

# Miksi ajamme ylinopeudella?

Kuka, miksi, milloin ja miksi riski turvallisuudelle

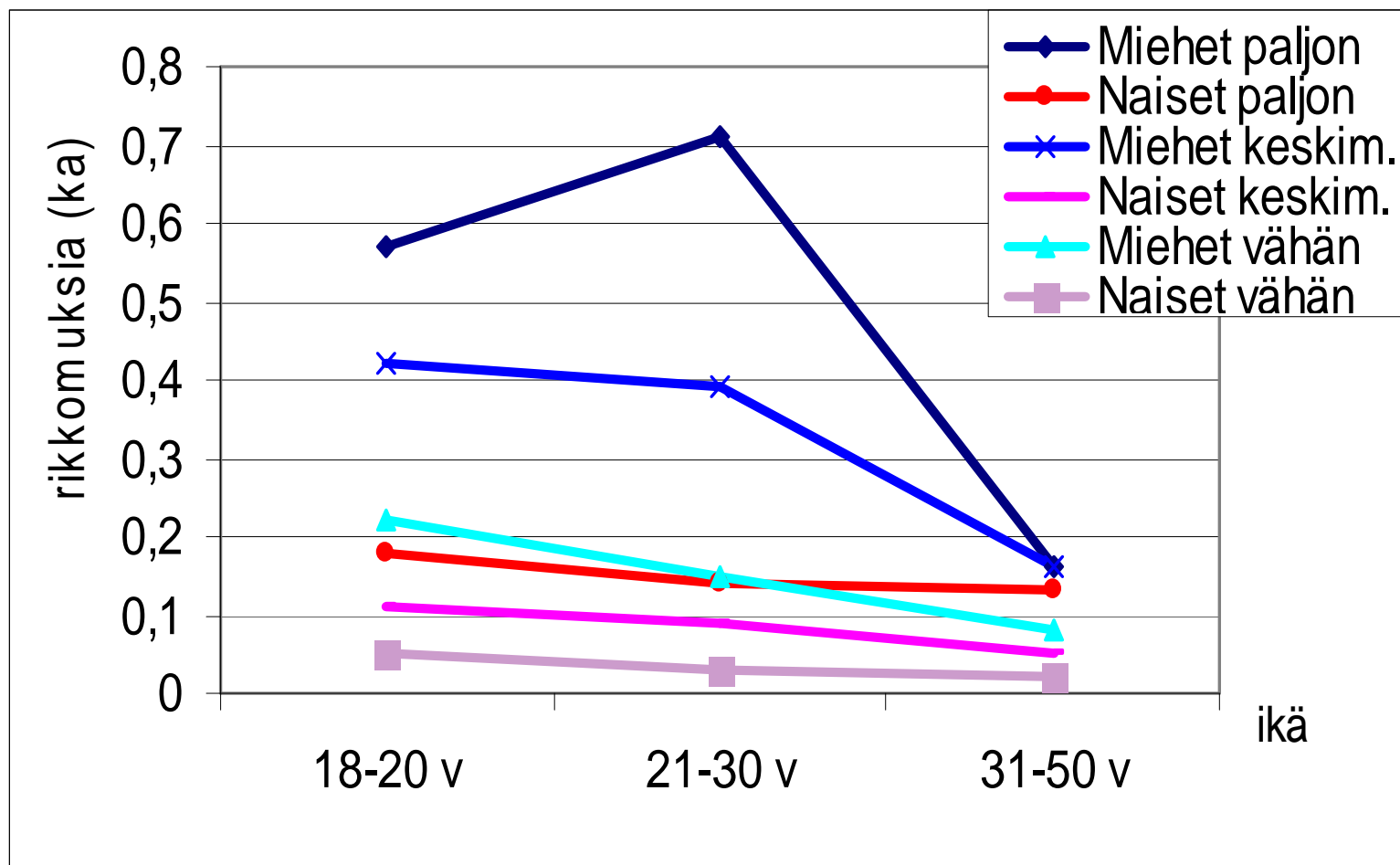


# Kuka ajaa ylinopeudella

- Ylinopeus on yleinen liikennetutkimus, lähes kaikki myöntävät joskus syyllistyneensä ylinopeudella ajoon (Rajalin, Pöysti, Puohiniemi, 2008)
- Tutkimusten mukaan usein ylinopeutta ajaviin liittyvät mm. seuraavanlaisia määreitä:

mies, nuori, paljon ajava, taitavaksi kuljettajaksi itsensä kokeva, moottoripyöräilijä, jännitys/elämyshakuinen, riskinottaja, kilpailunhaluinen (Begg & Langley, 2001; Hatakka, et al. 2000; Hatfield, 2006; Parker, et al. 1992; Waylen & McKenna, 2002)

# Rikkomuksia kahden ensimmäisen ajovuoden aikana eri ajomääräluokissa (paljon=20-30 000 km/v, keskim=10-20 000 km/v, vähän=alle 10 000 km/v)

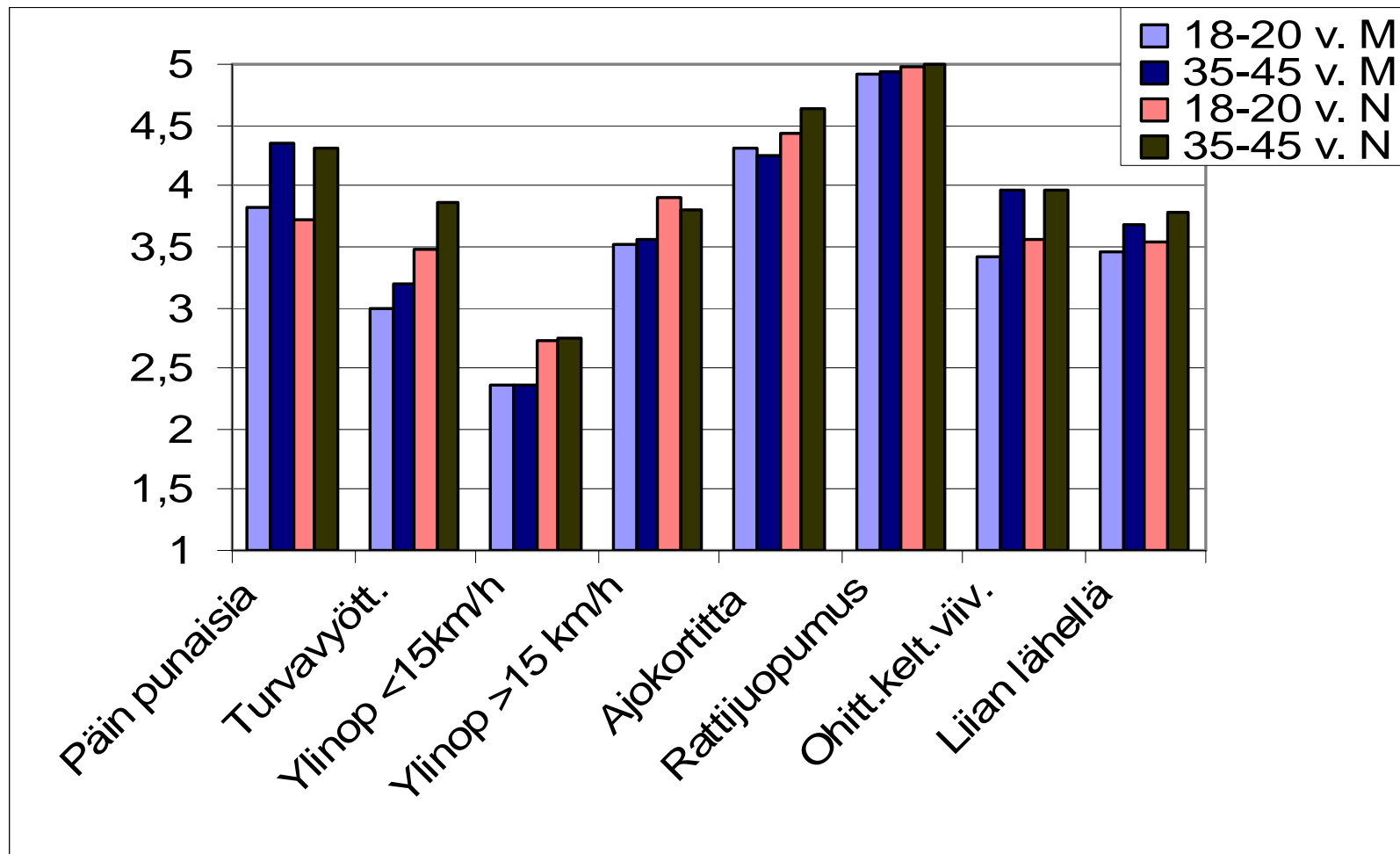


# Miksi ajetaan ylinopeudella

## Pysyvät tai hitaasti muuttuvat tekijät, esim.:

- Kuljettajan ikään ja persoonallisuuteen liittyvät tekijät.
- Arvot, normit, asenteet: ylinopeutta pidetään hyväksyttynä ja siitä koetaan saatavan hyötyä.
- Tavat, tottumukset.
- Kuljettajan vaikeus arvioida ja ymmärtää nopeutta ja sen vaikutusta törmäysvoimiin, liiallinen turvallisuuden tunne.

# Liikenneerikkomusten vakavuus: 1=eritt.lievä, 5=eritt.vakava



Lähde: Hatakka et.al, 2000



## Tilannetekijät:

(vaarana muuttuminen suhteell. pysyviksi tavoiksi)

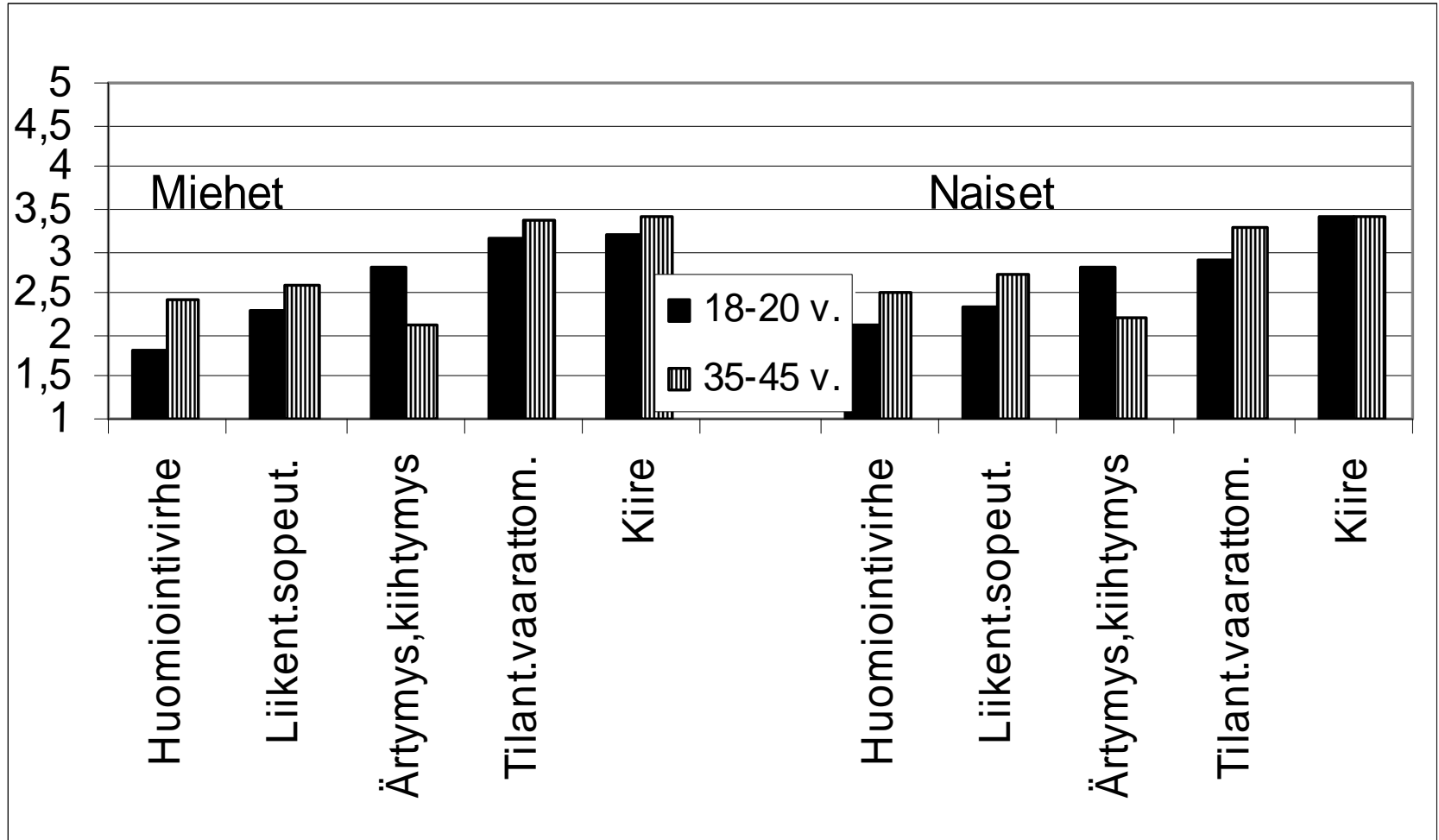
- Kiire: kuvitelma että pääsee nopeammin

Mutta paljonko voittaa aikaa 10 km:llä, kun ajaa 100 km/h 80 km/h sijaan? → ajonopeudella lähes mahdoton ottaa aikataulua kiinni, paras siis lähteä ajoissa!

- Voimakkaat tunnetilat
- Liikennevirtaan sopeutuminen
- Muu sosiaalinen paine, esim. näyttämisenhalu
- Ei pidetä vaarallisena ko. tilanteessa
- Kiinnijäämisen riski alhainen
- Vahingossa, huomiointivirhe

# Mikä edistää ylinopeudella ajoa?

(1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon)

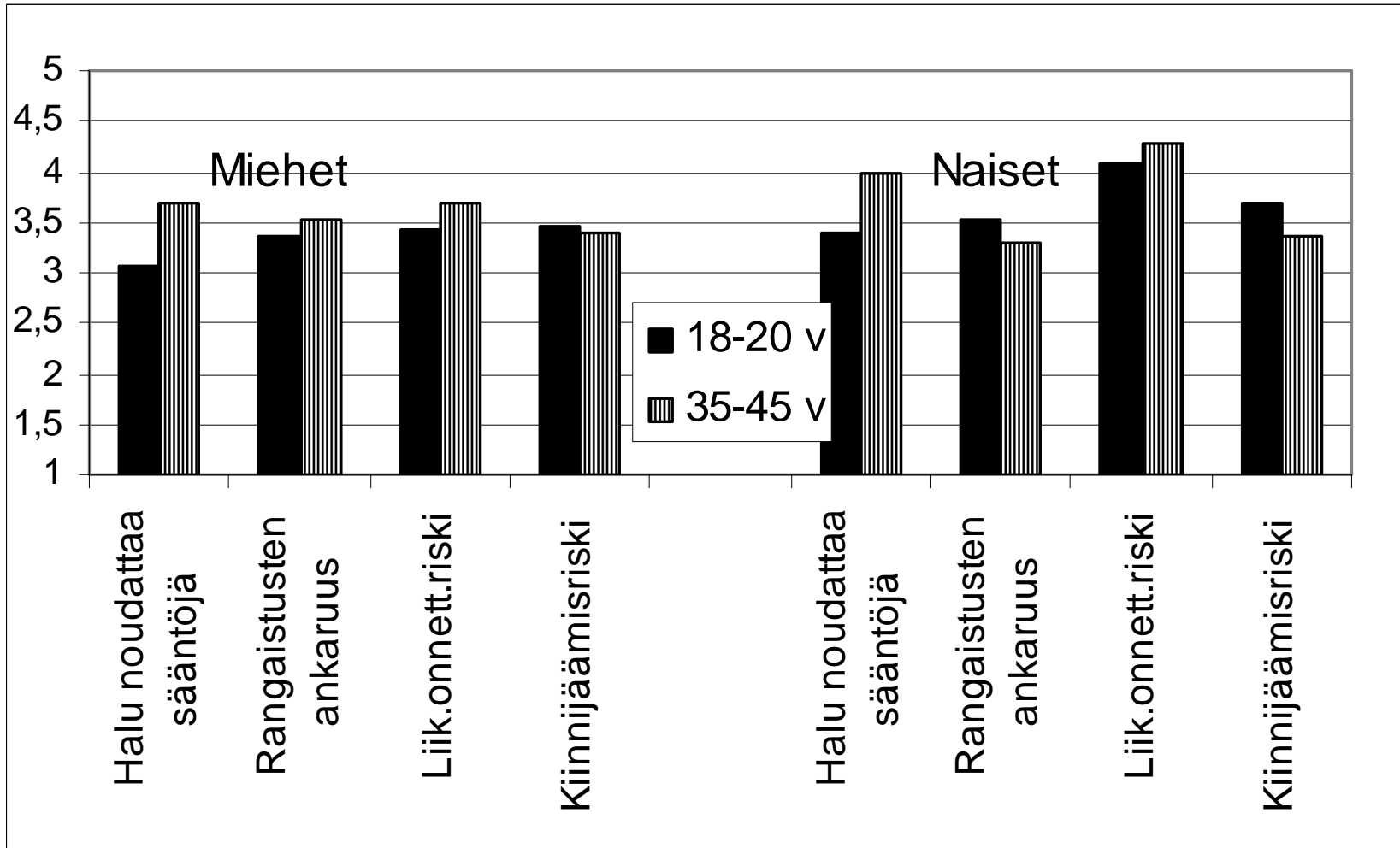


Lähde: Hatakka et.al, 2000



# Mikä estää ylinopeudella ajoa?

(1=ei lainkaan, 5= erittäin paljon)



Lähde: Hatakka et.al, 2000





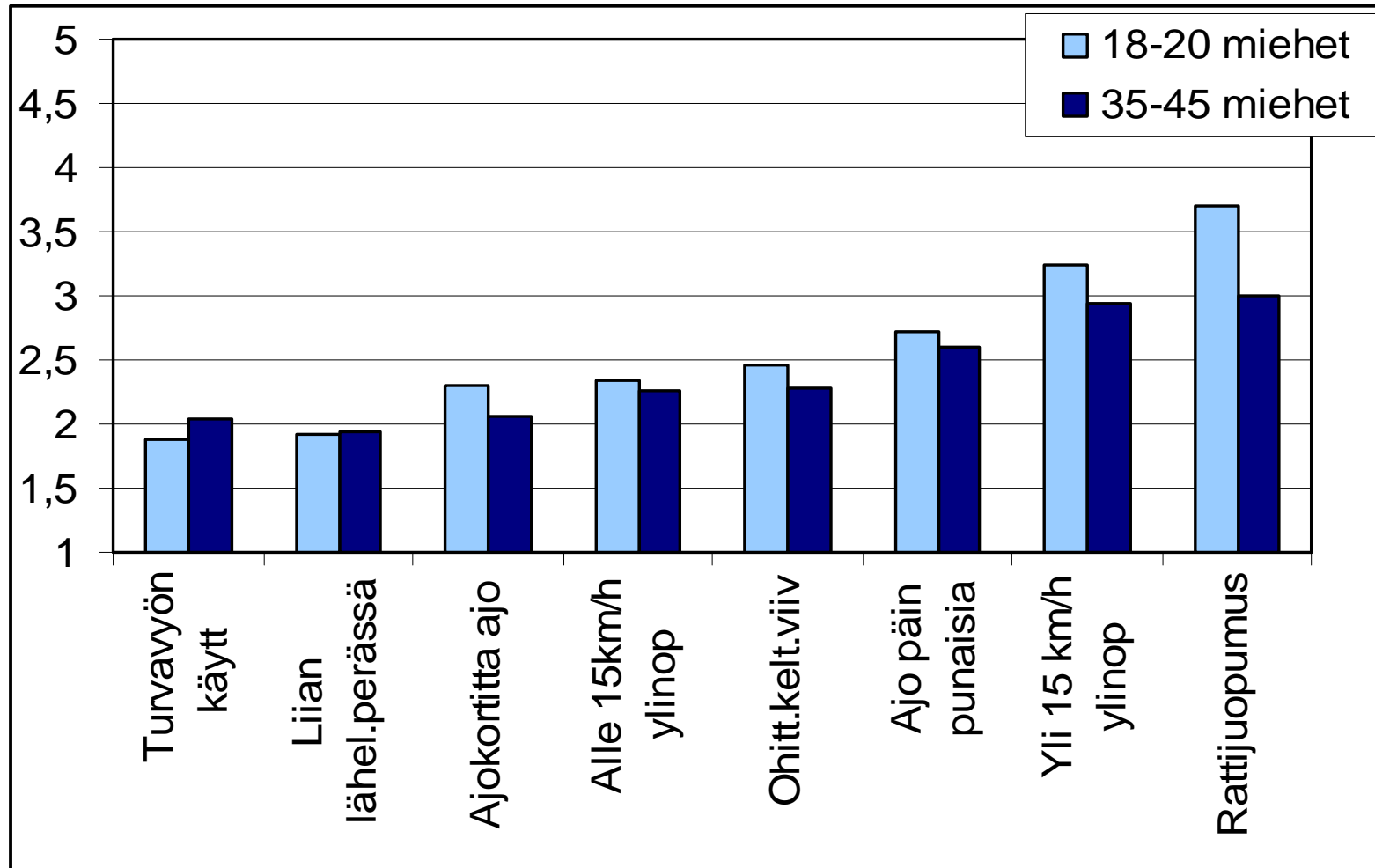
# Objektiivinen ja subjektiivinen kiinnijäämisriski

Valvonta luo tietyn todellisen eli objektiivisen kiinnijäämisriskin

- Valvontakokemukset, rikkomuksista kiinnijäämisen seuraukset sekä valvonnasta saatu tieto luovat koetun eli subjektiivisen kiinnijäämisriskin
- Yleisesti subjektiivinen kiinnijäämisriski suurempi kuin mitä todellisen kiinnijäämisriskin perusteella voisi odottaa (Mäkinen, 1990)

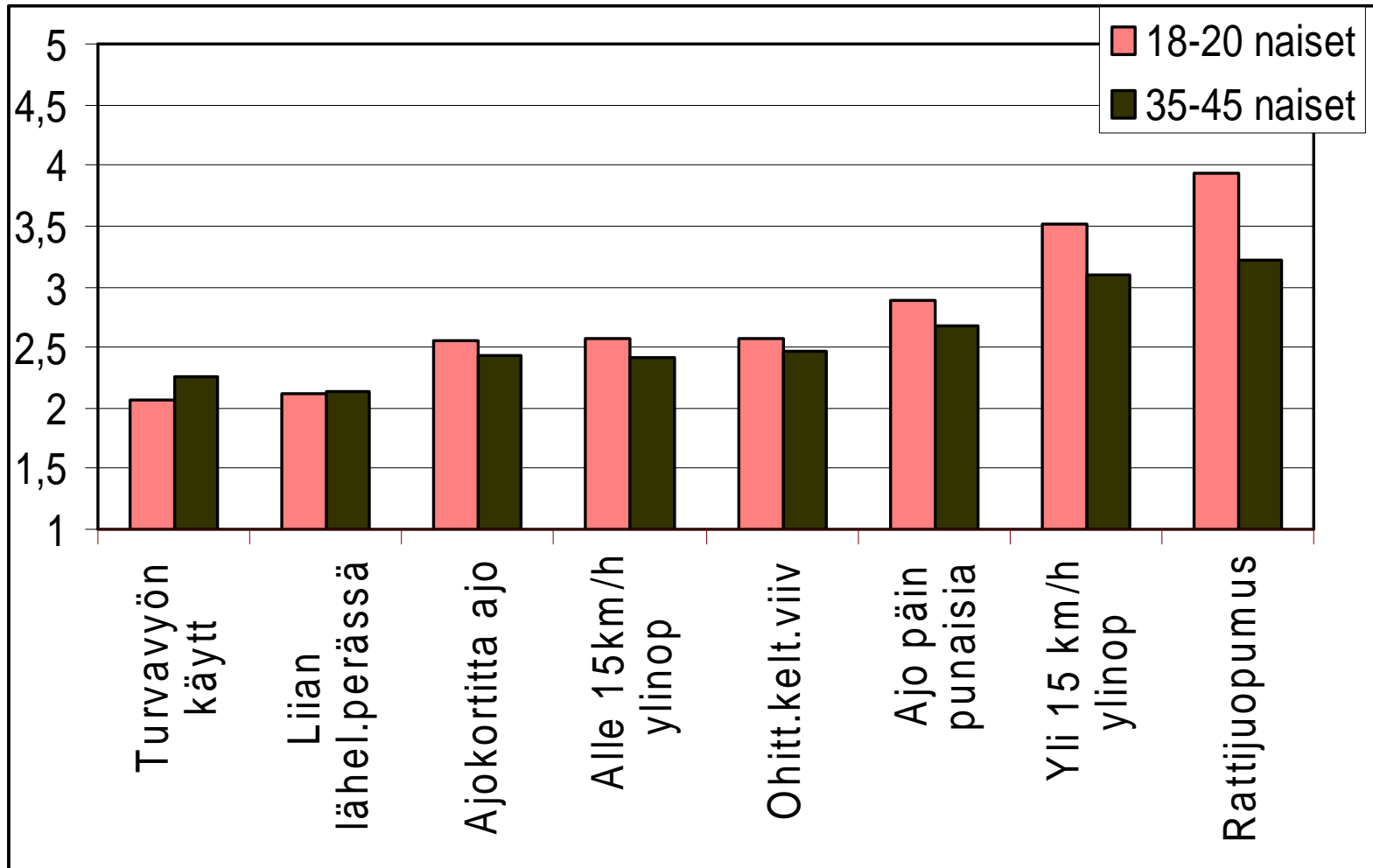
Nuoret, rikkomuksista kiinnijääneet ja naiset pitävät kiinnijäämisriskiä suurempana kuin keskimäärin (Mäkinen, 1990)

# Kiinnijäämisriski taajamassa päiväsaikaan



Lähde: Hatakka et.al, 2000

# Kiinnijäämisriski taajamassa päiväsaikaan



Lähde: Hatakka et.al, 2000

# Miksi pienetkin ylinopeudet ovat turvallisuusriski?

- Ylinopeudet ovat yhteydessä muihin liikenneerikkomuksiin, erityisesti ohitusten yhteydessä. Jo 5-10 km:n rajoituksen ylitys tuottaa runsaasti ohituksia ja niihin kytkeytyviä ajotapavirheitä (Mäkinen, 1990).
- Ylinopeudet kasvattavat liikenneonnettomuuden riskiä (Aarts & van Schagen, 2006)
- Mitä suurempi nopeus, sitä vähemmän aikaa kuljettajalla on havainnoida liikennetilannetta ja reagoida sen mahdollisiin muutoksiin.
- Jarrutusmatkan kasvu: fysiikan lain mukaan jarrutusmatka nelinkertaistuu nopeuden kaksinkertaistuessa.
- Suomessa ylinopeudella (>10 km/h) ajettujen onnettomuuksien osuus kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 42 % (Räty, 1998; VALT, 2008).

- Taajamien kuolonkolareista 39 % ajettu vähintään 10 km/h ylinopeudella (VALT, 2008).
- Suurin osa ylinopeuksista kuolonkolareissa on alle 10 km/h (Katila & Keskinen, 2000).
- Moottoripyöräilijöiden kuolonkolareissa 64 % oli ylittänyt tiekohtaisen nopeusrajoituksen (Hernetkoski et al., 2005).
- Onnettomuuden seurausten vakavuus kasvaa nopeuden mukaan, esim. jalankulkuonnettomuudessa kuoleman todennäköisyys kasvaa 2,5-kertaiseksi törmäysnopeuden kasvaessa 40:stä 50:een km/h (Pasanen, 1991).
- Kun liikennevirran keskinopeus nousee prosentin, niin loukkaantuneiden määrä nousee 2 % ja kuolleiden määrä 4 % (Elvik & Vaa, 2004).

# Mitä pitäisi tehdä ylinopeuksien vähentämiseksi?

- Muuttaa kansalaisten ja päättäjien suhtautumista ylinopeuksiin, koska vähäisetkin ylinopeudet voivat olla (erit. taajamissa) kohtalokkaita.
- Puuttumiskynnyksen madaltaminen.
- Kiinnijäämisriskin lisääminen.
- Toistuvista ylinopeuksista kiinnijääneille ehdollinen ajokortti eli ajokortti vain ajoneuvoon, johon on asennettu älykäs, nopeusrajoituksen mukaan säätyvä nopeudenrajoitin (vrt. alkolukko).

## LÄHTEET:

- Aarts, L. & van Schagen, I. 2006. Driving speed and the risk of road crashes: a review. *Accident Analysis and Prevention*, 32(2), 215-224.
- Begg, D. & Langley, J. 2001. Changes in risky driving behavior from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research*, 32, 491-499.
- Elvik, R. & Vaa, T. 2004. *The handbook of road safety measures*. Elsevier.
- Hatakka, M., Katila, A., Keskinen, E. Laapotti, S. & Peräaho, M. 2000. Liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän vaikutukset, seurantatutkimus 1996-1998. Liikenneministeriön mietintöjä ja muistioita B3/2000.
- Hatfield, J. & Soames Job, R. F. 2006. Beliefs and attitudes about speeding and its countermeasures. School of Psychology, University of Sydney.
- Hernetkoski, K., Katila, A. & Keskinen, E. 2005. Moottoripyörien ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät. Turun yliopisto, psykologian laitos. Liikennevakuutuskeskus, VALT.
- Katila, A. & Keskinen, E. 2000. Nopeus riskitekijänä kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa. Tielaitoksen selvityksiä 28/2000.



Mäkinen, T. 1990. Liikenne rikkomusten subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajan toimintaan. Espoo, Valtion teknillinen tutkimuskeskus. VTT tutkimuksia 707.

Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G. & Reason, J. T. 1992. Determinants of intention to commit driving violations. *Accident Analysis and Prevention*, 24, 117-131.

Pasanen, E. 1991. Ajonopeudet ja jalankulkijan turvallisuus. Teknillinen korkeakoulu, Espoo.

Peltola, H., Rajamäki, R. & Luoma, J. 2007. Nopeudenhallinnan nykytila ja mahdollisuudet. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma, LINTU-julkaisuja 1/2007.

Rajalin, S., Pöysti, L. & Puohiniemi, M. 2008. Ovatko kuljettajan arvot ja minäkuva turvallisuustekijöitä? *Liikenneturvan tutkimuksia* 122/2008.

Räty, E. 2008. Speeding in fatal road accidents. ETSC PIN Talk 6 March, 2008. Helsinki.

VALT, 2008. Lehdistötiedote 11.3.2008.

Waylen, A. & McKenna, F. 2002. Cradle attitudes – grave consequences. AA Foundation for Road Safety Research. University of Reading, Hampshire.