

# Yli 65-vuotiaat raskaassa liikenteessä

Kuljettajien ja työnantajien näkemyksiä iäkkäämmistä kuljettajista  
Paula Heino

10/2021

# TIIVISTELMÄ

## *Paula Heino: Yli 65-vuotiaat raskaassa liikenteessä*

**Opinnäytetyön muoto:** Tutkimuksellinen

**Julkisuusaste:** Julkinen

**Ohjaaja:** Matti Tuominen

**Tutkinto:** Poliisi (AMK)

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, kuinka yli 65-vuotiaat kuljettajat pärjäävät raskaassa liikenteessä. Tämän lisäksi opinnäytetyössä selvitetään millaisia haasteita heillä saattaa olla liikenteessä ja työssä, sekä miten haasteita voisi minimoida. Tutkimuskysymyksiä käsitellään haastateltavien omien kokemusten ja ajatuksien kannalta.

Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Aineistoa kerättiin teemahaastatteluiden avulla. Tutkimukseen valittiin viisi eri ikäistä ja eri asemassa olevaa henkilöä, joilla on ajatuksia ja kokemuksia yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä. Tarkoituksena oli saada niin kuljettajien, kuin työnantajan näkemyksiä aiheesta. Teoriapohja opinnäytetyössä koostuu ikääntymisen vaikutuksista yleisesti sekä liikenteessä. Tämän lisäksi käsitellään ajokuntoon ja -terveyteen vaikuttavia tekijöitä.

Raskas liikenne pitää sisällään niin tavara- kuin henkilöliikenteen kuljetusta. Raskaan liikenteen ajoneuvoiksi mielletään yleensä kuorma-autot sekä linja-autot. Tässä opinnäytetyössä haastateltavien kokemukset ovat pohjautuneet tavaraliikenteen parissa toimivien ajatuksiin.

Tutkimuksen perusteella haastateltavat kokevat, että ikääntyminen saattaa tuoda haasteita liikenteessä ja työssä pärjäämiseen, mutta terveyden ollessa hyvässä hoitotasapainossa ei ikääntymisellä ole juuri vaikutusta. Ikääntyneet kuljettajat pystyvät esimerkiksi kokemuksella kompensoimaan mahdollisia haasteita. Haastateltavien mielestä yli 65-vuoden ikä on oikeastaan vain positiivinen asia työssä pärjäämisen kannalta.

---

**Sivumäärä:** 30

**Tarkastuskuukausi ja vuosi:** 10/2021

**Avainsanat:** Liikenne, ikääntyminen, raskas liikenne, ajoterveys, ajokunto

# SISÄLLYS

1 JOHDANTO .....	1
2 RASKAS LIIKENNE .....	2
2.1 Raskas liikenne terminä .....	2
2.2 Ammattipätevyys.....	2
3 IKÄÄNTYMINEN.....	3
3.1 Yleisesti .....	3
3.2 Ikääntymisen vaikutus ajokykyyn .....	3
3.2.1 Havainnointi- ja reaktiokyky .....	4
3.2.2 Laajennettu lääkärinlausunto .....	4
4 AJOTERVEYTEEN JA -KUNTOON VAIKUTTAVIA TEKIJÖITÄ .....	5
4.1 Päihteet.....	6
4.1.1 Alkoholi.....	6
4.1.2 Huumausaineet ja lääkkeet.....	7
4.2 Sydän- ja verisuonitaudit.....	7
4.3 Tuki- ja liikuntaelinsairaudet .....	8
4.4 Ajonäkeminen .....	9
4.5 Muistisairaudet.....	9
4.6 Väsymys .....	10
4.6.1 Uniapnea.....	11
4.6.2 Ajo- ja lepoaikasäädökset.....	11
5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS .....	12
5.1 Tutkimuksen teemat ja tutkimusongelma .....	12
5.2 Tutkimusmenetelmä.....	13
5.3 Teemahaastattelu .....	13
5.4 Aineiston analyysi .....	14
6 TUTKIMUSTULOKSET .....	15
6.1 Haastateltavat .....	15
6.2 Yli 65-vuotiaat raskaassa liikenteessä.....	16
6.3 Terveydelliset haasteet .....	17

6.4 Ajo- ja lepoajat .....	18
6.5 Työssä jatkaminen eläkeiän saavuttamisen jälkeen .....	20
6.6 Muita esiin tulleita asioita .....	21
7 POHDINTA .....	23
7.1 Yhteenveto.....	23
7.2 Luotettavuuden arviointi .....	24
7.3 Tulevaisuuden tutkimuskohteet.....	25
LÄHTEET .....	27
LIITE 1 .....	30

# 1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää kuinka yli 65-vuotiaat kuljettajat pärjäävät raskaassa liikenteessä, sekä millaisia haasteita heillä saattaa olla ja kuinka niitä voisi minimoida. Tutkimuksessa aihetta käsitellään kuljettajien ja työnantajan näkökulmasta. Ikääntyminen vaikuttaa ihmisen kehoon eri tavoin, ja iän tuomat haasteet vaikuttavat myös liikenteessä.

Ikääntymisestä ja iäkkäistä kuljettajista liikenteessä on tehty aikaisemminkin opinnäytetöitä. Tässä opinnäytetyössä keskitytään kuitenkin iäkkäisiin kuljettajiin raskaassa liikenteessä. Aihe on tärkeä, sillä raskaassa liikenteessä on myös yli 65-vuotiaita kuljettajia. Mediassa on aina välillä uutisia siitä, kuinka raskaassa liikenteessä on tapahtunut jokin liikenneonnettomuus. Utiskynnys tuntuu ylittyvän silloin vielä herkemmin, kun kuljettajana on ollut iäkäs henkilö.

Ihmisen terveydentila saattaa muuttua ikääntyessä nopeastikin. Raskaassa liikenteessä ajetaan pitkillä ja painavilla ajoneuvoilla, joten onnettomuuden sattuessa myös vahingot ovat usein suuremmat. Tämän vuoksi on tärkeää huomioida iän tuomat vaikutukset ja reagoida niihin ajoissa. Lääkäri, kuljettaja ja läheiset arvioivat ja tarkkailevat ajoterveydessä tapahtuvia muutoksia. On tärkeää havainnoida päivittäisiä sekä pidemmällä aikavälillä tapahtuvia muutoksia ja reagoida tarvittaessa niihin.

Opinnäytetyössä käydään ensin läpi teoreettista viitekehystä, jossa käsitellään ikääntymistä, sekä ajoterveyteen ja -kuntoon vaikuttavia tekijöitä. Myös raskaan liikenteen määritelmää käsitellään hie- man. Ikääntyminen muuttaa kehoa ja se vaikuttaa myös ajokykyyn esimerkiksi reaktio- ja havainnoin- tikyvyn heikkenemisenä. Ajoterveyteen ja -kuntoon vaikuttavia tekijöitä on useita kuten väsymys, päihteet ja erilaiset sairaudet. Omilla elintavoilla pystyy vaikuttamaan kuitenkin merkittävästi iän tuo- miin haasteisiin ja esimerkiksi terveellinen ruokavalio, liikunta ja uni ovat suuressa roolissa.

Teoreettisen viitekehysten jälkeen käsitellään tutkimuksen toteutusta. Toteutin opinnäytetyön kvalita- tiivisena tutkimuksena ja aineistonkeruumenetelmänä toimi teemahaastattelu. Tämän jälkeen ovat tutkimuksen tulokset, jotka ovat jäsennelty teemoittain. Tutkimustuloksissa jokaisen teeman alla on haastateltavien ajatuksia kyseisestä aiheesta ja haastateltavat ovat yksilöity kirjaimilla. Tuloksien jäl- keen kokoon yhteenvedossa tutkimuksesta saatuja tuloksia, sekä pohdin tutkimuksen luotettavuutta ja mahdollisia jatkotutkimusaiheita. Lopussa pohdin myös sitä, kuinka oma opinnäytetyöprosessini sujui.

## **2 RASKAS LIIKENNE**

### **2.1 Raskas liikenne terminä**

Raskaan liikenteen ajoneuvoina käsitetään yleensä kuorma- ja linja-autot. Kuorma-autossa voi olla 2–5 akselia. Kuorma-auton perään voidaan kytkeä erilaisia perävaunuja kuten puoliperävaunu, mutta myös erilaisia perävaunuyhdistelmiä. Ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmille on määritelty suurimmat sallitut massat ja mitat ja ne voi tarkastaa tieliikennelaista. (Mitat, painot ja yhdistelmätyypit, luettu 13.10.2021.)

Raskaiden ajoneuvojen kuljettajiin kuuluu niin henkilöliikenteen kuin tavaraliikenteen kuljettajia. Raskaan ajoneuvon kuljettaminen on vaativaa työtä, sillä kuljettajan on hoidettava myös työtehtäviään ajoneuvon kuljettamisen ohella. Kuljettajan on kuljetettava matkustajat tai kuorma luotettavasti, turvallisesti ja ajallaan paikasta toiseen. (Raskaan ajoneuvon kuljettajat, luettu 13.10.2021.)

Tavarankuljetuksessa kuljetetaan mm. tavaroita, maa-aineksia, puuta sekä nesteitä. Kuljetus tapahtuu erilaisilla ajoneuvoilla kuten puoli- ja täysperävaunuyhdistelmillä ja säiliöautoilla. Linja-autonkuljettaja voi työskennellä palveluliikenteessä, maaseutuliikenteessä paikallisliikenteessä, tilausajoliikenteessä ja kaukoliikenteessä. (Raskaan ajoneuvon kuljettajat, luettu 13.10.2021.)

### **2.2 Ammattipätevyys**

Ammattimaisessa liikenteessä toimiessa kuljettajalta vaaditaan ammattipätevyys. Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla joko perustason ammattipätevyyskoe tai perustason ammattipätevyyskoulutus. Perustason ammattipätevyyskoulutus annetaan erikseen henkilö- ja tavaraliikenteelle ja sen laajuus riippuu kuljettajan ajokorttiluokasta ja iästä. (Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys, luettu 13.10.2021.)

Tässä opinnäytetyössä puhutaan paljon raskaasta liikenteestä. Terminä se pitää sisällään niin kuorma- kuin linja-autot. Haastattelut ovat keskittyneet kuitenkin kuorma-auton kuljettajien, sekä niiden parissa työskentelevien kokemuksiin. Opinnäytetyön teoriapohja pätee kuitenkin kaikkiin raskaan liikenteen kuljettajiin. Monet ajokuntoon ja -terveyteen vaikuttavat tekijät koskevat kaiken ikäisiä kuljettajia.

## 3 IKÄÄNTYMINEN

### 3.1 Yleisesti

Vanheneminen on yksilöllistä ja jokaisella se näkyy eri tavalla. Elimistön vanheneminen alkaa 20–30-vuotiaana, mutta näkyvät muutokset alkavat viimeistään 40–50-vuotiaana. Fysiologisia muutoksia alkaa tapahtumaan solujen vanhetessa, jolloin solujen toiminta huononee, sekä osa soluista tuhoutuu. Ikääntymiseen vaikuttaa yksittäisten solujen muutokset, solunjakautumisen loppuminen ja solujen aineenvaihdunnan hidastuminen. (Terveysverkko, luettu 22.09.2021.)

Ikääntymistä voi hidastaa terveillä elämäntavoilla sekä vähentämällä stressiä. Myös fyysinen aktiivisuus ja liikunta ovat suuressa osassa ikäihmisen toimintakyvyn, sairauksien ehkäisyn, itsenäisen selviytymisen sekä elämänlaadun parantamisessa. (Terveysverkko, luettu 22.09.2021.)

Ikääntyminen vaikuttaa kehon rakenteeseen ja koostumukseen. Myös luuston kunto, nivelet, lihasvoima, kestävyys ja nopeus heikkenevät. Iäkkäämmillä myös näkö, kuulo, hajuaisti, muisti ja hermosto muuttuvat iän kasvaessa. Iäkkäämmille oppimisesta tulee myös vaikeampaa. (Terveysverkko, luettu 22.09.2021.)

### 3.2 Ikääntymisen vaikutus ajokykyyn

Ikääntyminen vaikuttaa ajokykyyn. Tieliikenteessä menehtyneistä noin joka kolmas ja loukkaantuneista noin joka seitsemäs on täyttänyt 65 vuotta. Iäkkäiden vakavista liikenneonnettomuuksista suurin osa tapahtuu autolla matkustettaessa joko matkustajana tai kuljettajana. Vanhemman henkilön keho vammautuu herkemmin ja vammat paranevat huonommin. Mikäli henkilö on terve, hyväkuntoinen ja on tottunut ajamaan, niin ikääntyneet kuljettajat eivät muodosta erityistä riskiä liikenteessä. (Ikääntyneet liikenteessä, luettu 22.09.2021.)

Manner-Suomessa on 1.7.2021 ollut kaikkia ajokortteja yhteensä noin 3 785 000. Yli 65-vuotiailla voimassa olevia ajokortteja on yhteensä lähes 855 000. Kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavia ajokortteja oli noin 198 000. Tästä osuudesta yli 65-vuotiaiden osuus oli hieman yli 33 000. Luvuissa on otettu huomioon kummatkin sukupuolet. (Voimassa olevat ajokortit koontiluokittain vuosina 2014–2021, 01.07.2021.)

Vakavien liikenneonnettomuuksien taustalla ovat useimmiten havainto- ja ajovirheet sekä sairaskohtaukset. Ne onnettomuudet, mihin liittyy alkoholi ja ylinopeus ovat iäkkäämmillä kuljettajilla harvemmassa muuhun väestöön verrattuna. Iäkkäämmillä kuljettajilla liikennetilanteiden arviointi, havaitseminen ja reagointi voivat hidastua. Tämä tekee etenkin monimutkaisista liikennetilanteista haastavia. (Ikääntyneet liikenteessä, luettu 22.09.2021.)

Tutkimukset ovat kuitenkin osoittaneet, että kunnoltaan terveiden harkitseva ajaminen on turvallista. Iäkkäät kuljettajat tiedostavat yleensä omassa kehossa tapahtuneet toimintakyvyn muutokset ja pyrkivät ajamaan niiden mukaan. Iäkkäät saattavat esimerkiksi välttää ruuhkia ja huonolla kelillä ajamista. Iäkkäät ajavat myös usein tuttuja reittejä, joilla ajaminen tapahtuu mukavammin omassa tahdissa. (Pitkäikäistä autoilua turvallisesti, luettu 22.09.2021.)

### **3.2.1 Havainnointi- ja reaktiokyky**

Havainnoidessaan kuljettaja kerää aistielimiensä avulla havaintoja omasta toiminnastaan ja ympäristöstään. Kuljettajan tulee käsitellä, valikoida ja yhdistää tehtyjä havaintoja aikaisempien kokemusten ja tiedon perusteella. Näin kuljettaja voi valikoida ja toimia kuhunkin tilanteeseen sopivalla tavalla. (Terveysverkko, luettu 22.09.2021.)

Ennakoiva ajo on kaikilla kuljettajilla tärkeää, mutta iäkkäämmillä kuljettajilla se korostuu entisestään. Kun kuljettaja osaa tunnistaa riskitekijöitä muiden ja omassa ajamisessaan, sekä on pohtinut eri keinoja niiden välttämiseksi, myös turvallisuus kasvaa. Liikenteessä havainnointia tulee tehdä koko ajan. Liikenteessä tulee tarkastella tien pintaa, risteyskiä, edessä ja takana olevaa liikennettä sekä muita tienkäyttäjiä. Katsetta tulee liikuttaa, jolloin pystytään luomaan kokonaiskuva tilanteesta. (Ennakoiva ajo, luettu 22.09.2021.)

Liikenteessä ajoneuvon pysähtymismatka on riippuvainen jarrutus- ja reagoitimatka (Ajoneuvoisuus, luettu 22.09.2021). Iäkkäillä kuljettajilla reaktiokyky on hitaampi kuin nuorilla. Ajoneuvoissa on nykyään paljon turvatekniikkaa ja kuljettajaa auttavia apujärjestelmiä, mitkä auttavat liikenteessä. Tekniikka saattaa auttaa kuljettajia havainnoimaan tai antaa ainakin enemmän aikaa havainnoida ympärillä tapahtuvia asioita. Tekniikkaan ei voi kuitenkaan täysin luottaa, mutta usein se helpottaa kuitenkin.

### **3.2.2 Laajennettu lääkärintausunto**

Henkilön hakiessa ajokorttilupaa tai uudistaessaan ajokorttia iäkkäiden kuljettajien on täytynyt 2013 vuodesta lähtien toimittaa ajokorttihakemuksen liitteenä laajennettu lääkärintausunto ajoterveysvaatimuksien täyttymisestä. Joissakin tapauksissa myös poliisi voi erikseen määrätä toimittamaan laajennetun lääkärintausunnon. (Ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille 2019, 8.)

Ajokorttiluokat on jaettu kahteen ryhmään. Ryhmän 1 henkilöiltä vaaditaan laajennettu lääkärintausunto täytettyään 70 vuotta. Sen jälkeen kuljettajan on uudistettava ajokortti viiden vuoden välein ja silloin tarvitaan aina laajennettu lääkärintausunto. (Ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille 2019, 8.)



Opinnäytetyössäni keskitytään yli 65 vuotiaisiin raskaan liikenteen kuljettajiin, joten seuraavaksi käsitellään hieman laajemmin ryhmän 2 ajokorttivaatimuksia laajennetun lääkärintarkastuksen osalta. Raskaassa liikenteessä ajavat kuljettajat kuuluvat ryhmään 2.

Ryhmässä 2 laajennettu lääkärintarkastus vaaditaan, mikäli ajokorttilupahakemusta jättäessä hakija on täyttänyt 68 vuotta ennen kuin hänelle tehdään ajoterveystarkastus. Laajennettu lääkärintarkastus vaaditaan myös, jos hakija täyttää 68 vuotta ennen kuin uudistettavan ajokortin voimassaolo päättyy. 68 ikävuoden jälkeen ajokortti uudistetaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan ja silloin tarvitaan uusi laajennettu lääkärintarkastus. Laajennettu lääkärintarkastus tehdään ryhmässä 2 useimmiten ensimmäisen kerran 68–70-vuotiaana. (Ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille 2019, 9.)

Laajennetussa ajoterveystarkastuksessa täytetään lomaketta: Laajennettu lääkärintarkastus iäkään henkilön ajokyvystä (F201). Laajennetussa lääkärintarkastuksessa lääkäri tulee perehtyä riittävästi tutkittavan henkilön terveydentilaan. Tarkastuksessa lääkäri voi tehdä tai teettää tutkittavalla oman arvionsa lisäksi kognitiivista suorituskkyä, dementia-asteen tai älyllisen toimintakyvyn arviointia varten tarkoitettuja testejä. Lomakkeeseen merkitään kaikki tehdyt testit ja testistä saadut tulokset. Täytetty lomake jää potilasasiakirjoihin. (Ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille 2019, 9.)

Lääkäri täyttää laajennetussa lääkärintarkastuksessa myös Lääkärintarkastus ajokyvystä- lomakkeen (F122). Tähän lomakkeeseen merkitään johtopäätökset ajoterveysvaatimusten täyttymisistä. Kyseisen lomakkeen sivun 3 (Viranomaiskappale) lääkäri antaa sen tutkittavalle henkilölle Ajovarman toimitettavaksi tai lähettää sen suoraan poliisille, mikäli lääkärintarkastus ajokyvystä on määrätty toimitettavaksi poliisin toimesta. (Ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille 2019, 9.)

## **4 AJOTERVEYTEEN JA -KUNTOON VAIKUTTAVIA TEKIJÖITÄ**

Ajokunnoksi mielletään mielen ja kehon hetkellistä tilaa. Siihen vaikuttavat esimerkiksi väsymys, tilapäinen lääkitys tai jopa voimakas tunnereaktio. Ajoterveyteen vaikuttavat puolestaan sairaudet, jotka voivat olla hoitotasapainossa tai hoitamattomia. Ajoterveydessä voi tapahtua muutoksia nopeasti tai pidemmällä aikavälillä. (Ajokunto ja ajoterveys, luettu 23.09.2021.)

Suomessa erityisesti ajokorttilaki ja tieliikennelaki ohjaavat kuljettajan ajoterveyden arvioimista. Näiden lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY sekä terveydenhuollon ammattilaisille Traficomien laatimat ohjeet ajoterveyden arvioimisesta. Lääkäriin lisäksi kuljettajan ja läheisten on hyvä tarkkailla ajoterveydessä tapahtuvia muutoksia. (Ajokunto ja terveys, luettu 23.09.2021.)

Seuraavaksi olen käynyt läpi erilaisia ajoterveyteen ja -kuntoon vaikuttavia tekijöitä. Tekijöitä on paljon, eikä tämän työn kannalta ole tarkoituksenmukaista, että esimerkiksi kaikki sairaudet käytsi läpi. Olen pyrkinyt tähän valitsemaan niitä aiheita ja sairauksia, mitkä ovat esiintyneet tutkiesani opinnäytetyön teoriapohjaa. Toiset ovat jääneet käsittelemättä, minkä vuoksi tämä listaus ei ole tyhjentävä.

## **4.1 Päähteet**

Päähteet vaikuttavat kuljettajan ajokuntoon ja kuljettaja ei välttämättä aina itse huomaa päihteiden vaikutusta ajokykyyn. Päähteet heikentävät kuljettajan koordinaatiokykyä. Päähteet vaikuttavat reaktioaikaan, vireystilaan ja riskinottoon. Päähteet heikentävät keskittymis- ja suoristuskkyä. Päähteet vaikuttavat myös näköön ja liikkeiden hallintaan. Jokainen kuljettaja on kuitenkin yksilö ja päihteen vaikuttaminen ajokykyyn on myös yksilöllistä. Ajokykyyn vaikuttaa kuljettajan käyttämä aine, sen määrä, kuljettajan toleranssi kyseiseen päihteeseen ja moni muu tekijä. (Lääkäriliitto 2015, luettu 16.09.2021.)

### **4.1.1 Alkoholi**

Alkoholi heikentää kuljettajan ajokuntoa merkittävästi ja liian suurissa määrissä ajoneuvon kuljettajana se on myös Suomen lain vastaista. Jo pieni määrä alkoholia kuljettajan veressä heikentää ajokykyä. Alkoholi lisää niin kuljettajan, matkustajien kuin muiden tiellä liikkujien riskiä joutua onnettomuuteen (Ajoneuvon ajaminen jo pienen alkoholimäärän jälkeen on riski, luettu 16.09.2021).

Rattijuopumusonnettomuuksissa loukkaantuneista ja kuolleista yli kolmannes on 15–24-vuotiaita (Yläkoululainen: päihteet ja liikenne, luettu 16.09.2021). Tämä ei tarkoita sitä, etteikö myös vanhempia ihmisiä loukkaannu tai kuole rattijuopumusonnettomuuksissa. Raskaassa liikenteessä ajokuntoon vaikuttaa alkoholin käyttö. Vaikka alkoholin käytön voidaan katsoa vaikuttavan onnettomuusriskiin, niin nämä ovat usein kuitenkin yksittäistapauksia (Vehmas 2009, 41).

Mikäli rattijuoppo syyllistyy liikennevahinkoon, niin hän on itse vastuussa taloudellisesti niin itselleen, matkustajille, että ulkopuolisille aiheutuneista vahingoista. Rattijuoppo saattaa menettää myös oikeutensa liikenne- ja autovakuutuskorvauksiin. (Rattijuopumus, luettu 16.09.2021.) Raskaassa liikenteessä ajetaan usein pitkillä ja painavilla ajoneuvoilla, niin vahingotkin ovat yleensä sen mukaiset.

Alkoholin terveyshaitat kohtaavat eri väestöryhmiä eri tavalla. Kaikesta juodusta alkoholista, miehet juovat kolme neljäsosaa (Mäkelä 2019, luettu 16.09.2021). Raskaassa liikenteessä kuljettajista suuri osa on miehiä. Pohjoismaissa kuljetusalojen työvoimasta 15 % on naisia, kun taas raskaan kaluston kuljettajista 5 % on naisia (Satuli 3/2018, luettu 16.09.2021).

#### 4.1.2 Huumausaineet ja lääkkeet

Huumausaineiden tai huumaavien lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajoneuvon kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä. Kuljettaja ei aina huomaa huumausaineiden vaikuttamista ajokykyyn. Suomessa ei ole asetettu eri huumausaineille alkoholin promillerajojen tapaisia rajoja, vaan niihin on nollatoleranssi. (Yläkoululainen: päihteet ja liikenne, luettu 22.09.2021.)

Huumausaineiden vaikutukset ajokykyyn vaihtelevat aineen mukaan. Ne vaikuttavat havainnointi-reaktio- ja arviointikykyyn sekä motorisiin toimintoihin ja reaktioaikaan. Huumeista ja lääkeaineista johtuneet onnettomuudet muistuttavat alkoholista johtuneita onnettomuuksia. Molemmissa onnettomuuteen johtaneet psyykkiset ja fyysiset vaikutukset ovat usein samanlaisia. (Yläkoululainen: päihteet ja liikenne, luettu 22.09.2021.)

Huumausaineiden nollatoleranssiin voi tehdä poikkeuksen lääkeaineet, mihin ajoneuvon kuljettajalla on resepti. Rattijuopumuksen raja voi kuitenkin ylittyä, mikäli lääkeaineen katsotaan vaikuttavan ajamiseen (Huumeet liikenteessä, luettu 22.09.2021). Huumaava lääkeaine ei välttämättä rajoita ajamista, sillä lääke ei välttämättä aina heikennä kuljettajan liikenteessä vaadittavia taitoja. Lääkettä käyttävän kuljettajan tulee tietää mahdolliset haittavaikutukset ja niiden ilmaantuessa kertoa lääkärille niistä, jotta annoskokoa voidaan mahdollisesti korjata. (Huttunen 2017, Psykykenlääkkeet ja liikenne.)

Kannabis ja opiaatit vääristävät kuljettajien käsitystä etäisyyksistä ja nopeudesta. Ne myös hidastavat reaktiokykyä ja heikentävät keskittymiskykyä. Amfetamiini, metamfetamiini ja kokaiini saattavat lisätä kuljettajien riskinottoa. Ne saattavat myös lisätä aggressiivista käytöstä sekä vääristää näkemähavaintoja. Hallusinogeenit saattavat aiheuttaa näkö- ja kuuloharhoja, mitkä saattavat vaikeuttaa etäisyyksien ja nopeuden arviointia. Lääkeaineista rauhoittavia ja unilääkkeitä väärinkäytetään useimmiten. (Huumeet liikenteessä, luettu 22.09.2021.)

Erilaisten huumaavien aineiden yhteisvaikutukset voivat olla hyvin voimakkaita ja ennalta-arvaamattomia. Ne saattavat kasvattaa entisestään onnettomuusriskiä. Huumaavia aineita ostetaan kadulta, jolloin niiden tarkkaa pitoisuutta tai koostumusta on vaikea arvioida. Tämän takia vaikutukset kuljettajan ajokykyyn ja elimistöön voivat tulla yllätyksenä. (Huumeet liikenteessä, luettu 22.09.2021.)

#### 4.2 Sydän- ja verisuonitaudit

Sydän- ja verisuonitaudit ovat suomalaisten kansantauteja. Ne ovat niin elintapa- kuin perimäperäisiä sairauksia. Niiden syntymiseen voi kuitenkin usein vaikuttaa omilla elintavoilla. Yleisimpiä sydän- ja verisuonisairauksia ovat sydämen vajaatoiminta, sepelvaltimotauti, kohonnut verenpaine,

aivoverenkiertohäiriöt ja rasva-aineenvaihduntahäiriöt. Niitä sairauksia, jotka heikentävät verenkiertoelimistön normaalia toimintaa kutsutaan sydän- ja verisuonitaudeiksi. (Puhti 2021, viitattu 22.09.2021.)

Sydän- ja verisuonitauteja voi ehkäistä syömällä päivittäin terveellistä ruokaa, sekä saamalla riittävän määrän hivenaineita ja vitamiineja. Liikunta auttaa ehkäisemään sydän- ja verisuonitauteja. Suomalaiset istuvat suurimman osan päivästä ja kuljetusalalla työskentelevät varsinkin. Tämä altistaa pitkäaikaissairauksille. Liikunnan ja terveellisen ruokavalion lisäksi riittävän levon ja unen merkitys on suuri. (Puhti 2021.)

Omilla valinnoilla voi vaikuttaa merkittävästi riskiin sairastua. Alkoholin käytön tulisi olla maltillista, sillä runsaasti alkoholia käyttävillä on suurempi riski sairastua, kuin kohtuullisesti käyttävillä. Ruokavaliossa rasvan laatuun ja määrään tulisi kiinnittää huomiota. Kovat rasvat tulisi korvata pehmeillä rasvoilla. Ravinnosta saatava energiamäärä tulisi suhteuttaa energiankulutukseen. Tupakan polttamisen lopettaminen madaltaa myös riskiä sairastua, sillä tupakointi lisää valtimotaudin riskiä merkittävästi. (Puhti 2021.)

#### **4.3 Tuki- ja liikuntaelinsairaudet**

Tuki- ja liikuntaelimistön sairaudet ovat suomalaisilla yleisin syy lääkäriin menemisessä. Ne aiheuttavat myös eniten poissaoloja työstä. Yli miljoonalla suomalaisella aikuisella on jokin toimintakykyä rajoittava pitkäaikainen tuki- ja liikuntaelimistön sairaus. Tuki- ja liikuntaelinsairauksia ovat nivelsairaudet, osteoporoosi, selkäsairaudet, niska- ja hartiasseudun vaivat, murtumat ja tapaturmavammat ja lukuisia muita. (Tule-sairaudet, luettu 22.09.2021.)

Tuki- ja liikuntaelinsairaudet kehittyvät usein pitkään ajan kuluessa ja niiden syntyyn vaikuttaa esimerkiksi ympäristökijät ja perimä. Toisten syntyyn ei pysty itse vaikuttamaan, mutta etenemiseen pystyy vaikuttamaan riskitekijöiden vähentämisellä ja elintavoilla. Työikäisille tyypillisimmät ongelmat ovat niska-hartiaoireyhtymä, lanneselkäsairaudet ja nivelrikko. Iäkkäämmillä polven ja lonkan nivelrikko, osteoporoosi sekä tuki- ja liikuntaelinsairauksien aiheuttamat toimintakyvyn vajaukset. (Tule-sairaudet, luettu 22.09.2021.)

Tuki- ja liikuntaelinsairaudet aiheuttavat kipua ja oireet voivat olla pysyviä, pitkäkestoisia tai eteneviä. Tuki- ja liikuntaelinsairaudet ovat yhteiskunnalle kalliita niiden aiheuttamien sairaanhoitokulujen, työpoissaolojen ja työkyvyttömyyden kannalta. Yhteiskunnalle koituvia kustannuksia voi vähentää hoidolla ja kuntoutuksella, jolloin sairastuneen toimintakykyä ja elämänlaatua voidaan parantaa. (Tule-sairaudet, luettu 22.09.2021.)

#### 4.4 Ajonäkeminen

Liikennenäkö tai ajonäkeminen on keskeinen osa ajoterveyttä ja turvallisuutta liikenteessä. Ammattikuljettajien työ luo omat haasteensa näkökyvyille ja vaihtelevat tilanteet sekä olosuhteet tulee ottaa huomioon. Ympäristöä havainnoidaan näköaistin välityksellä. Hyvän liikennenäkemisen perusteena on riittävä ympäristön havainnoiminen nopeuteen suhteutettuna (Hyvä näkö on kuskin tärkeimpiä ominaisuuksia 2019).

Ammattikuljettajien yleisimpiä näköongelmia ovat silmien kuivuminen ja häikäistyminen (Ajonäkemisestä kannattaa huolehtia 2020). Silmien kuivuuteen on kuitenkin kehitetty apuja, esimerkiksi kostuttavat silmätipat ovat oiva väline kostuttaa kuivia silmiä. Häikäistyminen voi johtua esimerkiksi auringosta, lumesta tai vastaantulevien ajoneuvojen valoista.

Liikenteessä vaaditaan kontrastinäköä, riittävää näkökenttää, hämäränäköä ja näöntarkkuutta. Nämä kaikki seikat vaikuttavat reagointikykyyn. Heikko näkö saa aikaan sen, että reaktioaika kasvaa ja tämä taas sen, että onnettomuusriski kasvaa. (Hyvä näkö on kuskin tärkeimpiä ominaisuuksia 2019).

Hämäränäöllä tarkoitetaan sitä, miten silmät tottuvat valaistuksen määrän vaihtumiseen, kun siirrytään hämärästä tai pimeästä valoisaan ja päinvastoin. Iän myötä hämäränäkö heikkenee, sillä silmän rakenteet eivät läpäise valoa enää yhtä hyvin. Huonon hämäränäön taustalla voi olla myös silmäsairaus, esimerkiksi kaihi. Mikäli hämärässä ajaminen on haastavaa tai vaikeaa, niin sitä kannattaa välttää. (Hyvä näkö on kuskin tärkeimpiä ominaisuuksia 2019).

Liikennenäön vaatimukseen vaikuttaa ajokorttiluokka. Raskaan liikenteen kuljettajat kuuluvat ajokorttiluokan ryhmään 2, missä on tietyt vaatimukset näön suhteen. Ajokorttiluokan ryhmän 2 kuljettajilla on tiukemmat näkövaatimukset kuin tavallisten henkilöautojen kuljettajilla.

Näöntarkkuuden on oltava toisella silmällä vähintään 0.8 ja toisella silmällä vähintään 0.1. Mikäli kuljettaja käyttää silmälaseja, niin linssit saavat olla enintään +8 dioptriaa. (Ajokorttilaki 386/2011, 3:18.) Kuljettajan vaakasuoran näkökentän tulee olla vähintään 160 astetta. Vasemmalle ja oikealle näkökentän tulee olla vähintään 70 astetta per puoli. Ylä- ja alasuunnassa tulee näkökentän olla vähintään 30 astetta. Keskipisteestä katsottuna ei tule olla 30 asteen säteellä näkökenttäpuutoksia. (Ajonäkemisestä kannattaa huolehtia, 2020.)

#### 4.5 Muistisairaudet

Muistisairaudet heikentävät laaja-alaisesti toimintakykyä ja rappeuttavat aivoja. Muistisairaudet ovat kansantauteja samalla tavalla kuin sydän- ja verisuonitauditkin. Ne ovat iäkkäillä ihmisillä yleisempiä ja ne johtavat edetessään dementiaoireyhtymään. (Muistisairaudet, luettu 24.09.2021.)

Yleisimpiä eteneviä muistisairauksia ovat Alzheimerin tauti ja verisuoniperäinen muistisairaus sekä näiden yhdistelmä. Myös Lewyn kappale -tauti ja otsa-ohimolohkorappeumasta johtuva muistisairaus ovat eteneviä muistisairauksia. Joihinkin sairauksiin voi liittyä tiedonkäsittelyn vaikeuksia kuten Ms-tautiin ja Parkinsonin tautiin. (Muistisairaudet, luettu 24.09.2021.)

Muistin toimintaan vaikuttaa monet asiat. Toiset vaikuttavat lyhytaikaisesti, kun taas toiset pitkäaikaisesti. Väsymys tai kiire voivat heikentää keskittymiskykyä ja muistamista, mutta yleensä muisti toimii taas normaalisti hyvien yöunien jälkeen ja kiireen hellittäessä. Pitkään kestäneet uniongelmat ja stressi voivat kuitenkin lisätä myöhemmällä iällä riskiä sairastua muistisairauteen. Joka kolmannella yli 65-vuotiaalla on muistioireita, mutta niiden syynä eivät aina ole muistisairaudet. (Muistihäiriöt ja -sairaudet, luettu 24.09.2021.)

Muistisairauden diagnosoiminen ei välttämättä estä ajoneuvolla ajoa alkuvaiheessa sairautta. Ajokyky heikkenee kuitenkin sairauden edetessä. Muistisairaudesta kärsivä kuljettaja ei välttämättä itse tiedosta alentunutta ajokykyään, jolloin ajokortin luopumisesta tulee lähestyä hienotunteisesti, mutta päättäväisesti. (Autolla ajo, luettu 24.09.2021.)

Muistisairaahan kuljettajan ajokykyä arvioi yleensä neurologi, geriatri tai yleislääkäri ja sitä on arvioitava ja seurattava säännöllisesti. Lääkäri voi määrätä muistisairaudesta kärsivän henkilön terveysperusteiseen ajokyvyn arviointiin, mikäli lääkäriillä on terveystarkastuksen jälkeen epävarmuutta sairauden vaikutuksesta ajokykyyn. (Autolla ajo, luettu 24.09.2021.)

#### **4.6 Väsymys**

Väsymyksellä tarkoitetaan sitä, että kyky pysyä hereillä on heikentynyt. Väsymys on yleinen vaiva tieliikenteessä. Väsymyksestä johtuvien onnettomuuksien suurinta riskiaikaa ovat yöt sekä ilta-päivä. (Liikenneturva, Väsymys on yleistä ikään katsomatta, 28.8.2019.) Väsymys voi johtua tilapäisestä vireystilaan vaikuttavasta tekijästä, kuten valvomisesta tai taustalla voi olla sairaus (Ajokunto ja ajoterveys, luettu 23.09.2021).

Uneen ja sen laatuun vaikuttaa ihmisen ikääntyminen. Ihmiselle saattaa tulla nukahtamisvaikeuksia. Unettomuushäiriö voi ilmetä nukahtamisvaikeutena, vaikeutena pysyä unessa tai unen virkistävyyden heikentymisenä (Partonen, luettu 16.09.2021). Ikääntyessä uni voi pinnallistua ja saatetaan heräillä useammin. Vanhemmat ihmiset saattavat tarvita myös enemmän päiväunia.

Väsymyksen ennaltaehkäisyssä keskeisessä osassa ovat hyvät peruselintavat. Tulee huolehtia riittävästä unesta, ruokailusta ja liikunnasta. Ajaessa on tärkeää tunnistaa omat väsymyksen merkit ja reagoida niihin. Väsymyksen merkkejä ovat raskailta tuntuvat silmäluomet, haukottelu sekä se, että alkaa liikehtimään ja liikuttelemaan jäseniä ratissa. Liikennemerkit, tiemerkinnot ja liittymät voivat jäädä huomaamatta ihmisen ollessa väsynyt (Väsymys ja nukahtaminen vakavia riskejä, luettu 1.9.2021.)

#### 4.6.1 Uniapnea

Uniapnea on ylähengitysteitä ahtauttava sairaus, jossa esiintyy unenaikaisia hengityskatkoksia. Katkokset syntyvät, kun nielun alueen lihakset veltostuvat unen aikana ja nielun kudokset painuvat kiinni aiheuttaen osittaisen tai täydellisen ylähengitysteiden tukkeuman. Kesto voi olla muutamasta sekunnista jopa yli minuuttiin. Katkokset heikentävät unen laatua ja häiritsevät syvää unta.

Uniapneasta seuraa väsymystä päivisin ja nukahtelutaipumusta. (Opas uniapneaa sairastavalle 2020, 3.)

Ammattikuljettajana työskennellessä on todella tärkeää hoitaa uniapneaa. Yksi suurimmista moottoriajoneuvo-onnettomuuksien riskitekijöistä on hoitamaton uniapnea. Ammattiliikenteessä voi jatkaa, mikäli sairaus on hyvässä hoitotasapainossa ja vireystila ei ole heikentynyt. Kenenkään ei pidä jättää lääkärissä käyntiä sen takia väliin, että pelkää ajokortin menetystä tai tulevaa diagnoosia. (Opas uniapneaa sairastavalle 2020, 7.)

Hoidettaessa uniapneaa, pyritään parantamaan elämänlaatua, lievittämään oireita ja säilyttämään työkyky sekä ehkäisemään ennenaikainen kuolema. Uniapnean vaikeusaste sekä sairastuneen kokeman hoidontarpeen mukaan rakennetaan hoito. Hoito perustuu uniapneaa pahentavien ja aiheuttavien tekijöiden vähentämiseen tai poistamiseen. Lievän uniapnean hoitamiseen saattaa riittää elintapojen muuttaminen. (Opas uniapneaa sairastavalle 2020, 9).

#### 4.6.2 Ajo- ja lepoaikasäädökset

Raskaan liikenteen kuljettajilla on tarkoin säädellyt ajo- ja lepoajat. Nämä auttavat kuljettajia saamaan tarpeeksi lepoa ja näin vireystila on parempi liikenteessä. Lainsäädäntö tulee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta ajo- ja lepoajoista (EY) N:o 561/2006. Avaan seuraavaksi säädöksen keskeisimpiä kohtia ajo- ja lepoaikoihin liittyen.

Ajoaika saa vuorokaudessa olla enintään yhdeksän tuntia. Kalenteriviikon aikana sitä voidaan kahdesti pidentää kymmeneen tuntiin. Vuorokautisella ajoajalla tarkoitetaan kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan välistä ajoaikaa. Kuljettajan ajoajaksi lasketaan kaikki se aika, jolloin ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Ajo-ajaksi ei lasketa esimerkiksi odotusaikoja, taukoja, lastaus- tai purkuaikoja tai huoltoaikoja. Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia ja kahden peräkkäisen viikon ajoaika saa olla yhteenlaskettuna enintään 90 tuntia. Viikko alkaa aina maanantaina kello 00.00 ja päättyy sunnuntaihin kello 24.00. (Työsuojelu, luettu 16.09.2021.)

Kuljettajan tulee pitää neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen vähintään 45 minuuttia taukoa. Taukoa ei kuitenkaan tarvitse pitää, mikäli kuljettajalla alkaa vuorokausi- tai viikkolepoaika. Tauko voidaan pitää tarvittaessa kahdessa osassa, jolloin ensimmäinen osa on oltava vähintään 15 minuuttia ja

jälkimmäisen osan on oltava vähintään 30 minuuttia. Tauko on tarkoitettu lepäämiseen, eli sen aikana työn tekeminen on kiellettyä. Tauon jälkeen alkaa uusi ajoaikakertymä, eikä aikaisempia ajo- ja taukoajoja oteta huomioon. (Työsuojelu, luettu 16.09.2021.)

Kuljettajan tulee pitää jokaista 24 tunnin jaksoa kohden vuorokausilepo, mikä on kestoaltaan vähintään 11 tuntia. Ajoaika, tauot, odotusaika ja muu työaika voi olla siis enintään 13 tuntia. Vuorokausilepo voidaan pitää kahtena erillisenä jaksoneuvon, joista ensimmäinen tulee olla vähintään kolme tuntia ja seuraavan vähintään yhdeksän tuntia. Uusi 24 tunnin jakso alkaa silloin, kun työt aloitetaan vuorokausilevon jälkeen. Kuljettajan tulee pitää viikkolepoa viimeistään kuuden 24 tunnin jakson jälkeen. Viikkolevon tulee kestä vähintään 45 tuntia ja sen on oltava yhtäjaksoinen. Viikkolepo voidaan kerran lyhentää vähintään 24 tuntiin peräkkäisen kahden viikon aikana. Lyhennys on kuitenkin korvattava. (Työsuojelu, luettu 16.09.2021.)

Joissakin tapauksissa kuljettaja voi kuitenkin poiketa ajo- ja lepoaikasäädöksistä. Kuljettaja voi poiketa ajo-, tauko- ja lepoajoista saadakseen ajoneuvon sopivaan pysähdyspaikkaan. Tämän tulee liittyä siihen, että saadaan varmistettua henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuus ja kuljettaja ei siten vaaranna liikenneturvallisuutta. Poikkeamasta on tehtävä käsin merkintä valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai valvontalaitteen piirturilevyyn viimeistään silloin, kun kuljettaja saapuu sopivaan pysähdyspaikkaan tai määränpäähän. (Työsuojelu, luettu 16.09.2021.)

Ajo- ja lepoaika säädökset auttavat kuljettajien jaksamisessa työssä. Ajo-aikaa on rajoitettu, jolloin kuljettaja ei voi ajaa niin paljon kuin haluaa. Myös pakolliset tauot auttavat jaksamisessa. Säädökset auttavat vireystilan ylläpidossa ja näin ollen myös liikenneturvallisuus kasvaa.

## **5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS**

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää miten yli 65-vuotiaat kuljettajat pärjäävät ras- kaassa liikenteessä ja minkälaisia haasteita heillä voi olla. Tarkoituksena on selvittää myös, miten haasteiden vaikutuksia pystyy minimoimaan.

### **5.1 Tutkimuksen teemat ja tutkimusongelma**

Tutkimuksen taustalla on aina tutkimusongelma ja se muutetaan tutkimuskysymykseksi. Tutkimuk- sessa aihetta tulee rajata, koska kaikkea ei voi mahduttaa yhteen tutkimukseen. Jotta tutkimuk- sessa pystyttäisiin keskittymään tutkittavaan asiaan, tulee miettiä mahdollisimman tarkat tutkimus- ongelmat. Tutkimusongelmat auttavat siihen, ettei tutkija lankea epäolennaisille sivupoluille tutki- muksen kannalta. Hyvä tutkimusongelma on vaikea määritellä, mutta se on muodoltaan selkeä ja yksiselitteinen. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006).



Tässä opinnäytetyössä pyrin ratkaisemaan tutkimusongelmaa vastaamalla seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- Miten yli 65-vuotiaat pärjäävät raskaassa liikenteessä
- Mitä haasteita heillä voi olla?
- Miten haasteita pystyy minimoimaan?

## 5.2 Tutkimusmenetelmä

Päädyin tekemään aiheestani tutkimuksellisen opinnäytetyön. Toteutin opinnäytetyön kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Kvalitatiivinen tutkimus sopii erityisesti sellaisiin tilanteisiin, kun tarvitaan tutkittavasta asiasta syvällinen näkemys tai siitä ei ole teorioita. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineiston kerääminen, käsittely ja analyysi lomittuvat toisiinsa.

Laadullisen tutkimuksen nimitystä saatetaan kritisoida, sillä se saattaa antaa vaikutelman pehmeämmästä ja paremmasta tutkimuksesta verrattuna kvantitatiiviseen tutkimukseen, mikä mielletään taas pinnallisemmaksi ja kovaksi. Tutkimuksella ei voida koskaan saavuttaa ilmiöitä kokonaisuudessaan. Mikäli tutkimus on hyvin suunniteltu ja toteutettu, tutkimuksia toistetaan sekä lähestyttäessä useista näkökulmista voidaan lisätä ymmärrystä ja saada monipuolista tietoa. Perusteellisella tutkimuksella saadaan ymmärrystä ilmiön luonteesta ja syy-seuraussuhteista. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Laadullista tutkimusta voi toteuttaa useilla eri tavoilla. Yhtenä keinona ovat haastattelut, jotka käydään esimerkiksi kasvotusten. Kasvotusten käytävässä haastattelussa on helpompi esittää tarkentavia kysymyksiä. Tapaustutkimuksilla voidaan saada tietoa haastateltavien syvällisistä tarinoista. Mikäli halutaan korkealaatuista tietoa, niin asiantuntijoiden mielipiteet ovat hyvä valinta. Joissakin tapauksissa voidaan käydä keskustelua pienryhmien kanssa, jolloin saadaan heidän mielipiteensä aiheesta. Yhtenä keinona ovat avoimet kyselytutkimuskysymykset, joihin vastaaja voi kirjoittaa vapaasti ajatuksensa tutkittavasta asiasta. Havainnoiva tutkimus voi olla myös yksi keino toteuttaa kvalitatiivista tutkimusta. Tällöin ihmisiä tarkkaillaan heidän tavanomaisimmissaan rutiineissa. (SurveyMonkey, viitattu 22.09.2021) Se mikä keino on paras, niin riippuu tutkittavasta asiasta ja siitä mitä tutkimukselta halutaan.

## 5.3 Teemahaastattelu

Toteutin tämän opinnäytetyön haastattelut puolistruktoituina haastatteluina eli teemahaastatteluina. Teemahaastattelussa valitaan etukäteen teemoja ja haastattelu etenee niiden mukaan. Teemoista voi esittää myös tarkentavia kysymyksiä. Haastateltavien vastauksien perusteella voidaan syventää ja tarkentaa kysymyksiä. Teemahaastattelut voivat olla toteutukseltaan melkein avoimesta keskustelusta jäsennellysti etenevään haastatteluun. Yleensä valitut teemat perustuvat siihen, mitä tutkittavasta asiasta jo tiedetään. (Tuomi & Sarajärvi 2018, luku 3.1.1.)

Teemahaastattelussa kysymysten esitysjärjestystä tai muotoa ei ole määritetty. Teemahaastattelu sopii käytettäväksi sellaisissa tilanteissa, kun halutaan selvittää huonosti tiedostettuja asioita, kuten ihanteita ja perusteluja. (Metsämuuronen 2001, 43.) Haastatteluissa oli tarkoitus saada haastateltavat kertomaan omia näkemyksiään, mielipiteitään sekä kokemuksiaan tutkittavaan asiaan liittyen. Tämän vuoksi päädyin toteuttamaan haastattelut teemahaastatteluina.

Laadullisen tutkimuksen haastatteluissa on tärkeä saada aiheesta mahdollisimman paljon tietoa. Tämän vuoksi on perusteltua antaa aihe tai haastattelukysymykset haastateltavalle jo etukäteen, jotta hän voi perehtyä jo valmiiksi aiheeseen. Haastattelun onnistumisen kannalta on tärkeää, että haastateltava on saanut tutustua vähintään tutkimuksen aiheeseen ennen haastattelua. (Tuomi & Sarajärvi 2018, luku 3.1.) Valitsin tutkimukseen sellaisia henkilöitä, kenellä on kokemusta yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä tai kuuluvat itse kyseiseen ryhmään, sillä halusin saada mahdollisimman paljon tietoa ja kokemuksia aiheesta.

Haastateltavat löytyivät kuljetusalalla työskentelevän henkilön kautta. Tiedustelin mahdollisia sopivia haastateltavia ja tämän jälkeen olin heihin yhteydessä. Sopiessani haastatteluajoja, kerroin haastateltaville aiheen, sekä sen, mihin tarkoitukseen haastattelu liittyy. En lähettänyt haastateltaville etukäteen kysymyksiä, sillä en kokenut sen tuovan kovin suurta lisäarvoa haastatteluun. Tarkoitukseni oli saada haastateltavien omia kokemuksia aina tiettyyn teemaan liittyen.

Kerroin haastateltavalle ennen haastattelun aloittamista opinnäytetyöni aiheen ja kävin hieman läpi, mitä tuleva haastattelu pitää sisällään. Kysyin jokaiselta luvan haastattelun äänittämiseen. Äänittämisellä pyrin takaaman sen, että pystyin keskittymään haastatteluun 100 %, eikä tarvinnut kirjoittaa muistiinpanoja samalla. Haastatteluiden jälkeen litteroin haastattelut asiasisällön tasolla, jotta niitä olisi sitten helpompi käyttää opinnäytetyön tekemiseen. Minulla ei ollut tarvetta litteroida sanatar-kasti, koska tuloksien analysoinnin kannalta sillä ei olisi ollut mitään merkitystä.

Esitin haastateltaville useita valmiiksi mietittyjä kysymyksiä, jotta saisin mahdollisimman hyvät vastaukset tutkimuskysymyksiin. Tarkoituksena oli saada kuljettajien ja työnantajan näkemyksiä ja kokemuksia yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä.

## **5.4 Aineiston analyysi**

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei ole selkeitä kaavoja ja aina samalla tavalla käytettäviä analyysimenetelmiä. On olemassa erilaisia tarkastelutapoja, joilla voidaan käydä aineistoa läpi. Yhtenä tavoitteena voi olla aineiston tiivistäminen. Tiivistämisen avulla yritetään saada tulkinta ja ymmärrys siitä, miten aineisto toi lisää tietoa tutkimuskysymyksiin vastaamiseen. Analyysissa tulisi pilkkoa, purkaa, koota, eheyttää, täydentää ja hallita. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Laadullisessa tutkimuksessa on tarkoitus luoda aineistoon selkeyttä aineiston analyysin avulla. Tieto pyritään tiivistämään niin, ettei sen sisältämä informaatio katoa. Tarkoituksena on luoda hajanaisesta aineistosta mielekästä ja selkeää. (Eskola & Suoranta 1998, luku 4.)

Analyysimenetelmänä tässä opinnäytetyössä on käytetty teemoittelua. Teemoittelussa pyritään löytämään ja erottelamaan aineistosta tutkimuksessa olevan tutkimusongelman kannalta merkityksellisimmät aiheet (Eskola & Suoranta 1998, luku 4). Haastatteluiden pohjalta olen pyrkinyt löytämään teemoja aiheeseen liittyen. Tutkimustuloksissa käsittelen esiin tulleita asioita teemoittain ja pyrin yhdistämään niistä kokonaisuuden.

## 6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa käydään läpi niitä teemoja, mitkä nousivat esiin vuonna 2021 suoritetuissa haastatteluissa, sekä haastateltavien omia mielipiteitä ja kokemuksia kustakin aihealueesta. Alla ensimmäiseksi perustietoja haastatelluista henkilöistä.

### 6.1 Haastateltavat

Haastattelin opinnäytetyötä varten viisi eri henkilöä. Henkilöillä on hieman erilaiset taustat, joten sain opinnäytetyöhöni erilaisia näkökulmia. Kaikki haastateltavat olivat miehiä ja iältään 23–77-vuotiaita.

Haastateltava A on iältään 67-vuotias. Ajokorttiluokkina haastateltavalla on ABECE ja hänen työuransa on alkanut hieman yli 46 vuotta sitten. Haastateltava on työskennellyt kortin saamisesta lähtien koko ikänsä raskaan liikenteen parissa. Haastateltava kertoi, että täyspäiväisen ajamisen hän lopetti 2021 vuoden elokuussa. Tämän jälkeen hänellä on tarkoitus tehdä tuurauksia, mutta suurimmaksi osaksi hän aikoo nauttia eläkepäivistään muutoin kuin ajamalla.

Haastateltava B on iältään 77-vuotias. Ajokorttiluokkina haastateltavalla on ABECE ja työura on alkanut 59 vuotta sitten. Haastateltava on työskennellyt raskaan liikenteen parissa koko ikänsä. 1970-luvun alusta alkaen haastateltava on toiminut myös työnantajana pienessä Uudellamaalla toimivassa yrityksessä, missä on vakituisena neljä kuljettajaa. Haastateltava ajaa edelleen itse jonkun verran, mutta lähinnä vie autoja katsastukseen tai pientä siirto ajoa. Tämä haastateltava tuo tutkimukseen niin kuljettajan kuin työnantajankin kantaa.

Haastateltava C on iältään 23-vuotias. Ajokorttiluokkina haastateltavalla on ABECE ja hän on toiminut raskaan liikenteen kuljettajana 2,5 vuotta. Ala kiinnostaa haastateltavaa ja hän haluaa kehittyä työssään hyväksi kuljettajaksi.

Haastateltava D on iältään 47-vuotias. Ajokorttina haastateltavalla on ABCEDE. Haastateltava ei itse juuri aja tällä hetkellä, mutta hän toimii työnantajana Uudellamaalla toimivassa yrityksessä,

missä on noin 20 ajoneuvoa. Osa ajoneuvoista on ajossa Suomessa ja osa ulkomailla. Haastateltava on kuitenkin paljon tekemisissä kuljettajien kanssa. Tämä haastateltava tuo tutkimukseen työnantajan kantaa yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä

Haastateltava E on iältään 67-vuotias. Ajokorttiluokkina haastateltavalla on ABECE. Hän on ajanut kuorma-autokortin 47 vuotta sitten. Aluksi haastateltava kertoi tehneensä myös muita töitä, mutta vuodesta 1982 lähtien hän on työskennellyt pelkästään raskaan liikenteen parissa. Tällä hetkellä haastateltava kertoi tekevänsä tuurauksia ja että jokapäiväinen ajo on jo takanapäin.

## 6.2 Yli 65-vuotiaat raskaassa liikenteessä

Haastattelussa yhtenä teemana oli ajatukset yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä. Pyrin kartoittamaan hyviä ja huonoja puolia kuljettajien ja työnantajan näkökulmasta yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä. Haastatteluissa nousi esiin useita samoja ajatuksia.

Haastateltava A:n mielestä yli 65-vuotiaat ovat paikkansa ansainneet raskaan liikenteen parissa. A kertoi siitä, kuinka tänä päivänä vielä oikein kannustetaan pidentämään työuria, niin hän ei näe mitään ongelmaa siinä, että liikenteessä on myös vanhempia kuljettajia. A:n mielestä parhaimpia puolia iäkkäämmistä kuljettajista raskaassa liikenteessä oli ehdottomasti pitkän uran tuoma kokemus. A kertoi, että kokemuksen myötä ei hätkähdä pienistä ja on tottunut kaikenlaiseen, sekä tuntee tiet ja tietää paljon eri paikkoja. Huonoina puolina A piti sitä, että toisilla alkaa iän tuomat vaivat painamaan, esimerkiksi näkökyky heikkenee. A oli kuitenkin sitä mieltä, että nämä ovat hyvin henkilöistä riippuvaisia, eikä niitä voi yleistää koskemaan kaikkia yli 65-vuotiaita.

Haastateltava B oli sitä mieltä, että yli 65-vuotiaat ovat ehdottomasti parhaimpia raskaassa liikenteessä. B:n mielestä hyviä puolia iäkkäämmissä kuljettajissa on niiden luotettavuus ja heidän osaamisensa. B kertoi työnantajan näkökannalta, että iäkkäämpien kuljettajien tekemisiä ei tarvitse seurata perästä samalla tavalla kuin nuorempien ja kun antaa tehtävän, niin tietää, että se tulee tehtyä.

Haastateltava C oli sitä mieltä, että toiset iäkkäämmistä kuljettajista hoitavat työnsä hyvin ja ovat hyvässä kunnossa, mutta löytyy myös niitä, kenellä kunto ei ole enää niin hyvä. C:n mielestä yli 65-vuotiaat eivät kuitenkaan aiheuta ongelmia tien päällä. Hyviksi puoliksi C nosti myös kokemuksen. C:n mukaan iäkkäämmät eivät stressaa samalla tavalla ja osaavat rauhoittaa tilanteet. Huonoina puolina C kertoi sen, että toiset vanhemmat kuljettajat ovat hieman ylimielisiä ja pyrkivät tahallaan ärsyttämään nuorempia kuljettajia. C totesi kuitenkin, ettei iäkkäämmistä ole yleisesti kuitenkaan haittaa.

Haastateltava D kertoi, että hänen kokemuksensa mukaan kaikki toimii yllättävän hyvin. D:n mukaan ikä tuo kokemusta ja äärimmäistä luotettavuutta. D kertoi myös, ettei iäkkäämmät hätiköi tai tee turhia liikkeitä ja kaikki tehtävät tulevat tehdyksi. Hyvinä puolina D kertoi myös sen, että yli 65-vuotiaat ovat työntoisia ja heidän työmoraalinsa on todella korkea. Huonoina puolina D kertoi sen,

että iäkkäämmillä saattaa olla liikkuvuusrajoitteita. Tämä voi haitata esimerkiksi, jos on haastava kuorma ja joutuu kiipeämään sen päälle. D toi esiin kuitenkin myös sen, että toisilla nuoremmillakin voi olla liikkuvuusrajoitteita. D:n mielestä hyväkuntoinen yli 65-vuotias raskaassa liikenteessä on parasta mitä kuljetusalalla voi olla.

Haastateltava E oli sitä mieltä, että yli 65-vuotiaat menevät raskaassa liikenteessä niin kuin kaikki muutkin. Jos peruskunto on hyvä, näkee eteensä ja järki toimii, niin E:n mukaan siihen ei paljoa muuta tarvita. Hyviksi puoliksi E nosti muiden tavalla kokemuksen. Kuljettajat ketkä ovat ajaneet paljon, osaavat joustaa ja he pystyvät ennakoimaan tilanteita paremmin kehittyneen liikennesilmän takia. Huonoina puolina E nosti näön heikkenemisen ja terveydelliset syyt. E:n mukaan terveydelliset syyt eivät estä kuitenkaan ajamista, mikäli hoitotasapaino on kunnossa. Haasteena E nosti kuitenkin lääkityksen rytmittämisen kuljetusalalla, sillä vuorokausirytmii saattaa olla hyvinkin vaihteleva välillä.

### 6.3 Terveydelliset haasteet

Haastattelussa yhtenä teemana oli terveydelliset haasteet sekä reaktio- ja havainnointikyvyn muuttuminen. Keskustelimme myös ajokorttihakemuksen yhteydessä toimitettavasta laajennetusta lääkärintlausunnosta ja sen tämänhetkisestä kahden vuoden toimitusvälistä.

Haastateltava A:n mielestä suurimpina terveydellisinä haasteina iäkkäämmillä kuljettajilla on liikkumisrajoitteet. Alkaa tulemaan kulumaa polviin, olkapäihin, niskaan ja selkään. Näistä osa vaikuttaa itse ajamiseen ja osa taas ylipäättään työn tekemiseen. A kertoi myös, että esimerkiksi uniapnea on yleistynyt ja sitä diagnosoidaan enemmän. Monilla on myös ongelmia kolesterolin ja verenpaineen kanssa, sekä hämäränäkökyky saattaa olla heikentynyt. A:n mielestä laajennetun lääkärintlausunnon toimittaminen ajokorttihakemuksen yhteydessä kahden vuoden välein on sopiva väli.

Haastateltava B oli myös sitä mieltä, että liikkuminen saattaa hieman rajoittua ja sairauksia voi tulla. B oli kuitenkin sitä mieltä, että nämä eivät ole juuri haitanneet työnteossa tai ajamisessa. B kertoi myös, että hänen kokemuksensa mukaan nuoret menevät jopa herkemmin lääkäriin kuin vanhemmat kuljettajat. Keskusteltaessa laajennetusta lääkärintlausunnosta B oli sitä mieltä, että kahden vuoden väli on sopiva. Hän oli sitä mieltä, ettei se ainakaan harvempi voi olla, sillä terveydentila saattaa muuttua nopeastikin iäkkäämmillä henkilöillä. Esiin nousi ajatuksia myös siitä, että toisilla saattaa olla niin, ettei mennä lääkäriin omatoimisesti, vaikka terveydentila sitä vaatisikin. Sen takia on hyvä, että mikäli haluaa säilyttää ajo-oikeutensa, niin on pakko mennä säännöllisesti lääkäriin.

Haastateltava C kertoi, että on nähnyt useita iäkkäämpiä kuljettajia, kenellä on paljon ongelmia terveyden kanssa ja heitä joutuu jopa auttamaan. C oli sitä mieltä, että mikäli on paljon terveyttä hait-

taavia ongelmia, niin olisi hyvä vaihtaa helpompiin ja kevyempiin työtehtäviin esimerkiksi pakettiautoa ajamaan. C koki, että mikäli on terveydellisiä haasteita, niin ei ole hyvä ajaa pitkillä ja painavilla ajoneuvoilla liikenteessä. C:n mielestä on kuitenkin paljon ihmisistä kiinni, miten terveydelliset haasteet vaikuttavat työssä pärjäämiseen. C:n mukaan laajennetun lääkärinlausunnon voisi velvoittaa toimittamaan joka vuosi 68 ikävuoden jälkeen, sillä vanhempana keho muuttuu ja terveydellisiä haasteita voi tulla nopeastikin. C koki tämän turvallisuuden kannalta tärkeäksi.

Haastateltava D:n mukaan terveydelliset haasteet eivät näy juuri hänelle. D kertoi, että sairauspoissaoloapäiviä yli 65-vuotiailla on ollut todella vähän ja nekin ovat yleensä johtuneet työtapaturmista, mitä voi sattua kaiken ikäisille. D:n mielestä laajennetun lääkärinlausunnon toimittaminen kahden vuoden välein on sopiva. Hänen mielestään vuoden välein olisi jo kohtuutonta, mutta 80 ikävuoden jälkeen sen voisi toimittaa joka vuosi.

E:n mukaan iäkkäämmillä terveydellisiä haasteita tuo näön heikkeneminen ja sairaudet. E:n mielestä siinä on myös riskinsä, jos syö lääkkeitä ja niitä ei muista ottaa. Kun ikää tulee lisää, niin liikuminen saattaa olla myös rajoittuneempaa. E kertoi myös, että hänellä itsellään on vaikea keuhkohtaumatauti, mikä vaikuttaa lähinnä purkamisessa ja lastaamisessa, eikä ajaessa. Keskusteltaessa laajennetusta lääkärinlausunnosta, E oli sitä mieltä, että kahden vuoden väli on liian tiheään. Hänen mielestään se on vain rahastusta, kun se on niin usein. E oli myös sitä mieltä, että esimerkiksi 70-vuotiaalta voisi lyhentää jo ajokorttia niin, ettei voisi ajaa enää pitkillä ja painavilla ajoneuvoilla. E:n mielestä tavaran kuljettamisessa voisi olla pidemmät aikavälit laajennetun lääkärinlausunnon toimittamisessa kuin henkilökuljetuksissa.

Haastateltavien kanssa keskusteltaessa havainnointi- ja reaktiokyvyn muutoksista ikääntyessä, tuli haastateltavilta seuraavia ajatuksia. A oli sitä mieltä, että kokemus kompensoi pienen mahdollisen hitauden. Ajoneuvon hallinta toimii lihasmuistilla ja liikenteen seuraamiseen ja havainnointiin jää enemmän aikaa. Myös B oli sitä mieltä, että kokemuksella pystyy kompensoimaan reaktio- ja havainnointikyvyn heikkenemistä. B kertoi, että on hieman hitaampi iän karttuessa, mutta sitä ei huomaa tai se ei häiritse liikenteessä. E:n mukaan toisissa se saattaa näkyä enemmän kuin toisilla. E:n mukaan ikä tuo haasteita reaktio- ja havainnointikykyyn, mutta ne eivät kuitenkaan juuri näy liikenteessä. E toi esiin myös sen, että kun ajettuja kilometrejä on paljon, niin ei enää katso sitä edellä ajavaa autoa, vaan monta autoa eteenpäin ja tällöin jaa enemmän aikaa reagoida. E ei koe, että reaktio- tai havainnointikyky olisi heikentynyt ja nämä ovat paljon kiinni myös henkilökohtaisista ominaisuuksista.

#### **6.4 Ajo- ja lepoajat**

Keskustelimme haastateltavien kanssa kuljetusalaa koskettavista ajo- ja lepoaikasäädöksistä. Kävimme läpi, mitä mieltä haastateltavat ovat tarkoin säädellyistä ajo- ja lepoajoista, sekä miten kuljettajat kokevat niiden vaikuttavan työssä jaksamiseen.

Haastateltava A kertoi, että ajo- ja lepoaikoja on noudattanut jo niin monta vuotta, että niihin on totunut. A:n mielestä niihin toivoisi kuitenkin pientä joustoa, mutta kertoi myös, että käytännössä liikenteenvalvonnassa ja työssä on huomannut, että joustoa löytyy riittävästi puolin ja toisin. A:n mielestä ajo- ja lepoaikojen säätely auttavat työssä jaksamiseen, koska on pakko jaksottaa ajamista. A kertoi myös siitä, että silloin kun ei ollut valvontaa, niin tuli ajettua tämän päivän mittapuulla ”sairaana paljon”.

B kertoi, että alkuun kun ne tulivat, hän oli todella paljon niitä vastaan. Nykyään B on sitä mieltä, että niiden kanssa pärjää. B kertoi, että täytyy osata suunnitella työt eri tavalla, mutta kerkeää tekemään kyllä aivan riittävän määrän töitä. B:n mielestä olisi todennäköisesti myös paljon enemmän onnettomuuksia, mikäli ei olisi ajo- ja lepoaikoja. B toivoi kuitenkin myös pientä joustoa aikojen kanssa, mutta ei osannut sanoa, millä tavalla se tulisi toteuttaa. B:n mielestä ajo- ja lepoaikojen säätely auttaa jaksamaan töissä, eikä tule ylipitkiä päiviä. Myös laillisesti voi tehdä pitkiä päiviä ja nykyiset ajat ovat riittävät.

Haastateltava C:n mielestä ajo- ja lepoajat tarvitsisivat pientä joustoa ja venymistä. Erityisesti ajoajan pidentäminen aina välillä olisi C:n mielestä hyvä lisä. Keskusteltaessa ajo- ja lepoaikojen auttamisesta työssä jaksamiseen C oli sitä mieltä, että ne auttavat kyllä ja vähentävät onnettomuusrisiä. C totesi myös sen, että helpottaa työssäjaksamista, kun tietää, että saa nukkua yöllä, eikä tarvitse lähteä esimerkiksi neljän tunnin unien jälkeen ajamaan väsyneenä.

Haastateltava D:n kanssa keskustelimme ajo- ja lepoajoista enemmän työnantajan näkökulmasta. D oli sitä mieltä, että nykyiset ovat hyvät ja niiden rajoissa voi tehdä aivan tarpeeksi töitä. D kertoi myös siitä, että mikäli suunnittelee kunnolla kuljettajien työt, niin saa viikoittaiset ajotunnit aivan täyteen, mitä tarvitseekin. D oli samoilla linjoilla muiden kanssa siitä, että pientä joustoa ajo- ja lepoajoissa voisi olla ja totesi, että se pitäisi kuitenkin korvata esimerkiksi heti seuraavana päivänä. Kuljetusalalla saattaa tulla yllättäviä muutujia, niin erityisesti silloin joustosta oli suuri apu.

D:n kanssa keskusteltaessa ajo- ja lepoaikojen vaikuttamisesta työssä jaksamiseen hän kertoi, että ne auttavat ehdottomasti. D kertoi, että ei tule niin paljoa sairaspöissaoloja ja etenkin iäkkäämmillä kuljettajilla tarkoin säädellyt ajat ovat hyvästä. D:n mielestä ajo- ja lepoaikojen vaikutukset näkyvät monessa asiassa kuten siinä, ettei tule niin paljoa onnettomuuksia, nukahtaminen on helpompaa ja terveydelliset haitat ovat isot, mikäli kuljettajat eivät pääse lepäämään.

Haastateltava E oli sitä mieltä, että myös ennen tarkasti säädelyjä ajo- ja lepoaikoja kuljettajat osasivat jaksottaa ajamista ja pitää taukoja. Hän oli kuitenkin sitä mieltä, että nykyiset ajo- ja lepoaikasäädökset auttavat työssä jaksamiseen. Haasteeksi E kertoi sen, että esimerkiksi mikäli ajaa yöaikaan ja kesällä pitäisi sitten nukkua kuumassa autossa lepoajan ja lähteä väsyneenä taas yöllä ajamaan. Tähän hän ei osannut kuitenkaan kertoa mitään, millä asian ratkaisisi. Muiden tapaan E

toivoi myös pientä joustoa ajoajoissa. Hän ei kokenut jouston vaikuttavan negatiivisesti työssä jaksamiseen tai työssä pärjäämiseen. E:n mielestä on kuitenkin hyvä, että rajat ovat, eikä ajeta kuin ”päättömät kanat”, sillä monia vuosia aikaisemmin on kuulemma ajettu mielettömiä määriä.

## 6.5 Työssä jatkaminen eläkeiän saavuttamisen jälkeen

Kuljetusalalla raskaassa liikenteessä on myös yli 65-vuotiaita. Yhtenä teemana haastattelussa keskustelimme siitä, mitä syitä kuljettajilla on jatkaa ajamista vielä eläkeiän saavuttamisen jälkeen.

Haastateltava A kertoi, että on useita syitä, miksi kuljettajat usein jatkavat työskentelyä eläkeiän saavuttamisen jälkeen. A kertoi, että hänellä syitä jatkaa eläkeiän saavuttamisen jälkeen olivat ne, että aviopuoliso on nuorempi ja kunnoltaan on perusterve, niin ei halua olla vain kotona. A:n mielestä useat saattavat turhautua, kun ovat tottuneet ajamaan koko ikänsä ja yhtäkkiä pitäisi olla vain kotona, niin ei osaa olla ja rauhoittua. A kertoi myös tietävänsä useita kuljettajia, jotka ovat jossain vaiheessa kuljettajauraansa kikkailleet palkkansa kanssa, niin on taloudellisten syiden vuoksi pakko jatkaa ajamista. Heillä on eläkekertymät jääneet niin pieneksi, ettei pärjää ja on pakko jatkaa ajoa, vaikka olisikin terveydellisiä haasteita myös.

Haastateltava B nosti yhdeksi syyksi rahan. B kertoi, että monet ovat olleet jossain vaiheessa yrittäjiä ja heillä on sen takia pieni eläke. Taloudellisten syiden vuoksi on sitten jatkanut vielä ajamista, että pärjää. B kertoi, että monet ovat myös yrittäneet olla eläkkeellä, mutta eivät vain ole sopeutuneet siihen, koska ovat ajaneet pitkään. B:n mielestä eläkkeellä oleminen ei sopinut hänelle itsellekään ja on mielellään apuna aina silloin kun tarvitsee. B koki, että hän haluaa tehdä töitä vielä sen aikaa, kun jaksamista riittää. Hänen mielestään mieli pysyy myös parempana, sillä kun aina on tehnyt jotain, niin rytmi on siinä.

Haastateltava C:llä on vielä pitkä omiin eläkepäiviin, mutta keskustelimme silti syistä, miksi ihmiset jatkavat vielä ajamista. C kertoi, että monella on varmasti syynä se, ettei osaa olla paikoillaan, sillä on ajanut kokoikänsä. C:n mukaan kuljettajille saattaa olla vaikeaa tehdä muuta ja heille on tavaltaan pakko tehdä jotain, sillä he ovat tottuneet siihen, kun ovat olleet koko ikänsä tien päällä. Yhtenä syynä C nosti myös taloudelliset syyt. C kertoi, että toiset ovat saattaneet epäonnistua eläkemaksujen kanssa ja tämän vuoksi eläke on jäänyt hyvin pieneksi.

Haastateltava D:n kanssa emme keskustelleet syistä jatkaa työntekoa raskaassa liikenteessä eläkeiän saavuttamisen jälkeen.

Haastateltava E kertoi, että suurin syy miksi jatkaa ajamista vielä eläkeiän saavuttamisen jälkeen on se, että siitä on tullut elämäntapa. E kertoi myös sen, että on viettänyt enemmän jouluja ulkomailla töitä tehden kuin kotona perheen kanssa. Hänen mielestään ajaminen ja työnteko on veressä, eikä siitä pysty luopumaan, kun vielä pystyy kuitenkin ajamaan. E totesi myös sen, että mo-



nella kaverit saattavat olla työpiireistä, eivätkä välttämättä asu samalla paikkakunnalla, saati samassa maassa. Tämä on myös yksi syy jatkaa, koska sosiaaliset kontaktit ovat työelämässä. Keskustelimme E:n kanssa myös siitä, mitäs syitä yleisesti saattaa olla. Myös E nosti muiden tapaan yhdeksi merkittäväksi syyksi taloudelliset syyt. Eläke on pieni ja Suomi on kallis maa asua ja elää.

## 6.6 Muita esiin tulleita asioita

Haastatteluissa keskustelimme myös kokemuksen vaikuttamisesta työssä pärjäämiseen, onnettomuusriskistä, väsymyksen tunteen huomioimisesta ja siitä, miten voi itse vaikuttaa ikäihmisen ajokuntoon. Seuraavaksi käyn näitä aiheita hieman läpi.

Haastateltava A:n mukaan kokemus on kaikessa tekemisessä kaiken pohja ja se lisää varmuutta. A:n mielestä liikenteen seuraaminen on helppoa, eikä stressaa asioita, sekä kaikki turhat paineet ovat jääneet pois. Keskusteltaessa yli 65-vuotiaiden onnettomuusriskistä liikenteessä, A on sitä mieltä, että ikä ei ole merkittävä asia. A:n mielestä onnettomuuksiin on aina omat ja eri syynsä.

A:n mielestä väsymystä pystyy hyvin välttämään sillä, että ottaa tarvittaessa pienen lepo hetken kesken päivän, sekä oleskelee ulkona raittiissa ilmassa ja hengittelee. Parhaan ajokunnon ylläpitämisessä A suosii yleiskunnosta huolehtimista. Liikunta ja säännöllinen ruokailu auttavat pitämään ajokunnon mahdollisimman hyvänä pitkään. Tarvittaessa on mentävä myös lääkäriin, mikäli joitain vaivoja ilmaantuu. Haastattelun loppuun A halusi tuoda ilmi vielä sen, että monen kuljettajan työuran katkaisee alkoholin käyttäminen. Yleiskunto menee todella huonoksi, eikä pysty enää ajamaan.

Haastateltava B:n mukaan kokemus näkyy siinä, että työnantajalla on paljon helpompaa. Kokee neesta kuljettajasta tietää, milloin hän tulee takaisin ja kaikki työt hoituvat varmasti. B:n mielestä ikä ei vaikuta onnettomuusriskiin ja hänen mielestään onnettomuuksia saattaa tapahtua minkä ikäiselle tahansa. B kertoi, että väsymys ei näy hänen työssään laisinkaan, koska hän itse ajaa niin pieniä määriä nykyään. B:n mukaan hyvän ajokunnon ylläpitämisessä auttaa peruskunnosta huolehtiminen. Haasteena hän koki kuljetusalalla sen, että säännöllinen syöminen saattaa toisinaan olla vaikeaa. Työt saattavat välillä viedä sellaiseen paikkaan, ettei ole tarjolla ruokaa ja ei välttämättä ole osannut varautua siihen.

Haastateltava C kertoi, että kokenut kuljettaja tietää paljon paikkoja ja reittejä, mikä auttaa työssä paljonkin. Keskusteltaessa onnettomuusriskistä oli C sitä mieltä, että vanhemmat ovat harvoin niitä, jotka aiheuttavat onnettomuuksia liikenteessä. C:n mukaan nuoret ovat paljon suurempi riski raskaassa liikenteessä, kuin yli 65-vuotiaat kuljettajat. Syyksi C kertoi sen, että nuorien huomion kiinnittää usein esimerkiksi puhelimet ja tabletit. C:n mukaan tätä ongelmaa ei ole juuri vanhemmilla kuljettajilla.

Haastateltava D:n mielestä kokemus raskaassa liikenteessä on pelkästään positiivista. Vanhemmat kuljettajat eivät turhaan hätäile ja virheet ovat yleensä hyvin vähäisiä. D:n mielestä yli 65-vuoden ikä ei tuo sen enempää onnettomuusriskiä. C kertoi, että kaikki kuljettajat, mitä heillä on ollut töissä ovat olleet äärimmäisen ammattitaitoisia, eikä ainakaan enempää ole sattunut mitään. D:n mielestä, mikäli lisenssit ovat voimassa ja peruskunto on hyvä, niin ei ole mitään isompaa onnettomuusriskiä. Hänen mielestään onnettomuuksia saattaa tapahtua myös nuoremmille, eikä se ole iästä kiinni. D:n mukaan ne yli 65-vuotiaat, jotka ajavat vielä, huolehtivat kunnostaan ja pitävät itsestään huolta. Ja sitten se toinen puoli ei aja enää.

Myös haastateltava E:n mielestä kokemus on pelkästään positiivinen asia ja se auttaa pärjäämään työssä. E:n mielestä yli 65-vuoden ikä saattaa hieman vaikuttaa onnettomuusriskiin, mutta hän ei koe, että sillä olisi suurta merkitystä. Sairaskohtauksen saattaa saada nuorempikin henkilö. Onnettomuusriskiin vaikuttaa merkittävästi C:n mainitsema nuorten puhelimen käyttö, mikä ei koske vanhempia kuljettajia. Nuoret eivät kuule, eivätkä näe ympärillä tapahtuvia asioita, kun keskittyminen on puhelimesta. E:n mukaan iäkkäiden raskaan liikenteen kuljettajien onnettomuudet saavat usein suurempaa mediahuomiota, sillä ne ovat raflavampia uutisia.

E:n mielestä väsymyksen tunteeseen pitää reagoida heti esimerkiksi käymällä hetkeksi lepäämään. Hänen mielestään on tärkeää, että tavara saadaan ehjänä vietyä perille, työkalusto pysyy ehjänä ja itse pääsee turvallisesti reissun jälkeen kotiin. Ajokunnon ylläpitoon E:n mukaan vaikuttaa liikunta. Hän kuitenkin toteaa, että ammattikuljettajat ovat tunnetusti niitä, jotka pyrkivät pääsemään mahdollisimman lähelle ja paras olisi, mikäli asian saisi hoidettua ajoneuvon ikkunan avaamalla. E:n mukaan myös tupakan polton ja alkoholin käytön lopettaminen vaikuttaisivat positiivisesti ikäihmisen ajokuntoon. E:n mielestä on tärkeää huolehtia myös elämästä töiden ulkopuolella ja tehdä mielekkäitä asioita. Yhtenä hyvänä vaihtoehtona on luontoon meneminen ja siellä rauhoittuminen.

Työnantajan näkemys yli 65-vuotiaiden pitämisestä yrityksessä:

Haastateltava B kertoi, ettei hänellä ole mitään yli 65-vuotiaita kuljettajia vastaan vaan kokee, että he ovat päinvastoin oikein hyvää työvoimaa. B:n mukaan se helpottaa omaa työtaakkaa paljon, kun iäkkäämmät kuljettajat pärjäävät omatoimisesti. B kertoi, että mikäli on paljon nuoria kuljettajia, niin siinä on melkein yhden henkilön työt, kun vastailee puhelimeen ja neuvoo heitä. B:n mukaan iäkkäämpien kuljettajien korkeampi palkka ei haittaa ollenkaan, sillä he tuovat sen yleensä muulla tavalla takaisin. B:n mukaan heillä ei ole mitään vanhempaa kuljettajaa vastaan.

Haastateltava D pitää äärimmäisen mielellään joustavia iäkkäämpiä kuljettajia yrityksessä. Toiset tuuraavat silloin tällöin ja toiset ajavat enemmän kotiohjelmien salliessa sen. Työnantajan kannalta vanhemmat kuljettajat ovat paljon helpompia, ja heidän peräänsä ei tarvitse katsoa. Keskustelimme myös siitä, että vaikuttaako iäkkäämmät kuljettajat nuorien työllistymiseen, mutta B:n mielestä kaikki halukkaat nuoret työllistyvät kyllä nopeasti. B on valmis maksamaan vanhempien kuljettajien

luotettavuudesta, eikä häntä haittaa se, että vanhemmilla kuljettajilla on usein hieman korkeampi palkka.

## 7 POHDINTA

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli selvittää sitä, kuinka yli 65-vuotiaat kuljettajat pärjäävät raskaassa liikenteessä, sekä minkälaisia haasteita heillä voi olla ja kuinka niitä voisi minimoida. Mielestäni opinnäytetyössäni vastattiin tutkimuskysymyksiin tarpeeksi kattavasti, sekä kuultiin kuljettajien ja työnantajan näkökulmia asiasta. Haastateltavien ikähaarukka oli kattava, jolloin saatiin monipuolisia vastauksia aiheeseen liittyen.

Aluksi opinnäytetyön tekeminen tuntui mahdottomalta urakalta. Minulle haasteita tuotti sopivan aiheen valinta, vaikka tiesinkin jo alusta saakka, että haluan sen liittyvän raskaaseen liikenteeseen. Haastatteluiden tekemisen koin mielenkiintoiseksi, sillä haastateltavilla oli paljon sanottavaa aiheeseen liittyen. Haastatteluissa nousi esiin monia samoja asioita kuin opinnäytetyön teoriaosuudessa. Kokonaisuutena opinnäytetyön tekeminen oli opettavainen prosessi.

### 7.1 Yhteenveto

Haastattelin opinnäytetyötäni varten yhteensä viittä eri henkilöä. Heillä oli paljon yhtenäisiä näkemyksiä ja kokemuksia. Kaikkien mielestä yli 65-vuotiaissa kuljettajissa raskaassa liikenteessä on paljon positiivisia asioita. Kokemus ja sen tuomat vaikutukset ajamiseen sekä työn tekemiseen koettiin erittäin hyvänä asiana. Kokemuksen katsottiin auttavan iäkkäämpien kuljettajien pärjäämisessä liikenteessä ja työssä ylipäätään.

Haastateltavien esiintuomat ajatukset yli 65-vuotiaiden huonoista puolista keskittyivät pääasiassa terveydellisiin asioihin. Kun kuljettajalle tulee ikää lisää, niin sillä on erilaisia vaikutuksia jaksamiseen ja terveydentilaan. Haastateltavat nostivat huonoiksi puoliksi muun muassa näön heikkenemisen, liikkumisrajoitteet ja ongelmat kolesterolin tai verenpaineen kanssa. Haastateltavat kokivat kuitenkin, että terveydellisten haasteiden ollessa hoitotasapainossa, ne eivät vaikuta negatiivisesti työssä pärjäämiseen. Terveydelliset haasteet olivat myös opinnäytetyön teoriaosuuden mukaan ajokuntoon ja -terveyteen vaikuttavia asioita.

Haastatteluissa keskusteltiin kuljetusalalla olevista ajo- ja lepoaikasäädöksistä, sekä niiden vaikutuksista työssä jaksamiseen. Kaikkien mielestä säädökset ovat hyvät, mutta useimmat toivoivat pieniä joustoja ajoaikoihin. Työssä jaksamisen kannalta kaikki kokivat säädökset positiivisena asiana. Säädökset auttavat työssä jaksamisessa ja varsinkin iäkkäämmillä kuljettajilla pakolliset tauot auttoivat väsymyksen ehkäisemisessä. Riittävän pitkä katkeamaton vuorokausilepo oli jaksamisen kannalta merkityksellisessä asemassa. Kaikki olivat myös sitä mieltä, että ajomäärät ovat

pienempiä, eikä ajeta niin paljon kuin pysyy vain hereillä. Onnettomuusriskin katsottiin olevan näin myös pienempi.

Työssä jaksamiseen liittyy työelämässä jatkaminen vielä eläkeiän saavuttamisen jälkeen. Haastateltavat kokivat, että hyvä perusterveys mahdollistaa sen, että työelämässä voi jatkaa vielä, vaikka eläkeikä olisi jo saavutettu. Esiin nousi myös ajatuksia siitä, että toiset joutuvat jatkamaan työelämässä pienen eläkkeen vuoksi. Pienen eläkkeen syynä saattoi olla huonosti hoidetut eläkemaksut. Taloudellisen tilanteen vuoksi toiset saattavat joutua jatkamaan, vaikkei kunto välttämättä olisikaan enää kovin hyvä. Yhtenä suurimpana syynä haastateltavat pitivät työelämässä pysymisessä sitä, ettei osaa tehdä muuta ja olla vain kotona.

Haastateltavat olivat sitä mieltä, että omilla elämäntavoilla pystyy vaikuttamaan paljonkin siihen, kuinka iän tuomat haasteet vaikuttavat ajoterveyteen- ja ajokuntoon. Terveelliset elämäntavat olivat keskeisessä asemassa. Riittävä määrä liikuntaa, terveellinen ruokavalio ja tarpeeksi lepoa auttavat jaksamaan työelämässä. Vapaa-ajalla on hyvä keksiä mielekästä tekemistä, jolloin saadaan ajatukset pois töistä. Metsässä liikkuminen ja perheen kanssa oleminen koettiin hyväksi tekemiseksi vapaa-ajalla.

Yli 65-vuotiaiden koettiin sopivan vielä hyvin raskaaseen liikenteeseen. Työnantajan näkökulmasta iäkkäämmät henkilöt ovat usein työmotivoituneempia kuin nuoremmat. Iäkkäillä kuljettajilla on paljon kokemusta, minkä koettiin vaikuttavan merkittävästi työssä pärjäämiseen. Kokemus saattoi kompensoida mahdollisia iän tuomia heikkouksia, kuten hieman hidastunutta reaktiokykyä.

## 7.2 Luotettavuuden arviointi

Tieteellisessä tutkimuksessa luotettavuuden arvioiminen on keskeisessä osassa. Tutkimusmenetelmien luotettavuutta käsitellään yleensä valideiteetin ja reliabiliteetin mittareiden mukaan. Validiteetti tarkoittaa sitä, että onko tutkimuksessa tutkittu luvattua asiaa, kun taas reliabiliteetti liittyy tutkimustulosten toistettavuuteen. Kyseisten käsitteiden käyttöä on kuitenkin kritisoitu kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa. Tämä johtuu siitä, että ne ovat syntyneet kvantitatiivisen tutkimuksen piirissä, sekä ne vastaavat lähinnä määrällisen tutkimuksen tarpeita. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 6.2.)

Laadullisen tutkimuksen luotettavuuden arviointiin ei ole yksiselitteisiä ohjeita, mutta seuraavista kohdista voi olla apua. Arviointi tapahtuu kuitenkin kokonaisuutena, jolloin sisäinen johdonmukaisuus korostuu. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 6.3.)

Tutkimuksen kohde ja tarkoitus: Kohteena tutkimuksessani oli yli 65-vuotiaat kuljettajat raskaassa liikenteessä. Tutkin asiaa sen takia, että pystyisin selvittämään raskaassa liikenteessä työskentelevien iäkkäiden henkilöiden haasteita, sekä miten he pärjäävät liikenteessä sekä työelämässä.

Omat sitoumukset tutkijana: Tutkimus on minusta tärkeä, sillä iäkkäiden kuljettajien ajoterveydestä keskustellaan jonkin verran mediassa ja usein juuri raskaassa liikenteessä tapahtuneet onnettomuudet iäkkäillä kuljettajilla saavat paljon mediahuomiota. Aihe on myös sen takia tärkeä itselle, koska lähipiirissäni on yli 65-vuotiaita kuljettajia raskaassa liikenteessä. Olen myös pienestä pitäen ollut kiinnostunut raskaasta liikenteestä.

Aineiston keruu: Aineistoa on kerätty tutkimuksessa teemahaastatteluiden avulla. Haastattelut äänitettiin ja sen jälkeen litteroitiin asiasisällön tasolla, mikä lisää luotettavuutta analysoidessa tutkimustuloksia. Haastattelut suoritettiin niin, että jokainen haastateltiin yksin.

Tutkimuksen tiedonantajat: Haastateltavat valikoitiin niin, että saataisiin näkemyksiä eri ikäisiltä ja eri asemassa olevilta. Haastateltavia oli viisi ja heidän vastauksien perusteella ei voi yleistää tuloksia koskemaan esimerkiksi koko Suomea. Vaikka henkilöt olivatkin eripuolilta, niin haastateltavien määrä oli kuitenkin pieni. Tarkoituksena oli saada henkilöiden omat kokemukset ja näkemykset pääosaan.

Tutkija-tiedonantaja-suhde: Teemahaastattelut sujuivat hyvin ja saimme hyviä keskusteluja aikaan. Annoin haastateltaville mahdollisuuden lukea tutkimustulokset sekä heillä oli mahdollisuus kommentoida niitä. Tarkoituksena oli antaa heille mahdollisuus tarkastaa omat vastauksensa, etten ollut ymmärtänyt jotain asiaa väärin. Jokainen halusi lukea ne ennen niiden julkaisemista.

Tutkimuksen luotettavuus: Tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa on pohdittava sen eettisyyttä. Haastateltaville kerrottiin mihin tarkoitukseen tutkimusaineistoa käytetään. Heiltä on pyydetty myös lupa itse haastatteluun, sekä aineiston käyttämiseen. Haastatteluiden tuloksia on käsitelty laadukkaasti, jotta eettisyys säilyy.

Tutkimuksen raportointi: Tutkimusaineisto on koottu tutkimustuloksiin haastattelussa olleiden teemojen mukaan. Jokainen haastateltava on yksilöity käyttäen tunnisteita A, B, C, D ja E. Haastateltavista on kerrottu hieman perustietoja, jotta tutkimuksen lukijat saavat tietoja heistä, sekä missä asemassa haastateltavat ovat. Haastateltavien vastauksia on pyritty kertomaan mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Teemoittain toteutettu raportti auttaa saamaan kuvan tutkitusta ilmiöstä.

### **7.3 Tulevaisuuden tutkimuskohteet**

Raskaassa liikenteessä on jonkin verran yli 65-vuotiaita kuljettajia. Kyseiseen ikäryhmään kuuluvia tulee todennäköisesti olemaan siellä myös tulevaisuudessa. Alla on muutamia mahdollisia tulevaisuuden tutkimuskohteita.

Yhtenä tutkimuskohteena voisi olla se, miten paljon onnettomuuksia tapahtuu yli 65-vuotiaille raskaan liikenteen kuljettajille. Mediassa on aina välillä uutisia siitä, kuinka iäkkäämpi raskaan liikenteen kuljettaja on ollut mukana liikenneonnettomuudessa. Tulevassa tutkimuksessa voisi tutkia,

minkä verran näitä onnettomuuksia oikeasti tapahtuu ja tapahtuuko niitä enemmän kuin esimerkiksi nuoremmille henkilöille. Voisi tutkia myös sitä, onko ikä ollut merkittävänä tekijänä onnettomuuden syntymiseen vai onko onnettomuudelle muita syitä.

Yksi tulevaisuuden tutkimus voisi liittyä siihen, kuinka kehittynyt terveyden- ja sairaanhoito on vaikuttanut ajoterveyteen ja -kuntoon. Teknologia on kehittynyt hurjasti eteenpäin ja moniin sairauksiin on kehitetty parannuskeinoja tai ainakin hyvin tehokkaita hoitoja. Ihmisten elinajanodote on nousut, mikä näkyy todennäköisesti myös siinä, että työelämässä jatketaan vielä paljon pidempään kuin aikaisemmin.

Yhtenä vaihtoehtona olisi tehdä samasta aiheesta tutkimus, mutta toteuttaa se kvantitatiivisena eli määrällisenä tutkimuksena. Tässä tutkimuksessa haastateltiin viittä henkilöä. Tutkimustuloksella on vaikea tehdä minkäänlaista yleistyksiä aiheeseen liittyen. Mikäli tutkimuksessa olisi haastateltu määrällisesti huomattavasti isompaa joukkoa, pystyttäisiin tutkimustuloksia yleistämään koskemaan esimerkiksi koko Suomea tai vaikka Uusimaata. Tämä tutkimus oli kuljettajien ja työnantajan näkökulmia aiheeseen liittyen, mutta yhtenä vaihtoehtona voisi ottaa toisen näkökulman aiheeseen esimerkiksi vakuutusyhtiön.

## LÄHTEET

- Alko: Ajoneuvon ajaminen jo pienen alkoholimäärän jälkeen on riski, luettavissa: <https://www.alko.fi/vastuullisesti/alkoholihaitat-arjessa/ajoneuvon-ajaminen-jo-pienen-alkoholimäärän-jälkeen-on-riski>, luettu 16.09.2021.
- Eskola, Jari & Suoranta, Juha 1998: Johdatus laadulliseen tutkimukseen, Vastapaino.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, 11.04.2006, luettavissa: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0008.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0008.02/DOC_1&format=PDF)
- Hengitysliitto 2020: Opas uniapneaa sairastavalle, 3. uudistettu painos, Grano Oy, luettavissa: <https://www.hengitysliitto.fi/wp-content/uploads/2020/12/Uniapneaopas-2020-saavutettava.pdf>
- Huttunen, Matti O. 24.09.2017: Duodecim Terveyskirjasto, Psykenlääkkeet ja liikenne, luettavissa: <https://www.terveyskirjasto.fi/lam00019>, luettu 22.09.2021.
- Liikenneturva: Ajokunto ja ajoterveys, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ajokunto-ja-ajoterveys>, luettu 23.09.2021.
- Liikenneturva: Ennakoiva ajo, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakoiva-ajo-1>, luettu 22.09.2021
- Liikenneturva: Ikääntyneet liikenteessä, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikäisen/iakkaat-1>, luettu 22.09.2021.
- Liikenneturva: Pitkäikäistä autoilua turvallisesti, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikäisen/iakkaat-1>, luettu 22.09.2021.
- Liikenneturva: Raskaan ajoneuvon kuljettajat, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/raskaan-ajoneuvon-kuljettajat/>, luettu 13.10.2021.
- Liikenneturva: Rattijuopumus, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/rattijuopumus>, luettu 16.09.2021.
- Liikenneturva: Väsymys ja nukahtaminen vakavia riskejä, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/vasymys>, luettu 1.9.2021.
- Liikenneturva: Väsymys on yleistä ikään katsomatta, luettavissa: <https://liikenneviikku.fi/2019/08/28/vasymys-on-yleista-ikaan-katsomatta/>, luettu 28.09.2021.
- Liikenneturva: Yläkoululainen: päihteet ja liikenne, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikäisen/ylakoululainen-paihteet-ja-liikenne>, luettu 16.09.2021 ja 22.09.2021.
- Liikenneviikku 27.4.2020: Ajonäkemisestä kannattaa huolehtia, luettavissa: <https://liikenneviikku.fi/2020/04/27/ajonakemisesta-kannattaa-huolehtia/>
- Logistiikan maailma: Mitat, painot ja yhdistelmätyypit, luettavissa: <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/mitat-ja-painot/>, luettu 13.10.2021.

Lääkäriliitto 28.10.2015: Potilaan lääkarilehti, Miten pähteet vaikuttavat ajokykyyn, luettavissa: <https://www.potilaanlaakarilehti.fi/uutiset/miten-paihteet-vaikuttavat-ajokykyyn/>

Metsämuuronen, Jari 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet, Metodologia – sarja 4, 2. tarkistettu painos.

Muistiliitto ry: Autolla ajo, luettavissa: <https://www.muistiliitto.fi/fi/muistisairaudet/erityiskysymyksia/autolla-ajo>, luettu 24.09.2021.

Muistiliitto ry: Muistihäiriöt ja -sairaudet, luettavissa: <https://www.muistiliitto.fi/fi/muistisairaudet/muistihairiot-ja-sairaudet>, luettu 24.09.2021.

Muistiliitto ry: Muistisairaudet, luettavissa: <https://www.muistiliitto.fi/fi/muistisairaudet/muistihairiot-ja-sairaudet/muistisairaudet>, luettu 24.09.2021.

Mäkelä, Pia 24.01.2019: Duodecim Terveyskirjasto, Alkoholi ja terveys 24.01.2019, luettavissa: <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01120>, luettu 16.09.2021.

Näe Ry 16.10.2019: Hyvä näkö on kuskin tärkeimpiä ominaisuuksia, luettavissa: <https://naery.fi/2019/10/16/hyva-nako-on-kuskin-tarkeimpia-ominaisuuksia/>

Partonen, Timo 12.05.2021: Duodecim Terveyskirjasto, luettavissa: <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk00534>, luettu: 16.09.2021.

Puhti: Sydän- ja verisuonitaudit ovat suomalaisten kansantauteja, päivitetty 03.09.2021, luettavissa: <https://www.puhti.fi/tietopaketit/sydan-ja-verisuonitaudit/#miten-voit-ennaltaehkaista-sydan-ja-verisuonitauteja>, luettu: 22.09.2021.

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna 2006: Analyysi ja tulkinta, KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto, Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto, luettavissa: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7\\_3.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3.html), luettu:22.09.2021.

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna 2006: Mitä laadullinen tutkimus on: lyhyt oppimäärä, KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto, Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto, luettavissa: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L1\\_2.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L1_2.html), luettu:22.09.2021.

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna 2006: Tutkimusongelmat, KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto, Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto, luettavissa: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L2\\_3\\_1.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_3_1.html), luettu:21.09.2021.

Satuli, Heli: Kuljetusyrittäjä 3/2018, Skal.fi, Lisää naisia rattiin, luettavissa: <https://www.skal.fi/fi/ekuljetusyrittaja/lisaa-naisia-rattiin-0>, luettu 16.09.2021.

Surveymonkey: Määrällisen ja laadullisen tutkimuksen ero, luettavissa: <https://fi.surveymonkey.com/mp/quantitative-vs-qualitative-research/>, luettu: 22.09.2021.

Terveysverkko: Ikääntymisen vaikutukset elimistöön, luettavissa: [https://www.terveysverkko.fi/tietopankki/terveysliikunta/ikaantymisen-vaikutukset-elimistoon/#Muisti\\_ja\\_oppiminen](https://www.terveysverkko.fi/tietopankki/terveysliikunta/ikaantymisen-vaikutukset-elimistoon/#Muisti_ja_oppiminen), luettu: 22.09.2021.



Traficom, Liikenne- ja viestintävirasto 04.11.2019: Ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaisille, Ohje: 240713/03.04.03.06/2019, luettavissa: [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ajoterveysohje\\_v1.2.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ajoterveysohje_v1.2.pdf).

Traficom, Liikenne- ja viestintävirasto: Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys, luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajan-ammattipatevyys?toggle=Perustason%20ammattip%C3%A4tevyyskoulutus%20ja%20koulutukseen%20liittyv%C3%A4%20teoriakoe&toggle=Koulutus%20perustason%20ammattip%C3%A4tevyden%20laajentamiseen%20ja%20koulutukseen%20liittyv%C3%A4%20teoriakoe>, luettu 13.10.2021.

Traficom, Tilastotietokanta: Ajokortit, voimassa olevat ajokortit koontiluokittain vuosina 2014–2021, 01.07.2021, luettavissa: [https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Ajokortit/010\\_ajok\\_tau\\_101.px/?rxid=f90f9cd3-fbef-4150-ac0a-cc133fd79a77](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/?rxid=f90f9cd3-fbef-4150-ac0a-cc133fd79a77)

Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry: TULE-sairaudet, luettavissa: <https://suomentule.fi/tule-terveys/tule-terveyteen-vaikuttavat-tekijat/tule-sairaudet/>, luettu: 22.09.2021.

Tuomi, Jouni & Sarajarvi, Anneli 2018: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi, Uudistettu laitos, Tammi.

Työsuojelu: Ajo ja lepoaikasäädökset, luettavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/ajo-ja-lepoajat/saadokset>, luettu 16.09.2021.

Vehmas, Anne & Ojala, Tarja & Seimelä Katja: Raskaan liikenteen onnettomuudet tutkijalautakunta-aineistoissa, Riskit ja turvallisuusehdotukset 2/2009, LINTU-tutkimusohjelma, Liikenne ja viestintäministeriö, luettavissa: <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177654/Raskaan%20liikenteen%20onnettomuudet%20tutkijalautakunta-aineistossa%202%202009.pdf?sequence=1>

## LIITE 1

Teemahaastattelun kysymysrunko:

1. Mitä mieltä olet yli 65-vuotiaista raskaassa liikenteessä?
2. Mitä hyviä puolia yli 65-vuotiaissa on raskaassa liikenteessä? Entä huonoja?
3. Mitä terveydellisiä haasteita saattaa olla?
4. Oletko huomannut muutoksia esimerkiksi havainnointi- tai reaktiokyvyssä? Näkyvätkö nämä, kun ikää on tullut lisää?
5. Miten kokemus vaikuttaa työssä pärjäämiseen?
6. Mitä mieltä laajennetusta lääkärintausunnosta ja sen toimitamisesta 2 vuoden välein? Onko väli sopiva?
7. Vaikuttaako yli 65-vuoden ikä onnettomuusriskiin? Miten itse koet asian?
8. Mitä mieltä olet tarkasti säädellyistä ajo- ja lepoaikasäädöksistä? Koetko, että ne auttavat työssä jaksamisessa?
9. Miten väsymyksen tunnetta voi huomioida?
10. Mitä syitä on, että jatkaa ajamista vielä eläkeiän saavuttamisen jälkeen? Joko itse tai ylipääntään?
11. Voiko omilla teoilla vaikuttaa ajokuntoon, miten?

Tämän lisäksi kysyin työnantajan näkökulmassa vastaajilta:

1. Palkkaatko mielelläsi iäkkäämpiä kuljettajia?
2. Mitä hyötyä heistä on? Mitä haittaa heistä on?

Lopuksi vapaata keskustelua.