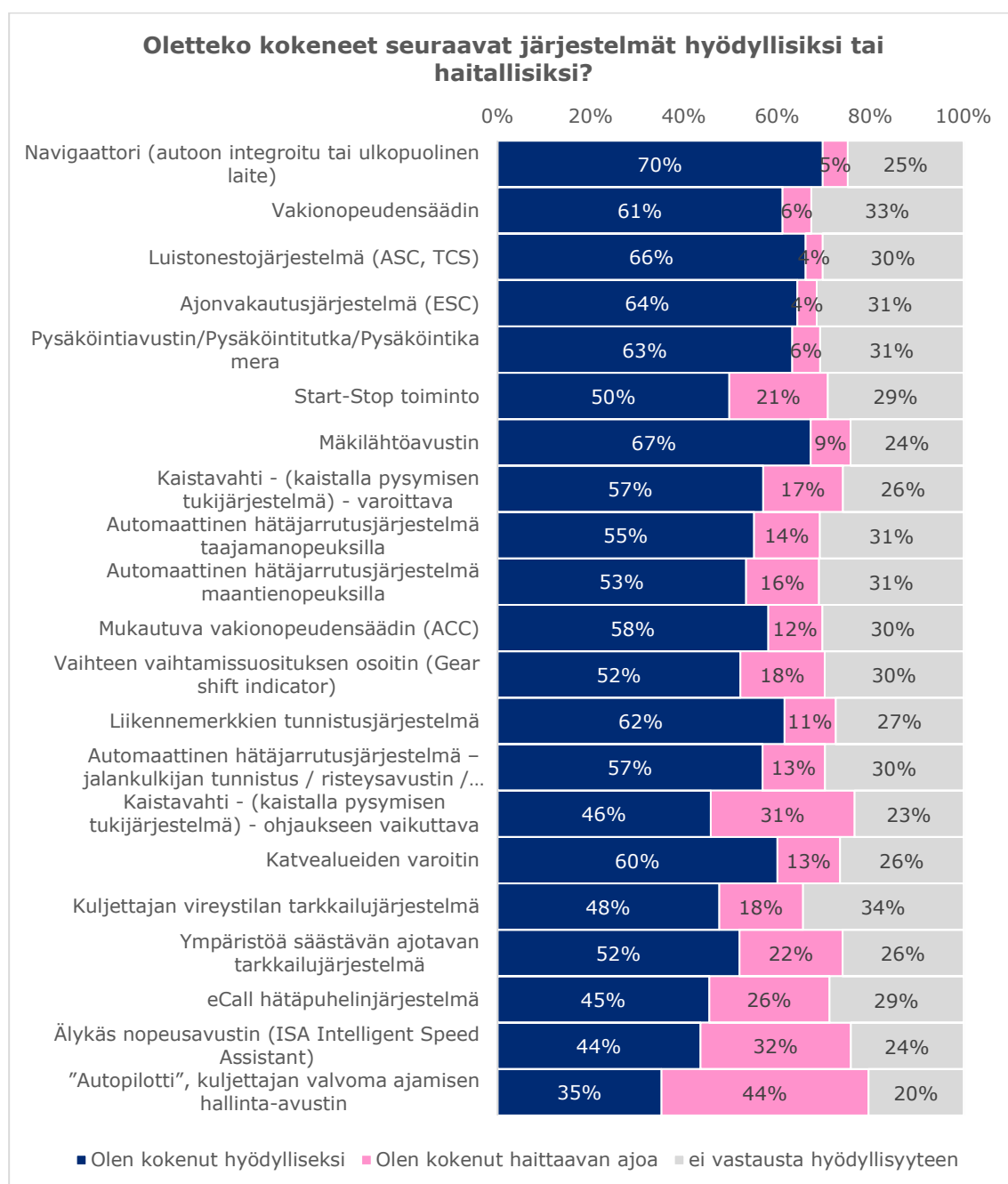
Kuva 14. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys vastaajaryhmittäin.

Tarkentavana kysymyksenä lomakkeella kysyttiin, mitä ajoneuvon avustavia järjestelmiä vastaajat ovat käyttäneet. Yleisimmin vastaajat ilmoittivat käyttäneensä navigaattoria (58 % kaikista vastaajista) ja vakionopeudensäädintä (53 %) (Kuva 14). Seuraavaksi yleisimpinä mainittiin luistonestojärjestelmä (45 %) sekä ajonvakautusjärjestelmä (37 %). Muut vaihtoehdot jäivät alle 30 prosenttiin. Vakionopeudensäädintä koskeva vaihtoehto eroteltiin vuoden 2025 tutkimuslomakkeelle koskemaan erikseen perustason vakionopeudensäädintä ja mukautuvaa vakionopeudensäädintä (ACC). Mukautuvaa vakionopeudensäädintä ilmoitti käyttäneensä 19 % vastaajista, eli selvästi pienempi osuus kuin perinteistä vakionopeudensäädintä. Vuoden 2024 tutkimuslomakkeella mukautuva vakionopeudensäädin oli ainoa vakionopeudensäättimeen liittyvä vastausvaihtoehto ja sen oli silloin valinnut 30 % vastaajista.



Kuva 15. Eri avustavien järjestelmien käytön yleisyys.

Kaikkein hyödyllisimmiksi avustaviksi järjestelmiksi vastaajat olivat kokeneet navigaattorin ja mäkilähtöavustimen, jotka molemmat oli ilmoittanut hyödylliseksi yli kaksi kolmasosaa vastaajista (Kuva 16). Myös luistonestojärjestelmän koki hyödylliseksi 66 % vastaajista. Vähemmän hyödylliseksi sen sijaan oli arvioitu esimerkiksi ohjaukseen vaikuttava tukijärjestelmä kaistavahti, jonka oli kokenut ajoa haittaavaksi yli 31 % vastaajista. Myös esimerkiksi Start&Stop -toiminnon koki ajoa haittaavaksi 21 % vastaajista. Sen sijaan varoittavan kaistavahtin koki hyödyllisenä 57 % vastaajista. Myös harvemmin käytetyt järjestelmät, kuten autopiilotin, eCall hätäpuhelinjärjestelmän ja älykkään nopeusavustimen oli ilmoittanut ajoa haittaavaksi 26–44 % 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. Jotkin järjestelmät, kuten Start&Stop-toiminto ja kaistavahti koettiin useassa palautteessa liian herkkiksi. Useampi vastaaja ilmoitti kytkeneensä ne pois päältä siltä osin kuin se oli mahdollista. Moni vastaaja myös korosti, että haluaa olla itse vastuussa ajamisestaan mahdollisimman paljon. Joitain järjestelmiä, kuten vakionopeudensäädintä, navigaattoria ja peruutukseen liittyviä järjestelmiä myös kiiteltiin useammassa palautteessa. Erityisesti vanhimmilla vastaajilla uusien järjestelmien ja teknologioiden omaksuminen koettiin joissain palautteissa 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 (Kuva 17).

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

Vakionopeudensäädintä käytän harvoin, koska haluan itse tarkkailla nopeuttani pysyäkseen valppaana. Samoin en käytä automaattista valojen vaihtojärjestelmää samasta syystä. Navigaattoria käytän myös harvoin, koska haluan pitää yllä omaa suunnistustaitoani.  
*nainen, 69, Eura*

Olen kokenut järjestelmät erittäin hyödyllisiksi. Otin nykyiseen autooni kaikki saatavissa olevat avustusjärjestelmät.  
*mies, 87, Pori*

Kaistavahdin olen poistanut käytöstä koska pyrin ajamaan urien välissä ojan puoleisessa reunassa säästääkseen tai kuluttaakseni tietä tasaisemmin sekä siinä on muutenkin tasaisempi ajaa ja varsinkin alku kesästä kun nastat ovat uraa kuluttaneet niin urien välissä ajaen rengasmelu on hiljaisempi.  
*mies, 65, Seinäjoki*

Mukautuva vakionopeudensäädin on erinomainen ruuhkaisessa liikenteessä (mm. kehä 1 ja 3)  
*mies, 89, Vantaa*

Kun mieheni kuoli 2022 en ole saanut tietoa auton avustavista järjestelmistä. Esim. automaattilla en aja, koska se on pelottavaa. Autoni huollatan säännöllisesti ja renkaat hyvät. Jos olen jonon alussa, päästän ne parkkipaikalla ohi, jonossa pysyn. Liittymät pelottaa.  
*nainen, 75, Karstula*

kaistavahti toimii turhan aggressiivisesti, suurimmaksi osaksi muut avustavat järjestelmät tuovat ajomukavuutta  
*mies, 65, Jyväskylä*

Autossa ei ole näitä järjestelmiä mutta sijaisautossa olen niitä kokeillut. Kaistavahti hyödyllinen, katvealueiden varoitin hyödyllinen, kuljettajan vireystilan tarkkailija olisi hyvä, en ole kokeillut.  
*nainen, 80, Loviisa*

"Start-stop toiminnon kytken pois taajamassa - vähä väliä sammuu ja käynnistyy taajamassa liikennevaloissa tai jonossa. Kaistavahdin olen kytkenyt pois toiminnasta - muuttaa ohjauksen levottomaksi"  
*mies, 72, Oulu*

Autossa on mielestäni liian paljon erilaisia järjestelmiä, joita en halua käyttää. Itse ajaminen ja liikenteen tarkkailu ovat tärkeitä eikä kaiken maailman avustavat järjestelmät.  
*mies, 81, Lemi*

"Start-Stop järjestelmä reagoi hitaasti liikkeelle lähtöön, joten kytken sen usein pois. Uusimmat avustimet autostani puuttuvat, mutta katvealueiden varoitin olisi paikallaan."  
*mies, 76, Helsinki*

Kuva 17. Esimerkkejä avustaviin järjestelmiin liittyvästä avoimesta palautteesta vuoden 2025 tutkimuskierroksella.

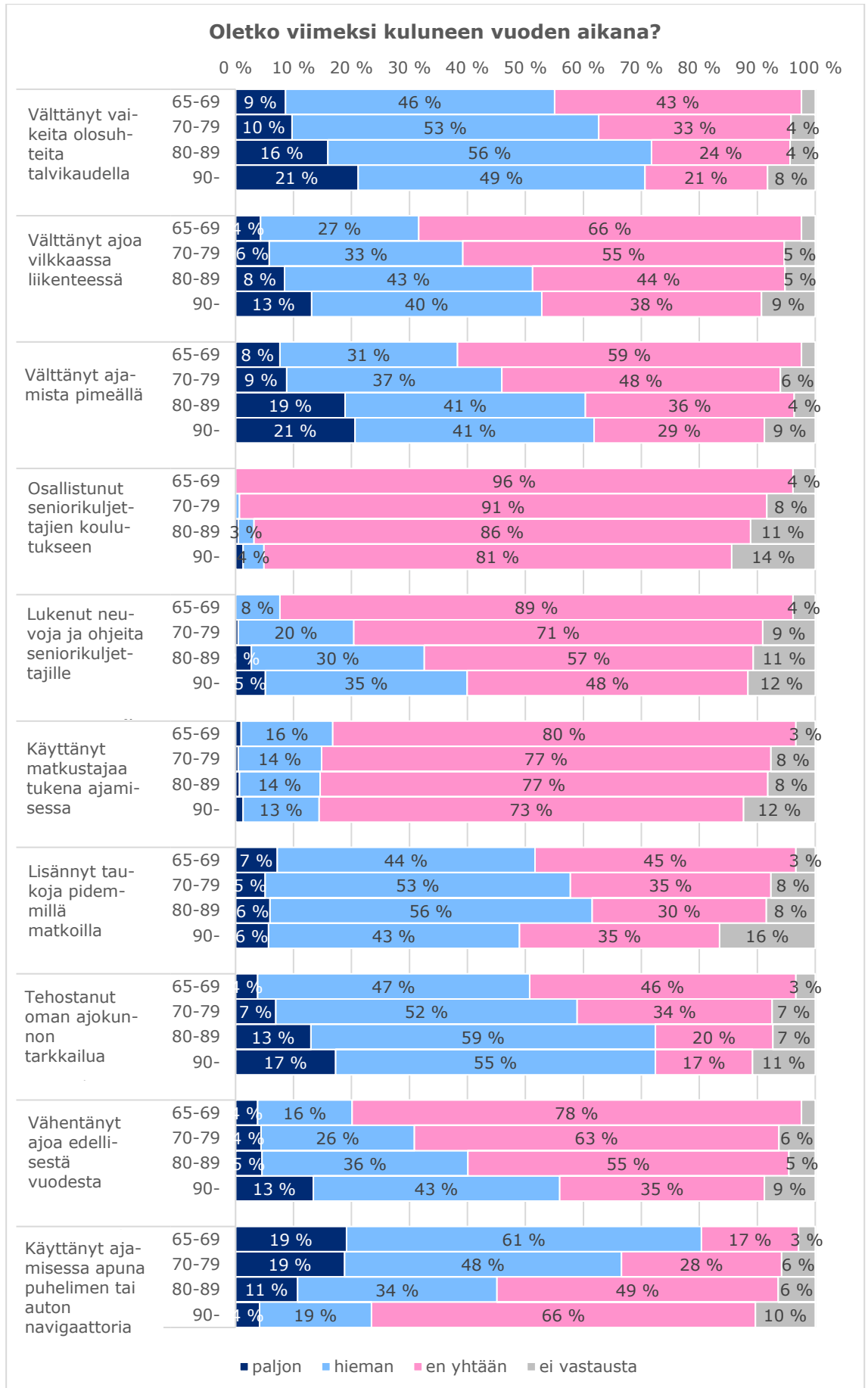
## 2.5 Ajokyky ja ajotottumukset

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 analyysia varten neljään luokkaan.

Vuoden 2025 tutkimusaineistossa eri osa-alueista selkeimmin esille nousivat aiempien vuosien tapaan tehostunut oman ajokunnon tarkkailu, vaikeiden talviolosuhteiden sekä pimeällä ja vilkkaassa liikenteessä ajon välttäminen (Kuva 18). Taukojen pitäminen oli myös esillä. Sen osuus oli noussut aiemmista vuosista. Kaikkiaan vaikeita talviolosuhteita oli välttänyt (hieman tai paljon) 66 %, oman ajokuntonsa tarkkailua oli tehostanut 65 %, taukoja lisännyt 56 %, vilkasta liikennettä välttänyt 55 % ja pimeällä ajoa välttänyt 54 % vastaajista.

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 13). Eryityisesti kaikkein vanhimmat vastaajat olivat myös lukeneet seniorikuljettajille suunnattuja neuvoja ja ohjeita selvästi nuorempia vastaajia enemmän. Taukojen pitämisen yleistymisessä ei kovin selkeitä eroja eri ikäluokkien välillä ilmennyt. 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 15 % vastaajista edes joskus viimeksi kuluneen vuoden aikana. Osuudet olivat samankaltaiset edellisvuoden tutkimukseen verrattuna. Puhelimen tai auton navigaattorin käytön yleisyys laski selvästi vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. Kaikkiaan navigaattoria ilmoitti käyttäneensä (hieman tai paljon) 51 % vastaajista, mikä on hieman pienempi osuus, kuin avustavien järjestelmien kysymyksen yhteydessä navigaattorin valinneista (58 %) vastaajista.

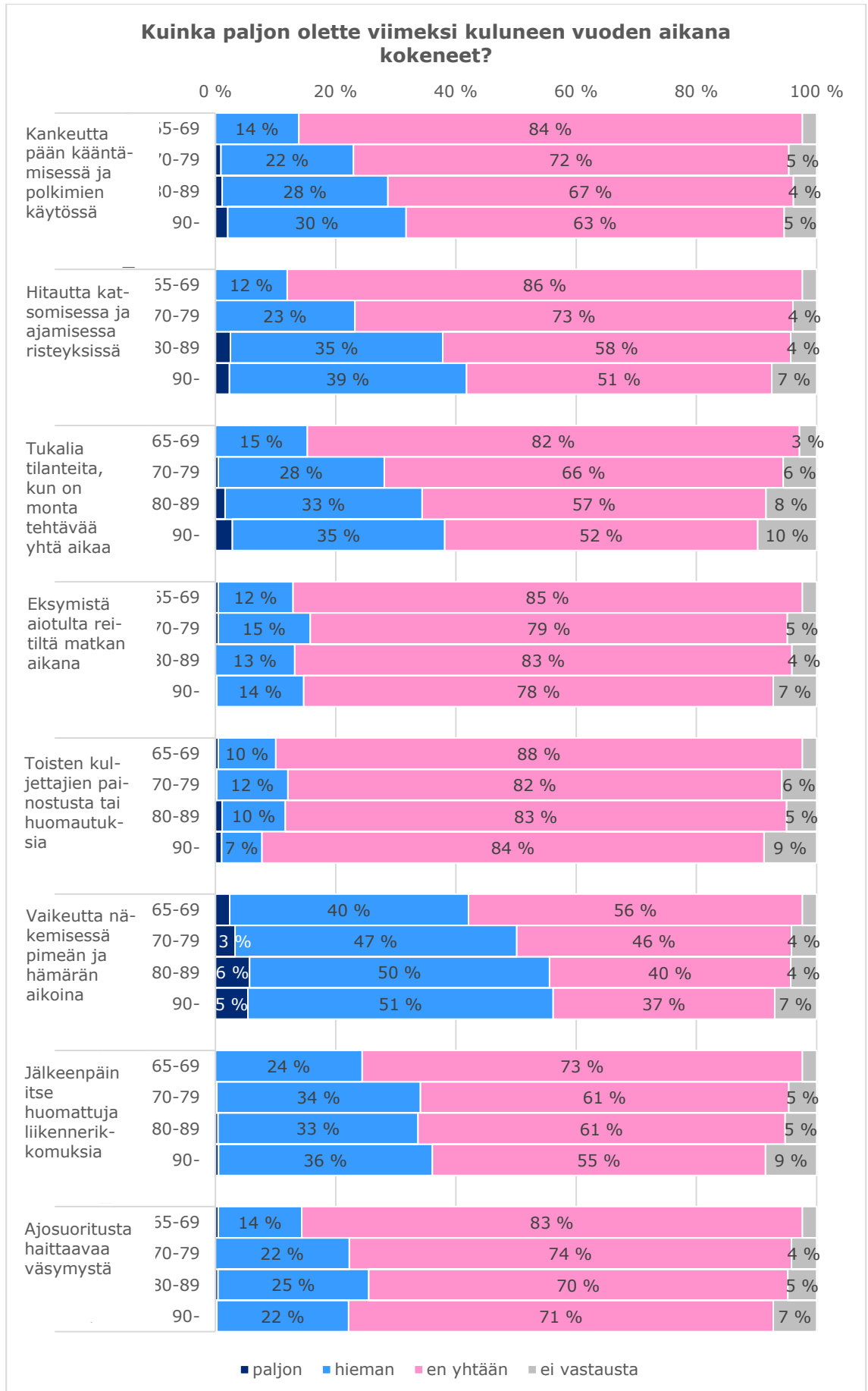


Kuva 18. Ajotottumuksissa tapahtuneet muutokset viimeksi kuluneen vuoden aikana ikäryhmittäin.

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 2025 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 pimeään ja hämärän aikana (Kuva 19). Yli 80-vuotiaista vastaajista yli puolet ilmoitti kokeneensa ainakin ajoittain haasteita pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Yli 80-vuotiaista 6 % ja 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.

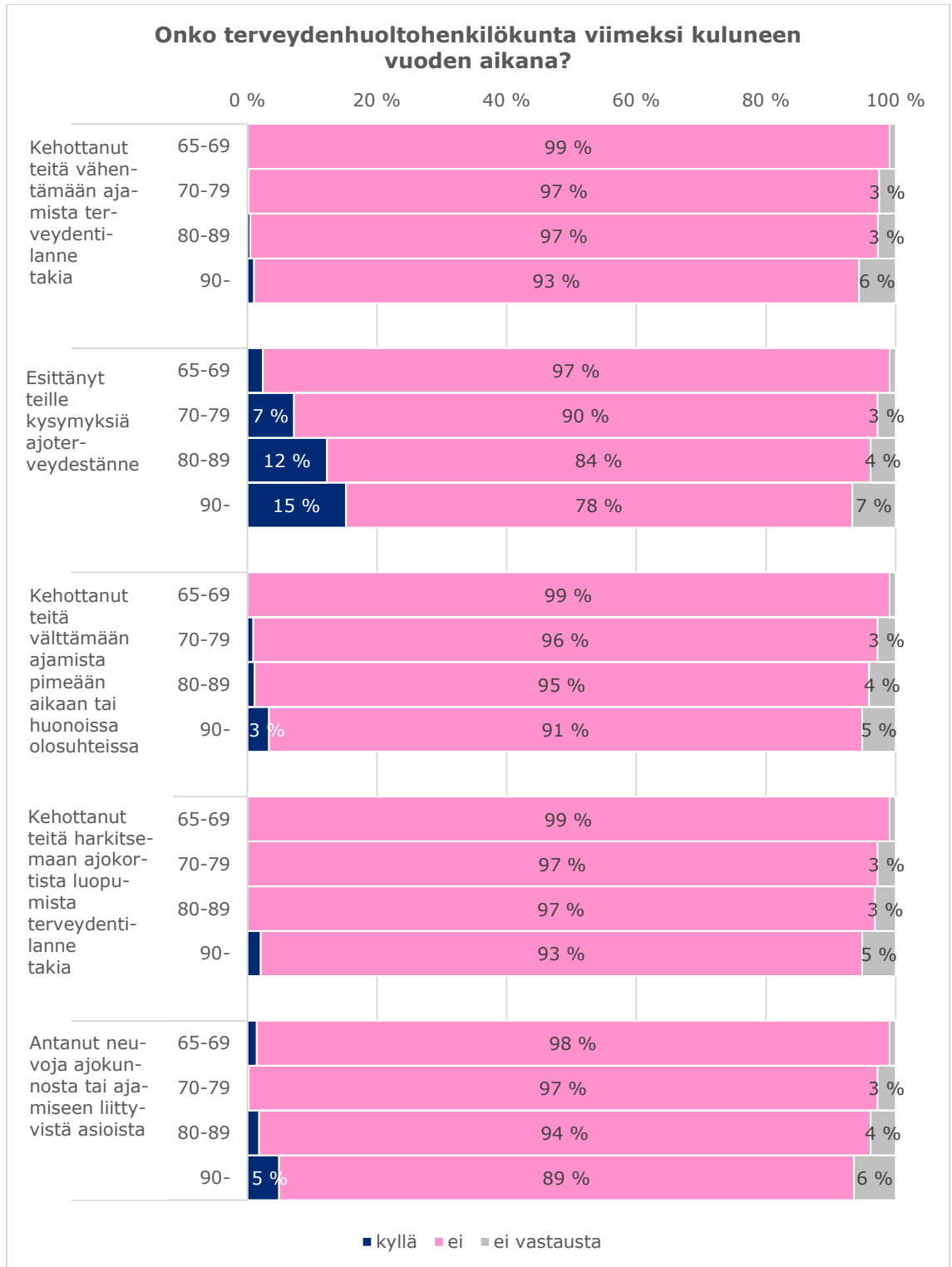
Kohtuullisen suuri osa erityisesti vanhimpien ikäryhmien vastaajista oli kokenut viimeisen vuoden aikana myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä, jälkeenpäin huomattuja liikenne rikkomuksia, tukalia tilanteita yhtäaikaisten tehtävien kanssa sekä kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien 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 yli viidennes kaikkien muiden ikäluokkien, paitsi nuorimman ikäluokan vastaajista. Muilta osin 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 7–15 % 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.

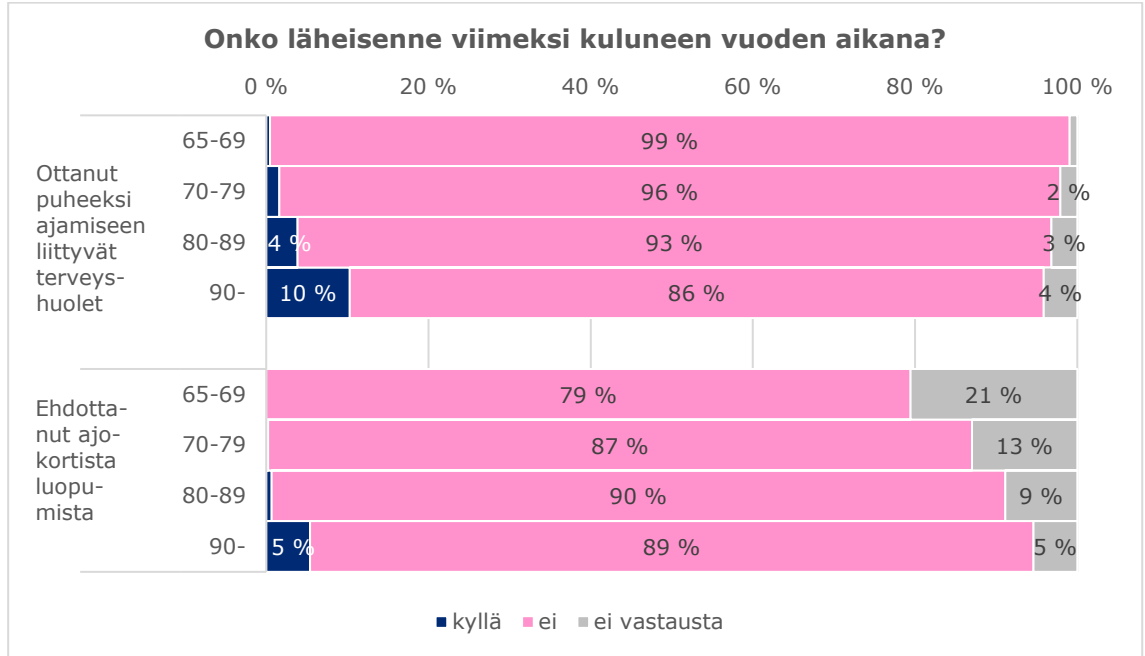
Alle 80-vuotiaille vastaajille terveydenhuoltohenkilökunta ei ollut antanut ajoterveyteen liittyviä ohjeita tai kehotuksia käytännössä ollenkaan viimeisen vuoden aikana. Ajokortista luopumista tai ajamisen vähentämistä terveydenhuoltohenkilökunta oli ylipäättään ehdottanut vain satunnaisille vastaajille yli 90-vuotiaiden ikäryhmässä. Ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä terveydenhuoltohenkilökunta oli esittänyt seitsemälle prosentille 70–79-vuotiaista vastaajista, 12 prosentille 80–89-vuotiaista vastaajista ja 15 prosentille yli 90-vuotiaista vastaajista. Yli 90-vuotiaista vastaajista 5 % oli saanut neuvoja ajokunnosta tai ajamiseen liittyvistä asioista. Kaikki muut osuudet jäivät korkeintaan kolmeen prosenttiin. Tulokset olivat hyvin samanlaisia vuoden 2024 tutkimuksen kanssa.



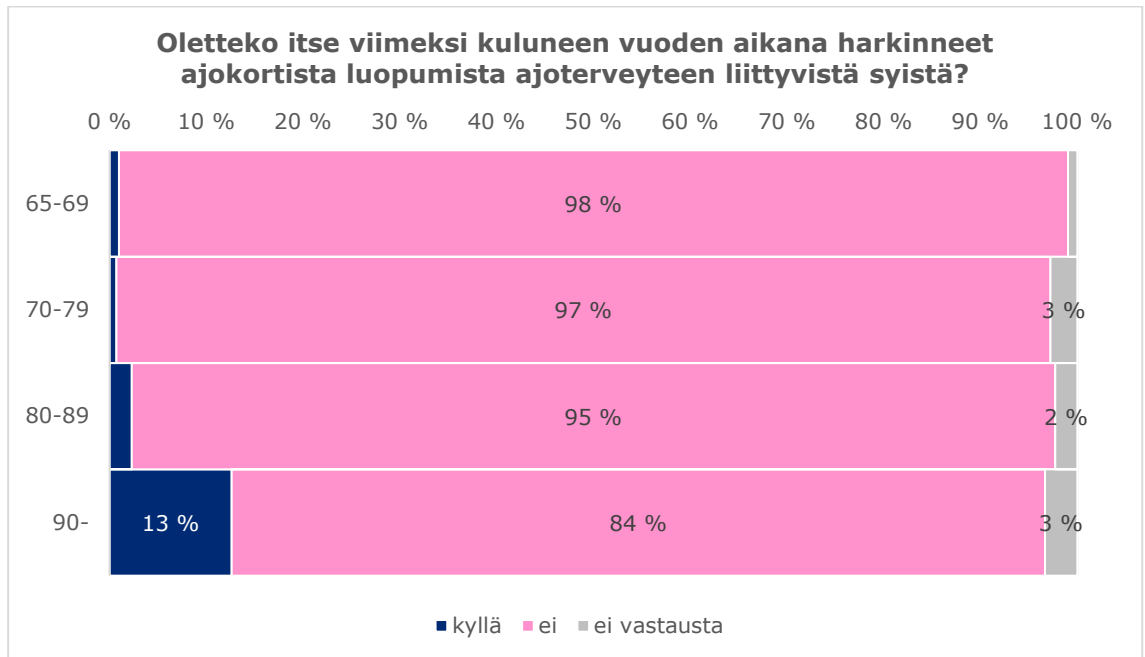
Kuva 20. Vastaajien arvio siitä, onko terveydenhoitohenkilöstä viimeksi kuluneen vuoden aikana opastanut tai kysynyt vastaajalta ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä.

Vuoden 2025 tutkimuslomakkeella oli mukana vuoden 2023 tutkimukseen uutena tullut kysymys läheisten kanssa käytyjen keskusteluiden yleisyydestä. Läheisten kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli jäänyt vastausten perusteella vähäiseksi (Kuva 21). Ajamiseen liittyvät terveyshuolet läheinen oli ottanut puheeksi neljällä prosentilla 80–89-vuotiaista ja kymmenellä prosentilla yli 90-vuotiaista. Nuoremmilla vastaajilla osuus jäi alle yhteen prosenttiin. Ajokortista luopumista läheiset olivat ehdottaneet vain satunnaisille alle 90-vuotiaille vastaajille, ja

yli 90-vuotiailla vastaajillakin osuus jäi viiteen prosenttiin. Erillisenä kysymyksenä tutkimuslomakkeella selvitettiin myös, ovatko vastaajat itse harkinneet ajokortista luopumista ajoterveyteen liittyvistä syistä. Yli 90-vuotiaista vastaajista 13 % ja 80–89-vuotiaista vastaajista 2 % kertoi harkinneensa ajokortista luopumista (Kuva 22). Alle 80-vuotiailla osuus jäi alle yhteen prosenttiin.



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

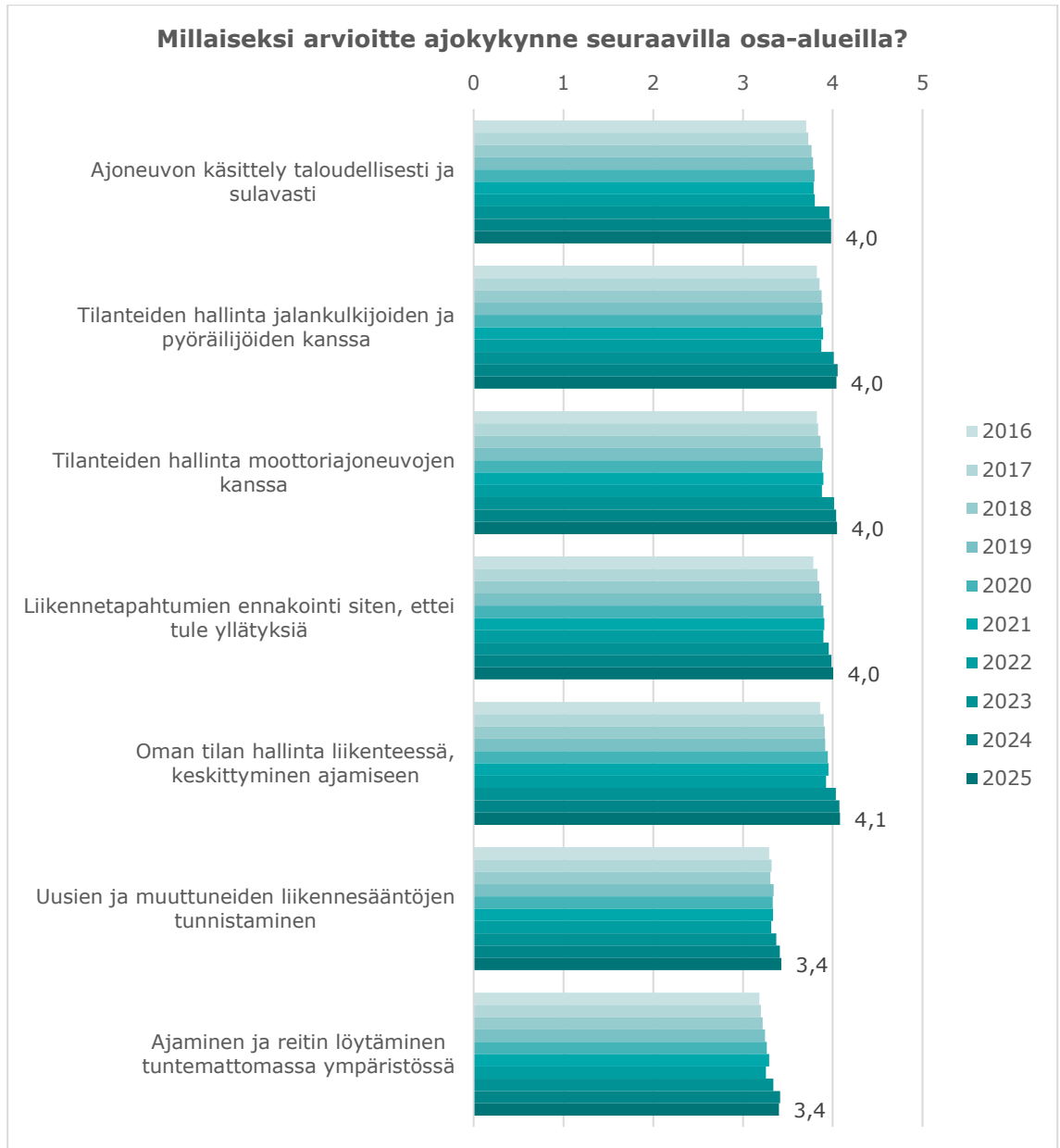


Kuva 22. Vastaajien arvio siitä, ovatko he itse viimeksi kuluneen vuoden aikana harkinneet ajokortista luopumista ajoterveyteen liittyvistä syistä.

Ajotottumusten ja ajoterveyden lisäksi vastaajia pyydettiin 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.

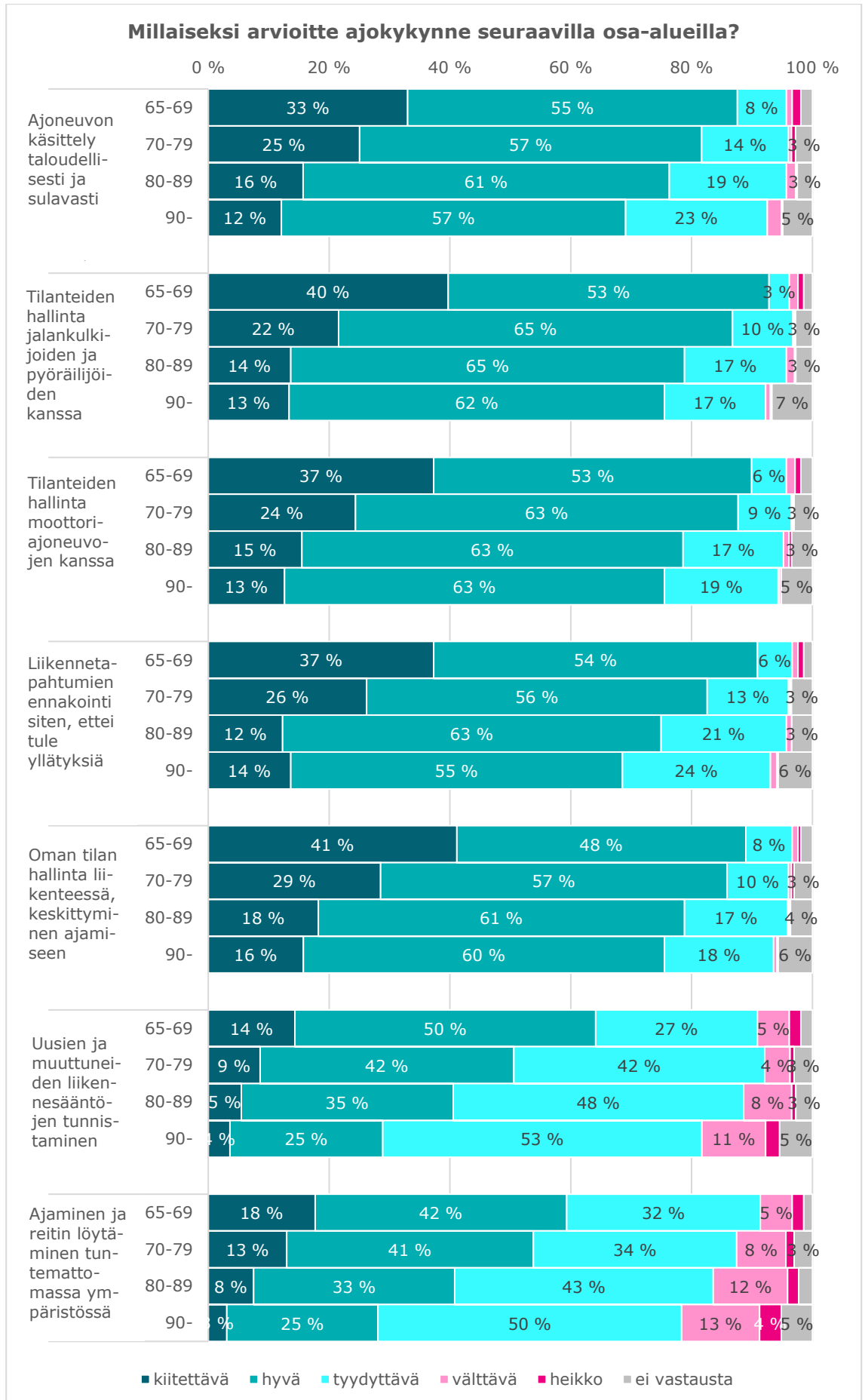
Aikaisempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat oman ajotaitonsa varsin hyväksi. Useimpien osatekijöiden kohdalla keskiarvosanat olivat hyvin lähellä kahden edellisvuoden arvosanoja (Kuva 23). Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna arvosanat olivat poikkeuksetta korkeampia vuoteen 2022 ja tätä edeltäviin vuosiin verrattuna. Tyytyväisyyden nousuun vuonna 2023 saattaa yhtenä selittävänä tekijänä olla vuoden 2023 lomakeuudistus ja kysymyksen siirto lomakkeen loppupäästä lomakkeen alkupuolelle. Lomakkeen täyttäminen saattoi ennen vaikuttaa oman ajotaidon arviointiin, kun se tehtiin vasta lomakkeen lopussa.

Eri osa-alueista uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä ovat jokaisena vuonna saaneet vastaajilta selvästi heikoimmat itsearviot. Kuitenkin myös näiden osa-alueiden osalta hyviä ja kiitettäviä arvioita on ollut enemmän kuin välttäviä ja heikkoja arvioita. Keskiarvot vuoden 2025 tutkimuksessa molemmille osa-alueille oli 3,4 ja kehityksen trendi on ollut nousujohteinen viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kaikkien muiden tekijöiden osalta keskiarvosana on noussut viime vuosina vähintään neljään.



Kuva 23. Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2015–2025 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyytyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).

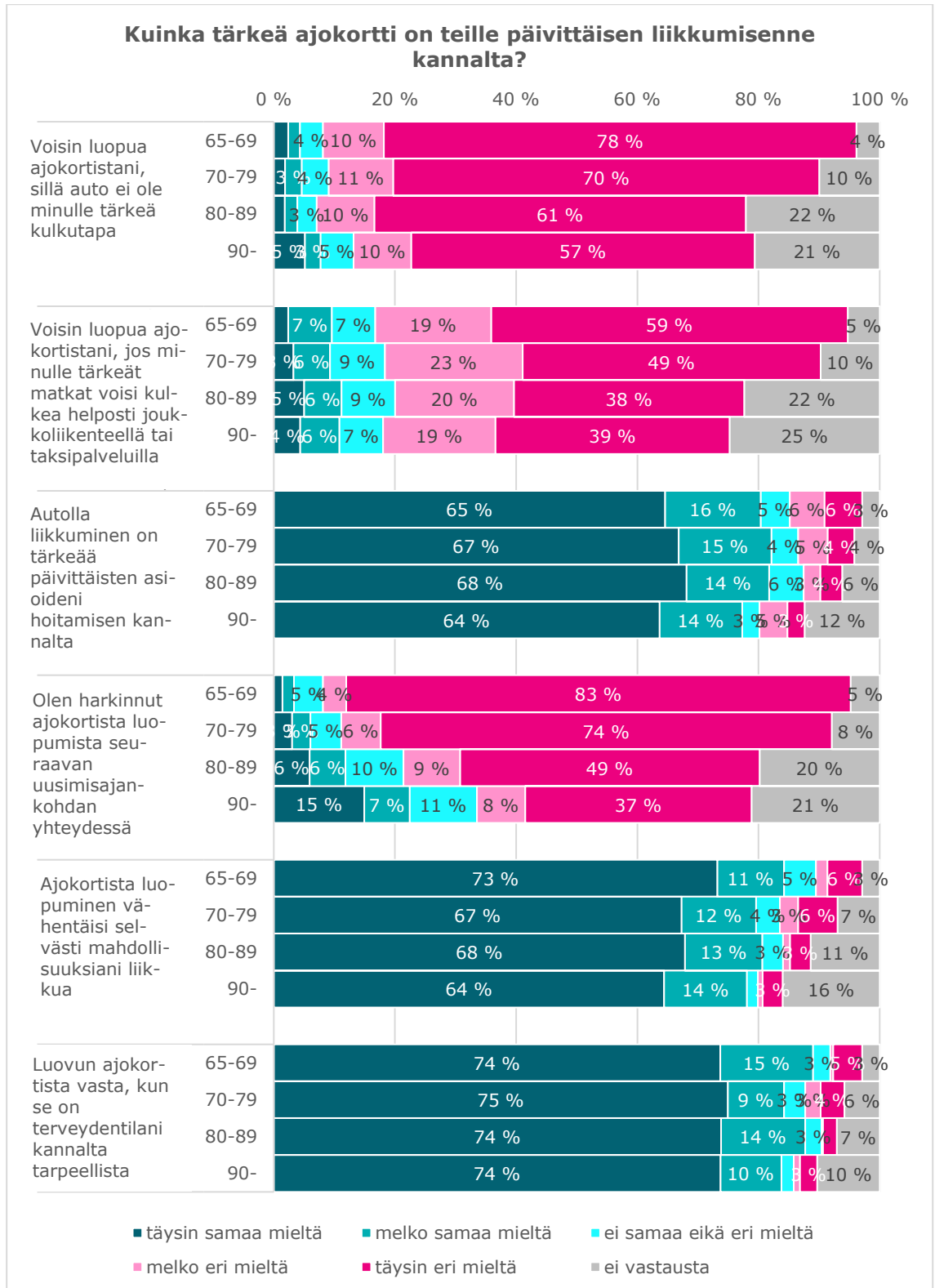
Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkien tekijöiden osalta arvio omasta ajotaidosta laski melko suoraviivaisesti vastaajan iän kasvun myötä (Kuva 24). Erityisesti alle 80-vuotiaiden ikäryhmässä oma ajokyky arvioitiin pääosin selvästi keskimääräistä vastaajaa korkeammaksi ja kiitettävien arvioiden osuus oli 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 8–17 prosenttiin. Tulokset olivat pitkälti samansuuntaisia aiempien vuosien tutkimustulosten kanssa. Alueryhmittäin tarkasteltuna kovin selkeää yhteyttä asuinalueella 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 2025 tutkimusaineistossa ajokorttia hyvin tärkeänä osana arkeaan ja vain harva oli valmis siitä luopumaan omaehtoisesti. Kaikkiaan yli 64 % vastaajista kaikissa ikäryhmissä piti autolla liikkumista erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Pitkälti vastaava osuus vastaajista koki ajokortista luopumisen vähentävän selvästi heidän liikkumismahdollisuuksiaan. Vuodeksi 2025 tutkimuslomakkeelle lisättiin väittäjä ”Voisin luopua ajokortistani, jos minulle tärkeät matkat voisi kulkea helposti joukkoliikenteellä tai taksipalveluilla”.

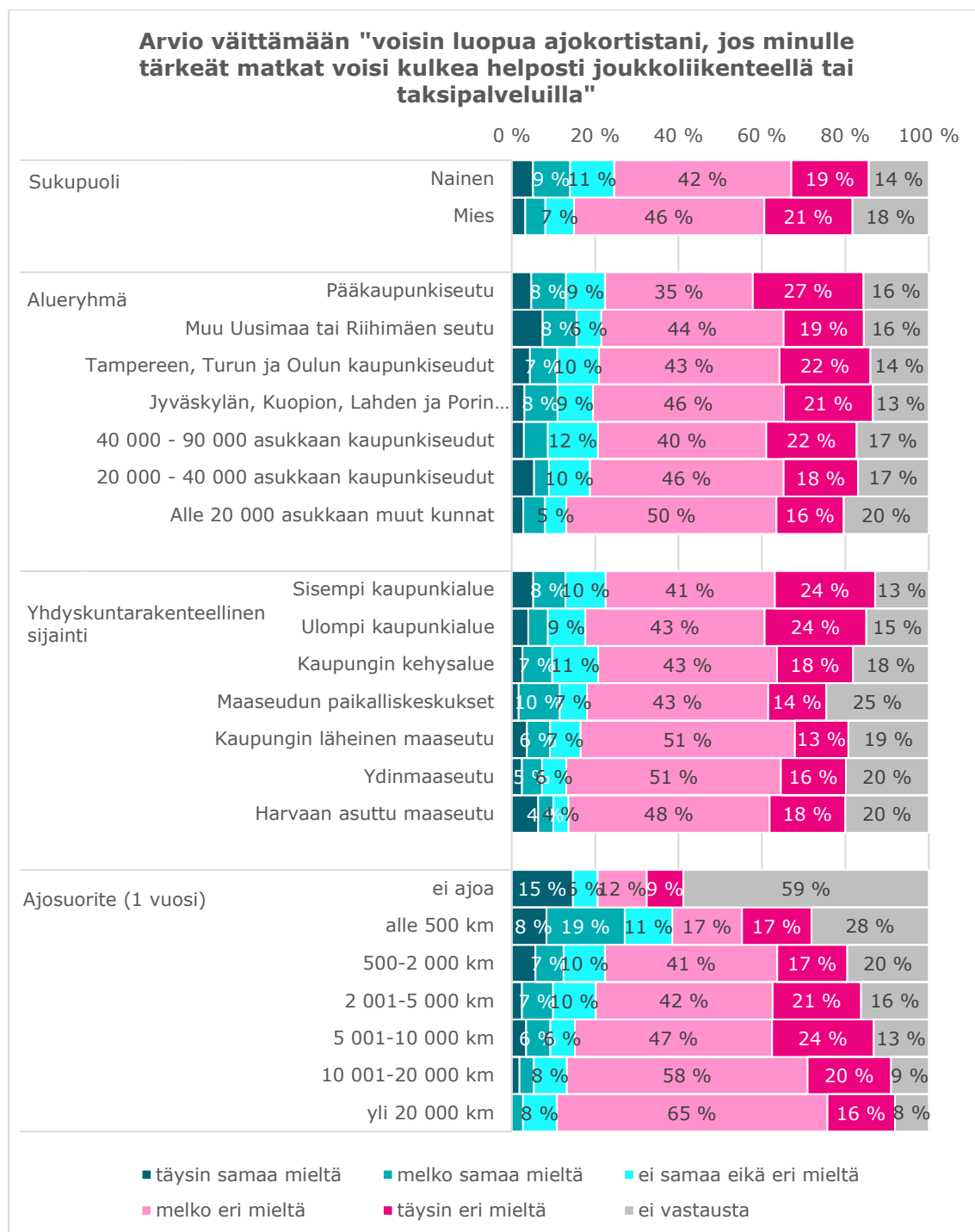
Eroja eri-ikäisten vastaajien välille tuli selkeimmin esille ajokortista luopumisen harkitsemiseen liittyvissä väittämissä. Vaikka vain harva vastaaja ilmoitti aiemmin lomakkeella harkinneensa ajokortista luopumista viimeksi kuluneen vuoden aikana (Kuva 22), ilmoitti kuitenkin 22 % yli 90-vuotiaista vastaajista harkitsevansa edes jossain määrin ajokortista luopumista seuraavan uusimisajankohdan yhteydessä. Yleisesti ottaen tulokset olivat hyvin samansuuntaisia vuoden 2024 tutkimusaineiston kanssa. Vastaamatta jättäneiden osuus oli erityisesti iäkkäämmissä luokissa merkittävä, jopa 25 % vastaajista. Kuitenkin edellisvuoden tutkimukseen verraten vastaamatta jättäneiden osuus oli lähes poikkeuksetta pienentynyt.



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

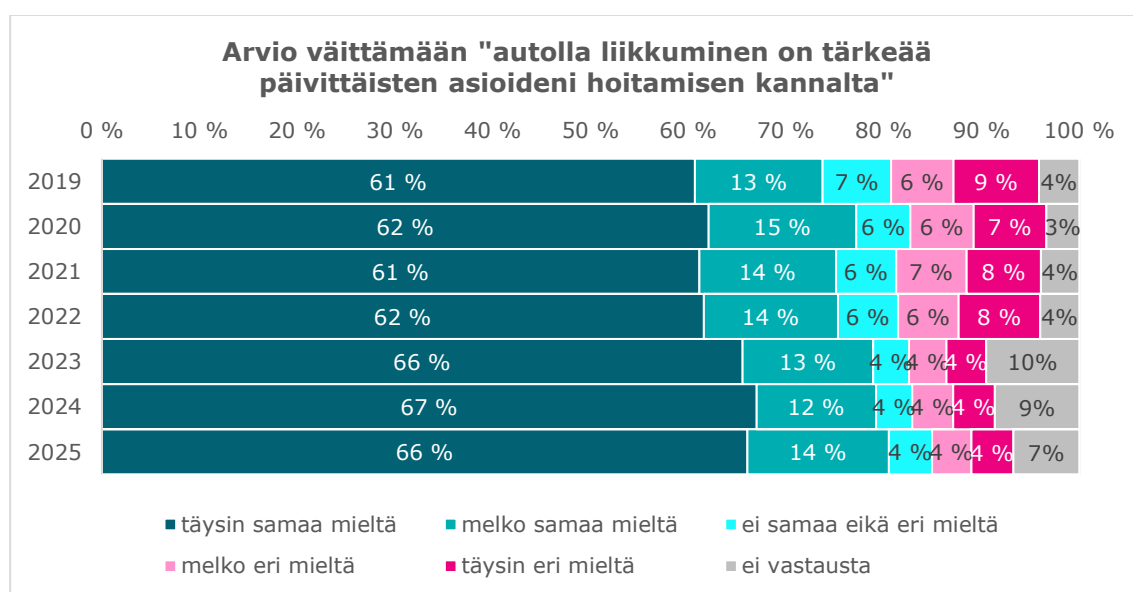
Uutena väittämänä vuoden 2025 tutkimuslomakkeelle lisätty ”voisin luopua ajokortistani, jos minulle tärkeät matkat voisi kulkea helposti joukkoliikenteellä tai taksipalveluilla” keräsi pääosin eri mieltä väittämästä olevia vastauksia (Kuva 26). Kaikista väittämään vastanneista vastaajista 53 % oli väittämästä täysin eri mieltä ja 24 % melko eri mieltä. Ikäryhmittäisiä eroja ei tullut selkeästi esille, joskin iäkkäimmillä vastaajilla tyhjien vastausten osuus oli selvästi suurempi.

Pääkaupunkiseudulla ja muualla Uudellamaalla asuvilla vastaajilla väittämän kanssa samaa mieltä olevien vastaajien osuus oli hieman suurempi, mutta kovin merkittävää eroa eri alueiden välillä ei ollut. Alle 500 kilometriä vuodessa ajaneiden vastaajien ryhmässä väitteen kanssa samaa mieltä olevien vastaajien osuus oli lähes yhtä iso eri mieltä olevien vastaajien osuuden kanssa. Kaikissa yli 500 kilometriä vuodessa ajaneissa ryhmissä eri mieltä olevien vastaajien osuus oli hyvin selkeästi suurin.



Kuva 26. Vastaajien arvio väittämään "voisin luopua ajokortistani, jos minulle tärkeät matkat voisi kulkea helposti joukkoliikenteellä tai taksipalveluilla" 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 päivittäisten asioiden hoitamisessa, määrä on lähes puolittunut. Vuosien 2023 ja 2025 välillä kovin merkittävää muutosta tuloksissa ei ole tapahtunut 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 asioideni hoitamisen kannalta (kuljettajana tai matkustajana)” vuosina 2019–2025.

## 2.6 Vapaa palaute

Varsinaisen tutkimuslomakkeen loppuksi vastaajilla oli mahdollista jättää avointa palautetta omiin ajokokemuksiin, ajoterveyteen, viestintään, seniorikuljettajien koulutukseen tai mahdollisiin koulutustarpeisiin liittyen. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä. Kaikkiaan 441 vastaajaa, eli 30 % kaikista vastaajista, oli kirjannut ylös myös sanallista palautetta monivalintavastaustensa lisäksi.

Avoimessa palautteessa korostui oma ajotaito ja auton käytön tärkeys. Moni vastaaja otti kantaa oman asuinseutunsa huonoihin julkisen liikenteen yhteyksiin, minkä takia oma auto koettiin välttämättömäksi päivittäisen liikkumisen kannalta. Useat vastaajat korostivat ajavansa pääosin tutussa ympäristössä ja esille tuli useasti monivalintavastauksissa esillä olleet haasteet ajamisessa pimeällä, vilkkaassa kaupunkiliikenteessä tai poikkeavissa olosuhteissa. Vain harva vastaaja kertoi osallistuneensa seniorikuljettajien koulutukseen tai tietävänsä sen tarkemmin koulutusmahdollisuuksista. Myös uusien autojen tekniikka ja sen käytön opastaminen nähtiin erityisen tärkeäksi teemaksi. Kuvaan 28 on poimittu satunnaisia avoimia palautteita vuoden 2025 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.**

Toistaiseksi auto on meille välttämätön liikkumisväline. Lapsemme asuvat kaukana eivätkä he työnsä vuoksi voi tulla auttamaan meitä jokapäiväisissä tarpeissamme ja harrastuksissamme. 2 lapsistamme asuu ulkomailla. Kaupungissa on mahdollista liikkua bussilla. Bussilla ei kuitenkaan pääse kaikkiin paikkoihin, joihin on mentävä. Lisäksi kesämökki on paikassa, johon yleiset kulkuneuvot eivät kulje. Lapset ja lapsenlapset toimivat kuljettajina heidän käydessään tai liikumme heidän autoilla. Pyörällä en ole liikkunut enää muutamaan vuoteen.

**mies, 96, Kuopio**

Tiedostan ikääntymiseni ja sen vaikutukset ajokykyyn. Olen aina rakastanut ajamista, ja ajanut paljon erilaisissa olosuhteissa, myös ulkomailla ja vasemmanpuoleisessa liikenteessä. Mielelläni käyttäisin ilmastosyistä enemmän joukkoliikennettä, mutta maalla asuen se ei ole mahdollista. Kaupungissa (isossa) tuskin omistaisin autoa.

**nainen, 69, Eura**

Ajan hyvin vähän! Vain 2km kauppaan. Matkan teen noin kaksi kertaa viikossa. Ajan päiväsaikaan, mutta en ruuhka-aikana. Minulla ei ole kiire minnekään. Minua lähipiiri pitää turvallisena ajajana.

**nainen, 81, Kotka**

Lähden pitkälle matkalle mielelläni päivänvalossa, vältän suojakeliä. Jos olen jonon kärjessä, ajan pysäkillä ja päästän kiireisimmät ohi, siis huonolla kelillä, näin olen tehnyt vuosia. Ei kiirettä eläkkeellä.

**nainen, 82, Muurame**

Kesällä maalaiskylällä viikoittain pieniä reittejä tutuilla teillä, pitää ajotaidon yllä. En lähde enää kaupunkiin. Nuorempi sukupolvi kyyditsee. Lähimpään taajamaan 20km. Tuttu tie ja lähemme aamulla, ei ruuhka-aikaan. Lääkäri suositteli ajamista, koska näkö ja kuulo ovat hyvät!

**nainen, 86, Janakkala**

Minulla on riitti ja silmänpainetauti, jotka kummatkin ovat tällä hetkellä hallinnassa. Glaukooman takia näköön on tullut rajoituksia, jotka häiritsevät ajamista etenkin pimeällä ja yhdistettynä vesisateeseen. Samoin kirkas auringonpaiste etenkin talvella vaikeuttavat vaaleiden kontrastien erottamista (luminen tie ja maisema) vaikka käytän aurinkolaseja. Niinpä vältän ajamista em. tilanteissa

**mies, 66, Oulu**

Täällä maalla ovat välimatkat pitkiä. Bussipysäkki ei ole ihan lähellä eikä aikataulut aina sovi. Vuodesta 1970 on omalla autolla ajettu niin sotaveteraanipuolison että omat menot ja lasten harrastukset. Nyt on jäljellä omat kulkemiset (kuntosali, kauppa, apteekki, kirkko, konsertit, ystävien tapaamiset ym.). Kesämökkippe on tyttäreillä. Sinne kesällä menen. Kuljen yksin.

**nainen, 96, Lempäälä**

Ajamalla päivittäin pidän ajotaitoni yllä. Läheltä piti - tilanteita on onneksi tullut vain villieläinten kanssa. Nuorison kännyköiden käyttö liikkuessaan huolettaa kovasti. Suojateille tullessaan he eivät huomioi ohi menevää autoliikennettä. Tämä pitää autoilijoiden huomioida.

**nainen, 72, Mäntsälä**

Haluan säilyttää ajotaitoni, siksi ajan välillä myös vähemmän tärkeitä ajoja. Vältän tietoisesti ajamista pimeässä ja erityisen huonossa säässä, samoin vilkkaassa liikenteessä, esim. Helsingin keskustassa. Asun kehä 1:n vieressä, joten sillä tiellä pärjään vielä.

**nainen, 83, Helsinki**

Kuva 28. Esimerkkejä vastaajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2025 tutkimuskierroksella.

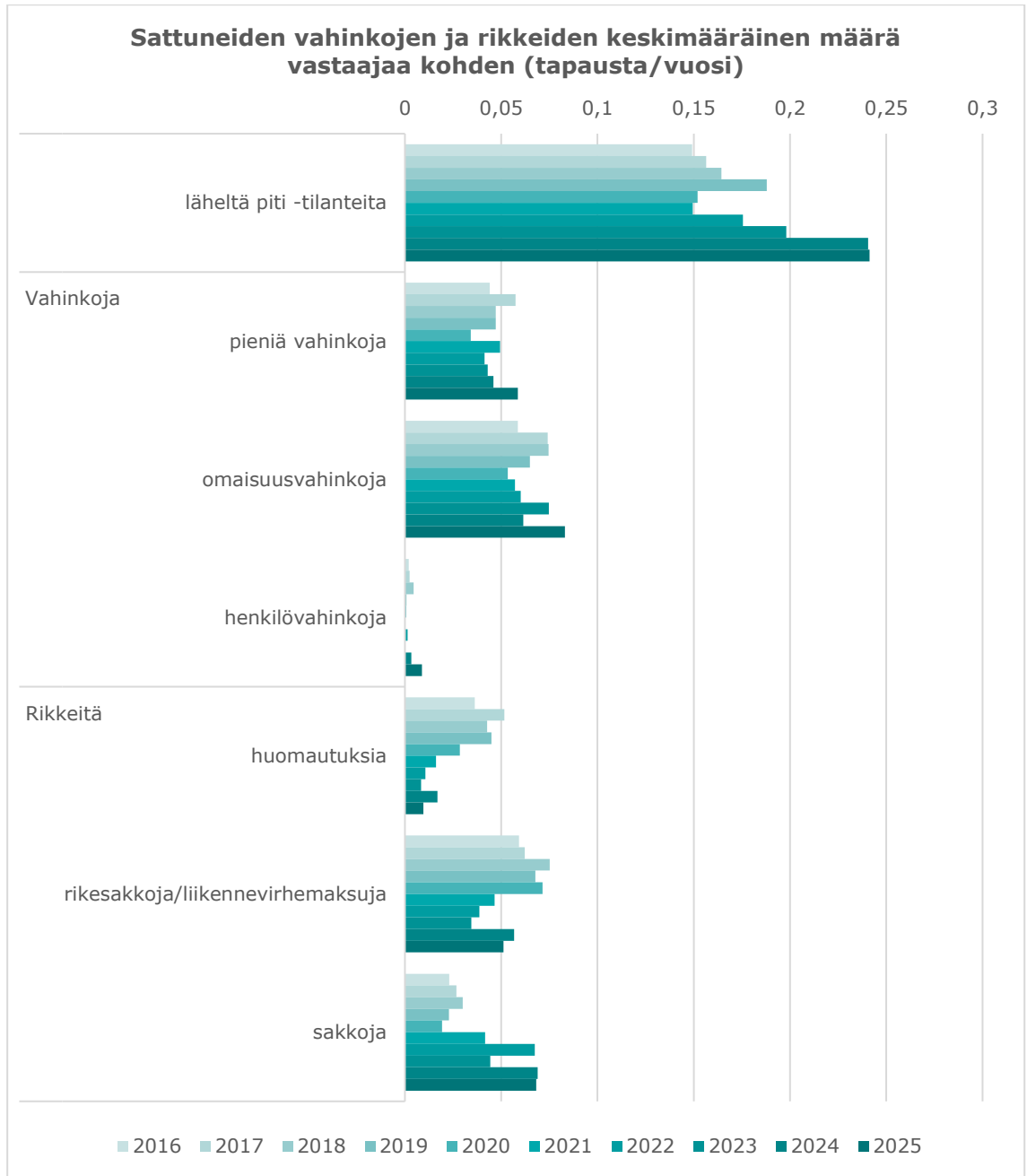
## 3 Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä

### 3.1 Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä

Tutkimuslomakkeella tiedusteltiin 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.

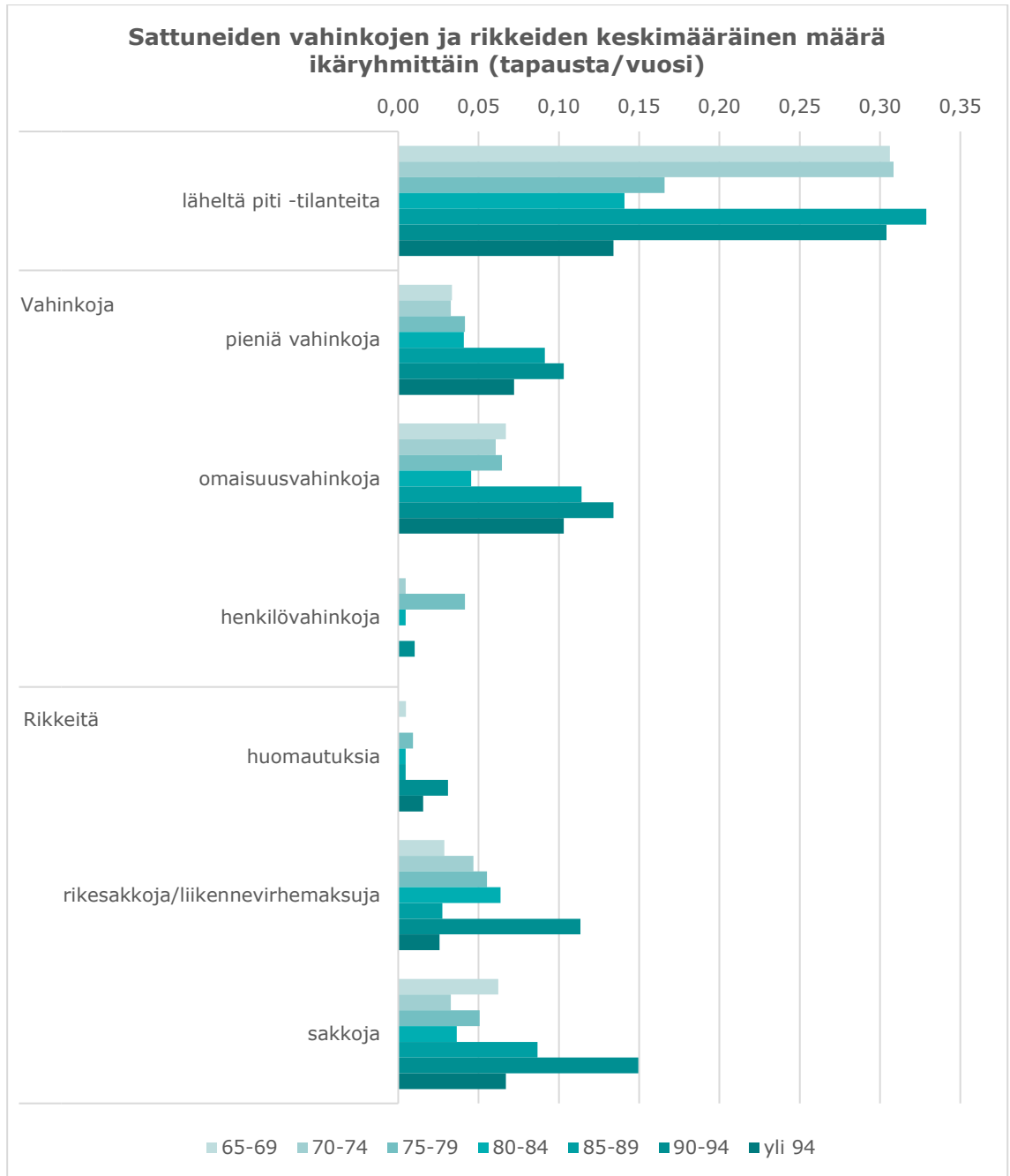
Vuoden 2025 tutkimusaineistossa läheltä piti -tilanteita raportoitiin sattuneeksi vuoden aikana keskimäärin 0,24 yhtä vastaajaa kohden (Kuva 29). Määrä oli sama kuin edellisvuonna, mutta se on pitkällä aikavälillä noussut erityisesti kymmenen vuoden takaisesta arvosta.

Pieniä vahinkoja ilmoitettiin sattuneeksi keskimäärin 0,06 ja omaisuusvahinkoja 0,08 yhtä vastaajaa kohden. Sekä pienten vahinkojen että omaisuusvahinkojen määrä oli hieman suurempi kuin edellisvuonna. Sekä läheltä piti -tilanteita, pieniä vahinkoja että omaisuusvahinkoja sattui vuonna 2025 enemmän kuin viimeisen kymmenen vuoden aikana yhtenäkkään vuonna. Huomautuksia, liikennevirhemaksuja ja sakkoja raportoitiin edellistä vuotta vähemmän. Sakkojen määrä on kuitenkin edelleen selvästi viimeisen kymmenen vuoden keskiarvoa korkeammalla, kun taas huomautusten määrä on selvästi keskiarvon alapuolella. Yhtenä selittäjänä 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 tai vankeustuomion saaneet ovat jääneet yksittäisiin vastaajiin viime tutkimusvuosina.



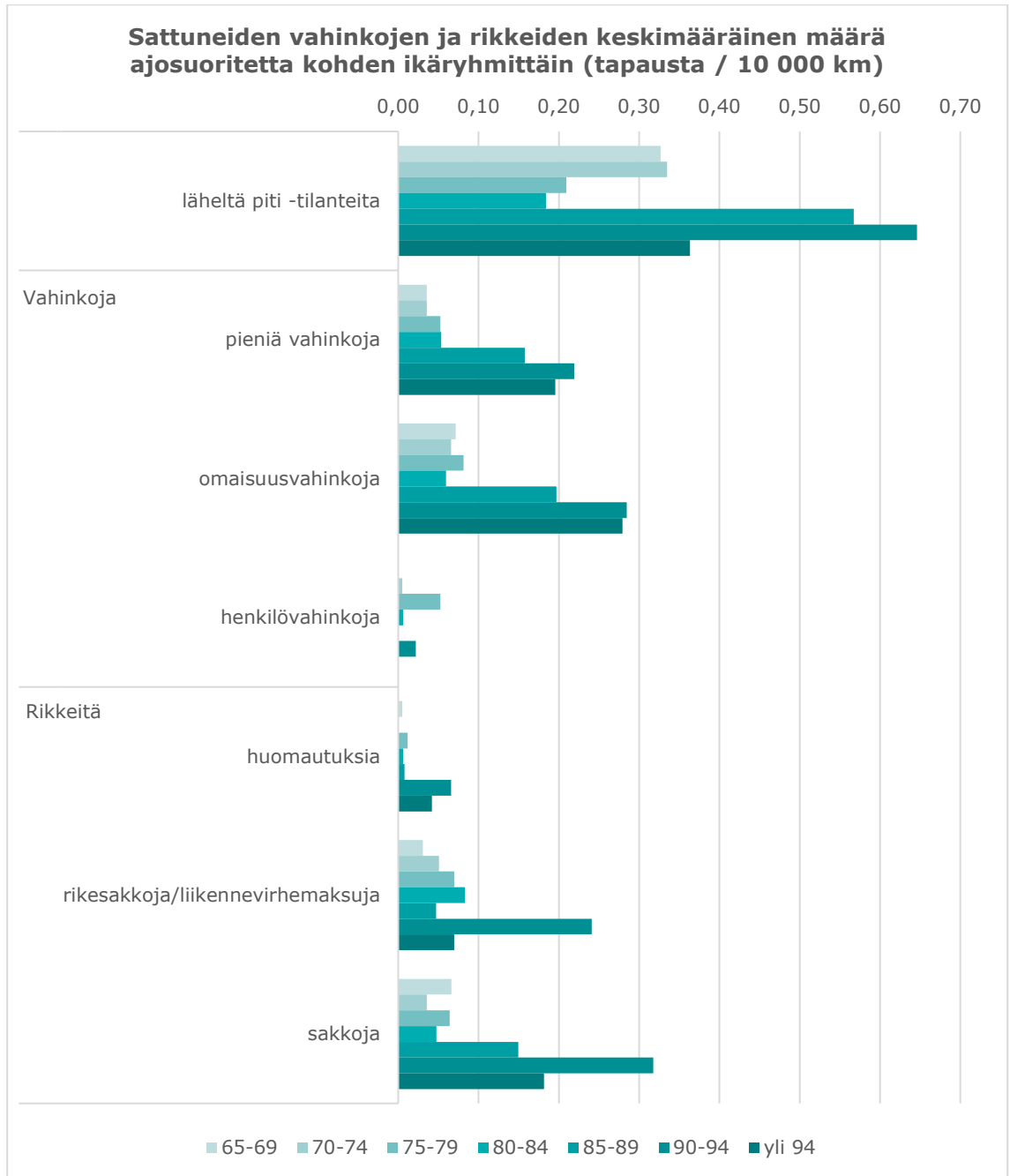
Kuva 29. Vastaajille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrän kehitys vuosien 2016–2025 tutkimusaineistoissa.

Tutkimusjoukosta eniten läheltä piti -tilanteita (keskimäärin 0,33/henkilö) ilmoittivat sattuneeksi 85–89-vuotiaat vastaajat (Kuva 30). Myös 65–74-vuotiailla ja 90–94-vuotiailla lähellä piti -tilanteita sattui keskimäärin vuodessa yli 0,30/henkilö. Muille ikäluokille läheltä piti -tilanteita sattui vuodessa 0,13–17/henkilö. Pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä sen sijaan kasvoi jonkin verran vastaajan iän myötä. Sekä liikennevirhemaksuja että sakkoja raportoivat saaneensa selvästi eniten 90–94-vuotiaat vastaajat.



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

Suhteutettaessa vahinko- ja rikemäärät ajettuihin kilometreihin, korostuivat vanhempien vastaajien vahinkojen yleisyys selvästi. Kilometrejä kohden laskettu läheltä piti -tilanteiden määrä oli yli 85-vuotiailla vastaajilla merkittävästi suurempi kuin alle 85-vuotiailla. Pieniä vahinkoja ja omaisuusvahinkoja oli myös tapahtunut yli 85-vuotiaille huomattavasti enemmän kuin nuoremmille kuljettajille. Huomautusten, liikennevirhemaksujen sekä sakkojen osalta erottuivat joukosta 90–94-vuotiaat, joille rikkeitä oli sattunut merkittävästi muita ikäluokkia enemmän. 90–94-vuotiaiden osalta rikkeitä oli tapahtunut selvästi edellisvuotta enemmän. Yleisesti ottaen tulokset vahinkojen ja rikkeiden määrästä ajokilometrejä kohden olivat hyvin samansuuntaisia edellisvuoden tulosten kanssa. Kuitenkin on huomattava, että yksittäisissä ikäluokissa oli tapahtunut suuriakin muutoksia vahinkojen tai rikkeiden määrässä (Kuva 31).



Kuva 31. Läheltä piti -tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrä (tapausta/henkilö/10 000 km) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

### 3.2 Indeksien kehitys ja priima-osuus

Muiden vastausten rinnalla ikäkuljettajien liikennemenestystä seurataan vuosittain tutkimusaineistosta 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 seuranta tutkimuksen liikennemenestystä mittaavien tunnuslukujen kanssa.

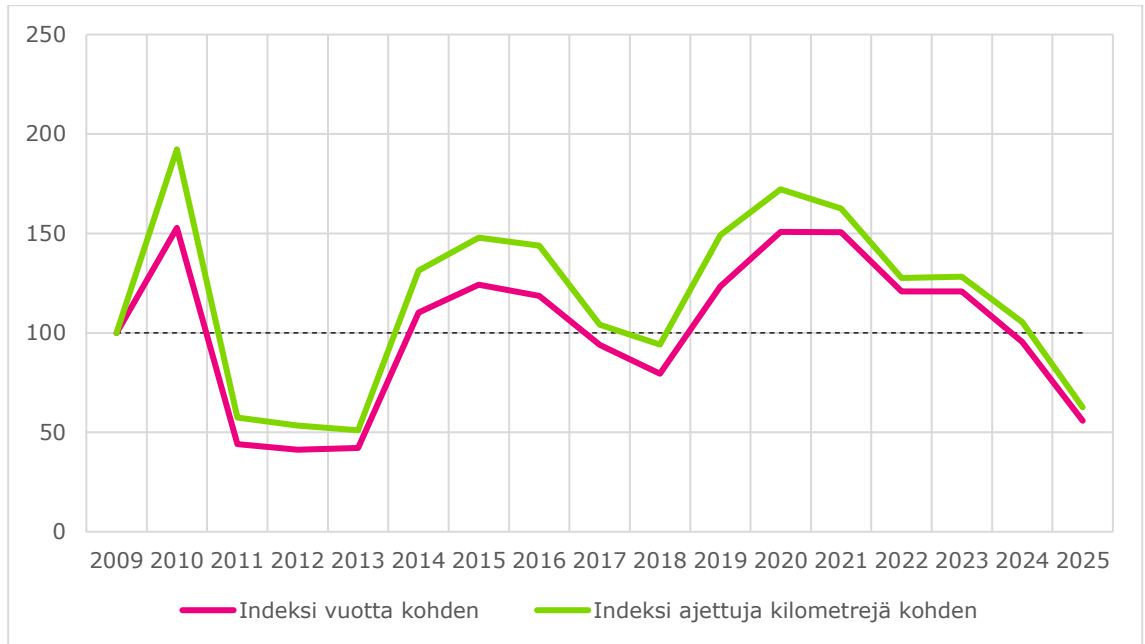
Indeksien laskennassa kullekin vastaajaryhmälle lasketaan painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa. Painokertoimiksi on määritelty tutkimuksen alkuvuosina onnettomuuskustannusten suhteita osoittavat luvut:

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

Vahinkojen ja rikkeiden painotetusta summasta muodostetaan käänteisluku (1 / painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa) kullekin vertailtavalle ryhmälle ryhmän vastaajamäärään suhteutettuna. Se kuvaa liikennemenestystä yhden vuoden aikana. Kerrottaessa tämä luku vuotuisella ajokilometrien määrällä saadaan menestys kilometriä kohti. Kunkin tarkasteltavan ryhmän menestysindeksi ajovuotta kohti muodostetaan vertaamalla tutkimusvuonna laskettua kantaluokua 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. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa edellisvuoden jyrkkä lasku jatkui. Vuonna 2025 molemmat indeksiarvot olivat lähellä matalimpia, vuosien 2011–2013 arvoja.

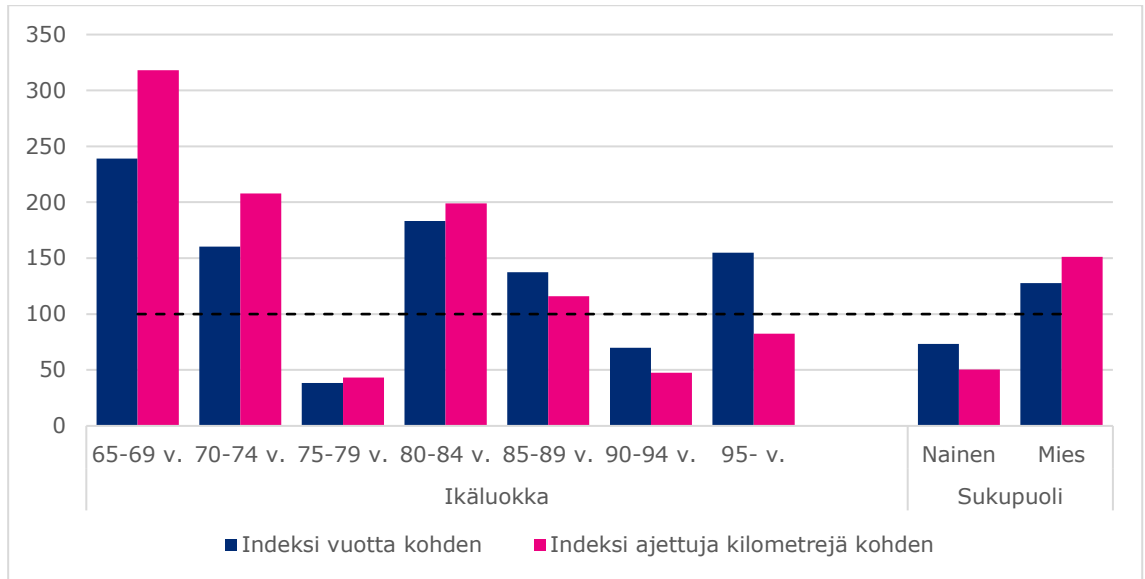
Verratessa ikäkuljettajien indeksiarvon kantalukua uusien kuljettajien vastaavin laskentamenetelmin laskettuun indeksiarvon kantalukuun, ovat ikäkuljettajat menestyneet selvästi paremmin ja indeksiarvo on ollut kaikkina tutkimusvuosina huomattavasti korkeammalla, keskimäärin noin 2,5-kertaisella tasolla.



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. Vastaajajoukon pienentyessä satunnaisvaihtelun merkitys korostuu ja esimerkiksi aluekohtaiset tai ikäryhmittäiset vertailut eivät siten ole aina mielekkäitä eri vuosien välillä.

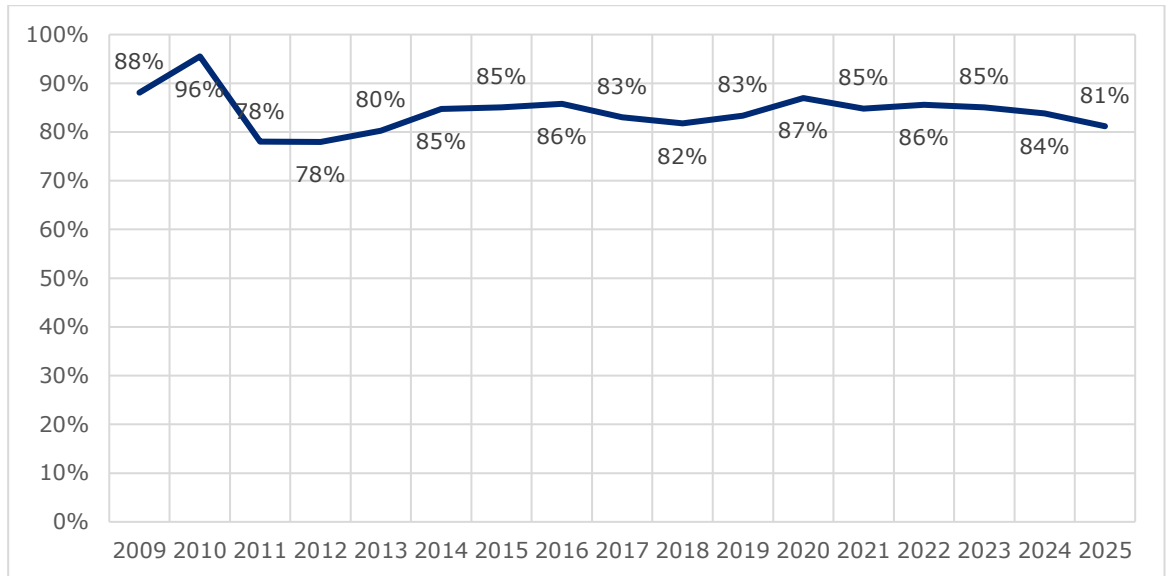
Yhden vuoden sisällä indeksiä on kuitenkin vertailtu myös ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan jaoteltuna. Arvot on laskettu siten, että koko otoksen kantaluville on annettu indeksiä 100, johon ryhmäkohtaisia kantaluven arvoja on verrattu. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksiä oli korkeimmillaan 65–69-vuotiailla vastaajilla (Kuva 33). Erityisen korkeaksi nousi ajettuja kilometrejä kohden laskettu indeksiä. Matalimmillaan indeksiä olivat 75–79-vuotiaiden ja 90–94-vuotiaiden ikäryhmissä. Sukupuolten välisessä vertailussa miehillä indeksiä olivat melko selvästi naisia korkeammalla. Vuoden 2024 tutkimuksessa tilanne oli päinvastainen, ja erityisesti aikaa kohden laskettu indeksiä oli vuonna 2024 naisilla selvästi miehiä korkeampi.



Kuva 33. Vuoden 2025 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 indeksiarvoja stabiilimman kuvan vastaajajoukon liikennemenestyksen kehityksestä, sillä se ottaa huomioon ainoastaan sattuneiden vahinkojen määrän ilman niiden vakavuutta. Priima-osuuden osalta vertailua on mielekäästä tehdä pienemmissäkin vastaajaryhmissä.

Kuva 34 esittää koko vastaajajoukon priima-osuuden kehityksen vuosina 2009–2025. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa koko vastaajajoukon priima-osuus oli 81 % eli kolme prosenttiyksikköä matalampi kuin edellisellä vuonna. Priima-osuuden kehityksen suunta noudattelee useiden vuosien kohdalla liikennemenestystä mittaavaan indeksiin suuntaa, vaikka vaihtelut ovatkin olleet pienempiä. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa priima-osuus oli matalimmillaan 10 vuoteen, vaikka erot eivät olekaan olleet kovin suuria. Kaiken kaikkiaan ikäkuljettajien priima-osuutta voidaan edelleen pitää varsin korkeana. Vertailun vuoksi samaan aikaan toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa priima-% on viime vuosina ollut noin 20 prosenttiyksikköä ikäkuljettajia matalammalla tasolla.



Kuva 34. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden ikäkuljettajien osuus vuosien 2009–2025 tutkimuksissa (priima-%).

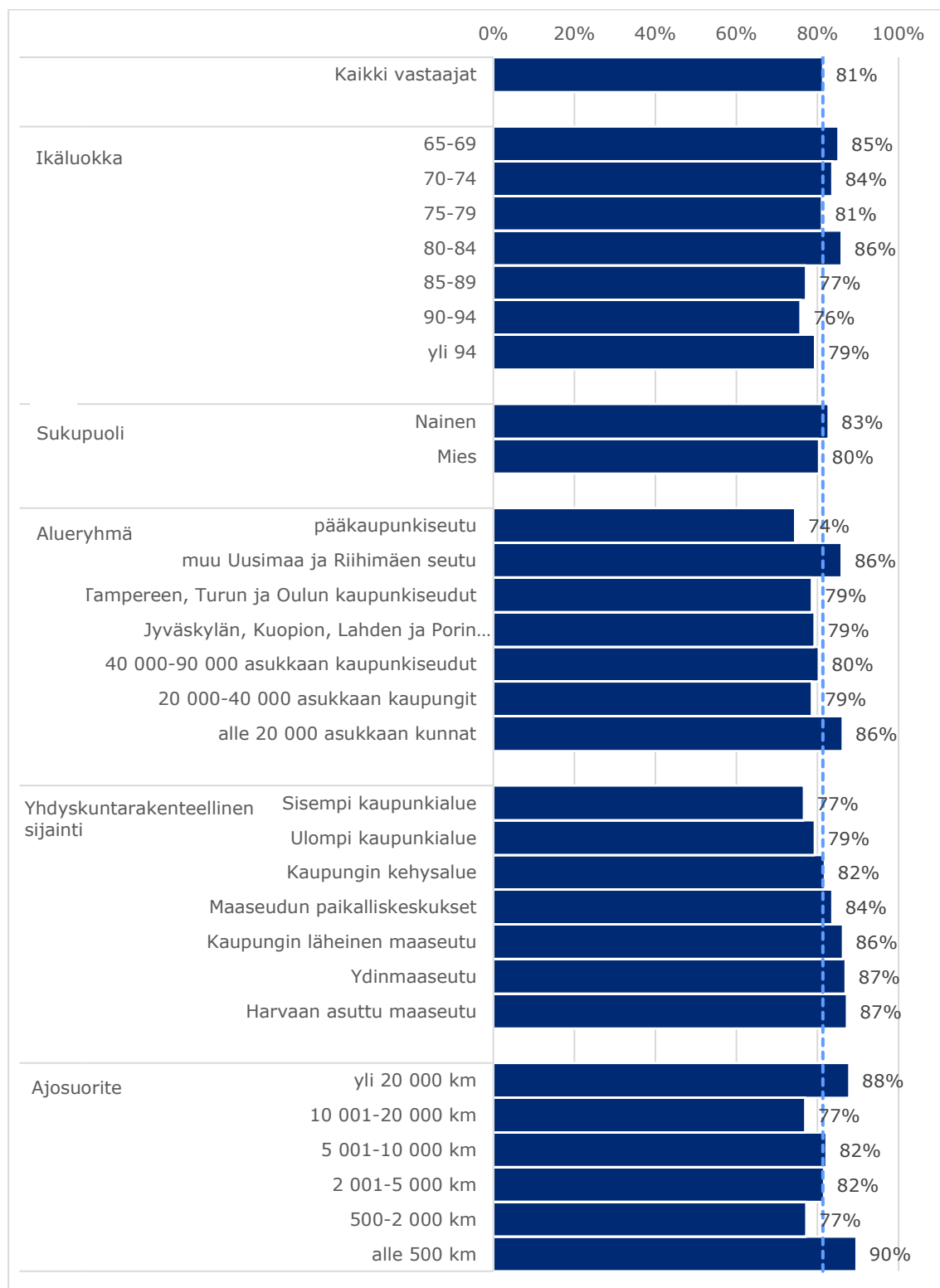
Taulukko 3 kuvaa vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitystä ikäryhmittäin eri vuosien tutkimusaineistoissa. Vuoden 2025 tutkimusaineistossa priima-osuus vaihteli ikäryhmittäin 76–86 % välillä. Alimmillaan priima-osuus oli 90–94-vuotiailla vastaajilla ja korkeimmillaan 80–84-vuotiailla vastaajilla. Keskimäärin priima-% oli keskiarvon alapuolella yli 85-vuotiailla vastaajilla ja keskiarvon yläpuolella alle 85-vuotiailla vastaajilla.

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

PRIMA-%	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
65–69	87 %	85 %	84 %	88 %	87 %	89 %	88 %	93 %	83 %	85 %
70–74	85 %	83 %	84 %	88 %	90 %	85 %	87 %	88 %	86 %	84 %
75–79	87 %	86 %	81 %	84 %	87 %	88 %	87 %	84 %	88 %	81 %
80–84	86 %	82 %	83 %	81 %	87 %	83 %	86 %	85 %	83 %	86 %
85–89	87 %	82 %	82 %	81 %	88 %	83 %	86 %	83 %	83 %	77 %
90–94	83 %	83 %	77 %	78 %	86 %	83 %	81 %	83 %	80 %	76 %
95-	82 %	75 %	81 %	83 %	80 %	80 %	82 %	79 %	82 %	79 %
<b>kaikki</b>	<b>86 %</b>	<b>83 %</b>	<b>82 %</b>	<b>83 %</b>	<b>87 %</b>	<b>85 %</b>	<b>86 %</b>	<b>85 %</b>	<b>84 %</b>	<b>81 %</b>

Priima-osuutta, eli vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selvinneiden kuljettajien osuutta vertailtiin ikäryhmän lisäksi myös vastaajan sukupuolen, asuinseudun ja ajosuoritteen mukaan jaoteltuna (Kuva 35). Naisilla priima-osuus (83 %) oli hieman miehiä (80 %) korkeammalla tasolla, vaikka aiemmin esitetyn mukaisesti miehillä indeksiarvo oli korkeampi. Naisille on sitten sattunut hieman miehiä vähemmän vahinkoja, mutta ne ovat olleet seurauksiltaan vakavampia. Asuinseudun mukaan tarkasteltuna priima-osuus pääsääntöisesti kasvoi pienemmille paikkakunnille ja harvaan asutuille alueille mentäessä. Myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Uudellamaalla priima-osuus oli korkea (86 %). Vastaajan ajokilometrien mukaan tarkasteltuna erot priima-osuudessa

eivät olleet suoraviivaisia. Alle 500 kilometriä ajaneilla vastaajilla priima-osuus oli korkeimmillaan, mutta toisaalta yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneilla priima-osuus oli myös selvästi yli keskiarvon. Aiempien vuosien tapaan ajokilometrit eivät siten ikäkuljettajilla korreloi yhtä voimakkaasti vahinkojen kanssa, kuten esimerkiksi uusilla vastikään ajokortin saaneilla kuljettajilla.



Kuva 35. Vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selviytyneiden kuljettajien osuus vastaajaryhmittäin vuoden 205 tutkimusaineistossa.

## 4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2025 ikäkuljettajien seurantatutkimukseen saatiin yhteensä 1 467 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 52 %. Vastausaste säilyi suunnilleen samalla tasolla edellisvuosien kanssa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna vastausasteen trendi on kuitenkin ollut lievästi laskusuuntainen, vaikka onkin säilynyt muihin vastaaviin menetelmin toteutettuihin kyselytutkimuksiin nähden poikkeuksellisen korkeana. 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 2025 hieman edellisvuosia korkeammalla tasolla, mutta toisaalta hieman kymmenen vuoden takaisia arvoja matalammalla. Joukkoliikenteen käytön yleisyys oli vuoden 2025 tutkimusaineistossa lähellä edellisvuoden tasoa. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna joukkoliikenteen käytön yleisyys ei ole ikäkuljettajilla aivan palautunut koronavuosia 2020–2021 edeltävälle tasolle, ja erityisesti niiden vastaajien osuus on kasvanut, jotka eivät käytä koskaan joukkoliikennettä. Myös pyöräilyn osalta niiden osuus on kasvanut, jotka eivät ilmoituksensa mukaan pyöräile koskaan.

Keskimäärin yhdelle vastaajalle oli kertynyt viimeisen vuoden aikana noin 7114 ajokilometriä. Määrä on hieman suurempi kuin vuosina 2021–2024. Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä selvästi yleisimpiä ikäkuljettajilla ovat asiointi- ja kauppatemat, joita ilmoitti tekevänsä 90 % vastaajista. Yleisiä ovat myös vierailu-, harrastus- ja mökkimatkat. Pienemmällä paikkakunnilla autolla tehtävien vierailu-, asiointi- ja kauppatematojen rooli korostuu, kun taas esimerkiksi pääkaupunkiseudulta mökkimatkoja tehdään keskimääräistä enemmän. 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 iso osa ajokilometreistä kertyy työ- ja ansiomatkoista.

Lähes puolet ikäkuljettajista ajaa tutkimustulosten perusteella edelleen manuaalivaihteisella autolla ja automaattivaihteiseen autoon vaihtamista harkitsevien osuus jää alle kymmeneen prosenttiin. Pääasiallisesti käytetyn ajoneuvon ikä on ikäkuljettajilla keskimääräistä ajoneuvokantaa vanhempi ja ajoneuvon keski-ikä myös kasvaa melko suoraviivaisesti vastaajan oman iän myötä. Ajoneuvon keski-ikä heijastuu myös suoraan ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen. 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 automaattitoiminnoista, kuten Start&Stop-toiminnon ja kaistavahdin, paikoin myös keskittymistä haittaaviksi.

Aiempien vuosien tapaan yleisimmät vastaajien ilmoittamat käyttäytymismuutokset omissa ajotottumuksissa liittyvät vaikeissa olosuhteissa, pimeässä ja vilkkaassa liikenteessä ajamisen välttämiseen sekä oman ajokunnon tarkkailun tehostamiseen. Ajoterveyden osalta niin ikään selkeimmin esille nousevat vaikeudet näkemisessä pimeän ja hämärän aikana. Terveystuotohenkilökunnan tai läheisten kanssa käyty keskustelu ajokyvystä tai -terveydestä on kuitenkin

vastausten perusteella harvinaista, vaikka yleistyykin hieman kaikkein vanhimmissa ikäryhmissä. Pääosin muutokset omassa ajokäyttäytymisessä, kuten pimeällä ajon välttämässä, 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 positiivisempaan suuntaan viimeisen 10 vuoden aikana.

Ikäkuljettajille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden, pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrät ovat kasvaneet hieman viime vuosina, vaikka määrät ovatkin pysyneet edelleen melko matalina. Pieniä vahinkoja ja omaisuusvahinkoja on sattunut eniten tutkimusjoukon vanhimille ikäryhmille heidän pienemmistä ajokilometrimäärästään huolimatta. Ikäkuljettajilla ajokilometrit eivät tyypillisesti korreloikaan yhtä suoraviivaisesti ajokilometrien kanssa, kuten esimerkiksi nuorilla kuljettajilla, ja vahinkomääriin vaikuttaa muun muassa iän myötä tulevat yksilölliset haasteet tarkkaavaisuudessa ja ajokyvyssä. Eniten sattuneita vahinkoja raportoivat pääkaupunkiseudulla ja muilla isoilla kaupunkialueilla asuvat vastaajat, joissa liikenneympäristö on keskimääräistä monimutkaisempi.

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. Osalle myös kynnys uuden opetteluun tai vanhoista toimintatavoista luopumiseen on korkea. Valtaosa vastaajista kokee ajokortin erittäin tärkeäksi päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Vaihtoehdot omalle autolle ovat vähäisiä erityisesti pienemmällä paikkakunnilla, joissa julkisen liikenteen yhteydet ovat heikkoja. Toisaalta vain harva vastaaja on valmis ajokortistaan luopumaan, vaikka joukkoliikenneyhteyksiä tai taksipalveluita kehitettäisiin nykyisestä. Huomioitava kuitenkin on, että ikäkuljettajat ovat varsin epähomogeeninen joukko ja erityisesti alle 80-vuotiaiden ikäryhmissä on runsaasti vastaajia, joilla ei terveysongelmia ole esiintynyt, ajaminen sujuu entiseen malliin ja uudet avustavat järjestelmät on otettu tehokkaasti haltuun.

## Lähdeluettelo

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

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

Tilastokeskus, 2026a. Statfin-tietokanta. Väestörakenne. [https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_vaerak/?tablelist=true](https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaerak/?tablelist=true)

Tilastokeskus, 2026b. Statfin-tietokanta. Väestöennuste. [https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_vaenn/?tablelist=true](https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaenn/?tablelist=true)

Traficom, 2026. Tilastotietokanta, voimassa olevat ajokortit. [http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Ajokortit/010\\_ajok\\_tau\\_101.px/](http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/)

## **Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja:**

2024:

[https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien\\_kokemukset\\_liikenteest%C3%A4\\_2024.pdf](https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_2024.pdf)

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](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](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](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%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](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](https://www.traficom.fi/sites/default/files/22430-Ikakuljettajat_2014_2015.pdf)

2011 (seniorikuljettajien seuraindeksi):

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/10301-Trafin\\_julkaisuja\\_18-2012\\_-\\_Seniorikuljettajien\\_seuraindeksi\\_2011\\_raportti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/10301-Trafin_julkaisuja_18-2012_-_Seniorikuljettajien_seuraindeksi_2011_raportti.pdf)

## **Liiteluettelo**

Liite 1. Vuoden 2025 suomenkielinen tutkimuslomake

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficom**

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

[traficom.fi](http://traficom.fi)

ISBN 978-952-425-022-1 ISSN  
ISSN 2669-8781 (verkkajulkaisu)

**TRAFICOM**  
Liikenne- ja viestintävirasto