

Liikenteen ilmapiiri turvallisuuskompassina

Liikenteen ilmapiiritarkastelu vuosina 1992 - 2005

Sirpa Rajalin, Leena Pöysti ja Heikki Summala
Liikenneturva, Helsingin yliopisto

ISSN 0782-2421
ISBN 951-560-138-X
HELSINKI 2005, LIIKENNETURVA

Helsingin Sanomat: Mielipiteet 29.1.2006

Autoilijat tulleet yhä itsekkäämmiksi

Olen asunut Helsingissä viisi vuotta ja joudun käyttämään autoa joka päivä. Pääkaupunkiseudulle asettuessani aluksi ihastelin ja kauhistelin nopeatempoista liikennettä.

Ajettuani muutaman kuukauden keskustan kaduilla ja sen ulkopuolisilla maanteillä huomasin ilokseni, että liikenne monista tienkäyttäjistä huolimatta oli sujuvaa ja hallittua. Tilaa kaistan vaihtamiseksi sai lähes aina kun vilkun laitto päälle. Edellä seisovista ruuhkajonoista varoitettiin takana tulevia hyvissä ajoin jarruvaloja vilkuttamalla. Liikennevirtojen vauhtikaan ei enää hirvittänyt, sillä kaikki olivat tarkkaavaisia ja muut tienkäyttäjät huomaavaisia. Hienoa!, ajattelin.

Viiden vuoden aikana pääkaupunkiseudun liikenne on kuitenkin muuttunut dramaattisesti. Vauhti kaikilla teillä on lisääntynyt, vilkkua ei enää käytetä samalla tavalla kuin ennen liikenteessä ja maalaisjärjen käyttö erityistä tarkkaavaisuutta vaativissa tilanteissa on kadonnut. Ennen ajettiin lujaa siellä, missä se oli jotenkin turvallista. Nyt kaahataan ruuhkajonojen välissä, ohitetaan bussikaistaa pitkin ja syöksytään järjestelmällisesti päin punaista.

Tarvitaanko taas vakava onnettomuus, jotta muistamme hetken aikaa ajella turvallisesti? Viiden vuoden takaiseen, nykyistä turvallisempaan liikennekulttuuriin ei taida olla enää paluuta.

Miika Ranne
Helsinki

Esipuhe

Liikenneturva käynnisti liikenteen ilmapiirimittaukset vuonna 1991 tiedotustoimintansa tukemiseksi. Tietojen keruuta on jatkettu yhtäjaksoisesti jo viidentoista vuoden ajan. Liikenteen ilmapiiristä on samalla tullut yksi mittari liikenneturvallisuuden kehityksen kuvaamiseen. Liikenteen ilmapiirihaastatteluiden toteuttamisesta on vastannut TNS Gallup oy, aineistojen analyysistä Liikenneturva.

Vuosien kuluessa ilmapiirikyselyä on täydennetty mm. omaa toimintaa kuvaavilla kysymyksillä yhteistyössä Helsingin yliopiston kanssa.

Tätä tutkimusta ovat käsikirjoitusvaiheessa kommentoineet Liikenneturvan työntekijöiden lisäksi professori Valde Mikkonen sekä VTT Martti Puohiniemi, joilta saimme hyviä ideoita tutkimuksen kehittämiseen. Lämpimät kiitoksemme heille.

9.2.2006 Helsingissä

Tekijät

Tekijät Sirpa Rajalin Leena Pöysti Heikki Summala		Julkaisun laji tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Liikenteen ilmapiiri turvallisuuskompassina – Liikenteen ilmapiiritarkastelu vuosina 1992 - 2005			
Julkaisun osat			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Liikenneturva on noin viidentoista vuoden (1991-2005) aikana kerännyt tietoja liikenteen ilmapiiristä haastattelemalla tienkäyttäjiä. Kaikkiaan on haastateltu 27 000 autoilijaa. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan ilmapiirissä tänä aikana tapahtuneita muutoksia. Erityisesti kiinnitetään huomiota siihen, keiden käsitys ilmapiiristä on muuttunut. Ilmapiiri koetaan nykyisin alkuvuosia huonommaksi. Lisäksi selvitettiin sitä, miten oma toiminta liikenteessä on yhteydessä ilmapiirin kokemiseen. Analyysi aloitettiin ääriyhmäanalyysillä ja sen tulokset varmennettiin ottamalla mukaan kaikkien haastatteluvuosien aikana kertynyt aineisto.</p> <p>Suurin osa kuljettajista on kautta haastatteluvuosien ollut sitä mieltä, että liikenteen ilmapiirissä ei ole tapahtunut muutoksia. Ilmapiiriin on kuitenkin koettu heikentyneen 1990-luvun puolivälistä lähtien. Sitä ennen oli useita vuosia kestänyt suotuisan kehityksen vaihe. Liikenteen ilmapiiri koetaan huonommaksi lähes kaikissa väestöryhmissä, nuoria kuljettajia lukuun ottamatta. Erityisesti yli 65 -vuotiaat kuljettajat kokivat alkuvuosia useammin ilmapiiriin heikentyneen.</p> <p>Miesten kokemukset ilmapiiristä ovat olleet hieman myönteisempiä kuin naisten. Nykyisin käsitykset ovat monilta osin samalla tasolla. Lapsiperheet pelkäävät liikenteessä ja kokevat ilmapiiriin kielteisiä piirteitä muita useammin. Sinkut taas kokevat liikenteen ilmapiiriin huonontuneen muita harvemmin. Vähiten ajavat kokevat liikenteen pelottavuuden lisääntyneen muita useammin.</p> <p>Alueellinen tarkastelu osoittaa, että ilmapiiriin parantumista tai huononemista ei voida liittää selkeästi mihinkään paikkakuntatyyppeihin.</p> <p>Liikenteen ilmapiiri on huonontunut samaa tahtia kuin vastaajien tulotaso on parantunut. Mitä parempi kotitalouksien taloudellinen tilanne on, sitä huonommaksi liikenteen ilmapiiri koetaan. Yksilötasolla ei ilmennyt yhteyttä tulotason ja ilmapiirikokemuksen välillä. Taloudellisen tilanteen muutoksen ja ilmapiiriin kokemisen välillä ei siis tämän aineiston perusteella voida päätellä olevan syy-yhteyttä.</p> <p>Itse riskialttiisti käyttäytyvät kuljettajat eivät koe kielteisten piirteiden lisääntyneen yhtä usein kuin muut kuljettajat. Koska juuri nämä kuljettajat ovat muita alttiimpia onnettomuuksille, ei ilmapiirimittari ole suora mittari onnettomuuskehityksen ennustamiseen. Ilmapiiri kuvaa ennemminkin tavallisten kuljettajien kokemuksia liikenteessä esiintyvistä "häiriökäyttäytymisestä".</p> <p>Yhteenveto-osassa pohditaan muutoksiin liittyviä tekijöitä.</p>			
Avainsanat (asiasanat) liikenteen ilmapiiri, haastattelututkimus, autoilijat, ikä, paikkakunta, tulotaso, riskikäyttäytyminen			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero Liikenneturvan tutkimuksia 120/2005		ISSN 0782-2421	ISBN 951-560-138-x
Kokonaissivumäärä 33 + liitteet	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva		Kustantaja Liikenneturva	

Authors Sirpa Rajalin Leena Pöysti Heikki Summala		Type of Publication Research Report	
Name of Publication Traffic Atmosphere as a Safety Compass - monitoring the atmosphere of traffic during 1992 - 2005			
Publication parts			
Abstract Liikenneturva, the Finnish organisation for traffic safety, has collected data regarding the general traffic atmosphere by interviewing road-users for a period of almost fifteen years (1991-2005). During this time, 27,000 drivers have been interviewed. This study assesses the changes in the traffic atmosphere, with special focus on finding out who are the road-users who have changed their views on traffic as the traffic atmosphere is perceived more negatively now than in the beginning of the research period. In addition, the study analysed how one's own activity in traffic was connected to the way people experience the traffic atmosphere. The analysis was started with a margin group analysis, the results of which were verified by the inclusion of all the interviewing years. The drivers felt that the traffic atmosphere has taken a turn for the worse since the mid-nineties, contrasting with an extended period of favourable development which preceded the decline. The perceived traffic atmosphere had become worse in almost all age groups, but less so with the young drivers. Especially drivers over 65 years old perceived that the traffic atmosphere had suffered in contrast with the early years of the study period. Men's perceptions about the traffic atmosphere have been slightly more positive than those of the women. The current views of the sexes are on the same level in many issues. Families with children feel intimidated in traffic and perceive the negative characteristics of the traffic climate more often than others. Single drivers are less likely to feel that the traffic atmosphere has deteriorated. The improvement or deterioration of the traffic atmosphere can not be linked clearly with any locality type. The traffic atmosphere has eroded at the same pace as the road-users' total income has increased. The better the households are doing economically – i.e. the greater the share of those drivers earning over € 30,000/year – the worse the perception of the state of the traffic atmosphere. On individual level, there did not materialise a connection between the income level and the atmosphere perception, nor can one deduce, based on this research material, that there is a cause-effect link between the change in the economic situation and the perception of the traffic atmosphere. Drivers who themselves engage in risk behaviour in traffic do not perceive that risk behaviour has increased as much as the other drivers. Those who drive the least are most likely to feel that traffic has become more intimidating. In the Conclusions section, there is an assessment of the various factors contributing to the changes.			
Key words road traffic atmosphere, interview study, drivers, age, locality, income level, risk behaviour			
Additional information			
Series name and number Liikenneturva studies 120/2005		ISSN 0782-2421	ISBN 951-560-138-x
Total number of pages 33 + appendices	Language Finnish	Price	Confidentiality level Public
Distributor Liikenneturva		Publisher Liikenneturva	

Utgivare

Trafikskyddet

Presentationsblad

Utgivningsdatum
2005

Författare Sirpa Rajalin Leena Pöysti Heikki Summala		Typ av publikation forskningsrapport	
Publikationen Trafikatmosfären som säkerhetskompass – Analys av trafikatmosfären åren 1992 - 2005			
Publikationens delar			
Referat Trafikskyddet har redan i femton års tid samlat in data om atmosfären i trafiken genom att intervjua vägtrafikanter. Inalles 27 000 bilister har intervjuats. I föreliggande undersökning går man igenom de förändringar i atmosfären, som skett under denna tid. Alldeles speciellt tittar man på vilkas uppfattning om atmosfären som ändrats när atmosfären i dag upplevs vara sämre än under de första åren. Dessutom klarläggs om det finns ett samband mellan det egna agerandet i trafiken och hur atmosfären upplevs. Analysen inleddes med en extremgruppsanalys, vars resultat bekräftades genom att ta med samtliga intervjuår. Atmosfären i trafiken upplevs ha blivit sämre ända sedan medlet på 1990-talet. Före det gick utvecklingen flera år i gynnsam riktning. Trenden är den samma i nästan alla åldersgrupper. Bland de unga upplevdes försämringen dock minst av alla. I synnerhet över 65 år gamla förare uppgav sig oftare uppleva att atmosfären blivit sämre än under de första åren. Männens erfarenheter av atmosfären har varit något positivare än kvinnornas. Numera har åsiktsskillnaderna till många delar jämnat ut sig. Barnfamiljerna känner oftare än andra rädsla i trafiken och upplever också oftare negativa drag i atmosfären. Ensamstående personer upplever mera sällan än andra att atmosfären blivit sämre. Varken förbättringar eller försämringar i trafikatmosfären kan relateras till någon speciell typ av orter. Trafikatmosfären har försämrats i samma takt som de intervjuades totalinkomster ökat. Ju bättre det går för hushållen ekonomiskt, dvs. ju större andel av dem, vars årsinkomst överstiger 30 000 euro, desto sämre upplevs trafikatmosfären. På det individuella planet syns ett sådant samband mellan inkomstnivå och atmosfäruppfattning inte. Det är inte heller möjligt att på basen av det föreliggande materialet sluta sig till att det skulle finnas ett orsakssamband mellan förändringar i den ekonomiska situationen och sättet, på vilket atmosfären upplevs. Förare, vilka själva betar sig riskabelt i trafiken, upplever inte lika ofta som andra förare att riskbeteendet i trafiken skulle ha ökat. De, som kör minst, upplever oftare än andra att trafiken blivit mera skrämmande. I sammandragsavsnittet dryftas faktorer förknippade med förändringarna.			
Nyckelord trafikatmosfären, intervjuenkät, bilister, ålder, ort, inkomstnivå, riskbeteende			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer Liikenneturvan tutkimuksia 120/2005		ISSN 0782-2421	ISBN 951-560-138-x
Sidoantal 33 + appendix	Språk finska	Pris -	
		Förlag Trafikskyddet	

SISÄLLYS

TAPATURMATEORiat JA ILMAPIIRIMITTAUKSET TURVALLISUUSKULTTUURIN ILMENTYMÄNÄ	1
MIKSI LIIKENTEEN ILMAPIIRIÄ MITATAAN?	1
LIIKENTEEN ILMAPIIRIN KEHITYS.....	3
LIIKENTEEN ILMAPIIRI SYKSYLLÄ 1992 JA 2001 SEKÄ KEVÄÄLLÄ 2005	5
TUTKIMUSASETELMA.....	6
KEIDEN KÄSITYS ILMAPIIRISTÄ ON HUONONTUNUT?	8
IÄN YHTEYS LIIKENTEEN ILMAPIIRIN KOKEMISEEN.....	8
Myönteiset piirteet.....	9
Kielteiset piirteet.....	9
Iän yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005	10
Tulostiivistys iän vaikutuksesta.....	11
MIESTEN JA NAISTEN KOKEMUKSET LIIKENTEEN ILMAPIIRISTÄ	12
Myönteiset piirteet.....	12
Kielteiset piirteet.....	13
Sukupuolen yhteys ilmapiirin kokemiseen ajanjaksolla 1991 - 2005	13
Tulostiivistys sukupuolen yhteydestä ilmapiirin kokemiseen	14
ELÄMÄNVAIHEEN YHTEYS LIIKENTEEN ILMAPIIRIN KOKEMISEEN.....	15
Myönteiset piirteet.....	15
Kielteiset piirteet.....	16
Elämänvaiheen yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005	17
Tulostiivistys elämänvaiheen yhteydestä ilmapiirin kokemiseen	17
LIIKENTEEN ILMAPIIRI MAASEUDULLA JA KAUPUNGISSA	18
Myönteiset piirteet.....	18
Kielteiset piirteet.....	19
Asuinpaikan yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005.....	20

Tulostiivistys asuinpaikan yhteydestä ilmapiirin kokemiseen	21
LIIKENTEEN ILMAPIIRIN KOKEMINEN JA PERHEEN TULOTASO	22
Myönteiset piirteet	22
Kielteiset piirteet	23
Tulotason yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005	23
Tulostiivistys tulotason yhteydestä ilmapiirin kokemiseen	24
MITEN OMA KÄYTÖS ON YHTEYDESSÄ ILMAPIIRIN KOKEMISEEN?	25
Kielteisten piirteiden yleisyys omalla kohdalla	25
”Riskikuljettajat”; itseilmoitetut onnettomuudet ja rikkomukset	26
Ajosuorite	27
Onnettomuus uutisointi ja julkinen keskustelu	28
YHTEENVETO JA POHDINTAA	29
LÄHTEET	32
Liitteet	

Kuvat ja taulukot:

Kuva 1 Arviot liikenteen ilmapiirin muuttumisesta 1991 - 2005 (% vastaajista)	3
Kuva 2 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut 1991 - 2005 (% vastaajista).....	4
Kuva 3 Liikenteen myönteiset piirteet vuosina 1992, 2001 ja 2005 (% vastaajista)	5
Kuva 4 Liikenteen kielteiset piirteet vuosina 1992, 2001 ja 2005 (% vastaajista).....	5
Kuva 5 Tutkimusasetelma	6
Kuva 6 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja ikä (% vastaajista)	8
Kuva 7 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja ikä (% vastaajista)	8
Kuva 8 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja ikä vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)	10
Kuva 9 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja ikä vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista).....	11
Kuva 10 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja sukupuoli (% vastaajista).....	12
Kuva 11 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja sukupuoli vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista).....	13
Kuva 12 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja sukupuoli 1991 - 2005 (% vastaajista)	14
Kuva 13 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja elämänvaihe (% vastaajista).....	15
Kuva 14 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja elämänvaihe vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista).....	17
Kuva 15 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja elämänvaihe 1991 - 2005 (% vastaajista)	17
Kuva 16 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja asuinpaikka (% vastaajista).....	18
Kuva 17 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja asuinpaikka vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista).....	20
Kuva 18 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja asuinpaikka vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)	20
Kuva 19 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja tulotaso (% vastaajista)	22
Kuva 20 Ilmapiiritutkimukseen vastanneiden tulot ja ilmapiirin kokeminen vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)	23
Kuva 21 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja tuloluokat (alle 15 000 e, 15-30 000e, yli 30 000 e)	24
Kuva 22 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja tuloluokat (alle 15 000 e, 15-30 000e, yli 30 000 e)	24
Kuva 23 Kielteisiin piirteisiin syyllistyminen ja vastaavan piirteen yleistyminen liikenteessä (% vastaajista)	25
Kuva 24 Ajosuorite ja käsitys ilmapiiristä 2001-2004	27
Kuva 25 Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja ajosuorite 2001-2004	27
Taulukko 1. Myönteisten ja kielteisten piirteiden korrelaatiot ilmapiiri parantunut vs. huonontunut muuttujaan.....	4
Taulukko 2. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja ikä (% vastaajista).....	9
Taulukko 3. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja ikä (% vastaajista)	10
Taulukko 4. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja sukupuoli (% vastaajista)	12
Taulukko 5. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja sukupuoli (% vastaajista).....	13
Taulukko 6. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja elämänvaihe (% vastaajista).....	16
Taulukko 7. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja elämänvaihe (% vastaajista)	16
Taulukko 8. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja asuinpaikka (% vastaajista)	19
Taulukko 9. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja asuinpaikka (% vastaajista).....	19
Taulukko 10. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja tulotaso (% vastaajista).....	22
Taulukko 11. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja tulotaso (% vastaajista)	23

Tapaturmäteoriat ja ilmapiirimittaukset turvallisuuskulttuurin ilmentymänä

Tapaturma-alttiusteoriat ovat ensimmäisiä tapaturmäteorioita (Häkkinen 1978). Ne lähtivät olettamuksesta, että tapaturma-alttius on pysyvä yksilöllinen ominaisuus. Se ilmenee missä tahansa toiminnassa, jossa on yleensä mahdollisuus joutua tapaturmaan. Myöhemmin teorioissa on huomioitu myös paikallisia ja ajallisia vaihteluita. Lisäksi kehitettiin vaihtoehtoisia selitysmalleja, mm. riskinottoteoriat. Niissä yhtenä lähtökohtana on se, että vaikka turvallisuuden tarve on voimakas, se ei käytännön tilanteessa vaikuta riittävästi subjektiiviseen riskikokemukseen (ks. Näätänen & Summala 1976, Wilde 1982).

Yksi tapaturmäteorioihin mukaan tullut selitysmalli ovat ilmapiiriteoriat. Turvallisuusilmapiiri voidaan määritellä havaintojen kautta syntyneeksi ilmiöksi, turvallisuuskulttuurin ilmentymäksi sekä turvallisuutta koskeviksi arvoiksi ja asenteiksi (Guldenmund 2000). Ne vaikuttavat ihmisen käyttäytymiseen ja sitä kautta turvallisuuteen. Ilmapiiriä on perinteisesti mitattu etenkin työpaikoilla. Oletuksena on ollut, että hyvän turvallisuusilmapiirin yrityksissä sattuu vähemmän tapaturmia kuin huonon turvallisuusilmapiirin yrityksissä (ks. Varonen 1999; Lappalainen & al. 2001).

Servomaan ja Holopaisen (2005) mukaan vaatimukseen ja määräyksiin perustuvassa kulttuurissa turvallisuus koetaan ulkopuolelta tuleviksi viranomaisten määräyksiksi ja vaatimuksiksi. Ihmisten käyttäytymiseen ja asenteisiin ei kiinnitetä huomiota eikä niitä käsitellä. Riittää että täytetään lainsäädännön asettamat vaatimukset. Sen sijaan hyvän turvallisuustason kulttuureissa turvallisuutta pyritään parantamaan vaikuttamalla toimintatapoihin, käyttäytymiseen ja asenteisiin.

Vaikka turvallisuuskulttuuria ei yleensä voida mitata suoraan, näyttää siltä, että sitä voidaan mitata epäsuorasti selvittämällä asenteita ja arvoja sekä käsityksiä turvallisuuskulttuurin ilmentymistä kyselyin tai haastatteluin (ks. Välimaa & al. 2001). Holopainen ja Servomaa (2005) kuvaavat turvallisuuskulttuurin koostuvan sekä näkyvästä että tiedostamattomasta tasosta, jossa välittävänä tekijöinä ovat arvot, eli käsitykset siitä mikä on toivottavaa. Yksilöiden ja ryhmän arvot, asenteet, uskomukset ja lisäksi osaaminen ja käyttäytymistavat määräävät millaisen aseman turvallisuus saa.

Miksi liikenteen ilmapiiriä mitataan?

Useimmissa teollistuneissa länsimaissa tieliikenneonnettomuuksien määrä kasvoi aina 1970-luvulle saakka. Suomessa liikenteessä kuolleiden määrä saavutti huippunsa vuonna 1972, kuolleita oli tuolloin 1156. Tilanteesta tuli poliittinen huolenaihe; valtioneuvosto asetti parlamentaarisen liikennekomitean 1972 ja presidentti Kekkonen otti asiaan vahvasti kantaa uudenvuoden puheessaan 1973. Seurasi monen turvallisuustoimenpiteen käyttöönotto. Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen aloitettiin, turvavyön käyttöpakko ja moottoripyöräilijöiden kypäräpakko tulivat voimaan. Rattijuopumus muuttui vähitellen sosiaalisesti paheksutuksi ja promillerajat otettiin käyttöön. Turvallisuus alkoi parantua.

1980-luvulla onnettomuuksien määrä kääntyi kasvuun, samoin henkilövahingot 1980-luvun loppupuolella. Lisäys hälytti luomaan uutta turvallisuusohjelmaa. Sitä edelsi parlamentaarisen liikennekomitean työ 1991. Turvallisuuden kohentumisen ja heikkenemisen syitä ei kuitenkaan tiedetty tarkasti. Vakavien onnettomuuksien määrän ja vaihtelun selitykset olivat puutteellisia. Tämä sai liikennealan tutkijat kiinnostumaan liikenteen ilmapiirin mittaamisesta (Rajalin 2001).

Syvänen esitti 1990-luvun alussa teorian turvallisuustilanteen rytmisestä vaihtelusta ja liikenteen ilmapiirin kytkeytymisestä eri muutosvaiheisiin. Teorian mukaan liikenteen kulloinenkin ilmapiiri sisältää moninaisia tekijöitä ja niiden välisiä suhteita aina yhteiskunnan ja talouden tilasta viranomaisten toimintaan, tiedotukseen ja kansalaisten käyttäytymiseen. Syklisyyden katsotaan syntyvän tavasta, jolla viranomaiset, lainsäätäjät, lehdistö ja kuljettajat reagoivat turvallisuustilanteen muutoksiin. Kun

turvallisuudessa menee hyvin, siitä ei puhuta eikä turvallisuustyötä koeta tärkeänä. Ihmiset alkavat ajaa holtittomammin joten onnettomuudet lisääntyvät. Onnettomuuksien kasvusta puolestaan seuraa yhteiskunnan reaktio ja tilanne paranee jälleen. Tekijöiden vuorovaikutuksena syntyy kollektiivinen ilmiö, liikenteen turvallisuuspaine, jonka arvot vaihtelevat rytmisesti ja määräävät turvallisuustason muutoksia.

Mikkosen (1994) mukaan yhdeksi ratkaisevista tekijöistä liikenteen turvallisuuden vaihteluja selitettäessä näyttää jäävän liikenteen ilmapiiri. Tienkäyttäjien toiminnassa se näkyy turvallisuushakuisuutena ja myötätuntoisuutena toisia kohtaan. Tiedotusvälineissä se näkyy runsaana liikenneturvallisuusaiheiden käsittelynä. Turvallisuustyön organisaatioissa se näkyy tavoitetietoisena toimeliaisuutena; tehdään samansuuntaisia toimenpiteitä ja puhutaan samaa kieltä.

Ilmapiirin vaikutus liikenneturvallisuuteen käy ymmärrettäväksi siten, että se kuvastaa tienkäyttäjien omaa pyrkimystä parantaa turvallisuuttaan. Pienetkin yksilötason turvallisuushakuisuuden muutokset laajoissa tienkäyttäjryhmissä näkyvät suurina muutoksina vahinkotilastoissa, koska riskit ovat laajalle levinneitä.

Summala on käyttänyt selitysmallia, jonka mukaan liikennekäyttäytyminen heijastaa yhteiskunnan tilaa, esimerkiksi taloudellista vaihtelua ja yleistä "ilmapiiriä". Tämä puolestaan selittää onnettomuusvaihtelua. Taloudelle syklinen vaihtelu on tyypillistä. Myös liikenneonnettomuuksissa voidaan odottaa samankaltaista syklistä vaihtelua. Huomiota on kiinnitettävä myös aikaan sidottuihin yleisiin yhteiskunnallisiin muutoksiin. Sittemmin Summala testasi ajatusmalliaan vertaamalla Suomessa ja Ruotseissa asetettuja turvallisuustavoitteita. Niissä oli yksi merkittävä ero. Suomessa tavoite asetettiin silloin kun talous 1980-luvun lopussa oli kuumimmillaan ja onnettomuuksien määrä suurimmillaan. Ruotsissa tavoite sen sijaan asetettiin vuonna 1994, jolloin laman aiheuttama nopea liikenteen ja onnettomuuksien määrän muutos oli jo tapahtunut. Suomessa tavoite täytettiin, mutta Ruotsissa ei alkuunkaan. Kummankin maan turvallisuuskehitys oli kuitenkin täsmälleen samanlaista. Eivätkö siis taloudelliset suhdanteet, liikenteen määrä ja koostumus sekä autokaluston ja liikennejärjestelmän parantuminen, ja ehkäpä loppujen lopuksi yleinen ilmapiirikin säädellyt kehitystä kummassakin maassa (Summala 2002).

Liikenneturvan käynnistäessä liikenteen ilmapiirimittaukset 1990-luvun alkuvuosina, olivat taustalla Syväsen, Mikkosen ja Summalan käsitykset. Syväsen käsite liikenteen ilmapiiri on lähellä asenteen käsitettä. Summalan ajatteluun, yhdistyy taloudellista syklistä. Mikkosen ajattelu perustuu tienkäyttäjien omaan pyrkimykseen parantaa turvallisuuttaan. Ilmapiirimittauksissa ei mitata yleisiä asenteita vaan kuljettajien käsityksiä liikenteestä. Perimmäisenä kiinnostuksen kohteena oli se, kytkeytyykö myös liikenteessä hyvä ilmapiiri turvallisuuteen. Ilmapiirin mittaamista haluttiin validoida tutkimalla sitä, miten käsitys liikenteen ilmapiiristä vastaa omaa käyttäytymistä liikenteessä (ks. Rajalin 2001).

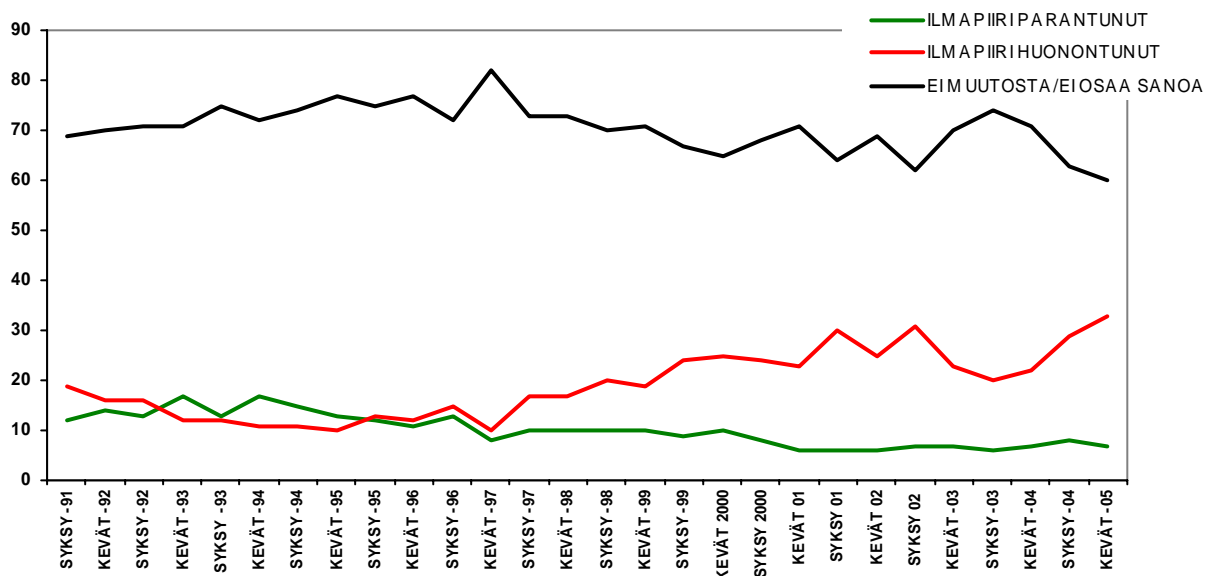
Liikenteen ilmapiirin kehitys

Liikenneturva on nyt jo 15 vuoden ajan selvittänyt liikenteen ilmapiiriä haastattelemalla kahdesti vuodessa (vuodesta 2005 lähtien kerran vuodessa) noin 1000 suomalaista autoilijaa. Liikenteen ilmapiiritarkasteluun kuuluu nykyään seuraavia osioita:

- ✓ Kuljettajat arvioivat liikenteessä nykyisin vallitsevaa ilmapiiriä kouluasteikolla 4-10. Korkein arvosana tarkoittaa kohteliasta, sääntöjä noudattavaa ja turvallisuudesta huolehtivaa. Heikoin arvosana tarkoittaa sääntöjä ja turvallisuutta väheksyvää, kireää ja itsekästä.
- ✓ Kuljettajat arvioivat sitä, onko liikenteen ilmapiiri heidän mielestään parantunut, huonontunut vai pysynyt ennallaan viimeisen puolen vuoden aikana.
- ✓ Kuljettajat ottavat kantaa ovatko liikenteen kielteiset piirteet, kuten kaahaaminen, kiilaaminen, itsekkäät ajotavat, säännöistä piittaamattomuus, ja vaaralliset ohitukset lisääntyneet tai vähentyneet.
- ✓ Kuljettajat ottavat kantaa ovatko liikenteen myönteiset piirteet kuten kohteliaisuus, joustavuus, harkitsevuus ohituksissa, ystävällisyys ja avuliaisuus lisääntyneet tai vähentyneet.
- ✓ Kuljettajat arvioivat omaa toimintaansa liikenteessä: onko liikenne tehnyt aiempaa useammin ärtyneeksi, millaisiin kielteisiin tekoihin vastaajat ovat itse syyllystyneet.

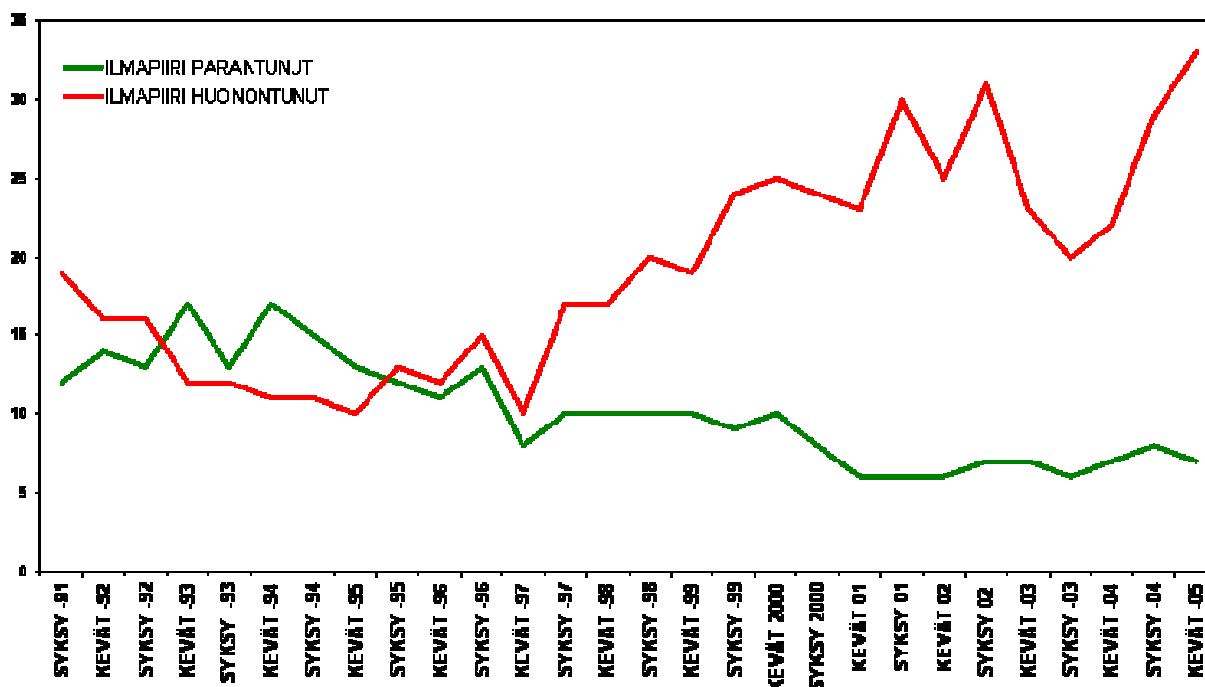
Ilmapiirin kehitystä ei mitata seuraamalla samojen ihmisten toistuvia arvioita, vaan uusilla otoksilla kuljettajapopulaatiosta kussakin mittauksessa.

Koko ilmapiirihaastattelujen historian ajan selvästi suurin osuus on ollut niitä kuljettajia, joiden mielestä ilmapiiri on pysynyt ennallaan. Tämän perusteella voi sanoa liikenteen ilmapiirin pysyneen samanlaisena 1990-luvun alusta asti.



Kuva 1 Arviot liikenteen ilmapiirin muuttumisesta 1991 - 2005 (% vastaajista)

Tässä tutkimuksessa ollaan kiinnostuneita kantaa ottaneista kuljettajista, eli heistä, joiden mielestä ilmapiiri on parantunut tai huonontunut. Jätettäessä pois "ei muutosta / ei osaa sanoa" -joukko, ilmapiirin kehityskulku näyttää seuraavanlaiselta (kuva 2).



Kuva 2 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut 1991 - 2005 (% vastaajista)

Liikenteen ilmapiiriin on pääsääntöisesti koettu huonontuneen 1990-luvun puolivälistä lähtien. Sitä ennen oli useita vuosia kestänyt suotuisan kehityksen vaihe. Ilmapiiristä näin saatavaa kuvaa täsmennetään kysymällä käsitystä yksittäisistä myönteisistä ja kielteisistä piirteistä. Niiden avulla voidaan yksityiskohtaisemmin kuvata, millaiset piirteet ilmapiirissä ovat muuttuneet. Ilmapiirimittauksissa on huomattu, että vastaajien on helpompi ottaa kantaa yksittäisten myönteisten ja kielteisten piirteiden kehitykseen kun koko ilmapiiriin tilaan. Korrelaatio yksittäisten piirteiden ja ilmapiiri parantunut / huonontunut osioiden välillä on huomattavan korkea (Taulukko 1).

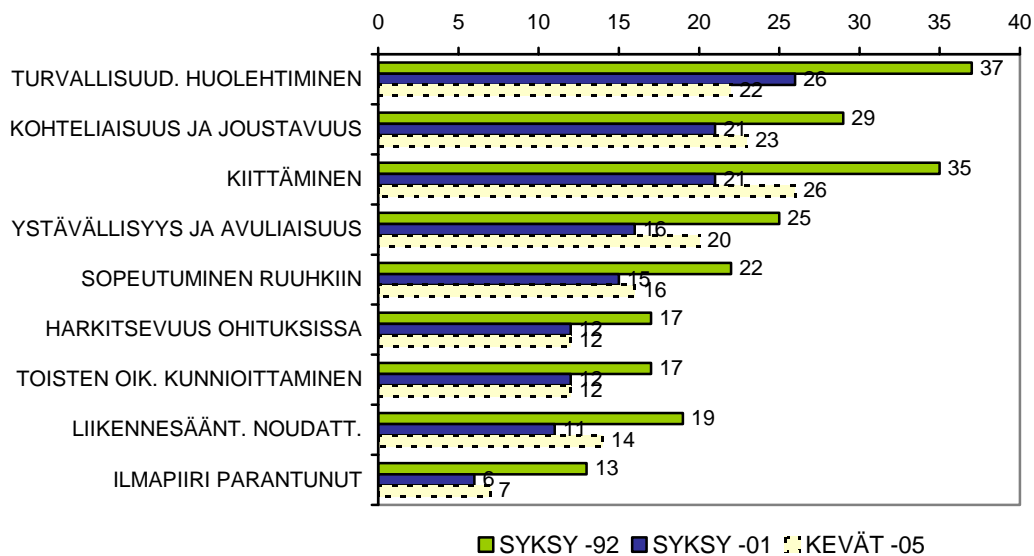
Taulukko 1. Myönteisten ja kielteisten piirteiden korrelaatiot ilmapiiri parantunut vs. huonontunut muuttujaan

	ILMAP. PARAN	KOHTELIAIS. JOUSTAVUUS	HARKITSEV. OHITUKSISS	LIIKENNESÄÄ. NOUDATT.	YSTÄVÄLLISY AVULIAISUUS	SOPEUTUMIN RUUHKIIN	TURVALLIS HUOLEHTI	KIITTÄMIN	TOISTEN OIK. KUNNIOI
ILMAPIIRI PARANT.	1	,903(**)	,942(**)	,911(**)	,934(**)	,905(**)	,864(**)	,903(**)	,871(**)

	ILMAP. HUONON	LIIKENTEEN PELOTTAV.	ITSEKKAÄT AJOTAVAT	MALTTAMA RUUHKISSA	LÄH.PERÄ ROIKKUMI	PIITTAAMA SÄÄNNÖIST	RISKINOTTO OHITUKSISS	KAHAAMIN KIILAAMINEN	TAHALLINEN KIUANTEKO
ILMAPIIRI HUONONT.	1	,950(**)	,976(**)	,959(**)	,734(**)	,958(**)	,832(**)	,874(**)	,848(**)

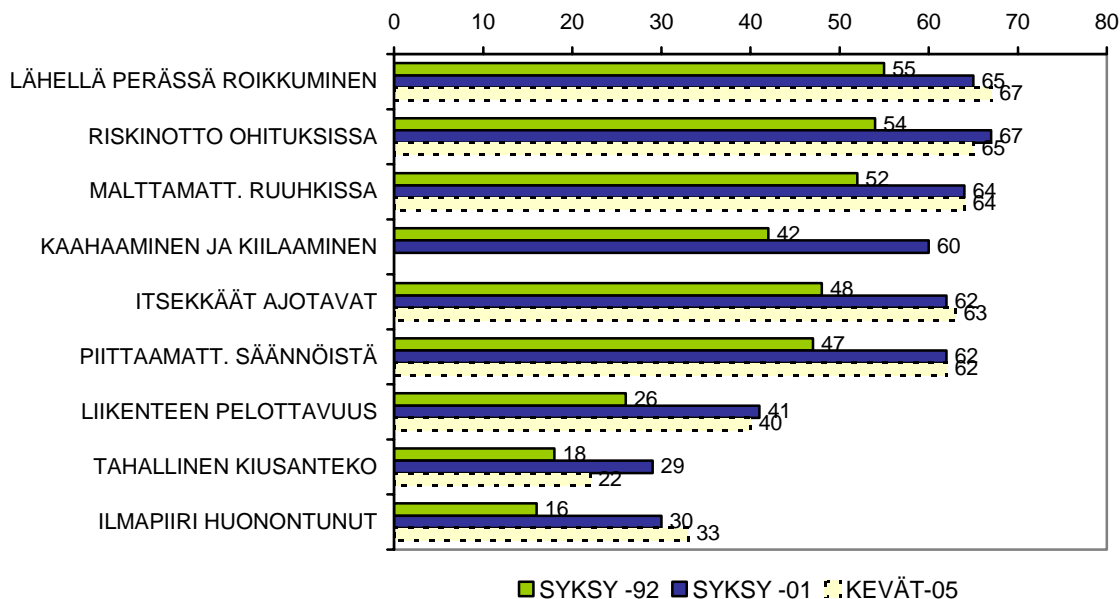
Liikenteen ilmapiiri syksyllä 1992 ja 2001 sekä keväällä 2005

Vuosia 1992 ja 2001 verrattaessa on kaikkien **myönteisten piirteiden** kokeminen vähentynyt. Eniten ovat vähentyneet turvallisuudesta huolehtiminen ja kiittäminen, vähiten harkitsevuus ohituksissa ja toisten oikeuksien kunnioittaminen. Kevään 2005 arviot ovat myönteisempiä tai samalla tasolla kuin vuonna 2001, lukuun ottamatta turvallisuudesta huolehtimista.



Kuva 3 Liikenteen myönteiset piirteet vuosina 1992, 2001 ja 2005 (% vastaajista)

Kielteisistä piirteistä eniten lisääntyivät vuosia 1992 ja 2001 verrattaessa liikenteen pelottavuus, piittaamattomuus säännöistä, kaahaaminen ja kiilaaminen¹ ja itsekkäät ajotavat. Vuosien 2001 ja 2005 välillä suurin muutos on tahallisen kiusanteon kokemisen väheneminen vuonna 2005.



Kuva 4 Liikenteen kielteiset piirteet vuosina 1992, 2001 ja 2005 (% vastaajista)

¹ Kaahaaminen ja kiilaaminen muutettiin erillisiksi piirteiksi vuonna 2003, joten vuodelta 2005 ei ole vertailutietoa.

Tutkimusasetelma

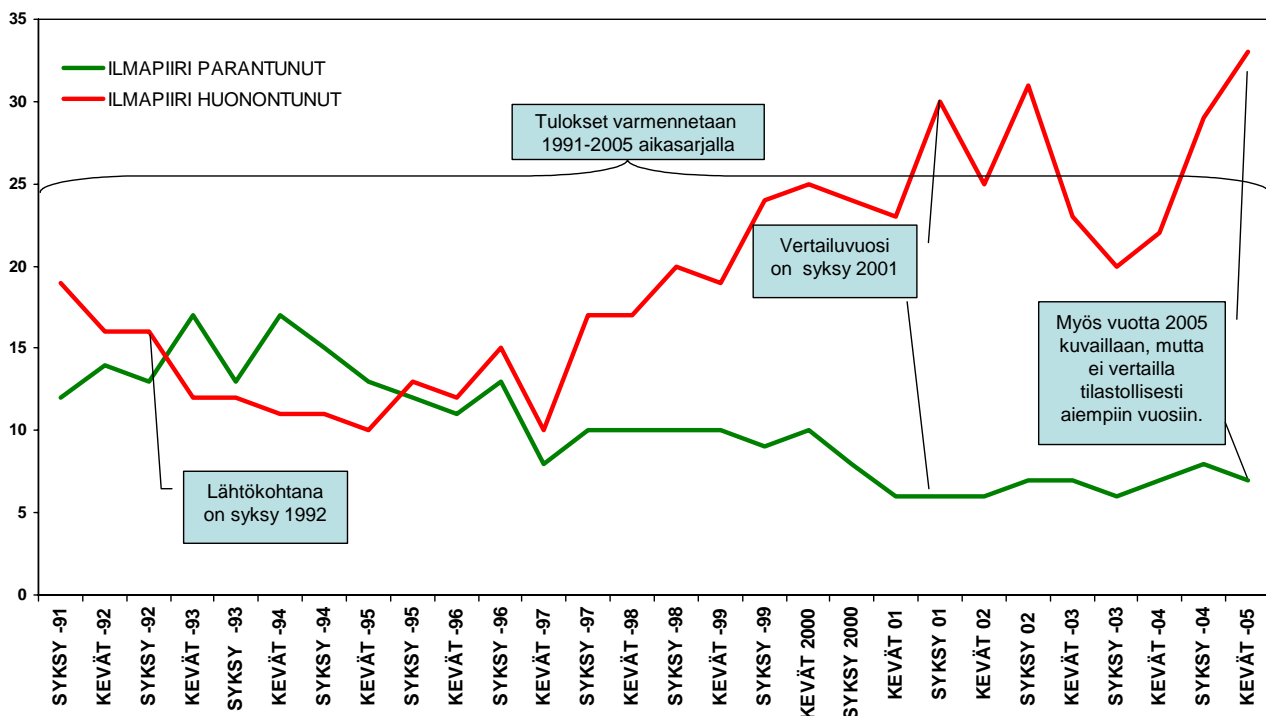
Tämä raportti jakaantuu kahteen pääkysymykseen:

Tutkimuskysymys	data vuodelta
1 Keiden käsitys ilmapiiristä on huonontunut kun ilmapiiri ylisesti koetaan aiempaa huonommaksi? (vastaajina noin 27 000 autoilijaa)	1992, 2001, 2005 (1991 - 2005)
2 Miten oma toiminta liikenteessä on yhteydessä ilmapiiriin kokemiseen?	1999 (2001) - 2004 ²

Tutkimuskysymystä 1 ratkaistaan aluksi vertaamalla liikenteen ilmapiirimittausten ”hyviä” alkuvuosia myöhäisempiin ”huonoihin” vuosiin. Alkuvuosia edustamaan on valittu vuosi 1992. Silloin ilmapiiri koettiin nykyiseen nähden hyvin myönteiseksi. Ensimmäistä haastatteluvuotta 1991 ei valittu, jotta haastattelujen mahdollinen ”alkukankeus” ei vaikuttaisi. Viime vuosia edustamaan valittiin 2001. Liikenteen ilmapiiri koettiin silloin tähänastisista huonoimmaksi varsinkin yksittäisten piirteiden osalta.

Molemmilta vuosilta (1992 ja 2001) selvitykseen otettiin syksyn mittaukset ajankohdan aiheuttaman eron minimoimiseksi. Analyysissä esitellään myös nykytilanne eli vuoden 2005 kevään mittaustulokset ja tarkastellaan onko suuntaus pysynyt samana.³ Sen mahdollisia eroja vuosiin 2001 ja 1992 ei kuitenkaan tarkastella tilastollisesti. Vuoden 2005 keväällä ilmapiiri oli kielteisten piirteiden osalta miltei yhtä huono kuin syksyllä 2001. Myönteisiä piirteitä kuitenkin koettiin enemmän kuin syksyllä 2001. Tutkimus oli ehditty aloittaa ennen kevään 2005 aineiston saapumista.

Selvityksessä vertaillaan aluksi miten vastaajan, ikä, sukupuoli⁴, elämänvaihe, asuinpaikka ja perheen tulotaso ovat yhteydessä siihen, millaiseksi ilmapiiri eri vuosina koetaan.



Kuva 5 Tutkimusasetelma

² Vuodesta 1999 on kysytty omaa toimintaa. Vuodesta 2001, ovatko kuljettajat olleet mukana liikenneonnettomuudessa tai jääneet kiinni liikennerikkomuksesta.

³ Vuonna 2005 siirryttiin yhteen vuotuiseseen mittaukseen (kevät) ja otoskoossa oli hieman muutoksia.

⁴ Gallupin aineistossa havaittiin tutkimuksen aikana sukupuolen koodaukseen liittynyt virhe, joka on tutkimuksessa korjattu.

Aiemmissa tutkimuksissa on osoitettu että kuljettajan toimintaa säätelevät tekijät voivat olla pysyviä (ks. Häkkinen 1979), tai ne voivat muuttua ajan kuluessa osan vaihdellessa nopeastikin. Pysyvät tekijät vaikuttavat kuljettajan toimintaan aina, oltiinpa millaisessa tilanteessa tahansa. Niistä merkittävimmäksi on todettu kuljettajan **sukupuoli**. Muuttuvista tekijöistä merkittävä on kuljettajan **ikä** joka vastaa vaikutustavaltaan sukupuolen vaikutusta. Suoraa vaikutusta iällä ei ole, vaan vaikutus syntyy ikätyypillisistä tekijöistä, kuten nuorilla kuljettajilla itsenäistymiseen liittyvästä toiminnasta (ks. Laapotti & Keskinen 2003). Nuorten kuljettajien ja naiskuljettajien liikenneturvallisuus ja -asenteet ovatkin usein julkisuuden kiinnostuksen kohteina. Kiinnostuksen kohteena on tavallisesti mm. ovatko nykynuoret liikenneasenteiltaan vähemmän turvallisuussuuntautuneita kuin aikaisemmin ja ovatko naiset muuttumassa asenteiltaan "miehisemmiksi" (ks. Laapotti & al. 2002). Tästä syystä olemme selvittäneet näitä tekijöitä myös tässä raportissa. Iän vaikutuksen selvittäminen on perusteltua myös nuorten kuljettajien liikennesuoritteiden kääntymistä kasvuun 1990-luvun laman jälkeen.

Elämänvaihe kertoo mm. kuljettajan tavoitteista elämässä. Esimerkiksi piittaamattomasti liikenteessä toimineet kuljettajat ovat useammin naimattomia kuin muut kuljettajat (Hernetkoski et al., 2003; Bailey & Bailey, 1998).

Suorite jakaantuu Suomessa melko epätasaisesti. Väestö, työpaikat ja ruuhkat painottuvat pieneen osaan maata. Tästä syystä myös ilmapiirin **alueellinen** kehitys on perusteltua selvittää.

Partyka (1984) on todennut **taloudellisten tekijöiden**, kuten työllisyystilanteen olevan yhteydessä liikenneonnettomuusmääriin. Vastaavasti Hämäläinen (1993) pohti "onko liikenteen turvallisuutta puolustavien syytä riemuita jos lama jatkuu: painuvatko onnettomuusluvut edelleen alaspäin kun talous pyörii konkurssikierteessä". Heino ja Parkkari (2001) löysivät Pasasen ajattelun innoittamana yhteyden tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja investointien osuuden bruttokansantuotteesta väliltä. He arvioivat investointiasteen kertovan uskosta tulevaisuuteen. Kun tulevaisuus nähdään valoisana, tehdään suuria investointeja ja ei ehkä osata pelätä onnettomuuksia ja muita uhkia.

Ääri vuosianalyysissä saadut tulokset varmennetaan vielä kuvaamalla koko mittausjakson (1991 - 2005) kehitystä kunkin muuttujan osalta.

Kun taustatietojen yhteys koettuun ilmapiiriin tarkasteluvuosina on kuvattu, tarkastellaan vielä

- ✓ oman toiminnan
- ✓ itseilmoitettujen onnettomuuksien tai rikkomusten
- ✓ ajosuoritteiden (altistuksen)
- ✓ tiedotuksen ja uutisoinnin

yhteyttä ilmapiiriin kokemiseen.

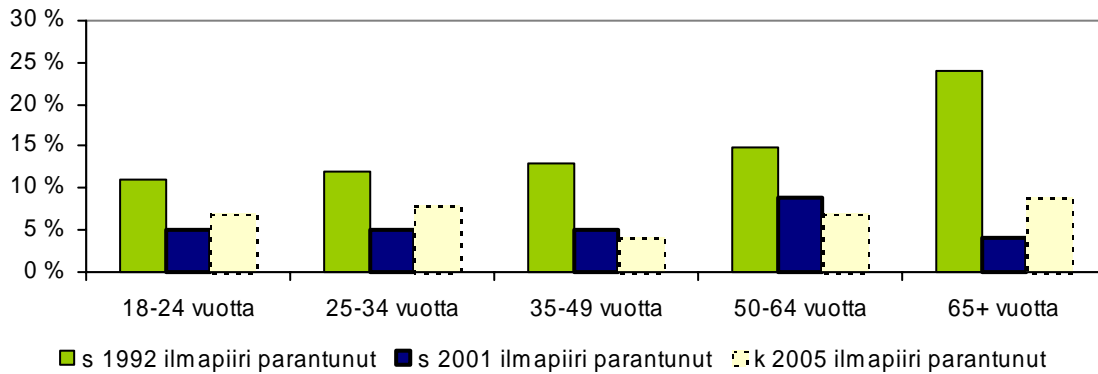
Raportissa esitellään tavallisesti ensin yleiskuva ilmapiiri parantunut vs. huonontunut minkä jälkeen edetään yksittäisiin myönteisiin ja kielteisiin piirteisiin.

Keiden käsitys ilmapiiristä on huonontunut?

län yhteys liikenteen ilmapiirin kokemiseen⁵

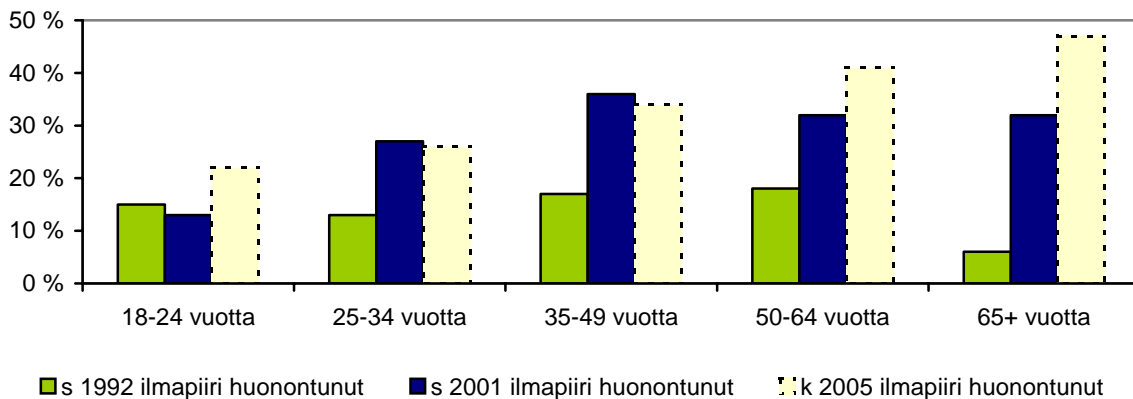
Kysyttäessä arviota liikenteen ilmapiirin paranemisesta vs. huononemisesta nuorten (18-24v.) mielipiteissä ei ole juurikaan muutosta vuosien 1992 ja 2001 välillä. Muissa ikäryhmissä niiden kuljettajien osuus, joiden mielestä ilmapiiri on huonontunut, lisääntyi selvästi ($\chi^2 p=.0001$).

Syksyllä 1992 ilmapiiriin arvioitiin parantuneen sitä useammin mitä iäkkäämpi vastaaja oli (kuva 6). Kiinnostavaa on, että 2005 vastaava trendi on liikenteen ilmapiirin huonontumisen osalla (kuva 7).



Kuva 6 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja ikä (% vastaajista)

Ikäryhmistä 35 - 64 -vuotiaat arvioivat heitä nuorempia (ja pääosin myös vanhempia) vastaajia yleisemmin liikenteen ilmapiiriin huonontuneen. Iäkkäillä kuitenkin käsitys liikenteen ilmapiiristä muuttui vuoden 1992 muita positiivisemmasta samalle tasolle muiden kanssa (2001) ja muita huonommaksi vuonna 2005.



Kuva 7 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja ikä (% vastaajista)

⁵ Yli 65 -vuotiaiden ryhmään kuuluvien määrä on pienempi kuin muissa ryhmissä, joten kriteerit tilastollisesti merkitsevien erojen saamiseksi ovat tiukemmat.

Myönteiset piirteet

Nuorten kuljettajien arviot liikenteen ilmapiirin myönteisistä piirteistä eivät juuri muuttuneet 1992 - 2001. Eniten myönteisiä piirteitä liikenteessä näkivätkin vuonna 2001 (ja 2005) 18 - 24 -vuotiaat kuljettajat, jotka arvioivat kuuden piirteen kahdeksasta yleistyneen useammin kuin muun ikäiset kuljettajat. Poikkeuksia ovat kohteliaisuus ja joustavuus ja ystävällisyys ja avuliaisuus (2005), joita iäkkäät raportoivat muita useammin. Vielä syksyllä 1992 yli 65 -vuotiaat arvioivat ilmapiirin muita myönteisemmin ja kertoivat useiden (5 kpl) piirteiden yleistyneen useammin kuin muut kuljettajat.

Nuorten kuljettajien käsityksissä myönteisten piirteiden kehityksestä on tilastollisesti merkitsevä ero syksyjen 1992 ja 2001 välillä ainoastaan arvioissa harkitsevuudessa ohituksissa ja kiittämisessä. Iäkkäillä 65+ -vuotiailla kuljettajilla käsitys oli muuttunut liikennesääntöjen noudattamisesta ja kiittämisestä. Muilla ikäluokilla erot olivat tilastollisesti merkitseviä lukuun ottamatta 25 -34 -vuotiailla sopeutumista ruuhkiin.

Taulukko 2. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja ikä (% vastaajista)

KOHTELIAISUUS JA JOUSTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	SOPEUTUMINEN RUUHKIIN	1992	2001	merk.	2005
18-24 vuotta	28	26	ns.	25	18-24 vuotta	18	20	ns.	18
25-34 vuotta	27	15	.003	22	25-34 vuotta	20	16	ns.	17
35-49 vuotta	25	17	.000	20	35-49 vuotta	22	11	.000	15
50-64 vuotta	36	25	.001	20	50-64 vuotta	27	15	.012	15
65+ vuotta	41	29	ns.	30	65+ vuotta	29	17	ns.	12
HARKITSEVUUS OHITUKSISSA	1992	2001	merk	2005	TURVALL. HUOLEHTIMINEN	1992	2001	merk	2005
18-24 vuotta	13	21	.008	17	18-24 vuotta	40	37	ns.	28
25-34 vuotta	16	11	.008	12	25-34 vuotta	44	31	.000	24
35-49 vuotta	18	10	.000	11	35-49 vuotta	35	26	.001	21
50-64 vuotta	20	10	.000	9	50-64 vuotta	32	16	.000	16
65+ vuotta	30	15	ns.	10	65+ vuotta	27	22	ns.	25
LIIKENNESÄÄNT. NOUDATTAM.	1992	2001	merk	2005	KIITTÄMINEN	1992	2001	merk	2005
18-24 vuotta	18	23	ns.	19	18-24 vuotta	39	29	.02	36
25-34 vuotta	20	9	.000	14	25-34 vuotta	34	23	.000	24
35-49 vuotta	17	8	.000	12	35-49 vuotta	32	20	.000	21
50-64 vuotta	21	10	.000	8	50-64 vuotta	34	18	.000	27
65+ vuotta	17	8	.006	17	65+ vuotta	45	19	.002	25
YSTÄVÄLL. JA AVULIAISUUS	1992	2001	merk	2005	TOISTEN OIKEUKS. KUNNIOIT.	1992	2001	merk	2005
18-24 vuotta	23	22	ns.	25	18-24 vuotta	19	26	ns.	17
25-34 vuotta	27	12	.000	19	25-34 vuotta	14	8	.000	10
35-49 vuotta	23	14	.000	19	35-49 vuotta	16	10	.001	9
50-64 vuotta	28	20	.002	16	50-64 vuotta	19	11	.000	13
65+ vuotta	26	15	ns.	26	65+ vuotta	25	15	ns.	14

Kielteiset piirteet

Nuorten ja iäkkäiden kokemukset liikenteen ilmapiirin yksittäisistä kielteisistä piirteistä ovat pysyneet melko muuttumattomina. Ainoastaan liikenteen pelottavuuden ja tahallisen kiusanteon kokemisessa on lisäystä. Iäkkäillä muutosta ei siis yksittäisissä piirteissä näy siitä huolimatta, että he arvioivat yleisesti ilmapiirin huonontuneen aiempaa useammin. Nuorista kuljettajista muita ikäluokkia harvemmat arvioivat kielteisten piirteiden yleistyneen, eli käsitykset ilmapiiristä ovat siltäkin perusteella nuorilla muita myönteisempiä.

Sen sijaan 25 - 64 -vuotiaiden käsityksissä on tapahtunut selkeitä muutoksia. 25 - 34 -vuotiaiden ryhmässä arviot lähellä perässä roikkumisen yleistymisestä sekä kaahaamisesta ja kiilaamisesta ovat lisääntyneet eniten vertailuvuosina. 35 - 49 -vuotiailla kasvua on muita ikäryhmiä enemmän piirteissä malttamattomuus ruuhkissa, tahallinen kiusanteko ja piittaamattomuus säännöistä. 50 - 64 -vuotiaiden

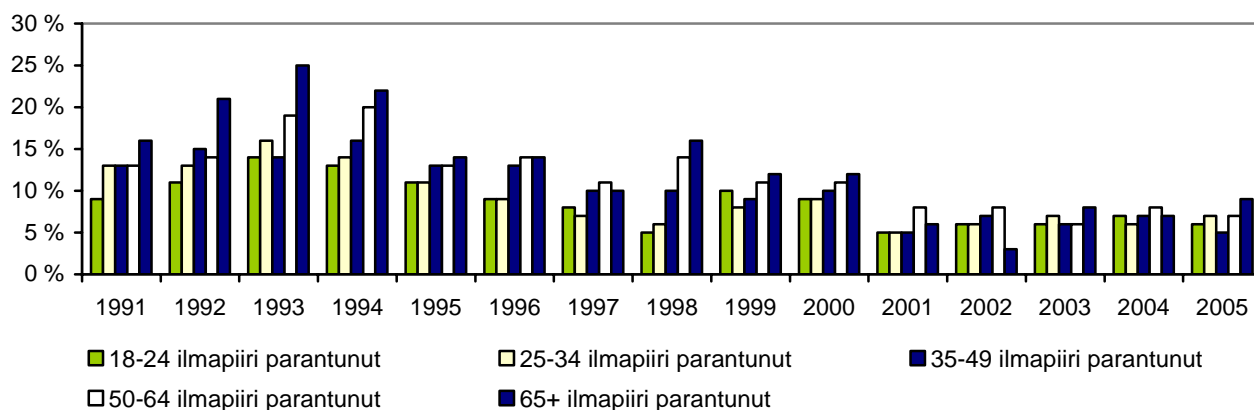
kohdalla muita useammin olivat lisääntyneet kokemukset liikenteen pelottavuudesta ja itsekkäistä ajotavoista.

Taulukko 3. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja ikä (% vastaajista)

LIIKENTEEN PELOTTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	TAHALLINEN KIUSANTEKO	1992	2001	merk.	2005
18-24 vuotta	18	29	.05	26	18-24 vuotta	18	27	.012	24
25-34 vuotta	24	39	.000	35	25-34 vuotta	17	30	.000	18
35-49 vuotta	28	41	.000	44	35-49 vuotta	16	33	.000	20
50-64 vuotta	31	47	.001	45	50-64 vuotta	21	29	.03	22
65+ vuotta	40	45	ns.	50	65+ vuotta	22	15	ns.	31
ITSEKKÄÄT AJOTAVAT	1992	2001	merk	2005	RISKINOTTO OHITUKSISSA	1992	2001	merk	2005
18-24 vuotta	47	46	ns.	55	18-24 vuotta	52	55	ns.	51
25-34 vuotta	47	63	.002	58	25-34 vuotta	54	65	.02	61
35-49 vuotta	50	67	.000	63	35-49 vuotta	53	73	.000	66
50-64 vuotta	46	63	.004	72	50-64 vuotta	58	72	.005	74
65+ vuotta	49	58	ns.	68	65+ vuotta	53	60	ns.	78
MALTTAMATT. RUUHKISSA	1992	2001	merk	2005	PIITTAAMATT. SÄÄNNÖISTÄ	1992	2001	merk	2005
18-24 vuotta	56	53	ns.	57	18-24 vuotta	40	46	ns.	48
25-34 vuotta	55	67	.003	64	25-34 vuotta	44	58	.000	57
35-49 vuotta	51	68	.000	65	35-49 vuotta	49	69	.000	62
50-64 vuotta	50	66	.03	64	50-64 vuotta	56	68	.02	71
65+ vuotta	38	55	ns.	71	65+ vuotta	50	55	ns.	73
LÄHELLÄ PERÄS. ROIKKUMIN.	1992	2001	merk	2005	KAHAAM. JA KIILAAM.	1992	2001	merk	2005
18-24 vuotta	53	55	ns.	62	18-24 vuotta	43	50	ns.	-
25-34 vuotta	56	71	.002	62	25-34 vuotta	38	58	.000	-
35-49 vuotta	57	66	.008	67	35-49 vuotta	31	63	.000	-
50-64 vuotta	58	69	.02	73	50-64 vuotta	42	60	.002	-
65+ vuotta	43	52	ns.	70	65+ vuotta	53	56	ns.	-

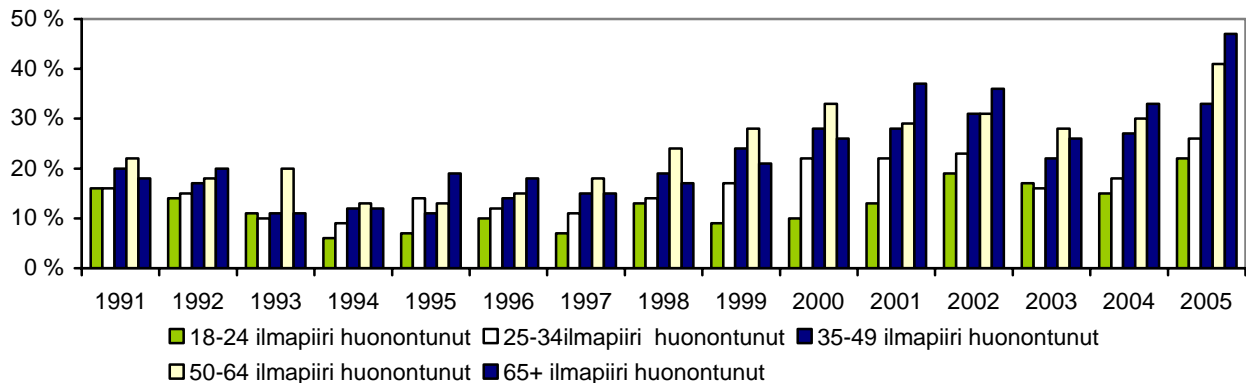
län yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005⁶

Myös koko ajanjakson tarkastelu osoittaa että yli 25 -vuotiaat, erityisesti yli 65 -vuotiaat kokevat ilmapiirin huonontuneen alkuvuosia useammin, kun taas nuorilla kuljettajilla vastaavaa kasvua ei ole tapahtunut (kuva 9). Yhteys vastaajan iän ja ilmapiirikokemuksen muuttumisen välillä on varianssianalyysin mukaan tilastollisesti merkitsevä (liite 1).



Kuva 8 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja ikä vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)

⁶ Ajanjaksolla 1991-2005 kevään ja syksyn mittaukset on yhdistetty vuosikohtaisesti.



Kuva 9 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja ikä vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)

Tulostiivistys iän vaikutuksesta

Kuka kokee ilmapiirin erityisen huonoksi, kuka hyväksi?

Ikä on yhteydessä ilmapiirikokemuksen muuttumiseen. Ilmapiirimittausten alkuvuosina eri-ikäisten käsitykset liikenteen ilmapiiristä eivät juuri eronneet. Nyttemmin kuljettajan iän kasvaessa yleistyy myös käsitys siitä, että ilmapiiri on huonontunut.

Syksyllä 1992 iäkkäät kokivat muita useammin yksittäisten myönteisten piirteiden lisääntyneen, mutta 2001 (ja 2005) myönteisiä piirteitä kokivat varsinkin nuoret kuljettajat. Nuoret myös arvioivat muita harvemmin yksittäisten kielteisten piirteiden lisääntyneen.

Keiden käsitys ilmapiiristä on huonontunut eniten, keiden vähiten?

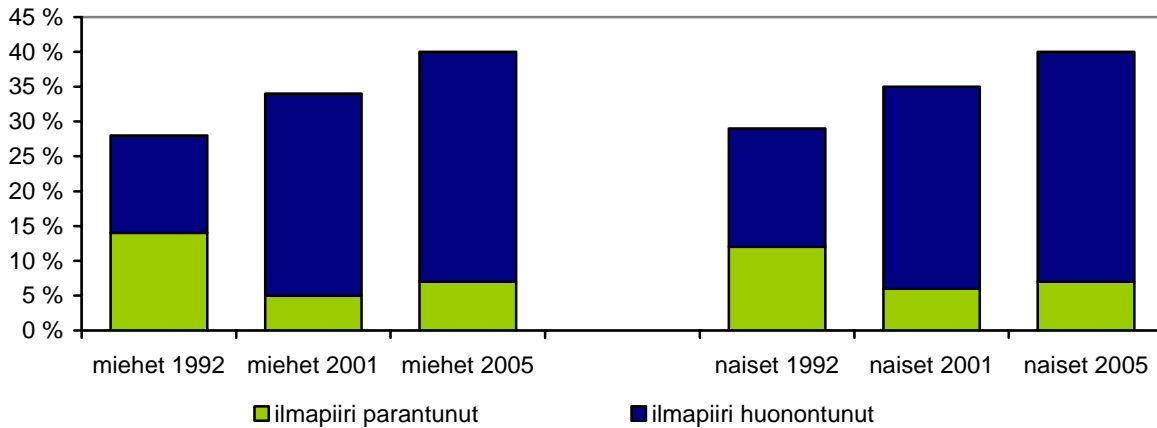
Liikenteen ilmapiiriin siis koettiin huonontuneen etenkin vanhemmissa ikäryhmissä.

Ilmapiirin huonontuessa käsitys on yksittäisten myönteisten ja kielteisten piirteiden osalta muuttunut eniten keski-ikäisillä (ikäluokat 25 - 64-vuotiailla) kuljettajilla, miehillä ja naisilla yhtäläillä. Nuorten käsitys liikenteen ilmapiiristä on muuttunut vähiten vuosien 1992 ja 2001 välillä. Käsitykset ovat pysyneet samoina sekä kielteisissä että myönteisissä piirteissä. Iäkkäät kuljettajat eivät koe kielteisten piirteiden lisääntyneen, mutta arvioivat myönteistä piirteistä kiittämisen ja liikennesääntöjen noudattamisen vähentyneen. Erojen tilastollista merkitsevyyttä vähentää ikäryhmän otoksen pieni koko.

Tarkasteltaessa koko mittausjakson 1991 - 2005 kehitystä koetun ilmapiirin huonontuminen erityisesti vanhemmissa ikäryhmissä varmistuu (ks. myös liite 1).

Miesten ja naisten kokemukset liikenteen ilmapiiristä

Miesten ja naisten arviot liikenteen ilmapiirin paranemisesta ja huononemisesta ovat olleet lähes samalla tasolla kaikkina vertailuvuosina.



Kuva 10 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja sukupuoli (% vastaajista)

Myönteiset piirteet

Miehet arvioivat liikenteen myönteisiä piirteitä esiintyvän naisia useammin. Syksyjä 1992 ja 2001 verrattaessa erityisesti miehillä myönteisten piirteiden kokeminen oli kuitenkin vähentynyt. Heidän käsityksensä muuttuivat edelleen vuonna 2005 enemmän naisten mielipiteiden kaltaisiksi myös yksittäisten piirteiden osalta. Myös naisilla erot syksyjen 1992 ja 2001 välillä olivat kuitenkin tilastollisesti merkitseviä.

Miesten mielestä eniten olivat vähentyneet kiittäminen (-18%) ja turvallisuudesta huolehtiminen (-14%), naisten mielestä ystävällisyys ja avuliaisuus (-8%).

Taulukko 4. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja sukupuoli (% vastaajista)

KOHTELIAISUUS JA JOUSTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	SOPEUTUMINEN RUUHKIIN	1992	2001	merk.	2005
mies	32	21	.000	24	mies	23	15	.032	17
nainen	25	20	.000	21	nainen	20	15	.001	15
HARKITSEVUUS OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005	TURVALL. HUOLEHTIMINEN	1992	2001	merk.	2005
mies	20	14	.000	14	mies	36	22	.014	22
nainen	14	10	.000	10	nainen	38	31	.000	23
LIIKENNESÄÄNT. NOUDATTAMINEN	1992	2001	merk.	2005	KIITTÄMINEN	1992	2001	merk.	2005
mies	19	10	.011	14	mies	36	18	.000	28
nainen	19	12	.011	14	nainen	34	26	.000	25
YSTÄVÄLL. JA AVULIAISUUS	1992	2001	merk.	2005	TOISTEN OIKEUKS. KUNNIOIT.	1992	2001	merk.	2005
mies	25	16	.000	22	mies	19	12	.000	13
nainen	25	16	.000	19	nainen	15	13	.000	11

Vuonna 2005 myönteisissä piirteissä oli miehillä lisäystä vuoteen 2001 verrattuna kiittämisessä. Naisilla vastaavaa lisäystä ei ollut.

Kielteiset piirteet

Naiset arvioivat kielteisiä piirteitä esiintyvän miehiä useammin. Tosin vuonna 2005 erot ovat tässäkin suhteessa monien piirteiden osalta tasoittuneet tai kadonneet kokonaan.

Sekä miesten että naisten käsitykset olivat muuttuneet huonompaan suuntaan tilastollisesti merkitsevällä tavalla.

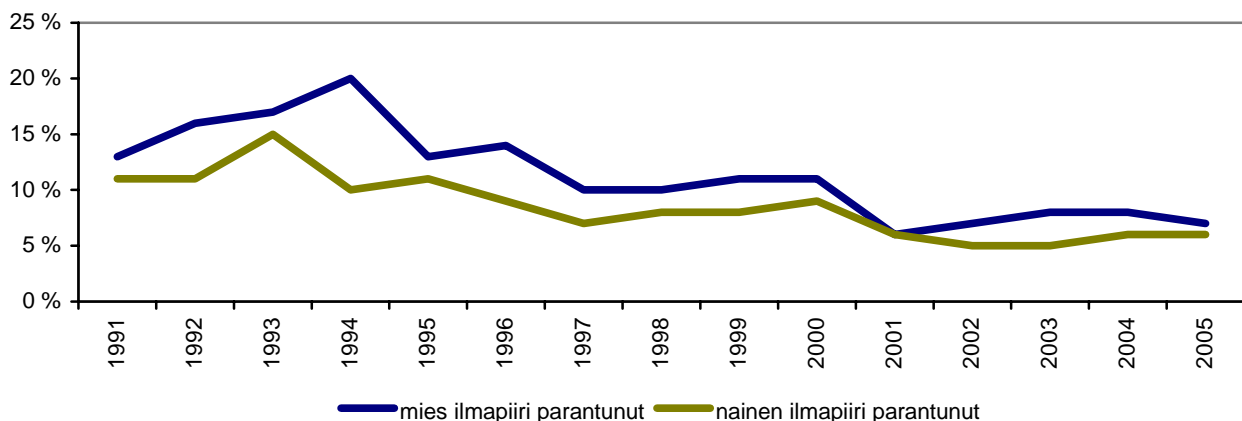
Naisten arvioissa eniten oli syksyjä 1992 ja 2001 vertaillessa lisääntyneet liikenteen pelottavuus (+19%) ja piittaamattomuus säännöistä (+14%), miesten mielestä riskinotto ohituksissa (+18%) ja itsekkäät ajotavat (+15%).

Taulukko 5. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja sukupuoli (% vastaajista)

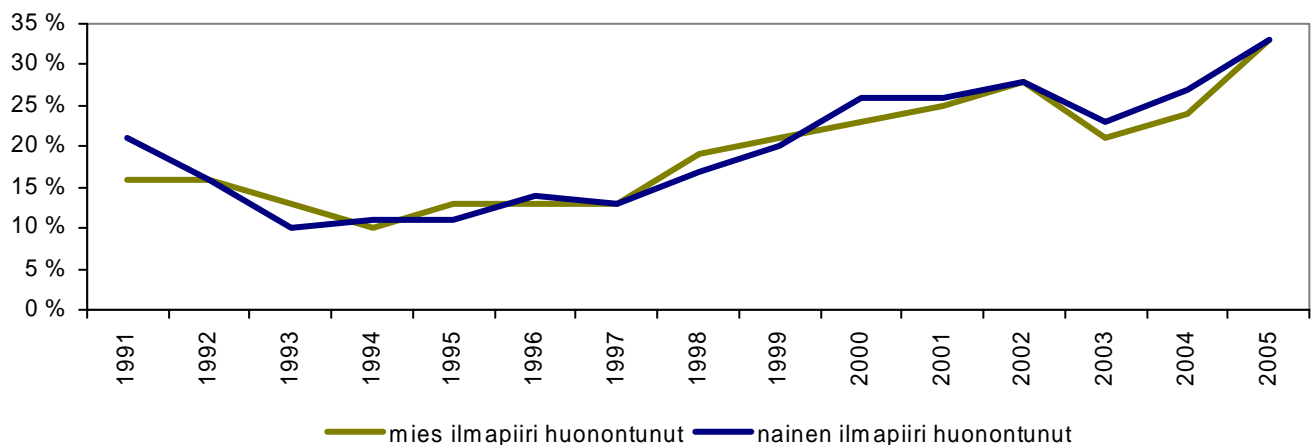
LIIKENTEEN PELOTTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	TAHALLINEN KIUSANTEKO	1992	2001	merk.	2005
mies	20	32	.003	35	mies	14	25	.000	22
nainen	34	53	.000	45	nainen	22	34	.000	22
ITSEKKÄÄT AJOTAVAT	1992	2001	merk.	2005	RISKINOTTO OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005
mies	43	58	.002	59	mies	46	64	.004	61
nainen	55	67	.000	68	nainen	65	72	.000	70
MALTTAMATT. RUUHKISSA	1992	2001	merk.	2005	PIITTAAMATT. SÄÄNNÖISTÄ	1992	2001	merk.	2005
mies	48	60	.024	62	mies	46	61	.000	61
nainen	57	70	.000	66	nainen	49	63	.000	62
LÄHELLÄ PERÄSSÄ ROIKKUMIN.	1992	2001	merk.	2005	KAHAAM. JA KIILAAM.	1992	2001	merk.	2005
mies	53	62	.000	67	mies	38	67	.000	-
nainen	57	69	.000	67	nainen	46	56	.000	-

Sukupuolen yhteys ilmapiirin kokemiseen ajanjaksolla 1991 - 2005

Tarkasteltaessa koko mittausjaksoa 1991-2005 vahvistuu että miehet ovat hieman naisia useammin olleet sitä mieltä että liikenteen ilmapiiri on parantunut. Liikenteen ilmapiiri huonontunut -muuttujan osalta ilmapiirin kokemisessa ei kuitenkaan ole systemaattista eroa. Sukupuolen vaikutuksesta tehdyssä varianssianalysissä ilmeni, että sukupuolen yhteys ilmapiirin kokemiseen on tilastollisesti merkitsevä (liite 1). Miehet kokevat useimpina vuosina ilmapiirin myönteisemmäksi kuin naiset.



Kuva 11 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja sukupuoli vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)



Kuva 12 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja sukupuoli 1991 - 2005 (% vastaajista)

Tulostiivistys sukupuolen yhteydestä ilmapiiriin kokemiseen

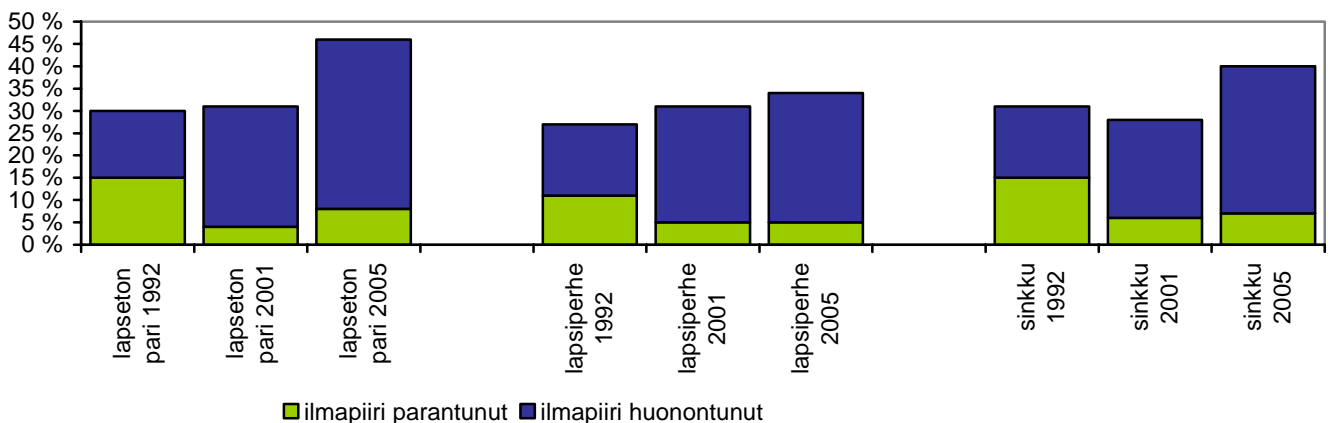
Sekä miesten että naisten arviot liikenteen ilmapiiristä olivat huonontuneet vuosien 1992 ja 2001 välillä. Miesten käsitys liikenteen ilmapiiristä on hieman myönteisempi kuin naisten. Miesten ja naisten käsitykset ilmapiiriin yksittäisistä piirteistä ovat lähentyneet tosiaan ja ovat 2005 mittauksessa lähes samalla tasolla. Varianssianalysissä miesten ja naisten kokemus liikenteen ilmapiiriin muutoksesta parempaan tai huonompaan suuntaan osoittautui tilastollisesti merkitseväksi.

Elämänvaiheen yhteys liikenteen ilmapiirin kokemiseen

Vastaajat jaettiin elämäntilanteen⁷ perusteella kolmeen luokkaan: ”sinkut”, lapsiperheet ja lapsettomat pariskunnat. Kaikki ryhmät kokivat ilmapiirin huonommaksi syksyllä 2001 kuin 1992 ($\chi^2 p=.0002$).

Vähiten ”ilmapiiri on parantunut” vastasivat 1992 ja 2005 lapsiperheet. Vuonna 2001 osuus oli pienin ja lasku vuoteen 1992 verrattuna vastaavasti suurin lapsettomilla pareilla.

Sinkkujen kohdalla ilmapiirin huonontumista kokevien osuus on ollut hieman pienempi kuin muilla. Vuonna 2005 niiden kuljettajien osuus, joiden mielestä ilmapiiri on huonontunut, oli lisääntynyt erityisesti lapsettomien pariskuntien taholla.



Kuva 13 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja elämänvaihe (% vastaajista)

Myönteiset piirteet

Lapsiperheet näyttävät olevan kriittisin arvioija yksittäisten myönteisten piirteiden kehitykselle. Lapsiperheet arvioivat kaikkien myönteisten piirteiden ilmenemistä tilastollisesti merkitsevällä tavalla harvemmin syksyllä 2001 kuin 1992.

Sinkkujen arviot liikennesääntöjen noudattamisesta, sopeutumisista ruuhkiin ja toisten oikeuksien kunnioittamisesta eivät eronneet syksyinä 1992 ja 2001. Lapsettomien pariin arviot kohteliaisuuden ja joustavuuden määrästä ja sopeutumisesta ruuhkiin pysyivät myös muuttumattomina.

⁷

asuu kotona vanhempien luona tai asuu yksin = sinkku
asuu puolison ja lasten kanssa tai yksinhuoltaja = lapsiperhe
asuu kaksin puolison kanssa = lapseton pari

Taulukko 6. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja elämänvaihe (% vastaajista)

KOHTELIAISUUS JA JOUSTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	SOPEUTUMINEN RUUHKIIN	1992	2001	merk.	2005
sinkut	29	19	.04	24	sinkut	20	13	ns.	17
lapsiperheet	29	18	.000	20	lapsiperheet	22	15	.000	17
lapsettomat parit	30	25	ns.	23	lapsettomat parit	22	19	ns.	14
HARKITSEVUUS OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005	TURVALLIS. HUOLEHTIMINEN	1992	2001	merk.	2005
sinkut	17	17	.014	12	sinkut	38	22	.000	24
lapsiperheet	15	11	.000	12	lapsiperheet	41	29	.000	22
lapsettomat parit	21	12	.000	12	lapsettomat parit	32	25	.002	21
LIIKENNESÄÄNT. NOUDATTAMINEN	1992	2001	merk.	2005	KIITTÄMINEN	1992	2001	merk.	2005
sinkut	14	11	ns.	17	sinkut	33	21	.001	27
lapsiperheet	21	10	.000	10	lapsiperheet	32	24	.000	25
lapsettomat parit	18	15	.001	13	lapsettomat parit	43	20	.000	27
YSTÄVÄLLISYYS, AVULIAISUUS	2001	1992	merk.	2005	TOISTEN OIK. KUNNIOIT.	1992	2001	merk.	2005
sinkut	21	16	.04	25	sinkut	15	13	ns.	15
lapsiperheet	28	12	.000	17	lapsiperheet	17	11	.000	9
lapsettomat parit	24	19	.001	19	lapsettomat parit	19	16	.000	13

Vuonna 2005 ilmapiirin myönteisiä piirteitä kokivat eniten sinkut.

Kielteiset piirteet

Lapsiperheet myös kokivat liikenteen ilmapiirin kielteisiä piirteitä muita useammin syksyllä 1992 ja 2001. Eroa oli etenkin liikenteen pelottavuudessa, jota lapsiperheet kokivat lähes puolet useammin kuin sinkut tai lapsettomat parit.

Kuitenkin elämäntilanteesta riippumatta vastaajat kokivat yhtä lailla liikenteen kielteisten piirteiden lisääntyneen syksyjä 1992 ja 2001 verrattaessa. Sinkkujen arvioissa lisäystä oli erityisesti liikenteen pelottavuudessa (+17%) ja riskinotossa ohituksissa (+19%), lapsiperheillä piittaamattomuudessa säännöistä (+17%) ja itsekkäissä ajotavoissa (+15%). Lapsettomien parien arvioissa olivat lisääntyneet etenkin liikenteen pelottavuus (+12%) ja piittaamattomuus säännöistä (+13%).

Ainoa tilastollisesti ei-merkittävä ero oli sinkkujen käsitys lähellä perässä roikkumisesta.

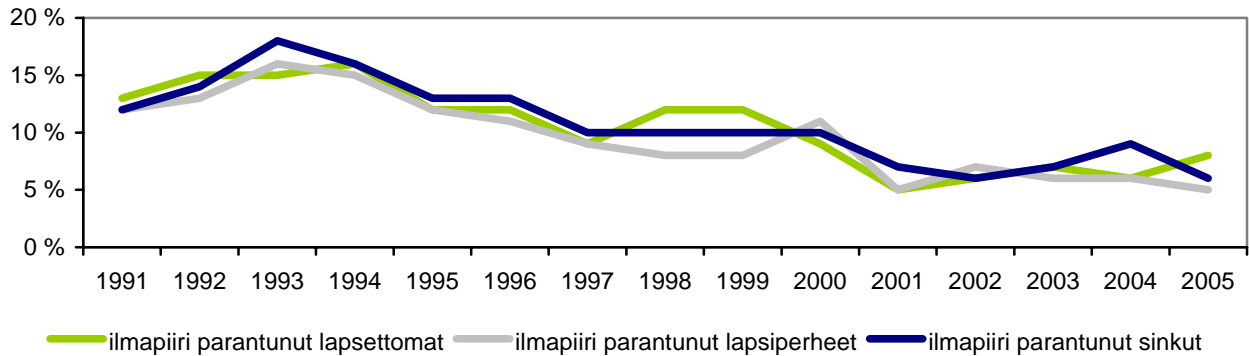
Taulukko 7. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja elämänvaihe (% vastaajista)

LIIKENTEEN PELOTTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	TAHALLINEN KIUSANTEKO	1992	2001	merk.	2005
sinkut	21	38	.000	36	sinkut	17	29	.004	27
lapsiperheet	51	60	.000	40	lapsiperheet	17	27	.000	17
lapsettomat parit	25	37	.000	43	lapsettomat parit	20	29	.000	23
ITSEKKÄÄT AJOTAVAT	1992	2001	merk.	2005	RISKINOTTO OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005
sinkut	46	58	.018	60	sinkut	48	67	.000	62
lapsiperheet	48	63	.000	61	lapsiperheet	58	68	.001	66
lapsettomat parit	51	60	.001	68	lapsettomat parit	55	61	.004	69
MALTTAMATT. RUUHKISSA	1992	2001	merk.	2005	PIITTAAMATT. SÄÄNNÖISTÄ	1992	2001	merk.	2005
sinkut	49	62	.012	61	sinkut	45	56	.034	62
lapsiperheet	55	65	.000	65	lapsiperheet	48	65	.000	60
lapsettomat parit	54	61	.038	67	lapsettomat parit	48	61	.003	65
LÄHELLÄ PERÄSSÄ ROIKKUMIN.	1992	2001	merk.	2005	KAHAAM. JA KIILAAM.	1992	2001	merk.	2005
sinkut	55	63	ns.	66	sinkut	41	59	.000	-
lapsiperheet	57	65	.001	65	lapsiperheet	40	61	.000	-
lapsettomat parit	52	62	.007	70	lapsettomat parit	45	55	.000	-

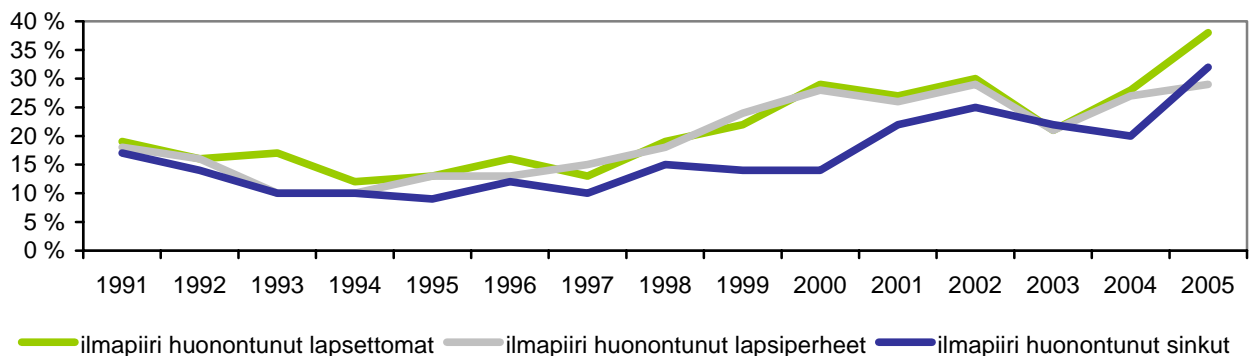
Vuonna 2005 tilanne on muuttunut siten, että liikenteen ilmapiirin kielteisiä piirteitä kokevat eniten lapsettomat parit.

Elämänvaiheen yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005

Tarkasteltaessa koko ajanjaksoa 1991 - 2005 varmistuu, että ilmapiiri parantunut -muuttujassa ei juurikaan ole eroa eri elämänvaihetta elävien kesken. Ilmapiirin huonontumista sinkut kokevat tarkastelussa hieman muita harvemmin. Varianssianalyysissä varmistui sinkkujen muita myönteisempi ja lapsiperheiden muita voimakkaammin vaihteleva kuva liikenteen ilmapiiristä (liite 1).



Kuva 14 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja elämänvaihe vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)



Kuva 15 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja elämänvaihe 1991 - 2005 (% vastaajista)

Tulostiivistys elämänvaiheen yhteydestä ilmapiirin kokemiseen

Kuka kokee ilmapiirin erityisen huonoksi, kuka hyväksi?

Lapsiperheet kokivat liikenteen ilmapiirin kielteisiä piirteitä muita useammin syksyllä 1992 ja 2001. Sinkut kokivat pääosin muita harvemmin ilmapiirin huonontuneen 1991 - 2005.

Keiden käsitys ilmapiiristä on huonontunut eniten, keiden vähiten?

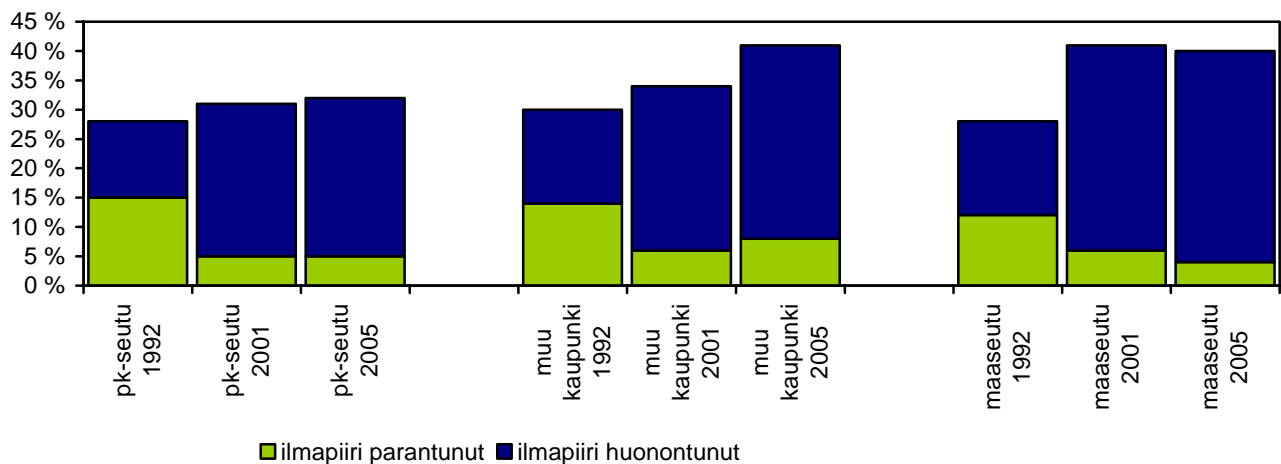
Elämänvaiheen vaikutus ilmapiirin kokemiselle syksyinä 1992 vs. 2001 oli tilastollisesti merkitsevä kaikkien ryhmien osalta kielteisten piirteiden suhteen. Lapsiperheistä tulevat kuljettajat kokivat aiempaa vähemmän myönteisiä piirteitä.

Eniten käsitys siitä onko ilmapiiri parantunut vai huonontunut muuttui syksyllä 2001 huonompaan suuntaan lapsettomilla pariskunnilla. Sinkkujen arviot monien myönteisten piirteiden osalta eivät muuttuneet vuosina 1992 ja 2001.

Liikenteen ilmapiiri maaseudulla ja kaupungissa

Liikenteen ilmapiirimittauksissa haastateltujen kotiseutu oli jaettavissa kolmeen luokkaan: pääkaupunkiseutu, muut kaupungit ja maaseutu. Pääkaupunkiseudulla 1992 koettiin ilmapiirin parantuneen useammin kuin huonontuneen. Muissa kaupungeissa ja maaseudulla tilanne oli jo tuolloin päinvastainen.

Liikenteen ilmapiirin kokeminen aiempaa paremmaksi väheni syksyllä 2001 syksyyn 1992 verrattuna eniten juuri pääkaupunkiseudulla ja ”ilmapiiri huonontunut” -arviosta tuli vallitseva. Vaikka arviot liikenteen ilmapiirin parantumisesta romahtivat pääkaupunkiseudulla arviot ”liikenteen ilmapiiri huonontunut” lisääntyivät syksyllä 2001 syksyyn 1992 verrattuna eniten maaseudulla, missä sen huononemisen kokemiseen myös on yleisempää kuin muualla. Vuonna 2005 kasvua on ainoastaan muissa kaupungeissa.



Kuva 16 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja asuinpaikka (% vastaajista)

Kaikki erot vuosien 1992 ja 2001 väillä ovat tilastollisesti merkitseviä.

Myönteiset piirteet

Vaikka liikennetiheys on pääkaupunkiseudulla monin paikoin suurempi kuin muualla maassa koettiin vuonna 1992 pääkaupungissa enemmän myönteisiä piirteitä, kuten sopeutuminen ruuhkiin, kiittäminen ja toisten oikeuksien kunnioittaminen. Vuonna 2001 erot olivat pienentyneet.

Myönteisten piirteiden kokeminen pääkaupunkiseudulla oli kuitenkin vähentynyt vuosia 1992 ja 2001 verrattaessa vähemmän kuin muualla maassa; kohteliaisuuden ja joustavuuden, harkitsevuuden ohituksissa, sopeutumisen ruuhkiin, ja toisten oikeuksien kunnioittamisen yleisyydessä ei ollut eroa.

Taulukko 8. Liikenteen ilmapiirin myönteiset piirteet ja asuinpaikka (% vastaajista)

KOHTELIAISUUS JA JOUSTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	SOPEUTUMINEN RUUHKIIN	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	28	28	ns.	25	Pääkaupunkiseutu	29	23	ns.	19
Muut kaupungit	30	20	.000	23	Muut kaupungit	20	15	ns.	16
Maaseutu	28	19	.002	23	Maaseutu	21	12	.000	16
HARKITSEVUUS OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005	TURVALLIS. HUOLEHTIMINEN	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	16	16	ns.	16	Pääkaupunkiseutu	40	25	.000	20
Muut kaupungit	17	14	.002	12	Muut kaupungit	38	27	.000	24
Maaseutu	18	9	.000	12	Maaseutu	37	23	.000	24
LIIKENNESÄÄNT. NOUDATTAMINEN	1992	2001	merk.	2005	KIITTÄMINEN	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	17	12	.020	11	Pääkaupunkiseutu	40	23	.000	29
Muut kaupungit	18	13	.000	16	Muut kaupungit	34	21	.000	27
Maaseutu	21	9	.000	16	Maaseutu	34	21	.000	
YSTÄVÄLLISYYS, AVULIAISUUS	1992	2001	merk.	2005	TOISTEN OIK. KUNNIOIT.	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	26	17	.003	19	Pääkaupunkiseutu	21	13	ns.	11
Muut kaupungit	25	15	.000	23	Muut kaupungit	15	13	.000	13
Maaseutu	25	17	.000	23	Maaseutu	19	13	.001	13

Kielteiset piirteet

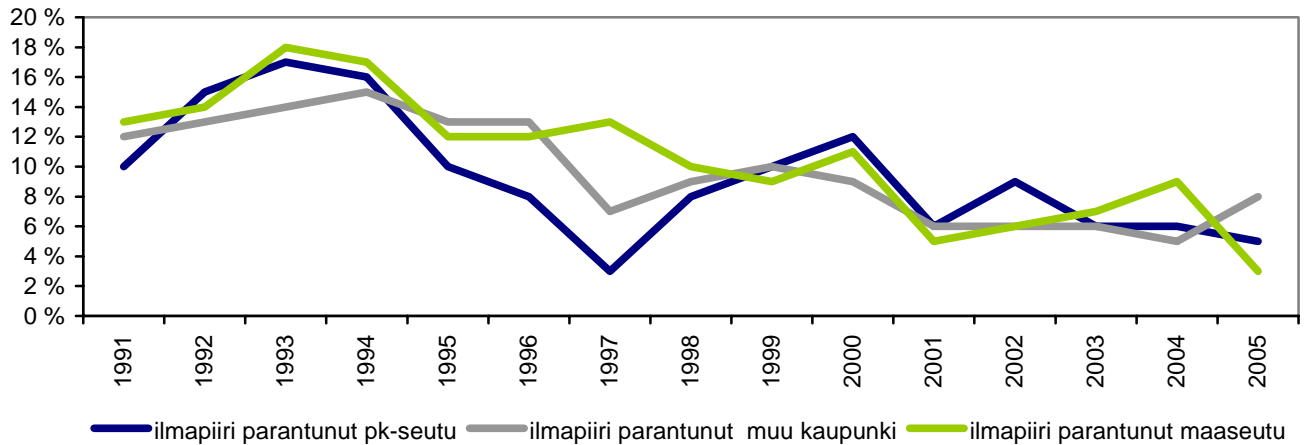
Liikenteen pelottavuus, itsekkäät ajotavat, malttamattomuus ruuhkissa ja riskinotto ohituksissa olivat myönteisten piirteiden muuttumattomuudesta huolimatta lisääntyneet pääkaupunkiseudulla selvästi (+22% - 24%) vuonna 2001 vuoteen 1992 verrattuna. Vuonna 1992 näitä piirteitä arvioitiin pääkaupunkiseudulla ilmenevän harvemmin kuin muualla maassa, vuonna 2001 saman verran. Maaseudulla oli yleistynyt etenkin tahallinen kiusanteko ja piittaamattomuus säännöistä (molemmat +11%), muissa kaupungeissa myös piittaamattomuus säännöistä (+14%). Lähes kaikki erot kielteisissä piirteissä vertailuvuosien välillä olivat tilastollisesti merkitseviä. Ainoastaan maaseudulla koettu lähellä perässä roikkuminen yleistymisen jäi alle merkitsevyyden tason.

Taulukko 9. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja asuinpaikka (% vastaajista)

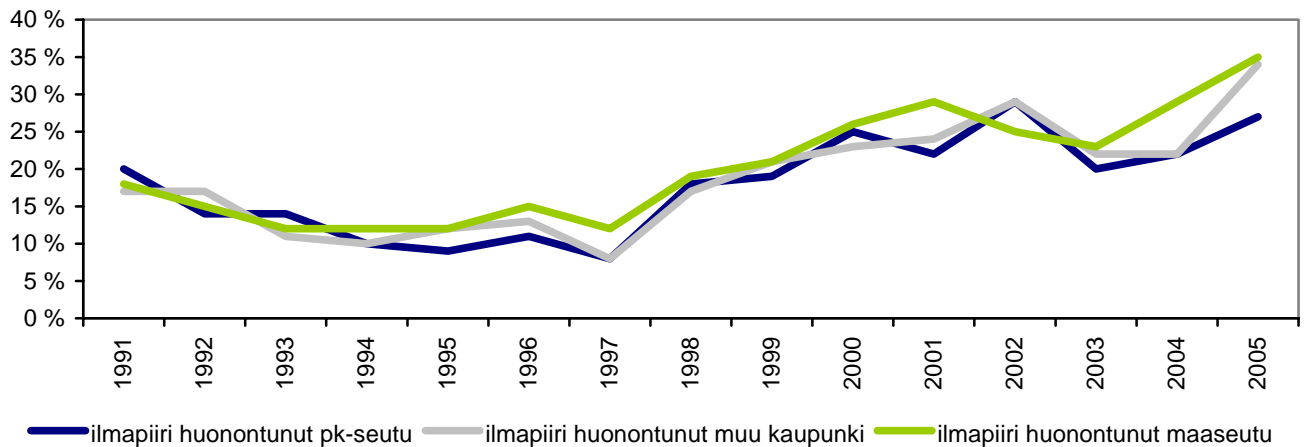
LIIKENTEEN PELOTTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	TAHALLINEN KIUSANTEKO	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	15	39	.000	35	Pääkaupunkiseutu	15	27	.000	28
Muut kaupungit	27	38	.000	41	Muut kaupungit	18	28	.000	21
Maaseutu	29	42	.000	39	Maaseutu	18	29	.000	22
ITSEKKÄÄT AJOTAVAT	1992	2001	merk.	2005	RISKINOTTO OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	40	64	.000	66	Pääkaupunkiseutu	40	64	.000	56
Muut kaupungit	51	62	.000	61	Muut kaupungit	56	65	.000	66
Maaseutu	48	56	.039	66	Maaseutu	59	68	.031	75
MALTTAMATT. RUUHKISSA	1992	2001	merk.	2005	PIITTAAMATT. SÄÄNNÖISTÄ	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	42	64	.000	64	Pääkaupunkiseutu	48	66	.005	63
Muut kaupungit	55	64	.016	62	Muut kaupungit	46	60	.000	59
Maaseutu	54	62	.029	71	Maaseutu	48	59	.005	71
LÄHELLÄ PERÄSSÄ ROIKKUMIN.	1992	2001	merk.	2005	KAHAAM. JA KIILAAM.	1992	2001	merk.	2005
Pääkaupunkiseutu	54	70	.003	69	Pääkaupunkiseutu	39	59	.000	-
Muut kaupungit	55	62	.001	64	Muut kaupungit	41	57	.000	-
Maaseutu	56	62	ns.	76	Maaseutu	44	62	.000	-

Asuinpaikan yhteys ilmapiiriin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005

Tarkasteltaessa koko ajanjaksoa 1991 - 2005 ilmapiiriin kehitys näyttää eri paikkakuntatyyppien osalta samankaltaiselta kuin äärivuosianalyysissä vaikkakin pääkaupunkiseudun muuta maata myönteisempää tilannetta vuonna 1992 ei voida pitää normaalina tilanteena 1990-luvun loppua ja 2000 luvun alkua lukuun ottamatta. Ilmapiiriin parantumista tai huonontumista ei voida liittää selkeästi mihinkään paikkakuntatyyppiin. Varianssianalyysissä paikkakunnalla ei ilmennyt vaikutusta ilmapiiriin kokemiseen muuten kuin yhdistettynä ikäluokkaan (liite1).



Kuva 17 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja asuinpaikka vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)



Kuva 18 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja asuinpaikka vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)

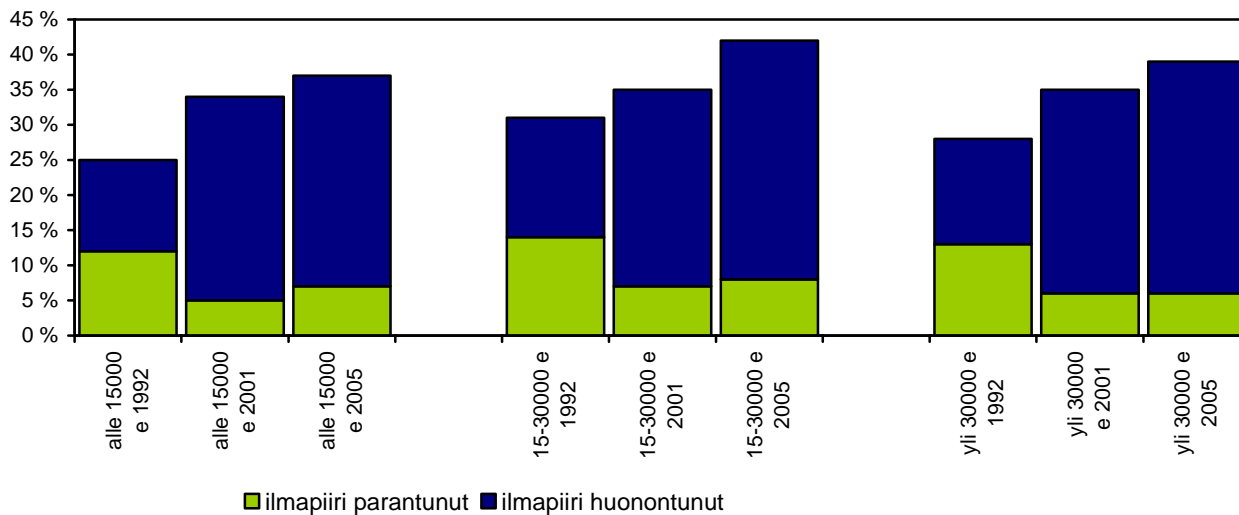
Tulostiivistys asuinpaikan yhteydestä ilmapiirin kokemiseen

Liikenteen ilmapiirin huonontumista koetaan yhtäläillä asuinpaikasta riippumatta. Liikenteen ilmapiirin kokeminen aiempaa paremmaksi vähentyi syksyjä 1992 ja 2001 verrattaessa eniten pääkaupunkiseudulla. Arviot ilmapiirin huonontumisesta kuitenkin lisääntyivät eniten maaseudulla.

Liikenteen ilmapiiri arvioitiin aiempaa huonommaksi asuinpaikasta riippumatta. Erityisen paljon ilmapiirin yksittäiset kielteiset piirteet lisääntyivät pääkaupunkiseudulla asuvien mielestä, jolloin pääkaupunkiseudun ero (myönteisempi ilmapiiri) muihin paikkakuntiin verrattuna katosi. Myönteisten piirteiden kohdalla tilanne oli kuitenkin päinvastainen. Pääkaupunkiseudulla myönteisten piirteiden kokeminen oli vähentynyt lievemmin kuin muualla maassa ja monen piirteen osalta niiden kokeminen on muuta maata tavallisempaa.

Liikenteen ilmapiirin kokeminen ja perheen tulotaso

Ilmapiiri parantunut vs. huonontunut -kokemuksen suhteen ei ole tulotason perusteella nähtävissä eroja vastaajien välillä.



Kuva 19 Liikenteen ilmapiiri parantunut vs. huonontunut ja tulotaso (% vastaajista)

Myönteiset piirteet

Liikenteen ilmapiiriin yksittäiset myönteiset piirteet olivat vähentyneet etenkin yli 30 000 euroa vuodessa tienaaavien keskuudessa. Alle 15 000 euroa tienaaavien keskuudessa ilmapiiriin yksittäisissä myönteisissä piirteissä nähtiin vähiten muutosta vuosina 1992 ja 2001.

Taulukko 10. Liikenteen ilmapiiriin myönteiset piirteet ja tulotaso (% vastaajista)

KOHTELIAISUUS JA JOUSTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	SOPEUTUMINEN RUUHKIIN	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	32 %	24 %	.05	24 %	alle 15 000	18 %	14 %	ns.	14 %
15-30 000	27 %	18 %	.005	24 %	15-30 000	21 %	16 %	ns.	15 %
yli 30 000	30 %	22 %	.05	22 %	yli 30 000	26 %	16 %	.004	17 %
HARKITSEVUUS OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005	TURVALLIS. HUOLEHTIMINEN	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	13 %	12 %	ns.	10 %	alle 15 000	31 %	23 %	.011	23 %
15-30 000	17 %	14 %	.03	14 %	15-30 000	41 %	25 %	.000	22 %
yli 30 000	21 %	13 %	.008	12 %	yli 30 000	41 %	29 %	.000	21 %
LIIKENNESÄÄNT. NOUDATTAMINEN	1992	2001	merk.	2005	KHITTÄMINEN	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	19 %	12 %	.003	19 %	alle 15 000	36 %	20 %	.000	28 %
15-30 000	18 %	14 %	.001	14 %	15-30 000	35 %	23 %	.000	29 %
yli 30 000	20 %	10 %	.000	10 %	yli 30 000	35 %	22 %	.000	25 %
YSTÄVÄLLISYYS, AVULIAISUUS	1992	2001	merk.	2005	TOISTEN OIK. KUNNIOIT.	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	22 %	19 %	ns.	22 %	alle 15 000	15 %	15 %	ns.	14 %
15-30 000	25 %	17 %	.001	23 %	15-30 000	17 %	13 %	.000	14 %
yli 30 000	26 %	14 %	.000	18 %	yli 30 000	20 %	12 %	.000	10 %

Kielteiset piirteet

Yksittäisissä kielteisissä piirteissä eri tuloryhmien välillä ei juuri ole eroja muutoksen kokemisessa. Yli 30 000 euroa tienaavat olivat kuitenkin ainoa ryhmä, jossa malttamattomuuden ruuhkissa muutos oli tilastollisesti merkitsevä.

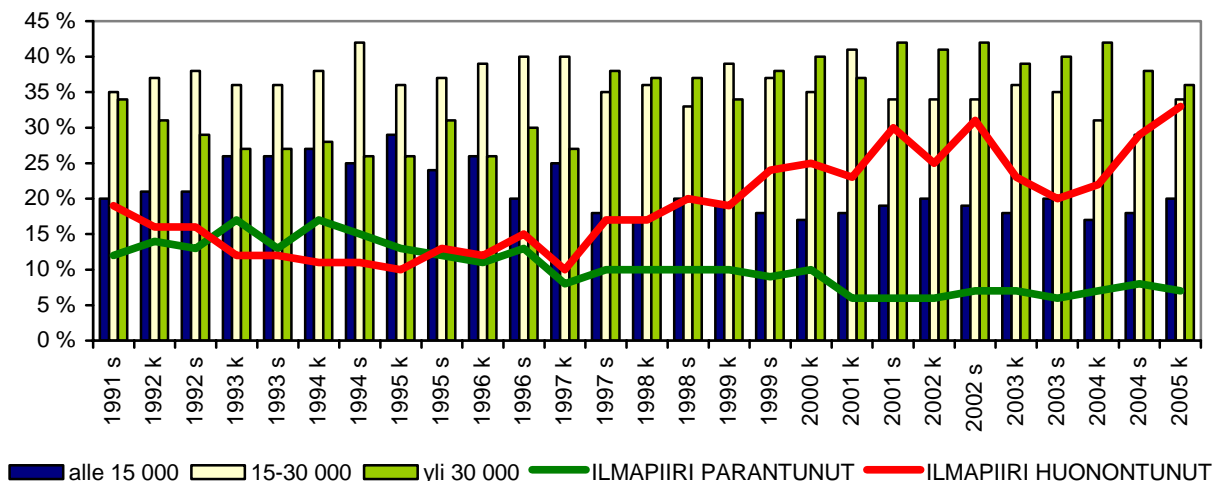
Taulukko 11. Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja tulotaso (% vastaajista)

LIIKENTEEN PELOTTAVUUS	1992	2001	merk.	2005	TAHALLINEN KIUSANTEKO	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	27 %	40 %	.017	39 %	alle 15 000	20 %	31 %	.000	27 %
15-30 000	26 %	44 %	.000	40 %	15-30 000	16 %	28 %	.001	24 %
yli 30 000	24 %	36 %	.001	40 %	yli 30 000	16 %	27 %	.004	17 %
ITSEKÄÄT AJOTAVAT	1992	2001	merk.	2005	RISKINOTTO OHITUKSISSA	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	50 %	59 %	.007	57 %	alle 15 000	58 %	70 %	.014	65 %
15-30 000	48 %	60 %	.000	61 %	15-30 000	55 %	68 %	.001	65 %
yli 30 000	45 %	63 %	.000	67 %	yli 30 000	49 %	62 %	.002	63 %
MALTTAMATT. RUUHKISSA	1992	2001	merk.	2005	PIITTAAMATT. SÄÄNNÖISTÄ	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	50 %	58 %	ns.	58 %	alle 15 000	42 %	62 %	.000	62 %
15-30 000	58 %	62 %	ns.	58 %	15-30 000	47 %	58 %	.004	58 %
yli 30 000	48 %	66 %	.000	71 %	yli 30 000	46 %	65 %	.000	65 %
LÄHELLÄ PERÄSSÄ ROIKKUMIN.	1992	2001	merk.	2005	KAHAAM. JA KIILAAM.	1992	2001	merk.	2005
alle 15 000	55 %	64 %	.017	69 %	alle 15 000	40 %	62 %	.000	-
15-30 000	57 %	65 %	.028	63 %	15-30 000	46 %	59 %	.000	-
yli 30 000	52 %	63 %	.006	71 %	yli 30 000	35 %	57 %	.000	-

Tulotason ja iän välillä on yksilötasolla positiivinen korrelaatio.

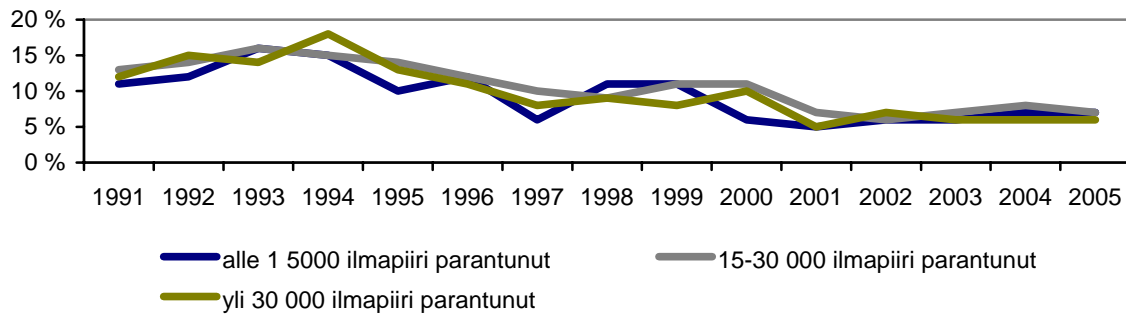
Tulotason yhteys ilmapiirin kokemiseen koko ajanjaksolla 1991 - 2005

Ilmapiiritutkimuksessa ilmenee vastaajien kokonaistulojen lisääntyminen lamavuosien jälkeen (kuva 20) samalla kun liikenteen ilmapiiri koetaan aiempaa huonommaksi.

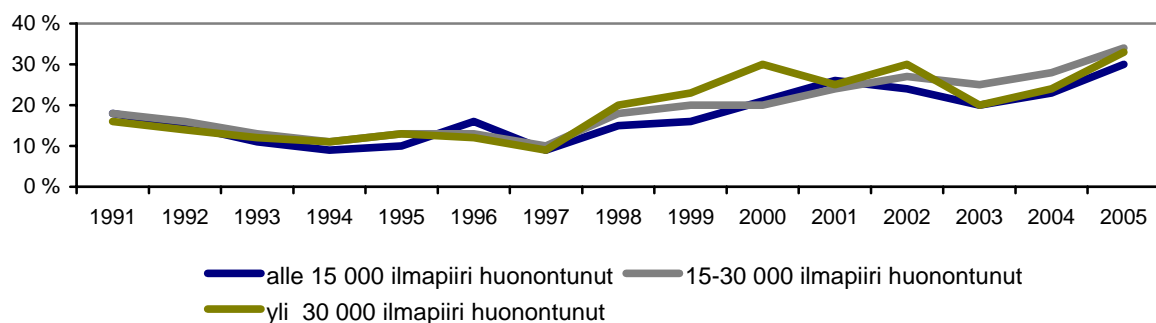


Kuva 20 Ilmapiiritutkimukseen vastanneiden tulot ja ilmapiirin kokeminen vuosina 1991 - 2005 (% vastaajista)

Tulotaso ei vaikuta käsitykseen liikenteen ilmapiiristä (liite 1). Myös koko mittausjaksolla on havaittavissa, ettei oma tulotaso ole yhteydessä siihen millaiseksi ilmapiiri koetaan.



Kuva 21 Liikenteen ilmapiiri parantunut ja tuloluokat (alle 15 000 e, 15-30 000e, yli 30 000 e)



Kuva 22 Liikenteen ilmapiiri huonontunut ja tuloluokat (alle 15 000 e, 15-30 000e, yli 30 000 e)

Tulostiivistys tulotason yhteydestä ilmapiirin kokemiseen

Yksittäisten myönteisten piirteiden osalta yli 30 000 euroa tienavien käsitykset liikenteen ilmapiiristä olivat huonontuneet eniten ja alle 15 000 euroa tienavien vähiten. Vaikka yksittäisissä piirteissä näkyy eroa vuosina 1992 ja 2001 ilmapiirin kokemisen muutoksissa, ei ilmapiiri parantunut vs. huonontunut käsityksissä ole eroa eri tuloluokkiin kuuluvien kesken yksittäisten tarkasteluvuosien sisällä.

Kiinnostavaa on yhteys eri tuloluokkiin kuuluvien osuuden ja ilmapiirin huonontumisen kokemisen välillä. Mitä enemmän vastaajissa on niitä, joiden tulot ylittävät vuodessa 30 000 euroa, sitä huonommaksi liikenteen ilmapiiri koetaan. Vastaavasti alle 15 000 tienavien osuus korreloi positiivisesti ilmapiiri parantunut muuttujan kanssa.

Miten oma käytös on yhteydessä ilmapiirin kokemiseen?

Tarkasteltaessa oman toiminnan vaikutusta liikenteen ilmapiirin kokemiseen tarkastelujaksoksi otettiin ilmapiiriaineiston vuodet 1999- 2005. Näinä vuosina haastatteluihin lisättiin kysymyksiä myös siitä, miten itse toimii liikenteessä.

Kielteisten piirteiden yleisyys omalla kohdalla

Seuraavassa tarkastellaan tietyn kielteisen piirteen yleistymiskäsityksen ja vastaavan oman toiminnan yhteyttä. Tarkastelussa verrataan kuljettajia, jotka kertovat syllistyvän itse näihin kielteisiin piirteisiin säännöllisesti (=vähintään kerran kuukaudessa) sellaisiin, jotka eivät syllisty näihin tekoihin oman arvionsa mukaan koskaan tai korkeintaan satunnaisesti. Vertailulukuna toimii tarkasteluvuosien keskiarvo kummassakin ryhmässä.

Itsekkäät ajotavat: Kuljettajat, jotka kertovat itse ajavansa itsekkäästi, ovat muita harvemmin sitä mieltä, että itsekkäät ajotavat ovat yleisesti lisääntyneet ($\chi^2 p=.0001$)

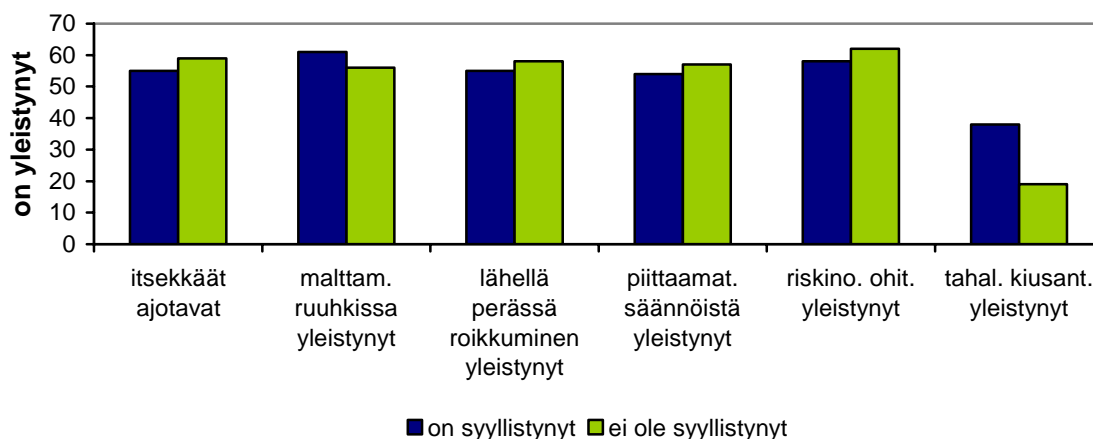
Malttamattomuus ruuhkissa: Kuljettajat, jotka kertovat itse olleensa malttamattomia ruuhkissa, arvioivat muita yleisemmin malttamattomuuden ruuhkissa lisääntyneen ($\chi^2 p=.0001$).

Lähellä perässä roikkuminen: Kuljettajat, jotka kertoivat itse roikkuvansa toisten perässä, arvioivat muita harvemmin lähellä perässä roikkumisen yleistyneen ($\chi^2 p=.0001$).

Piittaamattomuus säännöistä: Kuljettajat, jotka kertovat itse olleensa piittaamattomia säännöistä kokevat muita kuljettajia harvemmin piittaamattomuuden säännöistä lisääntyneen ($\chi^2 p=.0001$).

Riskinotto ohituksissa: Kuljettajat, jotka sanoivat itse ohittaneensa riskejä ottaen, olivat muita harvemmin sitä mieltä, että riskinotto ohituksissa olisi lisääntynyt liikenteessä viimeisen puolen vuoden aikana ($\chi^2 p=.0001$).

Tahallinen kiusanteko: Kuljettajat, jotka sanoivat syllistyneensä tahalliseen kiusantekoon, olivat muita yleisemmin sitä mieltä, että tahallinen kiusanteko on yleistynyt muutenkin ($\chi^2 p=.0001$).



Kuva 23 Kielteisiin piirteisiin syllistyminen ja vastaavan piirteen yleistymisen liikenteessä (% vastaajista)

Näyttää siltä, että kuljettajat, jotka itse käyttäytyvät riskialttiisti liikenteessä eivät näe riskikäyttäytymistä yleisesti ongelmana yhtä usein kuin muut kuljettajat. Poikkeuksina ovat malttamattomuus ruuhkissa ja tahallinen kiusanteko. Ne kuljettajat, jotka ovat itse malttamattomia ruuhkissa tai kiusaavat, ovat sitä mieltä, että tämä piirre on yleistynyt muutoinkin.

”Riskikuljettajat”; itseilmoitetut onnettomuudet ja rikkomukset

Kuljettajilta on vuodesta 2001 alkaen kysytty kuudessa ilmapiirimittauksessa, ovatko he olleet osallisina liikenneonnettomuudessa tai jääneet kiinni liikenne rikkomuksesta viimeisen kolmen vuoden aikana⁸. Tässä tarkastellaan, onko onnettomuudessa olo tai rikkomuksesta kiinnijäänti yhteydessä kuljettajan käsityksiin liikenteen ilmapiiristä. Onnettomuudessa oli ollut tai rikkomuksesta jäänyt kiinni kuljettajista 29%. Näitä kuljettajia nimetään tässä yhteydessä ”riskikuljettajiksi”.

Liikenteen pelottavuus: Riskikuljettajat olivat muita harvemmin sitä mieltä että liikenteen pelottavuus on lisääntynyt ($\chi^2 p=.007$).

Itsekkäät ajotavat: Riskikuljettajat olivat muita harvemmin sitä mieltä että itsekkäät ajotavat ovat yleistyneet ($\chi^2 p=.003$).

Malttamattomuus ruuhkissa: ei eroa

Lähellä perässä roikkuminen: Riskikuljettajat olivat muita harvemmin sitä mieltä että lähellä perässä roikkuminen on yleistynyt ($\chi^2 p=.012$).

Piittaamattomuus säännöistä: Riskikuljettajat olivat muita harvemmin sitä mieltä että piittaamattomuus säännöistä on yleistynyt ($\chi^2 p=.001$).

Riskinotto ohituksissa: Riskikuljettajat olivat muita harvemmin sitä mieltä että riskinotto ohituksissa on yleistynyt ($\chi^2 p=.023$).

Tahallinen kiusanteko: ei eroa.

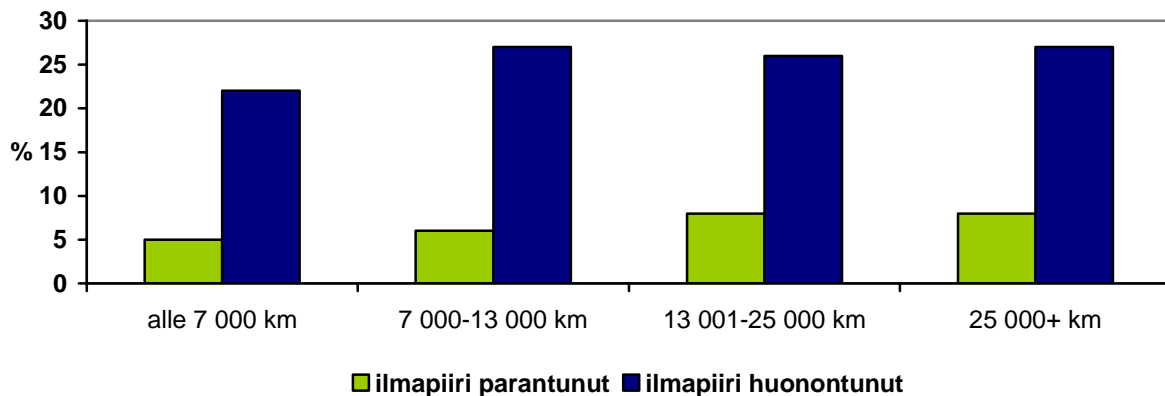
Riskikuljettajat eivät ole kokeneet liikenteen kielteisten piirteiden lisääntymistä samassa määrin kuin muut kuljettajat. Ainoat alle tilastollisen merkitsevyyssasteen jääneet piirteet olivat malttamattomuus ruuhkissa ja tahallinen kiusanteko, jotka poikkesivat myös edellisessä tarkastelussa. Khin neliötestien mukaan onnettomuudessa mukanaolo ja rikkomuksesta kiinni jäänti ovat tilastollisesti merkitsevässä yhteydessä myös itseilmoitettuun toimintaan.

⁸ 2001 k, 2002 k + s, 2003 k, 2004 k+ s

Ajosuorite

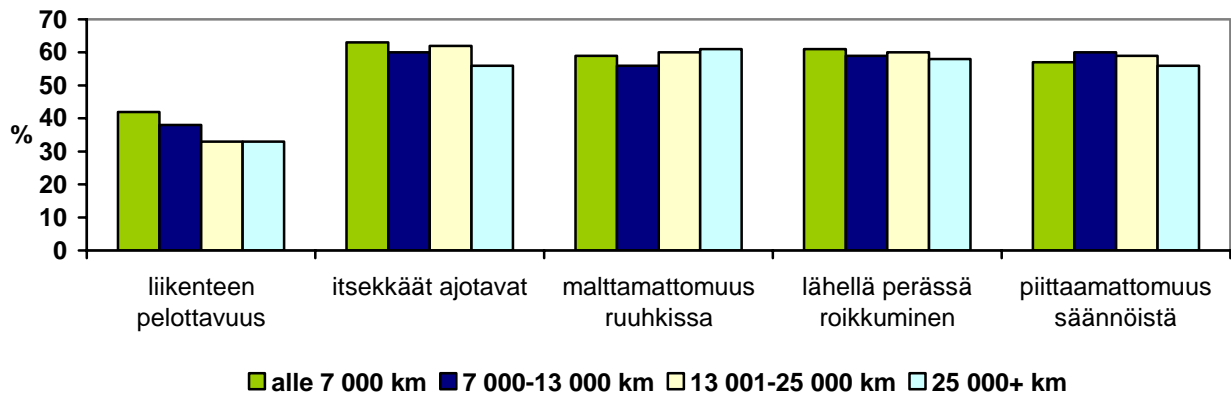
Itse arvioidun ajosuoritteen perusteella kuljettajat jaettiin neljään luokkaan, joihin jokaiseen kuului noin 25% kuljettajista⁹.

Vähiten ajavat ottivat muita harvemmin kantaa ilmapiirimuutokseen. Huonoin käsitys ilmapiiristä on vuosina 2001-2004 ollut 7000-13000 km vuodessa ajavilla.



Kuva 24 Ajosuorite ja käsitys ilmapiiristä 2001-2004

Vähiten ajavat kokevat liikenteen pelottavuuden lisääntyneen muita useammin. Malttamattomuus ruuhkissa taas on lisääntynyt etenkin paljon ajavien mielestä. Kuvassa 25 on esitelty ne kielteiset piirteet, joissa khin neliötesti oli ajosuorite huomioiden tilastollisesti merkitsevä.



Kuva 25 Liikenteen ilmapiirin kielteiset piirteet ja ajosuorite 2001-2004.

9

	%
1. alle 7000 km	24
2. 7 000-13 000 km	23
3. 13 001-25 000 km	31
4. yli 25 000 km	22

Samat tarkasteluvuodet kuin edellä.

Onnettomuus uutisointi ja julkinen keskustelu

Jo liikenteen ilmapiirimittausten alkuaikoina pohdittiin tiedotusvälineiden vaikutusta ilmapiirin kokemiseen. Hämäläinen kirjoitti Liikenneviikkuun (3/93) aiheesta seuraavin sanoin: ”Kun mittarina käytetään ihmisiä, tulosten inhimillisuus on pidettävä mielessä. Julkinen keskustelu saattaa suunnata huomiota uudella lailla ja aiheuttaa harhan. Tiedotusvälineiden nostama häly vaikkapa liian lyhyistä ajoneuvoväleistä voi luoda otaksuman liikenteen muuttumisesta silloinkin, kun mikään ei ole muuttunut”.

Ilmapiiriin kääntyessä kehnompaan suuntaan 1990-luvun loppupuolella keskusteltiin vilkkaasti itäliikenteen aiheuttamista ongelmista. Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävä ajoneuvoliikenne oli lähes kolminkertaistunut vuodesta 1994 vuoteen 1998. Onnettomuusriski venäläisillä kuljettajilla oli moninkertainen suomalaisiin verrattuna (Koivukoski & Rajalin 1999). Vuonna 1997 liikennekuolemat kasvoivat usean vuoden laskun jälkeen. Tosin jo seuraavana vuonna kuolemat saatiin jälleen vähenemään.

Syksyllä 2002 kysyttiin ihmisten omia arvioita siitä, mikä vaikuttaa autoilijoiden käsityksiin liikenteen turvallisuudesta. Kiinnostuksen kohteena olivat julkisen keskustelun ja onnettomuus uutisoinnin vaikutus. Samaan aikaan sattui ihmisiä järkyttäneitä, paljon keskustelua ja myös myönteistä kansalaistoimintaa aikaansaanut pikkutyön yliajo Huopalahdentiellä, mikä saattaa heijastua tuloksiin.

Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, ettei **julkinen keskustelu** vaikuta käsityksiin liikenteestä. Kuitenkin kolmannes sanoi sen vaikuttavan siten, että liikenne tuntuu vaarallisemmalta ja vain 6% siten, että liikenne tuntuu turvallisemmalta.

Kuusi kymmenestä haastatellusta sanoi, ettei **onnettomuus uutisointi** ole muuttanut käsitystä liikenteen ilmapiiristä. Yllättäen joka viides vastaaja sanoi ilmapiiriin tuntuvan positiivisemmalta uutisoinnin vaikutuksesta ja vain yksi kymmenestä sanoi sen tuntuvan kielteisemmältä onnettomuus uutisoinnin takia.

Vastaajat jotka katsoivat että liikenteeseen liittyviä asioita on käsitelty julkisuudessa tavallista enemmän, uskoivat muita vastaajia useammin ilmapiiriin parantuneen uutisoinnin ansiosta. Vastaajat, joiden mielestä liikenneaiheita on käsitelty tavallista vähemmän, uskoivat puolestaan muita useammin liikenteen ilmapiiriin huonontuneen uutisoinnin johdosta. Vastaajat, joiden mielestä liikenneaiheita oli viimeisen puolen vuoden aikana käsitelty saman verran kuin aiemminkin, uskoivat että uutisointi ei ole vaikuttanut liikenteen ilmapiiriin.

Sopuosoitussa edellä esiteltyjen haastattelutietojen kanssa on myös kevään 2004 ilmapiirimittaus. Maaliskuun 19 päivänä vuonna 2004 tapahtui Konginkankaalla Suomen pahin tieliikenneonnettomuus. Linja-auton ja rekan yhteentörmäyksessä kuoli useita ihmisiä. Ilmapiirihaastattelut olivat käynnistyneet kahta päivää aiemmin ja ennen onnettomuutta oli ehditty haastatella 90 henkilöä. Näiden kokema ilmapiiri ei eronnut tilastollisesti merkitsevällä tavalla onnettomuuden jälkeen haastatelluista.

Yhteenveto ja pohdintaa

Selvityksen päätavoitteena oli selvittää, keiden käsitys ilmapiiristä on muuttunut ilmapiirimittausten alkuvuosista. Ilmapiiri koetaan nykyään selvästi huonommaksi. Aluksi tehtiin äärivuosianalyysi vuosista 1992 ja 2001. Äärivuosia tarkastelemalla saadut tulokset varmennettiin ottamalla mukaan kaikki haastatteluvuodet (1991-2005). Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin sitä, miten oma toiminta liikenteessä on yhteydessä ilmapiirin kokemiseen.

Kokemukset liikenteen ilmapiiristä olivat muuttuneet huonommaksi lähes kaikissa väestöryhmissä. Ikäryhmistä eniten on huonontunut ikäluokkiin 25 - 65 -vuotiaat kuuluvien kuljettajien käsitys ilmapiiristä yksittäisten piirteiden osalta, vähiten nuorten. Keski-ikäisten kokemukseen ilmapiirin huonontumisesta ja kielteisten piirteiden lisääntymisestä tulee suhtautua vakavasti. He ajavat liikennesuoritteesta suurimman osan ja ovat myös aktiivisimmin mukana työelämässä, johon saattaa liittyä aikataulutettua asiointiajtoa. Iäkkäät eivät koe kielteisten piirteiden lisääntyneen, mutta arvioivat myönteisten piirteiden vähentyneen ja ilmapiirin huonontuneen yleisesti muita voimakkaammin.

Nuoret eivät ota kantaa ilmapiirin muutoksiin samassa määrin kuin muut kuljettajat. Saattaa olla, että he eivät vähäisen ajokokemuksensa perusteella osaa tai halua arvioida ilmapiiriä samalla tavalla kuin vanhemmat kuljettajat. Myös ajosuoritteen laadussa saattaa olla eroja. Koko ilmapiirimittauksen historian ajalta nuorten käsitykset noudattavat pitkälti kaikkien kuljettajien keskimääräisiä käsityksiä, nuorilla arviot muutoksesta ovat kuitenkin varovaisempia.

Kuljettajakoulutus saattaa pitää nuorten käsitykset liikenteestä samankaltaisina, eikä heillä ole kulloiseenkin liikennekulttuuriin tullessaan kokemuksia muusta. Heille ilmapiiri on sen takia suhteellisen muuttumatonta siten, että kukin ikäluokka aloittaa arviot skaalan keskitasolta.

Ilmapiirin vaihtelua eri väestöryhmissä voivat selittää eri tekijät. Työikäisillä on kyse työhön ja toimeentuloon liittyvästä rytmivaihtelusta sekä elämässä yleensä että liikenteessä erityisesti. Iäkkäillä kuljettajilla voi olla samanaikaisesti kokemuksia vaikeuksista selvitä liikenteen rytmissä.

Miesten kokemus ilmapiiristä on ollut hieman myönteisempi kuin naisten. Nyt ilmapiiri koetaan monilta osin samanlaiseksi. Samaan aikaan julkisuudessa on esitetty naisten ajotapojen miehitymisestä ja sen myötä turvallisuuden heikkenemisestä.

Lapsiperheet pelkäävät liikenteessä ja kokevat monia liikenteen ilmapiirin kielteisiä piirteitä muita useammin. Sinkut taas kokevat liikenteen ilmapiirin huonontumista muita harvemmin. Vähiten ajavat kokevat liikenteen pelottavuuden lisääntyneen muita useammin.

Ilmapiirin parantumisen tai huonontumisen kokemisessa ei ole eroa pääkaupunkiseudun ja muiden kaupunkien tai maaseudun välillä. Koko maan tasolla yllätyksiä saattaa tuottaa se, että arviointi voi samanaikaisesti toisaalla päin maata olla myönteistä ja toisaalla kielteistä. Tällöin koko maan keskiarvo voi vaikuttaa muuttumattomalta. Tämä puoltaa tarkempien alueellisten ilmapiirien käyttöä jatkossa valtakunnallisen ilmapiirin tukena.

Liikenteen ilmapiiristä näyttäisi heijastuvan yhteiskunnan tila ja talouden syklinen vaihtelu. Liikenteen ilmapiiri on huonontunut samaa tahtia kun vastaajien kokonaistulot ovat lisääntyneet. Mitä paremmin kotitalouksilla taloudellisesti menee, sitä huonommaksi liikenteen ilmapiiri koetaan. Syksyllä 1997 ilmapiirin kokemisessa tapahtui iso muutos. Samaan aikaan myös kotitalouksien tulojakauma muuttui (kuva 20), mikä on mahdollinen virhetekijä analyysissä. Tilastokeskuksen selvityksestä kotitalouksien tulojen kehityksestä kuitenkin käy ilmi, että vuosina 1996, 1997 ja 1998 tulojen kasvu oli varsin nopeaa moniin aikaisempiin ja myös myöhempisiin vuosiin verrattuna (Tilastokeskuksen tiedotteet 21.12.1998 ja 17.6.2005). Saattaa olla että laman aikana tulleet korotuspaineet palkoissa kohdistuivat juuri vuosiin 1997 ja 1998, mikä selittää osaltaan ainakin suurimman tuloluokan pysymisen aiempaa korkeammalla

tasolla vuoden 1997 syksystä lähtien. Muutos ei kuitenkaan selitä vuoden 1997 aikana tapahtunutta äkillistä ja pysyvää nousua tässä otoksessa ainakaan kokonaan. Kuitenkin ilmapiirimuutos näyttää tapahtuneen kaikissa tuloluokissa noina aikoina (kuvat 21 ja 22). Yksilötasolla ei ilmennyt yhteyttä tulotason ja ilmapiirikokemuksen välillä, eikä taloudellisen tilanteen muutoksen ja ilmapiirin kokemisen välillä voida tämän aineiston perusteella päätellä olevan syy-yhteyttä.

Ilmapiirihaastatteluissa on viime vuosina ollut alkuvuosia enemmän isoimpaan tuloluokkaan kuuluvia, keski-ikäisiä ehtineitä ja kaupungissa asuvia vastaajia. Ilmapiirihaastattelut toteuttava TNS Gallup oy siirtyi kannettavien tietokoneiden käyttöön laman jälkeen vuonna 1997. Kannettavien haastattelupäätteiden tulo vuoden 1997 kesällä ei olisi Minkkisen (2005) mukaan pitänyt aiheuttaa mitään muutoksia vastaajien valintaan, sillä kuntarunko ja vastaajien valintakriteerit eivät muuttuneet. Se on kuitenkin aiheuttanut jotain myös vastaajajoukon valinnassa, sillä yhden hengen talouksia oli kaikista haastatteluista (ei siis pelkästään autoilijoiden) syksyn mittauksessa noin 5% vähemmän kuin kevään mittauksessa. Tämä tietenkin selittää osittain myös tulojen kasvun, koska kysytään talouden tuloista yksilön tulojen sijaan (Minkkinen, sähköposti 2005).

Aiemmissä tutkimuksissa on löydetty yhteys onnettomuuskehityksen ja yhteiskunnan taloudellisen menestymisen kautta (Heino & Parkkari 2001). Kun taloudessa menee hyvin, liikenneonnettomuudet lisääntyvät. Vaikka taloudelliset yhteydet toimivat hyvänä vihjeenä, ovat talouden suhdannevaihtelut melko etäisiä mittareita ihmisten omakohtaisia kokemuksia tulkittaessa. Taloudellinen noususuhdanne, joka on ollut jatkuvaa sitten 1990-luvun laman, saattaa lisätä työikäisten autoilijoiden kiirettä ja aikatauluun liittyvää ajamista mikä lisää paineita aggressiiviseen ajamiseen, ja näkyy ”heikkojen” ryhmien kuten iäkkäiden, vähän ajavien ja lapsiperheiden kokemana liikenteen ilmapiirin heikkenemisenä. Henkilöautojen liikennesuorite kasvoi vuosien 1992 ja 2001 välillä 13 prosenttia ja kuorma-autoliikenteen ajosuorite kasvoi vuosien 1995 ja 2001 välillä peräti 20 prosenttia (STV 2004). Vaikka tiestöä on samaan aikaan parannettu, vaikuttaa lisääntynyt liikenne epäilemättä siihen, millaiseksi tiellä liikkuminen koetaan. Riskinottajalle lisääntynyt liikenne antaa lisää haasteita ja tarjoaa enemmän näytönpaikkoja. Turvallisuutta arvostaville lisääntynyt liikenne puolestaan näyttäytyy entistä kaaottisempaan ja siksi vaarallisempaan.

Kuljettajat, jotka itse käyttäytyvät riskialttiisti liikenteessä eivät näe riskikäyttäytymistä yleisenä ongelmana yhtä usein kuin muut kuljettajat. Tämä saattaa heijastua myös sinkkujen arvioissa liikenteen ilmapiirin vähäisistä muutoksista. Aiemmissä tutkimuksissa on todettu, että piittaamattomasti ovat muita useammin käyttäneet naimattomat.

Toiskallio (2001) arvioi liikennettä elämänalueeksi, jossa ihmiset eivät kohtaa kasvokkain ja henkilökohtaisesti, johonkin meneminen ohittaa jossain olemisen. Ei liikuta muiden kanssa vaan muiden ohitse ja lomitse. Kuitenkin liikkuminen herättää voimakkaita tunteita. Kohtaamistilanteet liikenteessä rakentavat liikkujien näkemyksiä itsestä ja muista liikkujina. Mallina on yleensä oma liikkumisen tapa, joka halutaan nähdä normaalina.

Tutkimuksen perusteella liikenteen ilmapiiri eroaa ilmiönä työilmapiiristä monella tapaa. Liikenteessä ilmapiirin kokeminen aiempaa huonommaksi on yleistynyt, onnettomuuksilla mitaten turvallisuus on pysynyt ennallaan. Tämä ei ole yllättävää sillä toimintakenttien luonteessa on suuria eroja. Liikenteessä toimitaan työpaikkaan verrattuna anonyymeinä ja oman ajoneuvon suojassa lähes näkymättöminä. Yhteiskunnassa yksilön perusoikeus liikkumiseen on suojattu ja sen perusteella sallitaan vakaviakin rikkeitä. Nämä rikkeet lisäävät erityisesti muiden toimijoiden ja liikkujien kielteisiä kokemuksia, liikenteen ilmapiirin kielteisiä piirteitä. Lakeja rikkovien mielestä ilmapiirin muutokset ovat pienempiä. Myös Puohiniemi (1992; 2005) tutkiessaan suomalaisten arvomaailmaa totesi, että puolet suomalaisista kokee liikenneturvallisuuden huonontuneen viime vuosina.

Piittaamattomuuden lisääntymisestä liikenteessä on saatu merkkejä myös muissa tutkimuksissa. Salo, Hernetkoski ja Keskinen analysoivat kaikki Suomessa vuosina 1993 -1994 ja 1997 -1998 tapahtuneet kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet. He vertasivat saatuja tuloksia aikaisemmin tehtyihin vastaavanlaisiin tutkimuksiin, joista vanhin käsittelee vuosia 1974 -1975. Tutkimusaineiston

lähes 3 500 onnettomuutta jaettiin neljään ryhmään: tavalliset onnettomuudet, itsemurhat, epäselvät ja piittaamattomat tapaukset. Tavallisten onnettomuuksien määrä on vähentynyt sekä suhteellisesti että absoluuttisesti. Vuosina 1974 -1975 ja 1984 -1985 sellaisiksi luokiteltuja tapauksia oli yli 80 prosenttia kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Niiden osuus 1990-luvulla oli pudonnut alle 60 prosentin. Piittaamattomuudesta johtuvien onnettomuuksien ryhmä on samaan aikaan kasvanut noin 12 prosentista melkein 30 prosenttiin¹⁰. Itsemurhia oli kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tutkimusjakson alussa alle 4 prosenttia ja lopussa hieman yli 8 prosenttia. Tulokset 2000 -luvun alussa tehdyssä tutkimuksessa olivat samansuuntaiset (Salo, 2003)

Kuusi kymmenestä haastatellusta sanoi, ettei onnettomuus uutisointi ole muuttanut käsitystä liikenteen ilmapiiristä. Yllättäen joka viides vastaaja sanoi ilmapiirin tuntuvan positiivisemmalta uutisoinnin vaikutuksesta.

Ilmapiiriin voidaan katsoa olevan lähinnä välillinen muuttuja, joka ei ole suoraan yhteydessä onnettomuuskehitykseen. Se on pikemminkin heijastuma ihmisten asenteista turvallisuutta kohtaan. Voidaan jopa spekuloida, että yksilöllisen vastuun väheneminen ja sen seurauksena ilmapiirin heikkeneminen ovat 1990-luvun lopulla ja kuluvalle vuosikymmenellä syöneet sitä turvallisuuslisää, mitä muilla toimenpiteillä on saatu aikaan - ja tilastot ovat jumiutuneet paikalleen. Riskinottajalle lisääntynyt liikenne antaa lisää haasteita ja tarjoaa enemmän näytönpaikkoja. Turvallisuutta arvostava näkee siinä aiempaa enemmän kaaosta ja vaaranpaikkoja. Kuljettajat, jotka kertoivat itse syyllistyvänsä kielteisiin pirteisiin, kertoivat muita useammin jääneensä kiinni liikenne rikkomuksesta tai olleensa mukana liikenneonnettomuudessa. Koska riskikuljettajat ovat toisaalta alttiimpia onnettomuuksille ja toisaalta kokevat ilmapiiriin muita paremmaksi, ei ilmapiirimittari jatkossakaan tule olemaan suora mittari onnettomuuskehityksen selittämiseen. Ilmapiiri kuvaa ennemminkin tavallisten kuljettajien kokemuksia liikenteessä esiintyvistä ”häiriökäyttäytymisestä”.

¹⁰ Tutkimuksessa piittaamattomuuden pääkriteeri oli, että onnettomuustapahtumaa hallitsi turvallisuudesta piittaamaton ajokäyttäytyminen, esim. kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alainen, ajoi ylinopeutta tai pakeni poliisia. Lisäksi huomioitiin nk. ylimääräiset motiivit kuten kilpailu ja näyttämisen halu.

Lähteet

- Bailey, J. & Bailey, M. 1998. Factors in fatal road accidents in New Zealand in 1994 and 1995. Volume 1: Technical Report. Porirua: Bailey Partnership Ltd.
- Guldenmund, F-W. 2000. The nature of safety culture: a review of theory and research. *Safety Science*, 34, (215-257)
- Heino, J & Parkkari, K. 2001. Liikennekäyttäytyminen, ilmapiiri ja liikenneturvallisuustilanne. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 89/2001.
- Hernetkoski, K.; Keskinen, E. & Hakamies-Blomqvist, L. 2003. Negligent behaviour in a fatal accident - are there problems in other life areas? Manuscript.
- Häkkinen, S. 1979. Kuljettajien tapaturma-alttius. Seurantatutkimus. Raportti no 51. Helsingin teknillinen korkeakoulu, teollisuuden ja työpsykologian laboratoriot. Helsinki.
- Hämäläinen, V. 1993. Ilmapiiri muuttuu. Liikenneviikku 3/93.
- Koivukoski, M. & Rajalin, S. 1999. Itäliikenne ja venäläiset kuljettajat. Liikenne- ja viestintäministeriö, mietintöjä ja muistioita B 15/1999.
- Laapotti, S. & Keskinen, E. 2003. Riskikuljettajat ja kuljettajien riskit. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet Suomessa vuosina 1990–2001. Liikenne- ja viestintäministeriö Helsinki, 2003
- Laapotti, S.; Keskinen, E. & Rajalin, S. 2002. Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001. Liikenneturvan tutkimuksia.
- Lappalainen, J.; Kivimäki, T.; Ketola, J-M. & Heinimaa, T. 2001. Turvallisuuskulttuuri ja sen mittaaminen muuttuvissa töissä. Työ ja ihminen 4-5/2001.
- Mikkonen, V. 1994. Liikenneturvan strategia 1990-luvulla.
- Minkkinen, P. 2005. Sähköposti 3.11.2005.
- Näätänen, R. & Summala, H. 1976. Road-user behaviour and traffic accidents, Amsterdam: North Holland.
- Partyka, S. 1984. Simple models of fatality trends using employment and population data. *Accident Analysis & Prevention*.
- Puohiniemi, M. 2002. Arvot, asenteet ja ajankuva. Opaskirja suomalaisen arkielämän tulkintaan. Limor kustannus.
- Puohiniemi, M 2005. Arvot asenteet ja ajankuva 2005. Julkaisematon tutkimus.
- Puohiniemi M., Toiskallio, K. ja Peltola, H. Liikenneturvallisuus ja tienpidon vaihtoehdot. Tutkimus erilaisten intressiryhmien näkemyksistä. Tuloraportti. Tielaitoksen selvityksiä 38/1995.
- Rajalin, S. 2001. Esitys professori Matti Syväsen 60-vuotis juhlaseminaarissa

Rajalin, S. 2004. Esitys PRI, Helsinki

Salo, I., Hernetkoski, K. & Keskinen, E. 2002. Itsemurhien ja piittaamattoman liikennekäyttäytymisen osuuskuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa Suomessa vuosina 1974–1998. 27. Liikenneturvallisuusalan tutkijaseminaari 15.5.2002.

Salo, I. 2003. Riskikuljettajat ja kuljettajien riskit. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet Suomessa vuosina 1990–2001. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B28/2003.

Servomaa, A. & Holpainen, M. 2004. Turvallisuuskulttuuri kehitystekijänä säteilysuojelussa lääketieteellisessä säteilyn käytössä. Suomen lääkärilehti 22/2005

STV 2004. Suomen tilastollinen vuosikirja 2004. Tilastokeskus 2004.

Summala, H. 2002. Liikenneturvallisuustavoite ja kohtaamisonnettomuudet. Tieteessä tapahtuu 5/2002.

Syvänen, M. 1988. Liikenteen intressiriidat. Teoria turvallisuustilanteen rytmisestä vaihtelusta. Liikenneviikko 8/88.

Tilastokeskuksen tiedotteet 21.12.1998 ja 17.6.2005

Toiskallio, K. 2001. Viettelysten vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa. SKS.

Varonen, U. 1999. Kahdeksan mekaanisen metsäteollisuuden työpaikan turvallisuusilmapiiri ja sen yhteydet työsuojelutoimintaan, työympäristön turvallisuuteen ja tapaturmiin. Työ ja ihminen 13/1999.

Välimaa, P.; Varonen, U.; Lappalainen, J. & Ketola, J-M. 2001. Riskinarviointi ja turvallisuuskulttuuri muuttuvissa töissä. Työ ja ihminen 4-5/2001.

Wilde, G.J.S.1982. A theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. Risk analysis, 2, 4, (209 - 225).

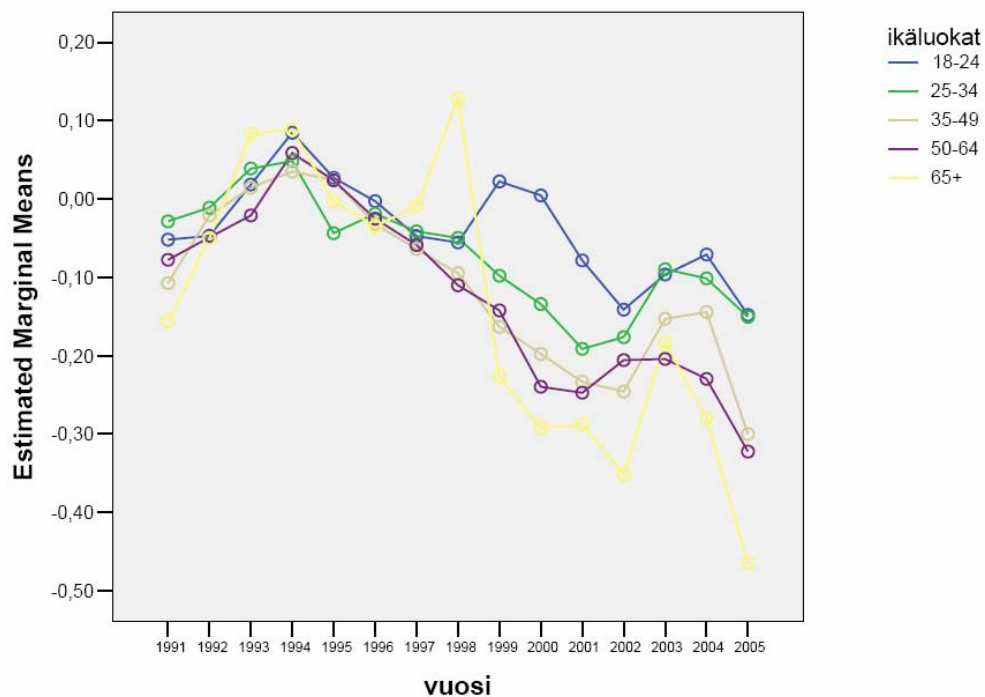
Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: kehitys_regre

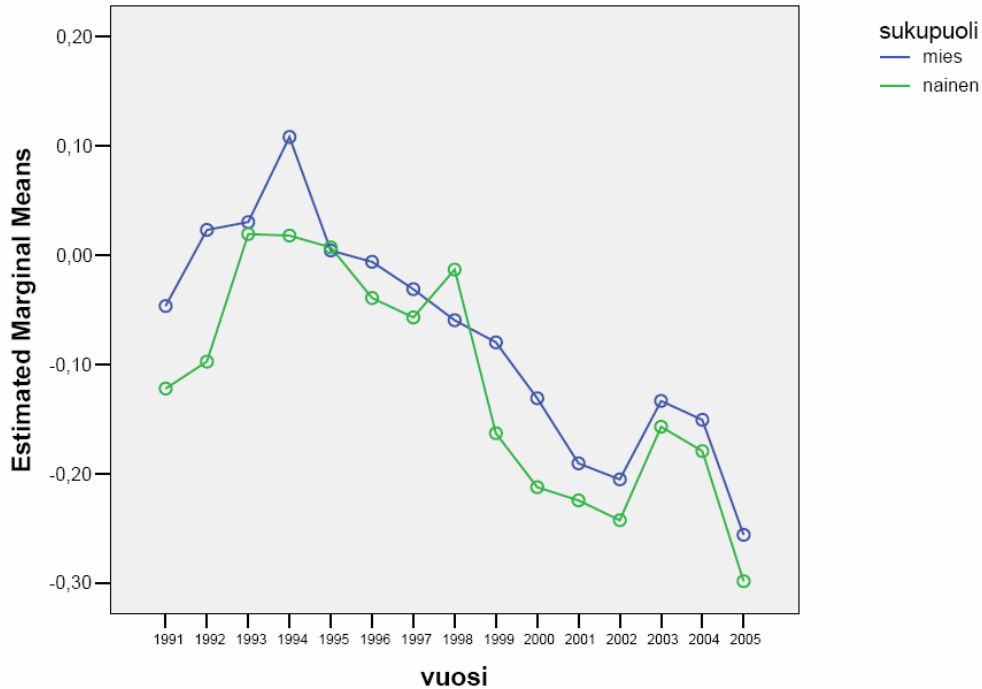
Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	391,667 ^a	447	,876	3,251	,000
Intercept	84,576	1	84,576	313,786	,000
vuosi	99,913	14	7,137	26,478	,000
sex	4,114	1	4,114	15,263	,000
tulot	,798	2	,399	1,480	,228
ikäluokat	17,078	4	4,269	15,840	,000
vuosi * sex	3,782	14	,270	1,002	,447
vuosi * tulot	9,523	28	,340	1,262	,161
sex * tulot	,245	2	,123	,455	,635
vuosi * sex * tulot	15,027	28	,537	1,991	,001
vuosi * ikäluokat	25,319	56	,452	1,677	,001
sex * ikäluokat	2,603	4	,651	2,415	,047
vuosi * sex * ikäluokat	19,406	56	,347	1,286	,074
tulot * ikäluokat	2,426	8	,303	1,125	,342
vuosi * tulot * ikäluokat	34,685	112	,310	1,149	,135
sex * tulot * ikäluokat	2,735	8	,342	1,269	,255
vuosi * sex * tulot * ikäluokat	38,136	110	,347	1,286	,023
Error	6442,362	23902	,270		
Total	7010,000	24350			
Corrected Total	6834,029	24349			

a. R Squared = ,057 (Adjusted R Squared = ,040)

Estimated Marginal Means of kehitys_regre



Estimated Marginal Means of kehitys_regre



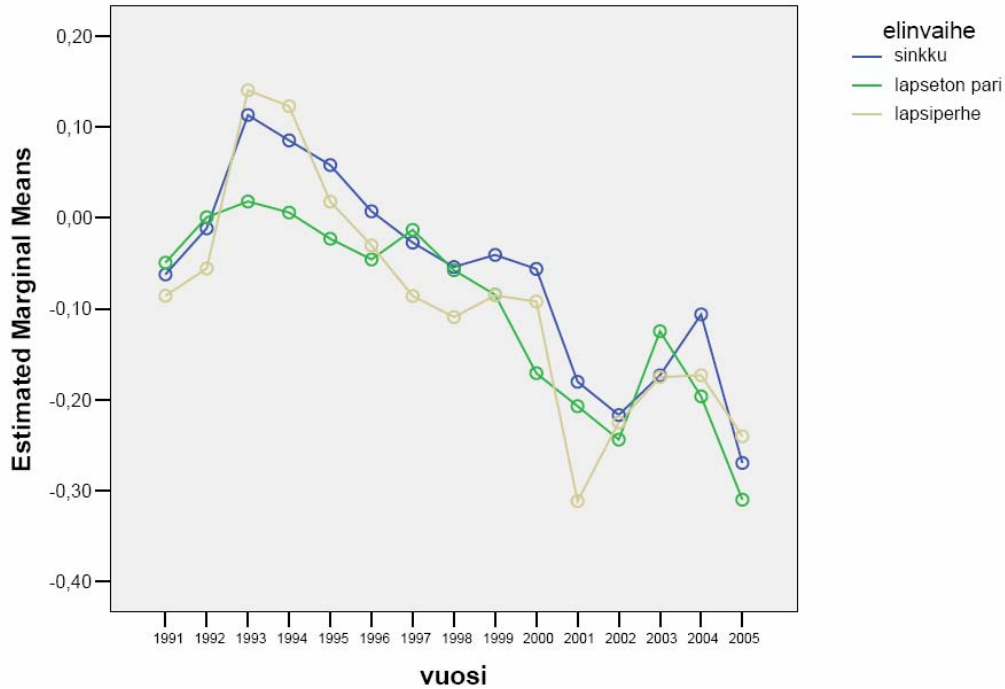
Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: kehitys_regre

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	417,195 ^a	444	,940	3,474	,000
Intercept	55,150	1	55,150	203,918	,000
vuosi	114,760	14	8,197	30,309	,000
sex	3,308	1	3,308	12,233	,000
ikäluokat	8,629	4	2,157	7,976	,000
elinvaihe	3,245	2	1,622	5,999	,002
vuosi * sex	4,852	14	,347	1,281	,210
vuosi * ikäluokat	33,443	56	,597	2,208	,000
sex * ikäluokat	1,687	4	,422	1,560	,182
vuosi * sex * ikäluokat	19,040	56	,340	1,257	,094
vuosi * elinvaihe	9,865	28	,352	1,303	,131
sex * elinvaihe	,070	2	,035	,129	,879
vuosi * sex * elinvaihe	9,086	28	,325	1,200	,215
ikäluokat * elinvaihe	1,412	8	,177	,653	,734
vuosi * ikäluokat * elinvaihe	36,603	112	,327	1,208	,066
sex * ikäluokat * elinvaihe	4,272	8	,534	1,974	,045
vuosi * sex * ikäluokat * elinvaihe	34,184	107	,319	1,181	,098
Error	7076,877	26167	,270		
Total	7686,000	26612			
Corrected Total	7494,072	26611			

a. R Squared = ,056 (Adjusted R Squared = ,040)

Estimated Marginal Means of kehitys_regre



Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: kehitys_regre

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	405,353 ^a	449	,903	3,331	,000
Intercept	98,615	1	98,615	363,910	,000
vuosi	112,763	14	8,054	29,723	,000
sex	3,235	1	3,235	11,940	,001
ikäluokat	19,751	4	4,938	18,221	,000
paikkakuntatyyppi	,022	2	,011	,040	,961
vuosi * sex	7,868	14	,562	2,074	,010
vuosi * ikäluokat	25,776	56	,460	1,699	,001
sex * ikäluokat	,807	4	,202	,745	,561
vuosi * sex * ikäluokat	22,923	56	,409	1,511	,008
vuosi * paikkakuntatyyppi	6,941	28	,248	,915	,594
sex * paikkakuntatyyppi	,437	2	,219	,807	,446
vuosi * sex * paikkakuntatyyppi	10,841	28	,387	1,429	,066
ikäluokat * paikkakuntatyyppi	7,225	8	,903	3,333	,001
vuosi * ikäluokat * paikkakuntatyyppi	30,151	112	,269	,993	,502
sex * ikäluokat * paikkakuntatyyppi	1,375	8	,172	,634	,750
vuosi * sex * ikäluokat * paikkakuntatyyppi	40,158	112	,359	1,323	,013
Error	7102,572	26210	,271		
Total	7699,000	26660			
Corrected Total	7507,925	26659			

a. R Squared = ,054 (Adjusted R Squared = ,038)