

Sirpa Rajalin ja Leena Luukkanen

TOIMIVAT PELISÄÄNNÖT - UTOPIAAKO?

Liikennepolitiikalle asetetut sisällölliset tavoitteet ovat eettisiä arvoihin perustuvia kannanottoja. Sekä liikennepoliittinen asiakirja *Kohti älykästä ja kestävää liikennettä* että *Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005* määrittelevät tavoitteeksi liikennejärjestelmän, jossa kenenkään ”sääntöjä noudattavan, asianmukaiset tiedot ja taidot omaavan henkilön” ei tarvitse kuolla tai vammautua vaikeasti. Näin ollen Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaamaan on hyväksytty elämää ja sen riskittömyyttä korostavat arvot.

Liikenteessä sääntöjen rikkomisesta on kuitenkin tullut yleinen tapa, mikä vaarantaa tavoitteen toteutumisen. Suuri osa kansalaisista rikkoo lakia ainakin satunnaisesti, osa jopa säännöllisesti. Erityisesti rattijuopumus ja ylinopeudella ajaminen sekä siihen liittyvät rikkomukset vaarantavat tieliikenteen turvallisuuden.

Noin joka 550. autoilija liikenteessämme on rattijuoppo eli veren alkoholipitoisuus on 0,5 promillea tai yli. Joka sadas kuljettaja ajaa alkoholia nauttineena, vaikka promilleraja jää alle rangaistavuuden rajan. Rattijuoppojen osuus liikenteessä on viime vuodet pysynyt ennallaan, mutta liikenteen kasvun seurauksena humalassa ajetus kilometrit ovat lisääntyneet. Kiinni jää vuosittain yli 20 000 rattijuoppoa, eli noin 55 rattijuoppoa päivässä.

Ylinopeuden ajaminen on yleistynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana, tarkasteltiinpa tilannetta sitten ajosuoritteen, rajoituksen ylittäneiden ajoneuvojen määrän tai niiden osuuden perusteella. Yksiajorataisilla teillä, joiden tiekohtainen nopeusrajoitus on 80 km/t, nopeusrajoituksen ylitti vuonna 2001 noin 60 % autoilijoista. Vuonna 1989 ylittäneiden osuus samalla rajoitusalueella oli noin 50 %. Vastaavasti 100 km/t rajoitusalueella vuonna 2001 ylinopeutta ajoi noin 40 % autoilijoista, kun heitä vuonna 1989 oli 20 %¹. (Tielaitos 1990; Kangas & Prokkola 2001).

Punaista päin ajamisen yleisyyttä on Suomessa selvitetty ennen 2000-lukua vain yksittäisissä tutkimuksissa. Helsingin kaupungin liikennesuunnitteluviraston selvityksessä arvioitiin, että Helsingissä ajetaan päin punaista liikennevaloa noin 30 000 kertaa päivässä ja yli kymmenen

¹ Vuoden 1989 mittauksissa käytettiin tutkaa, vuonna 2001 käytössä LAM-pisteet. Vuoden 1989 aineistona käytettiin ”Summakäyrät vuoden 1989 nopeushavainnoista ajoneuvoryhmittäin”. Vuoden 2001 aineistona käytettiin ”Nopeuksien ylitysprosentit 1-ajorataisilla teillä ajoneuvoryhmittäin”.

miljoonaa kertaa vuodessa. (Pasanen 2002; Helsingin Sanomat 28.11.2002). Liikenneturvan kevään 2003 mittauksen mukaan suurien kaupunkien pahimmissa risteyksissä ajettiin punaisia päin joka neljäs kerta valojen vaihtuessa punaiseksi. Keskimäärin punaista päin ajettiin joka kuudes kerta valojen vaihtuessa punaiseksi.

Kuljettajien suhtautuminen liikenne rikkomuksiin ja niihin syyllistyminen

Empiiristen havaintojen ohella tilannetta kuvaa myös se, miten kuljettajat sääntöihin ja niiden rikkomiseen suhtautuvat. Liikenneturva haastatteli syksyllä 2002 noin 900 autoilijaa ja vertasi mahdollisten muutosten selvittämiseksi aineistoon sisältyvien keski-ikäisten kuljettajien suhtautumista Turun yliopiston vuosina 1996 - 1997 keräämiin tietoihin samanikäisistä kuljettajista (Hatakka, Katila, Keskinen, Laapotti & Peräaho 2000).

Tutkitut pitivät liikenne rikkomuksista selkeästi vakavimpana rattijuopumusta. Sitä vakavuudessa seurasi ajo päin punaista. Yhdeksän kymmenestä vastaajasta piti humalassa ajamista erittäin vakavana liikenne rikkomuksena, noin kuusi vastaajaa kymmenestä punaista päin ajamista ja kolmannes yli 15 km/t ylinopeutta. Ajoa alle 15 km/t ylinopeudella ei juurikaan paheksuttu, sillä ainoastaan kuusi vastaajaa sadasta piti sitä erittäin vakavana rikkomuksena.

Verrattuna 1990-luvun puoliväliin oli niiden vastaajien osuus, jotka pitivät rattijuopumusta erittäin vakavana rikkomuksena vähentynyt (97% vs. 93%, $p=0.025$). Sen sijaan alle 15 km/t ylinopeus oli nykyisin aiempaa useamman kuljettajan mielestä erittäin vakava rikkomus kuin kuusi vuotta sitten (2% vs 6%, $p=0.004$).

Mitä vakavammaksi liikenne rikkomus koettiin, sitä harvemmin siihen oli itse syyllistytty. Lievää ylinopeutta kertoo ajaneensa yhdeksän kymmenestä vastaajista, huomattavaa ylinopeuttakin seitsemän kuljettajaa kymmenestä. Päin punaista liikennevaloa sanoo ajaneensa noin kuusi autoilijaa kymmenestä. Vähiten on syyllistytty humalassa ajamiseen. Yhdeksän kymmenestä vastaajasta kertoo, ettei ole koskaan ajanut autoa humaltuneena.

Punaista päin ajaminen oli vähentynyt keski-ikäisillä (35 - 45-vuotiailla) naisilla ja miehillä 1990-luvun puoliväliin verrattuna ($p=0.001$), jolloin kolmannes (33 %) ei oman arvionsa mukaan koskaan ajanut päin punaista. Sen sijaan humalassa naiset ajavat kertomansa mukaan aiempia vuosia useammin ($p=0.007$). Vuosina 1996 - 1997 naisista 97 % ei oman ilmoituksen mukaan ollut koskaan ajanut humalassa, vuoden 2002 mittauksessa heitä oli enää 91 %.

Liikenne rikkomuksia edistävät ja estävät syyt

Riskin kokeminen on muuttunut tiestön ja autojen kehittymisen myötä. Vapaan nopeuden aikana liikennettä oli nykyistä vähemmän, tiet huonokuntoisempia ja usein varsin mutkaisia. Kuljettaja koki helposti ajoneuvon hallinnan olevan menetettävissä. Nyt pääteillä on mahdollista ajaa huomattavasti yli sallitun nopeuden ja pitää auto silti tiellä. Ajoneuvon hallinta ei useinkaan aiheuta niin kiusallista riskituntemusta, että kuljettaja tuntisi tarvetta alentaa nopeutta. Harvat meistä ovat joutuneet onnettomuuteen ja olemme tottuneet pitämään suuria nopeuksia turvallisina. Koska onnettomuuden todennäköisyys yksityisen ihmisen kannalta on pieni, ei tunne riskistä välttämättä hillitse ajonopeuksia.

Tavallisimmaksi syyksi ylinopeuteen autoilijat mainitsivat kiireen ja tilanteen vaarattomuuden. Punaista päin ajamista perusteltiin huomiointivirheellä ja tilanteessa joustamisella. Sen sijaan ärtymystä, kiihtymystä tai muuta tunnetilaa ei usein mielletty kummankaan rikkomuksen taustasyyksi (Taulukko 1).

Taulukko 1. Punaista päin ajamista ja yli 15 km/t ylinopeutta edistävät tekijät. (1=ei lainkaan, 5=erittäin paljon)

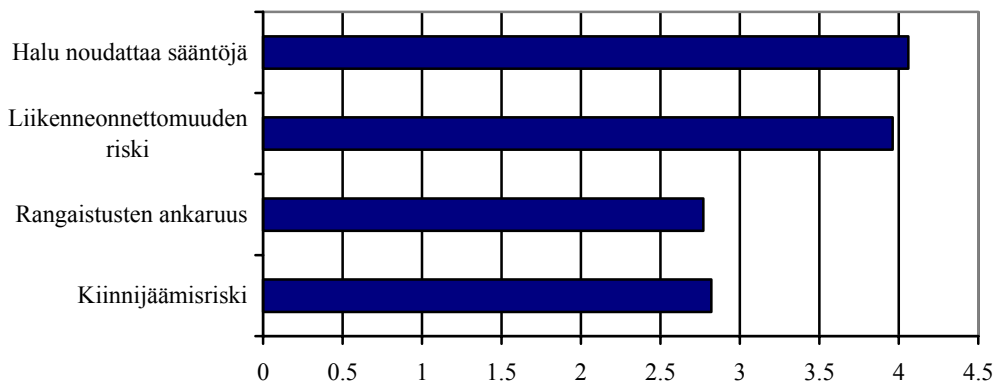
Ajo punaista päin	Kiire	Ärtymys tms. tunnetila	Joustaminen, sopeutuminen	Huomiointivirhe tms.	Tilanteen vaarattomuus
Keskiarvo	2.24	1.88	2.40	2.47	2.22
Keskihajonta	1.51	1.32	1.43	1.41	1.45
Ylinopeus					
Keskiarvo	2.67	2.04	2.42	2.28	2.52
Keskihajonta	1.52	1.35	1.32	1.30	1.43

Punaista päin ajetaan joskus vahingossa esimerkiksi häikäisyn takia. Usein kuljettajat kuitenkin ajavat päin punaista tarkoituksellisesti. He ovat oppineet näpistämään siitä suoja-ajasta, joka on varattu risteyksestä poistumiseen. Kuljettaja haluaa ylläpitää nopeuttaan ja pysähtyminen koetaan epämiellyttäväksi. Monesti punaista ja keltaista päin ajaminen on onnistunut seuraamuksitta. (Summala 1998).

Miksi sääntöjä ei sitten rikota nykyistään useammin?

Kuljettajien arvion mukaan tärkeimmät syyt liikennesääntöjen noudattamiseen ovat halu noudattaa sääntöjä ja liikenneonnettomuuden riski. Kiinnijäämisriskiä ja rangaistusten ankaruutta ei koettu yhtä tärkeiksi (Kuva 1).

Kuva 1 Liikennesääntöjen noudattamisen syyt (1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä)



Eri rikkomukset kuitenkin eroavat toisistaan. Ylinopeutta estää kiinnijäämisriski ja rangaistusten ankaruus useammin kuin punaisia päin ajamista. Punaisia päin taas jätetään ylinopeuteen verrattuna useammin ajamatta onnettomuuspelon takia ja halusta noudattaa sääntöjä (Taulukko 2).

Taulukko 2. Liikenerikkomuksia estävät syyt

Kiinnijäämisriski ($\chi^2=421.7$, $df=4$, $p=0.001$)	Ajo punaista päin	Ylinopeus
Ei vaikuta	37 %	22 %
Jonkin verran	30 %	34 %
Vaikuttaa	33 %	44 %
Rangaistusten ankaruus ($\chi^2=401.7$, $df=4$, $p=0.001$)		
Ei vaikuta	38 %	22 %
Jonkin verran	35 %	36 %
Vaikuttaa	27 %	42 %
Liikenneonnettomuuden riski ($\chi^2=371.6$, $df=4$, $p=0.001$)		
Ei vaikuta	10 %	8 %
Jonkin verran	14 %	21 %
Vaikuttaa	76 %	71 %
Halu noudattaa sääntöjä ($\chi^2=421.7$, $df=4$, $p=0.001$)		
Ei vaikuta	4 %	4 %
Jonkin verran	15 %	23 %
Vaikuttaa	81 %	73 %

Kiinnijäämisriski korostuu myös rattijuopumuksessa. Tärkeimpiä syitä olla ajamatta humalassa olivat ratsiassa kiinnijääminen ja mahdollinen tuomio, onnettomuuden pelko ja muiden vahingoittaminen (Mäki & Haukkala 2000).

Vaikka halu noudattaa sääntöjä ja liikenneonnettomuuden riski ovatkin yleisesti tärkeimpiä syitä sääntöjen noudattamiseen, tienvarsimittauksista päätellen nopeusrajoitusten noudattamiseen ei ole riittävää halua. Kielteistä palautetta ei nykyisellä kiinnijäämisriskillä tule kovinkaan usein. (ks. Lajunen 2002). Ylinopeus ja muu riskikäyttäytyminen sitä vastoin palkitsevat välittömästi. Kuljettaja tuntee voittaneensa aikaa ja kokee itsensä taitavaksi ajaessaan kovaa tiukassa kurvissa.

Nykyisillä hyväkuntoisilla teillä ja hyvillä autoilla ei myöskään vaaran tunne riittävästi rajoita ajonopeutta. Kiinnijäämisriski ja rangaistusten määrä sekä laatu säätelevät tehokkaammin kuljettajien toimintaa (Rothengatter 1988; Mäkinen 1990; Rajalin 1998). Mikäli jatkuvasti lisätään rajoituksia, joita ei pystytä valvomaan, mahdollisuudet turvallisuuden parantamiseen heikkenevät edelleen. Mittaukset osoittavat, että jatkuvasti kasvaa niiden kuljettajien määrä, joihin säännöt eivät vaikuta ja vastaavasti yhä harvemmat pyrkivät sääntöjä noudattamaan. Käyttäytymiselle luovat odotuksia muut liikkujat. Säännöistä piittaamaton liikenne saa sääntöjä kunnioittavatkin niiden rikkojiksi.

Onnistutaanko tiedotuksella vaikuttamaan sääntöjen noudattamiseen?

Sosiologi Zygmunt Bauman (1997) muistuttaa, että turvallisuuden varaan rakentuvassa yhteiskunnassa vapauden lisääntyminen vähentää tyytymättömyyttä. Jos taas turvallisuuden takia rajoitetaan vapauksia, järjestys paranee tyytyväisyyden kustannuksella. Tällöin turvallisuus voi kääntyä turvattomuudeksi ja järjestys epäjärjestykseksi. Ihmiset on yhteiskunnan jäsenenä saatava suostumaan järjestykseen vapaaehtoisesti, ymmärtämään turvallisuuden merkitys oman yksilöllisen hyvinvointinsa kannalta, kaikkien yhteiseksi parhaaksi (ks. myös Ahponen 1998).

Tiedotuksella ja kampanjoinnilla voidaan vaikuttaa Baumanin peräänkuuluttamaan yleiseen mielipiteeseen ja sen myötä tukea tai horjuttaa olemassa olevia sosiaalisia normeja. Yleinen käsitys siitä, mikä on oikein ja mikä väärin vaikuttaa käyttäytymiseen jopa ohi omien asenteiden. Jos kaikki ihmiset lähipiirissä paheksuvat rattijuopumusta tai punaista päin ajamista ja näihin rikkomuksiin syyllistyviä ihmisiä sekä tarpeen tullen ilmiantavat heidät, ei useimmilla tavallisilla kansalaisilla ole mahdollisuutta tai halua lähteä kuljettamaan autoa humalassa tai ajaa päin punaisia (Rajalin & Hämäläinen 1987).

Suomessa on järjestetty vuodesta 1976 lähtien lähes vuosittain liikenneraatiuskampanjoita virallisen normin tueksi. Lehdistö kirjoittaa säännöllisesti rattijuopumuskolareista ja televisio on lähettänyt aiheesta useita dokumentteja. Vaikka viimeaikaiset tutkimukset viittaavatkin siihen, että suhtautuminen rattijuopumukseen on löystymässä, kampanjoinnilla ja tiedotuksella on vuosien mittaan pystytty vaikuttamaan myös epäviralliseen sosiaaliseen normiin. Kansalaiset pitävät rattijuopumusta vakavimpana liikenerikkomuksena. Humalassa ajaminen onkin suhteellisesti vähentynyt vuosikymmenien aikana. Mielipidemittaukset osoittavat, että ihmiset haluavat alentaa rattijuopumuksen promillerajaa ja tuomita siitä ankaria rangaistuksia.

Autoilijan liikenerikkomuksesta seurannut pikkutyön kuolema Helsingin Huopalahdentiellä viime syksynä herätti vilkkaan keskustelun tieliikenteestä ja sääntörikkomuksista. Harri Vertio kuvaa

Promo lehden pääkirjoituksessa (2002) onnettomuuden jälkipyykin kolmea aaltoa. Ensimmäisessä reaktiossa vaadittiin kaahareita tilille ja poliisilta järeitä toimia. Tätä seurasivat koulutuspoliittiset kannanotot liikenneopetuksen tehostamiseksi sekä liikennesuunnittelijoiden kykyjen ja liikennevalojen asetusten epäily. Vasta kolmannella viikolla näkyi yhteisen vastuun ilmaisuja, jotka käynnistivät laajan kampanjan punaista päin ajamisen torjumiseksi. Onnettomuuden herättämät voimakkaat yhdensuuntaiset kannanotot ja niiden saama tuki näyttivät johtavan nopeasti käsitykseen vahvasta yksimielisyydestä. Sosiaalisen normin ainekset ovat olemassa. Kun keväällä 2002 joka neljäs kerta valojen vaihtuessa yksi tai kaksi autoilijaa ajoi päin punaista, tänä keväänä näin meneteltiin enää joka kuudes kerta. Huopalahden tien turmaristeyksessä punaista päin ajaminen loppui syksyllä 2002 lähes kokonaan, silloin ainoastaan kolmessa valovaiheessa sadasta ajettiin päin punaista.

Nyt kun hieman yli puoli vuotta tapahtumasta on kulunut, punaista päin ajetaan taas yhtä usein kuin muuallakin tässä samaisessa Huopalahdentien risteyksessä. Tiedotuksella herätetty kansalaisvastuu ei näytä riittävän turvallisuuden takaamiseksi. Tueksi tarvitaan nykyistä tehokkaampi liikennevalvonta tai teknisesti inhimillistä toimintaa ohjaava ja rajoittava liikennejärjestelmä.

Kirjallisuus

Ahponen, Pirkkoliisa (1998). Läheisten suhteiden moraali ja globaalin vastuun etiikka. Teoksessa: "Muutoksen sosiologia" toim. Elina Saksala. YLE. Opetuspalvelut. Helsinki 1998, 207-218.

Bauman, Zygmunt (1997). Postmodernity and its discontents. Cambridge. Polity Press.

Hatakka, Mika., Katila, Ari., Keskinen, Esko., Laapotti, Sirkku. & Peräaho, Martti (2000). Liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmän arviointi 1996-1998. Liikenneministeriö: mietintöjä ja muistioita B3/2000. Helsinki.

Helsingin Sanomat (2002). Viidennes Helsingin vakavista onnettomuuksista sattuu liikennevaloristeyksissä. (28.11.2002).

Kangas, Jouko & Prokkola, Reijo (2002). Autojen ajonopeudet pääteillä vuonna 2001. Tiehallinnon selvityksiä 30/2002.

Lajunen, Timo. (2002) Mistä nousee liikenne-raivo? Haastattelu lehdessä Hyvä terveys 9/2002.

Mäki, Martti. & Haukkala, Ari. (2000) Alkoholiliikenteessä. Liikenneturva ja Kansanterveyslaitos.

Pasanen, Eero (2002). Henkilökohtainen tiedonanto 12.11.2002

Mäkinen, Tapani (1990). Liikenne-rikkomusten subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajan toimintaan. VTT, tutkimuksia 707.

Rajalin, Sirpa & Hämäläinen, Vesa. (1987). Rattijuopumuksen torjunta käyttäytymistieteellisestä näkökulmasta. Alkoholipolitiikka 6, 281-285.

Rothengatter, Talib (1988). Risk and the absence of pleasure. A motivational approach to modelling road user behaviour. Special Issue: Risk decision making in transport operations. Ergonomics 31, 599-607.

Summala, Heikki (1998). Liikenne kaipaa parempaa säätelyä, Helsingin Sanomat 2.11.1998.

Tielaitos (1990). Autojen nopeudet pääteillä vuonna 1989. Tielaitos, tutkimuskeskus.

Vertio, Harri. (2002). Sosiaalinen vastuu. Promo (24) 2002: 4, 2.