

**Riitta Salmensaari**

**TILANNEKATSAUS  
IÄKKÄIDEN AUTOILIJOIDEN  
JATKOKOULUTUKSEEN**

**Kouluttajilta kartoitettua tietoa kurssien toiminnasta**

**Kesäkuu 2000**

## Sisältö

<b>1. Johdanto</b>	1
1.1 Kyselyn tarkoitus	3
<b>2. Menetelmät</b>	4
<b>3. Kyselyn tulokset</b>	4
3.1 Ikäautoilijan kuntokurssit	5
3.1.1 <i>Kurssien järjestäminen, rahoitus ja markkinointi</i>	8
3.1.2 <i>Kursseilla käsitellyt asiat</i>	10
3.1.2.1 <i>Ikäautoilijan kuntokurssin ydinosan aiheet</i>	10
3.1.2.2 <i>Ikäautoilijan kuntokurssin lisäosat</i>	10
3.1.3 <i>Kursseilla käytetty aineisto</i>	12
3.2 Kouluttajien näkemyksiä kurssin käyneistä ikäautoilijoista	13
3.3 Ikäautoilijakoulutuksen kehittäminen	14
3.4 Teematilaisuudet, alustukset ja esitelmät	16
3.5 Kouluttajien palaute Liikenneturvalle	19
<b>4. Yhteenveto tuloksista</b>	20

Liitteet

---

## 1. Johdanto

---

Väestö ikääntyy Suomessa. Iäkkäiden osuus Suomen väestöstä on suurimmillaan vuonna 2030, jolloin suuret ikäluokat saavuttavat eläkeiän. Tilastokeskuksen arvion mukaan silloin joka neljäs suomalainen on yli 64-vuotias. Erityisesti iäkkäiden autonkäyttäjien osuus liikenteessä kasvaa väestön ikääntyessä. Yhä suurempi osa ikäihmisistä omistaa ajokortin ja haluaa ajaa mahdollisimman pitkään. Iäkkäiden oman elämän hallinnan kannalta on tärkeää, että heillä on mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen. Liikenneturvallisuuudessa onkin kiinnitetty viime aikoina erityistä huomiota iäkkäiden tielläliikkujien tarpeisiin ja ongelmiin.

Vuonna 1999 kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista 9 prosentissa oli osallisena yli 64-vuotias kuljettaja. Henkilövahinko-onnettomuuksiin joutui yhteensä 638 ikäautoilijaa. Iäkkäät joutuvat liikenneonnettomuuteen harvemmin kuin muut tielläliikkijat. Iäkkäät tuovat omalla toiminnallaan malttia liikenteeseen eikä heillä enää ole nuorille ominaista näyttämisen tarvetta eikä myöskään halua ottaa turhia riskejä. Ongelmia iäkkäille autoilijoille tulee tilanteissa, joissa tarkkaavaisuuden tulisi kohdistua useaan samanaikaiseen suoritukseen. Tällaisia tilanteita kohdataan liikenteessä erityisesti risteyksissä, joissa tapahtuukin yli puolet iäkkäiden autoilijoiden onnettomuuksista.

Ikäautoilijoiden määrän kasvu ja heidän ominaispiirteensä autoilijoina olivat eräitä syitä siihen, miksi Liikenneturva alkoi kehittää jatkokoulutusta tälle ikäryhmälle. Koska iäkkäät ovat autoilijoina erilaisia kuin muut, heillä on omat vahvuutensa ja heikkoutensa, pyrittiin heille tarjoamaan koulutusta, joka vastaisi juuri heidän tarpeitaan. Tutkimusten avulla on saatu paljon tietoa iäkkäille vaarallisista tilanteista ja ongelmakohdista. Tätä tietoa haluttiin välittää myös iäkkäille itselleen. Jatkokoulutuksen tarkoituksena on tukea niiden iäkkäiden autoilua, jotka haluavat ja voivat jatkaa autoilua turvallisesti.

Liikenneturva järjesti ensimmäiset kokeilukurssit iäkkäille autoilijoille syksyllä 1996. Kurssille osallistui toista sataa ikästä autoilijaa ympäri Suomea. Jokainen kurssilainen haastateltiin, minkä avulla saatiin palautetta kouluttajille suunnatun koulutusaineiston viimeisteleminen. 1997 saatiin valmiiksi koulutusaineisto kurssille, jonka nimeksi annettiin Ikäautoilijan kuntokurssi. Samana vuonna aloitettiin kouluttajakoulutus, jossa kouluttajia perehdytettiin ikäautoiluun liittyviin asioihin.

Ikäautoilijan kuntokurssi on tarkoitettu jokaiselle yli 64-vuotiaalle autoilijalle. Kurssin tavoitteena on lisätä autoilijan itsetuntemusta, kertoa ikääntymisen vaikutuksista ajokykyyn ja

ajamiseen sekä antaa tietoa ikäautoilijoille tyypillisistä vaaratilanteista ja siitä, miten niitä voi välttää. Pyrkimyksenä on tarjota kurssilaisille eväitä jatkuvaan oman toimintansa ja ajamisensa arviointiin. Ikäautoilijan kuntokurssi kestää vähintään 6 - 9 tuntia. Kurssin ydinosa muodostuu seuraavista asioista:

- Turvallinen ajaminen - mitä se on?
- Ikäautoilijan kuva
- Ajokki ja sen hallinta
- Erilaisissa ympäristöissä ajaminen
- Erilaisissa olosuhteissa ajaminen
- Ajaminen ja muu ajoneuvoliikenne
- Ajaminen ja suojatun liikenne.

Ydinosan lisäksi kurssiin voidaan sisällyttää lisäosina itsearviointia, fysioterapiaa, lääkärin neuvontaa ja/tai ajoharjoittelua.

**Itsearviointiosuudessa** kurssilaisille tarjotaan välineitä arvioida itse omia tietojaan ja ajamistaan. Ikäautoilijan kuntokurssi -aineistossa on tehtäviä, joiden avulla on mahdollista tehdä itsearviointia. Liikenneturva on tuottanut myös Ikänsä ratissa -videofilmin, jossa katsoja voi itse testata omia tietojaan liikenteestä yrittämällä tunnistaa filmiltä kuljettajan tekemät virheet. **Fysioterapiaosuudessa** tavoitteena on antaa kurssilaisille eväitä fyysisen toimintakyvyn ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Erityisesti kiinnitetään huomiota autoilun kannalta olennaisiin toimintoihin. Fysioterapeutti näyttää ergonomisesti oikeat asennot ja liikkeet ja näitä liikkeitä voidaan harjoitella ryhmässä. **Lääkärin neuvonnan** yhteydessä kerrotaan sairauksien ja lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn. Kurssilaisille voidaan antaa mahdollisuus keskustella lääkärin kanssa omista sairauksistaan ja käyttämistään lääkkeitä. **Ajoharjoittelun** tavoitteena on parantaa kurssilaisten suoriutumista jokapäiväisessä ajoympäristössään, minkä vuoksi ajo-opetus järjestetään kotipaikkakunnan liikenteessä. Ajoharjoittelua ja/tai demonstraatioita voidaan suorittaa myös ajoharjoitteluradalla. Tällöin tavoitteena on kurssilaisten havahduttaminen omien toimintamahdollisuuksien rajallisuuteen. Näistä eri lisäosista voidaan kurssille koota kullekin kohderyhmälle sopivin kurssi.

Ikäautoilijan kuntokursseja on järjestetty yhteistyössä kylpylöiden, kuntoutuslaitosten, kansalais- ja työväenopistojen kanssa. Liikenneturvan aluetoimistot ovat markkinoineet kurssia omilla alueillaan. Kursseja pyritään tarjoamaan edulliseen osallistumishintaan kaikille niille iäkkäille, jotka ovat kiinnostuneita liikenneasioista.

Tällä hetkellä Liikenneturva on perehdyttänyt Ikäautoilijoiden kuntokurssien vetäjiksi nelisenkymmentä kouluttajaa eri puolilta Suomea. Yhteistyössä Hämeenlinnan ammatillisen opettajakorkeakoulun liikenneopetuskeskuksen (LOKE) kanssa on järjestetty kaksi täydennyskoulutuskurssia liikenneopettajille. Liikenneturva on pitänyt omiin kouluttajiinsa yhteyttä kaksi kertaa vuodessa lähetettävien materiaalien kautta. Kouluttajauutisten ohessa kouluttajille on toimitettu tutkimus- ja tilastotietoa sekä uutta aineistoa ja kalvomateriaalia. Tarkoituksena on pitää kouluttajat ajan tasalla ja motivoituneina ikäautoiluun liittyviin asioihin.

### **1.1 Kyselyn tarkoitus**

Suurin osa ikäautoilijoiden kouluttajista on toiminut itsenäisesti kouluttajakurssien jälkeen. Tämän vuoksi ei ole tarkkaa tietoa aktiivisten kouluttajien määrästä eikä siitä kuinka paljon kurseja on järjestetty ympäri Suomea. Omille kouluttajille Liikenneturva on esittänyt pyynnön, että jokainen kurssi raportoitaisiin erityisesti tätä varten laaditulla lomakkeella (Liite 1). Näitä raportteja on kuitenkin saatu suhteellisen vähän.

Tämä kysely laadittiin kouluttajille, jotta saataisiin tietoa ikäautoilijoille pidetyistä kursseista ja tilaisuuksista sekä kurssitoiminnan laajuudesta. Tarkoituksena on ollut myös selvittää tarvitaanko lisää ikäautoilijakouluttajia. Kyselyn avulla pyrittiin saamaan tietoa siitä kuinka paljon kursseille on osallistunut iäkkäitä ja minkä ikäisiä osallistujat ovat olleet. Kurseja pitäneiltä kouluttajilta kysyttiin mitä asioita he ovat käsitelleet kursseilla ja mitä materiaalia tai jatkokoulutusta he tarvitsisivat kurssien vetämiseen. Kyselyllä pyrittiin erityisesti kartoittamaan minkälaisia tahoja on osallistunut kurssien järjestämiseen, markkinointiin ja rahoitukseen. Koulutusta ei voida tarjota ilmaiseksi ikäautoilijoille, joten toiminnan kehittämisen kannalta on tärkeää selvittää, miten kurssien rahoitus on tähän mennessä järjestynyt. Kouluttajilta toivottiin ideoita tämän ongelman ratkaisemiseksi tulevaisuudessa. Tavoitteena oli myös kartoittaa kouluttajien mielipiteitä yleensäkin kurssitoiminnan kehittämiseksi.

Tässä raportissa esitellään noin sadalle kouluttajalle lähetettyjen kyselylomakkeiden tuloksia. Kysely lähetettiin sekä Liikenneturvan omille ikäautoilijakouluttajille että LOKEssa koulutetuille liikenneopettajille. Myös Liikenneturvan aluetoimistoille postitettiin kyselylomakkeet.

## 2. Menetelmät

---

Kyselylomakkeet (Liitteet 2 ja 3) postitettiin yhteensä 98:lle kouluttajalle ympäri Suomea ja 11:lle Liikenneturvan aluetoimistolle. Kouluttajat olivat henkilöitä, jotka olivat osallistuneet joko Liikenneturvan tai LOKEn ikäautoilijakoulutukseen. Kyselylomake sisälsi Liikenneturvan kouluttajille 27 kysymystä ja LOKEn kouluttajille 26 kysymystä. Kyselyn avulla haettiin tietoa mm. kurssien sisällöstä, markkinoinnista, rahoituksesta ja ikäautoilijakurssien kehittämisestä.

56:lle LOKEn kouluttajalle lähetettiin kyselylomake toukokuun lopussa. Heillä oli aikaa vastata kyselyyn puolitoista viikkoa. Puolentoista viikon päästä viimeisestä palautuspäivästä kouluttajat saivat muistutuksen kyselystä. 42:lle Liikenneturvan kouluttajalle postitettiin kyselylomakkeet Kouluttajautisten ohessa kesäkuun alussa. Heillä oli kaksi viikkoa aikaa vastata kyselyyn. Heille lähetettiin muistutus puolentoista viikon päästä palautuspäivämäärästä. Myös Liikenneturvan 11 aluetoimistoa saivat kesäkuun alussa kyselylomakkeen.

Aineiston analysoinnissa ei otettu huomioon kahden aluetoimiston järjestämien kurssien ja tilaisuuksien määriä, koska samalta alueelta kouluttajat itse olivat vastanneet kyselyyn. Kysymykset 1. ja 22. jätettiin heidän kohdaltaan huomioimatta, jotta välttyttäisiin päällekkäisyyksiltä. Aluetoimistojen muut vastaukset otettiin huomioon. Yksi Liikenneturvan kouluttaja ei ilmoittanut toimipaikkaansa, joten hänet on huomioitu erikseen taulukoissa.

## 3. Kyselyn tulokset

---

Kyselyyn vastasi 48 % kouluttajista ja 27 % aluetoimistoista (taulukko 1). Eniten kyselylomakkeita saatiin Liikenneturvan kouluttajilta, joista 69 % vastasi kyselyyn. LOKEn kouluttajista 33 % osallistui kyselyyn.

Taulukko 1. Lähetettyjen ja palautettujen lomakkeiden määrät

	<i>Lähetetyt</i>	<i>Ei-tavoitetut</i>	<i>Palautetut</i>	<i>Palautetut %</i>
Liikenneturvan kouluttajat	42		29	69 %
LOKEN kouluttajat	56	4	17	33 %
Yhteensä	98		46	48 %
Aluetoimistot	11		3	27 %

## Lähetetyt ja palautetut lomakkeet lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Lähetetyt	38	39	8	13	98
Palautetut	16	15	5	9	45+1

**3.1 Ikäautoilijan kuntokurssit**

50 % vastanneista kouluttajista oli järjestänyt vähintään yhden kurssin ikäautoilijoille (taulukko 2). Suurin osa kouluttajista Etelä-Suomessa sekä Oulun- ja Lapin lääneissä oli pitänyt kursseja. Näillä alueilla 56 % vastanneista oli toiminut kouluttajana ikäautoilijakursseilla. Länsi-Suomessa kursseja oli pitänyt 47 % kouluttajista ja Itä-Suomessa yksi kouluttaja oli vetänyt kursseja (20 %). Myös kahden Liikenneturvan aluetoimiston toimintapiirissä oli järjestetty kuntokursseja.

Kesäkuuhun 2000 mennessä iäkkäille autoilijoille oli järjestetty ympäri Suomea yhteensä 95 kurssia (taulukko 2). Eniten kursseja oli järjestetty Länsi-Suomessa, jossa pidettiin lähes puolet kursseista. Vähiten kursseja oli ollut Itä-Suomessa, jossa oli järjestetty vain muutama kurssi. Tähän on syynä se, että Itä-Suomessa on huomattavasti vähemmän aktiivisia kouluttajia kuin muualla Suomessa. Itä-Suomessa vain yksi kouluttaja oli järjestänyt kursseja.

Taulukko 2. Kurssimäärät ja kursseja pitäneiden määrät lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Kurssien määrä	25	44	2	23	94+1
Piti kursseja	9	7	1	5	22+1
Ei pitänyt kursseja	7	8	4	4	23

80 % järjestetyistä kursseista oli Liikenneturvan kouluttajien vetämiä (taulukko 3). Liikenneturvan kouluttajista 52 % oli järjestänyt vähintään yhden ikäautoilijakurssin. Aktiivisimpia olivat Liikenneturvan kouluttajat Länsi-Suomessa, jossa yksi kouluttaja oli vetänyt keskimäärin 7 ikäautoilijakurssia. Sen sijaan Itä-Suomessa yksikään Liikenneturvan kolmesta kouluttajasta ei ollut vetänyt kursseja.

Taulukko 3. Liikenneturvan kouluttajien vastaajien määrä, kurssimäärät ja kursseja pitäneiden määrät lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Kurssien määrä	17	43	0	15	75+1
Vastaajien määrä	9	10	3	6	29
Piti kursseja	5	6	0	3	14+1
Ei pitänyt kursseja	4	4	3	3	14

47 % LOKEn kouluttajista oli järjestänyt vähintään yhden kurssin (taulukko 4). Eniten kursseja oli järjestetty Etelä-Suomessa sekä Oulun- ja Lapin lääneissä. Etelä-Suomessa kouluttajat olivat pitäneet keskimäärin kaksi kurssia ja Oulun- ja Lapin lääneissä neljä kurssia.

Taulukko 4. LOKEn kouluttajien vastaajien määrä, kurssimäärät ja kursseja pitäneiden määrät lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Kurssien määrä	8	1	2	8	19
Vastaajien määrä	7	5	2	3	17
Piti kursseja	4	1	1	2	8
Ei pitänyt kursseja	3	4	1	1	9

50 % kyselyyn vastanneista kouluttajista ei ollut vetänyt yhtään kurssia ikäautoilijoille. Myöskään yksi Liikenneturvan aluetoimisto ei ollut järjestänyt kursseja. Kouluttajilta kysyttiin syitä siihen, miksi he eivät olleet järjestäneet tai vetäneet kursseja koulutuksen jälkeen (vastanneita 24 hlöä). Suurimpana ongelmana oli kysynnän puute (11 hlöä). Kouluttajia ei oltu pyydetty järjestämään kursseja, koska iäkkäät eivät ole kiinnostuneita osallistumaan kursseille. Kolme kouluttajaa totesi, ettei kursseja myöskään oltu markkinoitu. Syitä löytyi myös kouluttajien ajanpuutteesta (4 hlöä) ja kurssien rahoitusongelmista (4 hlöä). Muutaman kouluttajan mukaan kysyntä on loppunut viimeistään kurssin maksullisuuteen. Kolme kouluttajaa totesi, että ovat käyttäneet kurssilta saatuja tietoja hyväkseen iäkkäille järjestetyissä tilaisuuksissa. Yksi kouluttaja osallistui koulutukseen saadakseen lisävalmiuksia tulevien liikenneopettajien koulutukseen.

Kursseille osallistuneiden määrän selvittämiseksi kouluttajia pyydettiin arvioimaan kuinka paljon kursseille on osallistunut ikäautoilijoita (vastanneita 21 hlöä) ja minkä ikäisiä he ovat

keskimäärin olleet (vastanneita 23 hlöä). Vastaajien arvion mukaan kurssille oli osallistunut yhteensä 1754 iäkästä autoilijaa. 13 kouluttajaa arvioi vielä erikseen mies- ja naisosallistujien määrän. Näiden kouluttajien arvion mukaan 65 % koulutukseen osallistuneista autoilijoista oli ollut naisia (n = 876) ja 35 % miehiä (n = 465). Yli puolet kouluttajista arvioi kurssilaisten olleen keskimäärin 65–70 -vuotiaita. Neljäsosan mielestä kurssilaiset olivat keskimäärin 60–65 -vuotiaita. Nuorin koulutukseen osallistunut henkilö oli ollut 40 -vuotias ja vanhin 89 -vuotias.

Kouluttajilta kysyttiin myös kurssien pituutta ja sitä kuinka monelle päivälle ne olivat ajoittuneet (vastanneita 23 hlöä). Kolmas osa kouluttajista kertoi kurssien kestäneen keskimäärin kahdeksan tuntia (7 hlöä). Kurssit saattoivat kestää myös kuusi (3 hlöä), seitsemän (3 hlöä) tai yhdeksän tuntia (3 hlöä). Lyhin kurssi kesti kaksi tuntia ja pisin viisitoista tuntia. Lähes puolet kurseista ajoittui kahdelle päivälle (9 hlöä). Moni kouluttaja ilmoitti kurssien ajoittuvan kolmelle (6 hlöä) tai neljälle (5 hlöä) päivälle. Lyhin kurssi kesti yhden päivän ja pisin ajoittui viidelle eri päivälle.

Kouluttajia pyydettiin arvioimaan myös sitä, miksi heidän mielestään kurssilaiset olivat hakeutuneet koulutukseen. Kysymykseen vastasivat kaikki kurseja järjestäneet kouluttajat (taulukko 5). Yli puolet vastanneista oli sitä mieltä, että iäkkäät autoilijat toivoivat saavansa koulutuksesta ajankohtaisia liikennetietoja. Monet pitävät omia tietojaan vanhentuneina ja kaipaavat uutta tietoa liikenteestä ja liikennesäännöistä. Yleinen kiinnostus ajotaidon ylläpitämiseen ja mielenkiinto liikenneasioihin olivat myös syitä koulutukseen hakeutumiselle. Monet ikäautoilijat olivat epävarmoja omasta ajotaidostaan ja toivoivat koulutuksen tuovan varmuutta ajamiseen. Muita syitä koulutukseen hakeutumiselle olivat tuleva ajokortin uusiminen ja kurssilla mahdollisesti syntyvät sosiaaliset kontaktit. Muutamassa tapauksessa vaimo tai lapset olivat pakottaneet asianomaisen osallistumaan kurssille (2 hlöä). Koulutukseen hakeutumisen syiksi mainittiin myös kutsun saaminen omalta järjestöltä (2 hlöä) ja kurssin ilmaisuus.

Taulukko 5. Minkälaisia syitä iäkkäillä on ollut koulutukseen hakeutumiseen?

<i>n</i> = 25	
Ajankohtaisen liikennetiedon tarve	14
Kiinnostus ajotaidon ylläpitämiseen ja liikenneasioihin	9
Epävarmuus omasta ajotaidosta	6
Sosiaaliset kontaktit	3
Ajokortin uusiminen	3

23 kouluttajaa vastasi kysymykseen siitä, mitä mieltä kurssilaiset olivat olleet koulutuksesta. Kurseille osallistuneiden kommentit olivat olleet kouluttajien mukaan positiivisia. Kurssilaiset olivat olleet erittäin tyytyväisiä kurssiin (18 hlöä) ja olivat pitäneet sitä hyödyllisenä (5 hlöä). Muutaman kurssilaisen mielestä kurssi pitäisikin saada mahdolliseksi kaikille ikäautoilijoille (2 hlöä). Muutama kurssilainen oli jäänyt kaipaamaan ajoharjoittelua ja toivonut kurssin kaiken kaikkiaan olevan pidemmän. Eräs kurssilainen halusi, että kurssilla olisi käsitelty enemmän myös liikennesääntöjä.

### 3.1.1 Kurssien järjestäminen, rahoitus ja markkinointi

Kyselyllä haluttiin tietoa myös siitä, millaisia tahoja oli ollut mukana järjestämässä kurssia. Yli puolet kouluttajista mainitsi kansalais- ja työväenopiston sekä Liikenneturvan osallistuneen kurssien järjestämiseen (taulukko 6). Myös autokoulut ja eläkeläisyhdistykset olivat usein olleet mukana järjestelyissä. Näiden lisäksi muutama kouluttaja mainitsi Autoliiton, kuntoutuskeskuksen ja vakuutusyhtiön osallistuneen järjestelyihin. Myös veteraaniyhdistys, palvelukeskus, Tielaitos, kunnat ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys olivat olleet mukana järjestämässä kursseja.

Taulukko 6. Minkälaisia tahoja on ollut mukana kurssin järjestämisessä?

<i>n</i> = 25	
Kansalais- ja työväenopisto	19
Liikenneturva	15
Autokoulu	9
Eläkeläisyhdistys	7
Autoliitto	2
Kuntoutuskeskus	2
Vakuutusyhtiö	2

Kouluttajilta kysyttiin myös sitä, millaisia tahoja oli osallistunut kurssien rahoitukseen (taulukko 7). Useimmiten kurssilaiset itse olivat osallistuneet kurssista aiheutuvien kustannusten maksamiseen. Tärkeitä maksajia olivat myös kansalais- ja työväenopistot sekä Liikenneturva. Myös eläkeläisjärjestöt ja autokoulut olivat osallistuneet rahoitukseen. Yksittäisinä rahoittajina mainittiin LOKE, palvelukeskus, vakuutusyhtiö, Autoliitto sekä kunta.

Taulukko 7. Mitkä seuraavista tahoista ovat osallistuneet kurssien rahoitukseen?

<i>n</i> = 22	
Kurssilaiset	17
Kansalais- ja työväenopistot	17
Liikenneturva	12
Eläkeläisjärjestöt	5
Autokoulut	3

Kouluttajilta kysyttiin myös heidän mielipidettään siitä, ovatko iäkkäät halukkaita maksamaan kurssista (vastanneita 24 hlöä). Suurin osa kouluttajista oli sitä mieltä, että ikäautoilijat ovat valmiita maksamaan koulutuksesta (14 hlöä). Kouluttajien mukaan iäkkäät ovat halukkaita maksamaan kurssista keskimäärin 50 - 100 mk (9 hlöä). Muutaman kouluttajan mielestä 150 mk olisi sopiva summa (3 hlöä). Kahden kouluttajan mielestä iäkkäät olisivat valmiita maksamaan kurssista 200 mk ja 300 mk. Neljä kouluttajaa oli sitä mieltä, etteivät iäkkäät ole halukkaita maksamaan koulutuksesta. Heidän mukaan iäkkäät eivät halua maksaa kurseista, koska he ”pitävät sitä rahastuksena” ja ”kokevat olevansa etuoikeutettuja osallistumaan ilmaiselle kurssille”. Viisi kouluttajaa ei tiennyt iäkkäiden mielipiteistä kurssin maksullisuuden suhteen.

Kurssien markkinointia ajatellen kouluttajilta kysyttiin heidän näkemystään siitä, miten ikäautoilijat olivat saaneet tiedon pidettävistä kursseista (taulukko 8). Suurin osa ikäautoilijoista oli saanut tiedon kurssista lehti-ilmoituksesta. Noin puolet kursseille osallistuneista oli saanut tiedon jonkun järjestön kautta, useimmiten joltakin eläkeläisjärjestöltä. Neljäsosa osallistuneista oli kuullut kurssista kansalaisopiston kautta, suullisesti ystävältä tai lukenut ilmoitustaululta. Muutama oli saanut tiedon kurssista Liikenneturvasta, kurssin esittelytilaisuudesta, radiosta tai paikallisesta pankista.

Taulukko 8. Miten ikäautoilijat ovat saaneet tiedon pidettävistä kursseista?

<i>n</i> = 25	
Lehti-ilmoitus	14
Järjestön kautta	11
Kansalaisopiston kautta	6
Suullisesti	5
Ilmoitustaulu	6
Liikenneturva	3

### **3.1.2 Kursseilla käsitellyt asiat**

#### *3.1.2.1 Ikäautoilijan kuntokurssin ydinosan aiheet*

Liikenneturvan ja LOKEn kouluttajien välillä ei ollut eroja kursseilla käsiteltyjen asioiden suhteen. Kouluttajia pyydettiin rastimaan listalta mitä asioita he useimmiten käsittelevät kursseilla (vastaajia 18 hlöä). Listatut aiheet olivat Ikäautoilijan kuntokurssin ydinosaan sisältyviä teemoja. Vain viisi kouluttajaa käsittelee kursseilla kaikkia listalla mainittuja aiheita. 13 kouluttajaa oli käsitellyt suurimman osan aiheista. Vähiten kursseilla oli esiintynyt seuraavia aiheita: moottoripyörä toisena osapuolena (6 hlöä), liukkaalla ajo (9 hlöä), pimeällä ajaminen (9 hlöä) ja moottoritiellä ajaminen (8 hlöä). Sen sijaan melkein jokainen kysymykseen vastanneista oli käsitellyt iän vaikutusta ajamiseen, risteysajoa, havaintojen tekemistä liikenteessä, ajonopeuden valintaa, liikenteessä ennakoitua ja turvallisuusväliä.

Annettujen aiheiden lisäksi kouluttajilla oli mahdollisuus kertoa, mitä muita aiheita he olivat mahdollisesti käsitelleet kursseilla (vastanneita 19 hlöä). Edellä mainittujen aiheiden lisäksi kouluttajat olivat käsitelleet liikennesääntöjä ja -merkkejä (5 hlöä), paikkakuntakohtaisia liikenteen erikoisuuksia (4 hlöä) ja kurssilaisten kokemuksia (3 hlöä). Kursseilla oli käsitelty myös taukojumppaa (2 hlöä), taloudellista ajamista, liikennefysiikkaa, turvavöiden käyttöä ja tavaroiden kiinnittämistä.

Kouluttajia pyydettiin lisäksi numeroimaan aihelistalta heidän mielestään viisi tärkeintä asiaa (vastanneita 23 hlöä). Tärkeimpänä kouluttajat pitivät aihetta ”Miten ikä vaikuttaa ajamiseen?”. 20 kouluttajaa sijoitti tämän aiheen viiden tärkeimmän joukkoon. Viiden tärkeimmän joukkoon sijoittuivat myös ”Risteysajo” (17 hlöä) ja ”Havaintojen tekeminen liikenteessä” (17 hlöä). Aihe ”Turvallinen ajaminen - mitä se on?” sijoittui viiden tärkeimmän joukkoon 16 kouluttajan mielestä. 13 kouluttajaa sijoitti tämän aiheen ensimmäiseksi tärkeysjärjestykseen.

#### *3.1.2.2 Ikäautoilijan kuntokurssin lisäosat*

Ikäautoilijan kuntokurssiin on mahdollista sisällyttää lisäosina itsearviointia, fysioterapiaa, lääkärin neuvontaa ja/tai ajoharjoittelua.

39 % kaikista järjestetyistä kursseista on sisältänyt lisäosana **itsearvioinnin** (n = 37). Se on liittynyt sekä Liikenneturvan että LOKEn kouluttajien kursseihin (n = 19). LOKEn kouluttajat ovat suhteessa kurssien määrään sisällyttäneet useammin itsearvioinnin kursseilleen kuin

Liikenneturvan kouluttajat. Puolet kaikista itsearviointin kursseihinsa sisällyttäenistä kouluttajista oli käyttänyt tässä osassa tehtäviä ja Ikänsä ratissa -videofilmiä (9 hlöä). Neljä kouluttajaa käytti ainoastaan Ikänsä ratissa -videofilmiä ja kolme kouluttajaa erilaisia kurssimateriaaliin sisältyviä itsearviointitehtäviä. Muutama kouluttaja käytti kaikkia edellä mainittuja itsearviointikeinoja sekä mainitsi erikseen keskustelelevansa tai antavansa palautetta kurssilaisille.

Kahdeksan kouluttajaa on sisällyttänyt kursseihin **fysioterapiaosuuden**. Fysioterapia oli ollut lisäosana yhteensä 18:lla eri kurssilla, mikä on noin 19% kaikista järjestetyistä kursseista. Lähes 90 % fysioterapiaa sisältäneistä kursseista (n = 16) oli Liikenneturvan kouluttajien vetämiä. Kouluttajana tässä osuudessa toimi fysioterapeutti (5 hlöä), terveydenhoitaja (2 hlöä) tai lääkäri (1 hlö). Kouluttajat antoivat ohjeita fysioterapiaosuuden vetäjälle. Viisi kouluttajaa keskusteli kurssiin liittyvistä asioista yhdessä vetäjän kanssa ennen koulutuksen alkamista. Kolme kouluttajaa antoi Ikäautoilijan kuntokurssi materiaaliin sisältyvät fysioterapiaa käsittelevät osat vetäjälle luettavaksi ennen kurssia.

**Lääkärin neuvontaa** on ollut 11 %:ssa kaikista järjestetyistä kursseista (n = 10). Yhteensä yhdeksän kouluttajan kurssiin on sisällytetty lääkäriä neuvontaa. Lääkärin osuudessa on useimmiten keskusteltu sairauksien ja lääkityksen vaikutuksesta ajokykyyn sekä annettu neuvontaa koko ryhmälle (8 hlöä). Yksi kouluttaja mainitsi, että lääkäri oli neuvonut kurssilaisia myös henkilökohtaisesti. Lääkäri sai useimmiten koulutuskansion sisältämät ohjeet osuutensa vetämistä varten ja muutamassa tapauksessa kouluttaja keskusteli vielä asioista lääkärin kanssa ennen koulutusta. Yhdessä tapauksessa lääkäri ei halunnut ohjeita.

24 % järjestetyistä kursseista sisälsi myös **ajoharjoittelua** (n = 23). Yhteensä 14 kouluttajaa oli sisällyttänyt tämän lisäosan kurssiinsa. LOKEn kouluttajat olivat huomattavasti enemmän järjestäneet ajoharjoittelua kurssiensa yhteydessä kuin Liikenneturvan kouluttajat. 63 % LOKEn kouluttajien kursseista oli sisältänyt ajoharjoittelua, kun vastaava luku Liikenneturvan kouluttajien kursseilla oli 15%. Suurin osa ajoharjoittelusta tapahtui liikenteessä (8 hlöä). Kolme kouluttajaa kertoi ajoharjoittelun tapahtuneen radalla. Rataosuuteen oli sisällytetty omakohtaista ajoharjoittelua (2 hlöä), opettajan demonstraatioita (2 hlöä) ja pimeällä ajoa (3 hlöä). Jos ajoharjoitteluun oli osallistunut muita kouluttajia he olivat yleensä saaneet ohjeet sitä varten yhteisessä palaverissa. Siinä kouluttaja oli käynyt läpi ikäautoiluun liittyviä asioita ja antanut ohjeita ajoharjoittelun vetämistä varten.

13 kouluttajaa kertoi omia huomioitaan ajoharjoittelusta. Kokonaisuudessaan ikäautoilijat olivat selvinneet hyvin harjoittelusta, vaikka osa kusseista jännittikin tilannetta. Ajoharjoittelu

antoi kuitenkin itseluottamusta. Havainnointi liikkeellelähdössä ja kaistanvaihdossa oli ikäautoilijoille vaikeaa. Ajoittain myös ajoneuvon käsittely oli kankeaa. Monilta autoilijoilta puuttui tietoa pimeällä ajamisesta. Heillä oli vähän tietoa pysähtymismatkoista ja nopeuden vaikutuksesta. Jarrujen käyttö maksimiteholla oli hankalaa. Kurssilaiset itse pitivät harjoittelua tarpeellisena ja innostavana. Toisaalta ajoharjoitteluun osallistuivat lähinnä ne henkilöt, jotka eivät välttämättä edes tarvitsisi harjoitusta. Ikäautoilijan ajon kuvaaminen videolle takana ajavasta autosta osoittautui hyväksi menetelmäksi oman ajon arviointiin ja palautteen antamiseen.

### **3.1.3 Kursseilla käytetty aineisto**

Kaikki kurseja pitäneet LOKEn kouluttajat olivat käyttäneet Ikäautoilijan kuntokurssi - aineistoa. Liikenneturvan kouluttajilta ei kysytty käyttävätkö he tätä aineistoa. Sen sijaan kaikilta kurseja pitäneiltä ja aineistoa käyttäneiltä kysyttiin, käyttivätkö he aineistoon sisältyviä valmiita tehtäviä kursseilla (vastanneita 21 hlöä). Kysymykseen vastanneista yksi Liikenneturvan kouluttaja vastasi, ettei käytä tehtäviä ollenkaan. 16 kouluttajaa mainitsi erikseen mitä tehtäviä he olivat käyttäneet kursseilla. Kuusi kouluttajaa vastasi käyttävänsä kaikkia tehtäviä. ”Oman ajamisen arviointi” (2 hlöä), ”Mitä turvallinen ajaminen on?” (2 hlöä) ja ”Miten olen muuttunut?” (2 hlöä) -tehtäviä käyttivät muutamat kouluttajat. Myös tehtäviä ”Mottoni liikenteessä”, ”Vaaratilanteen kuvaus”, ”Näkemisongelmat”, ”Vieras ja tuttu ajoympäristö”, ”Risteysajo” ja ”Epäiletkö ajotaitoasi?” käytettiin.

Kouluttajilta pyydettiin myös ehdotuksia kurssitehtäviksi. Kahdeksan vastaajaa antoi seuraavanlaisia ehdotuksia: ”risteysajosta ja väistämisestä kuvatehtäviä”, ”filmi iäkkäiden aiheuttamista vakavista onnettomuuksista ja vaikeuksista liikenteessä”, ”vapaaehtoinen kirjallinen koe”, ”peruutuspeilin käyttöön liittyviä harjoituksia”, ”reittisuunnitelman tekoa”, ”kuorman sidontaa”, ”johdattelua aiheeseen: Koska luovun ajokortista?” ja ”tehtäviä iäkkäiden omista heikkouksista ja vahvuuksista”.

Ikäautoilijan kuntokurssi -aineistoa käyttäneiltä kouluttajilta kysyttiin miten materiaali on heidän mielestään toiminut kurssien suunnittelussa ja kursseilla (vastanneita 35 hlöä). Kaikkien kysymykseen vastanneiden mielestä aineisto on toiminut hyvin. Aineistossa on hyvä perusrunko, johon kouluttaja voi itse lisätä mm. paikkakuntakohtaisia liikenneasioita.

Liikenneturvan kouluttajilta kysyttiin heidän mielipidettään Liikenneturvan lähettämästä materiaalista (Kouluttajauutiset ja sen ohessa toimitettu muu aineisto). Kouluttajat olivat erittäin tyytyväisiä saamaansa materiaaliin (vastanneita 30 hlöä). Materiaalit olivat hyviä ja

antoivat kouluttajille ajankohtaista tietoa uusista liikenneasioista. LOKEn kouluttajille Liikenneturva ei ole lähettänyt kyseisiä materiaaleja.

Kouluttajilta kysyttiin myös mitä materiaalia he mahdollisesti antavat kurssilaisille (vastanneita 23 hlöä). Kurssilaisille jaettiin useimmiten todistus kurssilla käymisestä sekä Autoillen kaiken ikää -opas (15 hlöä). Kolme kouluttajaa ilmoitti antavansa kurssilaisille vain Autoillen kaiken ikää -oppaan. Muutamit kouluttajat jakavat myös liikennemerkki esitteitä (4 hlöä). Kahdeksan kouluttajaa kertoi antavansa kurssilaisille erilaisia monisteita ja materiaaleja jumppaohjeista aina optikon käyntikortteihin asti.

### 3.2 Kouluttajien näkemys kurssilaisista

Kursseja pitäneitä kouluttajia pyydettiin arvioimaan mitkä olivat heidän mielestään kurssilaisten keskeisiä ongelmia liikenteessä (taulukko 9). Melkein puolet kouluttajista oli sitä mieltä, että monilla kurssilaisilla oli ongelmia liikennesääntöjen hallitsemisessa. Useilla sääntötiedot olivat vanhentuneita eikä uusista liikennesäännöistä ollut tarpeeksi tietoa. Kurssilaisilla oli lisäksi vaikeuksia risteystilanteissa, ajoneuvon käsittelyssä ja oman ajamisensa arvioimisessa. Myös tilannenopeudet olivat ajoittain liian suuria. Muutaman kouluttajan mielestä selkeimpänä puutteena ajotaidossa oli havaintojen tekeminen esimerkiksi kaistanvaihdossa. Lisäksi pinttyneet toimintatavat ja epävarmuus omasta ajotaidosta olivat keskeisiä ongelmia.

Taulukko 9. Mitkä ovat mielestäsi kurssilaisten keskeisiä ongelmia liikennetietoudessa ja ajotaidossa?

<i>n</i> = 22	
Sääntöjen hallitseminen	9
Risteysajo	6
Vaikeus arvioida omaa ajamistaan	5
Ajoneuvon käsittely kankeaa	4
Pinttyneet toimintatavat	4
Tilannenopeudet liian suuria	4
Kaistanvaihto	3
Epävarmuus	3
Havainnointi	3

Kouluttajilta tiedusteltiin myös heidän näkemystään siitä, miten kurssin käyminen saattaa vaikuttaa iäkkäiden ajamiseen (vastanneita 23 hlöä). Melkein jokainen kouluttaja oli sitä mieltä, että kurssin käymisen jälkeen kurssilaisilla on realistisempi käsitys itsestään kuljettajina (21 hlöä). Kuuden kouluttajan mielestä tämä realistisempi kuva itsestä saattaa johtaa siihen, että ikäautoilijat ajavat aiempaa enemmän kurssin jälkeen. Kaksi kouluttajaa arvioi, että realistinen kuva johtaisi ajamisen vähentymiseen. Erittäin moni myös uskoi ikäautoilijoiden olevan entistä varovaisempia risteyksissä (18 hlöä). Hieman yli puolet kouluttajista oli sitä mieltä, että ikäautoilijat välttävät ajamista vaativissa ympäristöissä ja olosuhteissa kurssin jälkeen (14 hlöä). Sen sijaan yksi kouluttaja uskoi heidän ajavan aiempaa enemmän vaativissa ympäristöissä ja olosuhteissa. Muutaman kouluttajan mielestä ikäautoilijat saavat kurssin myötä lisää kannustusta omaan ajamiseen (3 hlöä). Kurssilaiset myös aktivoituvat seuraamaan liikennettä, ajavat ennakoitavammin kuin ennen ja uskaltavat pitää oman ajorytminsä. Eräs kouluttaja arveli myös valmiuden luopua ajokortista saattavan lisääntyä.

### **3.3 Ikäautoilijakoulutuksen kehittäminen**

Hyvin monet kouluttajat kertoivat mielipiteitään ikäautoilijoiden koulutuksen kehittämiseksi (taulukko 10). Kouluttajista neljäsosa oli sitä mieltä, että jatkokoulutuksen pitäisi olla pakollista iäkkäille autoilijoille. Ajokortin uusimisen ehtona tulisi olla jatkokoulutukseen osallistuminen. Monen kouluttajan mielestä kurssien markkinoimista tulisi lisätä. Markkinoinnin avulla ikäautoilijat saisivat enemmän tietoa kursseista ja mahdolliset epäluulot niitä kohtaan vähenisivät. Myös eri järjestöjen välisellä tiiviillä yhteistyöllä voitaisiin kehittää koulutusta. Muutaman kouluttajan mielestä kurssien järjestämisessä suurimpana ongelmana on niiden rahoittaminen. Kurssit ovat iäkkäiden mielestä liian kalliita, joten maksajia tarvittaisiin. Sponsoreiden ja eri järjestöjen yhteistyön avulla saattaisi olla mahdollista ratkaista tämä ongelma. Muutama kouluttaja kaipasi kuntokurssista lyhyempää versiota. Erään kouluttajan mielestä taas ”kahden vuorokauden täysihoitokurssi tarjosi hyvän kasvualustan liikenneturvallisuusajattelun lisäämiseen”. Ajoharjoittelua ja ajon arviointia pitäisi kouluttajien mielestä saada enemmän kursseille. Kursseilla olisi hyvä huomioida enemmän myös paikkakuntakohtaisia tarpeita ja mahdollisuuksien mukaan järjestää ikäautoilijoille tukihenkilö, jolta he voisivat kysyä liikenneasioista kurssin päätyttyä. Muutaman kouluttajan mielestä koulutus toimii hyvin sellaisenaan.

Taulukko 10. Miten sinun mielestäsi ikäautoilijoiden koulutusta tulisi kehittää?

<i>n</i> = 34	
Koulutus pakolliseksi	8
Markkinoinnin lisääminen	6
Eri järjestöjen yhteistyö	6
Ajon arvioiteja enemmän	5
Rahoituksen järjestäminen: sponsorit	4
Koulutuksessa ei ole kehitettävää	3

Suurin osa jatkokoulutusta tarvitsevista ikäautoilijoista ei luultavasti hakeudu koulutukseen. Kouluttajilta kysyttiin ehdotuksia tämän ongelman ratkaisemiseksi (taulukko 11). Yli kolmasosa heistä oli sitä mieltä, että monet iäkkäät eivät tiedä heille suunnatusta koulutuksesta ja niiden sisällöstä. Tiedon lisäämiseksi olisi panostettava siis enemmän markkinointiin. Markkinoinnin avulla olisi mahdollista vähentää iäkkäiden ennakkoluuloja ja pelkoja kursseja kohtaan. Kurssin maksullisuus on myös este koulutukseen hakeutumiselle. Alle kolmasosa kuljettajista oli sitä mieltä, että jatkokoulutuksen tulisi olla ilmaista ikäautoilijoille. Koulutus saataisiin ilmaiseksi sponsoritoiminnan tai yhteiskunnan avustamana. Koulutusta tarvitsevat ikäautoilijat saataisiin kursseille myös pakotteen kautta. Kolmasosa piti jatkokoulutuksen pakollistamista ajokortin uusimisen yhteydessä hyvänä keinona ongelman ratkaisemiseksi. Muutama kouluttaja uskoi järjestöjen kautta luotavan ympäristöpaineen muuttavan ikäautoilijoiden mielipiteitä kursseista (2 hlöä). Myös eri järjestöjen yhteistyö voisi olla ratkaisuna ongelmaan.

Taulukko 11. Suurin osa koulutusta tarvitsevista ikäautoilijoista ei hakeudu koulutukseen. Onko sinulla ehdotuksia tämän ongelman ratkaisemiseen?

<i>n</i> = 37	
Tiedon lisääminen markkinoinnin avulla	13
Koulutus ilmaiseksi	10
Pakollinen kurssi ajokorttia uudistettaessa	10

Markkinoinnin kehittämiseen antoi ideoita 39 kouluttajaa (taulukko 12). Kolmasosa heistä oli sitä mieltä, että markkinoinnissa julkiset tiedotusvälineet, kuten televisio, radio ja lehdet, ovat tehokkain keino kertoa ikäautoilijoille jatkokoulutuksesta. Kolmannes kouluttajista katsoi, että markkinointi toimii hyvin myös eläkeläisjärjestöjen kautta. Tehokasta tiedonvälitystä on lisäksi suora yhteydenotto iäkkäisiin esimerkiksi postin kautta. Monen kouluttajan mielestä myös kansalais- ja työväenopistojen kautta on hyvä kertoa kursseista. Kahden kouluttajan mukaan

markkinoinnissa tärkeintä on se, että tietoa välitetään siellä missä iäkkäät ihmiset ovat (esim. kerhot, järjestöt).

Taulukko 12. Miten kursseja pitäisi mielestäsi markkinoida?

<i>n</i> = 39	
Julkisten tiedotusvälineiden käyttö	13
Eläkeläisjärjestöjen kautta	13
Suoramarkkinointina iäkkäille	8
Kansalais- ja työväenopiston kautta	7

Kouluttajilta kysyttiin tarvitsevatko he itse lisää koulutusta tai uusia materiaaleja kurssien vetämiseen (vastanneita 46 hlöä). Melkein kaikki kouluttajat kertoivat tarvitsevansa jonkinlaista koulutusta (40 hlöä). Vain muutama oli sitä mieltä, ettei tarvitse koulutusta lainkaan (6 hlöä). 14 kouluttajaa oli sitä mieltä, että kaikenlainen koulutus on aina tarpeellista. Monet halusivat saada uutta tietoa ikäautoiluun liittyvistä asioista ja kerrata aiemmin kursseilla läpikäytyjä asioita (9 hlöä). Yhteinen kouluttajapäivä oli myös monen kouluttajan toiveena (7 hlöä). Sen aikana voisi päivittää liikennetietoja ja vaihtaa kokemuksia. Tällainen päivä voisi olla kerran vuodessa kursseja järjestäneille kouluttajille. Muutama kouluttaja kaipasi myös lisäkoulutusta itselleen (3 hlöä). Seitsemän kouluttajaa toivoi uutta materiaalia kurssien vetämiseen.

### 3.4 Teematilaisuudet, alustukset ja esitelmät

65 % kyselyyn vastanneista kouluttajista oli pitänyt vähintään yhden iäkkäille suunnatun liikenneaiheisen tilaisuuden (vastanneita 44 hlöä). Oulun- ja Lapin läänien kouluttajista suurin osa oli pitänyt tilaisuuksia. Liikenneturvan kouluttajista 76 % ja LOKE:n kouluttajista 47 % oli vetänyt tällaisia tapahtumia. LOKE:n kouluttajista kaksi henkilöä ei vastannut tähän kysymykseen.

Kesäkuuhun 2000 mennessä iäkkäille suunnattuja tilaisuuksia oli järjestetty yhteensä 220 ympäri Suomea (taulukko 13). Aktiivisimpia kouluttajat olivat olleet Länsi-Suomessa, jossa oli järjestetty 40 % kaikista tilaisuuksista. Vähiten tilaisuuksia oli pidetty Itä-Suomessa.

Taulukko 13. Tilaisuuksien ja tilaisuuksia pitäneiden määrät lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Tilaisuuksien määrä	60	88	32	40	220
Piti tilaisuuksia	10	9	4	7	30
Ei pitänyt tilaisuuksia	6	4	2	2	14

Liikenneturvan kouluttajat olivat pitäneet 92 % järjestetyistä tilaisuuksista (taulukko 14). Eniten tilaisuuksia olivat vetäneet Länsi-Suomen kouluttajat, joista yksi kouluttaja oli pitänyt keskimäärin 12 tilaisuutta. Myös Itä-Suomessa Liikenneturvan kouluttajat olivat olleet aktiivisia. Itä-Suomessa yksi kouluttaja oli pitänyt keskimäärin 10 tilaisuutta.

Taulukko 14. Liikenneturvan kouluttajien tilaisuuksien ja tilaisuuksia pitäneiden määrät lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Tilaisuuksien määrä	56	85	31	30	202
Piti tilaisuuksia	7	7	3	5	22
Ei pitänyt tilaisuuksia	2	3	1	1	7

LOKEN kouluttajat olivat pitäneet 8 % järjestetyistä tilaisuuksista (taulukko 15). Aktiivisimpia kouluttajat olivat olleet Oulun- ja Lapin lääneissä, joissa keskimäärin kouluttajat olivat vetäneet kolme tilaisuutta. Muualla Suomessa kouluttajat olivat keskimäärin pitäneet yhden tilaisuuden.

Taulukko 15. LOKEn kouluttajien tilaisuuksien ja tilaisuuksia pitäneiden määrät lääneittäin

	<i>Etelä-Suomi</i>	<i>Länsi-Suomi</i>	<i>Itä-Suomi</i>	<i>Oulun- ja Lapin lääni</i>	<i>Yhteensä</i>
Tilaisuuksien määrä	4	3	1	10	18
Piti tilaisuuksia	3	2	1	2	8
Ei pitänyt tilaisuuksia	4	1	1	1	7
Ei vastanneita		2			

lääkkäille suunnatut tilaisuudet olivat yleensä kestäneet kaksi tuntia (16 hlöä). Yhdeksän kouluttajaa kertoi tilaisuuksien useimmiten kestäneen puolitoista tuntia. Lyhin tilaisuus oli kestänyt puoli tuntia ja pisin neljä tuntia. Tilaisuuksia oli pidetty lähinnä eläkeläisille ja veteraaneille (taulukko 16). Myös palvelutalojen asukkaille, kylpylöiden asiakkaille ja eri järjestöihin kuuluville iäkkäille oli järjestetty teematilaisuuksia.

Taulukko 16. Millaisille tahoille näitä tilaisuuksia on järjestetty?

<i>n</i> = 32	
Eläkeläiset	27
Veteraanit	17
Palvelutalojen asukkaat	12
Eri järjestöihin kuuluvat iäkkäät	6
Kylpylöiden asiakkaat	5

Tilaisuuksia pitäneiltä kouluttajilta kysyttiin minkälaisia aiheita he olivat käsitelleet. Kysymykseen vastasivat kaikki teematilaisuuksia järjestäneet kouluttajat (taulukko 17). Suuri osa kouluttajista oli käsitellyt tilaisuuksissa kevyttä liikennettä. Yleisesti iäkkäiden turvallisuudesta liikenteessä oli puhunut 17 kouluttajaa. Puolet kouluttajista kertoi käsittelevänsä tilaisuuksissa turvalaitteita ja niiden käyttöä. Pimeällä liikkuminen ja ajoterveys olivat myös usein käsiteltyjä aiheita. Muutamat kouluttajat olivat käyneet tilaisuuksissa läpi uusia liikennesääntöjä. Paikkakuntakohtaisista liikennejärjestelyistä (2 hlöä), iäkkäiden ongelmakohtista (2 hlöä) ja jatkokoulutusmahdollisuuksista (2 hlöä) olivat puhuneet muutamat kouluttajat.

Taulukko 17. Minkälaisia asioita olette käsitelleet tilaisuuksissa?

<i>n</i> = 32	
Kevyt liikenne	21
Iäkkäiden turvallisuus	17
Turvalaitteet	15
Ajoterveys	14
Pimeällä liikkuminen	13
Liikennesäännöt	4

Kouluttajilta kysyttiin mitkä aiheet heidän mielestään kiinnostivat kuulijoita eniten (taulukko 18). Suurimman osan mielestä erityisesti ikäautoiluun liittyvät asiat ja uudet liikennesäännöt kiinnostivat iäkkäitä. Myös kevyt liikenne ja paikkakunnan ongelmakohtat olivat suosittuja aiheita. Huonot ajokelit, kuten pimeällä tai liukkaalla ajaminen, olivat muutaman kouluttajan mielestä suosittuja. Neljän kouluttajan mielestä kaikki aiheet olivat kiinnostaneet kuulijoita.

Taulukko 18. Mitkä aiheet kiinnostivat kuulijoita eniten?

<i>n</i> = 28	
Ikäautoiluun liittyvät asiat	10
Liikennesäännöt	8
Kevyt liikenne	6
Kaikki aiheet	4
Paikkakunnan ongelmakohtat	4
Huonot ajokelit	3

Useimmiten tilaisuuksien järjestäjinä olivat olleet eläkeläisjärjestöt ja Liikenneturva (taulukko 19). Myös kunta oli ollut järjestämisessä mukana mm. siten, että kunnan liikennesuunnittelija oli pitänyt tilaisuudessa puheenvuoron. Muutamassa tapauksessa veteraaniiyhdistys oli järjestänyt tilaisuuden. Tärkeitä järjestäjiä olivat myös seurakunnat ja kansalaisopistot. Useimmiten tilaisuuksien järjestämisessä oli mukana useita eri tahoja.

Taulukko 19. Mitä tahoja on ollut mukana tilaisuuksien järjestämisessä?

<i>n</i> = 33	
Eläkeläisjärjestö	16
Liikenneturva	13
Kunta	7
Veteraaniiyhdistys	6
Seurakunta	3
Kansalaisopisto	2

### 3.5 Kouluttajien palaute Liikenneturvalle

Kyselyn lopussa kouluttajilla oli mahdollisuus antaa lisää kommentteja aiheista ja palautetta Liikenneturvalle. Kouluttajat kommentoivat erityisesti kurssien rahoitusta ja markkinointia. He toivat palautteessaan esille koulutuksen rahoitusongelman ja olivat sitä mieltä, että esimerkiksi vakuutusyhtiöt, pankit ja valtio voisivat osallistua kustannuksiin. Kouluttajat arvelivat, että jos kurssi saataisiin ilmaiseksi, tulijoita varmasti riittäisi.

Myös markkinointiin pitäisi panostaa aiempaa enemmän. Se pitäisi kohdistaa suoraan iäkkäille ja sen tulisi herättää heissä mielenkiinto koulutukseen. Monet kouluttajat olivat sitä mieltä, että ikääntyvien joukon kasvaessa jatkokoulutusta tulisi olla enemmän iäkkäille. Joidenkin kouluttajien mielestä iäkkäiden kiinnostus koulutukseen on ollut vähäistä. Toisaalta

jotkut kouluttajat olivat vetäneet kursseja ja tilaisuuksia, joissa oli ollut paljon väkeä. Eräs kouluttaja halusi vielä painottaa, että koulutuksen pitäisi olla pakollista ajokortin uusijoille, koska kurssin avulla ikäautoilijat joutuvat pohtimaan omaa ajamistaan. Eräs kouluttaja oli sitä mieltä, että ikäautoilijakurssin vetäjän tulisi itsensäkin olla jo ikääntynyt.

#### 4. Yhteenveto tuloksista

---

Puolet vastanneista kouluttajista oli järjestänyt vähintään yhden kurssin ikäautoilijoille. Liikenneturvan kouluttajista 52 % ja LOKEn kouluttajista 47 % oli pitänyt ikäautoilijakursseja. Kesäkuuhun 2000 mennessä kursseja oli järjestetty ympäri Suomea yhteensä 95, joista 80 % oli Liikenneturvan kouluttajien vetämiä. Eniten kursseja oli pidetty Länsi-Suomessa, jossa järjestettiin yli puolet kursseista. Vähiten kursseja oli ollut Itä-Suomessa. Kurssitoiminnan vähäisyys tällä alueella johtuu osittain siitä, että Itä-Suomessa on vain muutamia kouluttajia ja ainoastaan yksi heistä oli pitänyt kursseja. Itä-Suomen alue on laaja ja näyttää siltä, että erityisesti tälle alueelle tarvittaisiin lisää aktiivisia kouluttajia.

Kouluttajien arvioiden mukaan ikäautoilijakursseille oli osallistunut yhteensä 1754 iästä autoilijaa, jotka olivat keskimäärin 65–70 -vuotiaita. Koulutukseen osallistuneista autoilijoista 65 % oli naisia. Miehet osallistuvat huomattavasti harvemmin kursseille. Todellisuudessa ero osallistujien sukupuolten välillä on vieläkin suurempi, sillä yli 64-vuotiaista naisista vain harva ajaa säännöllisesti tai omistaa ajokortin. Ajoneuvohallintokeskuksen tietojen mukaan vuonna 1999 yli 65-vuotiaista ajokortillisista 29 % oli naisia ja 71 % miehiä. Haasteena olisikin saada enemmän miehiä mukaan koulutukseen.

Kurssit olivat useimmiten kestäneet keskimäärin kahdeksan tuntia ja ajoittuneet kahdelle eri päivälle. Kouluttajien arvioiden mukaan iäkkäät olivat hakeutuneet kurssille uusien liikennetietojen ja -sääntöjen oppimista varten. Suurin osa oli saanut tiedon kurssista lehti-ilmoituksesta tai jonkun järjestön kautta. Useimmiten kurssien järjestämisessä oli mukana kansalais- ja työväenopisto sekä Liikenneturva. Nämä tahot olivat toimineet usein myös rahoittajina. Lisäksi kurssilaiset itse olivat osallistuneet kurssista aiheutuvien kustannusten maksamiseen. Suurin osa kouluttajista uskoi ikäautoilijoiden olevan valmiita maksamaan kurssista 50 - 100 mk.

Liikenneturvan ja LOKEn kouluttajien välillä ei ollut eroja kursseilla käsiteltyjen asioiden suhteen. Kouluttajat olivat käsitelleet suurinta osaa ikäautoilijan kuntokurssi -aineistoon sisältyvistä aiheista. Tärkeimpinä kouluttajat pitivät seuraavia teemoja: ”Miten ikä vaikuttaa ajamiseen?”, ”Risteysajo”, ”Havaintojen tekeminen liikenteessä” ja ” Turvallinen ajaminen -

mitä se on?”. Nämä aiheet sijoittuivat neljän tärkeimmän aiheen joukkoon. Lisäksi kursseihin oli sisällytetty lisäosina itsearviointia 39 %:ssa kursseista, fysioterapiaa 19 %:ssa kursseista, lääkärin neuvontaa 11 %:ssa kursseista ja/tai ajoharjoittelua 24 % kursseista.

Lähes puolet kouluttajista oli sitä mieltä, että kurssilaisilla oli ongelmia liikennesääntöjen hallitsemisessa ja risteysajossa. Melkein kaikki kouluttajat arvioivat, että kurssin käymisen jälkeen osallistuneilla on realistisempi käsitys itsestään kuljettajina. Moni uskoi myös heidän olevan entistä varovaisempi risteyksissä. Yli puolet kouluttajista oli sitä mieltä, että ikäautoilijat välttävät ajamista vaativissa ympäristöissä ja olosuhteissa kurssin jälkeen.

Kouluttajista neljäsosa oli sitä mieltä, että jatkokoulutuksen tulisi olla pakollista iäkkäille autoilijoille. Jatkokoulutukseen osallistuminen voisi olla ajokortin uusimisen ehtona. Markkinointia ja eri järjestöjen yhteistyötä tulisi lisätä. Monet iäkkäät eivät tiedä heille suunnatusta koulutuksesta ja sen sisällöstä, joten tiedon lisäämiseksi olisi panostettava markkinointiin. Kouluttajien mielestä tehokkain markkinointikeino on julkiset tiedotusvälineet ja eläkeläisjärjestöjen kautta saatava tieto. Iäkkäitä autoilijoita saataisiin myös lisää koulutukseen, jos kurssit olisivat ilmaisia.

65 % vastanneista kouluttajista oli vetänyt vähintään yhden iäkkäille suunnatun liikenneaiheisen tilaisuuden. Liikenneturvan kouluttajista 76 % ja LOKEn kouluttajista 47 % oli pitänyt tällaisia tapahtumia. Kesäkuuhun 2000 mennessä teematilaisuuksia oli järjestetty ympäri Suomea yhteensä 220, joista 92 % oli Liikenneturvan kouluttajien vetämiä. Tilaisuudet olivat kestäneet yleensä kaksi tuntia ja niitä oli pidetty pääasiassa eläkeläisille ja veteraaneille. Nämä tilaisuudet oli järjestetty useimmiten yhteistyössä eläkeläisjärjestön ja Liikenneturvan kanssa. Erityisesti iäkkäitä olivat kiinnostaneet ikäautoiluun liittyvät asiat ja uudet liikennesäännöt.