

Identiteetit tieliikenteessä

Igor Radun
Jenni Radun



Igor Radun ja Jenni Radun

Identiteetit tieliikenteessä

Liikenneturvan selvityksiä 1/2021

Liikenneturva

Helsinki

2021

Kannen kuva: Liikenneturva / Nina Mönkkönen
Verkojulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN: 2341-8052

ISBN: 978-951-560-245-9 (pdf)

ESIPUHE

Tämän tutkimuksen on toteuttanut yliopistotutkija liikennepsykologian dosentti Igor Radun Helsingin yliopiston Psykologian ja logopedian laitokselta ja ympäristöpsykologiantutkija psykologiantohtori Jenni Radun Turun ammattikorkeakoulusta.

Tutkimus on osa Igor Radunin liikennepsykologian viisivuotista tutkimusprojektia. Projekti on saanut taloudellista tukea useilta organisaatioilta: AKT ry, Autoliitto ry, Henry Fordin Säätiö, Katsastustoiminnan Tukisäätiö, Kuorma-autoliikenteen Volvo Säätiö, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden Edistämissäätiö, Liikennelääketieteen säätiö, Onnettomuustietoinstituutti ja Rahtarit ry. Tämän tutkimuksen aineisto kerättiin osana vakuutusyhtiö LähiTapiolan Arjen katsaus -kyselyä. Nämä organisaatiot eivät ole kuitenkaan vaikuttaneet aiheen valintaan, kyselyn laatimiseen tai aineiston analyysiin, eivätkä raportin sisältöön.

Aineisto kerättiin keväällä 2021. Aineiston keruun toteutti markkinatutkimusyritys Kantar TNS.

Tutkijat kiittävät lämpimästi kaikkia tutkimuksen toteuttamiseen osallistuneita ja rahoittajia. Kiitämme LähiTapiolaa siitä, että he sisällyttivät kysymyksemme kyselyynsä. Lisäksi kiitämme Anna-Mari Hännistä LähiTapiolasta sekä Jyrki Kaistista ja Minna Saarista Liikenneturvasta heidän avustaan. Myös professorit Jake Olivier ja Timo Lajunen ansaitsevat kiitoksen kommentistaan projektin aikaisessa vaiheessa.

Igor Radun ja Jenni Radun
Helsingissä joulukuussa 2021

Tiivistelmä

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli tarkastella suomalaisten tienkäyttäjäidentiteettejä, määrittellä yksittäisten ja useampien samanaikaisten tienkäyttäjäidentiteettien yleisyys sekä tarkastella identiteettien välisiä suhteita. Sosiaaliset identiteetit ohjaavat käyttäytymistämme. Näin on oletettavasti myös liikenteessä, mutta tutkimus tästä aiheesta on puutteellista.

Tutkimus perustui kyselyaineistoon, joka kerättiin keväällä 2021 edustavalta otokselta (N=1018) 15-vuotiaita ja sitä vanhempia suomalaisia.

Tulosten perusteella yleisimmät tienkäyttäjäidentiteetit Suomessa ovat tällä hetkellä: henkilöautonkuljettaja (60,7 %), jalankulkija (55,8 %), henkilöauton matkustaja (31,3 %), pyöräilijä (30,6 %) ja julkisen liikenteen käyttäjä (24,1 %).

Tutkimuksessa keskityttiin erityisesti moottoriajoneuvon kuljettajiin ja pyöräilijöihin. Vastajat luokiteltiin pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajiksi (45,3 %), pääasiassa pyöräilijöiksi (11,4 %), molemmiksi (19,2 %) tai ei kummaksikaan (24 %). Tutkimuksessa tarkasteltiin mikä suhde tällä tienkäyttäjäidentiteetillä on (i) tyypillisiin pyöräilijään ja autonkuljettajaan liittyviin käsityksiin, (ii) muista tienkäyttäjistä ärsyyntymiseen, sekä (iii) liikenneturvallisuuteen ja –politiikkaan liittyviin näkemyksiin.

Tulosten perusteella pyöräilijät arvioivat toiset pyöräilijät suotuisammin kuin moottoriajoneuvon kuljettajat arvioivat pyöräilijät. Kaikki neljä identiteettiluokkaa arvioi tyypillisellä pyöräilijällä olevan heikompi liikennesääntöjen tuntemus kuin tyypillisellä henkilöautonkuljettajalla. Moottoriajoneuvon kuljettajat ärsyyntyivät muista henkilöautonkuljettajista ja pyöräilijöistä enemmän kuin ei-moottoriajoneuvon kuljettajat. Liikennepolitiikkaan ja -turvallisuuteen liittyvissä väittämässä vain kahden väittämän kohdalla identiteettiluokat eivät eronneet toisistaan. Identiteettiluokat pääasiassa pyöräilijä ja pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja olivat tyypillisesti kauimpana toisistaan viitaten siihen, että tienkäyttäjäidentiteettiimme liittyy erilaisia näkemyksiä liikenteestä.

Tulokset osoittavat, että saman tienkäyttäjärühmän jäsenet voidaan nähdä positiivisemmassa valossa kuin eri ryhmiin kuuluvat. Keskustelemme tutkimuksessa näistä ryhmädynamiikoista sekä siitä, miten näistä dynamiikoista nousevia konflikteja voitaisiin estää.

Abstract

The aim of this study was to examine road user identities in Finnish population and establish the prevalence of single and multiple road user identities as well as to examine their relationships. Social identities guide our behavior, presumably also in road traffic; however, there is a lack of research in this context.

The study was based on a survey data collected in spring 2021 from a representative sample (N=1018) of Finnish residents aged 15 years and older.

The results indicate the most common road user identities in Finland at present are: car driver (60.7%), pedestrian (55.8%), passenger in a car (31.3%), cyclist (30.6%) and public transport user (24.1%).

Special focus in this study was on motor vehicle drivers and cyclists. Respondents were classified as predominantly cyclist (11.4%), predominantly motor vehicle driver (45.3%), both (19.2%), or neither (24%). We examined the relationship between this road user identity and (i) views about a typical cyclist and car driver, (ii) irritation with other road users, and (iii) views about traffic safety and traffic policy.

Based on the results, cyclists rated other cyclists more favorably than motor vehicle drivers rated cyclists. All four road user identity groups estimated that a typical cyclist has a weaker knowledge of traffic rules than a typical car driver. Motor vehicle drivers became more annoyed by other car drivers and cyclists than non-motor vehicle drivers. Regarding the transport policy and traffic safety, the identity groups did not differ for only two statements. Predominantly cyclist and predominantly motor vehicle driver groups were typically furthest apart, suggesting that our road user identities are associated with different views of traffic.

The results indicated some in- and out- group dynamics, meaning that members of the same road user group member might be seen in more positive light than non-members. We discuss these dynamics and how conflicts arising from them could be prevented.

JOHDANTO

Sosiaalinen identiteetti on henkilön minäkäsitys, joka perustuu ryhmään kuulumiselle (Tajfel ja Turner, 1979). Se ei ainoastaan vaikuta näkemyksiimme ryhmän jäsenistä ja sen ulkopuolisista, vaan se myös ohjaa ryhmien välistä käyttäytymistä. Vaikutukset käyttäytymiseen voivat olla positiivisia tai negatiivisia. Negatiiviset vaikutukset, kuten ryhmien väliset konfliktit, ovat kuitenkin usein tutkimuksen keskiössä.

Kuulumme kaikki useampaan ryhmään joko syntymästämme tai valintojemme ja tekemistemme perusteella. Kaikilla on siten myös monia identiteettejä, jotka vaihtelevat tärkeydessä ja voimakkuudessa. Ristiriitaiset identiteetit voivat aiheuttaa sisäisiä ongelmia. Klassinen esimerkki on ristiriita seksuaalisen ja uskonnollisen suuntautumisen välillä (Pietkiewicz ja Kołodziejczyk-Skrzypek, 2016; Wedow ym., 2017). Tällainen henkilö voi yrittää jättää huomiotta yhden identiteetin ja identifioitua pääasiassa toiseen, käyttää identiteettejä vuorotellen tilanteesta riippuen, tai integroida molemmat identiteetit yhtenäiseksi (Kulich ym., 2017).

Tieliikenteen kontekstissa sosiaalisen identiteetin tutkimusta ei yleisesti ole ollut tai pääpaino on ollut tietyissä alaryhmissä, kuten moottoripyöräilijät tai akronyymilla mamil kutsutut pyöräilijät (middle-aged man in lycra - keski-ikäiset lycraan pukeutuvat miespyöräilijät) (Aldred, 2013; Falcous, 2017). Tienkäyttäjäidentiteetille ei ole standardoitua kyselyä tai tapaa määrittellä sitä. Yhdessä harvinaisessa tutkimuksessa autoilijoiden identiteeteistä Goddard (2017) pyysi yhdysvaltalaisia arvioimaan, kuinka samaa mieltä he olivat väittämän ”Auton kuljettajana oleminen on iso osa minua” kanssa. Kahden muun kysymyksen kanssa tämä kysymys muodosti autoilijaidentiteettiä kuvaavan muuttujan. Vahva autoilijaidentiteetti ennusti heidän suosivan autoilijoita suhteessa pyöräilijöihin. Tämä tulos osoittaa sisäryhmän ja ulkoryhmän vaikutuksen käsityksiin toisista tienkäyttäjistä: sisäryhmäläiset nähdään usein suotuisammassa valossa kuin ulkoryhmäläiset. Sisäryhmä tarkoittaa muita samaan ryhmään kuuluvia ja ulkoryhmä tarkoittaa muita toiseen ryhmään kuuluvia.

Vaikka tienkäyttäjäidentiteettejä ei ole juuri tutkittu, tienkäyttäjryhmiä on tutkittu. Liikenneturvan kyselyssä edustavalta otokselta yli 15-vuotiasta väestöä kysyttiin kolmea kohteliainta tienkäyttäjryhmää (Liikenneturva, 2018). Kävelijät olivat useimmin

kohteliaimpina pidetty ryhmä. Heitä piti kohteliaana 27,6 % vastaajista. Joukkoliikenteen kuljettajia piti kohteliaana 18,7 %, autoilijoita 15,8 %, kuorma-autonkuljettajia 13,1 %, taksikuljettajia 8,8 %, moottoripyöräilijöitä 8,7 %, pyöräilijöitä 6,5 % ja mopoilijoita 0,8 %.

Haastattelututkimuksessa isobritannialaisia autoilijoita pyydettiin mainitsemaan kolme tienkäyttäjärühmää, jotka ärsyttivät heitä (Basford ym., 2002). Haastatelluista 47 % mainitsi taksin kuljettajat ja 37 % bussin kuljettajat. Kolmanneksi ärsyttävimpänä pidettiin pyöräilijöitä, jotka 30 % haastatelluista mainitsi. Pakettiautoa ajavia piti ärsyttävinä 26 % haastatelluista ja rekan kuljettajia 25 %. Autoilijat mainittiin tienkäyttäjärühmistä harvimmin (vain 13 % haastelluista). Yksi tutkimuksen johtopäätös oli, että autoilijat näkevät pyöräilijät ulkoryhmänä, joten heillä on tapana jyrkästi kritisoida pyöräilijöiden käytöstä. Autoilijoiden virheitä taas usein vähäteltiin, koska heidät koettiin kuuluvan samaan ryhmään.

Eräessä internetissä toteutetussa pilottitutkimuksessa tarkasteltiin epäinhimillistävätkö ihmiset pyöräilijöitä (Delbosc ym., 2019). Epäinhimillistäminen tarkoittaa tilannetta, jolloin ihminen nähdään tai häntä kohdellaan kuin hän olisi vähemmän kuin täysin ihminen. Noin 30 prosenttia vastaajista arvioi pyöräilijöiden olevan ”vähemmän ihmisiä” (engl. ”less than human”). Osuus vaihteli pyöräilijöiden 17 prosentista ei-pyöräilijöiden 49 prosenttiin. Nämä osuudet osoittavat selvästi, mikä vaikutus sisä- ja ulkoryhmään kuulumisella on. Kuitenkin myös osa pyöräilijöistä arvioi muiden pyöräilijöiden olevan ”vähemmän ihmisiä”. Tutkijat arvelivat näiden pyöräilijöiden kuvittelevan eri pyöräilijöiden alaryhmän, joka käyttäytyy heitä eläimellisemmin. Tämä selitys vaikuttaa luultavalta, koska tutkimuksessa pyöräilijöiksi arvioitiin kaikki vuoden aikana pyöräilleet ja tutkimuksen pyöräilijöistä 30 % pyöräili harvemmin kuin kerran kuussa. Muutaman kerran vuodessa pyöräilevät tuskin identifioivat itseään pyöräilijöiksi. Erona käyttäjärühmän ja identiteetin välillä on vahvuus: Yksilö voi ajoittain pyöräillä ja ottaa silloin pyöräilijän roolin, mutta tienkäyttäjäidentiteetin muodostuminen vaatii, että kokee kuuluvansa käyttäjärühmään.

Hollantilaistutkimuksessa kysyttiin millaisena tienkäyttäjänä ihmiset pääasiassa näkevät itsensä (Hoekstra, Twisk ja Hagenzieker, 2018). Vastausvaihtoehtoina olivat jalankulkija, pyöräilijä, mopon kuljettaja, moottoripyörän kuljettaja, auton kuljettaja, auton matkustaja tai muu. Jatkoanalyysiin valittiin pyöräilijät ja auton kuljettajat. Näitä kahta käyttäjärühmää pyydettiin arvioimaan, kuinka paljon yhteistä heillä oli muiden autonkuljettajien ja

pyöräilijöiden kanssa (1=ei mitään yhteistä; 7=erittäin paljon yhteistä). Vaikka yleisesti tienkäyttäjät identifioituvat vahvemmin sisäryhmään kuin ulkoryhmään, tienkäyttäjryhmien välillä ei ollut tässä suurta eroa: Itsensä pyöräilijäksi identifioivat arvioivat keskimäärin yhtäläisyyden muiden pyöräilijöiden kanssa olevan 5,5, kun auton kuljettajien kanssa yhtäläisyydeksi arvioitiin 3,8. Auton kuljettajiksi itsensä identifioivat arvioivat yhtäläisyyden olevan muiden autoilijoiden kanssa 5,2 ja pyöräilijöiden kanssa 4,1. Näin kohtuulliset erot voivat liittyä siihen, että Hollannissa lähes kaikki pyöräilevät. Joka tapauksessa tutkimuksessa oli myös selviä viitteitä tienkäyttäjäidentiteeteistä, jotka johtivat erilaisiin näkemyksiin sisä- ja ulkoryhmän käyttäytymiselle. Esimerkiksi, itsensä autoilijoiksi identifioivat ajattelivat pyöräilijöiden sääntöjen rikkomisen johtuvan enemmän pyöräilijöistä itsestään ja heidän käyttäytymisestään, kun taas muiden autoilijoiden sääntöjen rikkomisen ajateltiin johtuvan enemmän olosuhteista (Hoekstra ym., 2018).

Missourissa Yhdysvalloissa tehty nettikysely osoitti, että kuljettajilla, jotka eivät pyöräile, on vähäisempi tietämys Missourin pyöräilylaeista (Grimes ym., 2021). Yleisimmin väärin vastattu kysymys liittyi pyöräilijän asemoitumiseen kaistalla. Lähes puolet vastaajista uskoi, että tyypillisellä kaksisuuntaisella tiellä pyöräilijän pitäisi siirtyä oikealle ja antaa takana tulevalle moottoriajoneuvon kuljettajalle mahdollisuus mennä ohi.

Ruotsalaistutkimus tarkasteli tienkäyttäjäroolin vaikutusta käyttäytymiseen liikenteessä (Nygårdhs ym., 2020). Tutkimuksessa osallistujat kulkivat saman reitin kaksi kertaa, kerran pyörällä ja kerran autolla. Tutkimuksessa havaittiin kulloisenkin tienkäyttäjäroolin vaikutus käyttäytymiseen. Kun tienkäyttäjät yrittävät sopeutua eri rooliin kuin yleensä, heidän käyttäytymiseensä vaikuttaa enemmän sen hetkinen tienkäyttäjärooli ja tilanne kuin heidän pääasiallinen tienkäyttäjäroolinsa. Käyttäjäroolin määrittely ja osallistujien rekrytointi tutkimukseen perustui kysymykselle ”Kuinka usein ajat autoa/pyöräilet?” Osallistuja luokiteltiin pääasialliseksi autoilijaksi, jos hän erittäin usein, usein tai joskus ajoi autoa ja pyöräili vain harvoin. Pääasiallisesti pyöräilijäksi luokiteltiin osallistuja, joka erittäin usein, tai usein pyöräili ja ajoi autoa harvoin tai ei koskaan. Ottaen huomioon tutkimuksen luonne kaikkien osallistujien täytyi tietysti osata sekä ajaa autoa että pyörää, joten erottelu pyöräilijöihin ja autoilijoihin ei voinut olla toisiaan poissulkeva.

Useat tutkimukset ovat tarkastelleet autoilijoiden visuaalista tarkkaavaisuutta pyöräilijöitä kohtaan sekä sitä, miten heidän pyöräilykokemuksensa tähän vaikuttaa. Tulokset ovat ristiriitaisia. Simulaattoritutkimus osoitti, ettei autoilijoiden visuaalinen tarkkavaisuus pyöräilijöitä kohtaan liittynyt heidän pyöräilykokemukseensa (Robbins ja Chapman, 2018). Toisessa simulaattoritutkimuksessa autoilijat, jotka myös pyöräilivät, törmäsivät vähemmän todennäköisesti pyöräilijöihin ja havaitsivat heidät kauempaa kuin kuljettajat, jotka eivät pyöräilleet (Roge ym., 2017). Tuoreessa kenttätutkimuksessa kuljettajat ajoivat Toronton kaupungissa mittalaittein varustettua autoa (Kaya ym., 2021). Tästä ajosuorituksesta analysoitiin visuaalisen haun virheet risteyksissä, joissa jalankulkijoita ja pyöräilijöitä saattoi olla. Visuaalisen haun virheiden huomattiin olevan yleisempiä kuljettajilla, joilla ei ollut pyöräilykokemusta kuin niillä kuljettajilla, joilla oli pyöräilykokemusta.

Tutkimuksen tarkoitus

Yllä oleva lyhyt kirjallisuuskatsaus osoittaa, että tienkäyttäjryhmään kuulumisen vaikuttaa havaintoon ja käyttäytymiseen liikenteessä. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli tarkastella suomalaisten tienkäyttäjäidentiteettejä ja määritellä yksittäisten ja useampien samanaikaisten tienkäyttäjäidentiteettien yleisyys ja heidän käsityksiään muista tienkäyttäjistä. Tarkastelun painopiste oli kahdessa tienkäyttäjäidentiteetissä: moottoriajoneuvojen kuljettajissa ja pyöräilijöissä.

Näiden kahden tienkäyttäjäidentiteetin valintaan oli useita syitä. Jos painotetaan liikenteessä aktiivisia liikkumisen muotoja, rajautuvat julkisen liikenteen käyttäjät pois, koska he eivät ohjaa ajoneuvoa itse. Julkisen liikenteen käyttäjien lisäksi myös jalankulkijat rajattiin ulkopuolelle, koska lähes kaikki ovat jalankulkijoita ainakin joskus. Lisäksi pidemmällä matkoilla pelkkä kävely ei ole todellinen vaihtoehto, vaan useimmiten tarvitaan esimerkiksi eri liikkumistapojen yhdistämistä. Moottoriajoneuvojen kuljettajat ja pyöräilijät ovat kaksi ryhmää, jotka ovat liikenteessä aktiivisia ja saattavat joutua ristiriitatilanteisiin keskenään. Voi myös olettaa, että heillä olisi vahvemmat tienkäyttäjäidentiteetit kuin jalankulkijoilla ja julkisen liikenteen käyttäjillä.

Mediassa, erityisesti sosiaalisessa mediassa, käydyt kuumentuneet keskustelut nostavat myös nämä kaksi tienkäyttäjryhmää esille. Lisäksi viime vuosina, erityisesti koronapandemian aikana, vastakkainasettelu näiden kahden liikkumismuodon välillä on myös ilmennyt kaupunkisuunnittelussa ympäri Eurooppaa, jolloin nämä kaksi henkilökohtaisen liikkumisen muotoa kilpailevat tilasta ja investoinneista kaupunkien infrastruktuuriin. Näistä esimerkkeinä mainittakoon Helsingissä keskustelut Kruunusilloista ja Sörnäisten tunnelista. Näihin keskusteluihin liittyy vahvasti muun muassa ideologisia, poliittisia, kansanterveydellisiä, ympäristöön ja ilmastonmuutokseen liittyviä näkökulmia.

MENETELMÄT

Aineisto kerättiin keväällä 2021 osana vakuutusyhtiö LähiTapiolan Arjen katsaus -kyselyä. Aineiston keruun toteutti markkinatutkimusyritys Kantar TNS. Osallistujat rekrytoitiin Kantarin verkkopaneelin vastaajakannasta ja otos oli 1018 henkilöä. Kyselyn vastaajat edustivat Suomessa asuvia 15-vuotiaita ja sitä vanhempia (pl. Ahvenanmaan maakunnassa asuvat). Aineistoa painotettiin iän, sukupuolen ja alueen mukaan. Tätä painotusta käytettiin analyseissä korjaamaan ryhmien vastausosuuksien eroavuuksia.

LähiTapiolan Arjen katsaus -kyselyissä kartoitetaan muutaman kerran vuodessa suomalaisten näkemyksiä ja kokemuksia esimerkiksi liikenteen, asumisen, terveyden ja talouden teemoista. Näin oli myös keväällä 2021 toteutetussa kyselyssä: tämän tutkimuksen aineisto kerättiin osana laajempaa kokonaisuutta. Saimme tämän liikennetutkimuksen käyttöön osan kyselyä (noin 10 kysymyksikköä), eikä LähiTapiola osallistunut aiheen tai esimerkiksi kysymysten valintaan.

Tienkäyttäjäidentiteetti. Ensimmäinen kysymys koski sitä, millaisina osallistujat näkevät itsensä liikenteessä, eli millainen tienkäyttäjäidentiteetti heillä on. He vastasivat kysymykseen ”Kuinka hyvin seuraavat väittämät kuvaavat sinua” arvioiden yhdeksää väittämää esim. ”Olen pyöräilijä”, ”Olen ammattikuljettaja” (kaikki kysymysvaihtoehdot on esitetty Taulukossa 2). Arvio annettiin viisiportaisella Likert-asteikolla: 1 = Ei kuvaa minua ollenkaan, 2 = Ei kuvaa minua kovin hyvin, 3 = Kuvaa minua jossain määrin, 4 = Kuvaa minua hyvin, 5 = Kuvaa minua erittäin hyvin. Vastaus ”En osaa sanoa” oli myös mahdollinen. Tienkäyttäjäidentiteeteiksi luokiteltiin väittämät, joiden koettiin kuvaavan itseä hyvin tai erittäin hyvin (vaihtoehdot 4 ja 5). Näistä tienkäyttäjäidentiteeteistä muodostettiin identiteettiluokat, joiden muodostus on selitetty Taulukossa 3. Tämä kysymys oli tutkimuksen riippumaton muuttuja.

Näkemykset eri tienkäyttäjärühmistä. Toinen kysymys tarkasteli ihmisten näkemyksiä eri tienkäyttäjärühmistä. Koska kyselyn pääaihe oli suhde pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvon kuljettajien välillä, jokaisen vastaajan piti arvioida tyypillistä auton kuljettajaa ja tyypillistä pyöräilijää eri ominaisuuksien suhteen, jotka on esitetty Taulukossa 1. Kysymys oli ”Arvioi mielestäsi tyypillisen pyöräilijän/henkilöautonkuljettajan ominaisuuksia alla olevilla asteikoilla 0–10”.

Taulukko 1. Arvioidut ominaisuudet ja niiden vastausasteikot.

| Ominaisuus | Vastausasteikko |
|---|---|
| Aggressiivisuus | 0 = Ei ollenkaan aggressiivinen — 10 = Erittäin aggressiivinen |
| Tietämys liikennesäännöistä | 0 = Täysin tietämätön liikennesäännöistä — 10 = Erittäin hyvä tietämys liikennesäännöistä |
| Kohteliaisuus | 0 = Ei ollenkaan kohtelias — 10 = Erittäin kohtelias |
| Riskinotto | 0 = Ei ollenkaan riskinottaja — 10 = Äärimmäinen riskinottaja |
| Liikennesääntöjen huomiotta jättäminen | 0 = Ei koskaan jätä liikennesääntöjä huomiotta — 10 = Jättää lähes aina liikennesäännöt huomiotta |

Ärsyntyminen muista tienkäyttäjryhmistä. Osallistujia pyydettiin arvioimaan “Kuinka usein seuraavat tienkäyttäjät ovat ärsyttäneet sinua käytöksellään viimeisen kolmen kuukauden aikana?”. Arvioidut tienkäyttäjryhmät olivat: henkilöautonkuljettajat, jalankulkijat, kuorma-autonkuljettajat, linja-autonkuljettajat, mopon/mopoautonkuljettajat, pakettiautonkuljettajat, pyöräilijät, ja taksinkuljettajat. Vastausasteikko oli: Eivät lainkaan, Vain kerran, Kerran tai pari kuukaudessa, Noin kerran viikossa, 2–3 päivänä viikossa, Päivittäin/melkein joka päivä.

Liikennepolitiikkaan ja –turvallisuuteen liittyvät näkemykset. Osallistujat arvioivat kuinka samaa mieltä he olivat 10 liikennepolitiikkaa ja –turvallisuutta koskevan väittämän kanssa, esimerkiksi “Suurimmalta osalta tien käyttäjistä puuttuu empatia muita kohtaan”, “Kaupungeissa paikoissa, missä on paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä, nopeusrajoituksen tulisi olla korkeintaan 30 km/tunnissa”. Väittämät ja vastausskaala kokonaisuudessaan löytyvät Taulukosta 5. Vastausskaala oli 1 = Täysin eri mieltä — 5 = Täysin samaa mieltä.

Lopuksi osallistujilta kysyttiin, omistavatko tai onko heidän käytössään henkilöauto tai polkupyörä (myöhemmin omistajuus). Lisäksi niille, jotka raportoivat omistavansa tai heidän käytössään olevan henkilöauton tai polkupyörän, kysyimme kuinka kiintyneitä he ovat ajoneuvoonsa. Vastausvaihtoehdot olivat: Olen erittäin kiintynyt, Olen jonkin verran kiintynyt, En oikeastaan ole kiintynyt, En ole lainkaan kiintynyt, En osaa sanoa. Kiintyneeksi luokiteltiin vastaukset: Olen erittäin kiintynyt ja Olen jonkin verran kiintynyt.

Tilastanalyysit

Identiteetti luokkien eroja tyypilliseen henkilöautoilijaan ja pyöräilijään liitetyistä ominaisuuksista tarkasteltiin toistomittausvarianssianalyysillä, jossa ikä ja sukupuoli oli kontrolloitu. Identiteetti luokka oli yksilöiden välinen muuttuja, tienkäyttäjärühmä oli yksilön sisäinen muuttuja.

Vastaavasti tienkäyttäjärühmistä ärsyyntymisen analyysiin käytettiin toistomittausvarianssianalyysiä, jossa identiteetti luokka oli yksilöiden välinen muuttuja, käyttäjärühmä yksilön sisäinen muuttuja ja kertojen määrä kolmen kuukauden aikana oli riippuva muuttuja. Riippuva muuttuja muunnettiin jatkuvaksi kuvaamaan kertoja kolmen kuukauden aikana seuraavasti: Eivät lainkaan \rightarrow 0 kertaa; Vain kerran \rightarrow 1; Kerran tai pari kuukaudessa \rightarrow 4,5; Noin kerran viikossa \rightarrow 13; 2–3 päivänä viikossa \rightarrow 32,5; Päivittäin/ melkein joka päivä \rightarrow 91. Ikä, sukupuoli ja Tilastollinen kuntaryhmitys (pääkaupunkiseutu, kaupunkimaiset kunnat, taajaan asutut kunnat, maaseutumaiset kunnat) oli kontrolloitu.

Asenteita tarkasteltaessa käytimme Kruskal-Wallis H-testiä tarkastelemaan eroja identiteetti luokkien mielipiteissä. Kruskal-Wallis H-testi on ei-parametrinen vastine yksisuuntaiselle varianssianalyysille. Jos identiteetti luokkien päävaikutus oli merkitsevä, tehtiin parivertailut identiteetti luokkien välillä käyttäen Bonferroni-korjausta.

TULOKSET

Tienkäyttäjäidentiteetit

Tienkäyttäjien pääidentiteetin katsottiin perustuvan vaihtoehtoihin, jotka he kokivat kuvaavan heitä hyvin tai erittäin hyvin (Taulukko 2). Yleisin pääidentiteetti oli henkilöautonkuljettaja (60,7 %), jota seurasi jalankulkija, henkilöauton matkustaja ja pyöräilijä. Kun luokitteluun lisätään vielä ”Kuvaa minua jossain määrin”, kaikki osuudet luonnollisesti kohoavat mukaan lukien henkilöauton matkustaja (31,3 % → 64,1 %) ja lähes tuplaantuminen pyöräilijöiden määrässä (30,6 % → 57,6 %). Kuten aiemmin mainitsimme, ”Kuvaa minua jossain määrin” ei luokiteltu pääidentiteetin indikaattoriksi.

Taulukko 2. Itse identifioitujen tienkäyttäjäidentiteettien yleisyys. Pääidentiteetti perustui arvioille kuvaa minua hyvin tai erittäin hyvin (lihavoitu).

| Olen... | Kuvaa minua hyvin | Kuvaa minua jossain määrin |
|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | Kuvaa minua erittäin hyvin | Kuvaa minua erittäin hyvin |
| ... henkilöautonkuljettaja | 60,7 % | 75,9 % |
| ... jalankulkija | 55,8 % | 84,0 % |
| ... henkilöauton matkustaja | 31,3 % | 64,1 % |
| ... pyöräilijä | 30,6 % | 57,6 % |
| ... julkisen liikenteen käyttäjä | 24,1 % | 42,8 % |
| ... moottoripyöräilijä | 5,5 % | 10,5 % |
| ... pakettiautonkuljettaja | 5,0 % | 15,6 % |
| ... ammattikuljettaja | 4,8 % | 11,3 % |
| ... mopon/mopoautonkuljettaja | 2,5 % | 5,4 % |

Koska ihmisellä voi olla monia samanaikaisia identiteettejä, myös monet samanaikaiset tienkäyttäjäidentiteetit ovat mahdollisia. Muodostimme kysytyistä tienkäyttäjäidentiteeteistä moottoriajoneuvon kuljettajat ja pyöräilijät huomioon ottavan uuden muuttujan, identiteettiluokka, jota käytämme tutkimuksemme jatkoanalyseissa. Identiteettiluokkien muodostuminen on kuvattu Taulukossa 3. Tarkastelussa moottoriajoneuvon kuljettajat on yhdistetty kaikista moottoriajoneuvoluokista (henkilöauto, moottoripyörä, pakettiauto, ammattikuljettaja, mopo/mopoauto) yhdeksi luokaksi.

Vastaajista 9,1 prosenttia ei tuntenut vahvasti (Kuvaa minua hyvin tai erittäin hyvin) kuuluvansa mihinkään tienkäyttäjryhmään (pyöräilijä, moottoriajoneuvon kuljettaja, jalankulkija tai julkisen liikenteen käyttäjä), kun 4 prosenttia tunsi kuuluvansa kaikkiin ryhmiin vahvasti. Yhteensä 376 vastaajalla (36,9 %) oli yksi vahva identiteetti. Suurin osa

heistä oli moottoriajoneuvon kuljettajia (305/376, 81,1 %). Lopuilla puolella (50 %) oli vähintään kaksi vahvaa tienkäyttäjäidentiteettiä. Monet pääasiassa pyöräilijöiksi ja luokkaan molemmat luokitellut (ks. Taulukko 3), luokittelivat itsensä myös jalankulkijoiksi.

Taulukko 3. Identiteettiluokan muodostaminen suhteessa tienkäyttäjäidentiteetteihin.

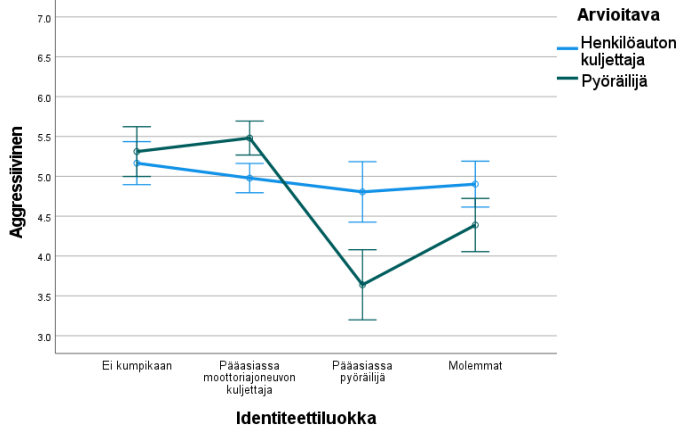
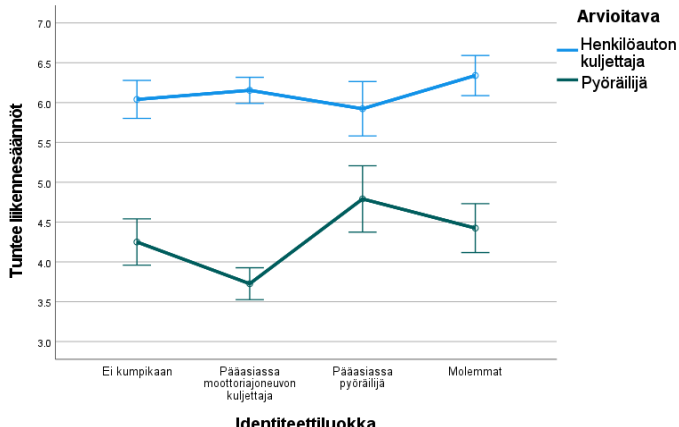
| Tienkäyttäjäidentiteetti | Identiteettiluokka | | | | Yhteensä |
|---|--------------------|---|-----------------------|-----------------|-----------------|
| | Ei kumpikaan | Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | Pääasiassa pyöräilijä | Molemmat | |
| Ei vahvasti mikään | 93 | 0 | 0 | 0 | 93 |
| Vain julkisen liikenteen käyttäjä | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Vain jalankulkija | 58 | 0 | 0 | 0 | 58 |
| Jalankulkija + julkisen liikenteen käyttäjä | 90 | 0 | 0 | 0 | 90 |
| Vain pyöräilijä | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 |
| Pyöräilijä + jalankulkija | 0 | 0 | 50 | 0 | 50 |
| Pyöräilijä + jalankulkija + julkisen liikenteen käyttäjä | 0 | 0 | 57 | 0 | 57 |
| Vain MA kuljettaja | 0 | 305 | 0 | 0 | 305 |
| MA kuljettaja + julkisen liikenteen käyttäjä | 0 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| MA kuljettaja + jalankulkija | 0 | 107 | 0 | 0 | 107 |
| MA kuljettaja + jalankulkija + julkisen liikenteen käyttäjä | 0 | 40 | 0 | 0 | 40 |
| MA kuljettaja + pyöräilijä | 0 | 0 | 0 | 27 | 27 |
| MA kuljettaja + pyöräilijä + julkisen liikenteen käyttäjä | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| MA kuljettaja + pyöräilijä + jalankulkija | 0 | 0 | 0 | 125 | 125 |
| Kaikki | 0 | 0 | 0 | 41 | 41 |
| Yhteensä | 245 (24 %) | 462 (45,3 %) | 116 (11,4 %) | 196 (19,2 %) | 1019 (100 %) |

MA=Moottoriajoneuvon

Taulukon 3 viimeinen rivi esittää määrät ja suhteelliset osuudet identiteettiluokkien mukaan: Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja (45,3 %), Pääasiassa pyöräilijä (11,4 %), Molemmat (19,2 %), ja Ei kumpikaan (24 %).

Eroavatko identiteetti luokkien käsitykset henkilöautonkuljettajasta ja pyöräilijästä eri ominaisuuksien suhteen?

Pääkiinnostuksen kohteita oli kaksi. Ensimmäisenä tarkasteltiin sitä, arvioidaanko tyypillisen henkilöautonkuljettajan ja pyöräilijän eroavan toisistaan näiden ominaisuuksien suhteen (tienkäyttäjäröhmän päävaikutus). Toisena kiinnostuksen kohteena oli se, vaikuttaako oma identiteetti luokka arvioihin eri tienkäyttäjäröhmistä (tienkäyttäjäröhmän ja identiteetti luokan interaktio). Kaikkien ominaisuuksien kohdalla identiteetti luokkien arviot erosivat toisistaan (identiteetti luokan päävaikutus, $p < .001$), mutta tulkitsemme tämän liittyvän tienkäyttäjäröhmän ja identiteetti luokan interaktioon, joten emme tarkastele tätä enempää.

| <p>0=Ei ollenkaan aggressiivinen ... 10 Erittäin aggressiivinen</p>  <table border="1"> <caption>Aggressiivinen</caption> <thead> <tr> <th>Identiteetti luokka</th> <th>Henkilöauton kuljettaja</th> <th>Pyöräilijä</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ei kumpikaan</td> <td>~5.2</td> <td>~5.3</td> </tr> <tr> <td>Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja</td> <td>~5.0</td> <td>~5.5</td> </tr> <tr> <td>Pääasiassa pyöräilijä</td> <td>~4.8</td> <td>~3.7</td> </tr> <tr> <td>Molemmat</td> <td>~4.9</td> <td>~4.4</td> </tr> </tbody> </table> | Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | Ei kumpikaan | ~5.2 | ~5.3 | Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~5.0 | ~5.5 | Pääasiassa pyöräilijä | ~4.8 | ~3.7 | Molemmat | ~4.9 | ~4.4 | <p>Tyypillisen henkilöautonkuljettajan (ka 4,99) arvioitiin olevan hieman vähemmän aggressiivinen kuin tyypillisen pyöräilijän (ka 5,03) ($F(1, 972)=30.43, p < .001$). Identiteetti luokka kuitenkin vaikutti arvioon ($F(3, 972)=16.41, p < .001$) siten, että pääasiassa pyöräilijät arvioivat tyypillisen pyöräilijän olevan vähemmän aggressiivinen kuin tyypillisen henkilöautonkuljettajan, kun päinvastaisen arvion antoivat pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajat.</p> |
|---|-------------------------|-------------------------|------------|--------------|------|------|---|------|------|-----------------------|------|------|----------|------|------|--|
| Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | | | | | | | | | | | | | | |
| Ei kumpikaan | ~5.2 | ~5.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~5.0 | ~5.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| Pääasiassa pyöräilijä | ~4.8 | ~3.7 | | | | | | | | | | | | | | |
| Molemmat | ~4.9 | ~4.4 | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>0=Täysin tietämätön liikennesäännöistä ... 10=Erittäin hyvä tietämys liikennesäännöistä</p>  <table border="1"> <caption>Tuntee liikennesäännöt</caption> <thead> <tr> <th>Identiteetti luokka</th> <th>Henkilöauton kuljettaja</th> <th>Pyöräilijä</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ei kumpikaan</td> <td>~6.1</td> <td>~4.3</td> </tr> <tr> <td>Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja</td> <td>~6.2</td> <td>~3.7</td> </tr> <tr> <td>Pääasiassa pyöräilijä</td> <td>~5.9</td> <td>~4.8</td> </tr> <tr> <td>Molemmat</td> <td>~6.4</td> <td>~4.4</td> </tr> </tbody> </table> | Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | Ei kumpikaan | ~6.1 | ~4.3 | Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~6.2 | ~3.7 | Pääasiassa pyöräilijä | ~5.9 | ~4.8 | Molemmat | ~6.4 | ~4.4 | <p>Tyypillisen henkilöautonkuljettajan (ka 6,14) arvioitiin tietävän liikennesäännöt paremmin kuin tyypillisen pyöräilijän (ka 4,10) ($F(1, 1024)=26.40, p < .001$). Identiteetti luokka vaikutti arvioon ($F(3, 1024)=8.73, p < .001$) siten että pyöräilijät (pääasiassa pyöräilijät tai molemmat) arvioivat tyypillisen pyöräilijän tietämyksen korkeammaksi kuin pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajat. Kuitenkin pyöräilijätkin arvioivat tyypillisen pyöräilijän tietämyksen huonommaksi kuin henkilöautonkuljettajien.</p> |
| Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | | | | | | | | | | | | | | |
| Ei kumpikaan | ~6.1 | ~4.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~6.2 | ~3.7 | | | | | | | | | | | | | | |
| Pääasiassa pyöräilijä | ~5.9 | ~4.8 | | | | | | | | | | | | | | |
| Molemmat | ~6.4 | ~4.4 | | | | | | | | | | | | | | |

| <p>0=Ei ollenkaan kohtelias ... 10=Erittäin kohtelias</p> <table border="1"> <caption>Kohtelias</caption> <thead> <tr> <th>Identiteetti luokka</th> <th>Henkilöauton kuljettaja</th> <th>Pyöräilijä</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Ei kumpikaan</td> <td>~5.7</td> <td>~4.3</td> </tr> <tr> <td>2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja</td> <td>~5.7</td> <td>~4.0</td> </tr> <tr> <td>3 Pääasiassa pyöräilijä</td> <td>~5.9</td> <td>~5.4</td> </tr> <tr> <td>4 Molemmat</td> <td>~6.0</td> <td>~5.3</td> </tr> </tbody> </table> | Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | 1 Ei kumpikaan | ~5.7 | ~4.3 | 2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~5.7 | ~4.0 | 3 Pääasiassa pyöräilijä | ~5.9 | ~5.4 | 4 Molemmat | ~6.0 | ~5.3 | <p>Vaikka kuva saattaa muuta vihjata, yleisesti kohteliaisuudessa ei ollut merkitsevää eroa tienkäyttäjryhmien välillä ($F(1, 1012)=0.015, p=.901$). Identiteetti luokka vaikutti arvioon ($F(3, 1012)=12.89, p<.001$) siten, että pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajat ja ei kumpikaan –luokka arvioi tyypillisen pyöräilijän vähemmän kohteliaaksi kuin tyypillisen henkilöautonkuljettajan. Myös molemmat –luokka arvioi tyypillisen pyöräilijän vähemmän kohteliaaksi kuin tyypillisen henkilöautonkuljettajan, vaikka ero ei ollutkaan yhtä suuri kuin moottoriajoneuvon kuljettajilla.</p> |
|--|-------------------------|-------------------------|------------|----------------|------|------|---|------|------|-------------------------|------|------|------------|------|------|---|
| Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 Ei kumpikaan | ~5.7 | ~4.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~5.7 | ~4.0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 Pääasiassa pyöräilijä | ~5.9 | ~5.4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 Molemmat | ~6.0 | ~5.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>0=Ei ollenkaan riskinottaja ... 10=Äärimmäinen riskinottaja</p> <table border="1"> <caption>Riskinottaja</caption> <thead> <tr> <th>Identiteetti luokka</th> <th>Henkilöauton kuljettaja</th> <th>Pyöräilijä</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Ei kumpikaan</td> <td>~5.3</td> <td>~6.2</td> </tr> <tr> <td>2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja</td> <td>~5.2</td> <td>~6.3</td> </tr> <tr> <td>3 Pääasiassa pyöräilijä</td> <td>~5.4</td> <td>~4.8</td> </tr> <tr> <td>4 Molemmat</td> <td>~5.2</td> <td>~5.5</td> </tr> </tbody> </table> | Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | 1 Ei kumpikaan | ~5.3 | ~6.2 | 2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~5.2 | ~6.3 | 3 Pääasiassa pyöräilijä | ~5.4 | ~4.8 | 4 Molemmat | ~5.2 | ~5.5 | <p>Tienkäyttäjryhmien välillä ei ollut eroa riskinottamisessa ($F(1, 990)=0.253, p=.615$). Identiteetti luokka vaikutti arvioon ($F(3, 990)=19.22, p<.001$) siten, että pääasiassa moottoriajoneuvonkuljettaja ja ei kumpikaan –luokka arvioi tyypillisen pyöräilijän olevan enemmän riskinottaja kuin tyypillinen henkilöautonkuljettaja.</p> |
| Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 Ei kumpikaan | ~5.3 | ~6.2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~5.2 | ~6.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 Pääasiassa pyöräilijä | ~5.4 | ~4.8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 Molemmat | ~5.2 | ~5.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>0=Ei koskaan jätä liikennesääntöjä huomiotta ... 10=Jättää lähes aina liikennesäännöt huomiotta</p> <table border="1"> <caption>Jätä liikennesääntöjä huomiotta</caption> <thead> <tr> <th>Identiteetti luokka</th> <th>Henkilöauton kuljettaja</th> <th>Pyöräilijä</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Ei kumpikaan</td> <td>~4.9</td> <td>~6.4</td> </tr> <tr> <td>2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja</td> <td>~4.7</td> <td>~6.8</td> </tr> <tr> <td>3 Pääasiassa pyöräilijä</td> <td>~4.8</td> <td>~5.4</td> </tr> <tr> <td>4 Molemmat</td> <td>~4.5</td> <td>~5.9</td> </tr> </tbody> </table> | Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | 1 Ei kumpikaan | ~4.9 | ~6.4 | 2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~4.7 | ~6.8 | 3 Pääasiassa pyöräilijä | ~4.8 | ~5.4 | 4 Molemmat | ~4.5 | ~5.9 | <p>Tyypillisen pyöräilijän (ka 6,37) arviointiin jättävän liikennesäännöt huomiotta useammin kuin tyypillisen henkilöautonkuljettajan (ka 4,70) ($F(1, 1002)=22.42, p<.001$). Identiteetti luokka vaikutti arvioon ($F(3, 1002)=14.34, p<.001$) siten, että pääasiassa pyöräilijät arvioivat, ettei pyöräilijän ja henkilöautonkuljettajan välillä ole liikennesääntöjen huomioimisessa eroja, muiden ryhmien arvioissa pyöräilijöiden jättävän liikennesäännöt useammin huomiotta kuin henkilöautonkuljettajat.</p> |
| Identiteetti luokka | Henkilöauton kuljettaja | Pyöräilijä | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 Ei kumpikaan | ~4.9 | ~6.4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja | ~4.7 | ~6.8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 Pääasiassa pyöräilijä | ~4.8 | ~5.4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 Molemmat | ~4.5 | ~5.9 | | | | | | | | | | | | | | |

Kuva 1 a–e. Identiteetti luokka ja näkemykset tyypillisestä henkilöautonkuljettajasta ja pyöräilijästä eri ominaisuuksien suhteen.

Tienkäyttäjärhymistä ärsyyntyminen

Vastaajia pyydettiin arvioimaan ”Kuinka usein seuraavat tienkäyttäjät ovat ärsyttäneet sinua.”

Taulukko 4 esittää kuinka usein eri tienkäyttäjärhymät ärsyttivät vastaajia.

Taulukko 4. Vastaukset kysymykseen ”Kuinka usein seuraavat tienkäyttäjät ovat ärsyttäneet sinua käytöksellään viimeisen kolmen kuukauden aikana?” tienkäyttäjärhymien mukaan esitettynä.

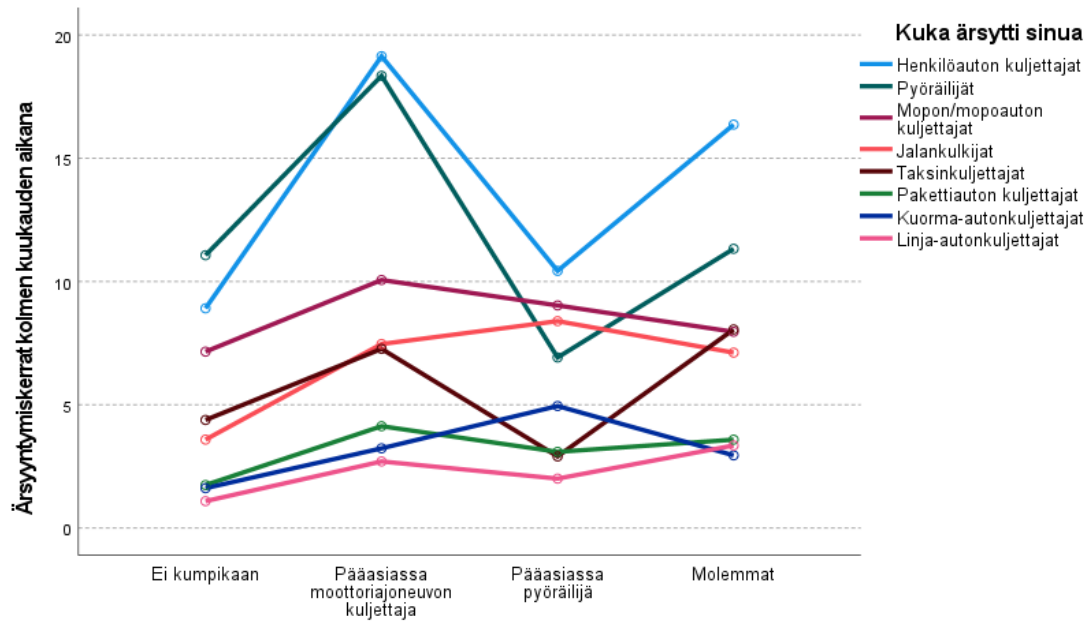
| Tienkäyttäjärhymä | Eivät lainkaan | Vain kerran | Kerran tai pari kuukaudessa | Noin kerran viikossa | 2-3 päivänä viikossa | Päivittäin/ melkein joka päivä |
|----------------------------|----------------|-------------|-----------------------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|
| Henkilöautonkuljettajat | 21,3 % | 7,4 % | 33,1 % | 18,5 % | 10,8 % | 8,9 % |
| Pyöräilijät | 33,2 % | 9,4 % | 23,1 % | 16,1 % | 9,6 % | 8,5 % |
| Mopon/mopoautonkuljettajat | 46,3 % | 10,3 % | 21,3 % | 9,7 % | 7,5 % | 5,0 % |
| Jalankulkijat | 52,1 % | 8,5 % | 20,3 % | 10,4 % | 5,7 % | 3,0 % |
| Taksinkuljettajat | 57,5 % | 8,6 % | 16,4 % | 9,5 % | 5,6 % | 2,4 % |
| Pakettiautonkuljettajat | 64,1 % | 7,3 % | 17,7 % | 7,1 % | 2,9 % | 0,9 % |
| Kuorma-autonkuljettajat | 64,5 % | 10,5 % | 17,1 % | 4,7 % | 2,1 % | 1,1 % |
| Linja-autonkuljettajat | 67,5 % | 11,7 % | 15,2 % | 3,3 % | 1,6 % | 0,7 % |

Muunsimme riippuvan muuttujan jatkuvaksi kuvaamaan kertoja kolmen kuukauden aikana seuraavasti: Eivät lainkaan → 0 kertaa; Vain kerran → 1; Kerran tai pari kuukaudessa → 4,5; Noin kerran viikossa → 13; 2-3 päivänä viikossa → 32,5; Päivittäin/ melkein joka päivä → 91.

Keskiarvot eri ryhmistä ärsyyntymisessä kolmen kuukauden aikana olivat:

Henkilöautonkuljettajat (15,56), Pyöräilijät (14,12), Mopon/mopoautonkuljettajat (9,27), Jalankulkijat (6,94), Taksinkuljettajat (6,06), Pakettiautonkuljettajat (3,52), Kuorma-autonkuljettajat (3,20) ja Linja-autonkuljettajat (2,41). Kuva 2 esittää keskiarvot neljälle identiteetti-tiluokalle.

Eri tienkäyttäjärhymistä ärsyyntymisen yleisyys vaihteli ($F(1, 1027)=11.395, p<.001$). Tämän näkee myös Kuvasta 2 ja Taulukosta 4. Identiteetti-tiluokka vaikutti siihen kuinka usein eri tienkäyttäjärhymät ärsyttivät ($F(1, 1027)=5.243, p<.001$). Identiteetti-tiluokka vaikutti myös ärsyyntymisen yleisyyteen yleisesti ($F(1, 1027)=8.419, p<.001$). Tässä analyysissä kontrolloitiin ikä, sukupuoli, sekä tilastollinen kuntaryhmitys (PKS, Kaupunkimaiset kunnat, Taajaan asutut kunnat, Maaseutumaiset kunnat). Tilastollinen kuntaryhmitys otettiin mukaan, koska eri tienkäyttäjien kohtaamisen yleisyys saattaa riippua kuntatypistä.



Kuva 2. Tienkäyttäjärühmistä ärsyyntymisen keskiarvo kolmen kuukauden ajalta esitettynä identiteetti-tiluokkien suhteen.

Liikennepolitiikkaan ja -turvallisuuteen liittyvät näkemykset

Taulukossa 5 on esitetty väittämät ja vastaukset liikennepolitiikasta ja -turvallisuudesta. Näiden lisäksi tarkasteltiin identiteetti-tiluokkien eroja mielipiteissä. Tulokset on esitetty Taulukossa 6. Kruskal-Wallisin H-testi kertoo, onko identiteetti-tiluokkien päävaikutus merkitsevä. Jos on, identiteetti-tiluokkia vertailtiin pareittain keskenään.

Taulukko 5. Vastaukset väittämiin liikennepolitiikasta ja -turvallisuudesta.

| Väittäjä | Täysin eri mieltä | Jokseenkin eri mieltä | En samaa enkä eri mieltä | Jokseenkin samaa mieltä | Täysin samaa mieltä | EOS* |
|---|-------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------|--------|
| Rattijuopumuksen rangaistavuuden promillerajaksi tulisi säätää 0,2 promillea nykyisen 0,5 promillen asemesta. | 14,4 % | 15,3 % | 13,0 % | 20,7 % | 31,5 % | 5,0 % |
| Poliisin rattijuopumusratsioita pitäisi olla enemmän. | 3,0 % | 5,6 % | 14,8 % | 35,0 % | 37,3 % | 4,4 % |
| Julkisen liikenteen pitäisi olla valtion tasolla painopisteenä. | 5,8 % | 9,6 % | 21,0 % | 33,2 % | 19,0 % | 11,4 % |
| Jalankulkijat ovat usein kahden tullen välissä (pyöräilijöiden ja autoilijoiden). | 3,1 % | 13,0 % | 19,8 % | 39,8 % | 20,5 % | 3,8 % |
| Kaupungeissa paikoissa, missä on paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä, nopeusrajoituksen tulisi olla korkeintaan 30 km/tunnissa. | 9,8 % | 19,8 % | 15,7 % | 30,9 % | 18,7 % | 5,0 % |
| Moottoriteiden nopeusrajoitus pitäisi nostaa nykyisestä 120 km/t 130:een km/t. | 17,6 % | 21,8 % | 16,6 % | 16,1 % | 21,9 % | 6,0 % |
| Pyöräily on hyödyllistä sekä terveydelle että ympäristölle. | 0,9 % | 2,8 % | 5,5 % | 26,4 % | 63,1 % | 1,2 % |
| Pyöräilyä pitäisi edistää voimakkaasti kunnan/kaupungin tasolla. | 5,6 % | 11,5 % | 24,3 % | 33,3 % | 21,2 % | 4,1 % |
| Henkilöautot ovat pääsyy saasteisiin tänä päivänä. | 31,5 % | 29,2 % | 20,1 % | 11,6 % | 2,6 % | 5,0 % |
| Henkilöauton omistaminen on merkki vapaudesta. | 12,9 % | 18,3 % | 23,1 % | 26,7 % | 13,1 % | 5,8 % |
| Sinun pitää olla sekä autoilija että pyöräilijä, jotta voit ymmärtää molempien näkökulmia | 4,2 % | 10,1 % | 17,2 % | 40,6 % | 23,2 % | 4,7 % |
| Suurimmalta osalta tien käyttäjistä puuttuu empatia muita kohtaan. | 2,4 % | 16,4 % | 25,9 % | 36,4 % | 13,3 % | 5,7 % |

*EOS = En osaa sanoa

Taulukko 6. Identiteetti luokkien vertailu liikennepolitiikkaan ja -turvallisuuteen liittyvissä näkemyksissä.

| Väittämä | Päävaikutus ^a | Keskiarvo (skaala 1-5) ^b | Parivertailut ^c |
|---|--------------------------|--|----------------------------|
| Rattijuopumuksen rangaistavuuden promillerajaksi tulisi säätää 0,2 promillea nykyisen 0,5 promillen asemesta. | H(3)=29.249, p<.001 | Pääasiassa pyöräilijä (3,87) Molemmat (3,62) Ei kumpikaan (3,51) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,18) | |
| Poliisin rattijuopumusratsioita pitäisi olla enemmän. | H(3)=4.80, p=.187 | Ei kumpikaan (3,47) Molemmat (3,45) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,45) Pääasiassa pyöräilijä (3,36) | |
| Julkisen liikenteen pitäisi olla valtion tasolla painopisteenä. | H(3)=72.009, p<.001 | Pääasiassa pyöräilijä (4,12) Ei kumpikaan (3,87) Molemmat (3,54) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,28) | |
| Jalankulkijat ovat usein kahden tulen välissä (pyöräilijöiden ja autoilijöiden). | H(3)=22.206, p<.001 | Ei kumpikaan (3,85) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,67) Pääasiassa pyöräilijä (3,45) Molemmat (3,43) | |
| Kaupungeissa paikoissa, missä on paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä, nopeusrajoituksen tulisi olla korkeintaan 30 km/tunnissa. | H(3)=116.927, p<.001 | Pääasiassa pyöräilijä (4,00) Ei kumpikaan (3,78) Molemmat (3,32) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (2,89) | |
| Moottoriteiden nopeusrajoitus pitäisi nostaa nykyisestä 120 km/t 130:een km/t. | H(3)=116.927, p<.001 | Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,28) Molemmat (3,01) Ei kumpikaan (2,76) Pääasiassa pyöräilijä (2,63) | |
| Pyöräily on hyödyllistä sekä terveydelle että ympäristölle. | H(3)=106.089, p<.001 | Pääasiassa pyöräilijä (4,88) Molemmat (4,77) Ei kumpikaan (4,45) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (4,32) | |
| Pyöräilyä pitäisi edistää voimakkaasti kunnan/kaupungin tasolla. | H(3)=160.416, p<.001 | Pääasiassa pyöräilijä (4,33) Molemmat (3,92) Ei kumpikaan (3,70) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,12) | |
| Henkilöautot ovat pääsyy saasteisiin tänä päivänä. | H(3)=145.249, p<.001 | Pääasiassa pyöräilijä (2,94) Ei kumpikaan (2,67) Molemmat (2,21) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (1,81) | |
| Henkilöauton omistaminen on merkki vapaudesta. | H(3)=77.229, p<.001 | Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,40) Molemmat (3,14) Ei kumpikaan (2,64) Pääasiassa pyöräilijä (2,61) | |
| Sinun pitää olla sekä autoilija että pyöräilijä, jotta voit ymmärtää molempien näkökulmia | H(3)=63.339, p<.001 | Molemmat (4,17) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,65) Pääasiassa pyöräilijä (3,60) Ei kumpikaan (3,54) | |
| Suurimmalta osalta tien käyttäjistä puuttuu empatia muita kohtaan. | H(3)=1.053, p=.789 | Ei kumpikaan (3,47) Molemmat (3,45) Pääasiassa moottoriajon. kuljettaja (3,45) Pääasiassa pyöräilijä (3,36) | |

^a Kruskal-Wallis H-testin päävaikutus.

^b Identiteetti luokat on järjestetty Kruskal-Wallis testin luokittelun mukaan (rank).

^c Parivertailut on tehty vain, jos päävaikutus on ollut merkitsevä. Täysi viiva p<0.01,

katkoviiva p<0.05

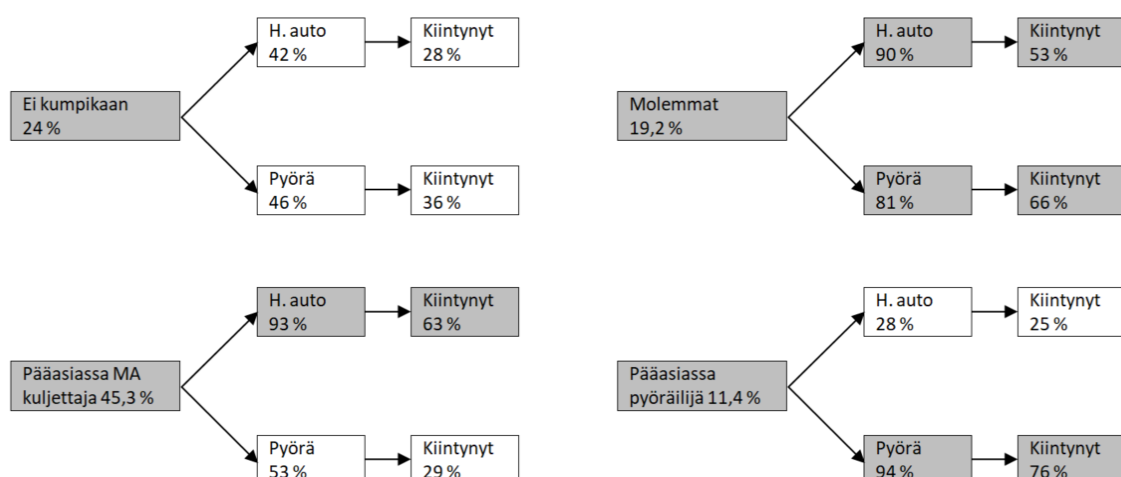
Taulukossa 7 on kysymys kiintymyksestä omaan ajoneuvoon, joka on esitetty osallistujille, jotka raportoivat omistavansa tai heidän käytössään olevan henkilöauton tai polkupyörän (omistajuus). Kuvassa 3 on esitetty ajoneuvojen omistajuus sekä kiintymys suhteessa identiteetti- ja luokkiin. Identiteetti- ja luokissa osuudet kuvaavat tähän luokkaan kuuluneiden osuutta kaikista vastaajista. Omistajuus kuvaa ajoneuvon omistajien osuutta tiettyyn identiteetti- ja luokkaan kuuluvista ja kiintymys ajoneuvoonsa kiintyneiden osuutta ajoneuvon omistajista kyseisessä identiteetti- ja luokassa. Esimerkiksi pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajia on osallistujista 45,3 prosenttia. Heistä 93 prosenttia omistaa tai heillä on käytössään henkilöauto. Näistä 63 prosenttia on kiintyneitä ajoneuvoonsa.

Taulukko 7. Kiintymys omaan ajoneuvoon.

| | Kerroit aiemmin, että omistat tai käytössäsi on henkilöauto . Kuinka kiintynyt olet siihen? (N=743)* | Kerroit aiemmin, että omistat tai käytössäsi on polkupyörä . Kuinka kiintynyt olet siihen? (N=623)** |
|------------------------------|---|---|
| Olen erittäin kiintynyt | 17,7 % | 15,4 % |
| Olen jonkin verran kiintynyt | 36,6 % | 32,6 % |
| En oikeastaan ole kiintynyt | 30,8 % | 32,6 % |
| En ole lainkaan kiintynyt | 12,6 % | 17,7 % |
| En osaa sanoa | 2,3 % | 1,7 % |

* 743/1018 (73 %) raportoi omistavansa tai heidän käytössään olevan henkilöauton.

** 623/1018 (61 %) raportoi omistavansa tai heidän käytössään olevan polkupyörän.



Kuva 3. Identiteetti- ja luokka (ensimmäinen sarake), pyörän ja henkilöauton (H.auto) omistajuus (toinen sarake) sekä ajoneuvoonsa kiintyneet (kolmas sarake). Harmaa kuvaa pääasiassa liittyvää ajoneuvoa. (Tarkempi selitys kuvan tulkinnasta tekstissä.)

POHDINTA

Ei ole helppoa tarkastella sitä, kokevatko ihmiset kuuluvansa tiettyyn ryhmään ja miten vahvasti he tähän ryhmään kuuluvat. Liikenteen alueelta puuttuu tällainen tarkastelu, vaikka jokainen meistä on päivittäin tai lähes päivittäin osa liikennettä jossain roolissa.

Tutkimuksessamme pyydettiin osallistujia arvioimaan kuinka hyvin he kokevat eri tienkäyttäjryhmiin kuulumisen kuvaavan heitä (esimerkiksi “Olen henkilöautonkuljettaja” tai “Olen pyöräilijä”). Valitsimme tienkäyttäjäidentiteettiä kuvaaviksi vastaukset (‘Kuvaa minua hyvin’ ja ‘Kuvaa minua erittäin hyvin’). Tällä lähestymistavalla saimme näyttöä siitä, miten sisä- ja ulkoryhmiin kuuluminen vaikuttaa käsityksiin tienkäyttäjistä.

Tämä tukee lähestymistapamme toimivuutta ja osoittaa, että tienkäyttäjäidentiteettiä on mahdollista tarkastella kysymyksellä, jossa pyydetään arvioimaan, kuinka vahvasti tienkäyttäjäväittämien koetaan kuvaavan itseä.

Tutkimuksemme mukaan yleisin tienkäyttäjäidentiteetti Suomessa on tällä hetkellä henkilöautonkuljettaja (60,7 %) ja vasta tämän jälkeen jalankulkija (55,8 %). Pyöräilijäksi itsensä identifioivat 30,6 % suomalaisista. Tarkasteltaessa tyypilliseen henkilöautonkuljettajaan ja pyöräilijään liitettäviä ominaisuuksia, näimme selvän ulkoryhmäsisäryhmä –efektin. Tämä ei erottunut tyypillistä henkilöautoilijaa koskevissa arvioissa, vaan tyypillistä pyöräilijää koskevissa arvioissa. Pyöräilijät arvioivat toiset pyöräilijät suotuisammin kuin moottoriajoneuvon kuljettajat arvioivat pyöräilijät. Moottoriajoneuvon kuljettajat ärsyyntyivät muista henkilöautonkuljettajista ja pyöräilijöistä enemmän kuin ei-moottoriajoneuvon kuljettajat.

Vaikka suurin osa vastaajista luokiteltiin identiteettiluokkaan pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja (45,3 %), osuus itsensä sekä moottoriajoneuvon kuljettajaksi, että pyöräilijäksi luokittelevista (identiteettiluokka molemmat) oli lähes 20 prosenttia. Pääasiassa pyöräilijäksi itsensä luokittelevien osuuskin oli huomattava (11,4 %). Kun lisäsimme tarkasteluun vielä vastaajat, jotka arvioivat tienkäyttäjryhmään kuulumisen kuvaavan heitä jossain määrin, pyöräilijöiden osuus lähes kaksinkertaistui (30,6 % → 57,6 %), mikä viittaa siihen, että monet suomalaiset pyöräilevät edes joskus.

Eri identiteetti luokkien henkilöautonkuljettajiin ja pyöräilijöihin liittämät ominaisuudet paljastivat joitain sisä- ja ulkoryhmiin liittyviä dynamiikkoja. Kaikki identiteetti luokat arvioivat tyypillisen henkilöautonkuljettajan hyvin samalla tavalla. Kun tyypillistä pyöräilijää arvioitiin, pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajien käsitykset erosivat pääasiassa pyöräilijöiden käsityksistä. Kun identiteetti luokka oli molemmat, näkemykset olivat lähempänä pääasiassa pyöräilijöitä.

Joissain tapauksissa kuitenkin identiteetti luokka molemmat liitti tyypilliseen henkilöautonkuljettajaan edullisempia näkemyksiä kuin tyypilliseen pyöräilijään. Pääasiassa pyöräilijät näkivät tyypillisen henkilöautonkuljettajan olevan aggressiivisempi kuin tyypillinen pyöräilijä, kun molemmat identiteetti luokalla ei ollut ryhmien välistä eroa. Kun pääasiassa pyöräilijät eivät tehneet eroa liikennesääntöjen huomiotta jättämisessä, molemmat identiteetti luokka uskoi, että tyypillinen pyöräilijä jättää liikennesääntöt useammin huomiotta kuin tyypillinen henkilöautonkuljettaja.

Kaikki neljä identiteetti luokkaa arvioi tyypillisellä pyöräilijällä olevan heikompi liikennesääntöjen tuntemus kuin tyypillisellä henkilöautonkuljettajalla. Tämä ei ole yllättävää, koska auton ajamiseen tarvitaan erillinen ajokortti, jonka suorittaminen vaatii liikennesääntöjen tuntemusta. Pyörää voivat taas ajaa kaikki ilman mitään lupaa. Tämä lain vaatimus voi siis olla osasyynä moottoriajoneuvon kuljettajien käsitykseen tyypillisestä pyöräilijästä. Lisäksi vaikka pyöräilijäksi itsensä luokittelevat ajattelevat, että tyypillisellä pyöräilijällä on heikompi liikennesääntöjen tuntemus kuin henkilöautonkuljettajilla, he eivät välttämättä ajattele tämän koskevan heitä henkilökohtaisesti. Sen sijaan tutkimuksissa on spekuloitu, että pyöräilijät saattavat ajatella, että pyöräilijöistä on erotettavissa alaryhmä, jonka liikennesääntöjen tuntemus on huonompi kuin heillä itsellään (Delbosc et al., 2019).

Tutkimuksestamme herää kysymys: Ketkä ovat tyypillisiä henkilöautonkuljettajia ja pyöräilijöitä? Kuten Taulukossa 2 näemme, 75,9 % suomalaisista näkevät itsensä vähintään jossain määrin henkilöautonkuljettajana, kun vastaava luku pyöräilijöitä on 57,6 % (Kuvaa minua jossain määrin, Kuvaa minua hyvin, Kuvaa minua erittäin hyvin). Kenen me käsitämme olevan tyypillinen henkilöautonkuljettaja tai tyypillinen pyöräilijä? Perustuuko käsityksemme omiin kokemuksiimme liikenteessä vai median kirjoituksiin tai siihen, kuinka ryhmän jäsenet esittävät itsensä esimerkiksi sosiaalisessa mediassa?

Kysyimme vastaajilta, kuinka usein eri tienkäyttäjryhmät ärsyttivät heitä.

Henkilöautonkuljettajat ja pyöräilijät olivat listan kärjessä. Pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajat ärsyntyivät yhtä paljon henkilöautonkuljettajista ja pyöräilijöistä. Pääasiassa pyöräilijät ja molemmat ärsyntyivät vähemmän pyöräilijöistä kuin henkilöautonkuljettajista. Kun arvioitiin ominaisuuksia, sekä pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettajat että ei kumpikaan identiteetti- luokka arvioivat tyypillisen pyöräilijän negatiivisemmassa valossa kuin tyypillisen henkilöautonkuljettajan. Nämä identiteetti- luokat taas arvioivat henkilöautojen kuljettajien ja pyöräilijöiden ärsyttävän heitä yhtä usein. Kenties henkilöautonkuljettaja tapaa useammin muita henkilöautonkuljettajia kuin pyöräilijöitä ja jotkut näistä ärsyttävät heitä. Toisaalta pyöräilijät voivat myös useammin kohdata muita henkilöautonkuljettajia kuin muita pyöräilijöitä, mikä saattaa johtaa harvempaan ärsyntyymiseen. Yritimme kontrolloida tätä eroa altistuksessa ottamalla analyyseissä huomioon kuntatyyppin, mutta kysymys (ja rajoitus) on, kuinka monta kohtaamista tienkäyttäjillä on muiden tienkäyttäjryhmien kanssa ja kuinka moni näistä kohtaamisista voi johtaa jonkinlaiseen konfliktiin.

Liikennepolitiikkaan ja -turvallisuuteen liittyvissä väittämässä vain kahden väittämän kohdalla identiteetti- luokat eivät eronneet toisistaan. Identiteetti- luokat pääasiassa pyöräilijä ja pääasiassa moottoriajoneuvon kuljettaja olivat tyypillisesti kauimpana toisistaan viitaten siihen, että tienkäyttäjäidentiteettiimme liittyy erilaisia näkemyksiä liikenteestä.

Milloin roolista liikenteessä tulee identiteetti, on myös tärkeä jatkotutkimusta kaipaava kysymys. On luonnollista olettaa, että altistuminen, eli mitä enemmän ajat autoa tai pyöräilet, johtaisi sosiaaliseen identiteettiin ja ryhmään kuulumiseen; tämä ei kuitenkaan välttämättä ole totta. Tienkäyttäjäroolin voivat ottaa kaikki, mutta tienkäyttäjäidentiteetin muodostuminen vaatii, että rooli liittyy myös käsitykseen itsestäsi. Erilaisissa ympäristöissä identiteetin muodostuminen saattaa myös olla erilaista. Esimerkiksi Hollannissa, jossa lähes kaikki pyöräilevät, ei valintaan ajaa pyörällä tarvitse liittyä erityistä arvolatausta tai suurta panostusta, jolloin pyöräilijän rooli on helppo ottaa. Valinnasta ei voi sanoa samaa esimerkiksi pyöräilijälle epäystävällisessä yhdysvaltalaisessa kaupungissa. On kiinnostavaa seurata myös sitä, miten ympäristön muuttuminen ja uudet liikkumistavat sekä ilmastonmuutokseen liittyvät arvostukset muokkaavat tienkäyttäjäidentiteettien muodostumista.

Kiintymys ajoneuvoonsa voi olla yksi tienkäyttäjäidentiteetin indikaattori. Ajoneuvon omistaminen tai sen oleminen käytössä on kenties välttämätön, muttei riittävä identiteetin indikaattori (Kuva 3). Kiintymyksessä henkilöautoon (54 %) ja polkupyörään ei ollut suuria eroja (48 %) (Taulukko 7). Ajoneuvoonsa kiintyneiden osuus vaikutti kuitenkin riippuvan identiteetti luokasta, mikä olikin odotettavissa.

Osallistujilta, jotka omistivat tai joilla oli käytössään henkilöauto, yleinen kiintymys henkilöautoihinsa oli 54 prosenttia (Olen erittäin kiintynyt 17,7 % ja Olen jonkin verran kiintynyt 36,6 %), mikä on vähemmän kuin tuoreessa laajassa 15 maata kattavassa kyselytutkimuksessa (Charbonnier ja C-Ways, 2020). Esimerkiksi Alankomaissa kiintymys henkilöautoihin oli 80 prosenttia (40 % erittäin kiintynyt + 40 % jonkin verran kiintynyt), Saksassa 82 prosenttia (41 % + 41 %) ja yleisesti Euroopassa 82 prosenttia (38 % + 44 %) ja maailmassa 81 prosenttia (38 % + 43 %). Yksi syy matalampaan kiintymysasteeseen Suomessa saattaa olla omistajuuden määrittelyssä: kyselyssämme kysyttiin omistaako tai onko käytössä henkilöauto, kun taas laajassa kyselyssä keskityttiin vastaajiin, jotka omistivat henkilöauton.

Johtopäätökset

Tämä tutkimus osoittaa, että tienkäyttäjäidentiteetti liittyy siihen, kuinka näemme sekä saman että eri tienkäyttäjryhmien jäsenet. Tienkäyttäjäidentiteetti on liian vähän tutkittu kokonaisuus, joka vaikuttaa ihmisen käsitykseen sekä itsestä että muista tienkäyttäjistä. Tienkäyttäjäidentiteetti saattaa vaikuttaa myös käyttäytymiseen liikenteessä sekä havainnoinnin että konfliktien osalta. Näistä syistä tienkäyttäjäidentiteettiä olisi tärkeä tarkastella enemmän. Kuinka vahva tienkäyttäjäidentiteettimme on ja mikä sen asema on suhteessa muihin identiteetteihimme, vaatii jatkotutkimusta.

Lisäksi viime vuosina on laajasti keskusteltu eri liikennemuotojen ympäristö-, terveys- ja taloudellisista vaikutuksista. Kätevyys ja nopeus liikkua paikasta A paikkaan B eivät välttämättä enää ole tärkein peruste monille ihmisille liikkumistavan valintaan, vaan arvomme ja identiteettimme vaikuttavat tähän vahvasti. Muut arvomme ja identiteettimme voivat myös olla ristiriidassa tienkäyttäjäidentiteettimme ja tavanomaisen käytöksemme kanssa. Jotkut saattavat muuttaa liikkumistapaansa ratkaistakseen identiteettiristiriitansa.

Toiset voivat rakentaa uudelleen arvonsa, koska on vaikeaa ja joskus mahdotontakin muuttaa tapaa liikkua. On myös mahdollista, että ideologinen, poliittinen ja arvotason polarisaatio johtaa nykyisten tienkäyttäjäidentiteettiemme vahvistumiseen. Tästä voi olla seurauksena se, että enenevässä määrin sisä- ja ulkoryhmät selittävät toimintamme syitä liikenteessä - ja mahdollisesti lisäävät myös konflikteja.

Tienkäyttäjärühmien välisiä konflikteja voidaan yrittää vähentää esim.:

- Infrastruktuuriratkaisuilla, joissa jokaiselle tienkäyttäjärühmälle on selkeä oma väylänsä.
- Lakien ja valvonnan avulla, niin että eri ryhmien välinen vuorovaikutus on mahdollisimman selkeätä.
- Ajoneuvoja kehittämällä, niin että suojaamattomatkin tienkäyttäjät tulevat huomatuksi ajoissa, myös näkyvyyden katvealueilla.
- Koulutuksella ja valistuksella, niin että kaikki tienkäyttäjät tuntevat yhteiset säännöt liikkumiselle.

Yllä olevien tekijöiden avulla pyritään vaikuttamaan liikkujien käyttäytymiseen, joka lopulta myös ratkaisee koko liikennejärjestelmän toimivuuden. Täydellisenkään ympäristö ei toimi ilman, että käyttäjät noudattavat yhdessä sovittuja sääntöjä liikkumisesta ja toimivat yhteistyökykyisesti toistensa kanssa.

Liikennekulttuurin kehittymiseen on suuri vaikutus myös sillä, miten me kommunikoimme liikenteestä. Niin virkamiesten, median, tutkijoiden ja etujärjestöjen tulisi kiinnittää viestiessään huomiota siihen, etteivät lisäksi mahdollisia erilaisista tienkäyttäjärühmistä nousevia ennakkoluuloja ja siten konflikteja.

Lähteet

- Aldred, R. (2013). Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society. *Mobilities*, 8, 252–271.
- Basford, L., Reid, S., Lester, T., Thomson, J. and Tolmie, A. (2002). Driver's Perceptions of cyclists. TRL REPORT 549.
- Charbonnier, L., & C-Ways. (2020). The automotive divide. Consors Finanz. https://www.consorsfinanz.de/unternehmen/studien/Automobilbarometer/Studien/PDF_Automobilbarometer/Automobilbarometer-2020.pdf
- Delbosc, A., Naznin, F., Haslam, N., & Haworth, N. (2019). Dehumanization of cyclists predicts self-reported aggressive behaviour toward them: A pilot study. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 681–689. doi:10.1016/j.trf.2019.03.005
- Falcous, M. (2017). Why We Ride: Road Cyclists, Meaning, and Lifestyles. *Journal of Sport & Social Issues*, 41(3), 239–255. doi:10.1177/0193723517696968
- Goddard, T. (2017). Drivers' Attitudes and Behaviors Toward Bicyclists: Intermodal Interactions and Implications for Road Safety. Dissertations and Theses. Paper 3645. <https://doi.org/10.15760/etd.5529>
- Grimes, A., Subramaniam, D. P., & Lightner, J. (2021). Misconceptions about biking and driving: Drivers understanding of Missouri bicycle laws. *Journal of Transport & Health*, 21, 12. doi:10.1016/j.jth.2021.101044
- Hoekstra, A. T. G., Twisk, D. A. M., & Hagenzieker, M. P. (2018). Do road user roles serve as social identities? Differences between self-described cyclists and car drivers. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour*, 59, 365–377. doi:10.1016/j.trf.2018.09.006
- Kaya, N., Girgis, J., Hansma, B., & Donmez, B. (2021). Hey, watch where you're going! An on-road study of driver scanning failures towards pedestrians and cyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 162, 11. doi:10.1016/j.aap.2021.106380
- Kulich, C., de Lemus, S., Kosakowska-Berezecka, N., & Lorenzi-Cioldi, F. (2017). Editorial: Multiple Identities Management: Effects on (of) Identification, Attitudes, Behavior and Well-Being. *Frontiers in Psychology*, 8, 4. doi:10.3389/fpsyg.2017.02258
- Liikenneturva (2018). Kävelijät kulkijoista kohteliaimmat. Tiedote 14.6.2018.
- Nygaardhs, S., Kircher, K., & Johansson, B. J. E. (2020). Trade-offs in traffic: does being mainly a car driver or a cyclist affect adaptive behaviour while driving and cycling? *European Transport Research Review*, 12, 14. doi:10.1186/s12544-020-0396-y
- Pietkiewicz, I. J., & Kolodziejczyk-Skrzypek, M. (2016). Living in Sin? How Gay Catholics Manage Their Conflicting Sexual and Religious Identities. *Archives of Sexual Behavior*, 45, 1573–1585. doi:10.1007/s10508-016-0752-0
- Robbins, C. J., & Chapman, P. (2018). Drivers' Visual Search Behavior Toward Vulnerable Road Users at Junctions as a Function of Cycling Experience. *Human Factors*, 60, 889–901. doi:10.1177/0018720818778960
- Roge, J., Ndiaye, D., Aillerie, I., Aillerie, S., Navarro, J., & Vienne, F. (2017). Mechanisms underlying cognitive conspicuity in the detection of cyclists by car drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 104, 88-95. doi:10.1016/j.aap.2017.04.006
- Tajfel H, Turner J. (1979). An integrative theory of intergroup conflict. In *The Social Psychology of Intergroup Relations*, ed. WG Austin, S Worchel, pp. 33–47. Monterey, CA: Brooks Cole.
- Wedow, R., Schnabel, L., Wedow, L. K. D., & Konieczny, M. E. (2017). "I'm Gay and I'm Catholic": Negotiating Two Complex Identities at a Catholic University. *Sociology of Religion*, 78, 289-317. doi:10.1093/socrel/srx028