

2008

LIKENNETURVA

**TUTKIMUSTULOKSIA KULJETTAJIEN
SUHTAUTUMISESTA YLINOPEUDELLA
AJAMISEEN**

**LEENA PÖYSTI
SIRPA RAJALIN**

Sisältö

NOPEUSRAJOITUKSIA RIKOTAAN USEIN	4
Nopeusrajoitusten ylittäminen.....	4
Kaahataanko liikenteessä?.....	5
Miksi nopeusrajoituksia ylitetään?	6
Mikä vaikuttaa ajonopeuteen?	9
MIELIPITEITÄ POLIISIVALVONNASTA	10
AUTOMAATTIVALVONTA JA RANGAISTUKSET	12
KAAHAILU PELOTTAA	13
YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	14
TAVALLISIMPIA VÄITTEITÄ AJONOPEUKSISTA JA NOPEUSRAJOITUKSISTA:	15

TAULUKKO 1 KAAHAAMISEN YLEISTYMINEN JA OMA KAAHAAMINEN	6
TAULUKKO 2 MISTÄ ARVELETTE NOPEUSRAJOITUKSEN YLITTÄMISENNE JOHTUVAN/SUKUPUOLI.....	7
TAULUKKO 3 MISTÄ ARVELETTE NOPEUSRAJOITUKSEN YLITTÄMISENNE JOHTUVAN/IKÄ.....	7
TAULUKKO 4 KAUPUNKITYYPPI JA YLINOPEUDELLA AJAMISEN SYYT	8
TAULUKKO 5 POLIISIN PUUTTUMISKYNNYSTÄ YLINOPEUKSIIN TULISI LASKEA.....	12
TAULUKKO 6 YHÄ USEAMMILLA TEILLÄ PITÄISI OLLA AUTOMAATTIVALVONTAA	12
TAULUKKO 7 RANGAISTUKSEN YLINOPEUDESTA TULISI OLLA ANKARAMPI	12
TAULUKKO 8 KOLME TÄRKEINTÄ KEINOJA PARANTAA LIIKENNETURVALLISUUTTA	13
TAULUKKO 9 ON KOHTUULLISTA ALENTAA NOPEUSRAJOITUKSIA LIIKENNETURVALLISUUDEN LISÄÄMISEKSI	13
KUVA 1 KUINKA USEIN YLITTÄÄ NOPEUSRAJOITUKSIA.....	5
KUVA 2 KÄSITYS OMASTA JA MUIDEN KAAHAMISESTA IKÄLUOKITTAIN.....	6
KUVA 3 MISTÄ SYYSTÄ YLITTÄÄ NOPEUSRAJOITUKSIA	7
KUVA 4 AJONOPEUTEEN VAIKUTTAVAT ASIAT MAANTIELLÄ	9
KUVA 5 AJONOPEUTEEN VAIKUTTAVAT ASIAT TAAJAMASSA	10
KUVA 6 POLIISIN PUUTTUMINEN 80 KM/H RAJOITUSALUEELLA	11
KUVA 7 POLIISIN PUUTTUMINEN 50 KM/H RAJOITUSALUEELLA	11

TUTKIMUSTULOKSIA KULJETTAJIEN SUHTAUTUMISESTA YLINOPEUDELLA AJAMISEEN

Liikenneturva on selvittänyt kuljettajien suhtautumista ylinopeudella ajamiseen viime vuosina usean tutkimuksen yhteydessä. Tässä selvityksessä raportoidaan ensisijaisesti vuonna 2008 autoilijoille tehdyn kyselyn tuloksia ajonopeuksiin vaikuttavista tekijöistä. Näihin kysymyksiin on vertailutietoja vuodelta 2001¹. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää suomalaisten autoilijoiden käsityksiä omasta ajonopeudestaan liikenteessä sekä erilaisista tekijöistä, jotka vaikuttavat ajonopeuteen maanteillä ja taajamissa

Kokonais kuvan saamiseksi selvityksessä käytetään tietoja myös aiemmista tutkimuksista. Vuoden 2007 syksyllä Liikenneturva selvitti kuljettajien kokemuksia ylinopeuksista liikenneturvallis uuteen vaikuttavana tekijöinä ja selvitti, millaisia toimenpiteitä kuljettajat ovat valmiita hyväksymään nopeusrajoitusten noudattamisen lisäämiseksi. Vuonna 2006 kyseltiin, mitä kuljettajat pelkäävät liikenteessä.

Lisäksi Liikenneturva kysyy vuosittaisen ilmapiirimittauksen yhteydessä kuljettajilta kokemuksia mm. kaahaamisen yleistymisestä.

Tiedot on Liikenneturvan toimeksiannosta kerännyt TNS Gallup Oy.

NOPEUSRAJOITUKSIA RIKOTAAN USEIN

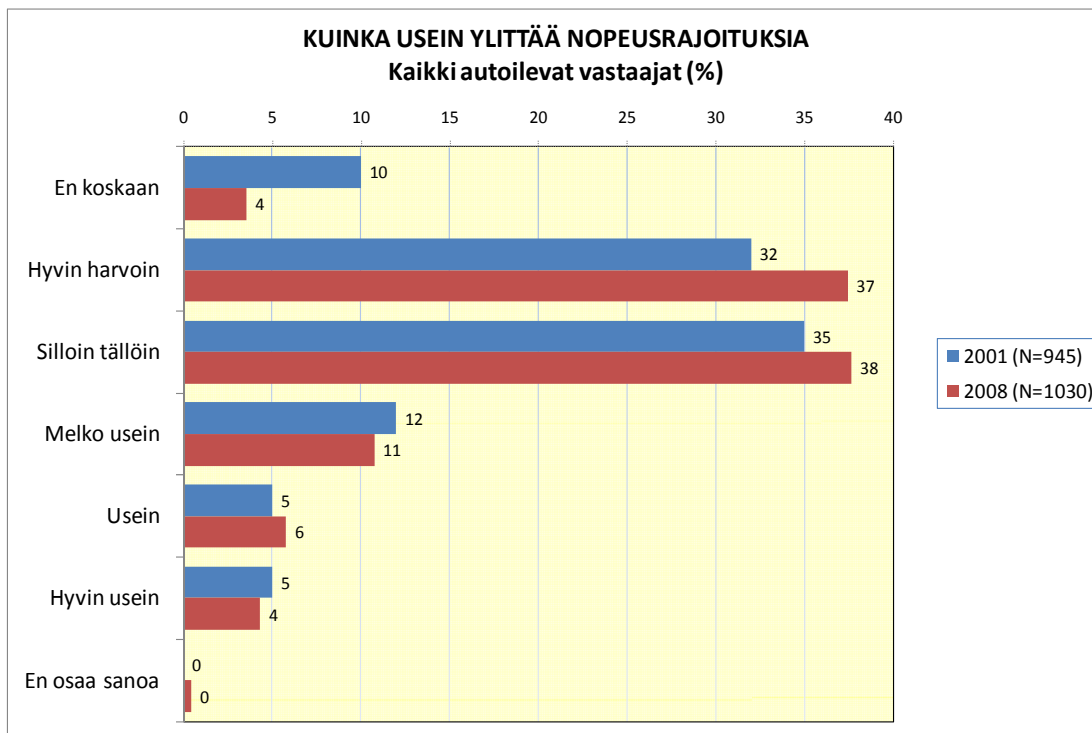
Nopeusrajoitusten ylittäminen

Lähes kaikki kuljettajat kertovat ylittävänsä nopeusrajoituksia. Keväällä 2008 tehdyssä kyselyssä (N=981) suomalaisista kuljettajista ainoastaan 4 prosenttia kertoi, ettei koskaan ylitä nopeusrajoituksia, eli 96 prosenttia kuljettajista ajaa joskus ylinopeutta (kuva 1). Osuus on puolittunut vuodesta 2001, jolloin 10 prosenttia kuljettajista sanoi, ettei koskaan ylitä nopeusrajoitusta.

Tavallisimmin kuljettajat kertovat ylittävänsä nopeusrajoituksen ”hyvin harvoin” tai ”silloin tällöin”. ”Hyvin harvoin” nopeusrajoituksen ylittää 37 prosenttia kuljettajista, yhtä moni (38 %) ”silloin tällöin”. Nämä olivat myös vastausvaihtoehdot, joissa oli eniten lisäystä verrattaessa vuoteen 2001.

Joka viides kuljettaja kertoo ylittävänsä nopeusrajoituksen usein (melko usein, usein, tai hyvin usein).

¹ Tutkimuksen aineisto kerättiin haastattelemalla suomalaisia autoilijoita GallupKanavassa, joka on Internetiin perustuva tiedonkeräysmenetelmä. Vuoden 2001 tutkimuksessa kysymykset esitettiin henkilökohtaisesti kotihaastatteluis sa. Menetelmän muutoksesta johtuen tulokset eivät ole suoraan vertailukelpoisia.



KUVA 1 KUINKA USEIN YLITTÄÄ NOPEUSRAJOITUKSIA

Kaahataanko liikenteessä?

Näyttää siltä, että kuljettajat pitävät omaa ylinopeudella ajamistaan melko harmittomana tekona. Ylinopeudella ajamista ei pidetä kaahaamisena, ainakaan omalla kohdalla. Vaikka lähes kaikki kuljettajat kertovat ylittävänsä nopeusrajoituksia, selvästi harvemmat sanovat kaahaavansa. Tämä ilmenee liikenteen ilmapiirimittauksesta.

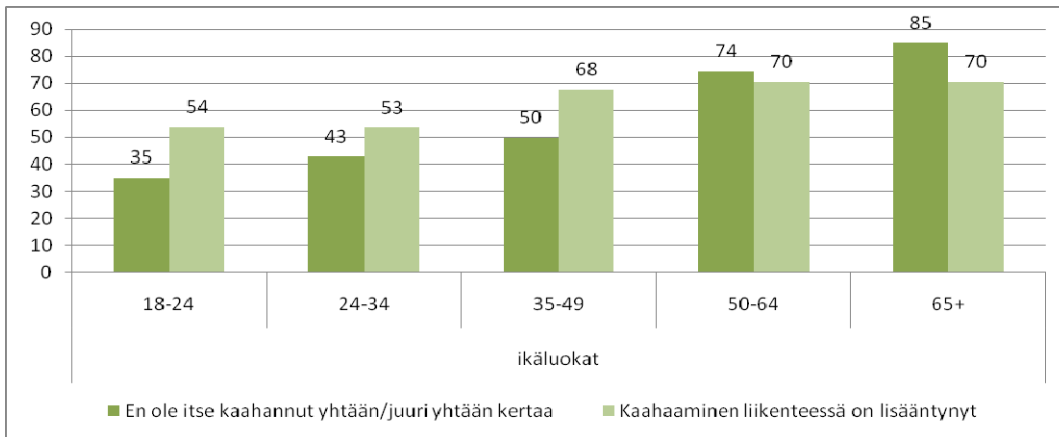
Liikenteen ilmapiirihaastatteluissa syksyllä 2007 miehistä 55 prosenttia ja naisista 62 prosenttia kertoi, että ei ole kaahannut². Usein kaahaavia (kerran viikossa tai useammin) oli kuljettajista joka kymmenes (9 %).

Kysyttäessä kaahaamisesta liikenteessä yleensä³, naisista 70 prosenttia ja miehistä 59 prosenttia oli sitä mieltä, että (muiden kuljettajien) kaahaaminen liikenteessä on lisääntynyt.

Itseilmoitettu kaahaaminen väheni iän myötä, mutta kokemus kaahaamisen yleistymisestä yleistyi. Nuoret kertoivat muita useammin kaahanneensa ja olivat harvemmin sitä mieltä, että kaahaaminen on lisääntynyt kuin vanhemmat ihmiset (kuva 2).

² Kysymysmuoto: Miten usein olette itse tullut käyttäytyneeksi liikenteessä seuraavilla tavoilla? → Kaahaaminen → En yhtään/juuri yhtään kertaa.

³ Kysymysmuoto: Ovako seuraavat liikenteen kielteiset piirteet Teidän mielestänne lisääntyneet viime aikoina → Kaahaaminen



KUVA 2 KÄSITYS OMASTA JA MUIDEN KAAHAMISESTA IKÄLUOKITTAIN

Kaahaajat eivät itse koe kaahaamista yhtä usein ongelmaksi kuin muut. Ne kuljettajat, jotka kertovat itse kaahaavansa kokevat muita harvemmin, että kaahaaminen liikenteessä on yleistynyt yleensä ($p=0,000$).

TAULUKKO 1 KAAHAAMISEN YLEISTYMINEN JA OMA KAAHAAMINEN

		Kaahaaminen on yleistynyt
Kaahaako itse	En yhtään/juuri yhtään kertaa	67%
	1-3 kertaa vuodessa	62%
	Noin kerran kuukaudessa	57%
	Noin kerran viikossa	60%
	Päivittäin	52%
	Yhteensä	64%

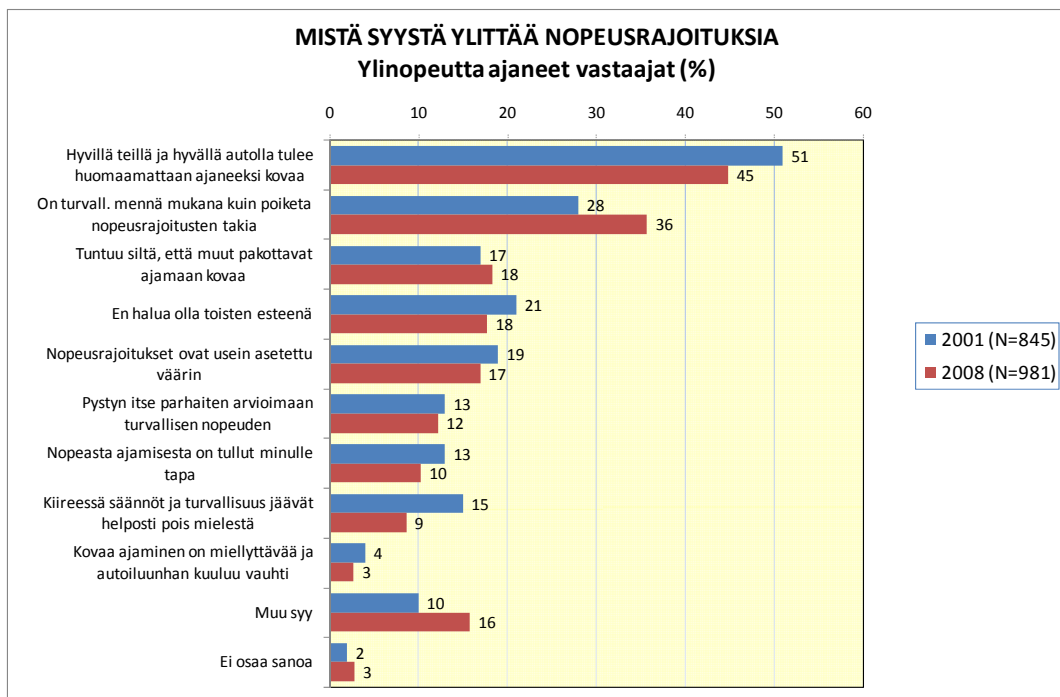
Miksi nopeusrajoituksia ylitetään?

Vuoden 2008 tutkimuksessa kuljettajilta kysyttiin syitä ylinopeudella ajamiseen. Tutkimuksessa tarjottiin valmiita vaihtoehtoja ja annettiin myös mahdollisuus omaan vastaukseen (ks. liite 1).

Valmiina annetuista vaihtoehtoista kuljettajat kertovat ajavansa ylinopeutta tavallisimmin siksi, koska hyvillä teillä ja hyvällä autolla tulee huomaamatta ajaneeksi kovaa (kuva 3).

Useampi kuin joka kolmas ylinopeutta ajava kuljettaja valitsee perusteluksi ylinopeudelle sen, että, on turvallisempaa mennä muiden mukana kuin noudattaa nopeusrajoitusta. Tämä oli myös syy, joka oli yleistynyt eniten vertailtaessa vuonna 2001 tehtyyn tutkimukseen.

Noin joka viidennen mukaan syinä ovat se, ettei halua olla esteenä, muut pakottavat ajamaan kovaa, tai että nopeusrajoitukset on asetettu väärin. Joka kymmenes kuljettaja kertoo että pystyy itse parhaiten arvioimaan turvallisen nopeuden (12%) tai että nopeasta ajamisesta on tullut tapa (10%).



KUVA 3 MISTÄ SYYSTÄ YLITTÄÄ NOPEUSRAJOITUKSIA

Miehet kertovat naisia useammin tahalliseen ylinopeuteen liittyviä syitä. He sanovat, että nopeusrajoitukset on asetettu väärin ja on turvallisempaa mennä muiden tahtiin. Naiset taas mainitsevat tahattoman syyn miehiä useammin ja sanovat, että hyvillä teillä ja autolla tulee huomaamatta ajettua liian kovaa.

TAULUKKO 2 MISTÄ ARVELETTE NOPEUSRAJOITUKSEN YLITTÄMISENNE JOHTUVAN/SUKUPUOLI

Mistä arvelette nopeusrajoituksen ylittämisenne johtuvan?	Nainen	Mies
Nopeusrajoitukset ovat usein asetettu väärin*	8%	24%
Hyvillä teillä ja hyvällä autolla tulee huomaamattaan ajaneeksi kovaa*	49%	41%
On turvallisempaa mennä muiden mukana kuin poiketa siitä nopeusrajoitusten takia*	27%	43%

*p=0.0001

Mitä vanhempi kuljettaja, sen harvemmin hän sanoi syyksi sen, että kiireessä säännöt ja turvallisuus unohtuvat ja että nopeusrajoitukset on asetettu väärin. Jonkinlaisesta epävarmuudesta omista taidoista ja ehkä sosiaalisten paineiden kokemisesta kuljettajana saattaa kertoa se, että kaikkein nuorimmat ja kaikkein vanhimmat kuljettajat vastasivat muita useammin, että tuntuu siltä, että muut pakottavat ajamaan kovaa.

TAULUKKO 3 MISTÄ ARVELETTE NOPEUSRAJOITUKSEN YLITTÄMISENNE JOHTUVAN/IKÄ

Mistä arvelette nopeusrajoituksen ylittämisenne johtuvan?	18 - 24 v	25 - 34 v	35 - 49 v	50 - 64 v	65+ v
Kiireessä säännöt ja turvallisuus jäävät helposti pois mielestä	21%	11%	7%	5%	2%
Tuntuu siltä, että muut pakottavat ajamaan kovaa	36%	18%	12%	16%	25%
Nopeusrajoitukset ovat usein asetettu väärin	24%	23%	14%	16%	7%

*p≤0,05

Pienemmillä paikkakunnilla ajettiin ylinopeutta useammin kiireen takia. Vilkkaamman liikenteen alueilla, pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella ylinopeutta perusteltiin useammin muiden autoilijoiden toiminnalla.

TAULUKKO 4 KAUPUNKITYYPPI JA YLINOPEUDELLA AJAMISEN SYYT

Asuu	Kiireessä säännöt ja turvallisuus jäävät helposti	Tuntuu siltä, että muut pakottavat ajamaan kovaa	On turvallisempaa mennä muiden mukana kuin poiketa siitä nopeusrajoitusten takia
Pääkaupunkiseutu/ Turku/Tre	4	25	42
Muu kaupunki	7	13	34
Maa seutu	9	16	33
Yhteensä	7	17	36
<i>p</i> =	0,03	0,000	0,028

Avovastaukset

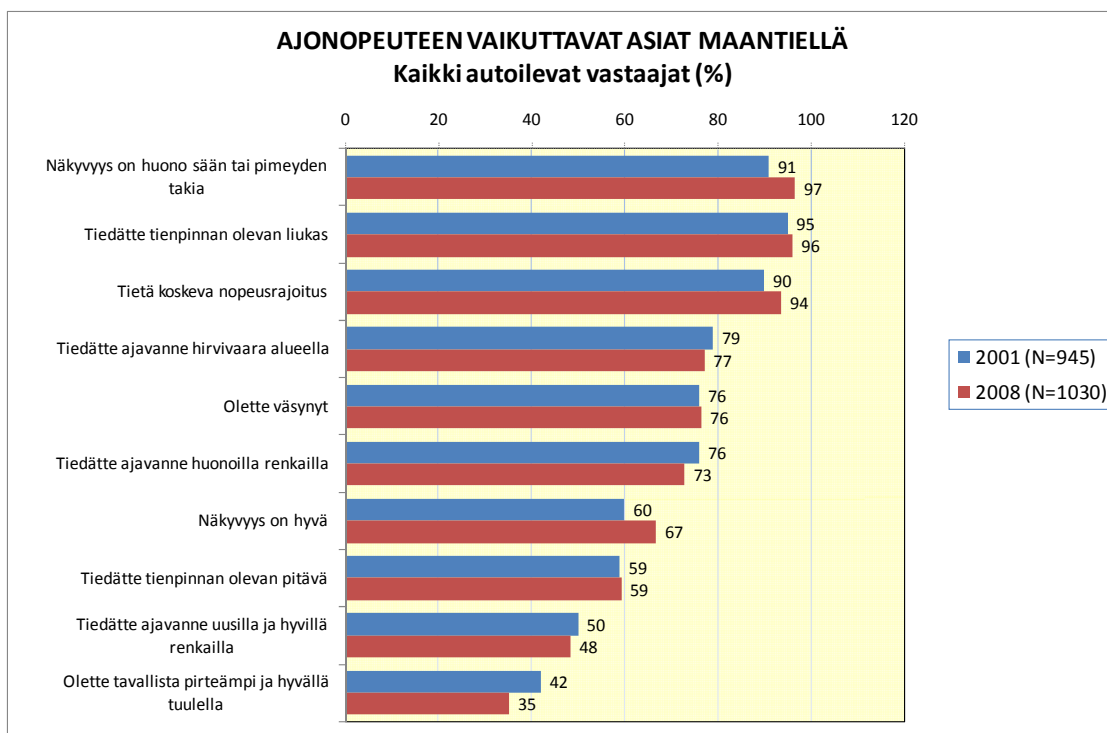
Kuljettajien omista vastauksista ylinopeudella ajamisen syistä ilmenee, että tavallisesti omiin nopeusrikkomuksiin ei liitetä tahallista riskinottoa tai halua kokea vauhdin huumaa. Useimmiten perusteluksi tarjottiin jonkinlaista tilanteeseen liittyvää tekijää, joka suosi sallittua nopeutta kovempaa ajamista.

Omina syinä (avovastaus) ylinopeuteen kerrottiin usein että rajoitus on ylitetty jollain tavoin huomaamatta tai vahingossa: *'Vahingossa, jos on jäänyt nopeudesta kertova kyltti huomaamatta'; 'Vauhtisokeus' nopealta tieltä hitaalle tultaessa... joskus ikävä kyllä huomaa että niin käy'. 'Epähuomiossa, en tahallani.'* Usein myös kerrottiin, että ylinopeutta tulee ajettua erityisesti ohitustilanteissa: *'Ylitän nopeusrajoitusta vain ohitustilanteissa tarvittaessa.'*; *'Ohitustilanteet, turvallisempi ohittaa nopeasti.'*; *'Ohitustilanteissa, nopeasti ohi ja omalle kaistalle takaisin.'*

Muita itseannettuja syitä olivat mm. hiljaisilla teillä ajaminen ja se että sallitun nopeuden ylitys on niin yleistä. *'Ammattikuljettajana olen tavallista autoilijaa parempi autonkäsittelijä.'*; *'Hiljainen (olematon) yöliikenne, jolloin liikun'*; *'Tyhjällä hyväkuntoisella asfalttiteosuudella, useamman sadan kilometrin ajomatalla, alhaiset rajoitukset tuntuvat joskus liian alhaisilta'*; *'Yleinen käytäntö pk-seudulla ajaa 9% ylinopeutta.'* Myös poliisin toleranssit, musiikkiin mukaansatempaavuus mainittiin: *'Ajan yleensä n. 5-8km/h yli sallitun ns. sakkorajalla.'*; *'Joskus radiosta vaan tulee niin menevää musiikkia, että autokin menee...'*; *'Rikesakkorajan max 15 km/h ja nopeusrajoituksen välillä voi ajaa. Poliisi ei kiinnitä huomiota ja liikenne sujuu juoheasti'*.

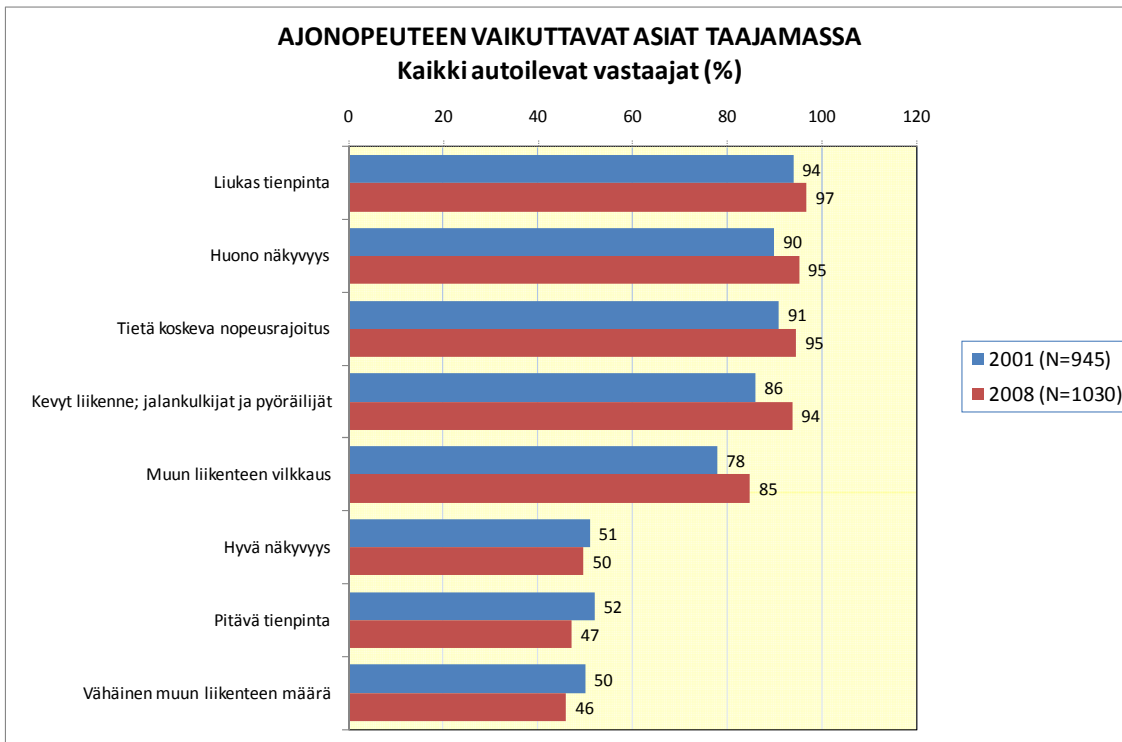
Mikä vaikuttaa ajonopeuteen?

Ajonopeuden valintaan maantiellä vaikuttaa kuljettajien mielestä tavallisimmin huono näkyvyys sään tai pimeyden takia ja liukas tienpinta sekä tien nopeusrajoitus. Noin kahdeksan kuljettajaa kymmenestä sanoi ajonopeuteen vaikuttavan sen, että he tietävät ajavansa hirvivaara-alueella tai kokevat olevansa väsyneitä. Verrattaessa vuoteen 2001 aiempaa useammat mainitsivat huonon tai hyvän näkyvyyden ja tien nopeusrajoituksen vaikuttavan nopeusvalintaan (kuva 4).



KUVA 4 AJONOPEUTEEN VAIKUTTAVAT ASIAT MAANTIELLÄ

Taajamassa nopeusvalintaan vaikuttavat lisäksi muun liikenteen vilkkaus ja kevyt liikenne, eli jalankulkijat ja pyöräilijät. Liukkaus, huono näkyvyys, nopeusrajoitus, kevyt liikenne ja muun liikenteen vilkkaus mainittiin aiempaa useammin. Saattaa olla, että kuljettajien nopeusvalinnoista ilmenevä toisten tienkäyttäjien aiempaa parempi huomiointi on yksi syy jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantumiseen taajamissa.

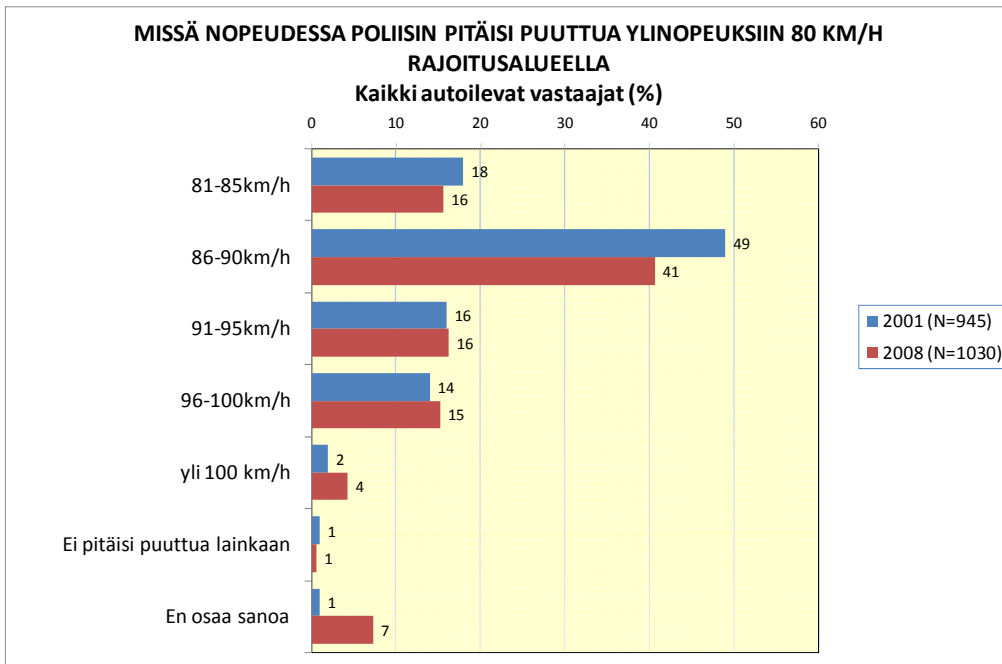


KUVA 5 AJONOPEUTEEN VAIKUTTAVAT ASIAT TAAJAMASSA

MIELIPITEITÄ POLIISIVALVONNASTA

Vastaajista suurin osa, noin kuusi autoilijaa kymmenestä (57%), on sitä mieltä, että poliisin pitäisi puuttua 80 km rajoitusalueella 10 km tunnissa tai alle nopeudenlylyksiin. Keskiarvo annetuille vastauksille oli noin 91 km tunnissa, tyyppiarvo (eli tavallisimmin annettu vastaus) 90 km tunnissa

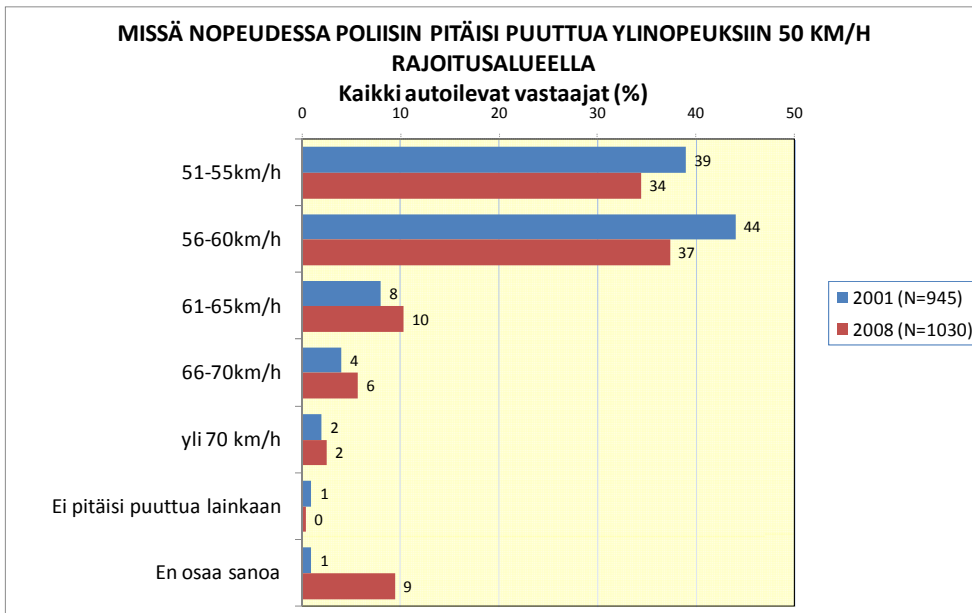
Vaikka suurin osa kuljettajista toivoo poliisin puuttuvan herkästi nopeudenlylyksiin, verrattaessa 2000-luvun alkuun aiempaa harvemmat toivovat poliisin puuttuvan 10 km tai sitä pienempiin nopeudenlylyksiin. Osuus on pienentynyt 10 prosenttiyksikköä.



KUVA 6 POLIISIN PUUTTUMINEN 80 KM/H RAJOITUSALUEELLA

Taajamanopeuksissa joka kolmas kuljettaja kannattaa puuttumista jo 1-5 km ylityksiin. Joka viidennen kuljettajan mielestä poliisin puuttumiskynnyksen taajamassa tulisi olla vasta yli 10 km ylinopeus. Keskiarvoksi annetuille vastuksille tuli 58 km, tyyppiarvo oli 60.

Myös taajamanopeuksissa aiempaa harvemmat kannattavat puuttumista 10 km tai sitä pienempiin ylinopeuksiin. Laskua näissä mielipiteissä oli 12 prosenttiyksikköä.



KUVA 7 POLIISIN PUUTTUMINEN 50 KM/H RAJOITUSALUEELLA

Vaikka alle 10 km ylinopeuksiin toivottiin aiempaa useammin sallivaa suhtautumista, Liikenneturvan vuonna 2007 (N=1279) tekemän kyselyn mukaan autoilijoista neljä kymmenestä (40 %) on sitä mieltä, että poliisin puuttumiskynnystä ylinopeuksiin tulisi laskea. Koska kyseessä ovat eri aineistot, ei voida tarkastella, kannattavatko samat kuljettajat poliisin puuttumiskynnyksen laskemista ja poliisin puuttumista jo alle 10 km ylinopeuksiin.

TAULUKKO 5 POLIISIN PUUTTUMISKYNNYSTÄ YLINOPEUKSIIN TULISI LASKEA

Poliisin puuttumiskynnystä ylinopeuksiin tulisi laskea	Prosenttia	Kumulatiivinen prosentti
- täysin samaa mieltä	13,5	13,5
- samaa mieltä	26,2	39,7
- hieman eri mieltä	25,2	64,9
- eri mieltä	16,1	81,0
- täysin eri mieltä	11,3	92,3
- ei osaa sanoa	7,7	100,0
Yhteensä	100	

AUTOMAATTIVALVONTA JA RANGAISTUKSET

Yli puolet kuljettajista kannattaa nopeusvalvonnan tiukentamista.

Liikenneturvan vuonna 2007 tekemässä kyselyssä autoilijoista 56 prosenttia kannatti automaattisen kameravalvonnan lisäämistä ja 53 prosenttia ylinopeusrangaistusten tiukentamista.

TAULUKKO 6 YHÄ USEAMMILLA TEILLÄ PITÄISI OLLA AUTOMAATTIVALVONTAA

Yhä useammilla teillä pitäisi olla automaattivalvontaa	prosenttia	kumulatiivinen prosentti
- täysin samaa mieltä	17,1	17,1
- samaa mieltä	38,5	55,6
- hieman eri mieltä	21,6	77,2
- eri mieltä	11,2	88,4
- täysin eri mieltä	6,6	95
- ei osaa sanoa	5	100
yhteensä	100	

TAULUKKO 7 RANGAISTUKSEN YLINOPEUDESTA TULISI OLLA ANKARAMPI

Rangaistuksen ylinopeudesta tulisi olla ankarampi	prosenttia	kumulatiivinen prosentti
- täysin samaa mieltä	22,2	22,2
- samaa mieltä	30,5	52,7
- hieman eri mieltä	26	78,7
- eri mieltä	9,5	88,1
- täysin eri mieltä	6,6	94,7
- ei osaa sanoa	5,3	100
yhteensä	100	

KAAHAILU PELOTTAA

Liikenneturvan vuonna 2002 tekemässä haastattelututkimuksessa ajoa alle 15 km tunnissa ylinopeudella ei juurikaan paheksuttu, sillä ainoastaan kuusi vastaajaa sadasta piti sitä erittäin vakavana rikkomuksena⁴. Yli 15 km tunnissa ylinopeutta erittäin vakavana liikenne rikkomuksena piti kolmannes autoilijoista⁵.

Kovaa ajaminen kuitenkin pelottaa kuljettajia, ainakin silloin kun muut kuljettajat ajavat kovaa.

Liikenneturvan vuonna 2006 tekemässä kyselyssä lähes puolet (45%) vastaajista kertoi pelkäävänsä hurjastelijoita, kun kysyttiin pelon aiheita liikenteessä. Autoilijoista 10 prosenttia piti ylinopeudella ajamista kaikkein vaarallisimpana tekijänä liikenteessä.

Vuonna 2007 tehdyssä tutkimuksessa ilmeni, että yli puolet (54 prosenttia) suomalaiskuljettajista myös kokee ylinopeudella ajamiseen puuttumisen kuuluvan kolmeen tärkeimpään liikenneturvallisuutta parantavaan toimenpiteeseen (taulukko 7). Ajonopeuksien laskemisen liikenneturvallisuuden parantamiseksi koki kohtuulliseksi 45 prosenttia vastaajista (taulukko 8).

TAULUKKO 8 KOLME TÄRKEINTÄ KEINOA PARANTAA LIIKENNETURVALLISUUTTA

3 tärkeintä keinoa parantaa liikenneturvallisuutta	prosenttia
liikennejuopumukseen	87,6
ajonopeuksiin	53,5
turvavälien pitämiseen	47
väsyneenä ajamiseen	31
punaisia päin ajamiseen	30,4
turvavyön käyttöön	25,8
kännykän käyttöön ajon aikana	12,5
pyöräilykypärän käyttöön	12,2

TAULUKKO 9 ON KOHTUULLISTA ALENTAA NOPEUSRAJOITUKSIA LIIKENNETURVALLISUUDEN LISÄÄMISEKSI

On kohtuullista alentaa nopeusrajoituksia liikenneturvallisuuden lisäämiseksi	prosenttia	kumulatiivinen prosentti
- täysin samaa mieltä	15,7	15,7
- samaa mieltä	29,2	44,9
- hieman eri mieltä	31,7	76,6
- eri mieltä	11,6	88,3
- täysin eri mieltä	7,5	95,8
- ei osaa sanoa	4,2	100
yhteensä	100	

⁴ erittäin vakava 6%, vakava 32%, siltä väliltä 33%, lievä 26%, erittäin lievä 3%; Ilmapiiromittaus syky 2002

⁵ erittäin vakava 32%, vakava 51%, siltä väliltä 12%, lievä 4 %, erittäin lievä 1%;

YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Liikenneturva on selvittänyt kuljettajien suhtautumista ylinopeudella ajamiseen viime vuosina usean tutkimuksen yhteydessä.

Lähes kaikki kuljettajat kertovat ylittävänsä nopeusrajoituksia. Keväällä 2008 tehdyssä kyselyssä suomalaisista kuljettajista ainoastaan 4 prosenttia kertoi, ettei koskaan ylitä nopeusrajoituksia. Osuus on puolittunut vuodesta 2001, jolloin 10 prosenttia kuljettajista sanoi, ettei koskaan ylitä nopeusrajoitusta.

Näyttää siltä, että kuljettajat pitävät omaa ylinopeudella ajamistaan melko harmittomana tekona, usein myös vahinkona. Ylinopeudella ajamista ei myöskään pidetä kaahaamisena, ainakaan omalla kohdalla.

Kuljettajat kertovat ajavansa ylinopeutta tavallisimmin siksi, koska hyvillä teillä ja hyvällä autolla tulee huomaamatta ajaneeksi kovaa. Miehet kertovat naisia useammin tahalliseen ylinopeuteen liittyviä syitä. He sanovat, että nopeusrajoitukset on asetettu väärin ja on turvallisempaa mennä muiden tahtiin. Pienemmillä paikkakunnilla ajettiin ylinopeutta useammin kiireen takia. Vilkkaamman liikenteen alueilla, pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella ylinopeutta perusteltiin useammin muiden autoilijoiden toiminnalla. Kuljettajien omista vastauksista ylinopeudella ajamisen syistä ilmenee, että tavallisesti omiin nopeusrikkomuksiin ei liitetä tahallista riskinottoa tai halua kokea vauhdin huumaa. Useimmiten perusteluksi tarjottiin jonkinlaista tilanteeseen liittyvää tekijää, joka suosi sallittua nopeutta kovempaa ajamista.

Ajonopeuden valintaan maantiellä vaikuttaa kuljettajien mukaan tavallisimmin huono näkyvyys sään tai pimeyden takia ja liukas tienpinta sekä tien nopeusrajoitus. Noin kahdeksan kuljettajaa kymmenestä sanoi ajonopeuteen vaikuttavan sen, että he tietävät ajavansa hirvivaara-alueella tai kokevat olevansa väsyneitä. Taajamissa nopeusvalintaan vaikuttaa myös muu liikenne.

Vastaajista suurin osa (57%) on sitä mieltä, että poliisin pitäisi puuttua 80 km rajoitusalueella 10 km tunnissa tai alle nopeudenylityksiin. Taajamanopeuksissa joka kolmas kuljettaja kannattaa puuttumista jo 1-5 km ylityksiin. Joka viidennen kuljettajan mielestä poliisin puuttumiskynnyksen taajamassa tulisi olla vasta yli 10 km ylinopeus.

Vaikka alle 10 km ylinopeuksiin toivottiin aiempaa useammin sallivaa suhtautumista, autoilijoista neljä kymmenestä on sitä mieltä, että poliisin puuttumiskynnystä ylinopeuksiin tulisi laskea.

TAVALLISIMPIA VÄITTEITÄ AJONOPEUKSISTA JA NOPEUSRAJOITUKSISTA:

(Lähde Liikenneturva, Alenna itse nopeuttasi)

- *Liikenteen rytmi on tärkeintä!*

Nopeusrajoitusten ylittämistä perustellaan tavallisesti sillä, että halutaan sopeutua liikenteen rytmiin. Ei haluta olla tien tukkona. ja siksi ajetaan lujaa vaikka sen vaarallisuus tajutaankin. Ei ole olemassa ”luonnollista” ajorytmiä. Mitä kiivaampi liikenteen rytmi on, sitä vaarallisempi se on. Liikennerytmi on yhtä helppo sopeuttaa vallitsevan nopeusrajoituksen mukaiseksi kuin ylittää rajoitukset. Muita hitaammin ajavat voivat vaikuttaa turvalliseen rytmiin joustamalla ja antamalla tilaa.

- *Nopeusrajoitukset ovat monin paikoin perusteettomia!*

Joillakin tieosuuksilla nopeusrajoitukset saattavat tuntua perusteettomilta. Usein rajoitukset onkin asetettu sellaisilla perusteilla, joita autoilija ei voi autostaan havaita. Rajoitusten asettamiselle on monia syitä. Liikennemerkkien väliin jää usein erilaisia tieosuuksia eikä voida olettaa, että nopeusrajoitusmerkkejä olisi kullakin tiekohdalla erikseen. On tavallaan tehtävä kompromisseja pätkittäin turhan alhaisten nopeusrajoitusten ja yhtenäisen vaihtuvien rajoitusten välillä. Nopeusrajoituksia asetetaan monista syistä mutta ei siitä syystä, että rikkomusten määrä voitaisiin pitää tietyllä tasolla. On tärkeää huomata se, että sallittujen nopeuksien nostaminen johtaa aina keskinopeuden nousemiseen. Sellaisilla teillä, joilla sallittu nopeus on suuri, on taipumus tartuttaa läheiset tiet. Vauhtisokeus aiheuttaa sen, että muulloin perustellulta tuntuva nopeus koetaan liian alhaiseksi ja siksi ajetaan lujempaa kuin pitäisi.

- *Nopeusrajoitusten tulisi olla joustavampia!*

On esitetty, että nopeusrajoitukset olisi tehtävä joustavammiksi esimerkiksi siten, että liikenteen ollessa vähäistä voisi ajaa lujempaa kuin liikenteen ollessa vilkasta. Ajoneuvojen kuljettajat yleensä sopeuttavat nopeutensa olosuhteiden mukaan: nopeudet kasvavat kesäisin ja vähäisen liikenteen aikana. Sopeuttamista tapahtuu liikaakin, sillä kesällä ja vähäisen liikenteen aikana tapahtuneiden onnettomuuksien seuraukset ovat olleet erityisen vakavia.

- *Nopeuksista puhutaan liikaa*

Miksi nopeusrajoituksista puhutaan niin paljon? Monet seikat aiheuttavat onnettomuuksia: vaaralliset tielletulot, puutteellinen huomiokyky ja yleinen holtittomuus. Onnettomuuksien syitä on todella monia, yleensä onnettomuudet ovat monien tekijöiden yhteisvaikutuksen tulos. Yhteistä kaikille onnettomuuksille on se, että nopeuden ollessa alhainen on enemmän mahdollisuuksia välttää onnettomuus., siis on enemmän aikaa toimia oikealla tavalla. Nopeuden ollessa alhainen myös onnettomuuksien seuraukset ovat yleensä lievät. Siksi

nopeusrajoituksista kannattaa puhua. Ajotaidolla ei ole selkeää turvallisuutta lisäävää vaikutusta, sillä taidon lisääminen johtaa yleensä vauhdin lisäämiseen.

