

Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä

Vuoden 2023 aineisto

Janne Tuominen

Julkaisun nimi Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä, vuoden 2023 aineisto	
Tekijät Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä	
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 19/2024	ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-937-6
Asiasanat ikäkuljettajat, iäkkäät, seniorikuljettajat, liikenne, liikenneturvallisuus, liikennemenestys, liikennekäyttäytyminen, selviytyminen, kokemukset, ajokunto, ajokyky, ajotottumukset, ajoterveys, ajo-oikeus, ajokortti	
Tiivistelmä Suomen väestön ikärakenne muuttuu jatkuvasti iäkkäämpään suuntaan. Samalla iäkkäiden kuljettajien osuus kaikista tiellä liikkujista korostuu ja heidän liikkumistottumuksensa nousevat erityisen tärkeäksi tekijäksi osana liikenneturvallisuuksuustyötä. Traficomin ikäkuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65-vuotta täyttäneet vähintään B-luokan ajokortin haltijat. Ikäryhmittäin muodostetun otoksen avulla ikäkuljettajien kokemuksista liikenteessä on kerätty tietoa samantapaisella tutkimuslomakkeella vuodesta 2009 lähtien. Tutkimuksen tuloksia käytetään muun muassa iäkkäiden ajoterveyden ja liikenneturvallisuuskehityksen arviointiin sekä ajokorttijärjestelmän ja koulutuksen suunnitteluun. Vuoden 2023 ikäkuljettajien seurantatutkimukseen saatiin vastauksia yhteensä 1 419, jolloin vastausasteeksi muodostui 51 %. Vastausaste on laskenut jonkin verran tutkimuksen alkuvuosista, mutta edelleen vastausastetta voidaan pitää kyselytutkimukseksi poikkeuksellisen korkeana. Vuodeksi 2023 tutkimuslomaketta laajennettiin aiemmasta kaksisivuisesta lomakkeesta kolmisivuiseksi. Pidentyneen lomakkeen myötä pyrittiin keräämään aiempaa laajemmin tietoa muun muassa ajoneuvon avustavien järjestelmien käytöstä ja niiden hyödyllisyydestä sekä ajoterveydestä yleisesti. Aiempien vuosien tapaan valtaosa vastaajista piti omaa ajokorttia erittäin tärkeänä asiana päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta ja yli puolet vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Keskimääräinen yhden vastaajan viimeisen vuoden aikana ajama ajosuorite oli noin 6 700 kilometriä, mikä oli samaa tasoa vuoden 2022 kanssa, mutta hieman tätä edeltäviä vuosia pienempi. Ajosuoritteessa on kuitenkin merkittäviä eroja vastaajaryhmien välillä. Tutkimusjoukon nuorimmat vastaajat sekä miehet ajavat selvästi keskimääräistä ikäkuljettajaa enemmän. Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä olivat asiointi- ja kauppatmatkat, mutta merkittävään rooliin nousivat myös vierailu-, mökki- ja harrastusmatkat. 65–70-vuotiailla vastaajilla erottuivat myös työ- ja ansiomatkat. Tutkimukseen vastanneista iäkkäistä B-kortin haltijoista 94 prosentilla oli taloudessaan vähintään yksi auto. Alle 70-vuotiailla vastaajilla myös kahden tai useamman auton kotitalouksia oli lähes 40 prosenttia. Hieman yli puolet vastaajista ilmoitti ajavansa manuaalivaihteisella autolla ja heistä alle 10 % oli harkinnut vaihtamista automaattivaihteiseen autoon. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista oli käyttänyt ajossaan vähintään yhtä avustavaa järjestelmää, joista yleisimmin ilmoitettiin navigaattori ja luistonestojärjestelmä. Pääosin ikäkuljettajat kokivat avustavat järjestelmät hyödyllisiksi, mutta osittain niihin liittyvät automaattitoiminnot ja muut toiminnallisuudet, kuten piippaukset ja ääniopasteet koettiin myös keskittymistä haittaaviksi. Sanallisen palautteen perusteella uusia ominaisuuksia ei välttämättä kaivattu omaan autoon, mutta totuttelun jälkeen ne oli usein koettu hyödyllisiksi. Iäkkäät kuljettajat arvioivat oman ajokykynsä ja ajoterveytensä keskimäärin hyväksi tai erinomaiseksi. Ajamisen eri osaluista heikoimmiksi arvioitiin aiempaan tapaan ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä sekä uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen. Useiden tekijöiden osalta arviot omasta ajokyvystä ovat parantuneet vuosien varrella, ja erityisesti vuoden 2023 tuloksissa korostuu keskiarvosanojen nousu. Yleisimpinä viimeaikaisina muutoksina omassa ajokäyttäytymisessä nousivat esille pimeällä, vilkkaassa liikenteessä ja vaikeissa talviolosuhteissa ajamisen välttely sekä oman ajokunnon tehostunut tarkkailu. Oman ajokyvyn heikentymisestä indikoivista merkeistä kysyttäessä selkeimmin esille nousi niin ikään vaikeudet näkemisessä pimeän ja hämärän aikana. Terveystieteiden tutkimuskeskityksen ja läheisten kanssa käyty ajoterveyteen liittyvä keskustelu oli kuitenkin kokonaisuudessaan harvinaista.	

Ikäkuljettajien liikennemenestystä mittaavat indeksi-arvot olivat vuonna 2023 lähes identtisiä vuoden 2022 arvojen kanssa. Vuoden aikana kokonaan ilman vahinkoja ja rikkeitä oli selvinnyt 85 % vastaajista. Osuus oli yhden prosenttiyksikön aiempaa matalampi. Läheltä piti -tilanteita oli sattunut eniten tutkimusjoukon nuorimmille alle 70-vuotiaille vastaajille, mutta muilla mittareilla mitattuna nuorimmat vastaajat olivat selviytyneet iäkkäämpiä vastaajia paremmin, etenkin kun huomioon otetaan heidän keskimääräistä suuremmat ajokilometrimääränsä. Iän myötä vahinkojen ja rikkeiden määrä kasvaakin ikäkuljettajilla selvästi kertyneitä ajokilometrejä suoraviivaisemmin.

Sanallisessa palautteessa koettiin tärkeäksi seniorikuljettajille suunnattu koulutus, perusteellinen perehdyttäminen ajoneuvon uusiin järjestelmiin ja tiedottaminen uusista liikennesäännöistä. Koulutusmahdollisuuksista harva vastaaja kuitenkaan oli tietoinen. Moni vastaaja ilmoitti ajavansa ainoastaan tutussa ympäristössä ja selviytyvänsä siksi hyvin liikenteessä. Haasteina nostettiin esille muun muassa aiemmissakin vaiheissa esillä olleet vilkkaat liikennetilanteet vieraassa ympäristössä. Osa vastaajista koki ongelmia myös muuttuneiden liikennesääntöjen seurannassa tai avustavien järjestelmien käytössä. Autokannan uudistuessa yhä useampi vastaaja oli kuitenkin myös omaksunut uusia järjestelmiä ajoansa helpottamaan.

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

Publikation Seniorförares erfarenheter i trafiken, material för 2023	
Författare Janne Tuominen Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Tillsatt av och datum	
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 19/2024	ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-311-937-6
Ämnesord äldre förare, äldre, seniorförare, trafik, trafiksäkerhet, trafikförmåga, trafikbeteende, kunnsighet, erfarenheter, körskick, körförmåga, körvanor, körhälsa, körrätt, körkort	
Sammandrag Den finska befolkningens åldersstruktur ändras kontinuerligt och blir allt äldre. Samtidigt blir andelen äldre förare av alla trafikanter mer betydande och deras resvanor blir särskilt viktiga teman i trafiksäkerhetsarbetet. Populationen för Traficoms uppföljningsundersökning bland seniorförare består av alla personer som har fyllt 65 år och tagit körkort i minst kategori B. Information om seniorförares erfarenheter av trafiken har samlats in med hjälp av ett urval som bildats enligt åldersgrupp med en likadan enkät sedan 2009. Resultaten från undersökningen används bland annat för att bedöma utvecklingen av seniorförares körhälsa och trafiksäkerhet samt för planeringen av körkortssystemet och -utbildningen. Man fick sammanlagt 1 419 svar på uppföljningsundersökningen bland seniorförare 2023, vilket innebar en svarsprocent på 51 procent. Svarsprocenten har minskat något från de första åren för undersökningen, men svarsfrekvensen kan fortfarande anses vara exceptionellt hög för att vara en enkätundersökning. För år 2023 blev undersökningsblanketten längre, från två sidor till tre sidor. Genom den längre blanketten försökte man samla in mer heltäckande information bland annat om användningen av fordonets assistanssystem, hur nyttiga de är samt om körhälsan i allmänhet. Liksom tidigare år ansåg majoriteten av respondenterna att det egna körkortet var en mycket viktig del av deras förmåga att uträtta sina dagliga ärenden, och över hälften av respondenterna uppgav att de gör resor med personbil dagligen eller nästan dagligen. Den genomsnittliga körprestationen för en respondent under det senaste året var cirka 6 700 kilometer, vilket var ungefär samma som år 2022 men något mindre än under tidigare år. Det finns dock avsevärda skillnader mellan respondentgrupperna när det gäller antalet körda kilometer. De yngsta respondenterna i undersökningen samt män kör klart mer än den genomsnittliga äldre föraren. De vanligaste typerna av resor med personbil var resor för att uträtta ärenden och resor till butiken, men även resor för att besöka någon samt resor till hobbyer och stugan var vanliga. Bland respondenter mellan 65 och 70 år var arbets- och förvärvsresor också vanliga. Av alla äldre förare med B-körkort som besvarade enkäten angav 94 procent att de hade åtminstone en bil i sitt hushåll. För respondenter under 70 år hade nästan 40 procent av hushållen två eller flera bilar. Något över hälften av respondenterna sade att de kör en bil med manuell växellåda och 10 procent av dem hade funderat på att byta till en bil med automatisk växellåda. Cirka två tredjedelar av respondenterna hade använt minst ett assistanssystem vid körning, de vanligaste var navigator och antispinnsystem. I regel ansåg äldre förare att assistanssystem är nyttiga, men delvis upplevde man att de relaterade automatiska funktionerna och andra funktioner, såsom pip och ljudsignaler störde koncentrationen. På basis av den verbala responsen vill man inte nödvändigtvis ha de nya egenskaperna i sin egen bil, men efter att man blivit van med dem upplevde man att de vara nyttiga. Äldre förare bedömde att deras körförmåga och körhälsa i genomsnitt var god eller utmärkt. Liksom tidigare upplevdes det svagaste delområdet av körningen vara att köra och hitta rätt rutt i en obekant miljö samt att lära sig nya eller ändrade trafikregler. För flera faktorer har bedömningen av den egna körförmågan förbättrats under årens lopp, och medelvisorden har blivit högre speciellt i resultaten för år 2023. De vanligaste ändringarna i det egna körbeteendet under den senaste tiden var att undvika att köra i mörker, i livlig trafik och i svåra vinterförhållanden samt förbättrad observation av sitt eget körskick. När man frågade om tecken på att den egna körförmågan försämrats var de tydligaste exemplen svårigheter att se i mörker och skymning. Som helhet hade bara få respondenter diskuterat körhälsan med sina närmaste och med hälso- och sjukvårdspersonal.	

Indexen för seniorförarnas trafikförmåga var nästan identiska åren 2023 och 2022. Under året hade 85 procent av respondenterna klarat sig helt utan skador och förseelser. Andelen var en procentenhet lägre än tidigare. Tillbud hade skett mest bland de yngsta respondenterna under 70 år i undersökningspopulationen, men enligt andra indikatorer hade de yngsta respondenterna klarat sig bättre än de äldre, särskilt när man beaktar deras större antal körkilometer än genomsnittet. Antalet skador och förseelser ökar med åldern hos seniorförare klart entydigare än antalet körkilometer.

I den verbala responsen upplevde man som viktigt att ge utbildning till seniorförarna, utförlig inskolning i fordonets nya system och information om nya trafikregler. Endast få av respondenterna var medvetna om utbildningsmöjligheterna. Många respondenter uppgav att de bara kör i bekanta miljöer och därför klarar sig bra i trafiken. Som utmaningar lyftes bland annat fram livliga trafiksituationer i främmande miljöer som varit aktuella också i tidigare skeden. En del av respondenterna upplevde också problem med uppföljning av ändrade trafikregler eller användning av förarassistanssystem. Vid förnyelsen av bilbeståndet hade allt flera respondenter dock lärt sig använda nya system för att underlätta sin körning.

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

Title of publication Senior drivers' experiences in traffic – Data from 2023	
Author(s) Janne Tuominen, Kati Kiiskilä, Arttu Rissanen	
Commissioned by, date	
Publication series and number Traficom Research Reports 18/2024	ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-311-936-9
Keywords elderly drivers, senior citizens, senior drivers, traffic, traffic safety, ability to drive safely, traffic behaviour, coping, experiences, driving capacity, driving ability, driving habits, driving health, right to drive, driving licence	
Abstract The age structure of the Finnish population is constantly becoming older. At the same time, the share of senior drivers out of all road users is emphasised and their mobility habits become an important theme in work towards traffic safety. Traficom's senior driver monitoring study examines all drivers who have at least a category B driving licence and are at least 65 years old. A similar questionnaire form has been used to survey the experiences of senior drivers by age group since 2009. The study results are used, among other things, for the assessment of senior drivers' driving health and traffic safety trends as well as for planning the driving licence system and driving instruction. A total of 1,419 responses were received for the 2023 survey, making the response rate 51%. The response rate has decreased somewhat from the first years of the survey, but for a questionnaire survey the response rate can still be considered exceptionally high. For 2023, the survey form was expanded from the previous two-page form into a three-page one. The aim of the extended form was to gather information on a broader scale on matters such as the use of driver-assistance systems and their utility as well as driving health in general. Similarly to earlier years, a majority of the respondents considered having a driving licence very important for managing everyday matters. More than 50% of the respondents reported to have driven a passenger car daily or almost daily. On average, the mileage of an individual respondent was approximately 6,700 kilometres last year, which was at the same level as in 2022 but slightly lower than in the preceding years. However, there are significant differences in mileage between the different groups of respondents. Men and the youngest respondents in the survey drive clearly more than the average senior driver. Of the types of trips with a passenger car, the most common ones included shopping and errand trips, but trips made for visits and hobbies and to summer cabins also played a major role. With respondents of 65–70 years of age, commutes and business trips also stood out. Of the senior B driving licence holders who responded to the survey, 94% had at least one car in their household. Of the respondents under the age of 70, nearly 40% of the households had two or more cars. Slightly more than half of the respondents stated that they drove a car with a manual transmission, and less than 10% of them had considered changing to a car with an automatic transmission. Approximately two thirds of the respondents had used at least one assistance system when driving; the most commonly reported ones were navigators and traction control systems. Senior drivers mainly found the assistance systems useful, but partly they also felt that the automatic functions and other functionalities related to them, such as beeps and audible signals, were distracting. Based on verbal feedback, the respondents did not necessarily want to have the new features in their own car, but they often found them useful after they had got used to them. Senior drivers assessed their driving ability and driving health to be good or excellent on average. Similarly to earlier years, senior drivers gave themselves the lowest driving ability scores for finding a route in an unknown environment and in identifying new and altered traffic regulations. The assessments of one's own driving ability have improved with regard to several factors over the years, and the rise in the average scores is highlighted in the results for 2023 in particular. The most usual recently reported changes to the respondents' driving behaviour were the avoidance of driving in the dark, in busy areas and in difficult winter conditions and the intensified examination of their own driving ability. With respect to signs indicating a diminished driving ability, approximately half of the respondents reported having experienced visual difficulties when driving in the dark and in twilight. However, discussions on driving health with health	

care personnel or family members were rare on the whole.

The index values measuring senior drivers' success in traffic in 2023 were nearly identical with the figures from 2022. The proportion of drivers who had succeeded without any damage or penalties during the year was 85%. This was one percentage point lower than before. Potential risk situations were the most frequent among the youngest respondents, i.e. respondents under the age of 70, but in terms of other indicators, the youngest respondents had fared better than older respondents, especially when factoring in their above-average mileage. In fact, the number of damage and penalties with senior drivers increases with age clearly more directly than the accumulated mileage.

In verbal feedback, training targeted at senior drivers, a thorough introduction into the new systems of the vehicle and providing information about new traffic rules were felt to be important. However, few of the respondents were aware of training opportunities. Many respondents said that they mainly drive in familiar areas, which is why they can cope well with traffic. Challenges faced by the respondents included busy traffic situations in a strange environment. Some of the respondents also experienced problems with following altered traffic regulations or using assistance systems. With the renewal of the vehicle stock, however, an increasing number of the respondents had adopted new systems to make driving easier.

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

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt vuodesta 2009 lähtien tietoa iäkkäiden kuljettajien kokemuksista ja selviytymisestä liikenteessä. Tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa toteutetulla 65 vuotta täyttäneille ajokortin haltijoille suunnatulla kyselytutkimuksella. Tutkimuksen keskeisimmät tulokset on julkaistu vuosittain osana Traficomin julkaisusarjaa. Tässä raportissa esitetty tutkimusaineisto on kerätty loppuvuonna 2023.

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

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

Helsingissä, 20.6.2024

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan 2009 samlat in information om äldre förarens erfarenheter och hur de har klarat sig i trafiken. Undersökningsmaterialet har samlats in genom en enkätundersökning som genomförts en gång per år bland personer som fyllt 65 år och har körkort. Undersökningens viktigaste resultat har varje år publicerats som en del av Traficom's publikationsserie. Undersökningsmaterialet som presenteras i denna rapport har samlats in i slutet av 2023.

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

Ordförande i styrgruppen för undersökningen var Elina Uusitalo från Traficom. Styrgruppen omfattade dessutom Henna Antila, Riikka Rajamäki och Inkeri Parkkari från Traficom. Innolink Research Oy stod för det tekniska utförandet av enkätundersökningen. Janne Tuominen, Kati Kiiskilä och Arttu Rissanen från Sitowise Oy har ansvarat för planeringen, analysen och rapporteringen av undersökningen.

Helsingfors, 20.6.2024

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Since 2009, the Finnish Transport and Communications Agency Traficom has been collecting data on senior drivers' experiences and traffic performance. The research data has been collected by means of an annual survey on driving licence holders aged 65 and older. The key findings of the survey are published annually as part of a series of Traficom publications. The data presented in this report was collected in late 2023.

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

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

Helsinki, 20.6.2024

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

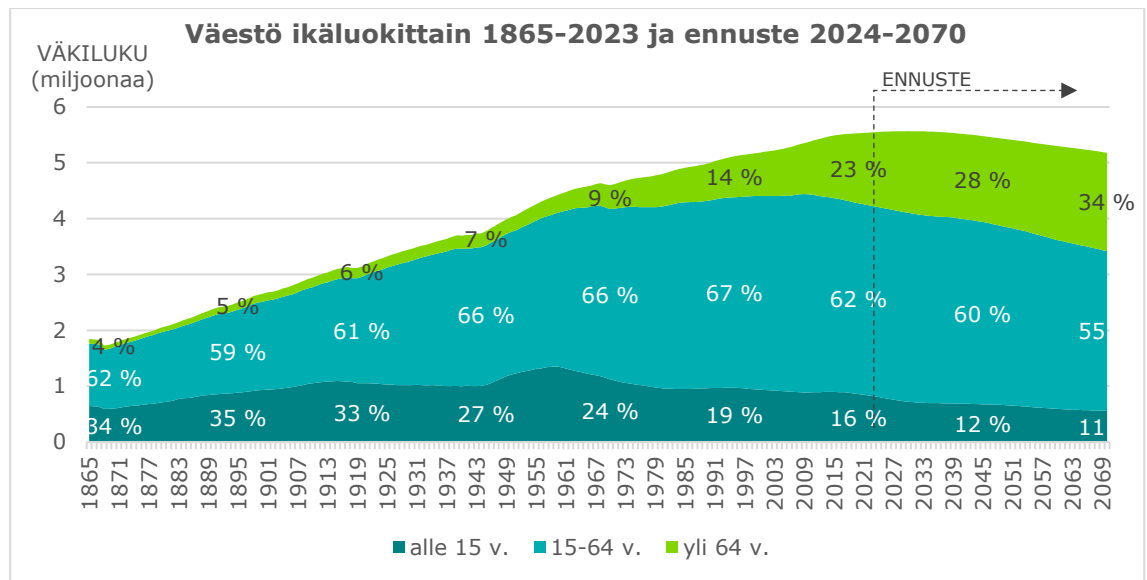
Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Taustaa	11
1.1	Tutkimuksen tavoitteet.....	12
1.2	Tutkimuksen toteutus.....	13
1.3	Vastausaktiivisuus	14
2	Iäkkäiden ajotottumukset	18
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	30
2.6	Vapaa palaute	42
3	Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä	44
3.1	Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä.....	44
3.2	Indeksin kehitys ja priima-osuus	47
4	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	53
	Lähdeluettelo	55
	Liiteluettelo	56

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.

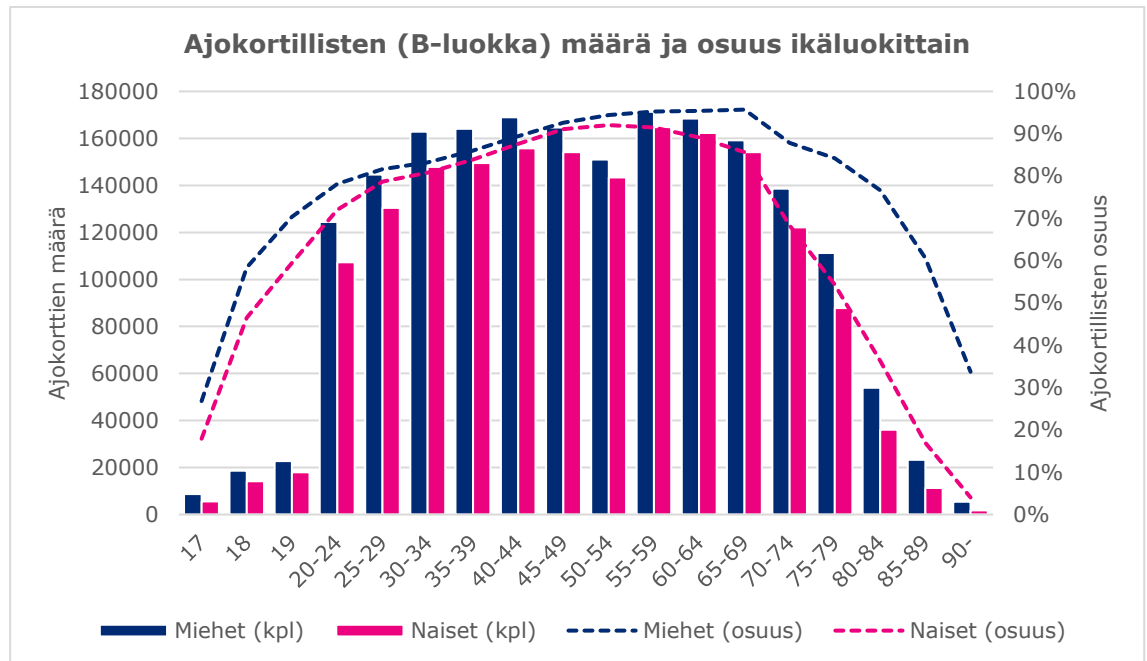


Kuva 1. Väestön ikärakenteen kehitys 1800-luvulta nykypäivään ja ennuste vuodelle 2070. Prosenttiosuus kuvaa ikäluokan osuutta koko väestöstä. (Tilastokeskus 2024a + 2024b)

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)

Vuoden 2023 alussa kaikista täysi-ikäisistä suomalaisista 82 %:lla oli henkilöauton ajamiseen oikeuttava, eli B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Miehillä vastaava osuus oli 87 % ja naisilla 76 %. Suurimmillaan ajokorttien määrä oli 55–59-vuotiaiden keskuudessa (Kuva 2). Suhteutettaessa ajokorttimäärä ikäryhmän väestömäärään, kasvaa ajokortin omistamisen yleisyys melko tasaisesti 17-vuotiaasta lähtien miehillä aina 65–69-vuotiaiden ikäryhmään ja naisilla 50–54-vuotiaiden ikäryhmään saakka. Tämän jälkeen ajokortista luopumiset alkavat näkyä tilastoissa ja osuudet kääntyvät laskuun. Etenkin yli 70-vuotiailla naisilla ajokortin

yleisyys laskee voimakkaasti iän kasvaessa. Kaikista 80-vuotta täyttäneistä miehistä edelleen 65 %:lla on ajokortti, mutta naisilla vastaava osuus on enää 22 %. (Traficom 2024 + Tilastokeskus 2024a)



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

1.1 Tutkimuksen tavoitteet

Traficomin ikäkuljettajien seurantatutkimuksella on kerätty tietoa 65 vuotta täyttäneiden B-kortin haltijoiden kokemuksista henkilöauton kuljettajana samantapaisella kyselytutkimuksella vuosittain vuodesta 2009 lähtien. Tutkimuksen tavoitteena on kerätä tietoa iäkkäiden kuljettajien liikkumistottumuksista, liikennemenestyksestä ja ajoterveydestä. Erilaisten pitkinä aikasarjoina seurattavien tunnuslukujen lisäksi tutkimukseen saadaan vuosittain runsaasti sanallista palautetta ja subjektiivisia kokemuksia vastaajien viimeisen ajovuoden ajalta. Tutkimuksen tuloksia käytetään 65 vuotta täyttäneiden kuljettajien 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 perusteella. Tutkimuslomakkeen perusrakenne ja indeksin laskentaan liittyvät osat alueet ovat kuitenkin säilyneet samanlaisina, jolloin vertailukelpoisuus eri vuosien välillä on saatu säilytettyä hyvällä tasolla.

1.2 Tutkimuksen toteutus

Iäkkäiden kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona ovat kaikki 65 vuotta täyttäneet henkilöt, joilla on otoksen poimintahetkellä ollut voimassa vähintään B-luokan ajo-oikeuden sisältävä ajokortti. Otoksiko ja tutkimuksen toteutustapa ovat säilyneet yhtenäisinä eri vuosien välillä. Tutkimukseen poimitaan vuosittain satunnaisesti 400 henkilöä jokaisesta viiden vuoden porrastuksella muodostetusta ikäryhmästä, mikäli ikäryhmän koko on yli 400 henkilöä. Vuoteen 2022 saakka yli 400 hengen ikäryhmiä ovat olleet kaikki ikäryhmät 94-vuotiaisiin saakka, jolloin yli 94-vuotiasita ajokortin haltijoista tutkimukseen on voitu poimia koko perusjoukko. Vuoden 2023 tutkimuksessa 95–99-vuotiaita ajokortin haltijoita oli ensimmäistä kertaa yli 400, jolloin myös heistä muodostettiin satunnaisotannalla 400 henkilön joukko, ja vasta yli 99-vuotiaista poimittiin koko perusjoukko (8 kpl) mukaan tutkimukseen. Vuoden 2023 tutkimuksen otoskoko oli siten suurempi kuin kertaakaan aiemmin, yhteensä 2 808 henkilöä (Taulukko 1).

Taulukko 1. Tutkimuskierrosten 2014–2023 ikäryhmittäinen otos.

ikä-ryhmä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
65–69 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
70–74 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
75–79 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
80–84 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
85–89 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
90–94 v.	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
yli 94 v.	123	97	156	206	206	156	273	330	360	408
KAIKKI	2 523	2 497	2 556	2 606	2606	2556	2673	2730	2760	2808

Ikäkuljettajien tutkimusaineisto on kerätty kerran vuodessa, tyypillisesti loppuvuoden aikana. Vuoden 2023 tutkimusaineisto kerättiin marraskuun puolivälin ja joulukuun puolivälin välisenä aikana. Tutkimus on tyypillisesti toteutettu postikyselynä, 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 tutkimuksessa internet-vastausmahdollisuudesta jouduttiin kuitenkin luopumaan väliaikaisesti, jolloin koko vastausaineisto kerättiin jälleen postitutkimuksena. Aiempien vuosien kokemusten perusteella internet-vastaaminen on toistaiseksi ollut ikäkuljettajilla harvinaista, eikä sen siten voida olettaa vaikuttaneen merkittävästi tutkimusaineiston laatuun tai vertailukelpoisuuteen.

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

yhtenäisenä. Vuonna 2023 käytössä ollut suomenkielinen tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1.

Vastaajille lähetetyt tutkimuslomakkeet ja saatekirjeet on laadittu suomen- ja ruotsinkielisinä. Eri kieliversiot on lähetetty otoshenkilöille sen perusteella, kumman kielen vastaaja on ilmoittanut Traficomiiin 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 niinä vuosina, kun internetin kautta vastaaminen on ollut käytössä. Vertailuanalyysia varten samaan tietokantaan on koottu taustalle myös kaikkien aiempien tutkimusvuosien tietokannat. Alueellisia analyysia varten taustatietoina saadut otoshenkilöiden kotiosoitteet on geokoodattu paikkatietomuotoon. Taustatietojen ja vastausten yhdistämistä varten kullekin otoshenkilölle on luotu yksilöllinen ID-tunnus, jolloin henkilötiedot on voitu hävittää tietokannasta heti otoksen keruun jälkeen.

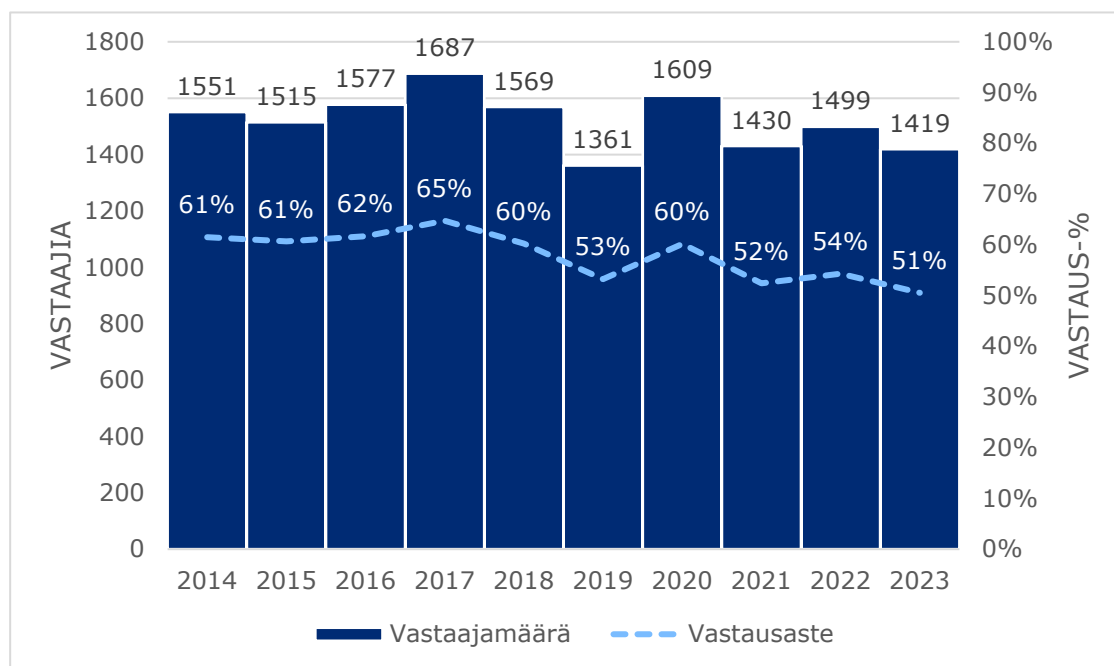
1.3 Vastausaktiivisuus

Yhtenä suurimmista kyselytutkimuksia yleisesti kohdanneista haasteista on viimeisen kymmenen vuoden aikana ollut voimakkaasti laskeva trendi vastausasteissa. Iäkkäille suunnatuissa tutkimuksissa vastausasteet ovat kuitenkin useimmiten säilyneet edelleen korkeina. Myös ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa vastausaste on ollut hyvällä tasolla ollen jokaisena tutkimusvuonna yli 50 prosenttia. Korkeasta aktiivisuudesta ja kiinnostuksesta aihepiiriä kohtaan kertoo esimerkiksi vertailu samaan aikaan toteutettavaan, pääosin nuorista kuljettajista koostuvaan uusien kuljettajien seurantatutkimukseen, jossa peruskierroksen vastausaste on tyypillisesti jäänyt selvästi alle 20 prosenttiin. Toisin kuin uusien kuljettajien tutkimuksessa, ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa ei ole ollut tarvetta toteuttaa erillisiä muistutuskierroksia peruskierroksen lisäksi.

Korkeasta vastausaktiivisuudesta huolimatta pidemmän aikavälin trendi on kuitenkin myös ikäkuljettajien seurantatutkimuksessa ollut laskeva. Vuoden 2023 tutkimukseen saatiin 1419 vastausta, jolloin vastausasteeksi muodostui 51 % (Taulukko 2 ja Kuva 3). Vastausaste oli kolme prosenttiyksikköä edellisvuotta pienempi ja kokonaisuudessaan pienin viimeisen kymmenen vuoden aikana. Internetvastausmahdollisuuden poisjäänti vuonna 2023 saattoi hieman pienentää vastausastetta, mutta sen vaikutuksen voidaan arvioida olleen vähäinen, sillä vuosien 2021 ja 2022 perusteella internetvastaajien osuus on ollut pieni, noin 7 % kaikista vastauksista. Selvästi aktiivisimpia vuoden 2023 tutkimuksessa olivat 80–84-vuotiaat vastaajat, joiden vastausaste nousi lähes 60 prosenttiin. Pienin vastausaste (44 %) oli tutkimusjoukon vanhimmilla yli 94-vuotiailla vastaajilla.

Taulukko 2. Tutkimuskierrosten 2014–2023 vastaajien määrät ja tutkimuksen vastausprosentti ikäryhmittäin.

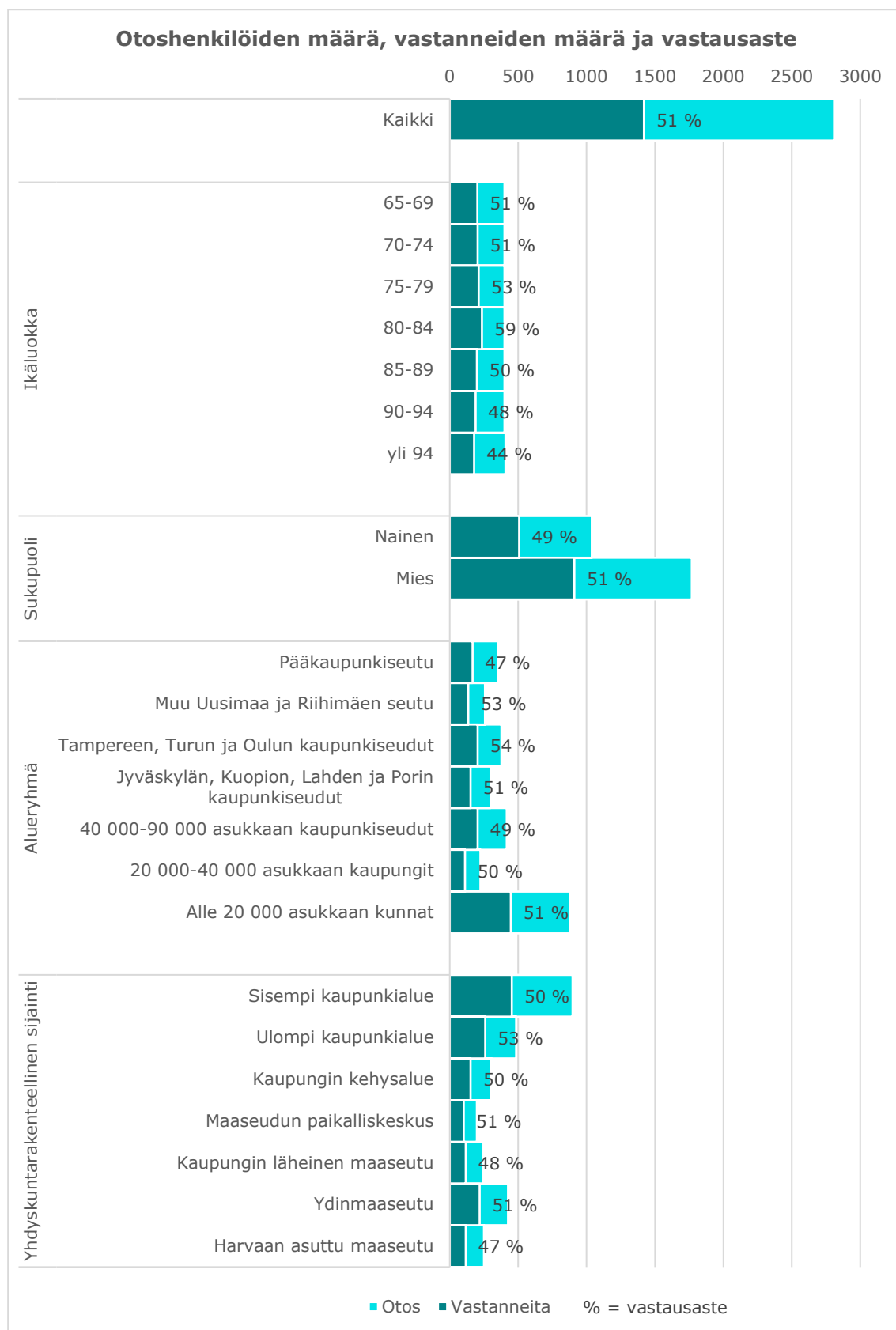
VASTAUSMÄÄRÄ										
ikä-ryhmä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
65–69 v.	245	262	242	253	239	208	240	204	210	202
70–74 v.	274	264	247	266	263	211	252	214	215	204
75–79 v.	266	253	272	285	248	238	255	242	235	212
80–84 v.	246	241	262	271	248	226	259	227	231	235
85–89 v.	238	224	243	255	234	210	241	210	217	198
90–94 v.	218	224	230	245	222	201	219	178	220	190
yli 94 v.	64	41	73	112	115	65	143	144	170	178
KAIKKI	1551	1515	1577	1687	1569	1361	1609	1430	1499	1419
VASTAUSASTE										
ikä-ryhmä	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
65–69 v.	61 %	66 %	61 %	63 %	60 %	52 %	60 %	51 %	53 %	51 %
70–74 v.	69 %	66 %	62 %	67 %	66 %	53 %	63 %	54 %	54 %	51 %
75–79 v.	67 %	63 %	68 %	71 %	62 %	60 %	64 %	61 %	59 %	53 %
80–84 v.	62 %	60 %	66 %	68 %	62 %	57 %	65 %	57 %	58 %	59 %
85–89 v.	60 %	56 %	61 %	64 %	59 %	53 %	60 %	53 %	54 %	50 %
90–94 v.	55 %	56 %	58 %	61 %	56 %	50 %	55 %	45 %	55 %	48 %
yli 94 v.	52 %	42 %	47 %	54 %	56 %	42 %	52 %	44 %	47 %	44 %
KAIKKI	61 %	61 %	62 %	65 %	60 %	53 %	60 %	52 %	54 %	51 %



Kuva 3. Kokonaisvastausmäärät ja -vastausasteet vuosien 2014–2023 tutkimuskierroksilla.

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

Aiemmin esitetyn mukaisesti korkein vastausaste oli 80–84-vuotiaiden ikäryhmässä, jolloin heidän osuutensa tutkimusaineistossa oli eri ikäryhmistä suurin. Sukupuolittain tarkasteltuna lähes kaksi kolmannesta otoshenkilöistä oli miehiä ja miesten vastausaktiivisuus oli myös hieman naisia korkeampi. Alueellisesti tarkasteltuna suurimmat käytetyn aluejaon mukaiset ryhmät otoksessa muodostivat aiempien vuosien tapaan alle 20 000 asukkaan kunnissa asuvat kuljettajat ja toisaalta myös sisemmällä kaupunkialueella asuvat kuljettajat. Joitain eroja vastausaktiivisuudessa oli eri paikkakuntien välillä, mutta selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla tai yhdyskuntarakenteella vastausaktiivisuuteen ei ollut. Kaiken kaikkiaan merkittäviä eroja vastausaktiivisuudessa ei tullut esille eri ryhmien välille. Koko vastaajajoukon voidaan siten katsoa edustavan otosta ja siten koko ikäkuljettajien ikäryhmittäin tasattua joukkoa suhteellisen hyvin.



Kuva 4. Vuoden 2023 tutkimuksen otoskoot, vastanneiden määrät ja vastausasteet.

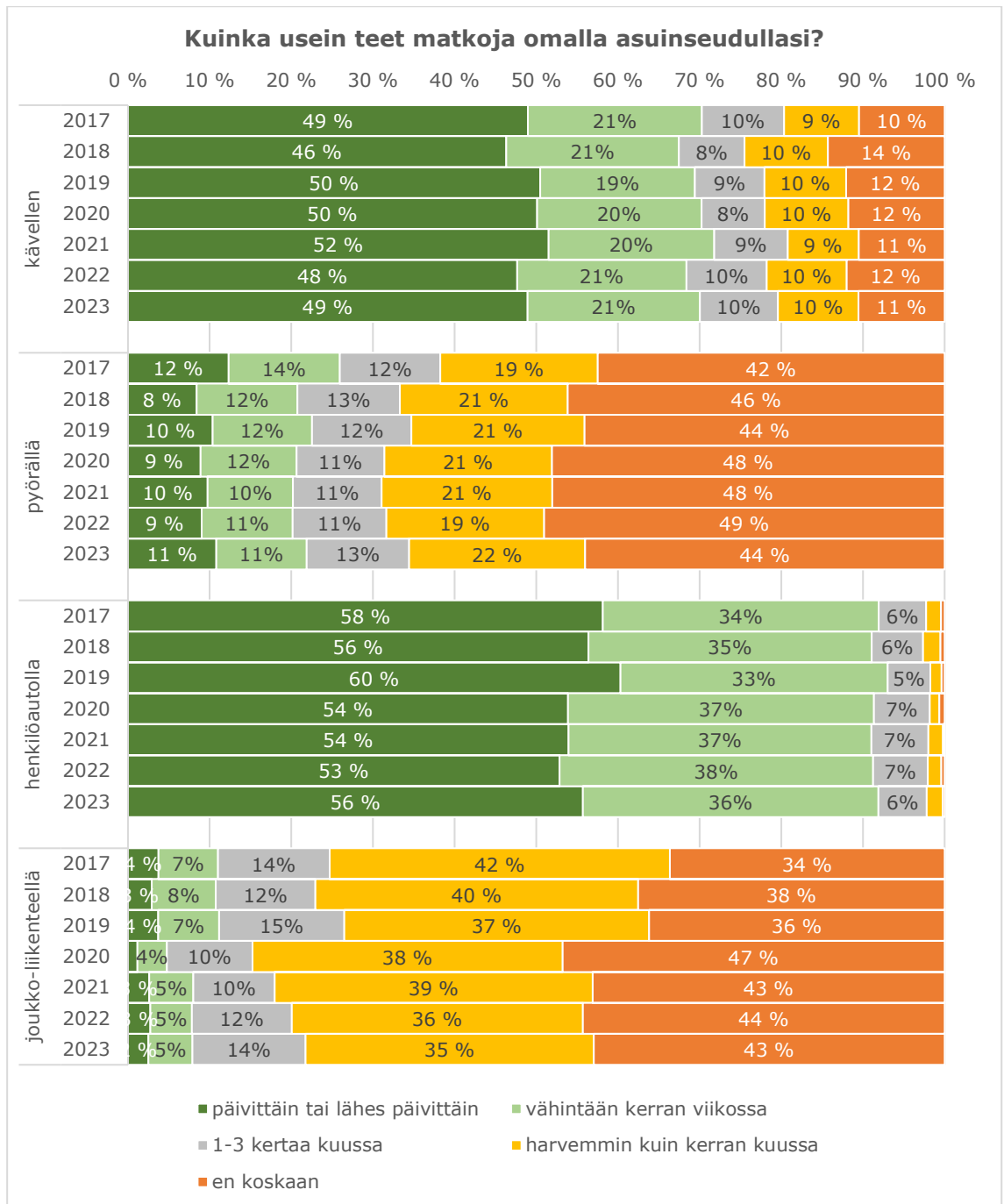
2 Iäkkäiden ajotottumukset

2.1 Liikkuminen omalla asuinseudulla

Tutkimuksen taustatiedoksi lomakkeella kysyttiin vastaajien liikkumistottumuksia ja eri kulkutapojen käytön yleisyyttä heidän tekemillään matkoilla omalla asuinseudullaan. Tutkimusaineisto kerättiin vuoden 2023 marras-joulukuussa, jonka mukaista ajankohtaa myös liikkumistottumukset kuvaavat.

Henkilöauto säilyi vuoden 2023 tutkimuksessa yleisimpänä iäkkäiden käyttämänä kulkumuotona omalla asuinseudulla tehdyillä matkoilla (Kuva 5). Hieman yli puolet vastaajista (56 %) ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Kokonaisuudessaan 92 % vastaajista ilmoitti tekevänsä henkilöautomatkoja vähintään kerran viikossa ja ainoastaan 2 % harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan. Myös kävely säilyi iäkkäillä yleisenä kulkumuotona. Kaikkiaan lähes puolet (49 %) vastaajista ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin ja yhteensä 70 % vähintään kerran viikossa. Henkilöautoilun yleisyys oli korkeimmillaan sitten vuoden 2019. Kävelyn suosio oli hieman nousut vuodesta 2022, mutta oli kuitenkin matalampi kuin tätä edeltävinä vuosina.

Pyöräily ja joukkoliikenne olivat selvästi harvinaisemmin käytettyjä kulkumuotoja. Vähintään kerran viikossa ilmoitti pyöräilevänsä 22 % vastaajista ja vähintään kerran viikossa joukkoliikennettä ilmoitti käyttävän 7 % vastaajista. Pyöräilyn suosio oli kasvanut hieman viimeisestä kolmesta vuodesta ollen hyvin pitkälti samalla tasolla vuoden 2019 kanssa. Joukkoliikenteen käytön yleisyys oli kasvanut hieman vuodesta 2020 lähtien, mutta jäi edelleen melko selvästi koronavuosia 2020 ja 2021 edeltävien vuosien tasosta.

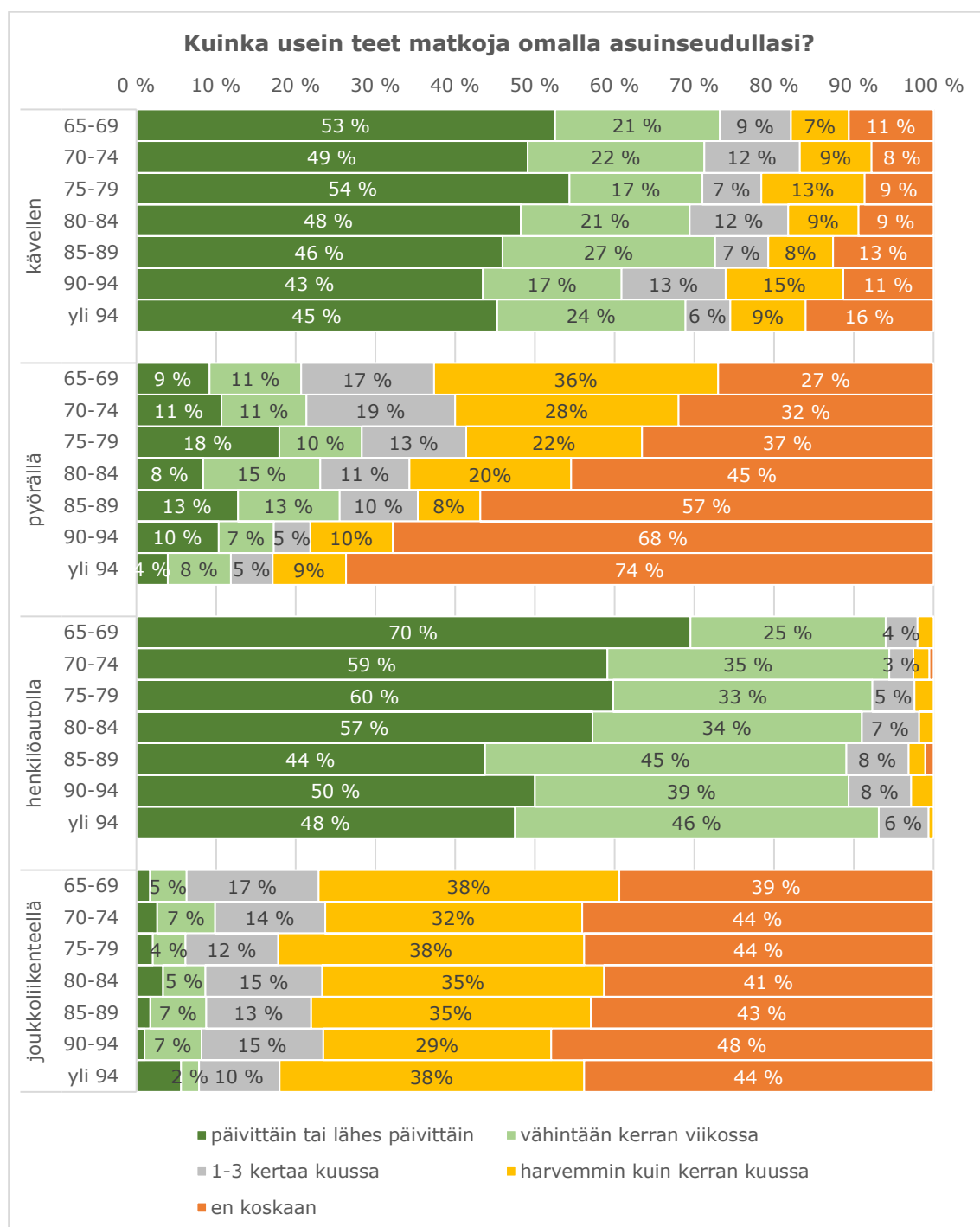


Kuva 5. Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vuosien 2017–2023 tutkimusaineistoissa.

Aiempien vuosien tapaan nuorimmat vastaajaryhmät tekivät ylipäättään matkoja selvästi vanhimpia vastaajaryhmiä useammin (Kuva 6). Ikäryhmien väliset erot tulivat esille henkilöautomatkojen sekä erityisesti pyöräilymatkojen yleisyydessä. 65–74-vuotiaista vastaajista kaikkiaan lähes kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. Yli 84-vuotiailla vastaajilla osuus laski alle puoleen vastaajista. Edelleen kuitenkin yli 94-vuotiaista vastaajistakin henkilöautoa vähintään kerran viikossa ilmoitti käyttävänsä 94 % vastaajista.

Henkilöauton lisäksi kävelyn kulkumuoto-osuus on tyypillisesti ollut iäkkäillä korkealla tasolla. Vuoden 2023 tutkimuksessa alle 90-vuotiaista vastaajista noin puolet ilmoitti tekevänsä kävelymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin. Yli 90-vuotiailla

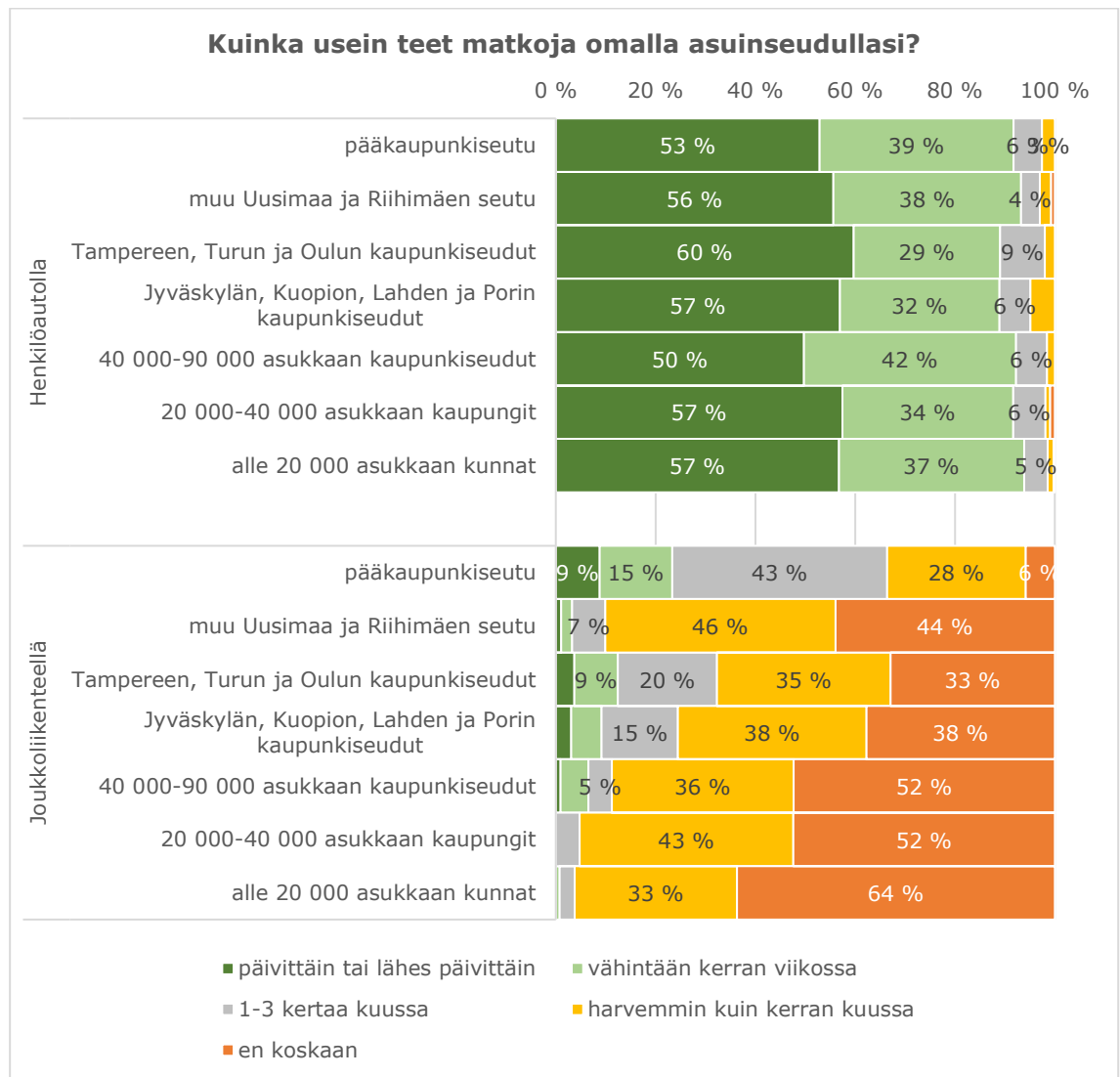
vastaajilla osuus laski hieman yli 40 prosenttiin. Kävelymatkojen määrä yleisesti ottaen laski iän noustessa, mutta erot pysyivät kuitenkin melko pieninä. Pyöräilymatkoja päivittäin tai lähes päivittäin tekevien osuus oli pääosin kaikissa ikäryhmissä noin 10 prosentin tuntumassa, poikkeuksina 75–79-vuotiaat (18 %) sekä yli 94-vuotiaat (4 %). Satunnaisemmin pyöräilevien osuus laski kuitenkin selvästi vastaajan iän myötä. Yli 85-vuotiaista vastaajista selvästi 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 samanlaista laskevaa trendiä iän myötä kuin pyöräilyssä tai henkilöautoilussa.



Kuva 6. Eri kulkutavoilla liikkumisen yleisyys ikäryhmittäin.

Eri kulkumuotojen käytön yleisyys vaihteli jonkun verran vastaajan asuinseudun mukaan, vaikka henkilöauto säilyikin selkeästi yleisimpänä kulkumuotona kaikilla asuinseuduilla (Kuva 7). Kaikissa alueryhmissä henkilöautoa ilmoitti käyttävänsä päivittäin tai lähes päivittäin yli puolet vastaajista. Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla henkilöauton käyttö oli kaikkein yleisintä: 60 % 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 67 % vastaajista, kun taas pienemmissä alle 90 000 asukkaan kunnissa vastaava osuus jäi muutamaan prosenttiin. Myös Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvilla vastaajilla joukkoliikenteen käyttö oli selvästi keskimääräistä yleisempää. Pääkaupunkiseudulla säännöllisesti joukkoliikennettä käyttävien määrä oli kasvanut 13 %-yksikköä vuodesta 2022 tutkimuksesta ja Jyväskylän Kuopion, Lahden ja Porin kaupunkiseuduilla 10 %-yksikköä.

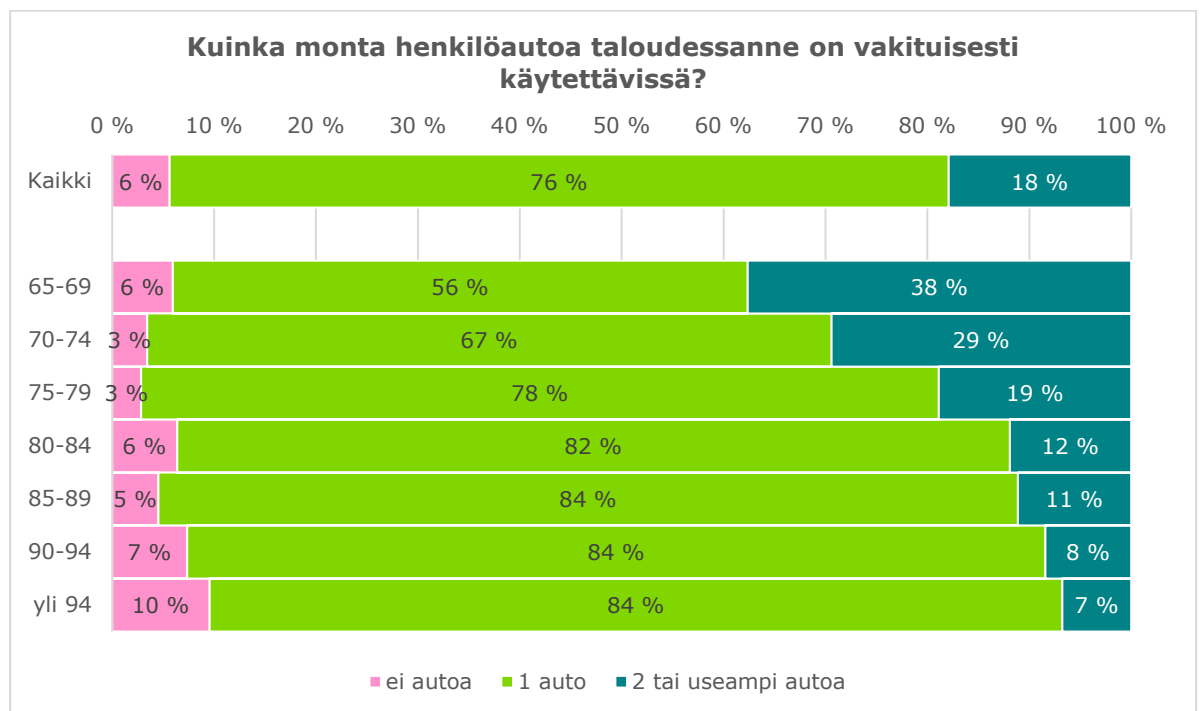


Kuva 7. Henkilöauton (kuljettajana tai matkustajana) ja joukkoliikenteen käytön yleisyys alueryhmittäin.

2.2 Autonomistus ja matkatyypit

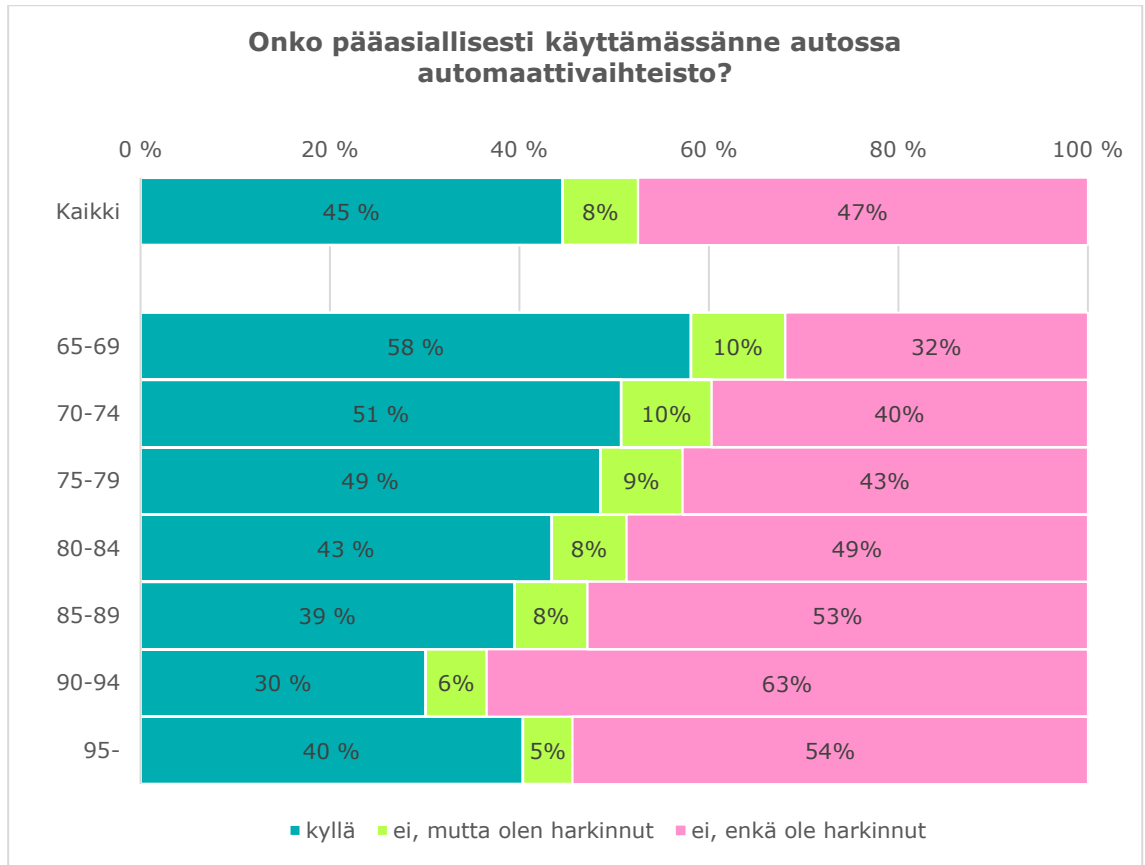
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös ikäkuljettajien auton omistamisen yleisyyttä ja yleisimpiä autolla kuljettuja matkatyyppejä. Kaiken kaikkiaan 6 %:lla vastaajista ei ollut taloudessaan yhtään autoa, 76 %:lla oli yksi auto ja 18 %:lla useampi kuin yksi auto. Autottomiksi laskettiin myös ne vastaukset, joissa vastausrivi oli jätetty kokonaan tyhjäksi. Auton omistamisen yleisyys laski hieman vastaajan iän myötä, mutta erityisesti yli yhden henkilöauton kotitalouksien osuus oli nuoremmissa vastaajaryhmissä selvästi vanhimpia ikäluokkia yleisempää (Kuva 8). 65–69-vuotiaista vastaajista selvästi yli kolmanneksella vastaajista oli taloudessaan useampi kuin yksi auto, kun taas yli 80-vuotiailla vastaajilla vastaava osuus jäi 7–12 prosenttiin.

Vastaajien keskimääräinen auton vuosimalli oli 2010. Keskimääräinen auton ikä kasvoi myös melko suoraviivaisesti vastaajan oman iän myötä. Myös pienemmillä paikkakunnilla asuvilla vastaajilla auton vuosimalli oli tyypillisesti keskimääräistä vanhempi.



Kuva 8. Vastaajien jakautuminen kotitalouden autollisuuden mukaan ikäryhmittäin.

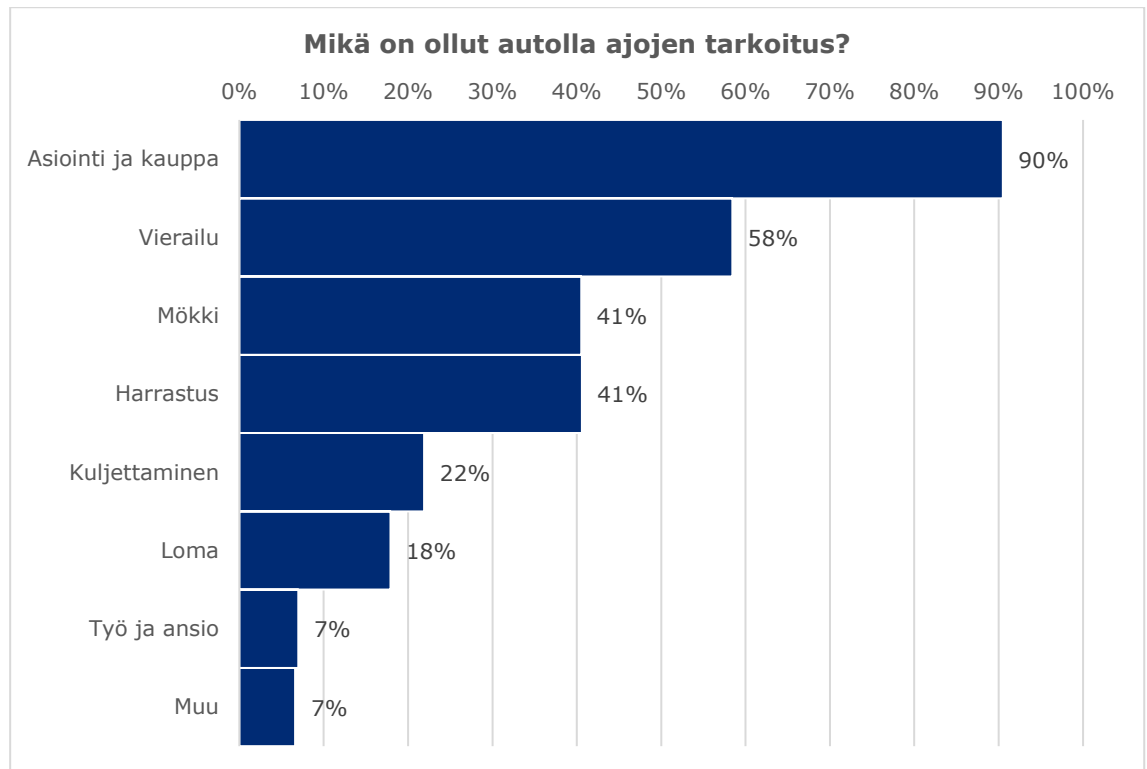
Uudella kysymyksellä vuoden 2023 lomakkeella selvitettiin sitä, onko vastaajien pääasiallisesti käyttämässä autossa automaattivaihteisto ja onko vastaaja harkinnut automaattivaihteiseen autoon siirtymistä. Kaikista vastaajista 45 % ilmoitti käyttävänsä automaattivaihteista autoa ja 55 % manuaalivaihteista autoa. Manuaalivaihteiden käyttäjistä 8 % oli harkinnut automaattivaihteiseen autoon siirtymistä (Kuva 9). Yleisesti ottaen automaattivaihteisen auton käyttö laski melko tasaisesti iän noustessa lukuun ottamatta tutkimuksen vanhinta ikäryhmää yli 94-vuotiaita, joilla automaattivaihteisen auton käyttö oli yleisempää kuin 85–94-vuotiailla. Automaattivaihteiseen autoon siirtymisen harkitsemista oli harkinnut kaikkiaan melko pieni osa vastaajista ja osuus pieneni entisestään vastaajan iän myötä.



Kuva 9. Automaattivaihteisen auton käytön yleisyys ikäryhmittäin.

Autolla tehtyjen matkojen pääasiallista tarkoitusta kysyttäessä selvästi yleisimmäksi matkatyypiksi nousi asiointi- ja kauppamatkat, jonka oli valinnut vähintään yhdeksi autolla tekemäkseen matkatyypiksi 90 % vastaajista (Kuva 10). Toiseksi yleisimpiä olivat vierailumatkat, joita ilmoitti tekevänsä 58 % vastaajista. Mökki- matkoja sekä harrastusmatkoja teki autolla kumpaakin 41 % vastaajista. Harvinaisempia olivat muiden kuljettamiseen liittyvät matkat (22 %) ja lomamatkat (18 %). Tulokset olivat hyvin yhtenäisiä aiempien vuosien kanssa. Työ- ja ansio- matkat oli valinnut tekemäkseen matkatyypiksi 7 % vastaajista. Osuus oli luonnollisesti hieman korkeampi tutkimusjoukon nuorimmassa, 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä.

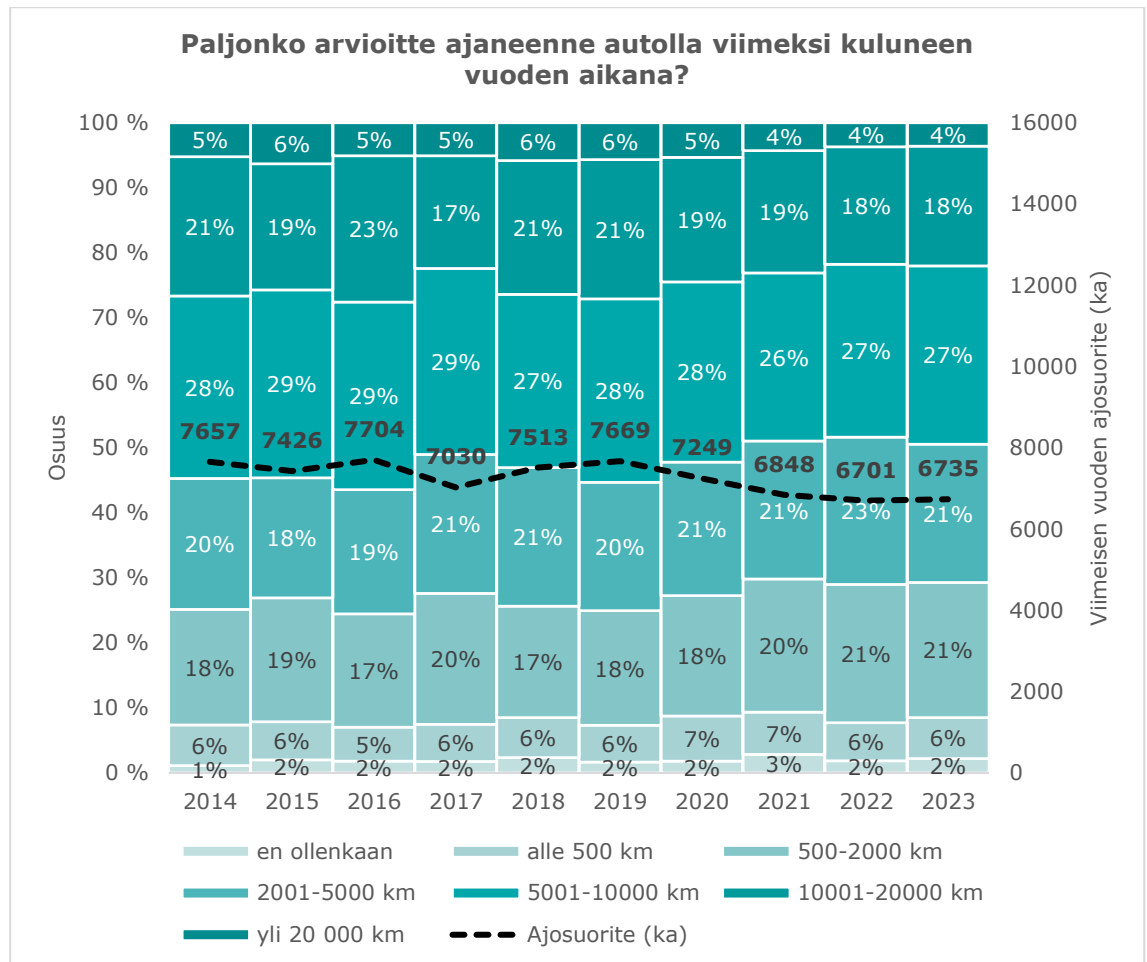
Muita kuin edellä ilmoitettuja matkatyyppejä ilmoitti tekevänsä 7 % vastaajista. Avoimien vastausten perusteella muina matkoina ilmoitettiin muun muassa lääkärissä tai terveyskeskuksessa käyntiin liittyviä matkoja sekä lasten- ja lastenlasten vierailuihin liittyviä matkoja, mutta osittain avoimet vastaukset sisälsivät myös tarkennuksia monivalintana ilmoitettuihin matkatyyppeihin tai niiden yleisyyteen. Alueryhmittäin tarkasteltuna autolla tehtiin mökkimatkoja pääkaupunkiseudulla selvästi keskimääräistä enemmän (50 % vastaajista) kun taas pienillä paikkakunnilla asiointi- ja kauppamatkojen sekä vierailumatkojen yleisyys korostui entisestään. Paljon ajokilometrejä vuoden aikana ajaneilla vastaajilla luonnollisesti useimpia matkatyyppejä tehtiin keskimääräistä yleisemmin, mutta heidän joukossa oli selvästi paljon vielä työelämässä mukana olevia vastaajia. Yli 20 000 kilometriä vuoden aikana ajaneista vastaajista yli kolmannes ilmoittikin työ- ja ansio- matkat vähintään yhdeksi tekemäkseen matkatyypiksi.



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

2.3 Liikennesuorite

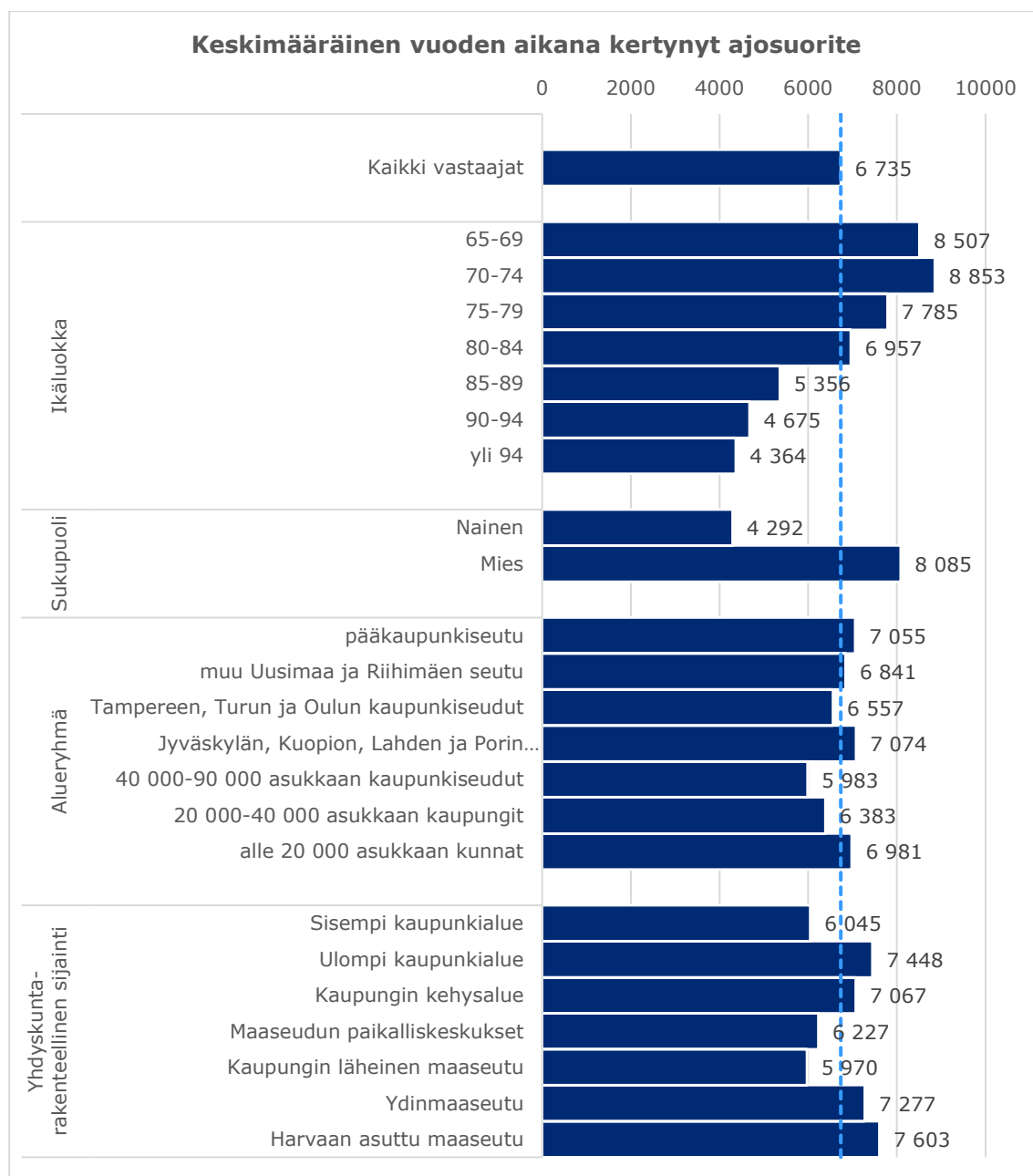
Tutkimuslomakkeella selvitettiin myös vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana kertynyttä ajosuoritetta seitsenportaisella asteikolla. Suurimman ryhmän (27 %) muodostivat aiempien vuosien tapaan 5 000–10 000 kilometriä vuoden aikana ajaneet vastaajat (Kuva 11). Yli 20 000 kilometriä ajaneiden osuus oli 4 %, kun taas kokonaan ilman ajokilometrejä jääneiden osuus oli 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 2023 aineistossa oli 6 735 kilometriä. Suorite oli noussut hyvin vähän vuodesta 2022 mutta kuitenkin yleisesti ottaen laskenut hieman edellisiin vuosiin verraten.



Kuva 11. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajamien kilometrien määrä vuosien 2014–2023 tutkimuskierroksilla.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkein eniten ajokilometrejä viimeisen vuoden aikana oli kertynyt tutkimusjoukon toiseksi nuorimmalle vastaajaryhmälle, 70–74-vuotiaille. Muuten ajosuorite laski iän kasvaessa ja etenkin 85 vuoden iästä alkaen ajosuorite laski hyvin selkeästi (Kuva 12). Yli 90-vuotiailla vastaajilla keskimääräinen ajosuorite jäi alle 5000 kilometriin. Sukupuolittain tarkasteltuna erot olivat myös hyvin selkeitä ja miehille ajokilometrejä oli kertynyt lähes kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna.

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



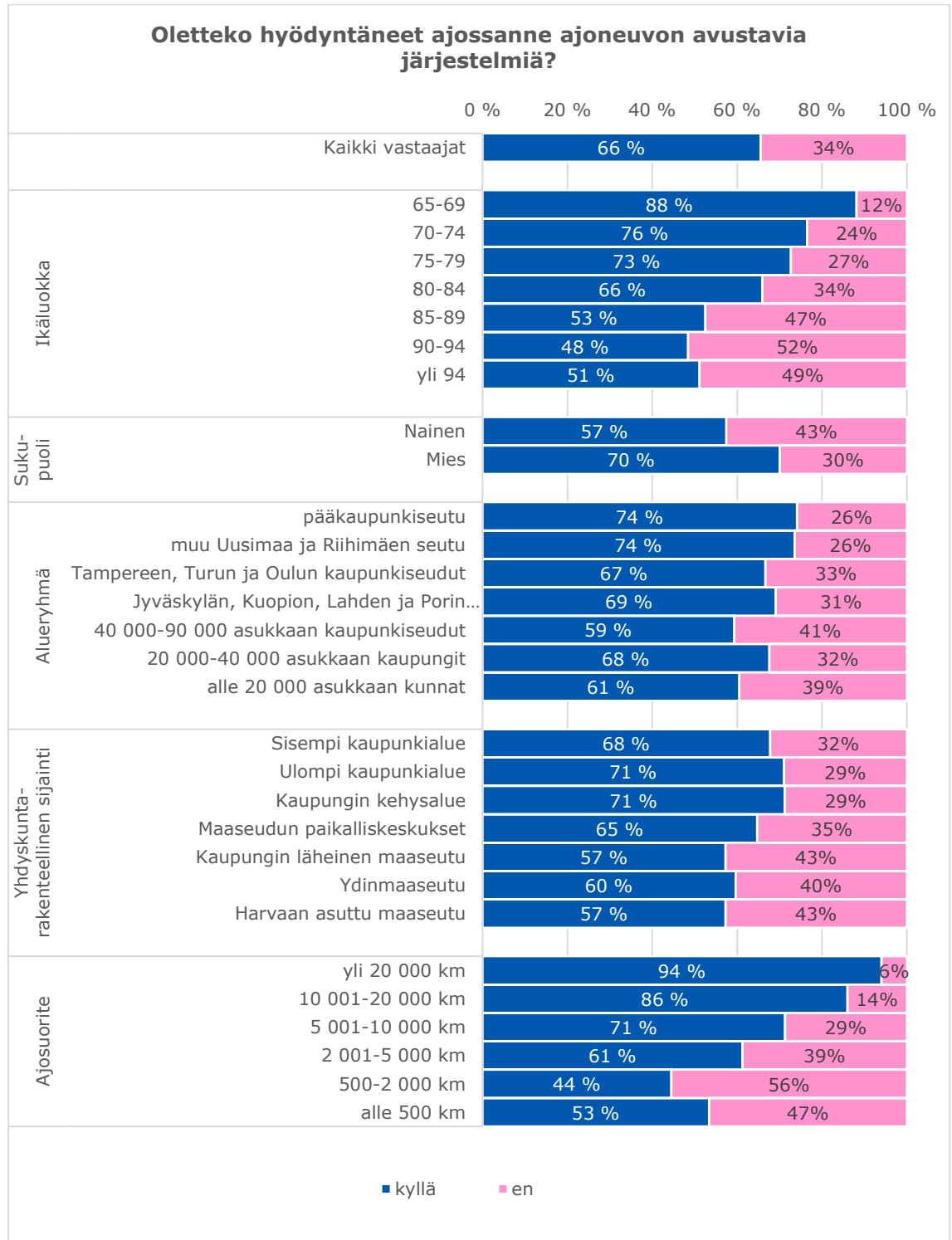
Kuva 12. Vastaajien viimeksi kuluneen vuoden aikana ajama keskimääräinen ajosuorite.

2.4 Ajoneuvon avustavien järjestelmien käyttö

Viimeisimpinä tutkimusvuosina tutkimuslomakkeella on selvitetty ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyyttä ikäkuljettajilla. Vuoden 2023 tutkimuslomakkeella avustavien järjestelmien kysymystä laajennettiin ja vastaajat saivat valita monivalintalistalta ne avustavat järjestelmät, joita ovat käyttäneet. Lisäksi jokaisen järjestelmän kohdalla oli mahdollisuus ilmoittaa, oliko kokenut sen hyödylliseksi tai vastaavasti ajoa haittaavaksi. Osion lopuksi vastaajilla oli lisäksi mahdollisuus jättää avointa palautetta avustaviin järjestelmiin liittyen.

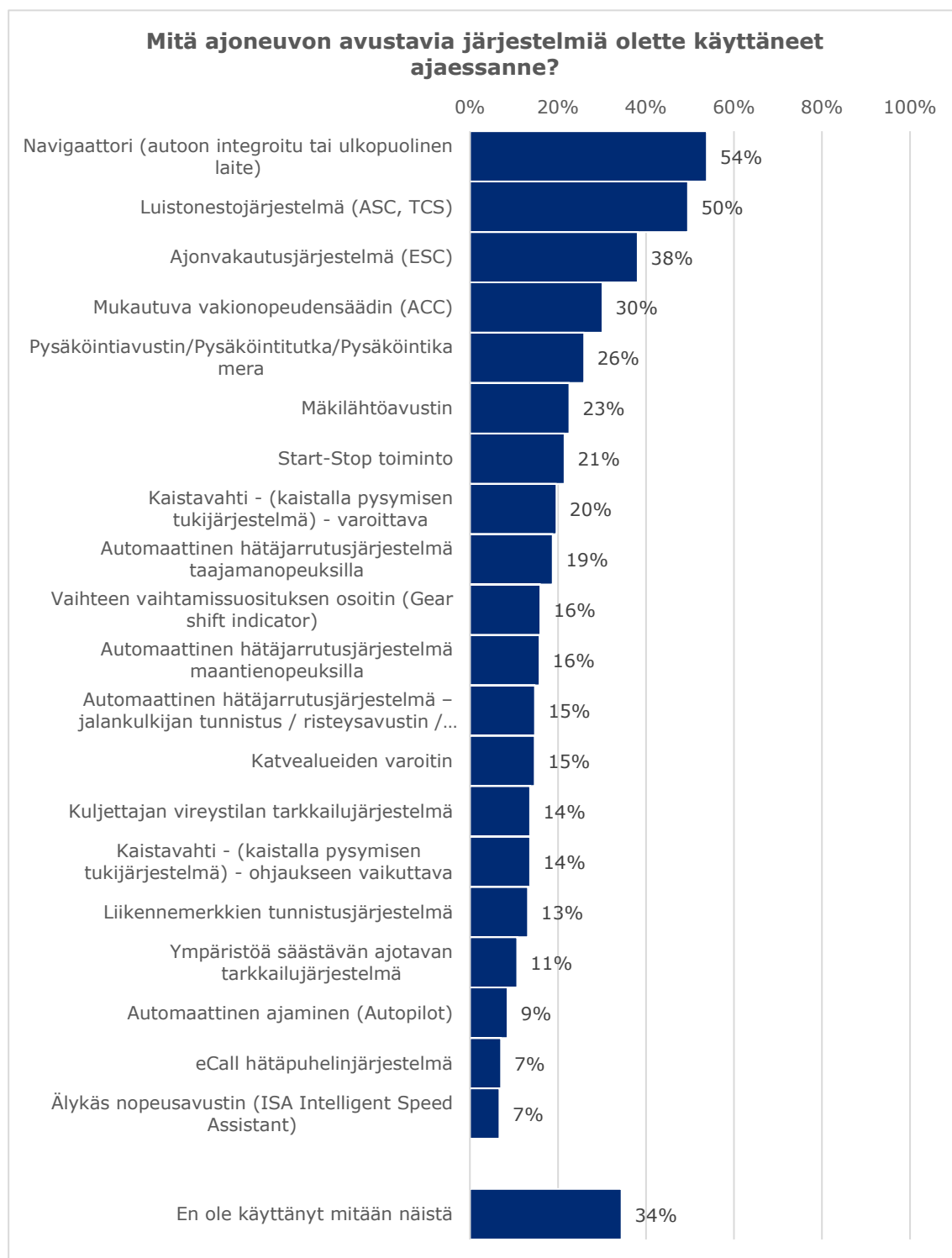
Vuoden 2023 tutkimusaineistossa 66 % kaikista vastaajista ilmoitti hyödyntäneensä ajossaan jotakin ajoneuvon avustava järjestelmää (Kuva 13). Avustavien järjestelmien käytön yleisyys laski melko tasaisesti vanhempiin ikäluokkiin siirryttäessä. Miehillä, pääkaupunkiseudulla asuvilla ja yleisesti kaupunkialueilla asuvilla vastaajilla avustavien järjestelmien käyttö oli hieman keskimääräistä yleisempää.

Selkein yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen oli ajomäärällä. Yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneista jopa 94 % ilmoitti hyödyntäneensä avustavia järjestelmiä. Osuus laski melko selvästi suhteessa ajokilometreihin. 500–2000 kilometriä vuodessa ajaneista yli puolet ilmoitti, ettei ole käyttänyt mitään ajoneuvon avustavaa järjestelmää. Luonnollisesti myös vastaajan pääasiallisiin ajoihin käyttämän ajoneuvon iällä oli selkeä yhteys avustavien järjestelmien käytön yleisyyteen.



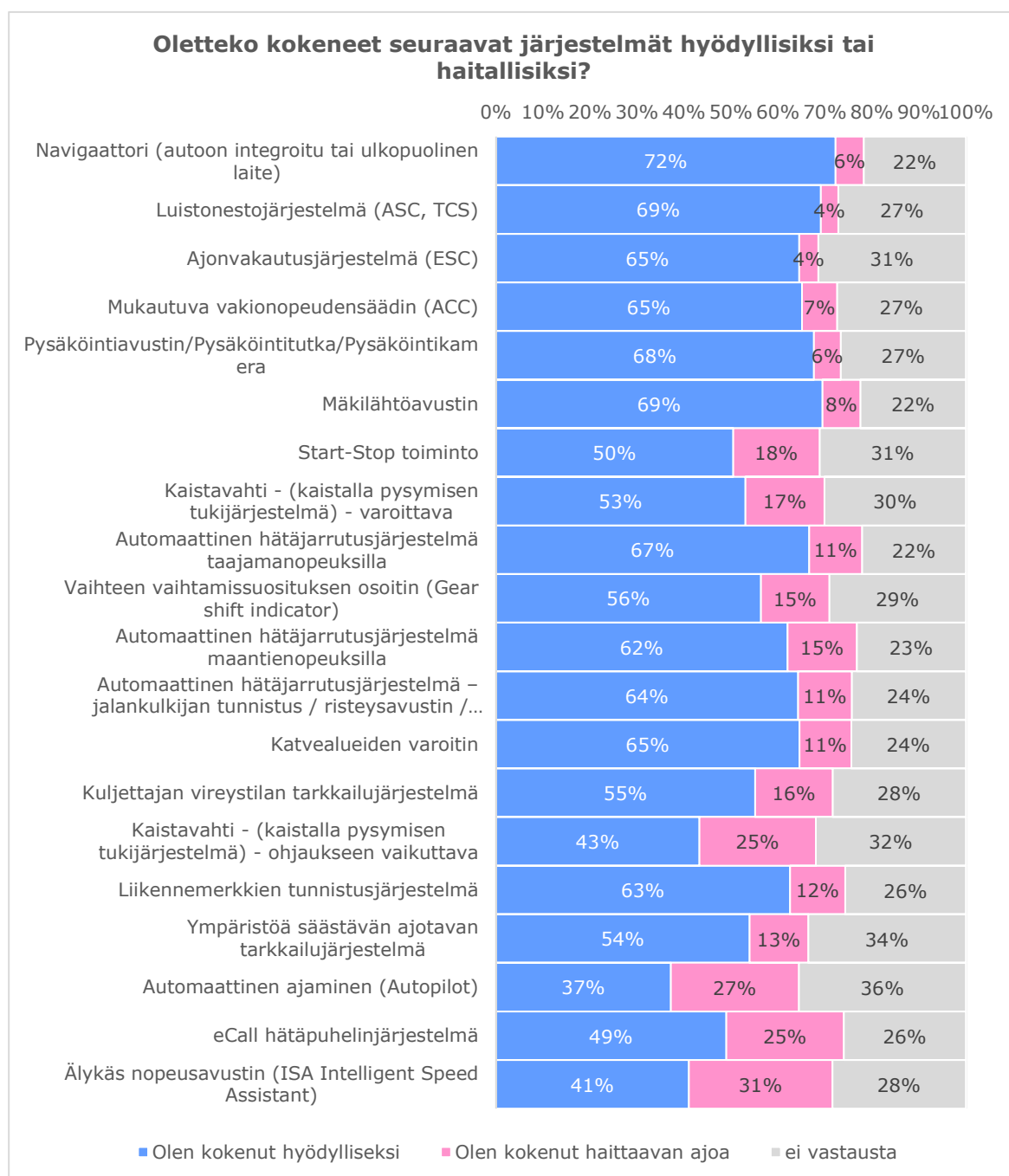
Kuva 13. Ajoneuvon avustavien järjestelmien käytön yleisyys.

Tarkentavana kysymyksenä lomakkeella kysyttiin mitä ajoneuvon avustavia järjestelmiä vastaajat ovat käyttäneet. Yleisimmin vastaajat ilmoittivat käyttäneensä navigaattoria (54 % kaikista vastaajista) ja luistonestojärjestelmää (50 %) (Kuva 14). Seuraavaksi yleisimpinä mainittiin ajonvakautusjärjestelmä (38 %), mukautuvat vakionopeudensäädin (30 %) ja erilaiset pysäköintiavustimet, kuten pysäköintitutka tai -kamera (26 %).



Kuva 14. Eri avustavien järjestelmien käytön yleisyys.

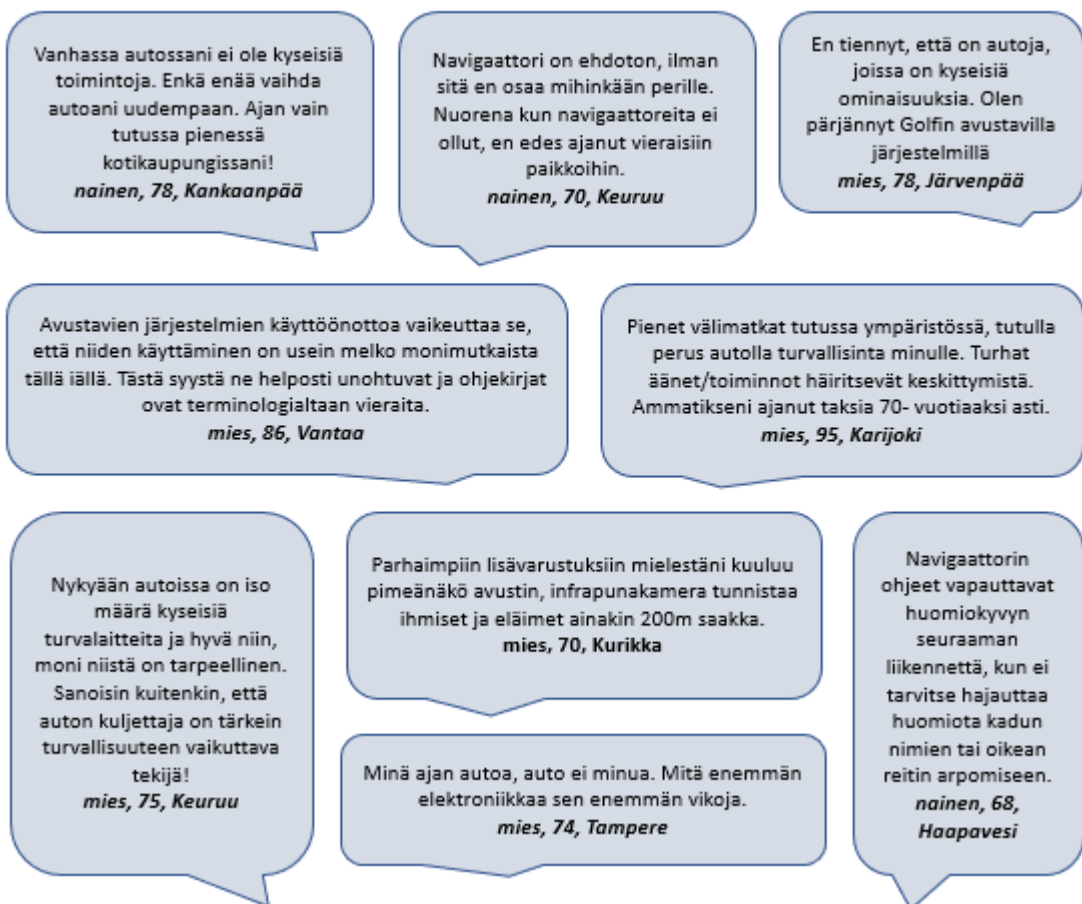
Kaikkein hyödyllisimmiksi avustaviksi järjestelmiksi vastaajat olivat kokeneet navigaattorin, luistonestojärjestelmän, pysäköintiavustimet, mäkilähtöavustimen ja taajamanopeuksilla toimivan automaattisen hätäjarrutusjärjestelmän, joista jokaisen oli ilmoittanut hyödylliseksi yli kaksi kolmasosaa vastaajista (Kuva 15). Vähemmän hyödylliseksi sen sijaan oli arvioitu esimerkiksi Start-Stop-toiminto ja kaistavahti, jotka oli myös kokenut ajoa haittaavaksi yli 15 % vastaajista. Myös harvemmin käytetyt järjestelmät, kuten autopilotin, eCall hätäpuhelinjärjestelmän ja älykkään nopeusavustimen oli ilmoittanut ajoa haittaavaksi yli neljännes vastaajista. On kuitenkin oletettavaa, että kaikki kielteiset vastaukset eivät perustu neet kokemukseen järjestelmän käytöstä, vaan ennemminkin tulkintaan siitä, että vastaaja ei nähnyt kyseiselle järjestelmälle tarvetta omassa autossaan.



Kuva 15. Eri avustavien järjestelmien käytön kokeminen hyödylliseksi tai haitalliseksi järjestelmien yleisyysjärjestyksessä.

Tutkimuslomakkeella oli lisäksi mahdollisuus tarkentaa avoimessa kentässä, miksi on kokenut tietyt järjestelmät hyödylliseksi tai haitalliseksi. Useassa palautteessa oli täsmennetty, että suurimmalle osalle järjestelmiä ei ole tarvetta omassa ajossa ja harvinaisemmista järjestelmistä moni ei ollut ollenkaan tietoinen. Osa vastaajista koki, että avustavat järjestelmät ja erityisesti niihin liittyvät äänitehosteet vievät huomiota pois itse ajamisesta. Erityisesti vanhimmillä vastaajilla uusien järjestelmien ja teknologioiden omaksuminen koettiin usein myös vaikeaksi enää tässä vaiheessa, kun ajotavat on sopeutettu omaan tuttuun autoon ja ajouraa ei välttämättä ole enää kovin montaa vuotta jäljellä. Joitain järjestelmiä, kuten vakionopeudensäädintä ja navigaattoria kuitenkin myös kiiteltiin useamassa palautteessa. Esimerkkejä avustaviin järjestelmiin liittyvästä avoimesta palautteesta on esitetty kuvassa 16.

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



Kuva 16. Esimerkkejä avustaviin järjestelmiin liittyvästä avoimesta palautteesta vuoden 2023 tutkimuskierröksellä.

2.5 Ajokyky ja ajotottumukset

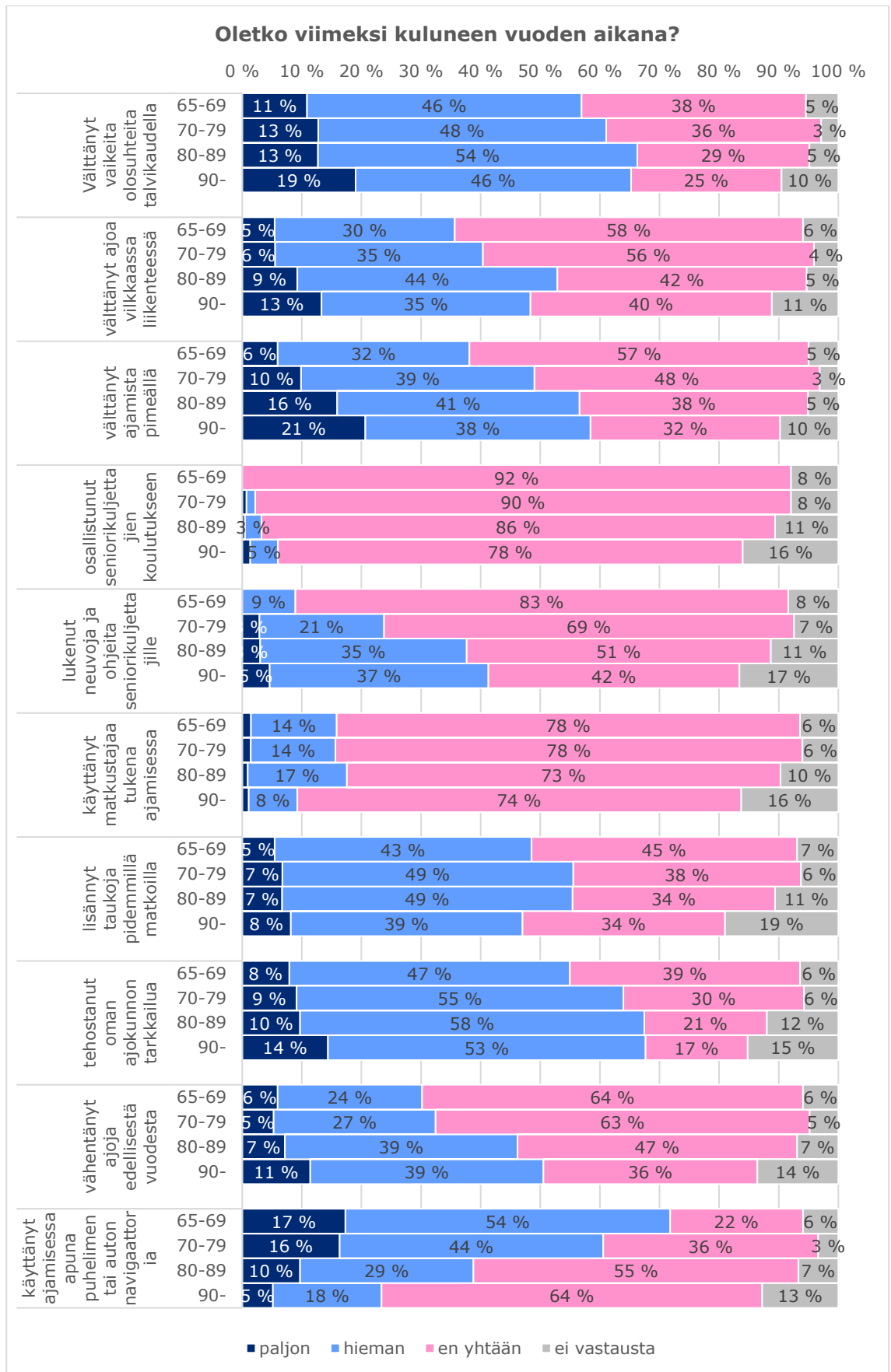
Tutkimuslomakkeella on selvitetty ikäkuljettajien ajotottumuksissa viimeisen vuoden aikana tapahtuneita muutoksia erilaisilla ajokäyttäytymiseen liittyvillä väittämillä. Väittämien todenmukaisuutta omalla kohdalla on voinut arvioida asteikolla

en yhtään–hieman–paljon. Vertailuryhmien koon ja luettavuuden parantamiseksi ikäryhmät on niputettu analyysseja varten neljään luokkaan.

Vuoden 2023 tutkimusaineistossa eri osa-alueista selkeimmin esille nousivat aiempien vuosien tapaan tehostunut oman ajokunnon tarkkailu sekä vaikeiden talviolosuhteiden ja pimeällä ajon välttäminen (Kuva 17). Oman ajokuntonsa tarkkailua oli tehostanut (hieman tai paljon) 65 % kaikista vastaajista. 63 % ilmoitti välttäneensä vaikeita olosuhteita talvikaudella ja 52 % ajamista pimeällä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Myös vilkkaassa liikenteessä ajoa oli välttänyt melko suuri osa, 46 % kaikista vastaajista. Lähes poikkeuksetta eniten muutoksia omissa ajotottumuksissa ja oman ajokunnon tarkkailussa oli tapahtunut vanhimmissa ikäryhmissä. Aiemmassa luvussa esitetyn mukaisesti myös ajaminen ylipäätään väheni selvästi vastaajan iän kasvaessa (Kuva 12).

Erityisesti kaikkein vanhimmat vastaajat olivat myös lukeneet seniorikuljettajille suunnattuja neuvoja ja ohjeita selvästi nuorempia vastaajia enemmän. Taukojen pitämisen yleistymisessä ei selkeitä eroja eri ikäluokkien välillä ollut. Vanhimmissa ikäluokissa myös tyhjien vastausten osuus kasvoi, mikä voi osaltaan viitata siihen, että omien ajotottumusten itsearviointi koetaan haastavaksi esimerkiksi selvästi vähentyneiden ajokilometrien myötä.

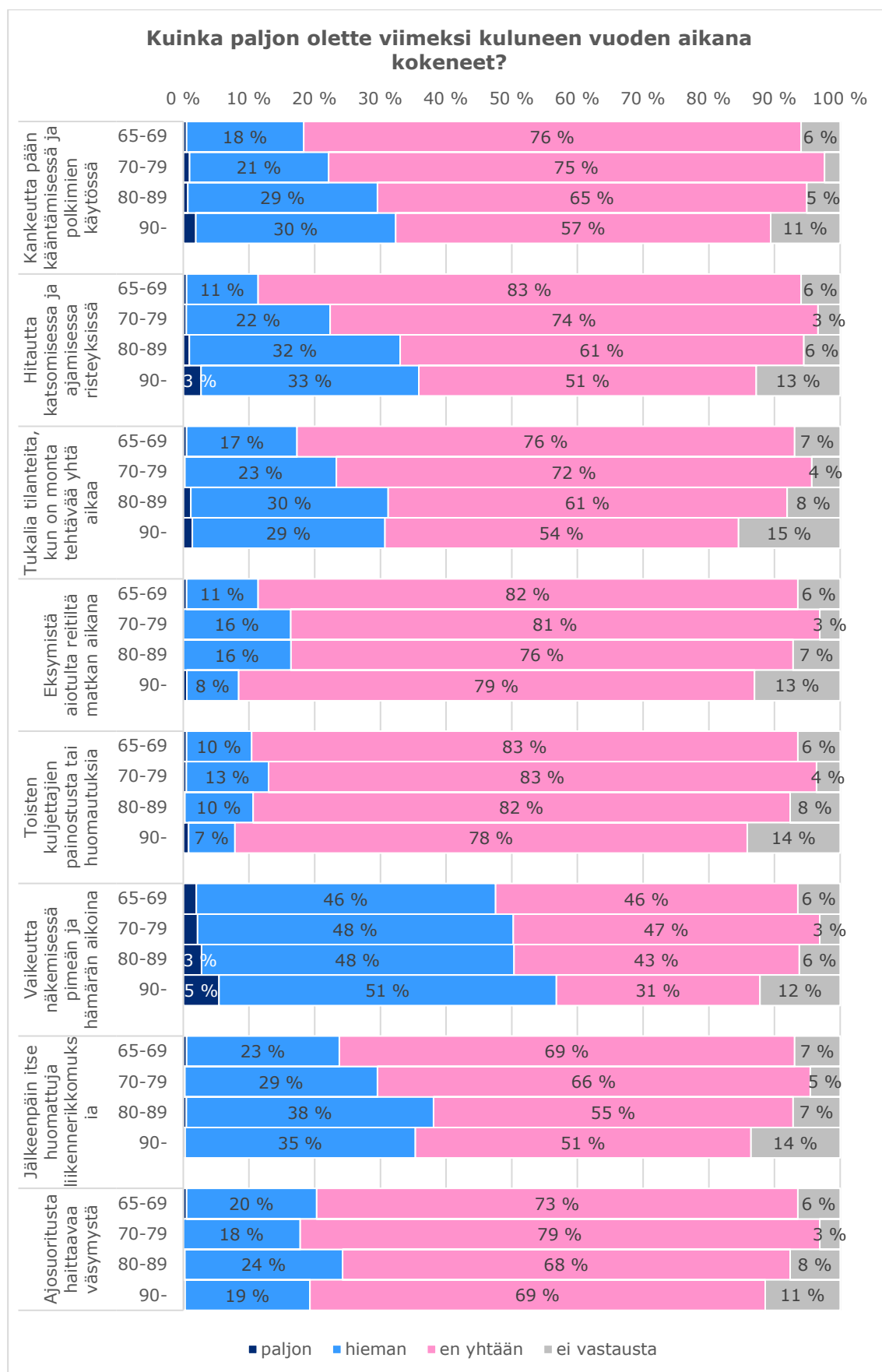
Osa-alueista pienimmälle huomiolle jäivät aiempien vuosien tapaan seniorikuljettajien koulutukseen osallistuminen ja ajaessa matkustajan tukena käyttäminen. Koulutukseen oli osallistunut vain 3 % kaikista vastaajista ja matkustajaa oli käyttänyt tukena 14 % vastaajista edes joskus viimeksi kuluneen vuoden aikana. Osuudet olivat kuitenkin hieman nousseet vuodesta 2022. Puhelimen tai auton navigaattorin käytön yleisyys laski selvästi vanhimpiin ikäluokkiin siirryttäessä. Kokonaisuudessaan ajotottumuksiin liittyvät tulokset olivat vuoden 2022 aineistossa hyvin lähellä edellisten vuosien arvoja.



Kuva 17. 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 2023 tutkimusaineistossa oman ajoterveyden katsottiin aiempien vuosien tapaan olevan keskimäärin hyvällä tasolla ja säännöllisten ongelmien kokeminen jäi kokonaisuudessaan hyvin vähäiseksi. Ajotottumuksissa esillä ollut pimeällä ajon välttelyyn liittyvä teema nousi esille myös ajoterveyden arvioinnissa ja eri osa-alueista korostui selkeimmin juuri vaikeudet näkemisessä hämärän ja pimeän aikana (Kuva 18). Yli 90-vuotiaista vastaajista yli puolet ilmoitti kokeneensa ainakin ajoittain haasteita pimeässä ja hämärässä näkemisessä viimeksi kuluneen vuoden aikana. Heistä 5 % koki kohdanneensa näitä vaikeuksia paljon. Osuus laski nuoremmista vastaajaryhmissä, mutta alle 70-vuotiaistakin kuitenkin edelleen noin 40 % ilmoitti kohdanneensa hieman vaikeuksia pimeällä ja hämärässä näkemisessä.

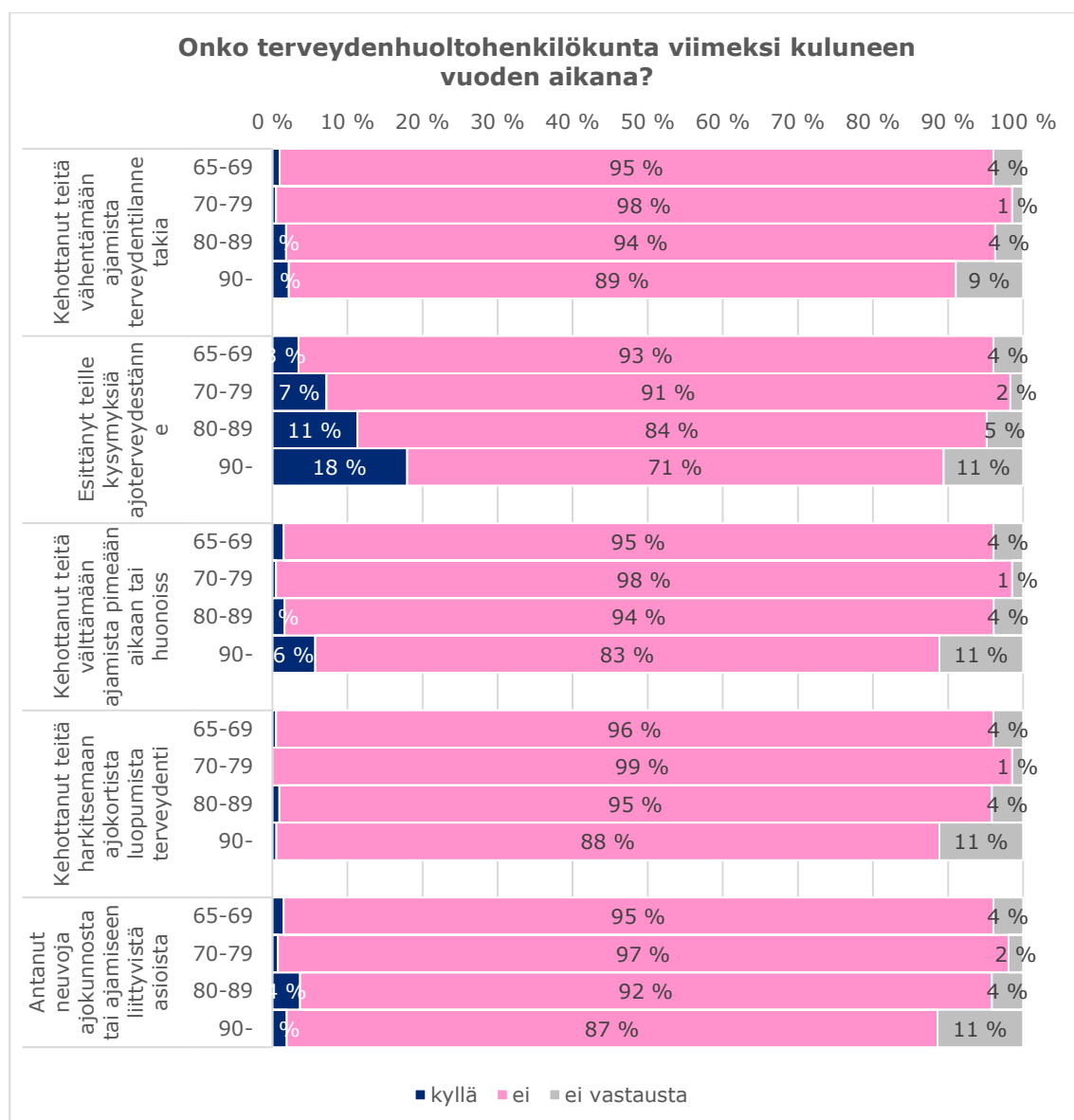
Kohtuullisen suuri osa erityisesti vanhimpien ikäryhmien vastaajista oli kokenut viimeisen vuoden aikana myös hitautta katsomisessa ja ajamisessa risteyksissä, jälkeenpäin huomattuja liikennerikkomuksia, tukalia tilanteita yhtäaikaisten tehtävien kanssa sekä kankeutta pään kääntämisessä ja polkimien käytössä. Hieman tai paljon edellä esitettyjä oli kokenut vanhimmista ikäryhmistä keskimäärin noin kolmannes vastaajista. Kuitenkin myös yli 80-vuotiaiden joukossa selvänä enemmistönä olivat ne vastaajat, jotka eivät näitä ongelmia olleet kokeneet. Ajosuoritusta haittaavaa väsymystä oli kokenut yli 80-vuotiaista vastaajista ainakin ajoittain vajaa viidennes vastaajista. Eri osa-alueista vähimmälle huomiolle jäivät eksyminen aiotulta reitiltä tai toisilta kuljettajilta saatu painostus tai huomautukset. Ainoastaan noin 10–15 % vastaajista ilmoitti kokeneensa näitä edes hieman viimeksi kuluneen vuoden aikana. Suurta merkitystä vastaajan iällä ei eksymiseen tai huomautusten saamiseen ollut.



Kuva 18. Vastaajien arvio siitä, ovatko he viimeksi kuluneen vuoden aikana kohdanneet erilaisia ajokyvyn heikkenemistä indikoivia tilanteita.

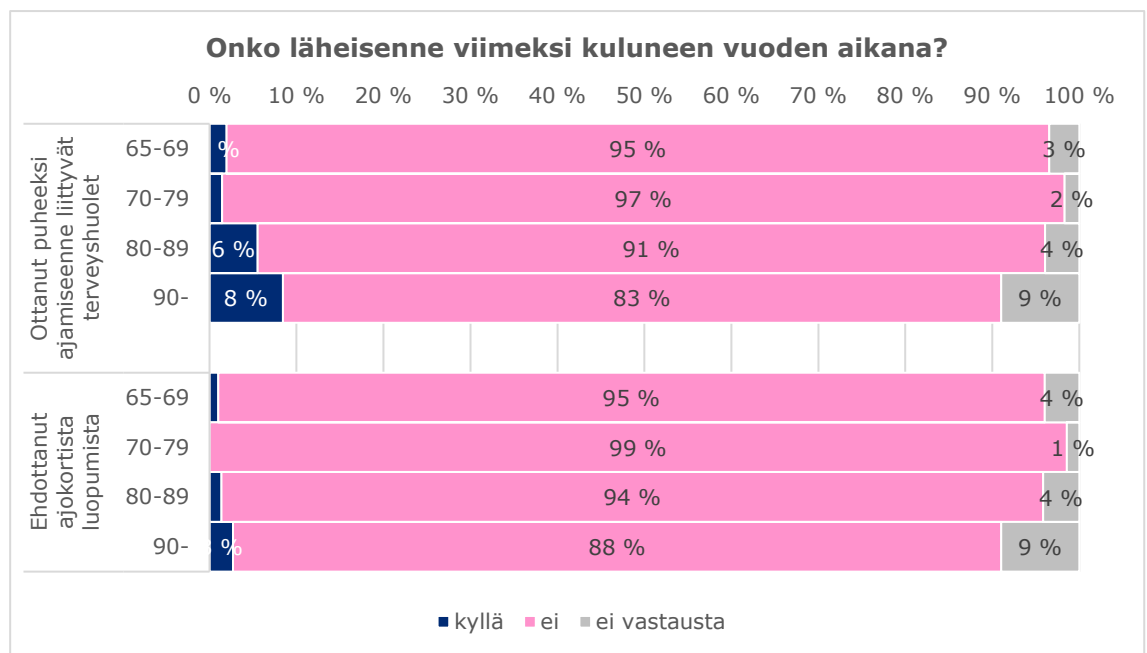
Ajotottumuksiin ja ajokyvyn heikkenemiseen liittyvien arvioiden lisäksi tutkimuksessa selvitettiin terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa käytyjen keskustelujen yleisyyttä. Valtaosa vastaajista ei ollut aiempien vuosien tapaan käynyt ollenkaan keskustelua terveydenhuoltohenkilökunnan kanssa ajokuntoonsa liittyen viimeisen vuoden aikana (Kuva 19). Eri osa-alueista ainoana yli 10 prosentin osuuteen nousi terveydenhuoltohenkilökunnan esittämien kysymysten yleisyys yli 80-vuotiaiden vastaajien keskuudessa.

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 ylipäänsä ehdottanut vain satunnaisille vastaajille vanhemmissakaan ikäryhmissä. Ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä terveydenhuoltohenkilökunta oli esittänyt seitsemälle prosentille 70–79-vuotiaista vastaajista, 11 prosentille 80–89-vuotiaista vastaajista ja 18 prosentille yli 90-vuotiaista vastaajista. Yli 90-vuotiaista vastaajista 6 % oli saanut kehotuksia pimeällä ja huonoissa olosuhteissa ajamisen välttämiseen. Kaikki muut osuudet jäivät alle 5 prosenttiin.

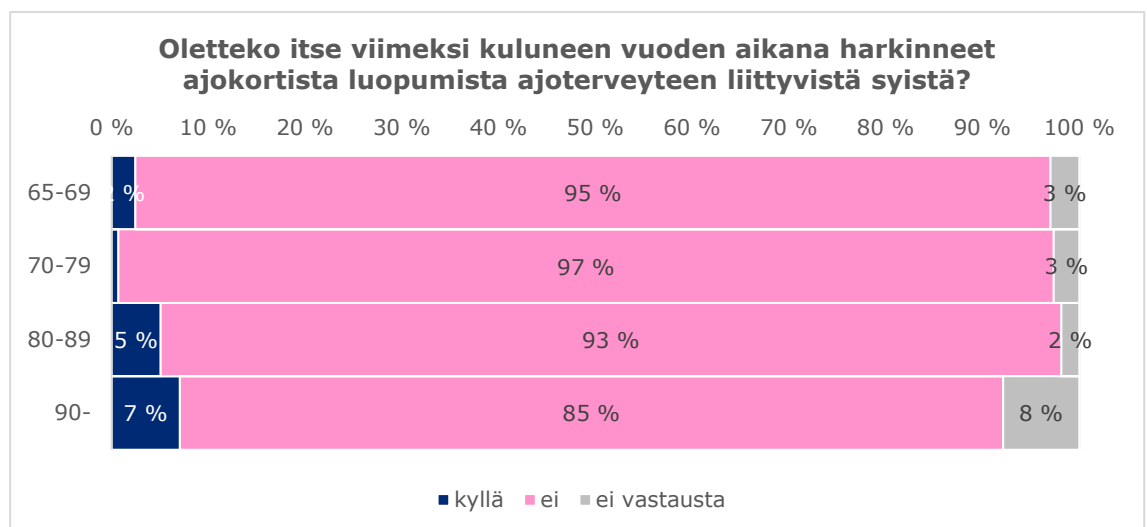


Kuva 19. Vastaajien arvio siitä, onko terveydenhuoltohenkilöstä viimeksi kuluneen vuoden aikana opastanut tai kysynyt vastaajalta ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä.

Vuoden 2023 tutkimuslomakkeella selvitettiin uutena kysymyksenä myös läheisten kanssa käytyjen keskusteluiden yleisyyttä. Myös läheisten kanssa käyty ajoterveysteen liittyvä keskustelu oli jäänyt vastausten perusteella vähäiseksi (Kuva 19). Ajamiseen liittyvät terveyshuolet läheinen oli ottanut puheeksi kuudella prosentilla 80–89-vuotiaista ja kahdeksalla prosentilla yli 90-vuotiaista. Nuoremmilla vastaajilla osuus jäi 1–2 prosenttiin. Ajokortista luopumista läheiset olivat ehdottaneet vain satunnaisille alle 90-vuotiaille vastaajille, ja yli 90-vuotiaille vastaajilakin osuus jäi kolmeen prosenttiin. Erillisenä kysymyksenä tutkimuslomakkeella selvitettiin myös, ovatko vastaajat itse harkinneet ajokortista luopumista ajoterveysteen liittyvistä syistä. Yli 90-vuotiaista vastaajista 7 % ja 80–89-vuotiaista vastaajista 5 % kertoi harkinneensa ajokortista luopumista (Kuva 20). Alle 80-vuotiaille osuus jäi 1–2 prosenttiin.



Kuva 20. Vastaajien arvio siitä, onko heidän läheisensä viimeksi kuluneen vuoden aikana ottanut puheeksi ajamiseen liittyvät terveyshuolet tai ehdottanut ajokortista luopumista.

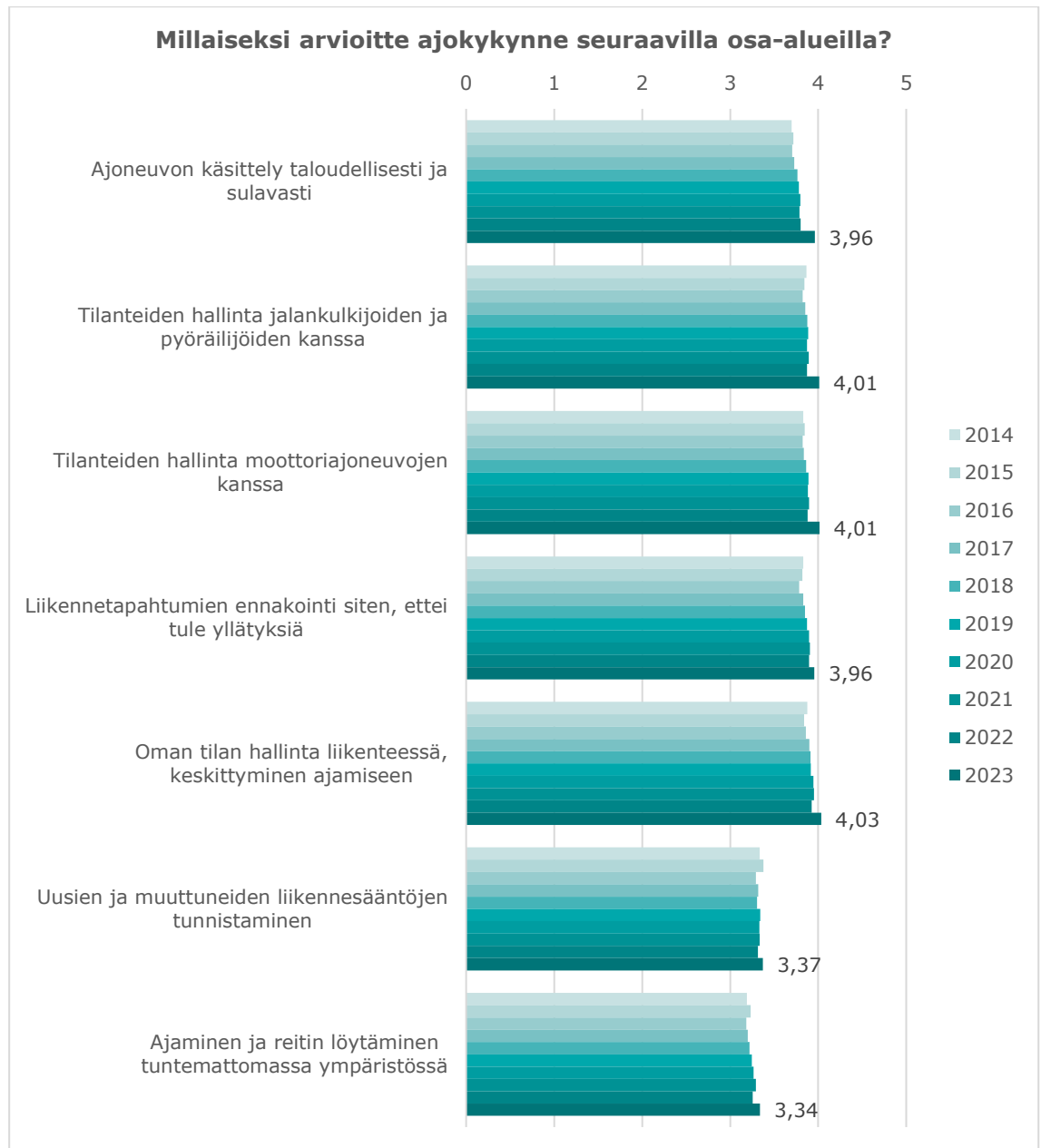


Kuva 21. Vastaajien arvio siitä, ovatko he itse viimeksi kuluneen vuoden aikana harkinneet ajokortista luopumista ajoterveysteen liittyvistä syistä.

Ajotottumusten ja ajoterveyden lisäksi vastaajia pyydettiin tutkimuslomakkeella arvioimaan omaa ajokykyään viisiportaisesti asteikolla tärkeimpien ajotaitoon liittyvien tekijöiden osalta. Numeeriset keskiarvot vertailuja varten laskettiin antamalla kiitettävälle arviolle arvosana 5, hyvälle 4, tyydyttävälle 3, välttävälle 2 ja heikolle 1. Kysymys on säilynyt lomakkeella muuttumattomana kymmenen vuoden ajan, mutta vuodeksi 2023 kysymys siirrettiin lomakkeen muiden muutosten vuoksi tutkimuslomakkeen lopusta alkupäähän.

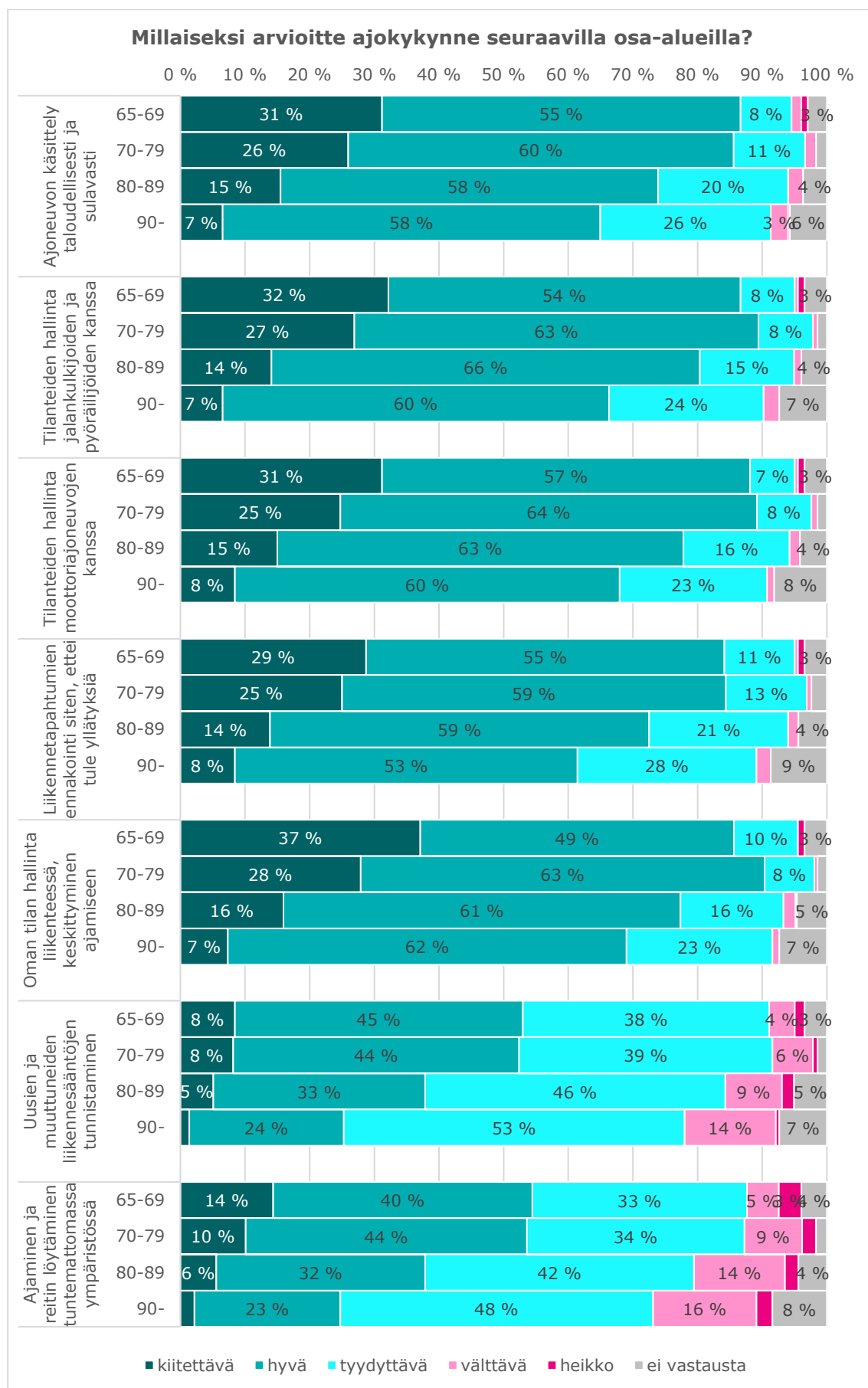
Aikaisempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat oman ajotaitonsa varsin hyväksi ja kaikkien osatekijöiden kohdalla keskiarvosanat olivat nousseet aiempiin vuosiin nähden melko selvästi vuoden 2023 tutkimuksessa (Kuva 22). Myös pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna kehitys on useiden tekijöiden osalta ollut nousujohteista. Vuonna 2023 keskiarvosana oli noussut erityisesti ajoneuvon taloudellisen ja sujuvan käsittelyn osalta sekä tilanteiden hallinnan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa. Vuoden 2023 tutkimuksen tyytyväisyyden nousuun saattaa yhtenä selityksenä olla myös kysymyksen siirto lomakkeen alkuun ja sen psykologiset vaikutukset vastaajan arvioihin.

Eri osa-alueista uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen sekä ajaminen ja reitin löytäminen tuntemattomassa ympäristössä ovat jokaisena vuonna saaneet vastaajilta heikoimmat itsearviot. Kuitenkin myös näiden osa-alueiden osalta hyviä ja kiitettäviä arvioita on ollut enemmän kuin välttäviä ja heikkoja arvioita. Keskiarvot vuoden 2023 tutkimuksessa näille osa-alueille olivat 3,3–3,4. Merkittävää kehitystä arvoissa ei ole tapahtunut 10 vuoden aikana, ja uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamisessa keskiarvosana on hieman aiempaa matalammalla. Muissa omaa ajotaitoa arvioivissa väittämässä koko vastaajajoukon keskiarvot nousivat yli neljään tilanteiden hallinnassa sekä jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muiden moottoriajoneuvojen kanssa sekä oman tilan hallinnassa ja ajamiseen keskittymisessä.



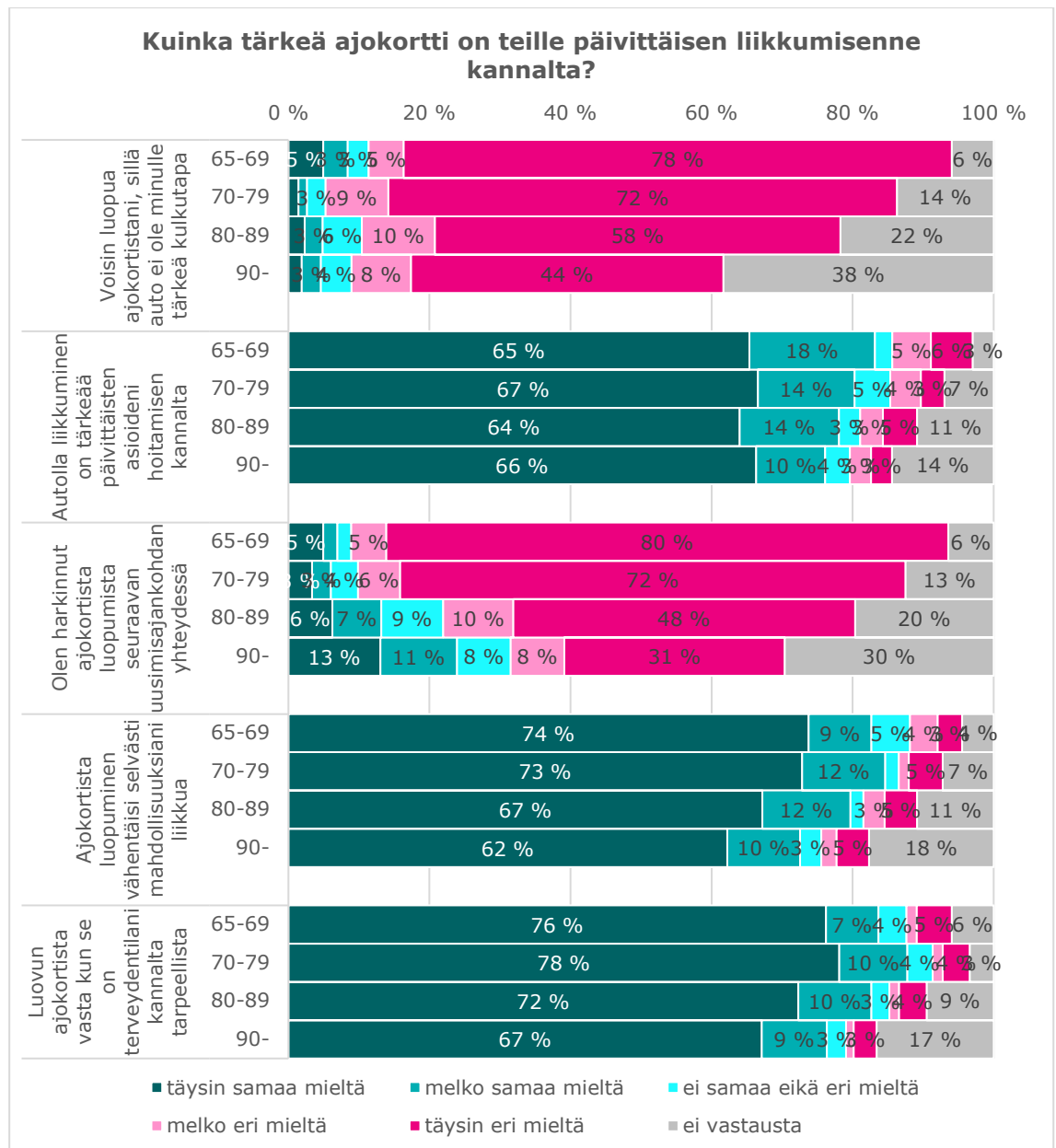
Kuva 22. Vastaajien keskimääräinen arvio omasta ajokyvystään vuosien 2014–2023 tutkimuksissa (1=heikko, 2=välttävä, 3=tyytyttävä, 4=hyvä, 5=kiitettävä).

Ikäryhmittäin tarkasteltuna kaikkien tekijöiden kohdalla arvio omasta ajotaidosta laski melko suoraviivaisesti vastaajan iän kasvun myötä (Kuva 23). Erityisesti alle 80-vuotiaiden ikäryhmässä oma ajokyky arvioitiin pääosin selvästi keskimääräistä vastaajaa korkeammaksi ja kiitettävien arvioiden osuus oli suurehko. Välttävien ja tyydyttävien arvosanojen osuus säilyi pienenä myös vanhemmissa ikäryhmissä, lukuun ottamatta uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistamista sekä ajamista ja reitin löytämistä tuntemattomissa ympäristöissä. Yli 80-vuotiailla vastaajille välttävien tai heikkojen arvioiden osuus nousi näillä osa-alueilla noin 10–20 prosenttiin. Tulokset olivat pitkälti samansuuntaisia aiempien vuosien tutkimustulosten kanssa. Alueryhmittäin tarkasteltuna kovin selkeää yhteyttä asuinpaikan koolla ei ollut oman ajotaidon arviointiin.



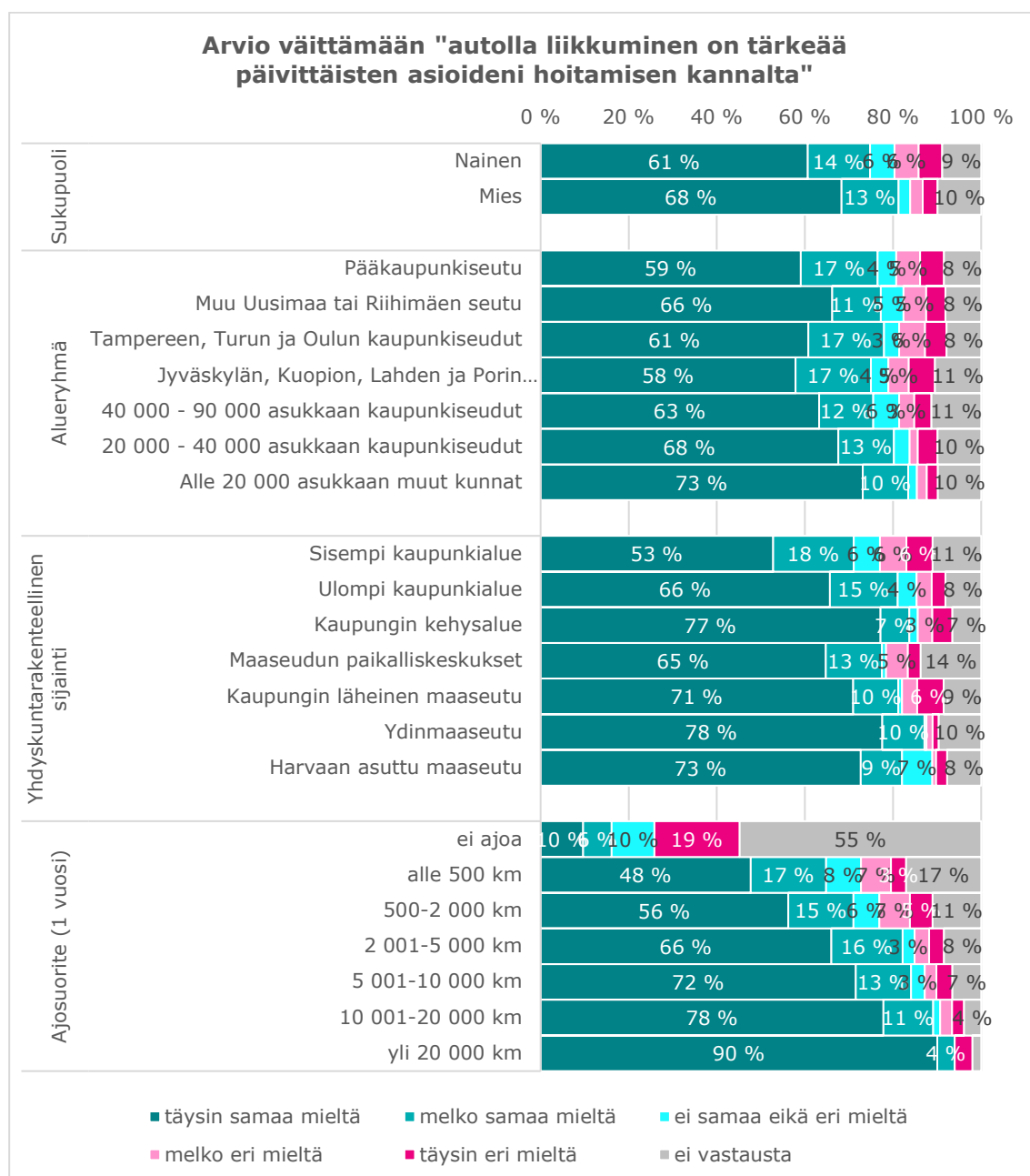
Kuva 23. Vastaajien arvio omasta ajokyvystään ikäryhmittäin.

Kyselylomakkeella esitettiin lisäksi muutamia ajokortista luopumiseen ja autolla ajamisen merkitykseen liittyviä väittämiä, joita vastaajat saivat arvioida asteikolla ”täysin samaa mieltä ... täysin eri mieltä” (Kuva 24). Aiempien vuosien tapaan ikäkuljettajat pitivät vuoden 2023 tutkimusaineistossa ajokorttia hyvin tärkeänä osana arkeaan ja vain harva oli valmis siitä luopumaan omaehtoisesti. Iäkkäämmillä vastaajilla myös vastaamatta jättäneiden osuus nousi vuoden 2023 tutkimuksessa paikoin yli 30 prosenttiin. Kaikkiaan yli 60 % vastaajista kaikissa ikäryhmissä piti autolla liikkumista erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Vielä selkeämpi osuus vastaajista koki ajokortista luopumisen vähentävän selvästi heidän liikkumismahdollisuuksiaan. Eroja eri-ikäisten vastaajien välille tuli selkeimmin esille ajokortista luopumisen harkitsemiseen liittyvässä väittämässä. Vaikka vain harva vastaaja ilmoitti aiemmin lomakkeella harkinneensa ajokortista luopumista viimeksi kuluneen vuoden aikana (Kuva 20), ilmoitti kuitenkin 24 % yli 90-vuotiaista vastaajista harkitsevansa edes jossain määrin ajokortista luopumista seuraavan uusimisajankohdan yhteydessä.



Kuva 24. Vastaajien arvio ajokortin tarpeellisuudesta ja ajokortista luopumisen ajankohtaisuudesta ikäryhmittäin.

Auton käyttö koettiin yleisesti tärkeäksi kaikissa vastaajaryhmissä, vaikka joitakin eroavaisuuksia ajokortin tärkeydessä tulikin esille (Kuva 25). Miehet kokivat aiempien vuosien tapaan autolla liikkumisen keskimäärin hieman naisia tärkeämpänä. Kuitenkin myös naisista yli 60 % vastaajista piti autolla liikkumista erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta. Alueryhmittäin tarkasteltuna isoimmilla kaupunkiseuduilla asuvat vastaajat kokivat autolla liikkumisen hieman keskimääräistä vähemmän tärkeäksi. Yhdyskuntarakenteellisen sijainnin puolesta tiheimmin asutuilla alueilla autoa ei myöskään koettu aivan yhtä tarpeellisenä kuin harvaan asutuilla alueilla ja kaupungin kehysalueilla ja maaseudulla. Luonnollisesti eniten viimeisen vuoden aikana autolla ajaneet vastaajat kokivat auton kaikkein tärkeimmäksi. Toisaalta kuitenkin myös alle 500 kilometriä viimeisen vuoden aikana ajaneiden joukossa lähes puolet vastaajista piti autolla liikkumista (kuljettajana tai matkustajana) erittäin tärkeänä päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta.



Kuva 25. Vastaajien arvio väittämään "Autolla liikkuminen on tärkeää päivittäisten asioiden hoitamisen kannalta (kuljettajana tai matkustajana)" vastaajaryhmittäin.

2.6 Vapaa palaute

Varsinaisen tutkimuslomakkeen lopuksi vastaajilla oli mahdollista jättää avointa palautetta omiin ajokokemuksiin, ajoterveyteen, viestintään, seniorikuljettajien koulutukseen tai mahdollisiin koulutustarpeisiin liittyen. Palautetta saatiin runsaasti eri aihepiireistä ja kaikkiaan 634 vastaajaa eli 45 % kaikista vastaajista oli kirjannut ylös myös sanallista palautetta monivalintavastaustensa lisäksi. Osuus oli hieman pienempi kuin aiempina vuosina, mutta toisaalta pidentynyt lomake itsessään tarjosi vuonna 2023 aiempaa kattavamman mahdollisuuden omien ajokokemusten kertaukseen.

Moni vastaaja korosti avoimessa palautteessa auton käytön tärkeyttä ja kertasi omaa ajohistoriaansa. Vastaajat korostivat ajavansa pääosin tutussa ympäristössä ja esille tuli useasti monivalintavastauksissa esilläkin olleet haasteet ajamisessa vilkkaassa kaupunkiliikenteessä tai poikkeavissa olosuhteissa. Koulutukseen osallistuminen oli harvinaista ja moni vastaaja ei ollut koulutusmahdollisuuksista kuullut aikaisemmin. Koulutusmahdollisuuksia piti kuitenkin tarpeellisena ja hyödyllisenä valtaosa vastaajista. Moni vastaaja ilmoitti mielellään hyödyntävänsä ajo-opetuksen kertausta, mikäli sellaista on tarjolla, mutta myös yleisesti viestintää uusista liikennesäännöistä ja autojen tekniikan kehittymisestä pidettiin tärkeänä. Moni vastaajista olikin saanut perustason opastusta ajoneuvon teknisiin järjestelmiin liittyen ajoneuvon hankinnan yhteydessä. Kuvaan 26 on poimittu satunnaisia avoimia palautteita vuoden 2023 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 ajoterveysten ja ajokorttikäytäntöjen kehittämiseksi.

Ajo-opetusta ja viestintää uusista liikennesäännöistä pidän tarpeellisenä. En ole osallistunut koulutukseen. Uuden auton oston yhteydessä koulutus olisi tarpeellista.
mies, 72, Lieksa

Uusien liikennesääntöjä viestintä hyvä juttu. Olen 88-vuotias mummo. Olen jälkikasvuni kanssa sopinut, että he seuraavat ajamistani ja sanovat suoraan, jos huomaavat heikkenemistä ajotaidoissani.
nainen, 88, Jyväskylä

17. Uusin ajokortin ja sen yhteydessä oli näkö- ja kuulo- ja muistitesti. Minulla on vanha auto ilman tietokoneita tai muita teknisiä laitteita. Pärjään tällä hyvin enkä aio vaihtaa uuteen autoon. Autoni on vain kesäkäytössä.
mies, 85, Kauniainen

Uusista ja muuttuneista liikennesäännöistä pitäisi olla kaikille suunnattua viestintää riittävästi ja monella kanavalla nykyistä enemmän. Meille tulee keväällä uusi täyssähköauto, jonka ominaisuuksiin ja käyttöön saamme opetusta myyvistä liikkeistä. Tietysti täytyy opiskella myös itse. Pitkä ajokokemus on opettanut hyväksi ennakoijaksi ja ikä tuo levollisuutta ja kiireettömyyttä ajamiseen. Päivittäiset työmatkat loppuivat vuosi sitten eläköitymisen myötä ja olen huomannut, että ajorutiinia vaativissa liikenneolosuhteissa täytyy pitää yllä tietoisesti. Vielä en ole huomannut muutoksia ajamisessa, mutta tiedostan asian. Vierastan ajatusta, että ikä tuo automaattisesti lisää riskejä liikenteeseen. Siksi asiasta tulee puhua hienotunteisesti. Uudet kuskit ja kaahaavat suharit ovat vähintään yhtä suuria riskejä, suurempiakin. En ole kuullut, että seniorikuljettajille järjestetään koulutuksia.
nainen, 65, Helsinki

Täydentävä ajo-opetus olisi tarpeellista senioreille ja kaikille muillekin uusista liikennemerkeistä. Olen aktiivisesti pyrkinyt ottamaan selvää. Mistä ihmeestä sellaista opetusta saa kohtuu hintaan? Auton teknisiin järjestelmiin on myyjä perehdyttänyt uutta autoa ostaessa, sitten opiskelukirjan avulla. Meidän aikuisten lasten kanssa on myös käyty niitä läpi.
mies, 76, Espoo

Olen useana vuonna ottanut ajotunnin autokoulusta ja pyytän arvion ajotaidoistani. Se on ollut erittäin hyvä. Lääkäri sanoi, että tämä pitäisi vaatia kaikilta vanhemmilta autoilijoilta.
nainen, 92, Sastamala

Muuttuneista liikennesäännöistä ja -merkeistä saa kyllä riittävästi tietoa lehdistä ja tv:stä, jos vain sattuu olemaan niistä kiinnostunut. Autojen tarpeelliset ja käyttökelpoiset järjestelmät pitää itse opetella omassa autossa. Joku voisi koota yhteen nippuun youtube ohjeet autojen uusista, turhanpäiväisistä kotkotuksista niille, jotka niitä kaipaavat. En ole kokenut, että senioriautoilijat olisivat haitaksi maantiellä, mutta samaa en voi sanoa nuorista koheltavista takapuskurissa roikkujista.
mies, 79, Järvenpää

Saatan luopua ajokortista ja autosta 2024, jolloin täytän 80v. Autosta huolehtiminen alkaa tuntua työläältä. Kunnan iäkkäille järjestettiin luento autoilusta ja siitä luopumisesta sekä liikkumisvaihtoehtoista. Se oli monelle mieluisa informaatio positiivisessa hengessä, kiitosta tuli.
nainen, 79, Nurmijärvi

Täydentävä ajo-opetus ei ole koskaan haitaksi. Minulla on vanha tuttu auto. En tarvitse siihen lisäopetusta.
nainen, 94, Helsinki

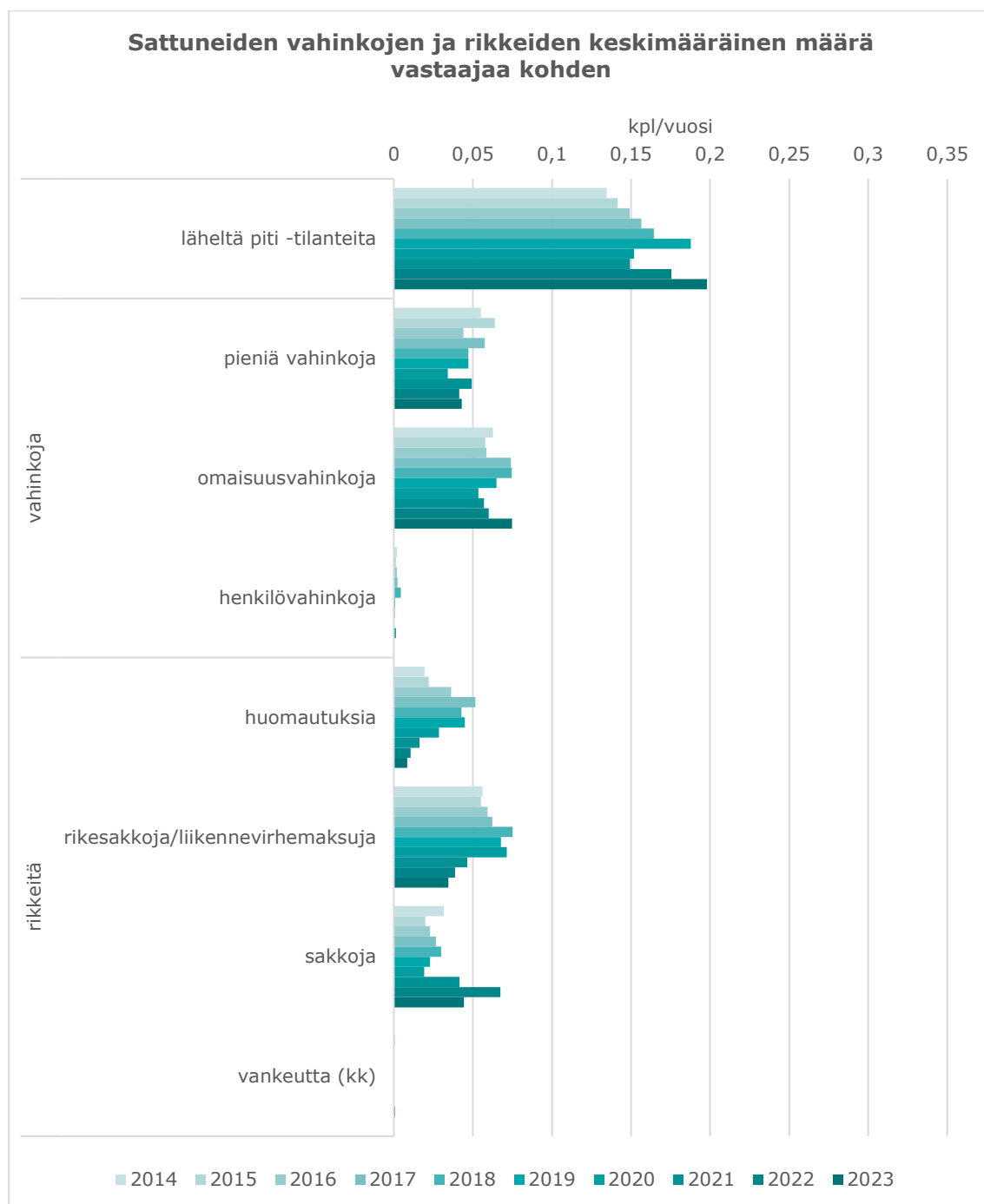
Kuva 26. Esimerkkejä vastaajien antamasta avoimesta palautteesta vuoden 2023 tutkimuskerroksella.

3 Ikäkuljettajien selviytyminen liikenteessä

3.1 Liikennevahinkojen ja -rikkeiden määrä

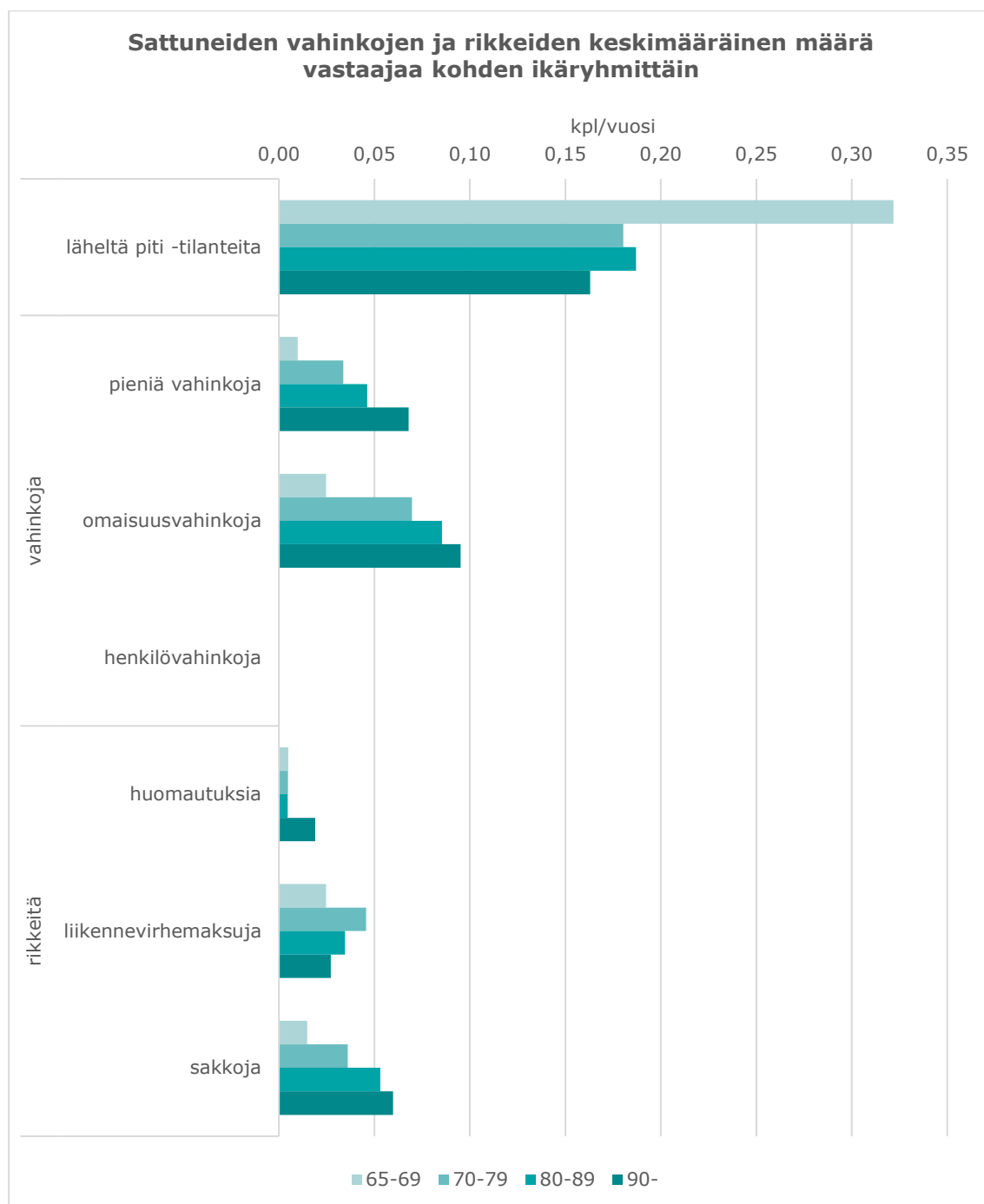
Tutkimuslomakkeella tiedusteltiin myös vastaajille sattuneiden liikennevahinkojen ja -rikkeiden sekä läheltä piti -tilanteiden määrää viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kaikkien vahinkojen ja rikkeiden osalta tieto perustuu vastaajan omaan arvioon. Vahinkojen ja rikkeiden vakavuudella painotettua summaa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

Vuoden 2023 tutkimusaineistossa läheltä piti -tilanteita raportoitiin sattuneeksi vuoden aikana keskimäärin 0,20 yhtä vastaajaa kohden (Kuva 27). Määrä oli hieman korkeampi kuin aiempina vuosina ja noussut erityisesti 10 vuoden takaisesta arvosta. Pieniä vahinkoja ilmoitettiin sattuneeksi keskimäärin 0,04 ja omaisuusvahinkoja 0,07 yhtä vastaajaa kohden. Pienten vahinkojen määrä oli hieman pidemmän aikavälin keskiarvoa matalampi, kun taas omaisuusvahinkojen määrä hieman korkeampi. Huomautuksia ja liikennevirhemaksuja raportoitiin aiempia vuosia vähemmän. Sakkojen määrä oli hieman pienempi kuin vuonna 2022, mutta kokonaisuudessaan saatujen sakkojen määrä on kolmena viime tutkimusvuonna ollut selvästi aiempia vuosia korkeampi. Yhtenä selittäväenä tekijänä voidaan kuitenkin pitää sitä, että vuoden 2020 uuden tieliikennelain mukainen liikennevirhemaksu saatetaan kokea edelleen käsitteenä vieraaksi, ja osa vastaajista saattaa ymmärtää saamansa virhemaksut sakoiksi. Henkilövahinkoja kokeneet ja vankeustuomion saaneet ovat jääneet yksittäisiin vastaajiin viime tutkimusvuosina.



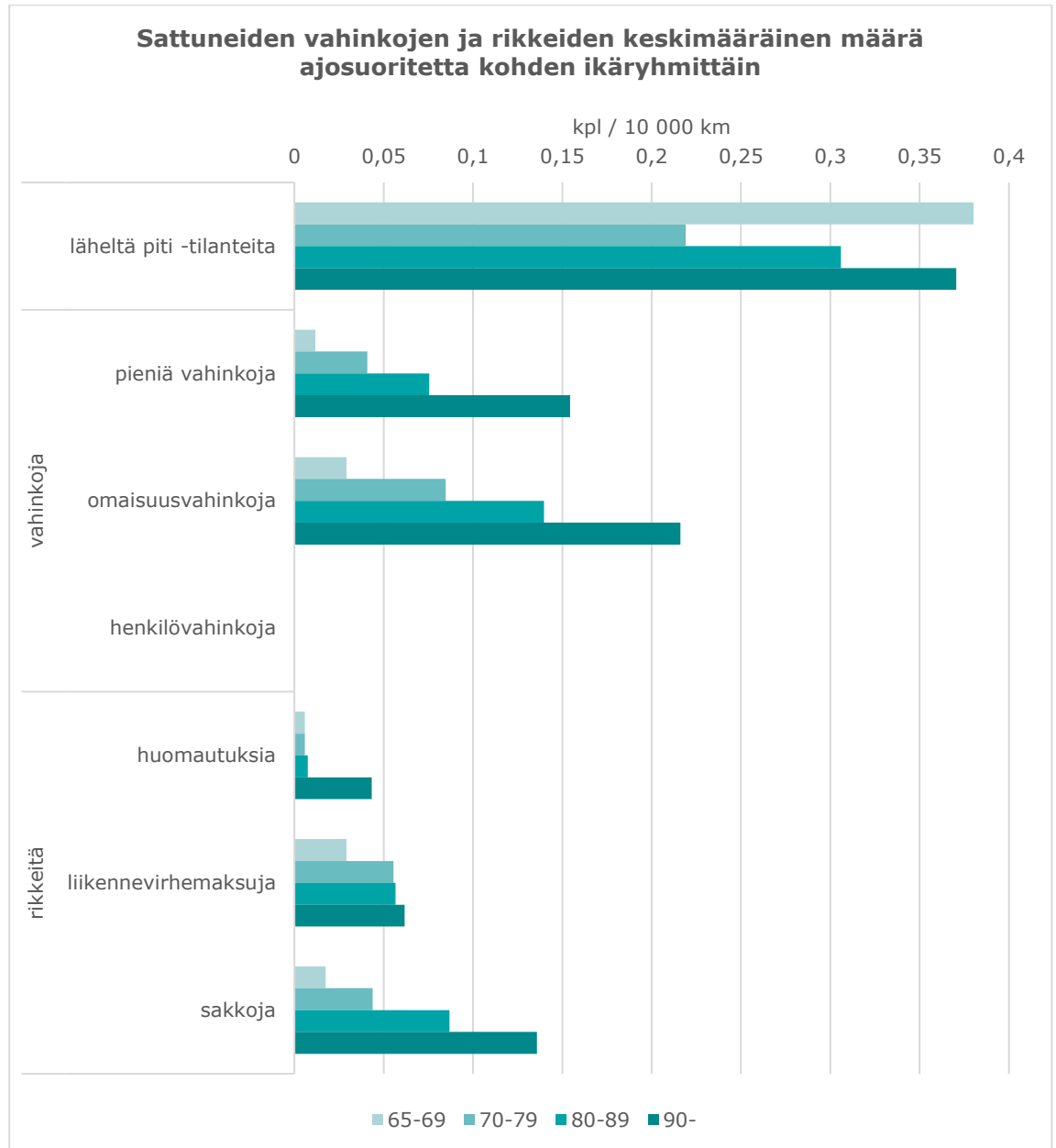
Kuva 27. Vastaajille sattuneiden läheltä piti -tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrän kehitys vuosien 2014–2023 tutkimusaineistoissa.

Tutkimusjoukosta selvästi eniten läheltä piti -tilanteita (keskimäärin 0,32/henkilö) ilmoittivat sattuneeksi tutkimusjoukon nuorimmat 65–69-vuotiaat vastaajat (Kuva 28). 65–69-vuotiaiden suuremmalla ajokilometrimäärällä voidaan siis katsoa olevan ainakin osittainen yhteys myös läheltä piti -tilanteiden yleisyyteen. Pienten vahinkojen ja omaisuusvahinkojen määrä sen sijaan kasvoi vastaajan iän myötä. Liikennevirhemaksuja raportoivat eniten 70–79-vuotiaat vastaajat, kun taas sakkoja ilmoittivat saaneeksi eniten jälleen yli 90-vuotiaat vastaajat.



Kuva 28. Läheltä piti - tilanteiden, vahinkojen ja rikkeiden määrä (tapausta/henkilö/vuosi) ikäryhmittäin viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Läheltä piti -tilanteita lukuun ottamatta ajokilometreillä ei ikäkuljettajilla ole suoraan havaittavissa olevaa yhteyttä tapahtuneiden rikkeiden ja vahinkojen yleisyyteen. Suhteutettaessa vahinko- ja rikemäärät ajettuihin kilometreihin, korostuivatkin vanhimpien vastaajien vahinkojen yleisyys vielä aiempaa selvemmin (Kuva 29). Kilometrejä kohden laskettu läheltä piti -tilanteiden määrä oli yli 90-vuotiailla vastaajilla lähes samalla tasolla nuorimpien alle 70-vuotiaiden vastaajien kanssa. Varsinaisten vahinkojen ja rikkeiden kilometrejä kohden laskettu määrä kasvoi selkeästi ja lineaarisesti vastaajan iän myötä.



Kuva 29. 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 seurantatutkimuksen liikennemenestystä mittaavien tunnuslukujen kanssa.

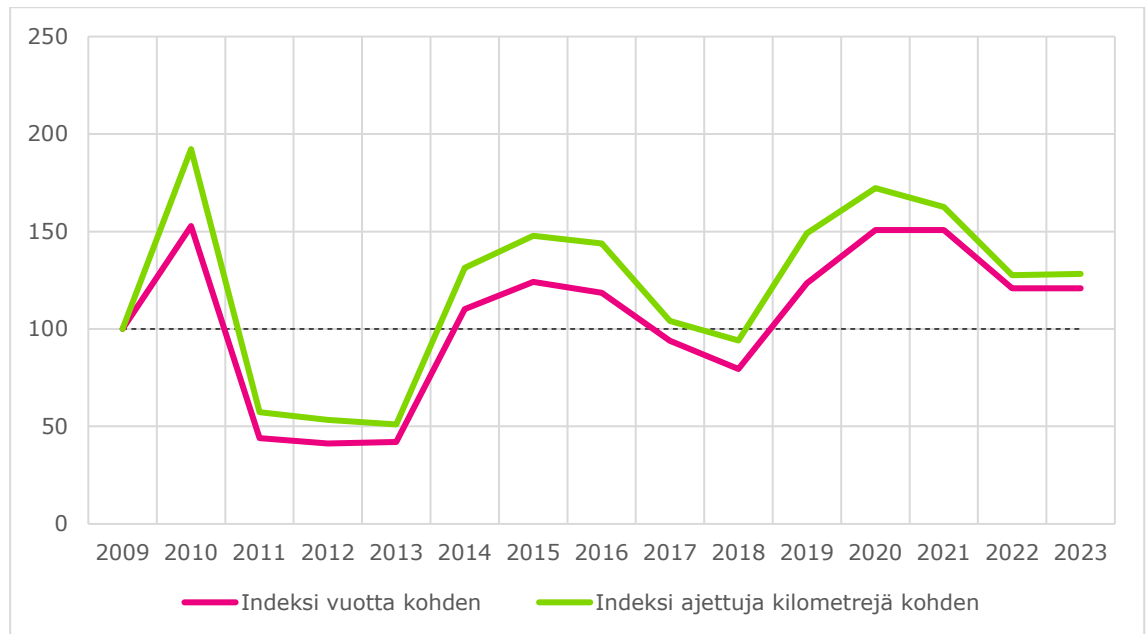
Indeksien laskennassa kullekin vastaajaryhmälle lasketaan painotettu vahinkojen ja rangaistusten summa. Painokertoimiksi on määritelty tutkimuksen alkuvuosina onnettomuuskustannusten suhteita osoittavat luvut:

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

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

Kuva 30 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.

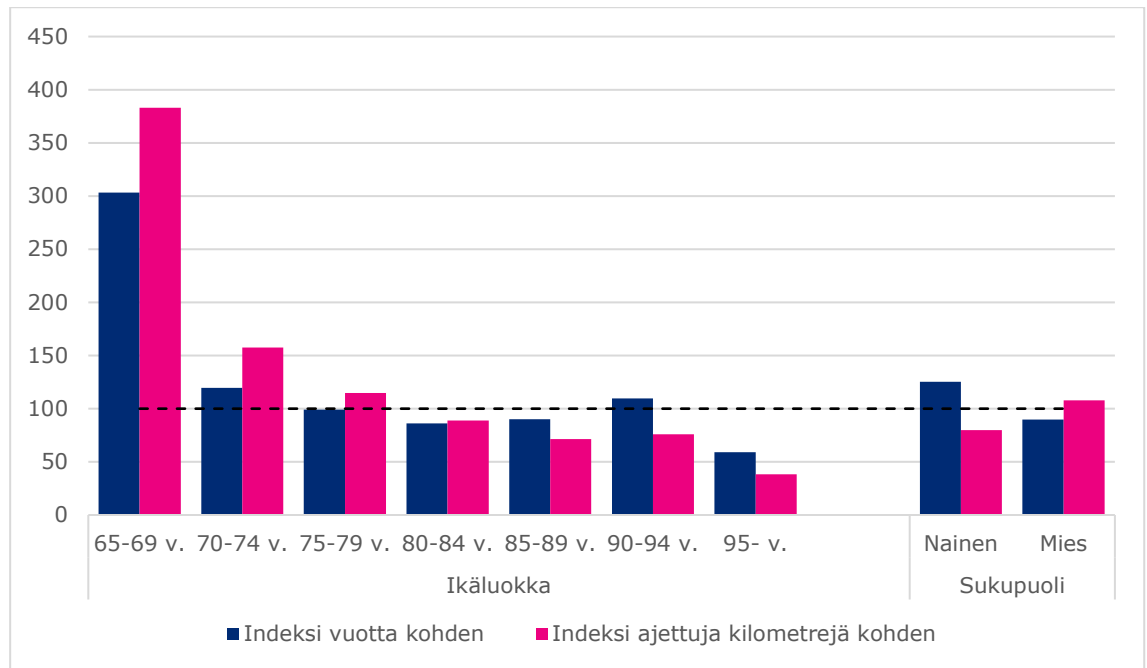
Verratessa ikäkuljettajien indeksiarvon kantelukua uusien kuljettajien vastaavin laskentamenetelmin laskettuun indeksiarvon kantalukuun, ovat ikäkuljettajat menestyneet selvästi paremmin ja indeksiarvo on ollut kaikkina tutkimusvuosina huomattavasti korkeammalla, keskimäärin noin 2,5-kertaisella tasolla.



Kuva 30. Seniorikuljettajien liikennemenestystä mittaavan indeksin kehitys.

Indeksiarvo on vaihdellut melko voimakkaasti eri tutkimusvuosien välillä ja sen laskentaan liittyy joitain epävarmuuksia. Indeksien laskentatavassa korostuvat esimerkiksi yksitätiset 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 kantaluville arvoja on verrattu.

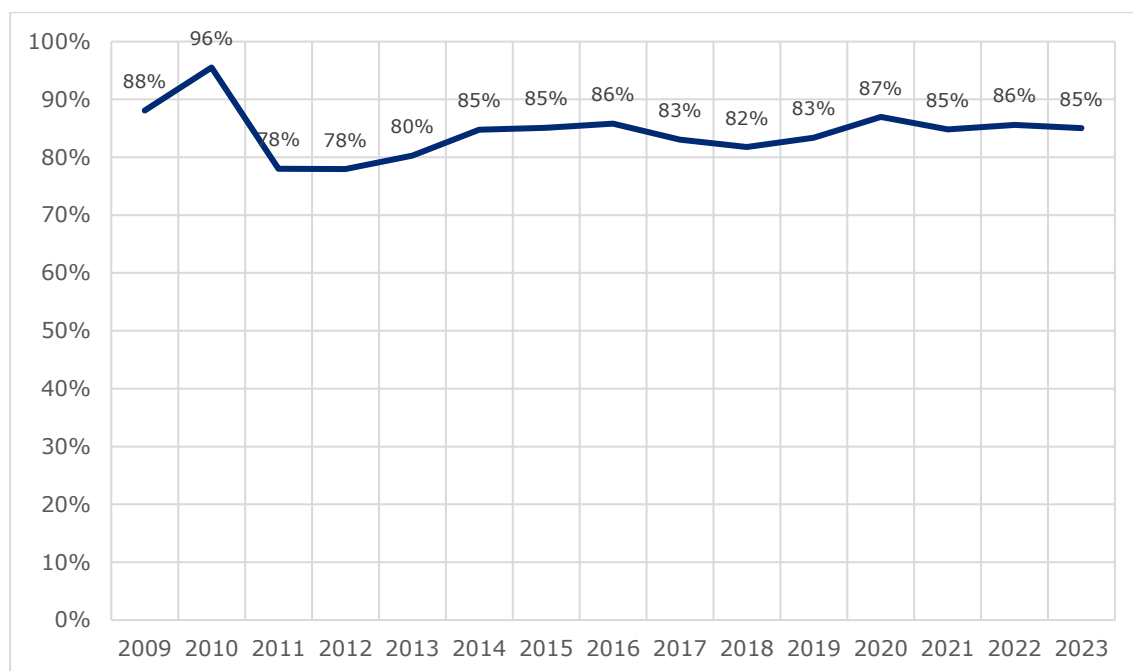
Vuoden 2023 tutkimusaineistossa sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin suhteutettuna indeksiä oli korkeimmillaan tutkimusjoukon nuorimmilla alle 70-vuotiailla vastaajilla (Kuva 31). Erityisen korkeaksi nousi ajettuja kilometrejä kohden laskettu indeksiä. Vanhimpiin ikäluokkiin mentäessä indeksiä laskivat melko tasaisesti. Ajettuja kilometrejä kohden laskettu indeksiä oli alle 70-vuotiailla vastaajilla noin 10-kertainen yli 90-vuotiaisiin vastaajiin nähden. Sukupuolten välisessä vertailussa aikaa kohden laskettu indeksiä oli naisilla korkeampi kuin miehillä, mutta ajettut kilometrit huomioiden, tilanne kääntyi päinvastaiseksi. Erot sukupuolten välillä jäivät kuitenkin kohtuullisen pieniksi.



Kuva 31. Vuoden 2023 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 mielekästä tehdä pienemmissäkin vastaajaryhmissä.

Kuva 32 esittää koko vastaajajoukon priima-osuuden kehityksen vuosina 2009–2023. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa koko vastaajajoukon priima-osuus oli 85 % eli yhden prosenttiyksikön matalampi kuin edellisenä vuonna. Priima-osuuden kehityksen suunta noudattelee useiden vuosien kohdalla liikennemenestystä mittaavaan indeksiin suuntaa, vaikka vaihtelut ovatkin olleet pienempiä. Kymmenen vuoden aikana priima-osuus on pysytellyt 82-87 prosentin välillä. Kaiken kaikkiaan ikäkuljettajien priima-osuutta voidaan pitää varsin korkeana. Vertailun vuoksi samaan aikaan toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa priima-% on viime vuosina ollut yli 20 %-yksikköä ikäkuljettajia matalammalla tasolla.



Kuva 32. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden ikäkuljettajien osuus vuosien 2009–2023 tutkimuksissa (priima-%).

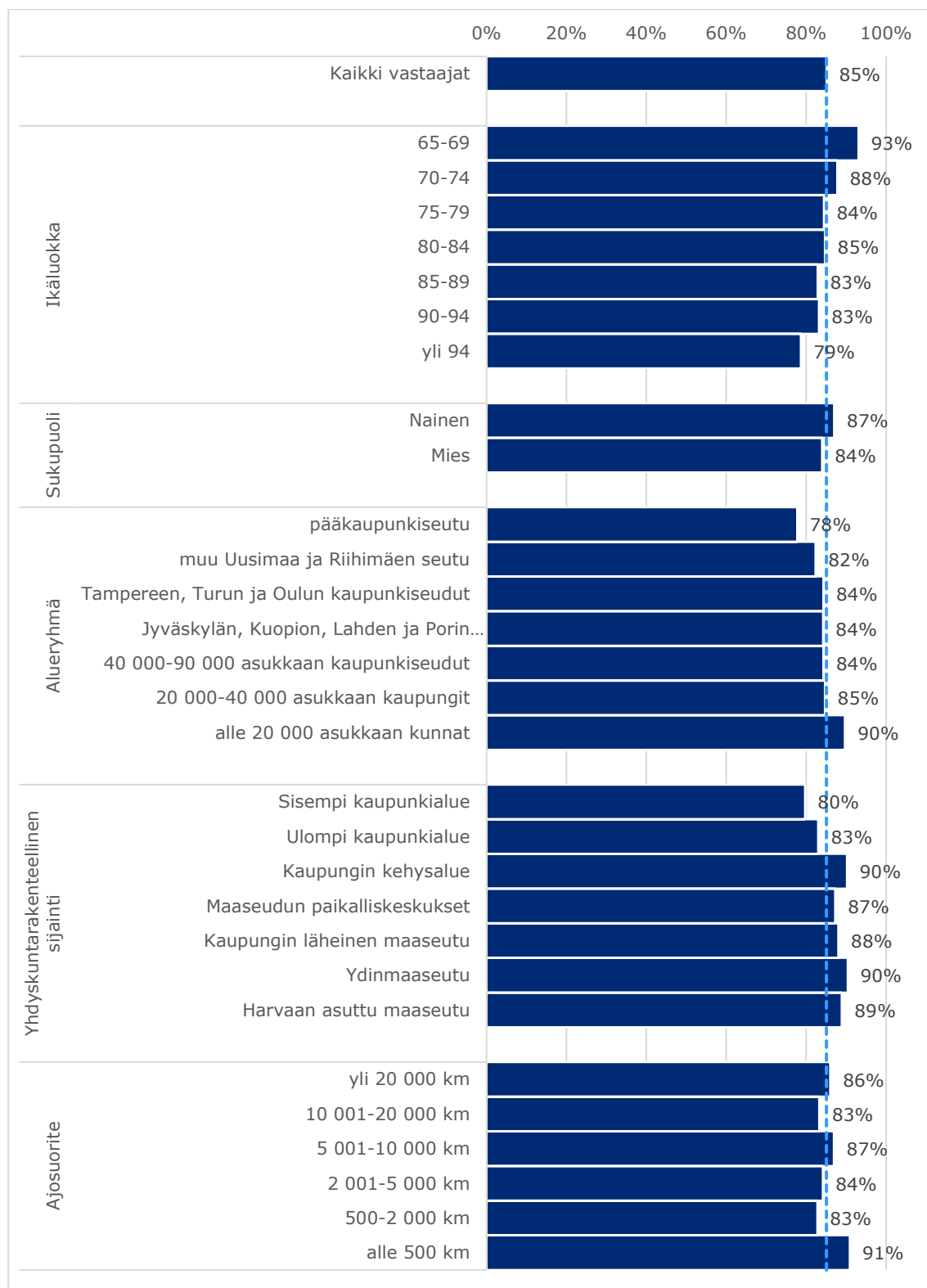
Taulukko 3 kuvaa vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitystä ikäryhmittäin eri vuosien tutkimusaineistoissa. Vuoden 2023 tutkimusaineistossa priima-osuus vaihteli ikäryhmittäin 79–93 % välillä. Alimmillaan priima-osuus oli yli 90-vuotiailla vastaajilla ja korkeimmillaan tutkimusjoukon nuorimmilla 65–69-vuotiailla vastaajilla. Priima-osuuden perusteella ero liikennemenestyksessä olikin kasvanut aiempaa isommaksi tutkimusjoukon nuorimpien ja vanhimpien vastaajien välillä. Tutkimusjoukon nuorimpien, alle 70-vuotiaiden vastaajien 93 % priima-osuus oli vuonna 2023 melko selvästi korkeammalla kuin aiempien 10 vuoden aikana.

Taulukko 3. Vahingotta ja rangaistuksetta selviytyneiden kuljettajien osuuden kehitys 10 vuoden aikana ikäryhmittäin.

PRIIMA-%	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
65–69 v.	84 %	85 %	90 %	87 %	85 %	84 %	88 %	87 %	89 %	88 %	93 %
70–74 v.	83 %	86 %	82 %	85 %	83 %	84 %	88 %	90 %	85 %	87 %	88 %
75–79 v.	82 %	86 %	87 %	87 %	86 %	81 %	84 %	87 %	88 %	87 %	84 %
80–84 v.	81 %	85 %	83 %	86 %	82 %	83 %	81 %	87 %	83 %	86 %	85 %
85–89 v.	75 %	87 %	86 %	87 %	82 %	82 %	81 %	88 %	83 %	86 %	83 %
90–94 v.	77 %	80 %	84 %	83 %	83 %	77 %	78 %	86 %	83 %	81 %	83 %
95- v.	77 %	73 %	73 %	82 %	75 %	81 %	83 %	80 %	80 %	82 %	79 %
kaikki	80 %	85 %	85 %	86 %	83 %	82 %	83 %	87 %	85 %	86 %	85 %

Priima-osuutta, eli vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodestaan selvinneiden kuljettajien osuutta vertailtiin ikäryhmän lisäksi myös vastaajan sukupuolen, asuinseudun ja ajosuoritteen mukaan jaoteltuna (Kuva 33). Naisilla priima-osuus (87 %) oli hieman miehiä (84 %) korkeammalla tasolla. Asuinseudun mukaan tarkasteltuna priima-osuus pääsääntöisesti kasvoi pienemmille paikkakunnille ja harvaan asutuille alueille mentäessä. Matalimmillaan priima-osuus oli pääkaupunkiseudulla asuvilla vastaajilla (78 %) ja korkeimmillaan alle 20 000

asukkaan kunnissa asuvilla vastaajilla (90 %). Vastaajan ajokilometrien mukaan tarkasteltuna erot priima-osuudessa eivät olleet yhtä selkeitä kuin aiempina vuosina ja esimerkiksi yli 20 000 kilometriä vuodessa ajaneilla priima-osuus oli jopa hieman keskiarvon yläpuolella.



Kuva 33. Vahingotta ja rangaistuksetta viimeisestä ajovuodesta selviytyneiden kuljettajien osuus vastaajaryhmittäin vuoden 2023 tutkimusaineistossa.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Vuoden 2023 ikäkuljettajien seurantatutkimukseen saatiin yhteensä 1 419 vastausta, jolloin kokonaisvastausasteeksi muodostui 51 %. Vastausaste on ollut pidempään lievästi laskusuuntainen, vaikka edelleenkin ilman muistutuskierroksia saavutettua yli 50 %:n vastausastetta voidaan pitää kyselytutkimukseksi poikkeuksellisen korkeana. Vuodelle 2023 tutkimuslomaketta laajennettiin aiemmasta kaksisivuisesta lomakkeesta kolmisivuiseksi. Pidentyneen lomakkeen myötä pyrittiin keräämään aiempaa laajemmin tietoa muun muassa ajoneuvon avustavien järjestelmien käytöstä ja niiden hyödyllisyydestä, automaattivaihteiden tarpeesta sekä ajoterveydestä yleisesti.

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 2023 hieman vuosia 2020–2022 korkeammalla tasolla, mutta vastaavasti hieman tätä edeltäviä vuosia matalammalla tasolla. Myös joukkoliikenteen käytön yleisyys oli vuoden 2023 tutkimusaineiston perusteella noussut hieman koronavuosia korkeammalle, mutta oli edelleen hieman vuosia 2017–2019 matalammalla tasolla. Keskimäärin yhdelle vastaajalle oli kertynyt viimeisen vuoden aikana noin 6700 ajokilometriä ja vastaavan kaltainen kehitys on myös sen osalta havaittavissa. Erot vuosien välillä eivät kuitenkaan ole kovin suuria.

Henkilöautolla tehdyistä matkatyypeistä yleisimpiä ikäkuljettajilla ovat asiointi- ja kauppatemat, joita ilmoitti tekevänsä noin 90 % vastaajista. Yleisiä ovat myös vierailu-, mökki- ja harrastusmatkat. Selvästi eniten ajokilometrejä ikäkuljettajista kertyy miehille ja alle 80-vuotiaille kuljettajille. Erot ryhmien välillä nousevatkin suuriksi, jolloin ikäkuljettajia voidaan yleisesti pitää hyvin polarisoituneena kuljettajajoukkona. Myös pääkaupunkiseudulla asuville kuljettajille ajokilometrejä kertyy hieman keskimääräistä enemmän, vaikka auton käytön yleisyydessä ei suurta eroa ole alueryhmien välillä. Osasyynä voidaan pitää pääkaupunkiseudulla asuvilla ikäkuljettajilla yleisiä mökkimatkoja, joita tehdään harvemmin, mutta jotka tyypillisesti ovat keskimääräistä matkaa selvästi pidempiä.

Tutkimustulosten perusteella hieman yli puolet ikäkuljettajista ajaa edelleen manuaalivaihteisella autolla. Alle 10 % manuaalivaihteisella autolla ajavista on harkinut automaattivaihteisiin siirtymistä. Ajoneuvon avustavista järjestelmistä yli puolet vastaajista ilmoitti käyttäneensä navigaattoria ja luistonestojärjestelmää. Muiden avustavien järjestelmien yleisyys jäi vähäisemmäksi. Moni vastaaja koki käyttämänsä avustavat järjestelmät hyödyllisiksi, mutta vastaavasti osa ei kokenut saavansa järjestelmistä apua, ei ollut kiinnostanut niiden hankkimisesta tai koki esimerkiksi erilaiset äänitehosteet paikoin keskittymistä haittaaviksi.

Aiempien vuosien tapaan yleisimmät vastaajien ilmoittamat käyttäytymismuutokset omissa ajotottumuksissa liittyvät oman ajokunnon tarkkailun tehostamiseen sekä pimeässä, vaikeissa olosuhteissa ja vilkkaassa liikenteessä ajamisen välttämiseen. Ajoterveyden osalta niin ikään selkeimmin esille nousevat vaikeudet näkemisessä pimeään ja hämärän aikana. Terveystenhuoltohenkilökunnan tai läheisten kanssa käyty keskustelu ajokyvystä tai -terveydestä on kuitenkin harvinaista, vaikka yleistyykin hieman kaikkein vanhimmissa ikäryhmissä. Pääosin muutokset omassa ajokäyttäytymisessä, kuten pimeällä ajon välttämisessä, liittyvät siten omaan arvioon ajokunnosta.

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

Ikäkuljettajille sattuneiden vahinkojen ja rikkeiden määrät ovat pysyneet keskimäärin melko matalina, vaikka vaihtelua eri vuosien välillä onkin esiintynyt. Lähteli piti -tilanteita raportoivat eniten tutkimusjoukon nuorimmat alle 80-vuotiaat kuljettajat, mutta useilla muilla mittareilla mitattuna vahinkojen ja rikkeiden yleisyys kasvaa kuljettajan iän myötä. Ero kasvaa selkeämmäksi, kun otetaan huomioon vanhimpien kuljettajien keskimääräistä pienemmät ajomäärät. Päinvastoin kuin esimerkiksi uusilla kuljettajilla, ikäkuljettajilla ajetut kilometrit eivät siten suoraan heijastu sattuneiden rikkeiden ja vahinkojen määrään, vaan merkittävämpi vaikutus on kuljettajan iällä. Ikäkuljettajien liikennemenestystä mittaavat indeksiarvot olivat säilyneet vuonna 2023 lähes identtisinä vuoden 2022 arvojen kanssa.

Vain harva ikäkuljettaja on osallistunut seniorikuljettajille suunnattuun koulutukseen. Sanallisessa palautteessa korostuu kuitenkin koulutuksen tärkeys, perusteellinen perehdyttäminen ajoneuvon uusiin järjestelmiin ja tiedottaminen uusista liikennesäännöistä. Monelle on kuitenkin epäselvää, minkälaista koulutusta ikäkuljettajille ylipäänsä on tarjolla ja miten siihen on mahdollista osallistua. Tyypillisesti iäkkäiden kuljettajien liikkumistottumukset ja ajoympäristö säilyvät vuodesta toiseen melko muuttumattomina, jolloin ongelmia koetaan erityisesti poikkeavissa tilanteissa esimerkiksi huonolla säällä tai vieraan kaupungin vilkkaan liikenteen seassa. Moni iäkkäämpi kuljettaja on tottunut omaan autoon eikä ajamisen helpottamiseksi tarkoitettujen uusien järjestelmien potentiaalia kovin herkästi tunnisteta. Autokannan uudistuessa uudet järjestelmät yleistyvät kuitenkin koko ajan myös ikäkuljettajilla, jolloin niiden omaksuminen lisää varmuutta ajamiseen myös vieraammassa ajoympäristössä.

Lähdeluettelo

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

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

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

Tilastokeskus, 2024b. Statfin-tietokanta. Väestöennuste. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vaenn/?tablelist=true

Traficom, 2024. Tilastotietokanta, voimassa olevat ajokortit. http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/

Aiempien vuosien julkaistuja tutkimusraportteja:

2022:

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

2021:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Ikakuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_2021.pdf

2020:

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

2019:

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

2018:

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

2017:

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

2014–2015:

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

2011 (seniorikuljettajien seurantaindeksi):

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

Liiteluettelo

Liite 1. Vuoden 2023 suomenkielinen tutkimuslomake

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto