

Kuljettajien vuorovaikutus ja koetut riskit liikenteessä

- Vertailututkimus vuosilta 1988 ja 2006

ISBN
951-560-143-6
ISSN
0785-9244

Liikenneturva
Sitratie 7
00420 Helsinki

Tekijät Sirpa Rajalin & Leena Pöysti		Julkaisun laji tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Kuljettajien vuorovaikutus ja koetut riskit liikenteessä - Vertailututkimus vuosilta 1988 ja 2006			
Julkaisun osat			
<p>Liikenneturva selvitti 1980-luvun lopussa autoilijoiden keskinäisen vuorovaikutuksen merkitystä riskialttiiseen käyttäytymiseen liikenteessä. Sekä vuonna 1988 että vuonna 2006 väärät liikenneasenteet valittiin yleisimmin liikenteen vaarallisimmaksi tekijäksi. Raskas liikenne koettiin vuonna 2006 kaikkein vaarallisimpana tekijänä aiempaa useammin ja huonot tiet ja runsas ohittelu aiempaa harvemmin. Nämä muutokset yhdistyvät erityisesti miesten kokemuksiin. Naiset mainitsevat miehiä useammin toisten kuljettajien toimintaan liittyvät ylinopeudella ajamisen tai liikenteen kiivaan rytmin vaarallisimpana tekijänä liikenteessä.</p> <p>Kuljettajista valtaosalla on pelkoja liikenteessä. Vuonna 1988 vastaajista seitsemän prosenttia ilmoitti, ettei juurikaan pelkää liikenteessä. Vuonna 2006 osuus oli pienentynyt viiteen prosenttiin. Kuljettajien pelot liittyvät yleisimmin sellaisiin yllätystekijöihin, joihin he eivät itse juuri voi vaikuttaa. Useimmiten kuljettajat pelkäävät rattijuoppoja, hirvieläimiä ja liukkaita tai vesiliirtoa. Sekä miehet että naiset pelkäävät nykyään aiempaa useammin rattijuoppoja, hirvieläimiä ja hurjastelijoita. Aiempaa harvemmin sekä miehet että naiset pelkäävät pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Miehet pelkäävät harvemmin myös liukkaita ja huonoa näkyvyyttä.</p> <p>Sekä vuonna 1988 että 2006 kuljettajat ärsyntyivät useimmiten liian lähellä perässä ajavista ja toisten kuljettajien tekemistä vaarallisista ohituksista. Vuodesta 1988 vuoteen 2006 ärtymys liikennesäännöistä piittaamattomiin kuljettajiin oli lisääntynyt 15 prosenttiyksikköä. Ruuhkassa seisomisen, huonojen teiden ja toisten tunaroinnin aiheuttama ärtymys oli vähentynyt. Kysymykseen ”Otatteko suuttuneena enemmän riskejä?” vastaamisessa ei ollut suuria eroja vuosien 1988 ja 2006 välillä. Yli puolet vastaajista arveli, ettei suuttumus vaikuta riskinottoon. Noin 10 % sanoi sen vaikuttavan. Mitä vanhempi kuljettaja, sitä harvemmin hän antaa suuttumuksen vaikuttaa ajotapaansa. Miesten ja naisten erot tulivat näkyviin tässäkin tutkimuksessa. Miehet ärsyntyvät tyypillisesti liikenteen sujuvuutta hidastavista tekijöistä ja naiset turvallisuutta vaarantavista tekijöistä. Liikennekulttuuria voi luonnehtia suvaitsevaisemmaksi kuin 20 vuotta sitten.</p>			
Avainsanat (asiasanat) 1988 2006 vertailututkimus, sosiaalinen vuorovaikutus, riskikokemus			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero Liikenneturvan tutkimusmonisteita 104/2006		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-143-6
Kokonaissivumäärä 21+ liitteet	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva		Kustantaja Liikenneturva	

PRESENTATIONSBLAD

Utgivare
TRAFIKSKYDDET

Utgivningsdatum 2006

Författare Sirpa Rajalin & Leena Pöysti		Typ av publikation forskningsrapport	
Publikationen Förarnas växelverkan och upplevda risker i trafiken - Jämförelseundersökning från åren 1988 och 2006			
Publikationens delar			
<p>Under slutet av 1980-talet undersökte Trafikskyddet vilken inverkan bilisternas växelverkan hade på ett riskbenäget beteende i trafiken. Både år 1988 och år 2006 sågs fel attityder i trafiken allmänt som den farligaste riskfaktorn. Oftare än tidigare upplevdes den tunga trafiken som den farligaste faktorn och dåliga vägar och omkörningar ansågs mera sällan som riskfaktorer. Dessa förändringar förenar i synnerhet männens erfarenheter. Kvinnor nämner oftare än män andra förarens överhastigheter eller den hektiska rytmen i trafiken som de största riskfaktorerna.</p> <p>Majoriteten av förarna känner rädsla i trafiken. Bland svarandena år 1988 meddelade sju procent att de knappast alls känner rädsla i trafiken. År 2006 hade andelen minskat till fem procent. Rädslorna bland förarna hör mera allmänt ihop med sådana överraskningsfaktorer som de inte själva förmår påverka. Oftast är förarna rädda för rattfyllerister, hjorddjur samt halka och vattenplaning. Både män och kvinnor är numera oftare rädda för rattfyllerister, hjorddjur och vildhjärnor i trafiken. Mera sällan än tidigare är både kvinnor och män rädda för cyklister och fotgängare. Män räds också mera sällan halka och dålig sikt.</p> <p>Både år 1988 och 2006 irriterades bilisterna mest av förare som håller för kort avstånd och förare som gör farliga omkörningar. Från år 1988 till år 2006 ökade irritationen över förare som struntar i trafikreglerna med 15 procentenheter. Irritationen över stopp i rusningstrafiken, dåliga vägar och andras missar hade minskat. På frågan "Tar ni fler risker i uppretat tillstånd?" skiljde inte svaren speciellt mycket mellan åren 1988 och 2006. Över hälften av de svarande uppskattade att ilska inte påverkar risktagningen. Ungefär 10 % uppgav att ett uppretat sinne inverkar. Ju äldre förare desto mera sällan låter han eller hon ilskan påverka körsättet. Skillnader mellan män och kvinnor syntes även i denna undersökning. Män blev uppretade över typiska faktorer som försinkar trafiken och kvinnor över faktorer som äventyrar trafiksäkerheten. Trafikkulturen kan beskrivas som mer tolerant än för 20 år sedan.</p>			
Nyckelord 1988 2006 jämförelseundersökning, social växelverkan, riskerfarenhet			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer Liikenneturvan tutkimusmonisteita 104/2006		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-143-6
Sidantal 21+ bilagor	Språk finska	Pris	Konfidentiell karaktär offentlig
Utgivare Trafikskyddet		Uppdragsgivare Trafikskyddet	

DOCUMENTATION PAGE

Publisher
Liikenneturva

Authors Sirpa Rajalin & Leena Pöysti		Type of Publication Research Report	
Name of Publication Interaction between drivers and the perceived risks in traffic - Comparative study with focus on 1988 and 2006			
Publication parts			
Abstract At the end of the 1980's, Liikenneturva studied the impact of drivers' mutual interaction with regards to risk-prone behaviour in traffic. In both the year 1988 and 2006, negative traffic attitudes were perceived to be the most dangerous factor in traffic. Heavy traffic was perceived to be the most dangerous factor more often than previously and poor roads and passing were felt to be less of a threat this time. These changes connect especially with the men's experiences. Women mention, more often than men, other drivers' activities – such as speeding or intense rhythm of traffic – as the most dangerous factor in traffic. The majority of the drivers had feelings of fear and anxiety in traffic. In 1988 seven per cent of the polled replied that they are generally not afraid in traffic. By 2006 that share had shrunk to five per cent. The drivers' fears most commonly relate to elements of surprise that they can not influence themselves. Most often the drivers are afraid of drunk drivers, deer, slippery conditions or hydroplaning. Both men and women are nowadays more afraid of drunk drivers, deer and reckless drivers. Both the sexes are now less afraid of cyclists and pedestrians. Men are also less afraid of slippery conditions and poor visibility. Both in 1988 and 2006 the drivers were irritated by tailgating drivers and dangerous passes made by other drivers. Between 1988 and 2006 the irritation caused by other drivers' disregard for traffic rules had increased 15 per cent units. Irritation caused by getting stuck in a traffic jam, poor roads or other people's apparent errors had decreased. With regards to the question "Do you take more risks when you are angry?" there was not a marked difference between the answers of 1988 and 2006. Over half of the polled replied that anger does not influence risk-taking. About 10 % assessed that it did have an effect. The older the driver, the less likely he/she is to let anger affect his/her driving behaviour. The differences between men and women were visible in this study too. Men are typically annoyed by factors that compromise the smooth flow of traffic, while women get irritated by factors which affect safety. The traffic culture could be characterised to be more tolerant now than 20 years ago.			
Key words 1988 - 2006 comparative study, social interaction, risk experience			
Additional information			
Series name and number Liikenneturva studies 104/2006		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-143-6
Total number of pages 21 + appendices	Language Finnish	Price	Confidentiality level Public
Distributor Liikenneturva		Publisher Liikenneturva	

ALKUSANAT

Liikenneturvan vuonna 1988 julkaisemassa tutkimuksessa kuvattiin autoilijoiden keskinäisen vuorovaikutuksen merkitystä ajonopeuden valintaan, riskialttiiseen käyttäytymiseen ja mielentilaan vaikuttavana tekijänä. Tuloksia on hyödynnetty valistuksessa ja kampanjoinnissa, kun on pyritty muokkaamaan liikennekulttuuria turvallisemmaksi.

Sosiaalisessa vuorovaikutuksessa tapahtuneiden muutosten ja vuorovaikutuksen merkityksen arvioimiseksi nykyliikenteessä päätettiin toistaa vuonna 1988 tehty haastattelu keväällä 2006. Kahdenkymmenen vuoden aikana liikenneympäristö ja -tekniikka ovat kehittyneet. Telemaattiset laitteet ovat viime vuosina lisääntyneet. Liikenteen vuorovaikutuksellisuus on korostunut entisestään.

Tutkimuksen käsikirjoitusta ovat kommentoineet Esko Keskinen ja Sirkku Laapotti Turun yliopistosta sekä työtoverimme Liikenneturvassa. Heikki Summala Helsingin yliopistosta ideoi kanssamme tutkimuksen mahdollisia jatkoanalyysyjä. Lämmin kiitos heille kaikille.

Helsingissä joulukuun 20 päivänä 2006.

Tekijät

SISÄLLYS

1 Johdanto	9
2 Aineisto ja menetelmät	10
3 Tulokset	11
3.1 Muutokset liikenteen vaarallisuuden kokemisessa	11
3.2 Muutokset pelon kokemisessa	12
3.3 Ovatko kuljettajia ärsyttävät asiat muuttuneet?	14
3.4 Ovatko suuttuneena otetut riskit lisääntyneet?.....	15
3.5 Ovatko ärtymykset vaikutukset ajamiseen muuttuneet?.....	16
3.6 Noudattaisitko nopeusrajoituksia, jos muutkin noudattaisivat?.....	17
4 Tulosten yhteenveto ja arviointi	17
4.1 Liikenneturvallisuuden vaarantuminen	17
4.2 Liikenteen pelot.....	18
4.3 Kuljettajia ärsyttävät asiat.....	19
Lähteet	21

Kuvat ja taulukot

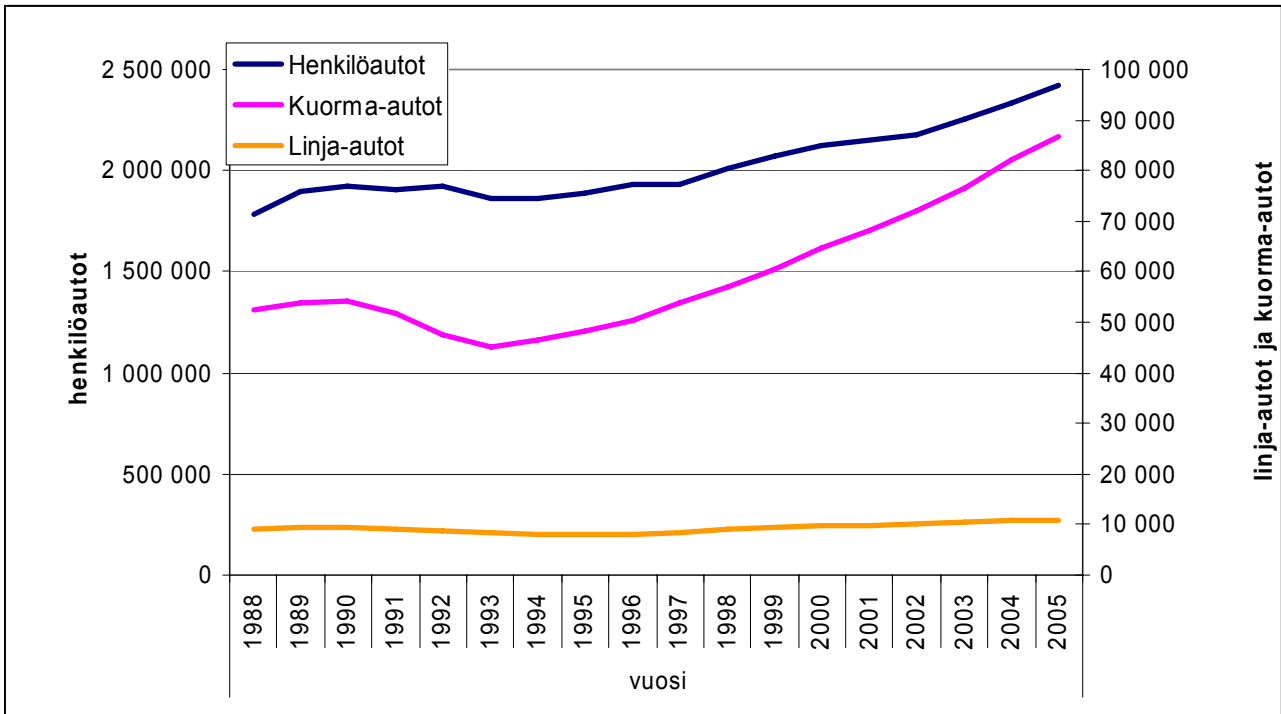
Kuva 1 Autokanta 1988-2005 (Lähde: AKE).....	9
Kuva 2 Mitä pidätte kaikkein vaarallisimpana tekijänä nykyisessä liikenteessä? (% vastaajista).....	11
Kuva 3 Mitä pelkäätte liikenteessä? Valitkaa kortin vaihtoehtoista. (% vastaajista).....	13
Kuva 4 Mitkä asiat suuttavat tai ärsyttävät Teitä ajaessanne autoa liikenteessä? (% vastaajista).....	14
Kuva 5 Otatteko suuttuneena tai ärsyyntyneenä tavallista suurempia riskejä liikenteessä? (% vastaajista).....	15
Kuva 6 Miten suuttumus tai ärtymys vaikuttaa ajamiseenne? (% vastaajista)	16
Kuva 7 Noudattaisitteko itse nykyistä paremmin nopeusrajoituksia, jos muut eivät jatkuvasti ohittelisi tai ajaisi liian lähellä takananne? (% vastaajista).....	17
Taulukko 1 Aineiston jakaumat vuosina 1988 ja 2006	10

1 Johdanto

Liikenneturva selvitti 1980-luvun lopussa autoilijoiden keskinäisen vuorovaikutuksen merkitystä riskialttiiseen käyttäytymiseen liikenteessä (Hämäläinen 1988). Tutkimus sijoittui ajankohtaan, jolloin 1970-luvulla alkanut hyvä turvallisuuskehitys oli pysähtynyt ja henkilövahinkojen määrä lähtenyt kasvuun. Perinteisten riskiryhmien ohella myös tavallisten kuljettajien vahingot lisääntyivät. Liikenneturvallisuustyöhön tarvittiin uusia keinoja, jotka voisivat kohdistua kaikkiin kuljettajiin. Koska ajonopeus on selvimpiä liikenteen riskien syitä, haluttiin selvittää erityisesti kuljettajien välisen vuorovaikutuksen yhteyttä ajonopeuksiin ja samalla muuhun riskinottoon liikenteessä. Tutkimuksessa todettiin mm. että toisten kuljettajien toiminta on yleisin liikenteessä ärsyttävä asia ja muiden käyttäytyminen painosti kuljettajia ajonopeuden nostoon ja nopeusrajoitusten ylittämiseen. Kuljettajien keskinäiset toimintatavat aiheuttivat myös pelkoa liikenteessä. Tutkimusten tulosten perusteella suunniteltiin kampanja ”Alenna itse nopeuttasi”.

Liikennejärjestelmä on parinkymmenen vuoden aikana muuttunut melkoisesti. Vuonna 1988 liikenteessä kuoli Suomessa 653 henkilöä, joista 97 (15 %) rattijuopumustapauksissa ja vuonna 2005 kuolleita oli 379, joista rattijuopumustapauksissa 89 (23 %). Samaan aikaan ajoneuvojen määrä on lisääntynyt (kuva 1), kuljettajien joukko vanhentunut ja naisistunut, tiestö parantunut ja ajoneuvojen turvavarustelu kehittynyt.

Liikenneturvallisuustyötä ohjaamaan on saatu eettinen ns. nollavisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Näkökulmana on, että virheitä tapahtuu, koska järjestelmää ei ole suunniteltu ja sopeutettu ihmisen ominaisuuksiin. Lähtökohtaisesti hyväksytään, että ihmiset tekevät virheitä. Jotta järjestelmää kyetään kehittämään, pyritään selvittämään, mitä nämä virheet ovat ja miksi niitä tehdään.



Kuva 1 Autokanta 1988-2005 (Lähde: AKE)

Ihmisten toiminta liikenteessä on päivittäistä sosiaalista toimintaa. Toisten esimerkkiä seurataan usein, jopa selvissä liikennerikkomuksissa, kuten punaista päin ajamisessa ja käännäyttäessä väärältä kaistalta (Mikkonen 1984). Liikenteessä pyritään ajamaan samalla nopeudella kuin muutkin ajavat (ks. Rajalin 1998). Ohitukseen lähtenyt ”imee” peräänsä muitakin ohittajia. Liikenteen vuorovaikutteisuus korostuu entisestään, kun telemaattisten laitteiden kautta tapahtuva kommunikointi auton, kuljettajan, tienympäristön ja muiden ihmisten kesken lisääntyy.

Tässä tutkimuksessa kerätään tietoa sosiaalisen toiminnan näkökulmasta; millaisia vaikutuksia kuljettajien keskinäisellä vuorovaikutuksella on kuljettajien kokemuksiensa mukaan nykyliikenteessä ja millaisia muutoksia on tapahtunut kahdenkymmenen vuoden aikana. Kuljettajilta kysytään liikenteen vaarallisimpia tekijöitä, pelon kokemista, ärsyttäviä asioita liikenteessä ja ärtymyksen vaikutuksia ajamiseen.

2 Aineisto ja menetelmät

Tutkimuksen aineistot kerättiin henkilökohtaisina haastatteluina haastattelulomaketta apuna käyttäen. Vuonna 1988 haastattelun suorittivat M-tietokeskus Oy:n haastattelijat ja vuonna 2006 TNS Gallupin haastattelijat.

Haastattelujen kohteena olivat molemmissa otoksissa autoa ajavat henkilöt. Heidät valittiin edustavana otantana koko maan alueelta niin, että kumpikin näyte edustaa väestöä iän, sukupuolen ja asuinkunnan mukaan.

Vuonna 1988 haastateltiin kaikkiaan 405 autoa ajavaa henkilöä eri puolella Suomea. Vuonna 2006 haastateltuja kuljettajia oli 1162. Vaikka aineistossa pyrittiin mahdollisimman hyvään edustavuuteen, naisten ja miesten sekä eri-ikäisten kuljettajien jakaumat eri vuosien otoksissa poikkesivat toisistaan ($p \leq .05$). Myös kuljettajien ajomäärissä on eroa.

Vuoden 1988 aineistoa ei ole sähköisesti käytettävissä, joten vertailut on tehty frekvenssitaulukoista tarkastelemalla erikseen naisten ja miesten sekä eri-ikäisten kuljettajien kokemuksiensa ja käsityksiensä muutoksia. Muutokset ajomäärissä oletetaan sisältyvän näihin tarkasteluihin. Eroja on testattu khin-neliötestillä. Yhdysvaikutusten tarkastelua ei ole em. syistä tehty.

		aineisto 1988	aineisto 2006
Kaikki	N	405	1162
Sukupuoli			
	mies	66 %	56 %
	nainen	34 %	44 %
Ikä			
	18-29 v	43 %	23 %
	30-49 v	41 %	36 %
	50+ v	16 %	41 %
Ajomäärä			
	alle 5000	17 %	15 %
	5000-15000	30 %	45 %
	15001-25000	27 %	22 %
	25001+	26 %	18 %

Taulukko 1 Aineiston jakaumat vuosina 1988 ja 2006

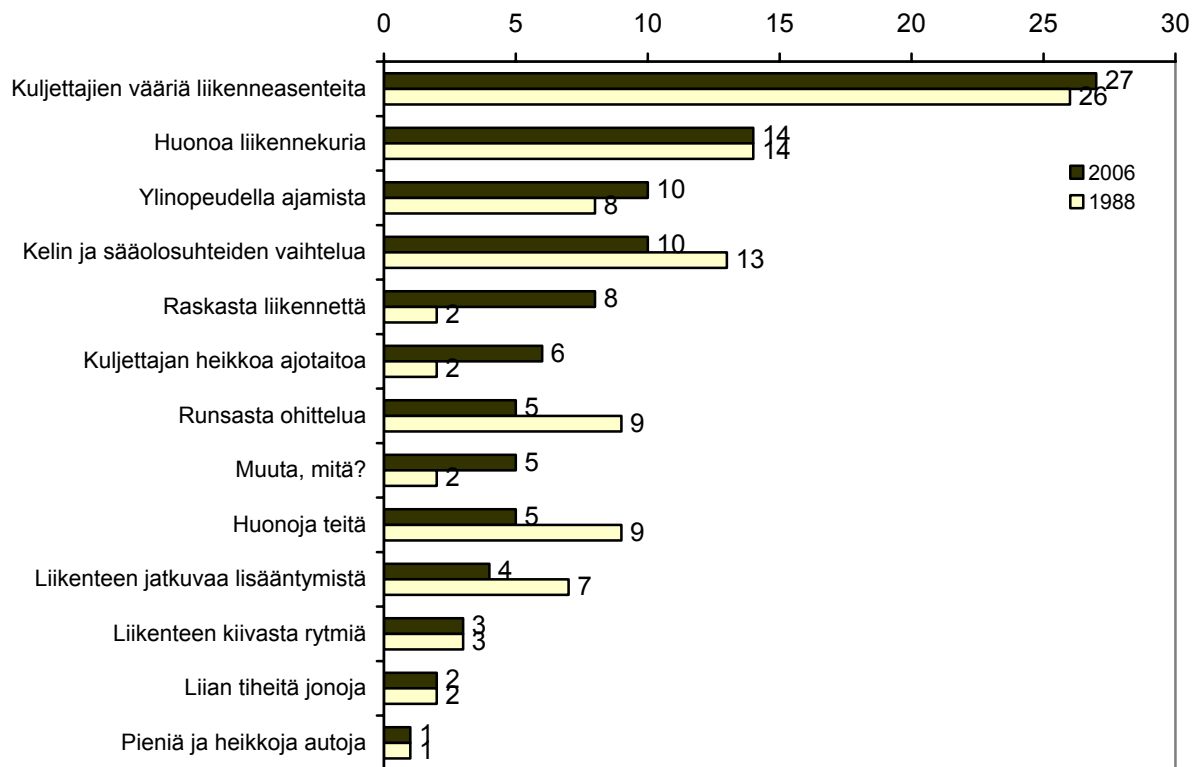
3 Tulokset

3.1 Muutokset liikenteen vaarallisuuden kokemisessa

”Mitä pidätte kaikkein vaarallisimpana tekijänä nykyisessä liikenteessä?”

Kuljettajia pyydettiin valitsemaan 13 valmiin vaihtoehdon joukosta yksi eniten liikennettä vaarantava tekijä. Sekä vuonna 1988 että vuonna 2006 väärät liikenneasenteet olivat yleisimmin valittu vaihtoehto. Useampi kuin joka neljäs kuljettaja koki väärät asenteet liikennettä eniten vaarantavaksi tekijäksi. Väärien liikenneasenteiden merkitystä kuljettajien vaarakokemuksissa korostaa myös se, että huono liikennekuri oli molempina haastatteluvuosina toiseksi yleisimmin valittu vastausvaihtoehto (14%). Nämä tekijät mainitsi molempina haastatteluvuosina yhtä suuri osuus vastaajista.

Koko vastaajajoukkoa tarkasteltaessa raskasta liikennettä (rekat, linja-autot, kuorma-autot ym.) vaarallisimpina tekijänä pitävien kuljettajien osuus oli lisääntynyt 20 vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna. Vähentynyt oli niiden kuljettajien osuus, jotka kokevat kelin, huonot tiet ja ohittelun liikenteen vaarallisimmaksi tekijäksi (kuva 2).



Kuva 2 Mitä pidätte kaikkein vaarallisimpana tekijänä nykyisessä liikenteessä? (% vastaajista)

Nuorten osalta vuosien 1988 ja 2006 vaarakokemuksissa ei ole tapahtunut tilastollisesti merkitseviä muutoksia. Keski-ikäiset ja iäkkäät (50+) kokevat nykyisin runsaan ohittelun pienemmäksi vaaratekijäksi kuin vuonna 1988 ($p \leq 0.05$). Muita tilastollisesti merkitseviä muutoksia ei ikäryhmien sisällä ollut.

Naisten kokemuksissa vuosina 1988 ja 2006 ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja. Miehet pitävät nykyään useammin raskasta liikennettä vaarallisimpana tekijänä ja harvemmin huonoja teitä ja runsasta ohitteluä ($p \leq 0.05$).

Koko vastaajajoukossa näkyvät muutokset, yleistyminen raskaan liikenteen vaarallisuuden kokemisessa ja vähentyminen ohittelun ja huonojen teiden kokemisessa vaaralliseksi, näyttävät yhdistyvän erityisesti miesten kokemuksiin.

3.1.1 Kokemukset liikenteen vaarallisuudesta vuonna 2006

Miesten ja naisten kokemukset nykyliikenteen vaarallisimmista tekijöistä poikkeavat hieman toisistaan ($p \leq .05$). Miehet valitsevat naisia useammin huonokuntoiset tiet tai kelin ja sääolosuhteiden vaihtelut vaarallisimmaksi tekijäksi. Naiset mainitsevat miehiä useammin toisten kuljettajien toimintaan liittyvät ylinopeudella ajamisen tai liikenteen kiivaan rytmin vaarallisimpana tekijänä.

Eri-ikäiset kuljettajat pitävät eri asioita vaarallisimpina tekijöinä liikenteessä ($p \leq .05$). Yli 50-vuotiaat autoilijat pitävät varsinkin huonoa liikennekuria vaarallisimpana ongelmana kuin muut. Nuoret puolestaan kokevat muita useammin vaarallisimmaksi tekijäksi kuljettajan heikon ajotaidon.

Myös liikenne rikkomuksesta kiinnijäänti oli kuljettajien vaarakokemuksia erottava tekijä ($p \leq .05$). Rikkomuksesta kiinni jääneet kuljettajat pitivät vaarallisimpana tekijänä kelin ja sään vaihtelua, huonoja teitä tai kuljettajan heikkoa ajotaitoa useammin kuin rikkomuksettomat kuljettajat.

3.2 Muutokset pelon kokemisessa

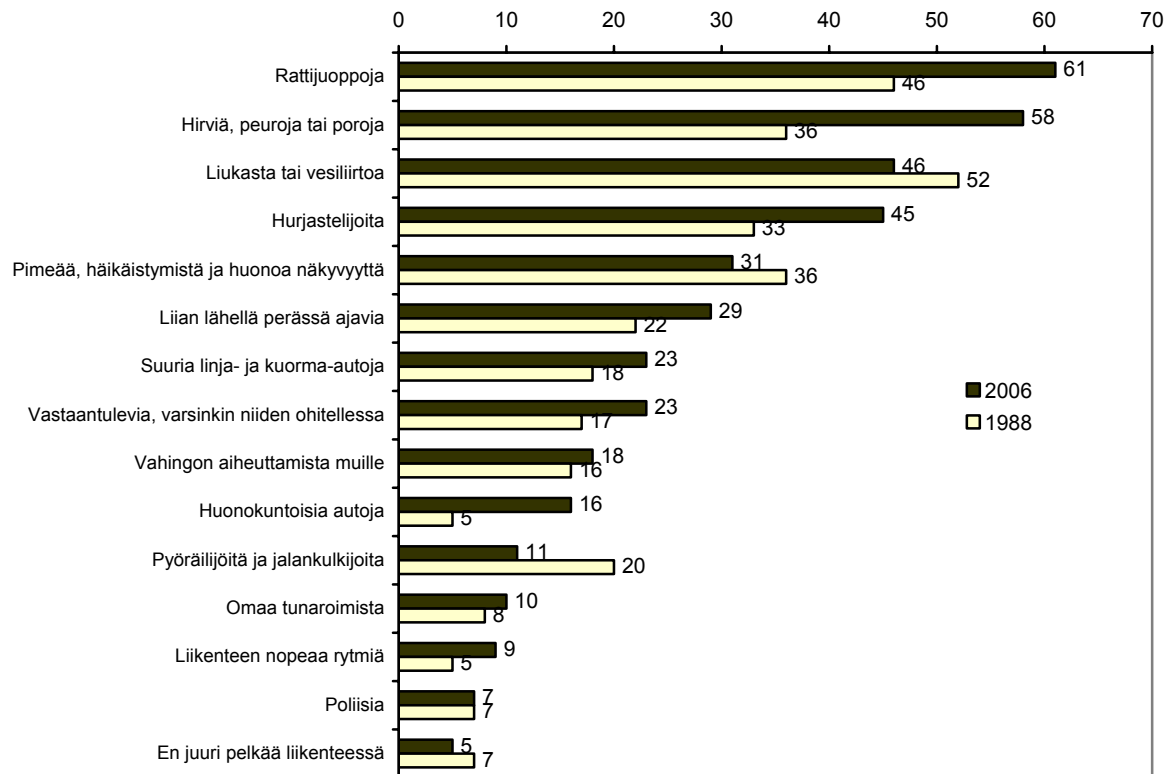
Mitä pelkäätte liikenteessä? Valitkaa vaihtoehtoista.

Valtaosalla kuljettajista on pelkoja liikenteessä. Vuonna 1988 vastaajista seitsemän prosenttia ilmoitti, ettei juurikaan pelkää liikenteessä, vuonna 2006 osuus oli pienentynyt viiteen prosenttiin.

Yleisimmät kuljettajien kertomat pelot liittyivät liukkauteen tai vesiliirtoon, rattijuoppoihin, hirvieläimiin, hurjastelijoihin, sekä pimeään ja muuhun huonoon näkemiseen. Nämä pelot olivat tavallisimpia kuljettajien keskuudessa sekä vuonna 1988 että 2006. Naiset mainitsivat vuonna 2006 keskimäärin 4,5 ja miehet 3,3 pelonaihetta. Vuonna 1988 haastatellut ilmoittivat keskimäärin 3,3 pelonaihetta. Myös tuolloin naisilla oli enemmän pelonaiheita kuin miehillä.

Vuosia 1988 ja 2006 verrattaessa, peloista oli lisääntynyt etenkin rattijuoppoja, hurjastelijoita ja hirvieläimiä kohtaan tunnettu pelko. Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden, liukkauden ja vesiliirron sekä huonon näkyvyyden aiheuttamat pelot olivat vähentyneet.

Yleisimmin koettuja pelkoja yhdistävänä tekijänä voidaan nähdä niiden kaikkien olevan kuljettajan oman hallinnan ulkopuolella olevia ”yllätystekijöitä”. Kuljettajien luottaminen omaan ajotaitoonsa on hieman heikentynyt. Omaa tunaroimista pelkäsi joka kymmenes autoilija ja vaaran aiheuttamista muille joka kuudes.



Kuva 3 Mitä pelkäätte liikenteessä? Valitkaa kortin vaihtoehdoista. (% vastaajista)

Alle 30-vuotiaiden autoilijoiden käsitykset hurjastelijoiden ja hirvieläimien aiheuttamissa peloissa olivat muuttuneet tilastollisesti merkitsevästi. Molempia pelättiin nykyään enemmän kuin vuonna 1988. Myös keski-ikäiset pelkäsivät hurjastelijoita ja hirvieläimiä aiempaa enemmän. Lisäksi heillä oli yleistynyt rattijuoppoihin kohdistuva pelko. Yli 50-vuotiailla eroa oli ainoastaan rattijuoppoihin kohdistuvassa pelossa, joka oli yleistynyt (erot $p \leq .05$).

Sekä miehet että naiset pelkäävät aiempaa useammin rattijuoppoja, hurjastelijoita, huonokuntoisia autoja ja hirvieläimiä. Aiempaa harvemmin sekä miehet että naiset pelkäävät pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Miehet pelkäävät harvemmin myös liukasta ja huonoa näkyvyyttä (erot $p \leq .05$).

3.2.1 Mitä pelätään liikenteessä vuonna 2006?

Vuoden 2006 aineiston perusteella yli 50-vuotiaat autoilijat pelkäävät muita enemmän suuria linja- ja kuorma-autoja, hurjastelijoita ja ohittelevia vastaantulevia. He pelkäävät muita vähemmän rattijuoppoja. Ohittelevat vastaantulijat tai hurjastelijat eivät huoleta samassa määrin nuoria kuljettajia kuin muita (erot $p \leq .05$).

Liikenneerikkomuksista kiinni jääneet kuljettajat pelkäsivät muita kuljettajia enemmän poliisia. He pitivät liikenteen nopeaa rytmiä, hurjastelijoita, suuria linja- ja kuorma-autoja, pimeää ym. huonoa näkemistä ja omaa tunaroimista vähemmän pelottavina kuin muut kuljettajat (erot $p \leq .05$).

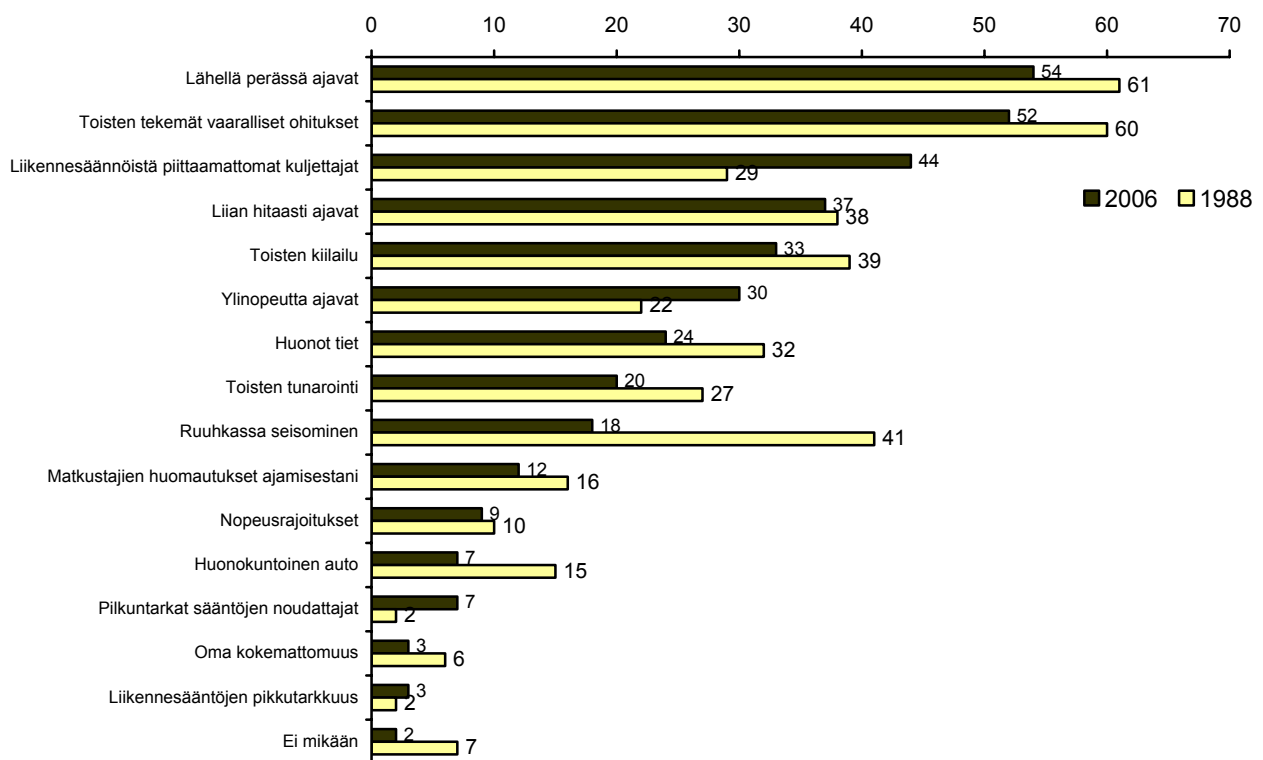
3.3 Ovatko kuljettajia ärsyttävät asiat muuttuneet?

"Mitkä asiat suututtavat tai ärsyttävät Teitä ajaessanne autoa liikenteessä? Valitkaa enintään viisi vaihtoehtoa tältä kortilta"

Kuljettajia ärsyttävät liikenteessä monenlaiset asiat. Vuonna 1988 vastaajat mainitsivat keskimäärin neljä ärsyttävää asiaa, vuonna 2006 keskimäärin 3,5, joten ärsyntyminen tutkimuksessa esitettyihin tekijöihin oli hieman vähentynyt. Kuitenkin joka kolmas vastaaja mainitsi vuonna 2006 kaikki kysymyksenasettelussa sallitut 5 liikenteessä ärsyttävää asiaa.

Sekä vuonna 1988 että 2006 kuljettajat ärsyntyivät useimmiten liian lähellä perässä ajavista ja toisten kuljettajien tekemistä vaarallisista ohituksista.

Vuodesta 1988 vuoteen 2006 ärtymys liikennesääntöjä rikkoviin kuljettajiin oli lisääntynyt 15 prosenttiyksikköä. Ruuhkassa seisominen, huonot tiet ja toisten tunaroinnin aiheuttama ärtymys olivat vähentyneet.



Kuva 4 Mitkä asiat suututtavat tai ärsyttävät Teitä ajaessanne autoa liikenteessä? (% vastaajista)

Verrattaessa vuosia 1988 ja 2006 naisia ärsyttää aiempaa vähemmän ruuhkassa seisominen, huonokuntoiset autot ja matkustajien huomautukset ajamisestansa. Aiempaa enemmän naisia ärsyttää liikennesäännöistä piittaamattomat kuljettajat. Miehillä on vähentynyt ruuhkassa seisomiseen kohdistuva ärtymys. Lisäksi ärtymys on vähentynyt myös tunaroviin kuljettajiin, toisten tekemiin vaarallisiin ohituksiin ja huonoihin teihin. Lisääntynyt oli ylinopeutta ajaviin ja liikennesäännöistä piittaamattomiin liittyvä ärtymys ($p \leq .05$).

Verrattaessa vuosia 1988 ja 2006 nuorilla ärtymys oli vähentynyt toisten tunarointiin, kiilailuun ja ruuhkassa seisomiseen ja yleistynyt ylinopeutta ajaviin ja liikennesäännöistä piittaamattomiin kuljettajiin.

Keski-ikäisillä kuljettajilla ärtymys oli vähentynyt ruuhkassa seisomiseen huonokuntoisiin teihin ja toisten kiilailuun ja vaarallisiin ohituksiin. Myös iäkkäät ärsyntyivät aiempaa harvemmin ruuhkassa seisomisesta ($p \leq .05$).

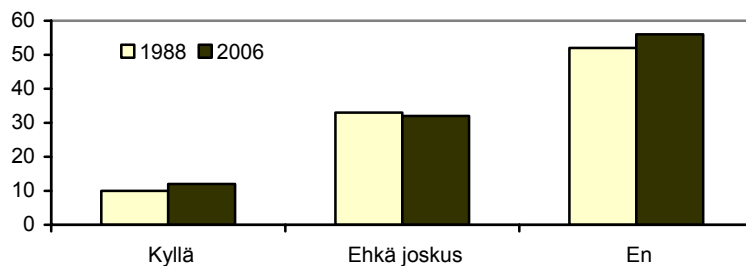
3.3.1 Mikä ärsyttää liikenteessä vuonna 2006?

Miehiä ja naisia ärsyttävät nykyliikenteessä erilaiset asiat. Miehiä ärsyttävät liikkumisen sujuvuutta hidastavat tekijät, naisia liikenteen turvallisuutta vaarantavat tekijät. Miehet ärsyntyvät naisia useammin ruuhkassa seisomisesta, nopeusrajoituksista, huonokuntoisesta autosta, pilkuntarkoista sääntöjen noudattajista, liikennesääntöjen pikkutarkkuudesta ja liian hitaasti ajavista. Naiset ärsyntyvät miehiä useammin ylinopeutta ajavista, toisten tekemistä vaarallisista ohituksista, kiilailusta sekä liikennesäännöistä piittaamattomista kuljettajista ($p \leq .05$).

Vastaajan ikä vaikutti siihen, miten ärsyttäväksi hän koki toisten tunaroinnin liian kovaa ja liian hitaasti ajavat, pilkuntarkat sääntöjen noudattajat, matkustajien huomautukset ajamisestaan, ruuhkassa seisomisen ja toisten tekemät vaaralliset ohitukset ($p \leq .05$). Keski-ikäisiä kuljettajia ärsytti muita enemmän liian hitaasti ajavat kuljettajat ja vaaralliset ohitukset. Nuoria ärsytti muita kuljettajia enemmän pilkuntarkat sääntöjen noudattajat, matkustajien huomautukset ajamisestaan, toisten tunarointi ja ruuhkat. Iäkkäitä ärsyttivät ylinopeutta ajavat.

3.4 Ovatko suuttuneena otetut riskit lisääntyneet?

Kysymykseen ”Otatteko suuttuneena enemmän riskejä?” vastaamisessa ei ollut suuria eroja vuosien 1988 ja 2006 välillä. Yli puolet vastaajista arveli, ettei suuttumus vaikuta riskinottoon. Noin 10 % sanoi sen vaikuttavan.



Kuva 5 Otatteko suuttuneena tai ärsyntyneenä tavallista suurempia riskejä liikenteessä? (% vastaajista)

Nuorilla kuljettajilla, keski-ikäisillä tai iäkkäillä käsitys siitä ottaako suuttuneena enemmän riskejä ei ollut muuttunut tilastollisesti merkitsevällä tavalla vuodesta 1988.

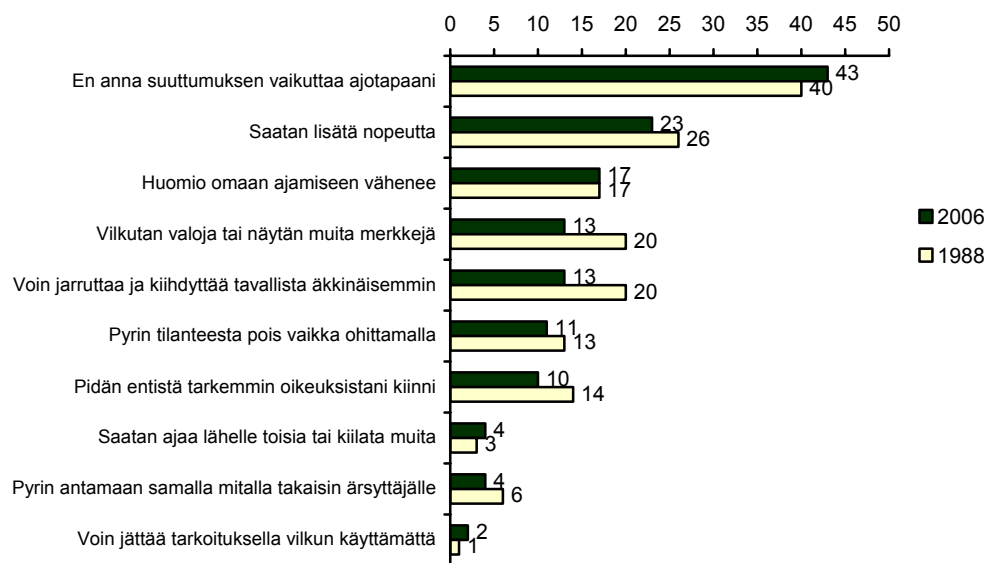
Nuoret kertoivat useimmiten, että ärtymys vaikuttaa ajotapaan. Mutta 45 % heistä sanoi, ettei ärtymys vaikuta. Keski-ikäisistä näin sanoi 53 % ja iäkkäistä 71 % ($p \leq .05$). Rikkomuksesta kiinni jääneet kuljettajat kertoivat muita useammin ärtymyksen vaikuttavan ajotapaan ($p \leq .05$). Heistä 18 % sanoi ottavansa ärsyntyneenä enemmän riskejä ja 43 % sanoi, ettei ota. Rikkomuksettomilla kuljettajilla vastaavat osuudet ovat 10 % ja 59 %. Naiset ja miehet eivät eronneet siinä, vaikuttaako ärtymys ajotapaan.

3.5 Ovatko ärtymykset vaikutukset ajamiseen muuttuneet?

Miten suuttumus tai ärtymys vaikuttaa ajamiseen? Valitkaa kortilta yksi tai useampia vaihtoehtoja.

Sekä vuonna 1988 että 2006 tarkempaan kysymykseen siitä, miten ärtymys vaikuttaa ajotapaan, yleisin vastaus oli edelleen ”En anna suuttumuksen vaikuttaa ajotapaani”. Yleisimmin kerrotut vaikutukset olivat nopeuden lisääminen ja huomion herpaantuminen omasta ajamisesta.

Vuoteen 1988 verrattuna vuonna 2006 yhä useammat sanoivat, ettei suuttumus vaikuta ajotapaan. Aiempaa harvemmin reagoitiin valoja vilkuttelemalla tai näyttämällä muita merkkejä, äkkinäisin jarrutuksin ja kiihdytyksin sekä pitämällä omista oikeuksista tarkemmin kiinni.



Kuva 6 Miten suuttumus tai ärtymys vaikuttaa ajamiseen? (% vastaajista)

3.5.1 Ärtymyksen vaikutukset ajamiseen nykyliikenteessä

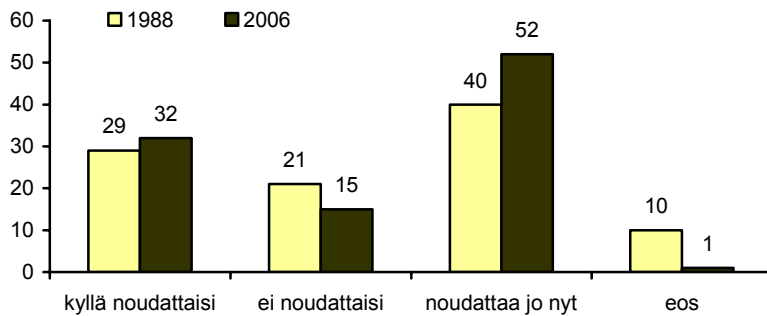
Miehet ja naiset vastaavat yhtä yleisesti, että eivät anna suuttumuksen vaikuttaa ajotapaan. Miehet sanovat naisia useammin, että saattavat ajaa lähelle tai kiilata, ja naiset kertovat miehiä useammin, että huomio omaan ajamiseen vähenee.

Eri-ikäisten kuljettajien reagointi vaihtelee. Mitä vanhempi kuljettaja on, sitä harvemmin hän antaa suuttumuksen vaikuttaa ajotapaansa. Tulos on samansuuntainen kuin vuoden 1988 tutkimuksessa. Nuoret reagoivat lisäämällä nopeutta muita useammin. He myös jarruttelevat tai kiihdyttelevät useammin, pitävät tarkemmin omista oikeuksistaan kiinni ja pyrkivät muita useammin antamaan samalla mitalla takaisin ärsyttäjälle ($p \leq 0.05$).

Rikkomuksesta kiinni jääneet kuljettajat näyttävät ärtymyksensä muita useammin pyrkimällä tilanteesta pois vaikka ohittamalla, lisäämällä nopeutta, jarruttelemalla ja kiihdyttämällä sekä antamalla samalla mitalla takaisin.

3.6 Noudattaisitko nopeusrajoituksia, jos muutkin noudattaisivat?

Ohittelu ja lähellä perässä ajaminen eivät ainoastaan ärsytä kuljettajia, vaan haastattelutietojen perusteella saavat myös kuljettajat ajamaan ylinopeudella. Haastatelluista 32 %, eli joka kolmas vastaaja sanoi, että noudattaisi nykyistä paremmin nopeusrajoituksia, jos muut eivät jatkuvasti ohittelisi tai ajaisi liian lähellä takana. Puolet vastaajista sanoi noudattavansa nopeusrajoituksia jo nyt.



Kuva 7 Noudattaisitteko itse nykyistä paremmin nopeusrajoituksia, jos muut eivät jatkuvasti ohittelisi tai ajaisi liian lähellä takananne? (% vastaajista)

Ikä vaikuttaa siihen, sanovatko vastaajat noudattavansa paremmin nopeusrajoituksia, jos muutkin noudattaisivat. Nuoret kuljettajat kertovat muita useammin, että noudattaisivat paremmin liikennesääntöjä ja toisaalta myös, että eivät noudattaisi. Iäkkäämmät kertovat noudattavansa niitä jo nyt ($p \leq .05$).

Liikennerikkomuksesta kiinni jääneet kuljettajat kertovat muita useammin, etteivät noudattaisi nopeusrajoituksia, vaikka muut noudattaisivatkin (28 % vs. 12 %) ja muita harvemmin noudattavansa nopeusrajoituksia jo nyt (38 % vs. 55 %). Eroa ei kuitenkaan ollut ”kyllä noudattaisin” vaihtoehdon kohdalla. ($p \leq .05$).

4 Tulosten yhteenveto ja arviointi

Suuri osa ihmisten käyttäytymisestä liikenteessä on vuorovaikutusta toisten liikenteessä olevien kanssa. Vuonna 1988 tehtiin tutkimus, joka käsitteli kuljettajien keskinäisen vuorovaikutuksen merkitystä turvallisuudelle. Vuonna 2006 toistettiin osa tästä tutkimuksesta. Nyt tehdyillä haastatteluilla selvitettiin liikenteen sosiaalisten ilmiöiden vaikutusta ajonopeuteen ja riskikäyttäytymiseen sekä siihen, kuinka yleisesti eri tekijät koetaan riskitekijöinä.

4.1 Liikenneturvallisuuden vaarantuminen

Väärät liikenneasenteet ja huono liikennekuri olivat yleisimmän valittuja vaihtoehtoja tiedusteltaessa eniten liikennettä vaarantavia tekijöitä. Näin oli jo 20 vuotta sitten ja on edelleen.

Jatkuvasti kuulee todettavan, että muuten asiat ovat hyvällä mallilla, kunhan vaan asenteet saadaan muutettua myönteisemmiksi (Keskinen 2006). Vääristä asenteista puhuvat sekä liikenneturvallisuustyötä tekevät että tavalliset kansalaiset. Huolta kannetaan tällöin yleisestä kielteisestä suhtautumisesta liikenteessä, joka ilmenee vaarallisena liikennekäyttäytymisenä. Ylinopeudella ajaminen on varsin yleistä. Lievää ylinopeutta kertoo ajaneensa yhdeksän kuljettajaa kymmenestä ja huomattavaa ylinopeuttakin seitsemän kymmenestä. Punaista päin ajetaan joka neljäs kerta valojen vaihduttua punaiseksi (Liikenneturva 2006).

Kuljettajien mielestä punaista päin ajaminen ja yli 15 km/h ylinopeus ovat vakavimpia liikenneonnettomuuksia (Hatakka et al. 2000, Rajalin & Pöysti 2003). Liikenteessä näiden sääntöjen rikkominen on yleinen tapa. Tämä saattaa hyvinkin selittää kuljettajien mielipiteitä tekijöistä, jotka vaarantavat liikenteen turvallisuutta eniten. Kuljettajien käsitykset ovat samansuuntaisia tutkimustulosten kanssa. Parinkymmenen vuoden aikana tapahtunut kehitys osoittaa, miten piittaamaton liikennekäyttäytyminen aiheuttaa yhä suuremman osan kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista (Salo 2002).

Asenteisiin vaikuttaessa kohteena on itse tienkäyttäjä. ”Vääristä” asenteista aiheutuvien ongelmien poistamisessa kohteena tulee kuitenkin olla myös tiet, ajoneuvot ja koko liikennejärjestelmä. Tällöin ”väärään” asennoitumiseen pohjaavat tienkäyttäjän virheet eivät johtaisi vakaviin onnettomuuksiin. Liikennejärjestelmän muuttaminen fyysisessä mielessä ”ystävällisemmäksi” väärin asennoituneen yksilön virheiden seurauksia kohtaan johtaisi myös varovaisen ja vastuuntuntoisen tienkäyttäjän pelastumiseen tai vammojen lieventymiseen virheen sattuessa (ks. Näätänen 1972).

Mieskuljettajat pitivät useammin kuin vuonna 1998 raskasta liikennettä vaarallisimpana tekijänä liikenteessä.

Liikenteen määrä on kahdenkymmenen vuoden aikana lisääntynyt huomattavasti. Kuorma-autokanta on kasvanut noin 1,7-kertaiseksi vuodesta 1988 vuoteen 2005. Liikenteessä on aiempaa useammin tilanteita, joissa vastaantulijana on raskas ajoneuvo. Monesti raskaan ajoneuvon sivuuttaminen pelottaa henkilöauton kuljettajia. He väistävät tien reunaa kohti, mikä saattaa olla kohtalokasta erityisesti liukkailla keleillä. Yksi kuljettajan vaativimmista tehtävistä on raskaan ajoneuvon ohittaminen. Onnettomuudet raskaan ajoneuvon kanssa ovat tuhoisia ja ne uutisoidaan näyttävästi. Kuolemaan johtaneiden nokkakolareiden kasvu noudattelee raskaiden ajoneuvojen ja henkilöautojen kohtaamistilanteiden lisääntymistä (Summala et al. 2003).

Rikkomuksista kiinnijääneet kuljettajat ulkoistavat riskejä. Vaarallisimpana tekijänä he pitävät kelin ja sään vaihtelua.

4.2 Liikenteen pelot

Kuljettajista valtaosa kokee pelkoja liikenteessä. Lähes kolmannes suomalaisista pitää liikenneonnettomuutta konkreettisimpana terveyttään ja tulevaisuuttaan uhkaavana pelonaiheena (Puohiniemi 2006).

Kuljettajien vuorovaikutustavat aiheuttavat joskus myös pelkoa liikenteessä. Yleisimmin pelätään oman hallinnan ulkopuolella olevia yllätystekijöitä kuten rattijuoppoja, liukkautta ja eläimiä.

Etenkin rattijuoppoja, hurjastelijoita ja hirvieläimiä kohtaan tunnettu pelko oli lisääntynyt 20 vuoden aikana. Rattijuopot olivat yleisin pelonaihe kaiken ikäisillä kuljettajilla.

Keskustelun käyminen rattijuopumuksesta on vaikeampaa kuin muista liikenteen riskitekijöistä. Siihen liittyy vahvoja ennakkokäsityksiä ja arvaamattomia tunnelatauksia. Joukkoviestimet ovat vaikuttaneet ihmisten riskikäsityksiin. Jokaista rattijuoppoa kohti kuljettaja kohtaa liikenteessä monta sataa selvää kuljettajaa, silti rattijuoppoja pelätään eniten liikenteessä ja pelko on yleistynyt 20 vuoden aikana.

Nopeusrajoitukset, turvavyön käyttö ja liikennekulttuurin paraneminen ovat vähentäneet suurilla nopeuksilla tapahtuneita kuolonkolareita. Vaikutus on ollut suurin nokkakolareissa ja selvin päin ajetuissa onnettomuuksissa. Rattijuoppojen onnettomuuksiin ja yksittäisonnettomuuksiin vaikutus on ollut pienempi. Tämä on vaikuttanut siihen, että rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus kaikista liikennekuolemista on kasvanut 20 vuoden tarkastelujakson aikana.

Toisaalta rattijuopumuksen sosiaalinen hyväksyttävyyys ja pelko eivät määräydy pelkästään sen onnettomuusriskiä lisäävän vaikutuksen perusteella, vaan rattijuopumusta paheksutaan yleisesti ja siitä on tullut yleinen eettinen normi. Koska rattijuopot koetaan syyllisiksi ja pelottaviksi, heidät halutaan pois liikenteestä. Valtaosa kansalaisista haluaisi tehostaa rattijuopumuksen vastaisia toimia. Alkolukon vakiovarusteeksi hyväksyisi 58 % kansalaisista (Puohiniemi 2005). Eri tutkimusten perusteella kuusi kymmenestä suomalaisesta kannattaa promillerajan laskemista nykyisestä 0,5 promilleesta 0,2 promilleen ja pitää sitä hyväksyttävänä liikenneturvallisuustoimenpiteenä (Liikenneturva 2005, Peltovuoma et al. 2006).

4.3 Kuljettajia ärsyttävät asiat

Sekä vuonna 1988 että 2006 kuljettajat ärsyntyivät useimmiten liian lähellä perässä ajavista ja toisten kuljettajien tekemistä vaarallisista ohituksista, joskin ärsyyntymistä koettiin harvemmin vuonna 2006.

Eläytymällä kuljettajan asemaan voimme kuvitella, mitä haittaa lähellä ajamisesta koetaan olevan. Kun välimatka on lyhyt, voi takana tuleva hyvin nopeasti vaikuttaa ajotilanteeseen. Tilannetta takana on jatkuvasti tarkkailtava. Takana tuleva saattaa ajaa perään jarrutettaessa tai ohitukseen lähdetessä. Ryhmittäessä on varottava, ettei toinen ole jo ehtinyt takaa tulla rinnalle. Mitä vaativampi liikennetilanne on, sitä suurempi on huoli takana tulevan toiminnasta ja tilanteen tarkkailu muodostuu tarpeettoman rasittavaksi ja siksi myös ärsyttäväksi.

Perässä ajavan tilanne poikkeaa edellä ajavan tilanteesta. Perässä tuleva tuntee koko ajan itse hallitsevansa ja säätelevänsä tilannetta. Edellä ajava joutuu lähellä ajetuksi tahtomattaan ja on ikään kuin toisen armoilla. Pidettäessä riittävää etäisyyttä ohittelijat tulevat usein lähelle eteen ja häiritsevät ajoa. Kuljettajan on reagoitava mm. nopeutta laskemalla. Pidettäessä lyhyttä etäisyyttä ohittelijat eivät välttämättä tule lähelle eteen vaan ajavat pidemmälle. Kuljettaja joutuu tasapainoilemaan eri etäisyysvaihtoehtojen välillä. Vaikka ohitusta ei pystytäkään estämään, voi kuljettajalle olla miellyttävämpi vaihtoehto ajaa lyhyellä välimatkalla kuin tulla toistuvasti häirityksi eteen ajavien takia (ks. Hämäläinen 1993).

Ohittelu ja lähellä perässä ajaminen eivät ainoastaan ärsytä kuljettajia vaan saavat kuljettajat myös ajamaan ylinopeudella. Joka kolmas haastateltu sanoi, että noudattaisi nykyistä paremmin nopeusrajoituksia, jos muut eivät jatkuvasti ohittelisi tai ajaisi liian lähellä takana.

Tämän tutkimuksen mukaan ärtymys ruuhkissa seisomiseen oli vähentynyt, vaikka liikenteen määrä oli tarkastelujaksona lisääntynyt. Ruuhkaan reagoimiseen vaikuttavat tie- ja liikenneolojen lisäksi voimakkaasti kuljettajan odotukset matkan sujumisesta. Kaupunkiooloissa siedetään jonoja ja ruuhkaisuutta, maaseututeillä liikenteen on oltava sujuvaa. Kuljettajat asettavat matkalle lähtiessään tavoiteaikoja ja -nopeuksia. Ruuhka tarkoittaa tällöin autoilijan kannalta haitallisen suurta, liikenteen määrästä johtuvaa tavoitenopeuden laskua. Kuljettajat kokevat ajomukavuuden vähenevän, kun maantieliikenteessä liikennemäärä kasvaa 300 ajoneuvoon neljänneksitunnissa. Juhlapyhien menoliikenteessä kesäaikaan pidetään suuriakin liikennemääriä (Kiljunen ja Summala 1998).

Useissa tutkimuksissa on todettu aggressiivisen käyttäytymisen liikenteessä lisääntyneen (Joint 1995, Mizell 1997, Parker, Lajunen & Stradling 1998). Niissä on keskitytty sekä aggressiivisten tai ei-aggressiivisten kuljettajien eroihin ja tilannekohtaisiin selittäjiin, kuten ruuhkiin (ks. Lajunen, Parker & Summala 1999). Lajunen tutkijakollegoineen päätyi siihen, että ruuhkaantumisen ja aggressiivisen käyttäytymisen yhteys on heikko ainakin Suomessa, Iso-Britaniassa ja Alankomaissa.

Liikenteen hermostuttavuus johtuu pikemminkin liikennevirran satunnaishäiriöistä kuin liikenteen määrästä. Kuljettajat mainitsevat hermostumisen aiheina esimerkiksi rekkojen perässä ajamisen ja liikenteen nykivyyden (Kiljunen & Summala 1998).

Kuljettajan mieliala vaikuttaa ajotapaan ja riskinottoon. Kuljettaja kiinnittää huomiota ärtymyksen aiheuttajaan, jolloin liikennetapahtumat muodostuvat tavallista vaarallisemmiksi. Kuljettajien tiedostama riskinotto suuttuneena ei ole lisääntynyt. Mitä vanhempi kuljettaja, sitä harvemmin hän antaa suuttumuksen vaikuttaa ajotapaansa. Miehet ärsyyntyvät tyyppillisesti liikenteen sujuvuutta hidastavista tekijöistä ja naiset turvallisuutta vaarantavista tekijöistä.

Rikkomuksesta kiinni jääneet kuljettajat kertoivat muita useammin ärtymyksen vaikuttavan ajotapaan. He näyttävät ärtymyksensä muita useammin pyrkimällä tilanteesta pois vaikka ohittamalla, lisäämällä nopeutta, jarruttelemalla ja kiihdyttämällä sekä antamalla samalla mitalla takaisin. Näillä kuljettajilla näyttää olevan halua ”opettaa” muita, itseään ”huonompia” kuljettajia liikenteessä.

Tämän pitkittäisanalyysin perusteella liikennekulttuuria voisi luonnehtia suvaitsevaisemmaksi vuonna 2006 kuin 20 vuotta sitten. Tämä näkyy mm. siinä, että häiriötekijöitä, kuten ruuhkia ja toisten tunarointia siedetään aiempaa paremmin. Aiempaa harvemmin reagoidaan toisten käyttäytymiseen valoja vilkuttamalla, äkkinäisin jarrutuksin ja kiihdytyksin sekä pitämällä omista oikeuksista kiinni. Nykyliikenteessä näyttää kuitenkin aiempaa suurempana huolenaiheena olevan omaa turvallisuutta vaarantava muiden käyttäytyminen, kuten ylinopeudella ajaminen, hurjastelu ja liikennesäännöistä piittaamattomuus (ks. Rajalin & Pöysti, 2005).

On perusteltua olettaa, että aiempaa suvaitsevampaan liikennekulttuurin taustalla on kuljettajapopulaatiossa tapahtuneet muutokset. Naiskuljettajia on nykyliikenteessä 44 prosenttia kun heitä vuonna 1988 oli 34 prosenttia. Yli 50-vuotiaiden osuus nykyliikenteessä on 44 prosenttia kun se vuonna 1998 oli 16 prosenttia. Naisten ajotapaa kuvataan tutkimuksissa rauhallisemmaksi, varovaisemmaksi, huomaavaisemmaksi ja vähemmän kilpailulliseksi ja aggressiiviseksi kuin miesten ajotapaa. Miehet luottavat tekniseen ajotaitoon ja naiset varovaiseen strategiaan. Ikäkuljettajille ei ole tyyppillistä riskinottoa liikenteessä, kuten ajaminen ylinopeudella tai päihtyneenä (ks. Hakamies-Blomqvist 1994, Keskinen et al. 1994).

Sosiaalisen vuorovaikutuksen tilanteisiin liittyy virheitä, jotka johtuvat heikoista sosiaalisista taidoista. Kuljettajien motivaatio- ja tunnetekijät ohjaavat toimintaa liikenteen vuorovaikutustilanteissa ja vaikuttavat käytettävien taitojen valintaan. Liikenteen sosiaalipsykologisia ilmiöitä tunnetaan vielä vähän. Tutkimuksen kohteena onkin paraikaa se, voidaanko sosiaalisia taitoja liikenteessä kehittää opettamalla. Sosiaalisista taidoista aiheutuvia virheitä voidaan ainakin välttää kehittämällä koko liikennejärjestelmää.

Lähteet

- Hakamies-Blomqvist, L. 1994 Older drivers in Finland: Traffic Safety and Behaviour. Reports from Liikenneturva 40/1994.
- Hatakka, M., Katila, A., Keskinen, E., Laapotti, S., Peräaho, M. 2000. Liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän arviointi 1996 - 1998. Liikenneministeriö: mietintöjä ja muistioita B3/2000.
- Hämäläinen, V. 1988. Vuorovaikutus, nopeus ja koetut riskit liikenteessä. Tuloksia autoa ajavien haastatteluista. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 50/1988.
- Joint, M. 1995. Road rage. London: Automobile Association.
- Keskinen, E., Hatakka, M., Katila, A., Laapotti, S. 1994. Nuorten mieskuljettajien ajoneuvon valinta ja ajotapa. Turun yliopiston psykologian laitoksen tutkimuksia.
- Keskinen, E. 2006. Tämän haluan sanoa. Liikenneviikko 3/2006
- Kiljunen, M & Summala, H. 1998 Liikenteen sujuvuuden kokeminen kaksikaistateillä eri ajo-oloissa. Tielaitoksen selvityksiä 9/1998.
- Lajunen, T., Parker, D. & Summala, H. 1999. Does traffic congestion increase driver aggression? Transportation Research Part F 2 (1999) 225±236
- Luukkanen, L., Rajalin, S. 2003. Autoilijoiden ajonopeudet, Kuljettajien käsityksiä ylinopeudella ajamisen syistä ja niihin vaikuttamisesta, Liikenneturvan tutkimusmonisteita 96/2003
- Mizell, F. 1997. Aggressive driving. (<http://www.aaafits.org/Text/research/agdrtext.htm>.)
- Näätänen, R. 1972. Maantiekoulema.
- Parker, D., Lajunen, T., & Stradling, S. 1998. Attitudinal predictors of aggressive driving violations. Transportation Research Part F, 1, 11±24.
- Peltovuoma, S., Varamäki, R. & Koponen, J. 2006 Suomalaisten alkoholisenteet Terveyden edistämisen keskus ry
- Puuhiniemi, M. 2006. Täsmäelämän ja uusyhteisöllisyyden aika.
- Rajalin, S. 1998. Poikkeava nopeuskäyttäytyminen tieliikenteen turvallisuusongelmana. Liikenneturvan tutkimuksia 118/1998
- Rajalin, S., Pöysti, L., Summala, H. 2005. Liikenteen ilmapiiri turvallisuuskompassina. Liikenneturvan tutkimuksia 120/2005.
- Salo, I. 2002. Piittaamattomuus liikenteessä lisääntynyt, itsemurhat eivät, Turun yliopisto 2002.
- Summala, H., Karola, J., Radun, I., Alessandro, C. 2003. Kohtaamisonnettomuudet päätieverkolla - kehitys ja syyt. Tiehallinto.