

**Liikenneturva**

# **Suomalaisten näkemyksiä liikenneturvallisuudesta**

Matti Heinonen

Liikenneturva 2011

## Tutkimuksen tausta

Kaikissa Pohjoismaissa toteutettiin maaliskuussa 2010 kansalaisten liikenneturvallisuusmielipiteitä ja – tietoja kartoittava kysely. Siitä on julkaistu eri Pohjoismaita vertaileva raportti ruotsiksi. Tässä raportissa käydään läpi kyselyn Suomen tulokset.

## Kyselyn toteutus ja luotettavuus

TNS Gallup Oy toteutti kyselyn Gallup-kanava – tyyppisenä. Sitä varten haastateltiin 2105 yli 18 – vuotiasta henkilöä. Miehiä ja naisia saatiin otokseen yhtä paljon. Otos on edustava näyte mannersuomalaisista. Raportissa yhdellä tähdellä merkityt luvut tarkoittavat 95 prosentin todennäköisyyttä, että ko. jakauman erot ovat todellisia.

Vastauksien tulkinnassa kannattaa muistaa, että vastaajista lähes 90 prosenttia oli autoilijoita. Joitain kysymyksiä esitettiin vain autoilijoille (N=1843) tai pelkästään ei autoa ajaville (N=262). Raportoinnissa mainitaan silloin nämä koko otoksesta (N=2105) poikkeavat osaotokset.

## Tulokset

### Vastaajien yleisiä taustatietoja

Miehiä sekä naisia oli 50 % molempia. Naimisissa vastaajista oli 54 %. Puolison kanssa asui yhdessä kahdestaan 42 %. Lisäksi puolison ja lasten kanssa asui 28 % vastaajista. Yksin asujia oli runsas viidennes. Eläkkeellä oli vajaa neljännes vastaajista.

### Liikennettä ja matkatottumuksia koskevia taustoja

Vastaajien talouksista 82 prosentilla oli käytössä henkilöauto. Työsuhdeauto oli neljällä prosentilla. Muu auto oli käytössä kahdella prosentilla vastaajista. Talouksista 14 prosenttia oli ilman autoa. Kolmetoista prosenttia vastaajista ilmoitti, että ei aja autoa edes silloin tällöin. 87 % vastaajista ajoi autoa. Yleisin automerkki oli Toyota, toiseksi yleisin oli Volkswagen.

Autoa ilmoitti ajavansa joka päivä 45 prosenttia vastaajista. Kaksi kertaa tai useammin viikossa (ei kuitenkaan joka päivä) autoa ajoi neljännes vastaajista. Viisi prosenttia vastaajista oli (henkilö)auton matkustaja joka päivä, kaksi kertaa tai useammin viikossa (ei kuitenkaan joka päivä) matkustajana oli neljännes vastaajista. Kymmenys autoa ajavista vastaajista (N=1843) ajoi autoa yöaikaan (klo 22-05) vähintään kaksi kertaa viikossa tai useammin.

Kun tiedusteltiin matkatottumuksia julkisilla kulkuneuvoilla, niillä matkusti joka päivä kahdeksan prosenttia vastaajista. Kymmenys haastatelluista käytti julkista liikennettä kaksi kertaa tai useammin viikossa (ei kuitenkaan joka päivä).

Seitsemän prosenttia vastaajista pyöräili joka päivä, 14 prosenttia vastaajista pyöräili kaksi kertaa viikossa tai useammin (ei kuitenkaan joka päivä). Kävelen tehdyt matkat olivat yleisiä. Runsaat puolet vastaajista käveli joka päivä ja runsas viidennes käveli kaksi kertaa viikossa tai useammin (ei kuitenkaan joka päivä).

Henkilöauton ajokortin omisti 84 prosenttia vastaajista. Moottoripyöräkortti oli 28 prosentilla vastaajista. Kuorma-autokortin omisti 22 prosenttia otoksesta.

## TAVALLISIMMAT SYYT KUOLEMAAN JOHTANEISIIN ONNETTOMUUKSIIN

Siihen, miten ihminen käyttäytyy liikenteessä, vaikuttaa mm. hänen käsityksensä onnettomuuksien syistä. Tätä selvitettiin seuraavalla kysymyksellä, jossa vastaajat saivat valita kolmestatoista ehdotuksesta neljä vaihtoehtoa tavallisimmiksi syiksi

”On useita selityksiä sille, miksi ihmisiä menehtyy tieliikenteessä. Tässä on kolmesta esimerkkiä mahdollisista syistä. Merkitse ne neljä vaihtoehtoa, joiden luulet olevan tavallisimpia syitä kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen.”

1 Alkoholi tai muut huumeaineet	82 %
2 Liian suuri nopeus	81 %
3 Huono ajokeli, esim. liukkaus	49 %
4 Väsymys	38 %
5 Turvavyön käyttämättä jättäminen	35 %
6 Liian lyhyt etäisyys edellä ajavaan	28 %
7 Tarkkaamattomuus	23 %
8 Huono sää, esim. lumisade, sumu	23 %
9 Ajoneuvon tekniset puutteet, esim. huonot jarrut, kuluneet renkaat	11 %
10 Väistämisvelvollisuuden rikkominen	9 %
11 Matkapuhelimen käyttö ajon aikana	8 %
12 Pyöräilykypärän käyttämättä jättäminen	6 %
13 Ajaminen päin punaista	5 %

Vastaajien käsitykset ovat hyvin realistisia liikenteen vaarallisuudesta. Alkoholi ja nopeudet olivat riskilistassa kärjessä. Vain ”punaista päin ajaminen” - luokan jääminen vähiten vaaralliseksi viiden prosentin kannatuksella näyttää ko. riskin aliarvioimiselta.

Haastattelussa kysyttiin myös, kuinka monta ihmistä kuoli tieliikenteessä vuonna 2009. Oikea vaihtoehto (noin 300 henkeä) oli suurin vastausluokka (37 %).

## NOPEUSKYSYMYKSET

### Käsitykset hyväksyttävästä ja omasta normaalista ajonopeudesta

Seuraavassa luvussa esitellään vastaajien mielipiteitä hyväksyttävistä ja normaaleista ajonopeuksista 40 km/h ja 80 km/h nopeusrajoitusalueilla.

Vastaajilta kysyttiin: ”Minkä katsot olevan **hyväksyttävä nopeus**, jos nopeusrajoitus on **40 kilometriä tunnissa?**”

	%
40 km/h tai alempi	43
45 km/h	43
50 km/h	11
55 km/h	1
60 km/h	1
En osaa sanoa	1
Yht.	100

Vajaa puolet vastaajista hyväksyi korkeintaan sallitun nopeusrajoituksen ajonopeudeksi. Yhtä suuri osa hyväksyi ajonopeudeksi 45 km/h. Runsas kymmenys vastaajista hyväksyi selvän ylinopeuden eli 50 km/h 40 km/h rajoitusalueella.

Tämän hyväksyttävän ajonopeuden jälkeen autoa ajavilta vastaajilta kysyttiin, millä nopeudella he itse ajavat kyseisellä rajoitusalueella.

Kysymys kuului: ”Millä **nopeudella ajat normaalisti** tiellä, jossa nopeusrajoitus on **40 km/tunti**, jos liikennettä on vähän ja voit itse valita nopeuden?”

	%
40 km/h tai sen alle	27
45 km/h	52
50 km/h	18
55 km/h	1
60 km/h	2
En osaa sanoa	1
Yht.	101
N	1843

Tulokseksi saatiin, että 40 km/h rajoitusalueella autoa ajavat vastaajat ajavat normaalisti selvästi kovempaa, mitä he itse pitävät hyväksyttävänä. 70 prosenttia vastaajista ajaa normaalisti yli 40 km /h rajoitusarvon, jos liikennettä on vähän.

Samaa nopeuden hyväksyttävyyttä tiedusteltiin myös 80 km/h rajoitusalueella.

Vastaajilta kysyttiin: ”Minkä katsot olevan **hyväksyttävä nopeus**, jos nopeusrajoitus on **80 kilometriä tunnissa?**”

	%
80 km/h tai alempi	52
90 km/h	44
100 km/h	3
En osaa sanoa	1
Yht.	100

Niukka enemmistö vastaajista hyväksyi korkeintaan rajoitusarvon 80 km/h mukaisen nopeuden.

Seuraavaksi autoa ajavilta vastaajilta tiedusteltiin omaa normaalia ajonopeutta 80 km/h rajoitusalueella.

Kysymys kuului: ”Millä **nopeudella ajat normaalisti** tiellä, jossa nopeusrajoitus on **80 km/tunti**, jos liikennettä on vähän ja voit itse valita nopeuden?”

	%
80 km/h tai sen alle	38
90 km/h	55
100 km/h	5
En osaa sanoa	1
Yht.	99
N	1843

60 prosenttia autoa ajavista vastaajista ajaa normaalista 80 km/h rajoitusalueella vähintään 10 km/h ylinopeutta, jos liikennettä on vähän. Myös tällä rajoitusalueella ajetaan kovempaa kuin itse pidetään hyväksyttävänä.

### Suhtautuminen nopeuteen eri tilanteissa

Yksi silloin tällöin keskustelussa esitetty väite on, että liikennevirran nopeuden takia joutuu ajamaan ylinopeutta. Seuraavalla kysymyksellä kartoitettiin tätä tilannetta

Väite kuului: ”On hyväksyttävää ajaa ylinopeutta, mikäli liikenteen rytmi kulkee nopeusrajoitusta kovempaa”

	%
1 Täysin samaa mieltä	15
2	26
3	21
4	21
5 Täysin eri mieltä	18
Yht.	101

Mielipiteet ylinopeudella kulkevan liikenteen antamasta oikeutuksesta ajaa itse jakaantuivat kahtia. 40 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että nopea rytmi antaa hyväksyttävän syyn ajaa ylinopeutta, toinen 40 prosenttia vastaajista oli eri mieltä.

Nopeusrajoitusten alentamisesta keskustellaan tämän tästä. Kantoja on puolesta ja vastaan. Seuraavalla väitteellä lähestyttiin tätä aihetta.

”Nopeusrajoituksia on alennettava liikenneturvallisuuden lisäämiseksi”.

	%
1 Täysin samaa mieltä	8
2	13
3	24
4	30
5 Täysin eri mieltä	25
Yht.	100

Enemmistö (55 %) ei halunnut laskea nopeusrajoituksia liikenneturvallisuuden takia.

Suojateiden kohdalla sallitaan nopeusrajoitukseksi korkeintaan 60 km/h. Seuraavassa väittämässä esitetään puolta alempaa rajoitusarvoa.

”Suojateiden kohdalla nopeusrajoituksen tulisi olla korkeintaan 30 km/tunnissa”

	%
1 Täysin samaa mieltä	18
2	22
3	29
4	21
5 Täysin eri mieltä	10
Yht.	100

40 prosenttia vastaajista kannatti 30 km/h nopeusrajoitusta suojateiden kohdalla. Vajaa kolmannes otti neutraalin kannan (vaihtoehto kolme) asiaan.

Seuraavassa otetaan kantaa nopeusrajoitusten seurannan tekniseen tukemiseen. Joissain autoissa esim. navigaattori varoittaa ylinopeudesta.

”Autossa tulisi olla tekninen tukitoiminto, joka helpottaa nopeusrajoitusten noudattamista”

	%
1 Täysin samaa mieltä	19
2	27
3	24
4	16
5 Täysin eri mieltä	14
Yht.	100

Lähes puolet (47 %) suhtautui myönteisesti nopeusrajoitusten seurannan tekniseen tukitoimintoon.

### **Poliisivalvonta ja nopeus**

Seuraavassa väitteessä kartoitettiin vastaajien käsitystä riskistä jäädä kiinni poliisin nopeusvalvonnassa

”Riski jäädä kiinni poliisin nopeusvalvonnassa on pieni”

	%
1 Täysin samaa mieltä	17
2	29
3	27
4	18
5 Täysin eri mieltä	8
Yht.	99

Lähes puolet (46 %) vastaajista piti pienenä riskiä jäädä kiinni poliisin nopeusvalvonnassa. Neutraalin luokan valitsi vajaa kolmannes vastaajista. Väitteestä jokseenkin tai täysin eri mieltä oli neljännes vastaajista.

Poliisin automaattinen nopeusvalvonta on osoittautunut tehokkaaksi. Seuraava väite koski tätä teemaa.

”On oltava enemmän valvontakameroita, jotta nopeusrajoituksia noudatettaisiin paremmin”

	%
1 Täysin samaa mieltä	21
2	23
3	23
4	18
5 Täysin eri mieltä	14
Yht.	99

Vajaa puolet (44 %) kannatti nopeusvalvontakameroiden lisäämistä teille. Kolmannes vastaajista taas oli eri mieltä väitteestä.

Julkisuudessa on ollut esillä poliisin puuttumisraja ylinopeuksissa. Tätä selvitettiin seuraavalla väitteellä.

”Poliisin puuttumisrajaa\*\* ylinopeuksissa tulisi laskea”

	%
1 Täysin samaa mieltä	11
2	16
3	26
4	24
5 Täysin eri mieltä	23
Yht.	100

Poliisin puuttumisrajan laskua ylinopeustapauksissa ei kannatettu yleisesti. Lähes puolet (47 %) oli eri mieltä väitteestä, että puuttumisrajaa pitäisi laskea. 27 prosenttia vastaajista kannatti ajatusta.

Etenkin automaattivalvonnan myötä ylinopeudesta seuraavat sanktiot ovat lisääntyneet. Seuraavassa väitteessä mitataan vastaajien käsitystä ylinopeusrangaistusten ankaruudesta.

”Ylinopeudesta tulisi rangaista ankarammin”

	%
1 Täysin samaa mieltä	16
2	20
3	29
4	18
5 Täysin eri mieltä	16
Yht.	99

Mielipiteet siitä, pitäisikö ylinopeudesta rangaista ankarammin, menivät lähes puoliksi puolesta ja vastaan.

## LIIKENNE JA ALKOHOLI

Tässä luvussa esitetään vastaajien mielipiteitä alkoholin käytöstä liikenteessä.

Seuraavalla kysymyksellä kartoitettiin mahdollista humalassa ajoa.

"Oletko viimeisten 12 kuukauden aikana ajanut autoa, kun olet epäillyt olevasi alkoholin vaikutuksen alaisena?"

	%
1 Kyllä, usein	-
2	1
3	2
4	9
5 En koskaan	89
Yht.	101
N	1843

89 prosenttia autoa ajavista vastaajista ei ollut omasta mielestään ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena viimeisen 12 kuukauden aikana.

Päihtyneenä ajamista tarkennettiin seuraavalla kysymyksellä.

"Oletko viimeisten 12 kuukauden aikana ajanut autoa aamupäivällä, kun olet epäillyt juoneesi liikaa alkoholia edellisenä iltana?"

	%
1 Kyllä, usein	-
2	1
3	3
4	15
5 En koskaan	81
Yht.	100
N	1843

81 prosenttia autoa ajavista vastaajista ei ollut koskaan ajanut viimeisen 12 kuukauden aikana kovaa juomista seuraavana aamupäivänä. Vastausta arvioidessa on otettava huomioon, että suurin osa kansasta ei juo yleensä liikaa.

Rattijuopon kydyssä olemista kartoitettiin tällä kysymyksellä:

"Oletko viimeisten 12 kuukauden aikana ollut jonkun kydyssä, jonka olet epäillyt olleen alkoholin vaikutuksen alainen?"

	%
1 Kyllä, usein	-
2	1
3	2
4	9
5 En koskaan	88
Yht.	100

Kymmenys vastaajista on saattanut olla rattijuopon kydyssä.



Vastaajien kokemaa poliisin puhallusratsioiden määrää mitattiin seuraavalla kysymyksellä: "Onko sinut viimeisten 12 kuukauden aikana pysäytetty poliisin päihteiden käytön valvonnassa?"

	%
1 Kyllä, usein	3
2	10
3	10
4	12
5 En koskaan	66
Yht.	101

89 prosenttia vastaajista ei ollut joutunut viimeisen 12 kuukauden aikana puhallusratsiaan.

Voidaan arvioida, että kuljettajan kokema subjektiivinen kiinnijäämisriski poliisivalvonnassa vaikuttaa kuljettajan käyttäytymiseen. Seuraavalla väitteellä mitattiin riskiä jäädä kiinni poliisin päihdevalvonnassa.

"Riski jäädä kiinni poliisin päihteiden käytön valvonnassa on pieni"

	%
1 Täysin samaa mieltä	18
2	31
3	28
4	15
5 Täysin eri mieltä	8
Yht.	100

Lähes puolet (49 %) vastaajista piti riskiä jäädä kiinni poliisin päihderatsioissa pienenä.

Promilleraja liikenteessä on tällä hetkellä 0,5 promillea. Vastaajille tarjottiin mahdollisuutta ottaa kantaa promillerajan laskuun.

"Promilleraja on laskettava 0,2 promilleen"

	%
1 Täysin samaa mieltä	38
2	16
3	17
4	12
5 Täysin eri mieltä	17
Yht.	100

Promillerajan laskusta 0,2 promilleen oli täysin samaa mieltä 38 prosenttia vastaajista. Melko samaa mieltä asiasta oli 16 prosenttia vastaajista. Täysin eri mieltä rajan laskusta oli 17 prosenttia vastaajista. Siten selvä enemmistö kannatti promillerajan laskua 0,2 promilleen.

Rattijuoppous on paheksutuin liikenneerike. Aiemmissa kyselyissä siitä on vaadittu kovia rangaistuksia.

"Rattijuopumuksesta on rangaistava ankarammin"

	%
1 Täysin samaa mieltä	59
2	22
3	12
4	4
5 Täysin eri mieltä	3
Yht.	100

Rattijuoppoutta paheksutaan voimakkaasti. Yli 80 prosenttia vastaajista vaatii rattijuopuille ankarampia rangaistuksia.

Alkolukko on tehokas keino humalassa ajamisen estämiseen. Seuraavassa kysymyksessä pyydetään vastaajilta kantaa siihen, pitäisikö kaikissa autoissa olla asennettuna alkolukko.

"Jotta auton ajaminen alkoholin vaikutuksen alaisena olisi mahdotonta, kaikissa autoissa tulisi olla alkolukko"

	%
1 Täysin samaa mieltä	30
2	21
3	21
4	13
5 Täysin eri mieltä	15
Yht.	100

Asenne alkolukon asentamiseen kaikkiin autoihin oli myönteinen. Alkolukon pakollistamista kannatti 51 prosenttia ja vastusti 27 prosenttia vastaajista.

## **TURVAVYÖN KÄYTTÖÄ KOSKEVAT KYSYMYKSET**

Ehkä tärkein yksittäinen turvavaruste liikenteessä ja autoissa on turvavyö. Seuraavassa luvussa kartoitetaan turvavyön käyttöä

"Käytätkö turvavyötä istuessasi etupenkillä?"

	%
1 Kyllä, aina	92
2	5
3	2
4	1
5 En koskaan	1
Yht.	100

Lähes kaikki ilmoittivat käyttävänsä turvavyötä etuistuimella.

Tarkkailujen mukaan takaistuimen turvavyön käyttö on hieman vähäisempää kuin etuistuimen vyön käyttö.

”Käytätkö turvavyötä istuessasi takapenkillä?”

	%
1 Kyllä, aina	78
2	12
3	6
4	2
5 En koskaan	2
Yht.	100

Ilmoitettu käyttö oli auton takapenkillä selvästi vähäisempää kuin etupenkillä.

Turvavyön käyttö busseissa on pakollista. Seuraavalla kysymyksellä tiedusteltiin omakohtaista turvavyön käyttöä busseissa.

”Käytätkö turvavyötä matkustaessasi bussissa, joka on varustettu turvavöillä?”

	%
1 Kyllä, aina	31
2	18
3	21
4	15
5 En koskaan	15
Yht.	100

Poliisi valvoo myös turvavöiden käyttöä. Seuraavalla kysymyksellä mitataan, miten suureksi vastaaja arvioi riskin jäädä kiinni poliisin turvavyön käytön valvonnassa.

”Riski jäädä kiinni poliisin turvavyötarkastuksessa on pieni”

	%
1 Täysin samaa mieltä	40
2	29
3	19
4	8
5 Täysin eri mieltä	4
Yht.	100

Lähes 70 prosenttia vastaajista piti pienenä riskiä jäädä kiinni poliisin turvavyövalvonnassa.

Seuraavalla väitteellä selvitettiin, mitä mieltä vastaajat olivat turvavyön käytön laiminlyönnin rangaistavuudesta.

”Turvavyön käyttämättä jättämisestä tulisi rangaista ankarammin”

	%
1 Täysin samaa mieltä	24
2	26
3	29
4	13
5 Täysin eri mieltä	8
Yht.	100

Puolet vastaajista kannatti kovempia rangaistuksia turvavyön käytön laiminlyönnistä. Viidennes vastaajista oli eri mieltä väitteen kanssa.

Uusissa autoissa on usein vakiona jokin varoitin, jos turvavyö ei ole kiinni. On mahdollista rakentaa auto sellaiseksi, että se ei lähde liikkeelle ilman turvavyön kytkemistä. Seuraavalla väitteellä tarkasteltiin tällaista vaihtoehtoa.

”Autossa olisi oltava tekninen tukitoiminto\*, joka tekee ajon mahdottomaksi, elleivät kaikki käytä turvavyötä”

	%
1 Täysin samaa mieltä	29
2	22
3	23
4	13
5 Täysin eri mieltä	13
Yht.	100

Runsaat puolet vastaajista kannatti sitä, että auto ei voisi lähteä liikkeelle ilman kaikkien matkustajien turvavyön käyttöä. Runsas neljäsosa vastaajista oli väitteen kanssa eri mieltä.

## **MATKAPUHELIMEN KÄYTTÖÄ AUTOSSA KOSKEVAT KYSYMYKSET**

Matkapuhelimen käyttö ajaessa on kiellettyä. Seuraavilla kysymyksillä tiedusteltiin tapoja käyttää puhelinta autoa ajaessa.

”Puhutko matkapuhelimeen ajaessasi autoa?”

	%
1 Kyllä, usein	18
2	20
3	21
4	27
5 En koskaan	14
Yht.	100
N	1843

38 prosenttia autoa ajavista vastaajista ilmoitti puhuvansa matkapuhelimeen vähintään melko usein ajon aikana. 41 prosenttia vastaajista mainitsi puhuvansa matkapuhelimeen harvoin tai ei koskaan ajon aikana.

Jos haluaa käyttää matkapuhelinta ajaessa, pitäisi olla hands free -laite.

”Käytätkö hands free -laitetta puhuessasi matkapuhelimeen ajaessasi autoa?”

	%
1 Kyllä, usein	16
2	12
3	11
4	15
5 En koskaan	46
Yht.	100
N	1843

Vajaa puolet autoa ajavista vastaajista ajaessaan ei käyttänyt hands free –laitetta, vaikka puhui matkapuhelimeen.

Tekstiviestien lähettäminen autolla ajaessa on jo teknisesti vaikeaa puhumattakaan huomion kiinnittymisestä muuhun kuin auton ohjaamiseen. Seuraavassa selvitettiin tätä toimintaa.

”Lähetätkö tekstiviestejä ajaessasi autoa?”

	%
1 Kyllä, usein	3
2	6
3	10
4	22
5 En koskaan	60
Yht.	101
N	1843

Yhdeksän prosenttia autoa ajavista vastaajista lähetti melko usein tai usein tekstiviestejä, kun ajoivat autoa.

Autoa ajavilta vastaajilta kysyttiin kantaa matkapuhelimen käytön kieltoon.

”Matkapuhelimen käyttö autoa ajettaessa tulisi olla täysin kiellettyä koskien puheluita, tekstiviestejä, sähköpostia, netissä surfaamista jne.” (autoa ajavat, N=1843)

	%
1 Täysin samaa mieltä	27
2	25
3	22
4	15
5 Täysin eri mieltä	12
Yht.	101
N	1843

Niukka enemmistö autoa ajavista (52 %) kannatti matkapuhelimen täyskieltoa ajon aikana.

Matkapuhelimen käyttökieltoa kysyttiin myös niiltä, jotka eivät ajaneet autoa (N=262).

”Matkapuhelimen käyttö autoa ajettaessa tulisi olla täysin kiellettyä, koskien puheluita, tekstiviestejä, sähköpostia, netissä surfaamista jne.”

	%
1 Täysin samaa mieltä	52
2	22
3	21
4	4
5 Täysin eri mieltä	2
Yht.	101
N	262

Kolme neljäsosaa niistä vastaajista, jotka eivät ajaneet autoa, olivat melkein tai täysin samaa mieltä, että matkapuhelimen käyttö olisi kiellettävä autoa ajaessa.

## KULJETTAJAN VÄSYMYS

Kuljettajien väsymys on yksi suurimmista uhista liikenneturvallisuudella. Tässä luvussa esitellään vastaajien mielipiteitä väsymyksestä liikenteessä.

Seuraavalla kysymyksellä kartoitetaan autoa ajavilta, ovatko itse tiedostaneet väsymyksen vaaroja.

”Oletko viimeisten 12 kuukauden aikana jättänyt ajamatta autoa tuntiessasi itsesi väsyneeksi?”

	%
1 Kyllä, usein	4
2	12
3	20
4	22
5 En koskaan	43
Yht.	101
N	1843

16 prosenttia autoa ajavista oli melko usein tai usein jättänyt ajamatta autoa, kun on tuntenut itsensä väsyneeksi viimeisten 12 kuukauden aikana.

Rattiin nukahtaminen on erittäin vaarallista. Seuraava kysymys lähestyy tätä aihetta.

”Oletko viimeisten 12 kuukauden aikana nukahtanut tai melkein nukahtanut ajaessasi autoa?”

	%
1 Kyllä, usein	1
2	4
3	7
4	17
5 En koskaan	72
Yht.	101
N	1843

Viisi prosenttia kuljettajista oli viimeisen 12 kuukauden aikana melkein nukahtanut ajaessaan.

Autoon on kehitetty saataville teknisiä tunnistimia (kuten kaistavahti), jotka havaitsevat mm. kuljettajan alkavan syvän väsymyksen.

”Autossa olisi oltava tekninen tukitoiminto\* joka kiinnittää kuljettajan huomion lisääntyneeseen nukahtamisen riskiin.”

	%
1 Täysin samaa mieltä	24
2	27
3	30
4	12
5 Täysin eri mieltä	8
Yht.	101
N	1843

Enemmistö kuljettajista kannatti nukahtamisen riskiä vähentävää auton tukitoimintoa.

Nukahtamisen riskiä vähentävistä laitteista autossa kysyttiin myös niiltä, jotka eivät ajaneet autoa (N=262).

”Autossa olisi oltava tekninen tukitoiminto\* joka kiinnittää kuljettajan huomion lisääntyneeseen nukahtamisen riskiin.”

	%
1 Täysin samaa mieltä	51
2	31
3	12
4	3
5 Täysin eri mieltä	2
Yht.	99
N	262

Ylivoimainen enemmistö niistä, jotka eivät ajaneet autoa, kannatti väsymyksen estävää teknistä tukea autossa.

## LASTEN TURVALLISUUS AUTOSSA

Seuraavassa luvussa esitellään haastattelun lasten liikenneturvallisuutta autossa käsitteleviä kysymyksiä.

”Kuljetatko alle kymmenvuotiaita lapsia autossa?”

	%
1 Kyllä, usein	20
2	6
3	9
4	23
5 En koskaan	42
Yht.	100
N	2105

Alle kymmenvuotiaiden lasten kuljetus autossa lankesi neljännekselle osalle vastaajista. 26i prosenttia kaikista vastaajista kuljetti ko. lapsia usein tai melko usein. Vajaa puolet vastaajista ei kuljeta koskaan lapsia autossa.

Niiltä, jotka kuljettivat vähintään joskus lapsia autossa, kysyttiin turvalaitteiden käytöstä.

”Käytätkö turvaistuinta tai istuinkoroketta lapselle?”

	%
1 Kyllä, aina	62
2	12
3	9
4	10
5 En koskaan	8
Yht.	101
N	1259

Lasten turvalaitteiden käyttö autossa on pakollista. Vajaa kaksi kolmasosaa lapsia kuljettaneista vastaajista ilmoitti käyttävänsä aina lasten turvalaitteita. Harvoin tai ei koskaan ko.turvalaitteita mainitsi käyttävänsä 18 prosenttia vastaajista.

”Miten kauan lasten tulisi mielestäsi istua autossa erityisessä turvaistuimessa selkä ajosuuntaan päin?”

	%
1 vuotta	6
2 vuotta	22
3 vuotta	26
4 vuotta	12
5 vuotta	8
6 vuotta	5
En osaa sanoa	21
Yht.	100
N	2105

Liikenneturvan tietolehdeissä suositellaan selkä ajosuuntaan istuinta kolmeen ikävuoteen saakka. Puolet vastaajista on sitä mieltä, että lasten olisi käytettävä selkä menosuuntaan istuinta autossa vähintään kolmevuotiaaksi.

Seuraavassa kysytään mielipidettä erityispaikoista lapsille linja-autossa.

”Linja-autoissa tulisi olla erityisvarustettuja paikkoja, joissa pienet lapset voivat matkustaa **selkä ajosuuntaan päin**”

	%
1 Täysin samaa mieltä	29
2	28
3	31
4	7
5 Täysin eri mieltä	5
Yht.	100

Enemmistö vastaajista kannatti linja-autoihin erityisvarustettuja paikkoja, joissa pienet lapset voivat matkustaa selkä ajosuuntaan päin.

## PYÖRÄILYKYPÄRÄ JA HEIJASTIN

Tässä luvussa käsitellään kevyen liikenteen turvavarusteita Pyöräileviltä vastaajilta kysyttiin kypärän käyttöä.

”Käytätkö kypärää pyöräillessäsi?”

	%
1 Kyllä, aina	23
2	15
3	11
4	13
5 En koskaan	39
Yht.	101
N	1811



Vajaa neljännes (23 %) pyöräilevistä vastaajista käytti kypärää aina, ei koskaan kypärää käyttänyt 39 prosenttia.

Seuraavalla kysymyksellä kartoitetaan syitä siihen, miksi ei aina käytä pyöräilykypärää. Kysymys tehtiin niille pyöräilijöille, jotka eivät aina käyttäneet oman ilmoituksensa mukaan kypärää.

”Valitse tärkein syy siihen, miksi et käytä aina kypärää pyöräilykypärää.”

	%
1 Minulla ei ole pyöräilykypärää	41
2 Pyöräilen varovaisesti	12
3 Mielestäni pyöräilykypärä näyttää hölmöltä	8
4 Pyöräilykypärä pilaa kampaukseni	4
5 Pyöräilykypärä on liian kallis ostaa	-
6 En usko pyöräilykypärän vähentävän vahinkoriskiä	4
7 Muu syy	30
Yht.	99
N	1371

Näiden syiden luettelosta ei löydy järkevää syytä kypärän käyttämättömyyteen. Suurin syy on se, kun ei ole pyöräilykypärää.

”Käytätkö heijastinta liikkuessasi taajamissa pimeällä?”

	%
1 Kyllä, aina	38
2	30
3	17
4	9
5 En koskaan	5
Yht.	99
N	2105

Enemmistö vastaajista käyttää heijastinta taajamissa.

## LIIKENNEVALISTUS

Tässä luvussa kartoitetaan mm. kodeissa tapahtuvaa liikennekasvatusta. Siksi vastaajilta tiedusteltiin, onko heillä lapsia. Alle 16-vuotiaita lapsia oli runsaalla neljänneksellä (27 %) vastaajista. Näiltä vastaajilta kysyttiin, ovatko he keskustelleet liikenneturvallisuudesta lasten kanssa

”Oletko viimeisten 12 kuukauden aikana puhunut liikenneturvallisuudesta lapsesi/lastesi kanssa?”

	%
1 Kyllä, usein	34
2	36
3	14
4	5
5 En/ei koskaan	11
Yht.	100
N	530

Runas kaksi kolmasosaa vastaajista oli puhunut vähintään melko usein liikenneturvallisuudesta viimeisen 12 kuukauden aikana lastensa kanssa.

Koulujen liikenneopetus on tärkeä osa liikennekasvatusta.

”Onko/Ovatko lapsesi viimeisten 12 kuukauden aikana käsitelleet liikenneturvallisuutta koulussa?”

	%
1 Kyllä, usein	12
2	31
3	27
4	6
5 En/ei koskaan	24
Yht.	100
N	530

Vastaukset jakaantuivat koulujen liikenneopetuksen määrässä. 43 prosenttia vastaajien lapsista oli saanut liikenneopetusta vähintään melko usein. Neljännes vastaajien lapsista ei ollut koskaan saanut liikenneopetusta viimeisten 12 kuukauden aikana.

Liikenneopetuksen pakollisuudesta kaikilla luokilla keskustellaan tuon tuosta julkisuudessa.

”Liikenneopetuksen tulisi koulussa olla pakollista kaikilla luokilla”

	%
1 Täysin samaa mieltä	64
2	22
3	10
4	3
5 Täysin eri mieltä	1
Yht.	100
N	2105

Pakollinen liikenneopetus kaikilla luokilla sai lähes yksimielisen kannatuksen kaikilta vastaajilta.

Seuraavassa kysymyksessä pohditaan koulutuksen käyttöä osarangaistuksena liikennesrikkomuksia tehneille.

”Tulisi ottaa käyttöön vaatimus liikenneturvallisuuskoulutuksesta kaikille vakaviin liikennesrikkomuksiin syyllistyneille autoilijoille”

	%
1 Täysin samaa mieltä	53
2	24
3	17
4	4
5 Täysin eri mieltä	2
Yht.	100
N	2105

Vakaviin liikennesrikkomuksiin syyllistyneille autoilijoille järjestettävä liikenneturvallisuuskoulutus sai vankan enemmistön tuen.