

Tunnetaanko liikennesäännöt?

Tuomas Mansikka ja Leena Pöysti



Tuomas Mansikka ja Leena Pöysti

TUNNETAANKO LIIKENNESÄÄNNÖT?

Liikenneturvan selvityksiä 2/2013

Liikenneturva
Helsinki 2013

Kannen kuva: Nina Mönkkönen

Verkkójulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN 2341-8052

ISBN 978-951-560-203-9 (pdf)

Liikenneturva
PL 29, 00421 Helsinki

Tuomas Mansikka ja Leena Pöysti: Tunnetaanko liikennesäännöt? Liikenneturvan selvityksiä 2/2013. ISBN 978-951-560-198-8 (pdf)

Avainsanat: liikennesäännöt, liikennemerkit, sääntötuntemus, liikenne rikkomukset

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa kartoitetaan liikennesääntötuntemusta sekä suhtautumista ja syyllistymistä tiettyihin liikenne rikkomuksiin. Kohderyhmänä ovat yli 15-vuotiaat tienkäyttäjät. Soveltuvien osien sääntötuntemusta verrataan vuoden 2001 autoilijoiden liikennesääntötuntemukseen. Tutkimuksessa käytettiin TNS Gallupin Liikenneturvan työnannosta keväällä 2013 keräämää otosta. Aineiston kokonaismääräksi muodostui 1520, josta aktiivisia autoilijoita oli 1259.

Rattijuopumusta pidettiin kaikkein vakavimpana liikenne rikkomuksena. Kaikista vastaajista 93 % ja ajokortillisista vastaajista lähes 94 % piti sitä erittäin vakavana. Naiset suhtautuivat lähes kaikkiin kysytyihin liikenne rikkomuksiin miehiä ankarammin ja vanhemmat kuljettajat olivat nuoria ”tuomitsevampia”. Autoilevien vastaajien omaa liikennesääntöjen rikkomista selvitettiin kysymällä heidän syyllistymisestään 15 eri liikenne rikkomukseen tai -virheeseen. Vähiten oli syyllistytty kolmion takaa risteykseen ajamiseen ”tahallaan niin pitkälle, että etuajo-oikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä”.

Noin 94 % vastaajista tiesi Tunneli-merkin viittaavan edessä olevaan tunneliin. Samoin 94 % tiesi Kävelykatu-merkin sisältävän sen, että tie tai alue on tarkoitettu ensisijaisesti jalankulkijoille. Vastaajista 69 % tiesi että Pihakatu-liikennemerkin voimassa ollessa saa pyöräillä ja 56 % tiesi, että alueella saa mopoilla. Kärkikolmio osattiin melko hyvin; noin 91 % kaikista vastaajista tiesi sen merkityksen. Autoilijoista osuus oli noin 95 %. Kaikista vastaajista 55 % tiesi kuorma-autolla ohittaminen kielletty -liikennemerkin oikean merkityksen. Autoilijoista sen tiesi 59 %. Kolme neljäsosaa (75%) vastaajista tunnisti oikein etuajo-oikeutetun tien päättymisestä kertovan liikennemerkin. Autoilijat osasivat tämän liikennemerkin kaksi kertaa useammin kuin autoilemattomat

Liikennesääntöjen tuntemus näyttää parantuneen vuodesta 2001. Erilainen vastaustilanne ja vastausten tulkintatapa selittää osan eroista.

Tuomas Mansikka ja Leen Pöysti: Tunnettaanko liikennesäännöt? Trafikskyddets rapport 2/2013.
ISBN 978-951-560-198-8 (pdf)

Nyckelord: trafikregler, trafikmärken, regelkännedom, trafikförseelser

SAMMANDRAG

I undersökningen kartläggs kännedomen om trafikregler samt hur man förhåller sig samt om man gör sig skyldig till vissa trafikförseelser. Målgruppen är trafikanter över 15 år. I tillämpliga delar jämförs regelkännedomen i denna undersökning med resultatet från undersökningen om bilisternas regelkännedom 2001. I undersökningen användes material som TNS Gallup på uppdrag av Trafikskyddet hade samlat in under våren 2013. Materialet bestod av svar från sammanlagt 1520 trafikanter, varav 1259 av dessa var aktiva bilister.

Rattfylleri ansågs vara den värsta trafikförseelsen. Nittiotre procent av alla som svarade och nästan 94 % av svaranden med körkort ansåg rattfylleri vara ytterst allvarligt. Kvinnor förhöll sig oftast strängare till samtliga trafikförseelser än män och äldre förare var mer fördömande än unga. Man undersökte huruvida de bilburna svarandena själva följde regler genom att fråga om de hade gjort sig skyldiga till 15 olika trafikförseelser. Minst hade man gjort sig skyldig till att köra med avsikt för långt ut i korsning med väjningsplikt så att den förkörsberättigade föraren hade varit tvungen att stanna för att lämna företräde".

Ungefär 94 % av svaranden kände till att märket Tunnel hänvisar till kommande tunnel. På samma sätt kände också 94 % till att märket Gågata innebär att gatan eller området i huvudsak är avsedd för gående. Av dem som svarade visste 69 % att man får cykla där märket Gågata gäller och 56 % visste att man får köra moped på området. Man kände till märket Väjningsplikt ganska väl; ca 91 % av alla svaranden kände till märkets betydelse. Av bilisterna kände 95 % till betydelsen. Av samtliga svaranden kände 55 % till Omkörning förbjudet med lastbil märkets rätta betydelse. Av bilisterna kände 59 % till betydelsen av märket. Tre fjärdedelar av dem som svarade kände till märket som visar att väg med förkörsrätt upphör. Bilisterna kunde detta märke dubbelt bättre än de som inte kör bil.

Kännedomen om trafikregler ser ut att ha förbättrats sedan 2001. En annan svarssituation och tolkningen av svaren förklarar en del av skillnaderna.

Sisältö

1 Johdanto	2
1.1 Ajotyyli liikenne rikkomusten ja onnettomuusalttiin ajamisen selittäjänä	2
1.2 Instrumentaaliset ja normatiiviset motiivit liikennesääntöjen noudattamisessa	2
1.3 Liikennesääntöjen tuntemus.....	3
1.4 Tutkimuksen tarkoitus	3
2 Aineistot ja metodit	4
2.1 Vuoden 2013 aineisto	4
2.2 Vuonna 2001 kerätty aineisto.....	5
2.3 Metodit.....	5
3 Liikennesääntöihin suhtautuminen ja niiden rikkominen	5
3.1 Suhtautuminen liikenne rikkomuksiin	5
3.2 Suhtautumisen muutos 2002-2013.....	7
3.3 Liikennesääntöjen rikkominen	8
4 Sääntötuntemus	11
4.1 Liikennemerkit.....	11
4.2 Muut liikennesäännöt	15
4.3 Itsearvioitu ja todellinen liikennesääntöjen osaaminen vuonna 2013.....	22
4.4 Liikennesääntöjen osaamisen muutos 2001-2013.....	23
5 Yhteenveto ja pohdinta.....	24
5.1 Tulosten yhteenveto.....	24
5.2 Tutkimuksen rajoitteita	25
6. Lähteet	27

1 Johdanto

1.1 Ajotyyli liikenne rikkomusten ja onnettomuusalttiin ajamisen selittäjänä

Ajotehtävästä suoriutumiseen vaikuttavat yksilöpsykologiset tekijät voidaan jakaa ajotyyliin ja ajotaitoon (ks. esim. Shinar, 2007; Näätänen & Summala, 1976). Ajotyyliin liittyy henkilön persoonallisuus sekä hänen arvonsa, asenteensa ja tavoitteensa elämässä. Ajotaito puolestaan liittyy ajoneuvon käsittelytaitoihin ja liikennesääntöjen tuntemukseen. Sitä selittävät muun muassa harjoitusmäärät, opetus sekä yksilölliset kognitiiviset kyvyt kuten havaintotoimintojen nopeus ja motoriset kyvyt. Ajotaito ja -tyyli eivät ole erillisiä ja tosistaan riippumattomia. Esimerkiksi ajotaitoon yhdistettävä ennakoiva ajaminen liittyy ajotyyliin muun muassa siten, kuinka kovaa kuljettaja kokee voivansa ajaa kaarteissa tai risteyksissä. Koska ajotaitoa ja siihen vaikuttavia tekijöitä on suhteellisen suoraviivaista mitata erilaisin ajo- ja teoriakokein sekä terveystarkastuksin, ajokortin saaminen tai sen säilyttäminen ikääntyessä on pitkälti ajotaidosta kiinni.

Ajotaito karttuu kokemuksen myötä erityisesti ensimmäisinä ajokortin saamisen jälkeisinä vuosina kunnes se vanhalla iällä saattaa rappeutua vanhentumiseen liittyvän heikkenemisen myötä. Ajotyyli sen sijaan on suhteellisen pysyvä ominaisuus, joskin siihen vaikuttaa muun muassa henkilön emotionaalinen tila (Hole, 2007).

Liikennesääntöjä rikkovaan, riskejä ottavaan ja onnettomuusherkkään ajotyyliin on yhdistetty muun muassa seuraavia persoonallisuuspiirteitä: jännityksenhakuisuus, A-tyypin persoonallisuus (jatkuva kiireellisyyden tuntu, lyhytjänteisyys, kilpailullisuus, jatkuva stressi ja kyvyttömyys rentoutua) sekä aggressiivisuus. Iältään ja sukupuoleltaan tyypillisin liikennesääntöjen rikkoja tai aggressiivinen kuljettaja on nuori mies (Lajunen, 1997). Riskejä ottava ajotyyli on yleisempää miehillä ja nuorilla kuljettajilla. On toisaalta esitetty että ajotyyliä selittää sukupuolta paremmin maskuliinisuus-feminiinisyys-dimensio (Özkan & Lajunen, 2005).

1.2 Instrumentaaliset ja normatiiviset motiivit liikennesääntöjen noudattamisessa

Lain noudattamisen motiivit voidaan jakaa instrumentaalsiin ja normatiivisiin motiiveihin (Yagil, 1998). Instrumentaaliset motiivit liittyvät esimerkiksi tilanteisiin joissa liikennesääntöä noudatetaan koska sen rikkomisen uskotaan johtavan onnettomuuteen tai koska poliisi on paikalla. Tavoitteena on rangaistuksien välttäminen tai palkintojen saaminen, joista edellinen on liikennesääntöjen noudattamisen kannalta yleisempää. Normatiiviset motiivit liittyvät puolestaan haluun tehdä oikein eli noudattaa lakia tilanteesta riippumatta. Henkilö on tällöin sisäistänyt (internalized) lain pelkän pakotetun tottelemisen lisäksi.

Sekä instrumentaalisten että normatiivisten motiivien on todettu olevan vahvempia vanhemmilla kuljettajilla. Iän tuoma normatiivisten motiivien vahvistuminen liittyy myös vanhentumisen tuomaan arvokonservoitumiseen ja siihen liittyvään auktoriteettien (tässä tapauksessa lainsäätäjät ja -valvojat) kyseenalaistamisen vähenemiseen. Liikennesääntöjen noudattamisen kohdalla normatiiviset motiivit ovat heikompia verrattuna muihin lakeihin (Yagil, 2005). Tähän on esitetty useita syitä: Olemme usein

liikennesääntöjen vaikutuksen alaisena. Niiden rikkomiseen on päivittäin useita mahdollisuuksia. Liikennesääntöjen noudattaminen vaatii myös tarkkaavuutta esimerkiksi nopeusrajoitusten kohdalla. Lisäksi liikennesäännöt ovat usein dimensionaalisia luonteeltaan; niitä voi rikkoa joko vähän tai paljon (Yagil, 2005). On suuri ero ajaako 5 km/h vai 50 km/h ylinopeudella mahdollisten seurausten, teosta aiheutuvan stressin sekä lain määräämien sanktioiden suhteen.

Rajalin ja Pöysti (2011) tutkivat yhteyttä suhtautumisessa tiettyihin liikenne rikkomuksiin ja niiden itse ilmoitettuihin rikkomisiin. Tutkijat löysivät vastaajien joukosta kolme ryhmää: lainnoudattajat (noudattivat sääntöä aina riippumatta siitä kuinka vakavana he sitä pitivät), johdonmukaiset (noudattivat sääntöä sitä todennäköisemmin mitä vakavampana sen rikkomista pitivät) ja ristiriitaiset (pitivät rikkomuksia vakavina mutta syyllistyivät silti itse niihin). Leppikankaan ja Summalan (1999) tutkimuksessa liikenne rikkomusten tekijät eivät erottuneet muista vastaajista symbolisten liikennemerkkien osaamisen suhteen.

1.3 Liikennesääntöjen tuntemus

Erilaisten metodologioiden, ajokorttisäädösten ja tieliikennelakien takia liikennesääntöjen osaamiseen ja noudattamiseen liittyvien tutkimusten vertailu varsinkin eri maiden välillä on hankalaa. Arabimaissa miesten on todettu osaavan liikennemerkkien merkitykset naisia paremmin, mutta tämä johtuu ilmeisesti miesten suuremmista ajomääristä ja mitä todennäköisemmin muun muassa miesten korkeammasta koulutustasosta. Naisten kohdalla ajovuodet eivät kerryttäneet liikennemerkkien tuntemusta, mutta kymmenen vuotta ajaneet miehet osasivat paremmin kuin vain vähän aikaa ajaneet miehet (Al-Madani & Al-Janahi, 2002). Zhang ja Chan (2013) arvioivat että sukupuolierot häviävät jos ajokokemus ja koulutustaso kontrolloidaan.

Suomessa on havaittu että juuri ajokortin saaneet osaavat symboliset liikennemerkit parhaiten ja mitä enemmän aikaa ajokokeesta on, sitä enemmän merkkejä on unohtunut (Leppikangas & Summala, 1999). Liikenneturvassa Heinonen (2002) tutki autoilijoiden liikennesääntötuntemusta ja tuli siihen tulokseen että autoilijat tunsivat heikosti risteystä, kaksisuuntaista liikennettä ja etuajo-oikeuden päättymistä tarkoittavat liikennemerkit. Sen sijaan liikennesäännöt liittyen suojateihin, suuntavilkun käyttöön, keltaiseen liikennevaloon ja tieliikenteen promillerajaan tiedettiin hyvin.

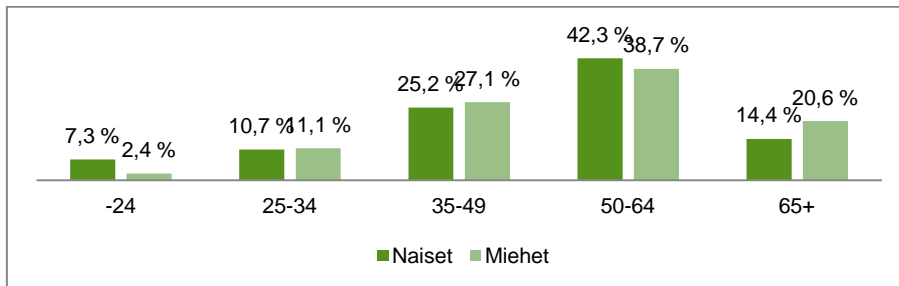
1.4 Tutkimuksen tarkoitus

Liikenneturva tekee ja teettää säännöllisesti tutkimuksia suomalaisten mielipiteistä ja asenteista liikenteessä. Tietoja käytetään tiedotus- koulutus- ja kampanjointityössä. Tässä tutkimuksessa kartoitetaan liikennesääntötuntemusta. Kohderyhmänä ovat yli 15-vuotiaat tienkäyttäjät. Eri ryhmiä verrataan keskenään esimerkiksi sukupuolen, iän ja autoilun mukaan. Lisäksi sääntötuntemusta verrataan vuoden 2001 autoilijoiden liikennesääntötuntemukseen (Heinonen, 2002).

2 Aineistot ja metodit

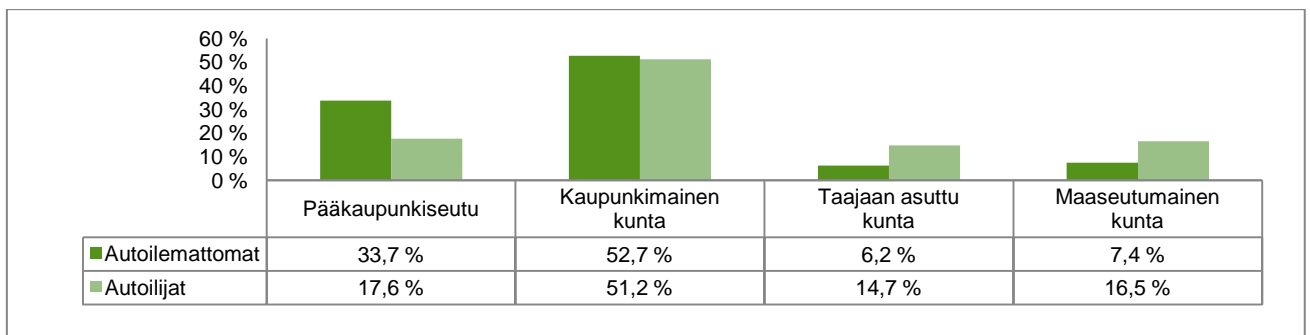
2.1 Vuoden 2013 aineisto

Tutkimuksessa käytettiin TNS Gallupin Liikenneturvan toimeksiannosta keväällä 2013 keräämää otosta. Kyselyyn vastattiin Internetin kautta. Aineiston kokonaismääräksi muodostui 1520, joista naisia oli 735 (48,4 %) ja miehiä 785 (51,6 %). Koko Suomen väestössä miehiä on 49,1 % ja naisia 50,9 % (Tilastokeskus 2012). Otoksessa oli enemmän naisia 18-24-vuotiaiden ikäryhmässä ja miehiä yli 65-vuotiaiden ikäryhmässä (ks. kuva 1).



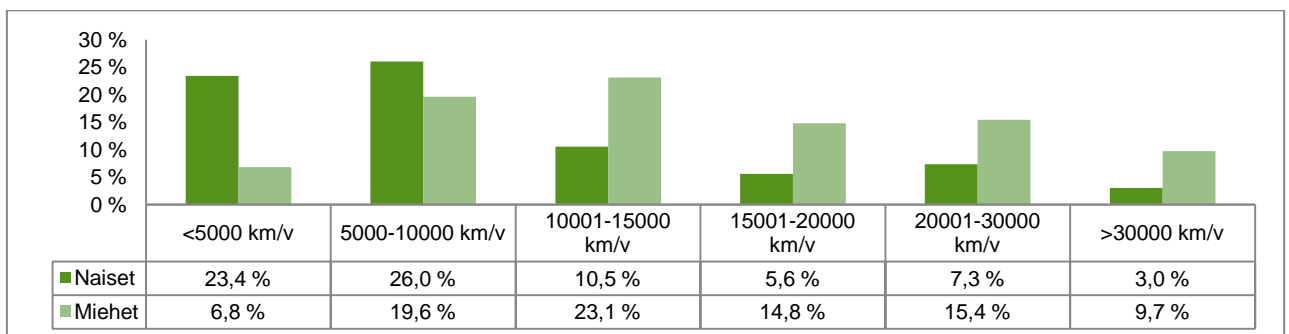
Kuva 1: Vastaajien ikäjakauma sukupuolittain 2013

Suhtautumista eri liikenne-erikkomuksiin tarkasteltiin jakamalla aineisto osajoukkoihin ”ajokortilliset” (n=1374) ja ”ei-ajokorttia” (n=146). Ajokortilliset naiset kertoivat ajokortillisia miehiä useammin, että eivät autoile edes ”joskus” (10 % ja 6 %). Analyseissä tarkasteltiin erikseen niitä ajokortillisia vastaajia, jotka myös ajoivat autoa (n=1259, 83 % vastaajista). Heihin viitataan jatkossa autoilijoina. Autoilemattomat asuivat autoilijoita useammin pääkaupunkiseudulla (ks. kuva 2).



Kuva 2: Vastaajien asuinkuntarakenne 2013

Miehet ajavat kilometreinä mitattuna naisia enemmän. Naisia oli enemmän vähiten ajavissa ryhmissä (ks. kuva 3).

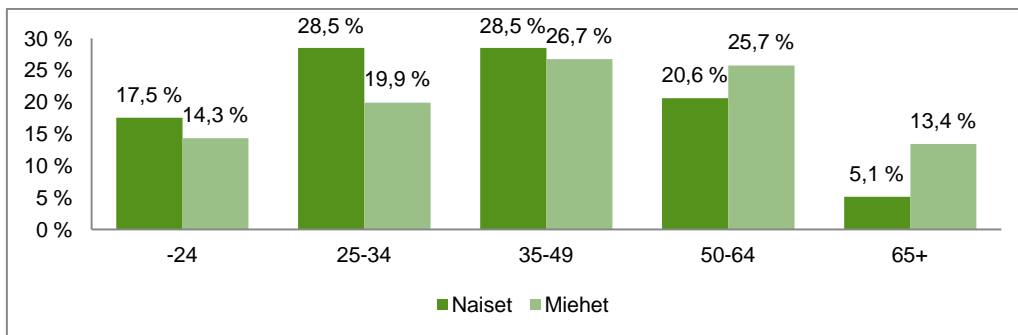


Kuva 3: Autoilijoiden ajomäärät 2013

2.2 Vuonna 2001 kerätty aineisto

Osa vuoden 2013 kysymyksistä oli esitetty myös vuonna 2001 haastatteluun osallistuneille¹. Tämän otoksen koko oli kaikkiaan 1535 josta autoilijoita oli 899. Autoilijoista 60,5 % oli miehiä ja 39,5 % naisia. Autoilijoiden ikäjakauma sukupuolittain on esitetty kuvassa 4. Suurin osa kysymyksistä esitettiin vain autoilijoille, joten analyysit vuoden 2001 osalta koskevat vain tätä osajoukkoa.

Vuonna 2002 julkaistussa tutkimuksessa (Heinonen, 2002) käytettiin TNS Gallupin (silloiselta nimeltään Suomen Gallup Oy) painotettuja osajoukkoja. Siksi kaikki alla esitettävät luvut eivät täysin täsmää Heinosen (2002) artikkelissa esitettyjen lukujen kanssa.



Kuva 4: Autoilijoiden (n=899) ikäjakauma sukupuolittain vuonna 2001

2.3 Menetelmät

Analyysien tekemisessä käytettiin sekä Microsoft Office Excel 2007 –ohjelmaa, että IBM SPSS Statistics 21 –ohjelmaa. Tilastollisen merkitsevyyden tasona on käytetty vähintään 95 % luottamustasoa. Ryhmien välisiä eroavaisuuksia on tutkittu χ^2 -yhteensopivuustestillä, Studentin t-testillä, sekä yksisuuntaisella varianssianalyysillä ja lineaarikontrasteilla. Efektikoko estimoitiin Cohenin d:llä. Myös regressioanalyysiä käytettiin.

3 Liikennesääntöihin suhtautuminen ja niiden rikkominen

3.1 Suhtautuminen liikennesääntöihin

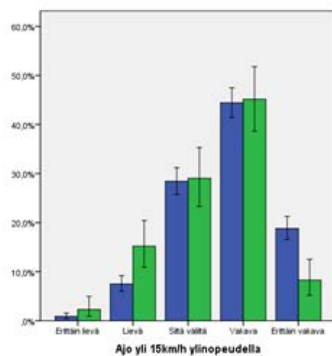
Vastaajilta kysyttiin (asteikolla 1-5: erittäin lievä – lievä – siltä väliltä – vakava – erittäin vakava) suhtautumista seuraaviin liikennesääntöihin:

- Rattijuopumus
- Ajokorttitta ajo (ajo ilman ajo-oikeutta)
- Ajo päin punaista
- Ajo yli 15 km/h ylinopeudella
- Turvavyön käyttämättömyys
- Keltaisen viivan ylittävä ohittaminen
- Punaista päin kävely
- Liian lähellä perässä ajo
- Ajo alle 15 km/h ylinopeudella

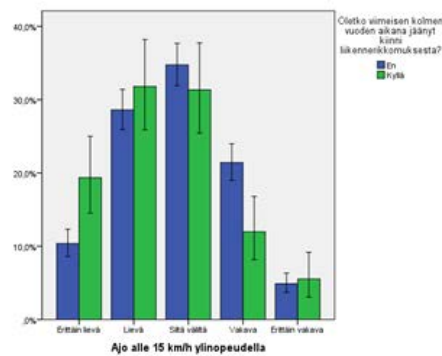
¹ Liikennesääntötuntemukseen liittyvät kysymykset 12-20, 22 ja 27

Rattijuopumusta pidettiin kaikkein vakavimpana liikenerikkomuksena. Kaikista vastaajista 93 % ja ajokortillisista vastaajista lähes 94 % piti sitä erittäin vakavana. Myös ajoa päin punaista ja ajokortitta ajoa pidettiin erityisen vakavana (ka 4,32 ja 4,06; kh 0,72 ja 0,90). Lievimpänä liikenerikkomuksena ajokortilliset vastaajat pitivät alle 15 km/h ylinopeudella ajoa. Vain neljännes (26 %) piti sitä vakavana tai erittäin vakavana (ka 2,81). Pienet ylinopeudet ovat yleisiä ja todennäköisesti suurin osa vastaajista ajaa itsekin silloin tällöin pientä ylinopeutta.

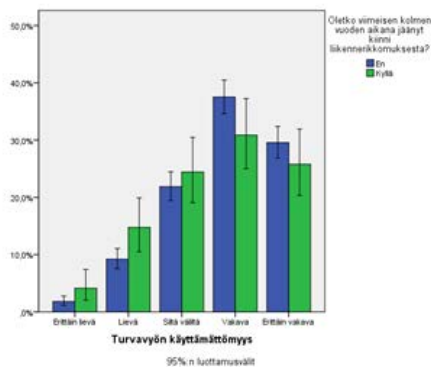
Autoilevilta vastaajilta kysyttiin myös olivatko he jääneet viimeisen kolmen vuoden aikana kiinni liikenerikkomuksesta. Noin joka kuudes (17 %) vastasi jääneensä kiinni joko kerran tai useammin. Suhtautumista liikenerikkomuksiin verrattiin sen mukaan, oliko kuljettaja jäänyt oman ilmoituksensa mukaan kiinni liikenerikkomuksesta vai ei¹. Ryhmät erosivat suhtautumisessa ajoon ylinopeudella (sekä yli että alle 15 km/h) ja turvavyön käyttämättömyyteen. Näissä kolmessa tapauksessa liikenerikkomuksesta kiinni jääneet autoilijat suhtautuivat sallivammin rikkomukseen (ks. kuvat 5-7).



Kuva 5: Suhtautuminen ajoon yli 15km/h ylinopeudella



Kuva 6: Suhtautuminen ajoon alle 15km/h ylinopeudella



Kuva 7: Suhtautuminen turvavyön käyttämättömyyteen

Naiset suhtautuivat lähes kaikkiin rikkomuksiin miehiä ankarammin². Ainoastaan punaista päin ajamiseen ja kävelemiseen suhtautumisessa ei ollut eroa. Cohenin d:llä mitatun efektikoon mukaan sukupuolet erosivat toisistaan eniten suhtautumisessa turvavyön käyttämättömyyteen (d=0,63; naisten ka=4,14; miesten ka=3,52). Seuraavaksi eniten eroa oli suhtautumisessa alle 15 km/h

¹ Näiden kahden ryhmän keskiarvoeroja verrattiin Studentin kahden otoksen kaksisuuntaisen t-testin keinoin. Näin tehtiin vaikka jakaumat eivät olleet normaalijakauman muotoisia sillä otokoot olivat tarpeeksi suuria

² Studentin t-testi

ylinopeuteen (d=0,40) ja yli 15 km/h ylinopeuteen (d=0,40). Taulukossa 1 on tarkasteltu suhtautumista ajosuorituksen ja sukupuolen mukaan. Suhtautuminen vaihtelee enemmän sukupuolen kuin ajomäärän mukaan.

Suhtautuminen liikennerikkomuksiin keskiarvot (1=erittäin lievä - 5=erittäin vakava) ¹							
Suluissa "vakava" tai "erittäin vakava" vastanneiden prosenttiosuus							
itsearvioidut ajokilometrit vuodessa	Kaikki	Autoilevat miehet			Autoilevat naiset		
		alle10 000	10 0001 -20 000	yli 20 000	alle 10 000	10 0001 -20 000	yli 20 000
1. Rattijuopumus	4,9 (99,1)	4,9 (99,1)	4,9 (99,3)	4,9 (99,0)	5,0 (100,0)	5,0 (100,0)	5,0 (100,0)
2. Ajokorttitta ajo	4,1 (80,1)	3,9 (75,0)	3,9 (76,1)	3,9 (74,1)	4,2 (84,4)	4,3 (87,3)	4,2 (82,9)
3. Ajo päin punaista	4,3 (87,8)	4,3 (89,0)	4,4 (89,6)	4,4 (92,4)	4,3 (88,0)	4,3 (86,4)	4,3 (89,5)
4. Ajo yli 15 km/h ylinopeudella	3,7 (64,1)	3,7 (55,2)	3,5 (54,2)	3,4 (49,7)	3,9 (69,5)	3,8 (70,3)	3,7 (63,2)
5. Turvavyön käyttämättömyys	3,8 (66,6)	3,6 (54,8)	3,5 (53,9)	3,5 (54,8)	4,1 (78,5)	4,1 (78,0)	4,2 (80,3)
6. Keltaisen viivan ylittävä ohittaminen	3,9 (68,9)	3,8 (65,8)	3,7 (64,0)	3,8 (67,0)	4,0 (72,4)	3,9 (71,2)	4,0 (73,7)
7. Punaista päin kävely	3,4 (51,5)	3,3 (51,8)	3,4 (50,8)	3,5 (56,3)	3,4 (54,3)	3,6 (61,0)	3,6 (61,8)
8. Liian lähellä perässä ajo	3,8 (66,9)	3,8 (63,5)	3,7 (60,9)	3,7 (65,0)	3,9 (70,8)	3,9 (72,9)	3,8 (67,1)
9. Ajo alle 15 km/h ylinopeudella	2,8 (27,0)	2,8 (18,3)	2,5 (18,2)	2,5 815,2)	3,1 (33,0)	2,9 (28,0)	2,8 (27,6)

Taulukko 1: Suhtautuminen liikennerikkomuksiin

Aineisto jaettiin myös kolmeen ikäryhmään: 24-vuotiaisiin tai sitä nuorempiin, 25-49-vuotiaisiin ja 50-vuotiaisiin tai sitä vanhempiin. Tyypillisesti vanhemmat kuljettajat olivat nuoria "tuomitsevampia". Eniten ikäluokat erosivat suhtautumisessa punaista päin kävellyyn. Rattijuopumus ja yli 15 km/h ylinopeus olivat ainoita liikennerikkomuksia, joihin suhtautumisessa eri-ikäiset eivät eronneet toisistaan.

3.2 Suhtautumisen muutos 2002-2013

Liikenneturva selvitti suhtautumista liikennerikkomuksiin myös vuosina 2002 ja 2009. Vuoden 2002 aineiston keräsi TNS Gallup henkilökohtaisilla haastatteluilla. Aineisto koostui 1532 yli 15-vuotiaasta suomalaisesta joista analyysiin valittiin autoilevat vastaajat, joita oli 930. Vuoden 2009 aineisto kerättiin TNS Gallupin Internet-kyselynä samaan tapaan kuin tämän tutkimuksen aineisto. Aineiston kooksi muodostui 1350 yli 18-vuotiasta henkilöä joista 1118 luokiteltiin autoilijoiksi ja otettiin analyysiin mukaan (ks. Pöysti & Rajalin, 2011).

Taulukossa 2 on vertailtu keskiarvojen perusteella eri vuosien vastauksia. Vuoden 2013 aineistossa kärkikolmikun järjestys on sama kuin vuonna 2002 eli rattijuopumus, ajo päin punaista ja ajokorttitta ajo. Vuoteen 2009 verrattuna kärkikolmikun "ajokorttitta ajo" ja "ajo päin punaista" ovat vaihtaneet järjestyksessä paikkaa.

Suhtautuminen ajoon yli 15 km/h ylinopeudella on lieventynyt verrattuna vuosiin 2002 ja 2009. Vuonna 2013 sitä pidettiin keskiarvoisesti tarkasteltuna 7. vakavimpana luetelluista liikennerikkomuksista, kun se aiempina vuosina oli sijalla 4. "Keltaisen viivan ylittävä ohittaminen" ja "liian lähellä perässä ajo" ovat nousseet sijaluvuissa vuodesta 2002 ja 2009, mutta keskiarvoissa ei ole merkittävää eroa.

¹ Vuosina 2002 ja 2009 asteikko oli sama, mutta käänteinen (1=erittäin vakava - 5=erittäin lievä). Selkeyden vuoksi luvut on taulukossa käännetty helpottamaan vertailua tämän tutkimuksen lukujen kanssa.

Kysymys 6. Suhtautuminen liikenne rikkomuksiin keskiarvot (1= erittäin lievä, 5=erittäin vakava).										
	Kaikki 2013		Autoilijat 2013		Autoilijat 2009		Autoilijat 2002		Järj. ero	Järj. ero
	ka	järj.	ka	järj.	ka	järj.	ka	järj.	2013-2002	2013-2009
Rattijuopumus	4,9	1.	4,9	1.	5,0	1.	4,9	1.	0	0
Ajo päin punaista	4,3	2.	4,3	2.	4,4	3.	4,5	2.	0	-1
Ajokortitta ajo	4,1	3.	4,0	3.	4,6	2.	4,5	3.	0	+1
Keltaisen viivan ylittävä ohit.	3,9	4.	3,9	4.	3,9	6.	4,0	5.	-1	-2
Liian lähellä perässä ajo	3,8	5.	3,8	5.	3,9	7.	3,9	6.	-1	-2
Turvavyön käyttämättömyys	3,8	6.	3,8	6.	4,0	5.	3,7	7.	-1	+1
Ajo yli 15 km/h ylinopeudella	3,7	7.	3,7	7.	4,1	4.	4,1	4.	+3	+3
Punaista päin kävely	3,4	8.	3,4	8.	3,6	8.	-	-	-	0
Ajo alle 15 km/h ylinopeudella	2,8	9.	2,8	9.	3,0	9.	3,1	8.	0/+1	0

Taulukko 2: Liikenne rikkomuksiin suhtautuminen 2002, 2009 ja 2013.

3.3 Liikennesääntöjen rikkominen

Autoilevien vastaajien omaa liikennesääntöjen rikkomista selvitettiin kysymällä heidän syyllistymisestään 15 eri liikenne rikkomukseen tai -virheeseen. Vastaukset annettiin asteikolla ”ei koskaan – hyvin harvoin – joskus – melko usein – usein – hyvin usein”. Jakaumat on esitetty liitteessä 2. Vähiten oli syyllistynyt kolmion takaa risteykseen ajamiseen ”tahallaan niin pitkälle, että etuajo-oikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä”. Autoilijoista noin 85 % vastasi ettei ollut tehnyt näin koskaan, naiset miehiä useammin. Viidennes (20 %) kertoi ajaneensa autoa epäilyään nauttineensa alkoholia yli rattijuopumuksesta säädetyn promillemäärän. Osuus on suuri suhteutettuna siihen että vastaajista yli yhdeksän kymmenestä piti rattijuopumusta vakavana rikoksena. Rattijuopumuksen mahdollisuuden myöntäneet suhtautuivat muita hieman sallivammin rattijuoppouteen ($p < 0,001$).

Rattiin torakahtaminen oli kolmanneksi harvinaisin rikkomus. Silti neljäsosalle (26 %) vastaajista oli kerran tai useammin käynyt näin, naisille harvemmin kuin miehille (14 % vs. 36 %). Väsyneenä ajaminen oli yleistä. Kuljettajista 95 % oli ajanut väsyneenä kerran tai useammin ja moodivastaus oli ”joskus”; näin vastasi 53 %.

Vastaajista suurin osa (70 %) kielsi koskaan ajaneensa kolmiolääkkeiden vaikutuksen alaisena eivätkä sukupuoli tässä eronneet toisistaan. Sen sijaan ikäluokat erosivat; vanhin ikäluokka vastasi muita useammin ajaneensa kolmiolääkkeiden vaikutuksen alaisena ja keskimäinen ikäluokka nuoria useammin. Vanhin ja keskimäinen ikäluokka eivät kuitenkaan eronneet varianssianalyysin kontrastivertailussa keskenään. Muuten eri-ikäiset vastaajat eivät juurikaan eronneet toisistaan itse ilmoitettujen liikenne rikkomusten suhteen.

Yleisimpiä rikkomuksia olivat nopeusrajoituksen rikkominen niin maantiellä (98 % syyllistynyt) kuin taajamassakin (96 %). Suunnilleen yhtä moni (96 %) kertoi joskus keskittyneensä kuljettajana johonkin muuhun asiaan kuin ajamiseen. Kysymys on kuitenkin moniselitteinen; sen voidaan tulkita kattavan esimerkiksi autoradion kuuntelun ja matkustajan kanssa keskustelun tai turvallisuusriskeiksi tutkimuksissa todetut aktiviteetit, kuten kännykän käytön ajon aikana. Vastausten ”hyvin harvoin” ja ”joskus” prosenttiosuudet olivatkin suurimmat (38 % ja 50 %).

Kun kaksisuuntaisen varianssianalyysin luottamusvälirajana käytettiin 99,9 %, sukupuoli selitti vaihtelua seuraavien muuttujien suhteen (Miehet ilmoittivat syyllistyvänsä useammin):

- 1. Ajanut "kolmion takaa" risteukseen tahallaan niin pitkälle, että etuajo-oikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä
- 2. Ajanut autolla vaikka olet epäillyt nauttineesi alkoholia yli rattijuopumuksesta säädetyn promillemäärän
- 4. Ajanut liikennevalojen läpi, vaikka valot olivat jo vaihtuneet punaisiksi
- 5. Ajanut nautittuasi alkoholia luottaen siihen, että promilleraja ei ylity
- 10. Ohittanut hitaan ajoneuvon väärältä puolelta

Sekä sukupuoli että ajokilometrit selittivät seuraavien muuttujien arvojen vaihtelua (Miehet, jotka ajavat paljon, syyllistyivät useimmin):

- 3. Ajanut kaarteeseen niin suurella nopeudella, että tiellä pysyminen on ollut vaikeaa
- 9. Kiihdyttänyt liikennevaloista tarkoituksena voittaa viereisellä kaistalla oleva auto
- 12. Rikkonut nopeusrajoitusta taajamassa
- 13. Torkahtanut rattiin

Ajokilometrit selittivät seuraavien muuttujien arvojen vaihtelua (Ovat sitä yleisempiä mitä enemmän ajaa):

- 6. Ajanut niin lähellä edellä ajavaa, että pysähtyminen olisi ollut vaikeaa hätätilanteessa
- 7. Ajanut väsyneenä
- 8. Keskittynyt kuljettajana johonkin muuhun asiaan kuin ajamiseen
- 11. Rikkonut nopeusrajoitusta maantiellä

Eri liikenerikkomusten/-virheiden myöntäminen, keskiarvot (1=en koskaan, 6=erittäin usein) Suluissa "melko usein", "usein" tai "erittäin usein" vastanneiden prosenttiosuus							
ajokilometrit vuodessa	Kaikki autoilijat	Autoilevat miehet			Autoilevat naiset		
		alle 10000	100001-20000	yli 20000	alle 10000	100001-20000	yli 20000
1 Ajanut "kolmion takaa" risteukseen tahallaan niin pitkälle, että etuajo-oikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä	1,2 (0,2)	1,2 (0)	1,2 (0,3)	1,2 (0,5)	1,1 (0)	1,1 (0)	1,2 (0)
2 Ajanut autolla vaikka olet epäillyt nauttineesi alkoholia yli rattijuopumuksesta säädetyn promillemäärän	1,2 (0,1)	1,4 (0)	1,3 (0)	1,3 (0,5)	1,1 (0)	1,1 (0)	1,1 (0)
3 Ajanut kaarteeseen niin suurella nopeudella, että tiellä pysyminen on ollut vaikeaa	1,7 (0,3)	1,8 (0)	1,8 (0,3)	1,8 (1,5)	1,5 (0)	1,7 (0)	1,7 (0)
4 Ajanut liikennevalojen läpi, vaikka valot olivat jo vaihtuneet punaisiksi	1,9 (0,8)	2,0 (1,0)	2,0 (0,7)	2,0 (1,0)	1,8 (0,8)	1,8 (0)	1,9 (1,3)
5 Ajanut nautittuasi alkoholia luottaen siihen, että promilleraja ei ylity	1,5 (1,0)	1,7 (2,4)	1,6 (1,3)	1,7 (1,0)	1,3 (0,3)	1,4 (0)	1,4 (1,3)
6 Ajanut niin lähellä edellä ajavaa, että pysähtyminen olisi ollut vaikeaa hätätilanteessa	2,2 (2,9)	2,2 (2,4)	2,2 (2,0)	2,4 (7,1)	2,0 (1,4)	2,2 (3,4)	2,3 (2,6)
7 Ajanut väsyneenä	2,7 (8,7)	2,6 (4,3)	2,7 (9,8)	2,9 (15,2)	2,5 (5,0)	2,7 (11,0)	3,0 (13,2)
8 Keskittynyt kuljettajana johonkin muuhun asiaan kuin ajamiseen	2,7 (8,7)	2,6 (7,7)	2,7 (7,7)	2,8 (14,7)	2,5 (5,2)	2,6 (11,0)	2,9 (13,2)
9 Kiihdyttänyt liikennevaloista tarkoituksena voittaa viereisellä kaistalla oleva auto	1,9 (3,9)	1,8 (2,9)	1,9 (3,4)	2,3 (7,6)	1,7 (3,0)	1,7 (2,5)	1,8 (3,9)
10 Ohittanut hitaan ajoneuvon väärältä puolelta	1,4 (0,8)	1,5 (1,4)	1,5 (0,3)	1,6 (2,5)	1,3 (0)	1,4 (0,8)	1,5 (0)
11 Rikkonut nopeusrajoitusta maantiellä	3,3 (36,5)	3,1 (22,2)	3,5 (45,1)	3,7 (51,8)	3,1 (27,0)	3,3 (36,4)	3,5 (48,7)
12 Rikkonut nopeusrajoitusta taajamassa	2,9 (20,7)	2,8 (16,9)	3,1 (25,9)	3,2 (28,9)	2,7 (13,5)	2,8 (18,6)	3,0 (26,3)
13 Torkahtanut rattiin	1,3 (0,2)	1,4 (0)	1,4 (0,3)	1,5 (0,5)	1,1 (0)	1,2 (0)	1,2 (0)
14 Ajanut niin sairaana tai huononvointisena, että olet itse huomannut sen vaikuttaneen ajamiseesi	1,5 (0,3)	1,6 (0,5)	1,5 (0,3)	1,6 (0,5)	1,4 (0)	1,6 (0,8)	1,6 (0)
15 Ajanut käytettyäsi ns. kolmiolääkettä	1,4 (1,4)	1,4 (0,5)	1,4 (0,7)	1,6 (2,5)	1,7 (1,7)	1,4 (1,7)	1,5 (1,3)

Taulukko 3: Itseilmoitetut liikenerikkomukset/-virheet

		Myönnetty liikenne rikkomukset														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Suhtautuminen liikenne rikkomuksiin	1	0,154**	0,260**	0,107**	0,019	0,259**	0,035	0,103**	0,087**	0,132**	0,108**	0,077**	0,051	0,163**	0,017	0,112**
	2	0,080**	0,147**	0,084**	0,066*	0,153**	0,085**	0,119**	0,122**	0,162**	0,084**	0,163**	0,126**	0,068*	-0,002	0,030
	3	0,090**	0,109**	0,065*	0,204**	0,074**	0,064*	0,061*	0,118**	0,020	0,099**	0,064*	0,097**	0,031	0,055	0,033
	4	0,092**	0,106**	0,133**	0,137**	0,180**	0,148**	0,154**	0,194**	0,227**	0,203**	0,391**	0,084**	0,062*	0,062*	0,070*
	5	0,078**	0,187**	0,138**	0,083**	0,234**	0,128**	0,131**	0,172**	0,134**	0,172**	0,230**	0,236**	0,125**	0,091**	0,057*
	6	0,110**	0,181**	0,123**	0,128**	0,178**	0,126**	0,108**	0,175**	0,101**	0,147**	0,181**	0,170**	0,055*	0,080**	0,033
	7	0,052	0,093**	0,071*	0,158**	0,214**	0,107**	0,144**	0,205**	0,100**	0,157**	0,203**	0,191**	0,015	0,071*	0,038
	8	0,093**	0,077**	0,116**	0,090**	0,113*	0,236**	0,101**	0,161**	0,123**	0,166**	0,149**	0,157**	0,022	0,055	0,025
	9	0,012	0,105**	0,100**	0,083**	0,197**	0,158**	0,173**	0,198**	0,179**	0,119**	0,392**	0,285**	0,068*	0,093**	0,028
Suhtautuminen liikenne rikkomuksiin (rivi)		Myönnetty liikenne rikkomukset (sarake)														
1. Rattijuopumus		1 Ajanut "kolmion takaa" risteukseen tahallaan niin pitkälle, että etuajo-oikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä														
2. Ajokortitta ajo		2 Ajanut autolla vaikka olet epäillyt nautineesi alkoholia yli rattijuopumuksesta säädetyn promillemäärän														
3. Ajo päin punaista		3 Ajanut kaarteeseen niin suurella nopeudella, että tiellä pysyminen on ollut vaikeaa														
4. Ajo yli 15 km/h ylinopeudella		4 Ajanut liikennevalojen läpi, vaikka valot olivat jo vaihtuneet punaisiksi														
5. Turvavyön käyttämättömyys		5 Ajanut nautittuasi alkoholia luottaen siihen, että promilleraja ei ylity														
6. Keltaisen viivan ylittävä ohittam.		6 Ajanut niin lähellä edellä ajavaa, että pysähtyminen olisi ollut vaikeaa hätätilanteessa														
7. Punaista päin kävely		7 Ajanut väsyneenä														
8. Liian lähellä perässä ajo		8 Keskittynyt kuljettajana johonkin muuhun asiaan kuin ajamiseen														
9. Ajo alle 15 km/h ylinopeudella		9 Kiihdyttänyt liikennevaloista tarkoituksena voittaa viereisellä kaistalla oleva auto														
		10 Ohittanut hitaan ajoneuvon väärältä puolelta														
		11 Rikkinut nopeusrajoitusta maantiellä														
		12 Rikkinut nopeusrajoitusta taajamassa														
		13 Torkahtanut rattiin														
		14 Ajanut niin sairaana tai huonovointisena, että olet itse huomannut sen vaikuttaneen ajamiseesi														
		15 Ajanut käyttettyäsi ns. kolmiolääkettä														

Taulukko 4: Korrelaatiot liikenne rikkomuksiin suhtautumisen ja niihin syyllistymisen kanssa. ** merkitsevä luottamustasolla 99,9 %; * merkitsevä luottamustasolla 99,5 %.

Taulukossa 4 on esitetty Pearsonin korrelaatiokertoimet liikenne rikkomuksiin suhtautumisen ja niihin syyllistymisen välillä. Mitä suurempi korrelaatioarvo eli yhteisvaihtelu on, sitä useammin rikkomukseen sallivammin suhtautuneet ovat syyllistyneet siihen ja toisinpäin.

Kuten nähdään ensimmäiseltä riviltä rattijuopumukseen suhtautuminen korreloi sen kanssa onko ajanut humalassa ($r=0,260$) ja onko ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena luottaen siihen että rattijuopumuksen raja ei ylity ($r=0,259$). Alle 15 km/h ylinopeudella ajamiseen (rivi 9) suhtautuminen korreloi (kun $r>0,2$), esimerkiksi maantiellä (11. sarake) taajamassa (12. sarake) ylinopeudella ajamisen ja hitaan ajoneuvon väärältä puolelta ohittamisen (10. sarake) kanssa.

Kaiken kaikkiaan korrelaatiot vaihtelevat lähes nollan ja 0,39:n välillä eli ovat korkeimmillaankin erään peukalosäännön (ks. esim. Nummenmaa, 2004) mukaan ”heikossa” tai ”keskinkertaisessa” lineaarisessa yhteydessä. Suhtautuminen ajokortitta ajoon (rivi 2) ja punaista päin ajoon (rivi 3) korreloivat heikoiten liikenne rikkomuksiin syyllistymisen kanssa. Kolmion takaa risteukseen pitkälle ajaminen (sarake 1), rattiin torkahtaminen (sarake 13), huonovointisena tai sairaana ajaminen (sarake 14) ja kolmiolääkkeiden vaikutuksen alaisen ajaminen (sarake 15) eivät korreloineet kovin paljon eri liikenne rikkomuksiin suhtautumisen kanssa.

Liikenne rikkomuksiin syyllistymisen ja suhtautumisen välillä on merkitsevä korrelaatio ($r=-0,389$). Mitä ankarammin vastaajat ovat suhtautuneet liikenne rikkomuksiin, sitä harvemmin he ovat myöntäneet syyllistyneensä niihin. Itse arvioitu liikennesääntöjen osaaminen ei ollut juuri lainkaan yhteydessä liikenne rikkomuksiin suhtautumisen ja itse ilmoitetun liikenne rikkomuksiin syyllistymisen kanssa.

4 Sääntötuntemus

Alla käydään läpi ensin liikennemerkkien tuntemusta mittaavat kysymykset ja sen jälkeen muut kysymykset samassa järjestyksessä, jossa ne esitettiin kyselylomakkeessa.

4.1 Liikennemerkkit

Vuonna 2006 käyttöönotettujen liikennemerkkien tunneli, ohituskielto kuorma-autolla ja kävelykatu tuntemusta mitattiin tässä tutkimuksessa. ”Väistämisvelvollisuus risteyksessä” ja ”Etuajo-oikeuden päättymisen” -merkkejä kysyttiin myös vuonna 2001 ja niiden tuntemusta verrataan silloin saatuihin tuloksiin.

Tunnelin alkamisesta ilmoittavan liikennemerkkin (ks. kuva 8) tuntemista kysyttiin esittämällä väittämiä, joihin tuli vastata ”kyllä”, ”ei” tai ”en tiedä”. Taulukossa 5 on vertailtu oikeiden vastausten osuutta sukupuolten sekä autoilijoiden ja ei-autoilijoiden välillä. Tilastolliset merkitsevyydet on merkattu sävyttämällä suurempi prosenttiosuus.



Kuva 8: Tunneli

Noin 94 % vastaajista tiesi merkin viittaavan edessä olevaan tunneliin. Autoilijat tiesivät tämän paremmin kuin ei-autoilijat (96 % vs. 84 %). Muut liikennemerkkiin sisältyvät asiat tiedettiin heikommin. Yleisimpiä vääriä käsityksiä olivat ohittamiseen liittyvät kiellot. Autoilijoista noin puolet luuli merkin sisältävän henkilöautolla ja kuorma-autolla ohittamisen kiellon. Suurimmassa osassa väittämistä miehet tiesivät oikean vastauksen naisia useammin ja autoilijat ei-autoilijoita useammin. Keskimäärin vastaajat tiesivät oikean vastauksen noin 70 prosenttiin väittämistä.

Kysymys 8: ”Määrääkö/sisältääkö yllä oleva liikennemerkki seuraavia asioita	Oikein vastanneiden osuus				
		Sukupuoli		Ajaako autoa	
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kyllä %	Ei %
Suluissa oikeat vastaukset					
U-käännös on kielletty (kyllä)	61,4	67,3	55,2	64,7	46,0
Edessä on satama-alue (ei)	88,5	91,0	85,9	91,3	75,1
Edessä on tunneli (kyllä)	93,9	94,5	93,3	95,9	84,3
Edessä on silta (ei)	88,4	91,6	84,9	91,1	75,1
Peruuttaminen on kielletty (kyllä)	56,1	62,5	49,1	59,8	37,9
Pysäyttäminen on hätätilannetta lukuun ottamatta kielletty (kyllä)	68,3	74,5	61,6	72,2	49,4
Henkilöautolla ohittaminen on kielletty (ei)	53,3	58,1	48,2	55,6	42,1
Kuorma-autolla ohittaminen on kielletty (ei)	43,2	45,5	40,7	44,2	37,9
Varsinaisia ajovaloja (ei huomiovaloja) on käytettävä (kyllä)	60,1	63,1	56,9	63,8	42,1
Nopeusrajoitus on aina 80 km tunnissa (ei)	73,2	75,9	70,3	76,6	57,1
Nopeusrajoitus on aina 60 km tunnissa (ei)	76,1	81,1	70,6	80,5	54,8
Nopeusrajoitus on aina 40 km tunnissa (ei)	77,8	82,7	72,7	82,0	57,9
Noudatettava erikseen merkittyä nopeusrajoitusta (kyllä)	58,2	63,2	52,8	62,0	39,8

Taulukko 5: Tunneli-liikennemerkkin tunteminen (vastausvaihtoehdot kyllä, ei, en tiedä)



Kuva 9:
Kävelykatu

Vuonna 2006 otettiin käyttöön myös kävelykatua tarkoittava merkki (ks. kuva 9). Vastaajista lähes kaikki (94 %) tiesivät merkin tarkoittavan että tie tai alue on tarkoitettu ensisijaisesti jalankulkijoille. Autoilijat tiesivät tämän autoilemattomia paremmin. Harvemmat (kaikista vastaajista 27 %) tiesivät että alue on sallittu myös pyöräilijöille. Autoilijoista noin joka neljäs tiesi suurimman sallitun ajonopeuden olevan 20 km/h ja suurin piirtein puolet tiesi, että ”autolla ajo on sallittu ainoastaan kadun varrella oleville kiinteistöille, esimerkiksi pihalle tai autotalliin” ja ”huoltoajo on sallittua vain jos se osoitetaan erillisellä liikennemerkillä”. Vain neljäsosa tiesi pysäköintikiellon sisältyvän liikennemerkkiin. Keskimäärin vastaajat saivat 62 % kävelykatuun liittyvistä väittämistä oikein.

Kysymys 9: ”Määräkö/sisältääkö yllä oleva liikennemerkki seuraavia asioita (kyllä – ei – en tiedä)?”	Oikein vastanneiden osuus				
		Suku­puoli		Ajaako autoa	
Suluissa oikeat vastaukset	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kyllä %	Ei %
1. Tie/alue on tarkoitettu ensisijaisesti jalankulkijoille (kyllä)	94,0	93,8	94,3	95,2	88,5
2. Jalankulkijan on kuljettava tien reunassa (ei)	75,5	77,3	73,6	76,7	69,7
3. Tie/alue on sallittu pyöräilijöille (kyllä)	26,7	31,3	21,8	27,6	22,6
4. Tie/alue on sallittu mopoi­l­joille (ei)	86,8	85,0	88,8	87,9	81,6
5. Muiden tienkäyttäjien on annettava jalankulkijoille esteetön kulku (kyllä)	94,0	93,8	94,3	95,2	88,5
6. Polkupyöräilijöiden on sovitettava nopeutensa jalankulun mukaan (kyllä)	50,6	52,1	49,0	52,3	42,1
7. Autolla ajo on sallittu ainoastaan kadun varrella oleville kiinteistöille, esimerkiksi pihalle tai autotalliin (kyllä)	48,4	51,5	45,0	51,3	34,1
8. Huoltoajo on sallittua vain jos se osoitetaan erillisellä liikennemerkillä (kyllä)	50,4	52,4	48,3	52,4	40,6
9. Ajonopeus on enintään 20 km tunnissa (kyllä)	25,3	28,9	21,4	26,5	19,2
10. Ajonopeus on enintään 30 km tunnissa (ei)	77,4	78,1	76,7	78,2	73,6
11. Ajonopeus on enintään 40 km tunnissa (ei)	80,1	82,2	77,8	81,3	74,3
12. Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty (kyllä)	24,9	26,6	23,0	26,1	19,2
13. Alueelta poistuvan ajoneuvon kuljettajan on aina väistettävä muuta liikennettä (kyllä)	43,7	47,4	39,7	46,6	29,5
14. Alueelta poistuvalla ajoneuvon kuljettajalla on aina etuajo-oikeus muuhun liikenteeseen nähden (ei)	92,4	93,6	91,0	94,3	83,1

Taulukko 6: Kävelykatu-liikennemerkkin tunteminen (vastausvaihtoehdot kyllä, ei, en tiedä)



Kuva 10: Pihakatu

Pihakatua merkitsevän liikennemerkkin tuntemista mitattiin likipitäen samoilla väittämillä kuin kävelykatumerkin tuntemista. Vastaajista 69 % tiesi että liikennemerkkin

voimassa ollessa saa pyöräillä ja 56 % tiesi, että alueella saa mopoilla. Autoilijat tiesivät suhteellisen hyvin velvollisuutensa kuljettajina muita liikkuja kohtaan (väittämät 5, 12 ja 13) ja lisäksi he luulivat kuljettajilla olevan todellista vähemmän oikeuksia (väittämät 7 ja 8). Keskimäärin vastaajat saivat 64 % väittämistä oikein. Miehet ja autoilijat näyttivät tuntevan liikennemerkkin sisällön paremmin kuin naiset ja autoilemattomat. Aineiston valossa näyttää siltä, että autoilijat tuntevat hieman paremmin velvollisuutensa kuin jalankulkijat oikeutensa.

Kysymys 10: "Määräkö/sisältääkö yllä oleva liikennemerkki seuraavia asioita	Oikein vastanneiden osuus				
	Kaikki %	Sukuoli		Ajaako autoa	
		Miehet %	Naiset %	Kyllä %	Ei %
Suluissa oikeat vastaukset					
1. Tie/alue on tarkoitettu ainoastaan jalankulkijoille (ei)	82,7	85,1	80,1	84,9	72,0
2. Jalankulkijan on kuljettava tien reunassa (ei)	69,6	72,2	66,8	71,2	62,1
3. Tie/alue on sallittu pyöräilijöille (kyllä)	69,1	76,9	60,7	72,6	52,1
4. Tie/alue on sallittu mopoiiloille (kyllä)	56,0	63,4	48,0	59,6	38,7
5. Autoilijoiden on annettava jalankulkijoille esteetön kulku (kyllä)	68,9	75,3	62,2	72,5	51,7
6. Polkupyöräilijöiden on sovittava ajotapansa ja nopeutensa jalankulun mukaan (kyllä)	64,3	67,8	60,7	67,9	47,1
7. Autolla ajo on sallittu ainoastaan kadun varrella oleville kiinteistöille, esimerkiksi pihalle tai autotalliin (ei)	19,1	23,3	14,6	19,5	17,2
8. Huoltoajo on sallittua vain jos se osoitetaan erillisellä liikennemerkillä (ei)	50,9	57,2	44,2	53,6	37,9
9. Ajonopeus on enintään 20 km tunnissa (kyllä)	46,9	50,2	43,4	49,6	34,1
10. Ajonopeus on enintään 30 km tunnissa (ei)	69,1	71,2	66,9	70,5	62,5
11. Ajonopeus on enintään 40 km tunnissa (ei)	76,9	80,8	72,8	79,5	64,4
12. Alueelta poistuvan ajoneuvon kuljettajan on aina väistettävä muuta liikennettä (kyllä)	64,1	66,9	61,2	66,8	51,3
13. Alueelta poistuvalla ajoneuvon kuljettajalla on aina etuajo-oikeus muuhun liikenteeseen nähden (ei)	92,2	93,8	90,5	94,9	78,9

Taulukko 7: Pihakatu-liikennemerkin tunteminen (vastausvaihtoehdot kyllä, ei, en tiedä)



Kuva 11: Kärkikolmio: väistämisvelvollisuus risteyksessä

Kärkikolmion eli väistämismvelvollisuudesta risteyksessä ilmoittavan liikennemerkin tuntemista mitattiin avovastaukskysymyksellä. Oikeaksi vastaukseksi hyväksyttiin sellaiset vastaukset, jotka johtivat oikeanlaiseen toimintaan eli muiden väistämiseen, vaikkei merkin tarkempaa sisältöä välttämättä vastauksessa kerrottukaan.

Sanallisten vastausten perusteella on mahdollista että korkeintaan 25 vastaajaa sekoitti merkin osittain tai kokonaan "Muu vaara" -liikennemerkin kanssa. Osasta vastauksista ei pystynyt yksiselitteisesti päättämään, oliko merkin sisältö osattu. Tällaisia vastauksia olivat esimerkiksi "Etujajo-oikeutettu tie" ja "Etujajo-oikeutettu risteys", jotka viittanevat risteävän tien asemaan suhteessa kuljettajan kulkemaan tiehen. Tästä syystä epäselvät vastaukset, joita oli yhteensä 123 kappaletta, koodattiin oikeiksi vastauksiksi. Autoilijat ja autoilemattomat eivät eronneet epäselkeiden vastausten lukumäärän suhteen.

Kärkikolmio osattiin hyvin; noin 91 % kaikista vastaajista tiesi sen merkityksen. Autoilijoista osuus oli noin 95 %. Ei-autoilevista liikennemerkin merkityksen tunsivat noin 70 %. Autoilemattomien pyöräilijöiden ja pyöräilemättömien välillä ei ollut tässä suhteessa eroa. Pyöräilijät joutuvat erityisesti taajama-alueilla tilanteisiin, joissa he autotiellä ajaessaan tulevat risteykseen kärkikolmion takaa ja on merkillepantavaa jos ei-autolevista pyöräilijöistä kolmannes ei osaa tätä liikennemerkkiä. Niistä autoilemattomista, joilla oli ajokortti, liikennemerkin osasi 83 %, kun taas ajokortittomista vastaava luku oli 59 %. Oikein ja väärin vastanneet erosivat keskimääräisen iän suhteen ($p < 0,001$). Väärin vastanneet olivat hieman vanhempia, keskimäärin 54-vuotiaita, kun taas oikein vastanneet olivat keskimäärin 50-vuotiaita.

23. "Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo?" (avovastaus)	vuosi 2013				
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Autoilijat %	Ei-autoilijat %
oikein (väistämisvelvollisuus risteyksessä)	90,8	94,1	87,2	95,2	69,3
väärin	9,2	5,9	12,8	4,8	30,7

Taulukko 8: Kärkikolmion tunteminen 2013

Kärkikolmio-liikennemerkkiä kysyttiin myös vuonna 2001. Tällöin se osattiin huomattavasti huonommin. Vain 70 % vastaajista tiesi oikean vastauksen. Kun ottaa huomioon, että he olivat kaikki autoilijoita ja heitä tulee verrata vuoden 2013 autoilijoihin, erotus on noin 25 prosenttiyksikköä. Osa erosta johtunee erilaisesta pisteytyksestä. Vuonna 2001 saatettiin olla ankarampia sen suhteen, kuinka tarkasti piti vastata oikein. Heinonen (2002) totesi, että todennäköisesti monet kuljettajat osaavat kuitenkin varoa risteyksissä, vaikkeivät täysin tuntisikaan tätä liikennemerkkiä.

23. "Mitä tämä liikennemerkki tarkoittaa?"	vuosi 2001		
	Kaikki (autoilijat) %	Miehet %	Naiset %
oikein (väistämisvelvollisuus risteyksessä)	70,0	70,2	69,6
väärin	30,0	29,8	30,4

Taulukko 9: Kärkikolmion tunteminen vuonna 2001



Kuva 12:
Ohituskielto
kuorma-autolla

Vuonna 2006 otettiin käyttöön myös kuorma-autolla ohittamisen kieltävä liikennemerkki. Avovastauskysymyksessä oikeiksi vastauksiksi tulkittiin ne, joihin sisältyi tieto kuorma-autolla, rekalla tai yhdistelmäajoneuvolla ohittamisen kiellosta. Useista vastauksista on huomattavissa että vastaaja oli päätellyt merkin sisällön ilman aiempaa tietoa. Tällöin vastattiin esimerkiksi että kuorma-autolla ei saa ohittaa henkilöautoa, eli merkki tulkittiin

"kirjaimellisesti". Nämä vastaukset olivat kuitenkin niin lähellä oikeata vastausta että ne luettiin oikeiksi. Yleisimpiä väärinkäsityksiä oli että merkin voimassa ollessa vallitsisi kuorma-autojen ajokielto tiellä.

Epäselviksi vastauksiksi luokiteltiin ne, joissa viitattiin vasemman kaistan käyttökieltoon kuorma-autoilla ja ne, joissa kuorma-autojen sijasta puhuttiin raskaasta liikenteestä tai raskaista ajoneuvoista yleensä. Autoilijat ja autoilemattomat eivät eronneet epäselvien vastausten osuuden suhteen. Nämä vastaukset, joita oli yhteensä 147 kappaletta, päätettiin merkitä oikeiksi vastauksiksi.

Kaikista vastaajista 55 % tiesi kuorma-autolla ohittaminen kielletty -liikennemerkin oikean merkityksen. Autoilijoista sen tiesi 59 %. Merkki on uudehko ja melko harvinainen. Aineistossa ei kysytty C-kortin eli kuorma-autokortin haltijuutta ja olisikin mielenkiintoista tietää, kuinka hyvin kuorma-autonkuljettajat tuntevat merkin.

24. "Mitä liikennemerkki määrää tai kertoo?" (avovastaus)					
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Autoilijat %	Ei- autoilijat %
oikein (kuorma-autolla ohittaminen kielletty)	55,1	63,3	46,3	59,3	34,9
väärin	44,9	36,7	53,7	40,7	65,1

Taulukko 10: Ohituskielto kuorma-autolla -liikennemerkin tunteminen



Myös etuajo-oikeutetun tien päättymisestä kertovaa liikennemerkkiä mitattiin avovastauskysymyksellä. Oikeat vastaukset olivat hyvin yksiselitteisiä; ne sisälsivät etuajo-

Kuva 13:
Etuajo-oikeuden
päättyminen

oikeuden päättymisen. Väärin vastanneista osa oli sekoittanut merkin tasoristeyksen lähestymisestä kertovaan tai muuhun junarataan liittyvään liikennemerkkiin. 45 vastaajaa luuli merkin tarkoittavan etuajo-oikeutetun tien alkamista. Epäselviä vastauksia oli vain 16. Näistä 14 viittasi päätien, väylän, moottoritien tai kantatien päättymiseen. Koska tällaisia vastauksia oli vain vähän, niitä käsiteltiin analyyseissä puuttuvina arvoina.

Kolme neljäsosaa vastaajista osasi liikennemerkin. Autoilijat osasivat kaksi kertaa useammin kuin autoilemattomat, joille merkin osaamisesta ei ole juurikaan välitöntä hyötyä liikenteessä. Niistä vastaajista jotka eivät autoile mutta joilla on ajokortti, 53 % tiesi merkin sisällön.

25. "Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo?" (avovastaus)	2013				
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Autoilijat %	Ei-autoilijat %
oikein (etuajo-oikeuden päättyminen)	75,3	81,5	68,7	82,4	41,3
väärin	24,7	18,5	31,3	17,6	58,7
<i>Puuttuvia arvoja yht. 16 kpl</i>					

Taulukko 11: Etuajo-oikeuden päättymisen -liikennemerkin tunteminen vuonna 2013

Parannusta näyttäisi tapahtuneen vuodesta 2001. Silloin noin 60 % vastasi oikein. Myös tämän kysymyksen kohdalla on kuitenkin se mahdollisuus, että pisteytys on ollut tuolloin ankarampaa.

"Mitä tämä liikennemerkki tarkoittaa?"	vuosi 2001		
	Kaikki (autoilijat) %	Miehet %	Naiset %
oikein (etuajo-oikeuden päättyminen)	59,6	66,9	48,5
väärin	40,4	33,1	51,5

Taulukko 12: Etuajo-oikeuden päättymisen -liikennemerkin tunteminen vuonna 2001

4.2 Muut liikennesäännöt

Kysymys 11 koostui listasta väittämiä, joihin vastattiin "kyllä", "ei" tai "en tiedä". Taulukossa 14 on esitetty väittämät ja oikein vastanneiden osuudet.

Henkilöautolla saa kuljettaa maksimissaan sen määrän henkilöitä kun se on rekisteröity eli käytännössä niin monta kuin istumapaikkoja ja turvavöitä riittää. Tämän tiesi 73 % kaikista vastaajista ja 75 % autoilijoista. Ei-autoilijoista tämän tiesi 62 %. Turvavyösäännöt ovat kiristyneet ja ennen vuotta 2008 matkustajamäärä sai tilapäisesti ylittyä 30 %:lla turvavöiden määrästä. Lisäksi kaksi alle 12-vuotiasta lasta laskettiin yhdeksi henkilöksi. Nykyään kumpikaan edellä mainituista ei pidä paikkaansa, vaan turvavöitä saa ajaa vain, jos kyseessä on niin vanha ajoneuvo, ettei turvavyötä ole vaatimuksena lainkaan.

Mopoauton (kevyt nelipyörä) maksiminopeus on 45 km/h. Sillä ei saa ajaa moottoritiellä, minkä kaikista vastaajista 87 % tiesi. Väite ”Mopoautolla (kevyt nelipyörä) saa ajaa ainoastaan taajamassa” ei sen sijaan pidä paikkaansa, vaan mopoautolla saa ajaa myös muun muassa maanteillä. 79 % tiesi oikean vastauksen.

Jokseenkin hyvin tiedettiin, että jos linja-autossa on turvavyö, sitä on käytettävä (83 % oikein). Liikenneturvan selvityksen mukaan kuitenkin noin kolmasosa linja-autojen matkustajista ei käytä koskaan tai käyttää vain harvoin turvavyötä linja-autossa (Pöysti, 2012).

Suurin sallittu nopeus mille tahansa auto-perävaunu-yhdistelmälle on 80 km/h. Vastaajista 83 % vastasi oikein. Autoilijat tiesivät paremmin kuin ei-autoilijat. Kaikista vastaajista 64 % ja autoilijoista 69 % tiesi ettei kevyen peräkärryn ja sen lastin kokonaispaino saa ylittää 750 kg. Vääristä vastauksista suurin osa oli ”en tiedä” –vastauksia.

Mopoautoakaan ei saa ohittaa ohituskieltoalueella. Tämän tiesi 86 % kaikista vastaajista ja 89 % autoilijoista.

Autoilijoista noin 90 % tiesi että moottoritiellä ei ole velvollisuutta antaa tietä rampilta liittyvälle vaihtamalla kaistaa vasemmalle.

Vastaajista 83 % tiesi että taksin takapenkillä pitää käyttää turvavyötä. Taksinkuljettajalla ei ole lain mukaan turvavyön käyttöpakkoa matkustajan ollessa kyydissä, mikä saattoi sekoittaa joitain vastaajia.

Mopo- ja mopoautokortin terveystvaatimukset eivät ole yhtään sen vähäisemmät kuin henkilöautokortinkaan terveystvaatimukset sillä ne kaikki kuuluvat ryhmän 1 ajokorttiluokkaan. Tämän tiesi noin kolmannes vastaajista.

11. ”Pitävätkö seuraavat väittämät paikkansa	Oikein vastanneiden osuus				
		Sukupuoli		Ajaako autoa	
Suluissa oikeat vastaukset	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kyllä %	Ei %
1. Henkilöautolla saa tilapäisesti kuljettaa enemmän henkilöitä kuin mitä turvavöitä on (ei)	72,8	70,2	75,5	75,0	62,1
2. Mopoautolla (kevyt nelipyörä) saa ajaa moottoritiellä (ei)	87,4	91,0	83,7	90,9	70,9
3. Mopoautolla (kevyt nelipyörä) saa ajaa ainoastaan taajamassa (ei)	79,3	88,3	69,8	84,3	55,6
4. Jos linja-autossa on turvavyö, on sitä käytettävä (kyllä)	83,0	82,4	83,7	84,6	75,5
5. Minkä tahansa auton ja peräkärryn muodostaman yhdistelmän suurin sallittu nopeus on 80 km/h (kyllä)	82,6	84,5	80,7	84,4	74,3
6. Kevyissä peräkärryissä peräkärryn ja lastin kokonaispaino ei saa ylittää 750 kiloa (kyllä)	64,3	76,8	50,9	69,1	41,0
7. Mopoauton saa ohittaa myös ohituskieltoalueella (ei)	85,8	89,3	82,0	89,3	69,0
8. Moottoritiellä on velvollisuus antaa tietä rampilta liittyvälle vaihtamalla kaistaa vasemmalle (ei)	83,7	90,1	76,9	89,8	54,0
9. Turvavyötä ei tarvitse käyttää taksin takaistuimella (ei)	82,6	83,6	81,5	84,4	73,9
10. Ajokortin voi saada mopon kuljettamista varten, vaikka henkilöauton ajokortin terveystvaatimukset eivät täyty (ei)	28,8	26,5	31,3	29,2	27,2
11. Ajokortin voi saada mopoauton kuljettamista varten, vaikka henkilöauton ajokortin terveystvaatimukset eivät täyty (ei)	36,4	36,8	35,9	37,4	31,4

Taulukko 13: Kysymyksen 11 väittämät ja niiden osaaminen

Vuonna 2001 kiertoliittymät olivat harvinaisempia kuin nykyään. Vuonna 2000 kiertoliittymiä oli Suomessa noin 200 kpl (Tielaitos, 2000) kun vuonna 2007 niitä oli jo noin 500 (Montonen, 2008). Vuonna 2001 vastaajista 84 % tiesi, että vilkkua tulee käyttää liikenneympyrästä poistuttaessa. Vastaava luku vuonna 2013 oli lähes 99 %. Vuonna 2001 oli jokseenkin yleistä (11 %) vastata, että kiertoliittymään saavuttaessa tulee käyttää vilkkua ja muutama prosentti vastaajista uskoi, että liikenneympyrässä ajettaessa tulee käyttää vilkkua. Näin ei siis luullut vuonna 2013 enää juuri kukaan.

12. "Kun ajetaan kiertoliittymässä eli liikenneympyrässä, milloin on käytettävä suuntavilkkua?"	2001 vain autoilijat			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Saavuttaessa liikenneympyrään	10,6	8,8	13,2	,5	,4	,6
Ajettaessa liikenneympyrässä	3,8	3,3	4,5	-	-	-
Poistuttaessa liikenneympyrästä	83,5	86,2	79,4	98,5	98,5	98,6
Suuntamerkkiä ei tarvitse käyttää liikenneympyrässä	1,3	1,1	1,7	,5	,7	,3
Ei osaa sanoa	,8	,6	1,1	,4	,4	,5

Taulukko 14: Kiertoliittymän suuntavilkkusääntöjen tuntemus 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Selkä menosuuntaan turvaistuimessa kuljetettavaa lasta ei saa sijoittaa paikalle, jossa on toimiva turvatyyny. Vuosituhannen alussa turvatyynyt olivat harvinaisempia kuin nykyään, minkä lisäksi niitä ei ollut niin usein mahdollista kytkeä pois päältä kuin nykyään. Tästä syystä vuosien 2001 ja 2013 vertaaminen ei ole mielekästä. Vuonna 2013 oikean "ei"-vastauksen tiesi 65 %. Lisäksi "Muu vastaus" -luokan vastauksista lähes kaikki viittasivat mahdollisuuteen kytkeä turvatyyny pois päältä. Voi olla, että myös osa niistä jotka vastasivat "kyllä", saattoi tietää turvatyynyn pois päältä kytkemisen mahdollisuudesta. Autoilijoiden ja autoilemattomien osaamisessa ei ollut eroa.

13. "Jos autossa on edessä matkustajan paikalla eturuvatyyny (airbag), niin saako selkä menosuuntaan turvaistuimessa kuljetettavan lapsen sijoittaa tälle paikalle?"	2001 vain autoilijat			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
<i>Kyllä</i>	12,2	12,5	11,8	7,1	9,0	4,7
<i>Ei</i>	79,1	77,9	80,8	65,0	59,8	71,5
<i>Muu vastaus</i>	,9	1,3	,3	21,9	27,8	14,5
<i>Ei osaa sanoa</i>	7,8	8,3	7,0	6,0	3,4	9,3

Taulukko 15: Kysymyksen 13 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Suomessa rattijuopumuksen rangaistavuuden raja on 0,5 ja törkeän rattijuopumuksen 1,2 promillea. Tämä tiedettiin varsin hyvin molempina vuosina. Oikean vastauksen tiesi vuonna 2013 vastaajista 86 % ja vuonna 2001 osuus oli 82 %. Jos ajatellaan, että väärinkäsitys rajan olemisesta 0,2 promillea on turvallisempaan suuntaan, 95 % vuonna 2001 ja 96 % vuonna 2013 vastasi oikein tai vielä turvallisemmin. Naiset luulivat rajan olevan 0,2 promillea miehiä useammin.

14. "Mikä on nykyinen rattijuopumuksen rangaistavuuden alaraja promilleina?"	2001 vain autoilijat			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
0,2 promillea	12,2	7,4	19,7	9,9	6,3	14,5
0,5 promillea	82,4	89,0	72,4	85,7	92,2	77,6
0,8 promillea	2,4	1,7	3,7	,6	,4	,7
1,2 promillea (ei kysytty v. 2001)	-	-	-	,4	,3	,5
Ei osaa sanoa	2,9	2,0	2,0	3,4	,9	6,6

Taulukko 16: Rattijuopumuksen rajan tietäminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Vuodesta 1997 lähtien tieliikennelaki on määritellyt jalankulkijan paikan olevan reunassa silloin kun kuljetaan yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää. On jalankulkijan vapaasti päätettävissä kulkeeko hän vasenta vai oikeaa reunaa. Tätä perusteltiin alun perin sillä että tällöin jalankulkija voi joka tilanteessa valita sen puolen, joka on vieressä kulkevaan autotiehen nähden laidempänä ja näin ollen turvallisempi. Oikean vastauksen osuus nousi vuodesta 2001 vuoteen 2013 selvästi, 7 prosentista 23 prosenttiin. Suomessa on vahva oikeanpuoleisen liikenteen kulttuuri ja se näkyy erityisesti vuoden 2013 vastauksissa. Vastaajista 63 % uskoi, että jalankulkijan paikka on oikealla puolella. "Vasemmalla puolella" -vastausten osuus laski vuodesta 2001 vuoteen 2013 noin 32 prosenttiyksikköä. Vaikka molemmat vastaukset merkittiin vääriksi vastauksiksi, niiden mukaisesti käyttäytyminen johtaa lainmukaiseen lopputulokseen.

15. "Missä on jalankulkijan paikka yhdistetyllä pyörätieellä ja jalkakäytävällä?"	2001 vain autoilijat			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Oikealla puolella	43,9	44,9	42,5	63,0	63,2	62,7
Vasemmalla puolella	45,8	45,4	46,5	13,4	11,3	16,1
Keskialueella	2,2	1,5	3,4	,6	,7	,5
Reunassa	7,1	7,0	7,3	23,0	24,8	20,6
Muu ratkaisu, mikä?	,9	1,3	,3	-	-	-

Taulukko 17: Kysymyksen 15 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Jos auto pysähtyy suojatien eteen, sitä ei lain mukaan saa ohittaa pysähtymättä. Vuonna 2013 lähes kaikki (99 %) tiesivät oikean vastauksen. Tietäminen näyttäisi hieman parantuneen sitten vuoden 2001 jolloin vastaava osuus oli noin 95 %.

16. "Auto on pysähtynyt suojatien eteen. Saako viereistä kaistaa ajava auto ohittaa sen pysähtymättä?"	2001 vain autoilijat			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Kyllä	5,1	5,9	3,9	,4	,6	,2
Ei	94,8	94,1	95,8	99,2	99,3	99,1
Ei osaa sanoa	,1	-	,3	,4	,1	,7

Taulukko 18: Kysymyksen 16 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Jalkakäytävällä saavat lain mukaan ajaa polkupyörällä alle 12-vuotiaat. Sitä vanhempien on ajettava autotien oikeassa reunassa tai pientareella mikäli pyörätietä ei ole, tai vaihtoehtoisesti talutettava pyörää jalkakäytävällä. Tämän tiesi vuonna 2013 vajaat kolme neljäsosaa vastaajista (73

%), mikä on enemmän kuin vuonna 2001, jolloin osuus oli 53 %. Prosenttiyksiköissä tarkasteltuna suurin piirtein saman verran kuin oikein vastanneiden osuus on noussut, on niiden osuus, jotka luulivat ettei kukaan saa ajaa polkupyörällä jalkakäytävällä, laskenut (33 % vs. 9 %).

17. "Saako jalkakäytävällä ajaa polkupyörällä?"	2001 (vain autoilijat)			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Jalkakäytävällä kukaan ei saa ajaa polkupyörällä	33,0	34,7	30,4	9,4	10,6	7,9
Kaikki saavat ajaa polkupyörällä jalkakäytävällä varovaisuutta noudattaen	12,2	12,9	11,3	13,7	14,6	12,5
Alle 12-vuotiaat saavat ajaa polkupyörällä jalkakäytävällä	53,4	51,1	56,9	73,3	73,2	75,6
Ei osaa sanoa	1,3	1,3	1,4	2,7	1,7	3,9

Taulukko 19: Kysymyksen 17 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Lain mukaan risteyksessä kääntyvän auton on väistettävä suoraan ajavia kulkuneuvoja. Vuonna 2013 oikein vastasi lähes 89 %, mikä on 10 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuonna 2001. Lisäksi samalla ajanjaksolla väärinymmärrys pyöräilijän väistövelvollisuudesta näyttää vähentyneen (noin 15 prosentista 4 prosenttiin). Autoilemattomista pyöräilijöistä 17 % vastasi väärin, että pyöräilijän velvollisuus on väistää. Vastaava luku autoilijoilla oli pienempi: noin kymmenesosa. Väärinkäsitys ohjaa pyöräilijää varovaisempaan ajotapaan. Autoilijan ajotapaan se voi sen sijaan vaikuttaa turvallisuuden kannalta kielteisesti.

18. "Mikä on tilanne kääntyvien autojen ja suoraan suojatielle ajavan pyöräilijän välillä risteyksessä? Kenen pitäisi väistää?"	2001 (vain autoilijat)			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Kääntyvien autojen tulee väistää	78,4	79,4	76,9	88,6	90,3	86,6
Pyöräilijän tulee väistää	14,5	14,9	13,8	4,3	4,3	4,3
Pyöräilijän tulee väistää, jos auto tulee oikealta	6,0	4,6	8,2	5,8	4,9	7,0
Muu, ratkaisu, mikä?	,2	,4	-	,5	,1	,9
Ei osaa sanoa	,9	,7	1,1	,8	,4	1,3

Taulukko 20: Kysymyksen 18 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Tieliikennelain 22. §:n 3. kohdan mukaan keltaisen valon aikana ajoneuvo ei saa sivuuttaa pääopastinta eikä pysäytysviivaa paitsi jos se on "ehtinyt niin pitkälle, ettei sitä valon vaihtuessa vihreästä keltaiseksi voida vaaratta pysäyttää, saa se sivuuttaa pääopastimen ja pysäytysviivan". Lähes yhdeksän kymmenestä vastaajasta (87 %) tiesi oikean vastauksen vuonna 2013. Tietoisuus on parantunut 12 vuodessa; oikein tiesi vuonna 2001 vastaajista 61 %. Vääräksi luettava vastaus "Keltaisen valon vaiheen aikana ei saa ajaa missään tapauksessa" on harvinaistunut; vajaa kolmannes (31 %) vastasi niin vuonna 2001 ja kymmenesosa vuonna 2013. Ne vastaajat, jotka vastasivat että keltaista päin saa ajaa aina eivät kuitenkaan merkittävästi eronneet muista, mitä tulee kysymykseen omasta syllistymisestä punaisia päin ajamiseen.

19. "Liikennevaloissa punaista valoa vasten ei saa ajaa. Entä saako liikennevalon keltaisen vaiheen aikana ajaa risteykseen?"	2001 (vain autoilijat)			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Vain siinä tapauksessa saa, jos ei pysty vaaratta pysähtymään	61,1	61,4	60,6	87,1	87,6	86,4
Keltaisen valon vaiheen aikana ei saa ajaa missään tapauksessa	31,3	30,3	32,7	9,4	9,0	9,9
Keltaista valoa vasten saa ajaa aina	7,0	7,5	6,2	2,6	2,7	2,5
Ei osaa sanoa	,7	,7	,6	1,0	1,3	1,3

Taulukko 21: Kysymyksen 19 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Lähes kaikki vastaajat (95 %) tietävät että jalankulkijalle joka on astumassa suojatielle (jolla ei ole liikennevaloja) on annettava tietä. Vääristä vastauksista "Ei" oli vuonna 2001 yleisempi (4 %) kun taas vuonna 2013 yleisin vääräksi luettava vastaus oli "Ei, jos ei pysty turvallisesti pysähtymään" (5 %).

20. "Tuleeko autoilijan antaa tietä jalankulkijalle, joka on astumassa suojatielle?"	2001 (vain autoilijat)			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Kyllä	94,4	93,6	95,8	94,5	95,4	93,4
Ei	4,0	4,4	3,4	,2	,1	,2
Ei, jos ei pysty turvallisesti pysähtymään	1,1	1,5	,6	4,8	4,0	5,7
Muu vastaus	,4	,6	,3	,3	,3	,4
Ei osaa sanoa (ei kysytty 2001)	-	-	-	,2	,1	,4

Taulukko 22: Kysymyksen 20 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Vuonna 2013 edellisen kysymyksen teemaa tarkennettiin kysymällä vielä erikseen, tuleeko autoilijan antaa tien toisella puolella suojatielle astuvalle jalankulkijalle tietä. Tähän kysymykseen noin 60 % osasi vastata oikein. Noin viidesosa (21 %) luuli, ettei tällaisessa tilanteessa tarvitse antaa tietä. Myös huomattava osa (14 %) vastasi, että ellei pysty turvallisesti pysähtymään, ei tarvitse antaa tietä. Autoilijat ja autoilemattomat eivät merkittävästi eronneet vastauksissa. Sekaannusta saattoi aiheuttaa joillain suojateilla käytössä oleva keskikoroke, joka tekee jalankulkijalle turvalliseksi pysähtyä kaistojen välissä suojatiellä. Tällöin jalankulkijan näkökulmasta on kuitenkin kyseessä kaksi erillistä suojatielle astumista.

21. "Tuleeko autoilijan antaa tietä jalankulkijalle, joka on astumassa suojatielle kadun toisella puolella?"	2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Kyllä	59,7	59,8	59,5
Ei	21,2	22,4	19,7
Ei, jos ei pysty turvallisesti pysähtymään	14,3	13,1	15,8
Muu vastaus	2,3	2,9	1,6
Ei osaa sanoa	2,5	1,9	3,4

Taulukko 23: Kysymyksen 21 osaaminen vuonna 2013

Vastaajilta kysyttiin avokysymyksellä henkilöauton suurinta sallittua nopeutta taajaman ulkopuolisella tiellä, jolla liikennemerkkein ei ole määrätty nopeusrajoitusta. Molempina vuosina (2001 ja 2013) järkevät vastaukset¹ vaihtelivat 40 km/h ja 120 km/h välillä. Vastaukset koodattiin kolmeen

¹ Vuonna 2001 yksi vastaaja vastasi "1" (km/h) ja 16 ei osannut sanoa. Vuonna 2013 yksi vastaaja vastasi "0" (km/h) ja 142 jätti vastaamatta. Näitä havaintoja ei otettu mukaan analyysiin.

luokkaan: alle 80 km/h, 80 km/h (oikein) ja yli 80 km/h. Oikean vastauksen tiesi vuonna 2013 vastaajista 85 % ja vuonna 2001 noin 81 %. Suurempi osa vääristä vastauksista osui alakanttiin. Vuonna 2013 autoilemattomista vain 43 % tiesi oikean vastauksen.

22. "Mikä on henkilöauton suurin sallittu ajonopeus taajaman ulkopuolella sellaisella tiellä, jolla liikennemerkillä ei ole määrätty nopeusrajoitusta?"	2001 (vain autoilijat)			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
Alle 80 km/h	11,5	8,6	15,8	9,4	6,4	12,2
80 km/h	81,1	83,1	78,0	84,7	89,8	78,7
Yli 80 km/h	5,6	6,1	4,8	2,3	2,0	2,7
Ei osaa sanoa	1,9	2,2	1,4	4,1	2,1	6,5

Taulukko 24: Kysymyksen 22 osaaminen 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

Jotkin rikkomukset toistuessaan (4 kertaa kahden vuoden kuluessa tai 3 kertaa vuoden kuluessa) johtavat ajo-oikeuden menettämiseen. Vastaajille esitettiin väittämiä tähän liittyen. Ainoastaan kaksi niistä oli oikein: matkapuhelimen pitäminen kädessä kun ajaa autoa ja ylinopeus 15 km/h. Se, että matkapuhelimen kädessä pitäminen autoa ajaessa johtaa toistuessaan ajo-oikeuden määräaikaan menetykseen, tiedettiin huonosti: vain hieman alle puolet (47 %) kaikista vastaajista ja myös autoilijoista tiesi sen. Yhdeksän kymmenestä tiesi että 15 km/h ylinopeus toistuessaan johtaa ajo-oikeuden menettämiseen.

Osa epätosituksesta väittämistä oli vastaajille vaikeita ja oikein vastanneiden osuus autoilijoidenkin keskuudessa oli vain 40-60 prosentin luokkaa (väittämät 2, 3, 5, 6, ja 7). Hyvin tiedettiin kuitenkin, ettei punaisia päin kulkeminen (autoilijoista 95 % oikein) ja kypärättä polkupyöräileminen (autoilijoista 98 % oikein) voi johtaa toistuvanakaan ajo-oikeuden menettämiseen. Nämä olivatkin ainoat väittämät jotka liittyivät kevyeen liikenteeseen ja olivat ehkä siitä syystä vastaajien mielestä ilmeisen epätosia.

26. "Jotkin rikkomukset voivat toistuvina vaikuttaa kuljettajan ajo-oikeuteen (=ajokortin voi menettää määräajaksi). Mitkä näistä rikkomuksista ovat sellaisia?"	Oikein vastanneiden osuus	Sukuoli		Ajaako autoa	
		Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kyllä %
1. Punaisia päin kulkeminen jalankulkijana (ei)	95,7	94,0	97,6	95,4	97,3
2. Kypärän käyttämättömyys moottoripyöräilijänä (ei)	35,9	31,3	40,8	34,2	44,1
3. Kypärän käyttämättömyys mopoilijana (ei)	49,0	45,9	52,4	47,5	56,3
4. Kypärän käyttämättömyys polkupyöräilijänä (ei)	97,8	97,8	97,8	97,9	97,3
5. Matkapuhelimen pitäminen kädessä kun ajaa autoa (kyllä)	46,7	48,7	44,6	47,1	44,8
6. Turvavyön käyttämättä jättäminen henkilöautossa (ei)	48,0	44,3	51,8	47,4	50,6
7. Turvavyön käyttämättä jättäminen pakettiautossa (ei)	55,5	51,1	60,3	54,6	59,8
8. Ylinopeus 15 km/h (kyllä)	89,9	89,6	90,2	90,5	87,0

Taulukko 25: Kysymyksen 26 osaaminen

Kuten todettu, erityisesti lievät ylinopeudet ovat yleisiä ja autoilijoilla on todettu taipumus yliarvioida ylinopeuden ajankäyttöä hyöty erityisesti silloin kun muutenkin jo ajetaan suurilla nopeuksilla (*time-saving bias*) (Peer, 2010). Kyselyyn osallistuneilta kysyttiin kuinka paljon he

menettävät aikaa jos 100 kilometrin matkan ajaa 100 km/h nopeuden sijaan 80 km/h nopeutta. Oikea vastaus on, että he saapuvat vain 15 minuuttia myöhemmin perille. Vuonna 2013 oikean vastauksen tiesi 97 % ja vuonna 2001 88 %. Tiedonkeruutilanteet erosivat kuitenkin merkittävästi; vuonna 2001 haastatellut vastasivat kysymyksiin kasvotusten haastattelijalle ja vuonna 2013 he täyttivät kyselylomakkeen Internetissä, jolloin he ovat halutessaan voineet käyttää apuvälineitä laskemiseen. Tuloksen parantuminen heijastanee pitkälti juuri vastaustilanteiden eroavaisuuksia, eikä vertaileminen siitä syystä ole erityisen mielekästä.

27. "Paljonko menetätte aikaa sadan kilometrin matkalla, jos joudutte 100 km tunnissa nopeuden sijaan ajamaan 80 km tunnissa nopeutta?"	2001 vain autoilijat			2013		
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %
60 min	1,3	0,7	2,3	0,2	0,1	0,2
30 min	10,8	9,2	13,2	2,5	1,7	3,4
15 min	87,9	90,1	84,5	97,4	98,1	96,4

Taulukko 26: Kysymyksen 27 osaaminen vuosina 2001 ja 2013. Vuoden 2013 aineistossa mukana myös ei-autoilijoita.

4.3 Itsearvioitu ja todellinen liikennesääntöjen osaaminen vuonna 2013

Useampi mies kuin nainen (19 % vs. 8 %) tunsu omasta mielestään liikennesäännöt erittäin hyvin (kysymys 5: "Miten hyvin omasta mielestäsi tunnet liikennesäännöt?"). Hyvin tai keskitasoisesti liikennesääntöjen tuntemisessa ei ollut eroa mutta naiset arvioivat tuntevansa liikennesäännöt huonosti hieman useammin kuin miehet (6 % vs. 4 %).

Autoilijat pitivät itseään parempina liikennesääntöjen tuntijoina kuin ei-autoilijat ($p < 0,001$) ja autoilemattomista ne, jotka pyöräilivät vähintään silloin tällöin vuodenaikasta riippumatta, parempina kuin ne jotka eivät pyöräilleet ($p < 0,05$). Autoilijoista 72 % vastasi tuntevansa liikennesäännöt hyvin tai erittäin hyvin. Autoilijoista vähiten ajavat tunsivat mielestään heikoiten liikennesäännöt. Tämä selittää myös sukupuolten välisiä eroja; naiset olivat miehiin nähden yllidustettuina vähiten ajavassa ryhmässä (alle 10 000 km/vuosi).

Kun arvioitiin vastaajien todellista sääntötuntemusta kokonaispistemäärää laskiessa oikeasta vastauksesta annettiin yksi piste ja väärästä vastauksesta tai "en tiedä" -vastauksesta sai nolla pistettä. Maksimipistemäärä liikennesääntötuntemusosiosta oli näin laskettuna 74 pistettä. Kaikkien vastaajien keskimääräinen osaamista mittaavien kysymysten yhteispistemäärä oli 50,6 (kh 9,4) eli noin 70 % kysymyksistä osattiin vastata oikein. Miehet (ka 52,4 pistettä) osasivat hieman naisia (ka 48,6) paremmin ($p < 0,001$) ja autoilijat (ka 52,2) osasivat selvästi paremmin kuin ei-autoilijat (ka 42,9) ($p < 0,001$). Ikäluokista 25-49-vuotiaat osasivat parhaiten, yli 50-vuotiaat toiseksi parhaiten ja nuorin ikäluokka huonoiten.

Regressioanalyysi, jonka selittävänä muuttujana oli vastaajan oma arvio liikennesääntöjen tuntemuksesta, ennusti merkittävästi liikennesääntötuntemusosion kokonaispistemäärää. Selitysosuus oli 16 % vaihtelusta. Kun vastaajan arvio omasta liikennesääntötuntemuksesta nousee yhden luokan asteikolla 1-5 (erittäin huonosti – huonosti – keskitasoisesti – hyvin – erittäin hyvin), kokonaispistemäärä nousee keskimäärin 5 pistettä eli kaksi pykälää parempi itsearviointi ennustaa jo

yli keskihajonnan (9,4 pistettä) parempaa kokonaispistetulosta. Vastajat osasivat siis ainakin keskimäärin arvioida omaa liikennesääntötuntemustaan oikeaan suuntaan.

4.4 Liikennesääntöjen osaamisen muutos 2001-2013

Seuraavia kysymyksiä kysyttiin myös vuonna 2001:

- 12. Kun ajetaan kiertoliittymässä eli liikenneympyrässä, milloin on käytettävä suuntavilkkaa?
- 13. Jos autossa on edessä matkustajan paikalla etuturvatyyny (airbag), saako selkä menosuuntaan turvaistuimessa kuljetettavan lapsen sijoittaa tälle paikalle?
- 14. Mikä on nykyinen rattijuopumuksen rangaistavuuden alaraja promilleina?
- 15. Missä on jalankulkijan paikka yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä?
- 16. Auto on pysähtynyt suojatien eteen. Saako viereistä kaistaa samaan suuntaan ajava auto ohittaa sen pysähtymättä?
- 17. Saako jalkakäytävällä ajaa polkupyörällä?
- 18. Mikä on tilanne kääntyvien autojen ja suoraan tielle ajavan pyöräilijän välillä risteyksessä? Kenen pitäisi väistää?
- 19. Liikennevaloissa punaista valoa vasten ei saa ajaa. Entä saako liikennevalon keltaisen valon aikana ajaa risteykseen?
- 20. Tuleeko autoilijan antaa tietä jalankulkijalle, joka on astumassa suojatielle?
- 22. Mikä on henkilöauton suurin sallittu ajonopeus taajaman ulkopuolella sellaisella tiellä, jolla liikennemerkillä ei ole määrätty nopeusrajoitusta?
- 23. Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo? (väistämismuutos risteyksessä)
- 25. Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo? (etuajo-oikeutettu tie päättyy)
- 27. Paljonko menettää aikaa sadan kilometrin matkalla, jos joutuu 100 km/h nopeuden sijasta ajamaan 80 km/h nopeutta?

Liikennesääntöjen tuntemus näyttää kaiken kaikkiaan parantuneen vuodesta 2001. Taulukossa 27 on jokainen molempina vuosina kysytty kysymys ja niihin oikein vastanneiden osuudet sekä alimmalla rivillä oikeiden vastausten osuus teoreettiseen maksimipistemäärään (13) suhteutettuna. Oikeanpuoleisimmassa sarakkeessa yli 10 prosenttiyksikön erot on värjätty. Positiivinen erotus tarkoittaa, että kysymys on osattu paremmin vuonna 2013.

Oikein vastanneiden prosentiosuudet vuosina 2001 ja 2013.	Autoilijat v. 2001 (n=899)			Autoilijat v. 2013 (N=1259)			2013-2001 erotus %-yksikkö
	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	Kaikki %	Miehet %	Naiset %	
12. Kun ajetaan kiertoliittymässä eli liikenneympyrässä, milloin on käytettävä suuntavilkkaa?	83,5	86,2	79,4	99,0	99,1	98,7	15,5
13. Jos autossa on edessä matkustajan paikalla etuturvatyyny (airbag), saako selkä menosuuntaan turvaistuimessa kuljetettavan lapsen sijoittaa tälle paikalle?	79,1	77,9	80,8	65,0	59,8	71,5	-14,1
14. Mikä on nykyinen rattijuopumuksen rangaistavuuden alaraja promilleina?	82,4	89,0	72,3	85,7	92,2	77,6	3,3
15. Missä on jalankulkijan paikka yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä?	7,1	7,0	7,3	22,9	24,8	20,6	15,8
16. Auto on pysähtynyt suojatien eteen. Saako viereistä kaistaa samaan suuntaan ajava auto ohittaa sen pysähtymättä?	94,8	94,1	95,8	99,2	99,3	99,1	4,4
17. Saako jalkakäytävällä ajaa polkupyörällä?	53,4	51,1	56,9	74,3	73,2	75,6	20,9
18. Mikä on tilanne kääntyvien autojen ja suoraan tielle ajavan pyöräilijän välillä risteyksessä? Kenen pitäisi väistää?	78,4	79,4	76,9	88,6	90,3	86,6	10,2
19. Liikennevaloissa punaista valoa vasten ei saa ajaa. Entä saako liikennevalon keltaisen valon aikana ajaa risteykseen?	61,1	61,4	60,6	87,0	87,6	86,4	25,9
20. Tuleeko autoilijan antaa tietä jalankulkijalle, joka on astumassa suojatielle?	94,4	93,6	95,8	94,5	95,4	93,4	0,1
22. Mikä on henkilöauton suurin sallittu ajonopeus taajaman ulkopuolella sellaisella tiellä, jolla liikennemerkillä ei ole määrätty nopeusrajoitusta?	81,1	83,1	78,0	84,7	89,4	78,7	3,6
23. Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo? (väistämismuutos risteyksessä)	70,0	70,2	69,6	95,2	96,4	93,7	25,2
25. Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo? (etuajo-oikeutettu tie päättyy)	59,6	66,9	48,4	82,4	85,6	78,5	22,8
27. Paljonko menettää aikaa sadan kilometrin matkalla, jos joutuu 100 km/h nopeuden sijasta ajamaan 80 km/h nopeutta?	87,9	90,1	84,5	97,4	98,1	96,4	9,5
kokonaispistemäärä (max. 13)	71,7	73,1	69,7	82,7	83,9	81,2	11,0

Taulukko 27: Osaamisen muutos 2001-2013

Erilainen vastaustilanne (haastattelu vs. Internet-kysely) selittää osan eroista. Myös pisteytyksessä on eroa. Kysymys 13 turvatyyneistä on ainoa, joka näytettiin osaavan huonommin vuonna 2013, mutta se saattaa johtua nykyisissä autoissa olevasta mahdollisuudesta kytkeä turvatyyne pois päältä. Kaikki metodologiset ongelmatkin huomioon ottaen voidaan sanoa, että liikennesääntöjen tuntemus on parantunut. Kysymysten 15, 17, 18 ja 19 kohdalla on selkeästi tapahtunut parannusta. Nämä kysymykset liittyvät tieväyliin ja risteysiin. Kysymys (15) ”Missä on jalankulkijan paikka yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä” osattiin paremmin luultavasti osin siitä syystä, että vuoden 1997 kevyen liikenteen sääntöjen uudistuksesta on nyt pidempi aika ja säännöt on ehditty sisäistää. Vuonna 2001 luultiin nykyistä useammin ettei kukaan saa ajaa jalkakäytävällä polkupyörällä (kysymys 17). Molempina vuosina 12-13 % vastaajista luuli kaikilla olevan oikeus pyöräillä jalkakäytävällä, varovaisuutta noudattaen. Osaaminen on siis parantunut siten että nykyään tiedetään paremmin lasten oikeudesta jalkakäytävällä pyöräilemiseen.

Kysymyksen (18) ”Mikä on tilanne kääntyvien autojen ja suoraan tielle ajavan pyöräilijän välillä risteyksessä? Kenen pitäisi väistää?” parannusta esiintyi erityisesti siten, että väärä käsitys pyöräilijän väistämisvelvollisuudesta on vähentynyt ja autoilijan velvollisuus tiedettiin useammin. Karvisen (2012) tutkimuksessa kysyttiin sama kysymys, oikein vastanneiden osuus oli myös siinä 80 %:n luokkaa.

Keltaisen valon pysähtymissäännöt tiedettiin paremmin vuonna 2013 (kysymys 19: ”Liikennevaloissa punaista valoa vasten ei saa ajaa. Entä saako liikennevalon keltaisen valon aikana ajaa risteykseen?”). Käsitys ettei keltaista valoa vasten saa ajaa missään tapauksessa oli harvinaistunut samassa suhteessa kuin oikea vastaus (”vain siinä tapauksessa, jos ei pysty vaaratta pysähtymään”) oli yleistynyt.

5 Yhteenveto ja pohdinta

5.1 Tulosten yhteenveto

Väistämisvelvollisuudesta risteyksessä ja etuajo-oikeutetun tien päättymisestä kertovat liikennemerkki osattiin vuonna 2013 paremmin kuin vuonna 2001. Rattijuopumuksen rangaistavuuden rajan tiesi vastaajista 86 %. Osaaminen oli parantunut hieman vuodesta 2001. Uusien liikennemerkkien sisältämät määräykset tunnettiin vaihtelevasti. Tunneli-merkin väittämistä keskimäärin 70 prosenttiin vastattiin oikein. Kävelykatu-merkin osalta 62 % väittämistä saatiin oikein. Ohituskielto kuorma-autolla -merkin tuntemista mitattiin avokysymyksellä, johon 55 % kaikista vastaajista vastasi oikeaksi luetulla tavalla.

Vain noin kolmannes vastaajista tiesi, että mopo- ja mopoautokorttiin tarvitaan samojen terveystieteiden täytyminen kuin henkilöauton ajokorttiin. Mopoautoihin liittyen huomattavasti paremmin tiedettiin, ettei mopoautolla saa ajaa moottoritiellä (87 % kaikista, 91 % autoilijoista), että mopoautolla saa ajaa muuallakin kuin taajamassa (79 % kaikista, 84 % autoilijoista) ja ettei mopoautoa saa ohittaa ohituskieltoalueella (86 % kaikista, 89 % autoilijoista).

Noin yhdeksän kymmenestä vastaajasta tiesi että 15 km/h ylinopeus johtaa toistuvana määräaikaiseen ajo-oikeuden menettämiseen. Sen sijaan tiedettiin heikosti, että myös kännykän kädessä pitäminen ajon aikana voi johtaa siihen. Oikein vastanneiden osuus oli alle puolet kaikista vastaajista, myös autoilijoista.

5.2 Tutkimuksen rajoitteita

Tutkimuksessa verrattiin joidenkin kysymysten osalta kahta eri vuonna, eri vastaajilta ja eri metodein kerättyä aineistoa. Vuonna 2001 aineisto kerättiin ”koko maata kattavalla haastattelukierroksella, ns. Omnibus-kierroksella”. Keväällä 2013 koottu aineisto sen sijaan kerättiin Internet-pohjaisella kyselyllä.

Avovastausten koodaamisen samankaltaisuudesta vuosien 2001 ja 2013 välillä ei ole takeita. Näyttäisi siltä, että vuonna 2013 oikeaksi vastaukseksi koodattiin hieman liberaaleimmin perustein.

Useat kysymykset koostuivat listasta tosi/epätosi-väittämiä. Varsinkin kysymyksissä 8-11 ja 26 joissa useammat väittämät olivat oikein, saattoi esiintyä eräänlaista myöntövyösharhaa eli vastaajat saattoivat merkitä järkevän oloisen väittämän todeksi pelkästään siksi että se heille esitettiin.

Vuonna 2013 kysyttiin kuljettajien tekemistä liikenne rikkomuksista. Tällaisessa tiedonkeruussa on joitakin ongelmia: Vastaajat saattoivat syystä tai toisesta vähätellä (tai suurennella) tekemiään rikkomuksia. Toisaalta vastaajat eivät välttämättä edes muista kaikkia tehtyjä liikenne rikkeitä tai -virheitä, mikä johtaa niiden yleisyyden aliarviointiin (Hole, 2007).

Tutkimuksessa kysyttiin myös vastaajien omaa arviota osaamisestaan (”Miten hyvin omasta mielestäsi tunnet liikennesäännöt?”). On selvää, ettei tällaiseen mittariin sinänsä ole luottaminen; se onkin mielenkiintoinen vasta kun muuttujan havaintojen yhteyttä verrataan muihin muuttujiin.

Sääntöjen tunteminen on vain yksi välttämätön ehto niiden noudattamiselle. Tiukemmalla lainvalvonnalla, kuten ratsioilla ja nopeuskameroilla voidaan vahvistaa instrumentaalisten motiivien kautta lakien noudattamista. Tällaisten lainvalvontamenetelmien on todettukin olevan tehokkaita; esimerkiksi rikesakon tai huomautuksen saaminen vähentää kuljettajan ylinopeudella ajoa vähintään kolme kuukautta (Mäkinen, 1990). Normatiivisia motiiveja puolestaan voidaan vahvistaa vaikuttamalla asenneilmapiiriin lakien suhteen, mikä saattaa olla vaikea tehtävä. Toisaalta myös lakeja voidaan muuttaa vastaamaan paremmin ihmisten morali-, arvo-, ja asenneilmapiiriä. Korruptioindeksin (Corruption Perception Index) on todettu korreloivan negatiivisesti liikennekuolemien kanssa EU-maissa (Vrolix & Vereeck, 2006). Yksi välittävä tekijä saattaa olla juuri parempi liikennesääntöjen noudattaminen; matalan korruption maissa kunnioitetaan lainsäädäntöä ja normatiiviset motiivit lakien noudattamiseen ovat vahvemmat.

Turvallisuutta voidaan parantaa, jos asenteisiin onnistutaan saamaan muutoksia. Tähän on pyritty ja myös päästy esimerkiksi turvavyön käytön osalta (Rajalin & Pöysti, 2011). Asennekampanjat auttavat myös ylläpitämään jyrkkää suhtautumista erilaisiin liikenne rikkomuksiin, esimerkiksi rattijuopumukseen. Näättänen & Summala (1976) jakoivat jo 1970-luvulla liikenneturvallisuutta

edistävät kampanjat tietoa jakaviin (esimerkiksi tieliikennelakien muutoksen jälkeen), asenteita edistäviin ja käytöstä (esimerkiksi turvavyöhön tai rattijuoppouteen liittyen) muokkaaviin kampanjoihin. Käytännössä monia kampanjoita ei pysty lokeroimaan vain yhteen kategoriaan. Monimutkaisia yhteyksiä liikenneturvallisuuskampanjoiden, asenteiden, turvallisuustietouden, liikennekäyttäytymisen ja liikenneonnettomuuksien välillä ei kovin tarkkaan tunneta. On kuitenkin tiedossa, että liikenneturvallisuutta edistävät mediakampanjat toimivat esimerkiksi turvavöiden käyttämisen, humalassa ajamisen, ylinopeudella ajamisen ja polkupyöräkypäröiden käytön suhteen (ks. esim. Elvik, 2004).

Modernin maailman näkökulmasta ihmisen ajattelua hallitsevat useanlaiset kognitiiviset harhat, joista liikenne- ja liikenneturvallisuuskäyttäytymiseen vaikuttavat erityisesti optimismiharha (tapaturman todennäköisyys aliarvioidaan omalla kohdalla), kontrollin illuusio sekä omien ajotaitojen yliarviointi (ks. esim. Stanovich, 2010; Theeuwes ym., 2012). Todellisuudessa monet tapaturmat liittyvät muiden tienkäyttäjien tekemiin virheisiin, ympäristön riskeihin sekä muihin sattumanvaraisiin tekijöihin, joihin kuljettaja ei pysty vaikuttamaan. Näitä tiedonkäsittelyn puutteita on paikattava suostuttelemalla ihmiset käyttämään turvalaitteita ja siten ohjaamalla heitä turvallisempien käyttäytymistottumusten pariin.

6. Lähteet

- Al-Madani, Hashim & Al-Janahi, Abdul-Rahman (2002). Assessment of drivers' comprehension of traffic signs based on their traffic, personal and social characteristics. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5 (1), 63-76.
- Elliott, Barry (1993). *Road Safety Mass Media Campaigns: A Meta Analysis*. Tutkimusraportti CR 118, Federal Office of Road Safety. Canberra, Australia.
- Elvik, Rune ja Vaa, Truls (2004). *The Handbook of Road Safety Measures*. Elsevier, Oxford
- Heinonen, Matti (2002). Autoilijoiden ja peruskoululaisten liikennesääntötiedot. *Liikenneturvan tutkimusmonisteita, Nide 93*.
- Hole, Graham (2007). *The Psychology Of Driving*. Lawrence Erlbaum Associates, Inc, New Jersey.
- Karvinen, Salla (2012). Pyöräilyn väistämissääntöjen tuntemus. *Liikenneturvan tutkimusmonisteita, 116/2012*.
- Lajunen, Timo (1997). *Personality factors, driving style and traffic safety*. Helsingin Yliopisto, Liikennetutkimusyksikkö, Helsinki.
- Leppikangas, Kaisa & Summala, Heikki (1999). *Suomalaisten ja venäläisten kuljettajien liikennemerkkien tuntemus*. Liikenneministeriö, Helsinki.
- Liikenneturva & TNS Gallup (2012). Tutkimusaineisto joulukuulta 2012.
- Montonen, Sakari (2008). Kiertoliittymien turvallisuus. *Tiehallinnon selvityksiä 8/2008*.
- Mäkinen, Tapani (1990). Liikenneregulaatioiden subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajien toimintaan. *Valtion teknillinen tutkimuskeskus. Tutkimuksia 707/1990*.
- Nummenmaa, Lauri (2004). Käyttäytymistieteiden tilastolliset menetelmät. Tammi, Helsinki.
- Näätänen, Risto & Summala, Heikki (1976). *Road-user behavior and traffic accidents*. North Holland, Amsterdam.
- Peer, Eyal (2010). Speeding and the time-saving bias: How drivers' estimations of time saved in higher speed affects their choice of speed. *Accident Analysis and Prevention*, 42(6), 1978-1982.
- Pöysti, Leena (2012). Turvavyön käyttö ja käyttämättömyys vuosina 2008 ja 2011 – Kansalaisten mielipiteitä ja käsityksiä turvavöistä. *Liikenneturvan tutkimusmonisteita 115/2012*.
- Rajalin, Sirpa & Pöysti, Leena (2011). Liikennesääntöjen noudattaminen - vertailututkimus vuosilta 2002 ja 2009. *Liikenneturvan tutkimuksia 124/2011*.
- Shinar, David (2007). *Traffic Safety and Human Behavior*. Emerald, Inc.

Stanovich, Keith (2010). *How to Think Straight About Psychology 9th. Edition*. Pearson Education, Boston.

Theeuwes, Jan; van der Horst, Richard & Kuikan, Maria (2012). *Designing Safe Road Systems*. Ashgate Publishing, Farnham.

Tielaitos (2000). Kiertoliittymien turvallisuus. *Tielaitoksen selvityksiä 25/2000*.

Tilastokeskus (2013). Tieliikenneonnettomuudet 2012.

Tilastokeskus (2012). Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkojulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus.

Vrolix, Klara & Vereeck, Lore (2006). *Social Norms and Traffic Safety: A Cross Country Analysis in the EU-15*. Steunpunt Beleidsrelevant Onderzoek. Verkeersveiligheid.

Yagil, Dana (1998). Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 30(4), 417-424.

Zhang, Tingru & Chan, Alan H.S. (2013). Traffic sign comprehension: a review of influential factors and future direction for research. Proceedings of the International MultiConference of Engineers and Computer Scientists Volume II, Hong Kong.

Özkan, Türker ja Lajunen, Timo (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547,558.

Liite 1: Kyselylomake (oikeat vastaukset merkitty vihreällä) Kyselylomakkeen ulkonäkö ei vastaa vastaajille esitettyä.

1. Ajatko autoa säännöllisesti tai joskus? Kyllä En On ajokortti, en aja
(Jos ajaa autoa)

2. Kuinka monta kilometriä ajat itse autoa vuosittain?

3. Kuinka pitkään sinulla on ollut henkilöauton ajokortti?

1. alle 2 vuotta
2. 2 -5 vuotta
3. 6-15 vuotta
4. 16-30 vuotta
5. yli 30 vuotta

4. Oletko viimeisen kolmen vuoden aikana jäänyt kiinni liikenne rikkomuksesta?

1. en
2. kyllä, kuinka monta kertaa_____

(Kaikki)

5. Miten hyvin omasta mielestäsi tunnet liikennesäännöt?

1. Erittäin hyvin
2. Hyvin
3. Keskitasoisesti
4. Huonosti
5. Erittäin huonosti

6. Kuinka vakavia mielestäsi ovat seuraavat liikenne rikkomukset?

5=erittäin vakava 4=vakava 3=siltä väliltä 2=Lievä 1=erittäin lievä

- Rattijuopumus
- Ajokorttitta ajo
- Ajo päin punaista
- Ajo yli 15km/h ylinopeudella
- Turvavyön käyttämättömyys
- Keltaisen viivan ylittävä ohittaminen
- Punaista päin kävely
- Liian lähellä perässä ajo
- Ajo alle 15 km/h ylinopeudella

(Jos ajaa autoa)

7. Kuinka usein olet...

En koskaan Hyvin harvoin Joskus Melko usein Usein Hyvin usein

- Ajanut "kolmion takaa" risteykseen tahallaan niin pitkälle, että etuajo- oikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä
- Ajanut autolla vaikka olet epäillyt nauttineesi alkoholia yli rattijuopumuksesta säädetyn promillemäärän
- Ajanut kaarteeseen niin suurella nopeudella, että tiellä pysyminen on ollut vaikeaa
- Ajanut liikennevalojen läpi, vaikka valot olivat jo vaihtuneet punaisiksi
- Ajanut nautittuasi alkoholia luottaen siihen, että promilleraja ei ylity
- Ajanut niin lähellä edellä ajavaa, että pysähtyminen olisi ollut vaikeaa hätätilanteessa
- Ajanut väsyneenä
- Keskittynyt kuljettajana johonkin muuhun asiaan kuin ajamiseen
- Kiihdyttänyt liikennevaloista tarkoituksena voittaa viereisellä kaistalla oleva auto
- Ohittanut hitaan ajoneuvon väärältä puolelta
- Rikkonut nopeusrajoitusta maantiellä
- Rikkonut nopeusrajoitusta taajamassa
- Torkahtanut rattiin
- Ajanut niin sairaana tai huonovointisena, että olet itse huomannut sen vaikuttaneen ajamiseesi
- Ajanut käytettyäsi ns. kolmiolääkettä

Tästä eteenpäin kaikille:



8. Määräkö/sisältääkö yllä oleva liikennemerkki seuraavia asioita? (kyllä- ei -en tiedä)

- U-käännös on kielletty
- Edessä on satama-alue
- Edessä on tunneli
- Edessä on silta
- Peruuttaminen on kielletty
- Pysäyttäminen on hätätilannetta lukuun ottamatta kielletty
- Henkilöautolla ohittaminen on kielletty
- Kuorma-autolla ohittaminen on kielletty
- Varsinaisia ajovaloja (ei huomiovaloja) on käytettävä
- Nopeusrajoitus on aina 80 kilometriä tunnissa
- Nopeusrajoitus on aina 60 km tunnissa
- Nopeusrajoitus on aina 40 kilometriä tunnissa
- Noudatettava erikseen merkittyä nopeusrajoitusta



9. Määrääkö/sisältääkö yllä oleva liikennemerkki seuraavia asioita? (kyllä- ei -en tiedä)

- Tie/alue on tarkoitettu ensisijaisesti jalankulkijoille.
- Jalankulkijan on kuljettava tien reunassa.
- Tie/alue on sallittu pyöräilijöille.
- Tie/alue on sallittu mopoilijoille.
- Muiden tienkäyttäjien on annettava jalankulkijoille esteetön kulku.
- Polkupyöräilijöiden on sovittava ajotapansa ja nopeutensa jalankulun mukaan.
- Autolla ajo on sallittu ainoastaan kadun varrella oleville kiinteistöille, esimerkiksi pihalle tai autotalliin.
- Huoltoajo on sallittua, vain jos se osoitetaan erillisellä liikennemerkillä.
- Ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa.
- Ajonopeus on enintään 30 kilometriä tunnissa.
- Ajonopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.
- Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty.
- Alueelta poistuvan ajoneuvon kuljettajan on aina väistettävä muuta liikennettä.
- Alueelta poistuvalla ajoneuvon kuljettajalla on aina etuajo-oikeus muuhun liikenteeseen nähden.



10. Määrääkö/sisältääkö yllä oleva liikennemerkki seuraavia asioita? (kyllä- ei -en tiedä)

- Tie/alue on tarkoitettu ainoastaan jalankulkijoille.
- Jalankulkijan on kuljettava tien reunassa.
- Tie/alue on sallittu pyöräilijöille.
- Tie/alue on sallittu mopoilijoille.
- Autoilijoiden on annettava jalankulkijoille esteetön kulku.
- Polkupyöräilijöiden on sovittava ajotapansa ja nopeutensa jalankulun mukaan.
- Autolla ajo on sallittu ainoastaan kadun varrella oleville kiinteistöille, esimerkiksi pihalle tai autotalliin.
- Huoltoajo on sallittua, vain jos se osoitetaan erillisellä liikennemerkillä.
- Ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa.
- Ajonopeus on enintään 30 kilometriä tunnissa.
- Ajonopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.
- Alueelta poistuvan ajoneuvon kuljettajan on aina väistettävä muuta liikennettä.
- Alueelta poistuvalla ajoneuvon kuljettajalla on aina etuajo-oikeus muuhun liikenteeseen nähden.

11 Pitävätkö seuraavat väittämät paikkansa? (kyllä- ei -en tiedä)

- Henkilöautolla saa tilapäisesti kuljettaa enemmän henkilöitä kuin mitä turvavöitä on.
- Mopoautolla (kevyt nelipyörä) saa ajaa moottoritiellä.
- Mopoautolla (kevyt nelipyörä) saa ajaa ainoastaan taajamassa.
- Jos linja-autossa on turvavyö, on sitä käytettävä.
- Minkä tahansa auton ja peräkärryn muodostaman yhdistelmän suurin sallittu nopeus on 80 km/h.
- Kevyissä peräkärryissä peräkärryn ja lastin kokonaispaino ei saa ylittää 750 kiloa.
- Mopoauton saa ohittaa myös ohituskieltoalueella.
- Moottoritiellä on velvollisuus antaa tietä rampilta liittyvälle vaihtamalla kaistaa vasemmalle.
- Turvavyötä ei tarvitse käyttää taksin takaistuimella
- Ajokortin voi saada mopon kuljettamista varten, vaikka henkilöauton ajokortin terveystarkastukset eivät täyty
- Ajokortin voi saada mopoauton kuljettamista varten, vaikka henkilöauton ajokortin terveystarkastukset eivät täyty

12 Kun ajetaan kiertoliittymässä eli liikenneympyrässä, milloin on käytettävä suuntaviilkua?

1. saavuttaessa liikenneympyrään
2. ajettaessa liikenneympyrässä
3. poistuttaessa liikenneympyrästä
4. suuntamerkkiä ei tarvitse käyttää liikenneympyrässä
5. en osaa sanoa

13 Jos autossa on edessä matkustajan paikalla etuturvavyö (airbag), saako selkä menosuuntaan turvaistuimessa kuljetettavan lapsen sijoittaa tälle paikalle?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa
4. Muu vastaus _____
- 5.

14 Mikä on nykyinen rattijuopumuksen rangaistavuuden alaraja promilleina?

1. 0,2 promillea
2. 0,5 promillea
3. 0,8 promillea
4. 1,2 promillea
5. en osaa sanoa

15 Missä on jalankulkijan paikka yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä?



1. oikealla puolella
2. vasemmalla puolella
3. keskialueella
4. reunassa

16 Auto on pysähtynyt suojatien eteen. Saako viereistä kaistaa samaan suuntaan ajava auto ohittaa sen pysähtymättä?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

17 Saako jalkakäytävällä ajaa polkupyörällä?

1. Jalkakäytävällä kukaan ei saa ajaa polkupyörällä
2. Kaikki saavat ajaa polkupyörällä jalkakäytävällä varovaisuutta noudattaen
3. 12-vuotiaat saavat ajaa polkupyörällä jalkakäytävällä
4. En osaa sanoa

18 Mikä on tilanne kääntyvien autojen ja suoraan suojatielle ajavan pyöräilijän välillä risteyksessä. Kenen pitäisi väistää?

1. Kääntyvän auton tulee väistää
2. Pyöräilijöiden tulee väistää
3. Pyöräilijän tulee väistää, jos auto lähestyy oikealta
4. En osaa sanoa
5. Muu vastaus _____

19 Liikennevaloissa punaista valoa vasten ei saa ajaa. Entä saako liikennevalon keltaisen valon aikana ajaa risteykseen?

1. Keltaisen valon vaiheen aikana ei saa ajaa missään tapauksessa.
2. Keltaista valoa vasten saa aina ajaa.
3. Vain siinä tapauksessa saa, jos ei pysty vaaratta pysähtymään
4. En osaa sanoa

20 Tuleeko autoilijan antaa tietä jalankulkijalle, joka on astumassa suojatielle?

1. Kyllä
2. Ei
3. Ei, jos ei pysty turvallisesti pysähtymään
4. En osaa sanoa
5. Muu vastaus _____

21 Tuleeko autoilijan antaa tietä jalankulkijalle, joka on astumassa suojatielle kadun toisella puolella?

1. Kyllä
2. Ei
3. Ei, jos ei pysty turvallisesti pysähtymään
4. En osaa sanoa
5. Muu vastaus _____

22 Mikä on henkilöauton suurin sallittu ajonopeus taajaman ulkopuolella sellaisella tiellä, jolla liikennemerkillä ei ole määrätty nopeusrajoitusta?

1. 80 km tunnissa
2. En osaa sanoa



23 Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo?

(avovastaus) Väistämisvelvollisuus risteyksessä



24 Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo?

(avovastaus) Kuorma-autolla ohittaminen kielletty



25 Mitä tämä liikennemerkki määrää tai kertoo?

(avovastaus) Etuajo-oikeutettu tie päättyy

26 Jotkin rikkomukset voivat toistuvina vaikuttaa kuljettajan ajo-oikeuteen (=ajokortin voi menettää määräajaksi).

Mitkä näistä rikkomuksista ovat sellaisia:

- Punaisia päin kulkeminen jalankulkijana
- Kypärän käyttämättömyys moottoripyöräilijän
- Kypärän käyttämättömyys mopoiijana
- Kypärän käyttämättömyys polkupyöräilijän
- Matkapuhelimen pitäminen kädessä kun ajaa autoa
- Turvavyön käyttämättä jättäminen henkilöautossa
- Turvavyön käyttämättä jättäminen pakettiautossa
- Ylinopeus 15 km/h

27 Paljonko menettää aikaa sadan kilometrin matkalla, jos joutuu 100 kilometriä tunnissa nopeuden sijasta ajamaan 80 kilometriä tunnissa nopeutta?

1. 60 minuuttia
2. 30 minuuttia
3. 15 minuuttia

28 Ajatko polkupyörällä (edes satunnaisesti tai joskus)...

- 1 kesäkaudella?
Kyllä
En
- 2 ympäri vuoden?
Kyllä
En

Liite 2 Itseilmoitettu liikennerikkomuksiin syyllistyminen

<Q7_1> Ajanut "kolmion takaa" risteukseen tahallaan niin pitkälle, että etuajooikeutetulla tiellä ajava kuljettaja on joutunut pysähtymään ja antamaan tietä

		Valid Percent
Valid	En koskaan	84,8
	Hyvin harvoin	14,1
	Joskus	,9
	Melko usein	,1
	Hyvin usein	,1
	Total	100,0

<Q7_2> Ajanut autolla vaikka olet epäillyt nauttineesi alkoholia yli rattijuopumuksesta säädetyn promillemäärän

		Valid Percent
Valid	En koskaan	79,6
	Hyvin harvoin	16,8
	Joskus	3,5
	Hyvin usein	,1
	Total	100,0

<Q7_3> Ajanut kaarteeseen niin suurella nopeudella, että tiellä pysyminen on ollut vaikeaa

		Valid Percent
Valid	En koskaan	41,8
	Hyvin harvoin	47,4
	Joskus	10,5
	Melko usein	,2
	Hyvin usein	,1
	Total	100,0

<Q7_4> Ajanut liikennevalojen läpi, vaikka valot olivat jo vaihtuneet punaisiksi

		Valid Percent
Valid	En koskaan	28,9
	Hyvin harvoin	53,1
	Joskus	17,2
	Melko usein	,5
	Usein	,2
	Hyvin usein	,1
	Total	100,0

<Q7_5> Ajanut nautittuasi alkoholia luottaen siihen, että promilleraja ei ylity

		Valid Percent
Valid	En koskaan	60,7
	Hyvin harvoin	29,8
	Joskus	8,5
	Melko usein	,6
	Usein	,1
	Hyvin usein	,3
	Total	100,0

<Q7_6> Ajanut niin lähellä edellä ajavaa, että pysähtyminen olisi ollut vaikeaa hätätilanteessa		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	17,6
	Hyvin harvoin	50,8
	Joskus	28,8
	Melko usein	2,3
	Usein	,2
	Hyvin usein	,3
	Total	100,0
<Q7_7> Ajanut väsyneenä		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	5,0
	Hyvin harvoin	33,7
	Joskus	52,7
	Melko usein	6,8
	Usein	1,3
	Hyvin usein	,6
	Total	100,0
<Q7_8> Keskittynyt kuljettajana johonkin muuhun asiaan kuin ajamiseen		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	3,7
	Hyvin harvoin	37,5
	Joskus	50,0
	Melko usein	6,6
	Usein	1,6
	Hyvin usein	,6
	Total	100,0
<Q7_9> Kiihdyttänyt liikennevaloista tarkoituksena voittaa viereisellä kaistalla oleva auto		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	45,0
	Hyvin harvoin	30,3
	Joskus	20,8
	Melko usein	2,7
	Usein	,5
	Hyvin usein	,7
	Total	100,0
<Q7_10> Ohittanut hitaan ajoneuvon väärältä puolelta		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	66,4
	Hyvin harvoin	23,6
	Joskus	9,2
	Melko usein	,6
	Usein	,2
	Hyvin usein	,1
	Total	100,0

<Q7_11> Rikkonut nopeusrajoitusta maantiellä		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	1,9
	Hyvin harvoin	19,2
	Joskus	42,3
	Melko usein	22,5
	Usein	8,7
	Hyvin usein	5,4
	Total	100,0
<Q7_12> Rikkonut nopeusrajoitusta taajamassa		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	4,1
	Hyvin harvoin	33,0
	Joskus	42,3
	Melko usein	13,0
	Usein	4,7
	Hyvin usein	2,9
	Total	100,0
<Q7_13> Torkahtanut rattiin		
		Valid Percent
Valid	En koskaan	74,1
	Hyvin harvoin	21,8
	Joskus	4,0
	Melko usein	,1
	Hyvin usein	,1
	Total	100,0
	<Q7_14> Ajanut niin sairaana tai huonovointisena, että olet itse huomannut sen vaikuttaneen ajamiseesi	
		Valid Percent
Valid	En koskaan	55,2
	Hyvin harvoin	35,5
	Joskus	9,0
	Melko usein	,2
	Usein	,1
	Total	100,0
	<Q7_15> Ajanut käytettyäsi ns. kolmiolääkettä	
		Valid Percent
Valid	En koskaan	70,0
	Hyvin harvoin	20,5
	Joskus	8,2
	Melko usein	,6
	Usein	,3
	Hyvin usein	,5
	Total	100,0