

# Suomalaisten suhtautuminen taajamanopeuksiin

Teemaraportti taajamanopeuksista ja niihin liittyvistä asenteista



2024

Kannen kuva: Nina Mönkkönen/Liikenneturva  
Verkkójulkaisu pdf ([www.liikenneturva.fi](http://www.liikenneturva.fi))

ISSN: 2341–8052

ISBN: 978–951–560–282–4 (pdf)

Kirjoittajat

*Marja Pakarinen*

*Leena Pöysti*

*Petri Jääskeläinen*

Liikenneturva

Helsinki

2024

# Sisällys

<b>1 Johdanto</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Nopeus ja liikenneturvallisuus</b> .....	<b>5</b>
2.1 Miten nopeus vaikuttaa liikenneturvallisuuteen? .....	5
2.2 Nopeusrajoitukset.....	7
<b>3 Nopeus ja liikenneonnettomuudet</b> .....	<b>8</b>
3.1 Onnettomuudet taajamissa.....	8
3.2 Nopeus liikennekuolemien syynä.....	9
<b>4 Miksi ylinopeutta ajetaan?</b> .....	<b>10</b>
4.1 Taustalla vaikuttavia tekijöitä .....	10
4.2 Selityksiä ylinopeudelle .....	11
<b>5 Käyttäytyminen</b> .....	<b>12</b>
5.1 Nopeusrajoitusten noudattaminen taajamissa .....	12
5.2 Itseraportoitu rajoitusten noudattaminen.....	12
<b>6 Tiedot</b> .....	<b>14</b>
<b>7 Asenteet</b> .....	<b>15</b>
7.1 Miten ylinopeuteen suhtaudutaan? .....	15
7.2 Miten nopeusrajoitukseen suhtaudutaan?.....	16
<b>8 Lopuksi</b> .....	<b>18</b>
<b>9 Lähdetiedot</b> .....	<b>19</b>
9.1 Liikenneturvan kyselyiden tiedot.....	19
9.2 Raportissa käytetyt lähteet .....	19
9.3 Lisätietoa Liikenneturvan sivuilta .....	21
<b>LIITTEET</b> .....	<b>22</b>

# 1 Johdanto

Tämän teemaraportin aiheena on nopeus taajamissa. Tarkoitus on antaa kuva suomalaisten käyttäytymisestä, tiedoista, käsityksistä ja asenteista taajamanopeuksiin liittyen. Kolme neljästä suomalaisesta pitää ylinopeutta taajamassa maan tapana, mutta vain harva täysin vaarattomana.

Raportin alkuosassa tehdään katsaus siihen, mitä vaikutuksia nopeudella on liikenneturvallisuuteen sekä onnettomuuksiin nimenomaisesti taajamissa. Käyttäytymistä, tietoja ja asenteita kuvataan pääasiassa Liikenneturvan vuosittain toteuttamien kyselytutkimusten tulosten perusteella. Lisäksi raportissa on käytetty lähteenä muita väestökyselyitä, sekä aiheesta tehtyjä tutkimuksia ja selvityksiä.

Kun puhutaan taajamien nopeuksista ja nopeusrajoituksista, erityisen huomion kohteena on autojen ulkopuolella olevien, niin sanottujen suojattomien tielläliikkujien turvallisuus. Aivan kuten taajamat ovat täynnä monimuotoista elämää ja ihmisiä, myös taajamien liikenne muodostuu moninaisesta arjen liikkumisesta ja erilaisista liikkujista. Joukossa on niin lapsia, vanhuksia, apuvälineillä liikkuvia, jalankulkijoita, autoilijoita, pyöräilijöitä, sähköpotkulautailijoita kuin lastenvaunuja työntäviä. Se, millä nopeudella autot tässä ympäristössä liikkuvat, vaikuttaa keskeisesti katujen turvallisuuteen ja viihtyisyyteen.

Suomessa poliisin tietoon tulee vuosittain yli kolmetuhatta tieliikenneonnettomuutta, joissa joku loukkaantuu tai kuolee. Noin puolet henkilövahinkoon johtavista tieliikenteen onnettomuuksista tapahtuu taajamien alueella. Suuressa osassa vakavista liikenneonnettomuuksista yhtenä taustasyynä on liiallinen tai tilanteeseen sopimaton nopeus.

Liikenneturvallisuuden päämäärä Suomessa on niin sanottu nollavisio eli visio siitä, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Vakavat loukkaantumiset koskettavat erityisesti suojattomia tienkäyttäjiä, kuten pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Nollavision saavuttamiseksi liikenneturvallisuustyötä on kohdistettava katuverkkoon ja taajamiin. Alueilla, joissa ihmiset liikkuvat paljon jalan ja pyörällä, on ajonopeuksien rauhoittaminen tehokas tapa lisätä turvallisuutta.

## 2 Nopeus ja liikenneturvallisuus

### 2.1 Miten nopeus vaikuttaa liikenneturvallisuuteen?

Ajonopeus on tutkitusti yksi merkittävimmistä, ellei merkittävin liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä. Jos olosuhteet eivät muutu, nopeuden lisääminen huonontaa ja sen vähentäminen parantaa turvallisuutta. Tähän ei ole poikkeuksia. (Elvik ym. 2019, Kallberg ym. 2014.) Nopeusrajoitus kertoo suurimman sallitun nopeuden, mutta se ei tarkoita aina turvallisinta nopeutta. Kuljettajan on pidettävä vauhti sellaisena, että ajoneuvo pysyy hallinnassa ja kuljettaja pystyy toimimaan liikennetilanteiden mukaan huonoissakin olosuhteissa.

Nopeuden vaikutuksia ajamisen turvallisuuteen (Häkkinen 1963, Kallberg & Luoma 1996):

- ➔ Vaikutus havaitsemiseen ja reagointiin. Ihmiselle on tyypillistä, että lähestyvän ajoneuvon nopeus arvioidaan pienemmäksi ja etäisyys suuremmaksi, kuin mitä ne todellisuudessa ovat. Aikaa reagoida yliarvioidaan. Ajokokemuksaan ei näytä parantavan arvioinnin luotettavuutta. Pienemmällä nopeudella kuljettajalla on enemmän aikaa reagoida vaaratilanteisiin. Toisaalta alhaisempi nopeus antaa myös muille tiellä liikkujille aikaa reagoida.
- ➔ Vaikutus jarrutusmatkaan (kuva 1). Nopeuden kaksinkertaistuksessa jarrutusmatka nelinkertaistuu ja vastaavasti nopeuden lasku lyhentää jarrutusmatkaa. Nopeudella on vaikutusta jarrutusmatkaan jo pienillä nopeuksilla. Siinä, missä kolmenkymmenen kilometrin tuntivauhtia ajava ajoneuvo on ehtinyt pysähtyä jarrutuksen jälkeen, ei viittä kymppiä ajava ole edes ehtinyt aloittaa jarrutusta ja törmäysnopeus on tällöin 50 kilometriä tunnissa. Huonoissa olosuhteissa jarrutusmatka voi kasvaa moninkertaiseksi.
- ➔ Vaikutus muuhun liikenteeseen. Rajoitukset ylittävä nopeus aiheuttaa kaistan vaihtoja ja ohituksia, vaikuttaa liikennevirran sujuvuuteen ja tätä kautta turvallisuuteen.

Kuva 1: Reaktioaika ja jarrutusmatka



Ajoneuvon nopeus vaikuttaa sekä liikenneonnettomuuksien määrään että niiden vakavuuteen. Yksittäisen kuljettajan näkökulmasta vauhdin muutos esimerkiksi kolmesta kymmistä neljään ei tunnu erityisen merkitykselliseltä, mutta se tarkoittaa jalankulkijan näkökulmasta varsin nopeasti kasvavaa loukkaantumisen tai kuoleman riskiä (kuva 2).

Kuva 2: Jalankulkijan kuolemanriski



Vaikka kuvan käyrä näyttää loivalta pienimmissä nopeuksissa ja jyrkkenee nopeasti neljänkymppin tuntivauhdin ylittyessä, ovat pienetkin vauhdin muutokset jalankulkijan kannalta merkittäviä. Esimerkiksi nopeuden kasvu 30 kilometrin tuntivauhdista 40 kilometrin tuntivauhtiin lähes kolminkertaistaa jalankulkijan riskin kuolla törmäyksessä. (Hussain ym. 2019, Kröyer ym. 2014, Rosen & Sander 2009.)

On hyvä muistaa, että laskelmat koskevat terveen aikuisen todennäköisyyttä selvitä hengissä törmäyksestä. Seuraukset ovat vakavampia, jos tilanteessa on esimerkiksi lapsi tai vanhus (Trafikverket 2012). Laskelmat koskevat vain kuoleman riskiä, eivätkä huomioi muita törmäyksen aiheuttamia vammoja.

Liikenne on sosiaalinen tilanne, jossa toimintamme vaikuttaa aina muihin. Yksittäisen kuljettajan ajonopeuden lisäksi merkittävää on liikenteen keskimääräinen nopeus. Kun iso joukko kuljettajia muuttaa nopeuttaan, vaikka vain pari kilometriä tunnissa, näkyvät vaikutukset turvallisuudessa ja onnettomuuksissa.

Tutkimuksissa on tehty useita mallintamisia muutoksista, mitä nopeuksien keskimääräinen laskeminen tarkoittaisi ihmishenkien kannalta (Elvik 2012, Kallberg ym. 2014, Malin & Luoma 2020). Elvikin (2012) mukaan 40 kilometriä tunnissa rajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa tarkoittaisi vuodessa 19 prosenttia vähemmän kuolemia, 13 prosenttia vähemmän vakavia loukkaantumisia ja seitsemän prosenttia vähemmän lieviä loukkaantumisia. Tulokset ovat samansuuntaisia muissakin

tutkimuksissa tehdyissä mallinnuksissa. Nämä arviot henkilövahinkojen vähenemisestä perustuvat keskinopeusmuutokseen 3,5 kilometriä tunnissa. Yleisesti nopeusrajoituksen aiheuttama muutos keskinopeuteen on pienempi kuin nopeusrajoituksen muutos. Tämä johtuu siitä, että nopeusrajoitusten noudattaminen on huonompaa erityisesti alhaisilla nopeuksilla.

## 2.2 Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitusten tarkoitus on liikenneturvallisuuden parantaminen, liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen ja niiden seurausten vakavuuden lieventäminen. Lisäksi rajoituksilla edistetään taloudellista ja joustavaa liikennettä sekä elinympäristön viihtyisyyttä. Nopeusrajoitusten avulla saadaan aikaan tasainen liikennevirta ja vähennetään ohitusten tai kaistan vaihtojen tarvetta sekä helpotetaan poikittaisen ja liittyvän liikenteen sujumista. Nopeusrajoitukset auttavat kaikkia tielläliikkuja ennakoimaan liikennetilanteita. (Tiehallinto 2009.)

Liikenneturvallisuusstrategiassa (2022–2026) nopeusrajoitusten laskeminen on nostettu keskeiseksi keinoksi lisätä liikenneturvallisuutta. Erityisesti alhainen nopeusrajoitus - 30 kilometriä tunnissa - on tärkeä liikenneturvallisuuskeino sellaisilla alueilla, joissa on runsaasti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita sekä koulujen ja päiväkotien ympäristössä. Nopeusrajoituksen laskemisella tavoitellaan liikenneturvallisuuden lisäksi liikenneympäristön rauhoittamista ja tielläliikkujiensa turvallisuuden tunteen lisäämistä. Turvallisuuden tunne on tärkeä arkiliikkumisen edistäjä.

Suomessa taajamissa on käytössä laajalti 40 ja 30 kilometriä tunnissa aluenopeusrajoitukset. Jos muuta nopeusrajoitusta ei ole määrätty, niin taajamamerkin vaikutusalueella on voimassa yleisrajoitus 50 kilometriä tunnissa. Liikenneturva on selvittänyt Digiroad-aineiston avulla, miten nopeusrajoitukset jakautuvat kuntien katuverkoilla. Toukokuun 2024 aineiston perusteella kunnissa on suuria eroja, mutta kuntien kaduista lähes 30 prosentissa (29,6 %) nopeusrajoitus on 30 kilometriä tunnissa. Suomen kolmessa suurimmassa kaupungissa reilusti yli puolessa katuverkossa rajoitus on enintään 30 kilometriä tunnissa.

- ➔ Ajonopeuksien nousu vähentää turvallisuutta ja aleneminen parantaa sitä
- ➔ Nopeus vaikuttaa sekä onnettomuuksien määrään että vakavuuteen
- ➔ Ajonopeuksien rauhoittamisella taajamissa turvataan etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumista

## 3 Nopeus ja liikenneonnettomuudet

### 3.1 Onnettomuudet taajamissa

Kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista noin puolet tapahtuu taajamassa. Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuonna 2022 taajamissa menehtyi 57 ja loukkaantui 1 753 ihmistä, joista 131 loukkaantui vakavasti. Taajamien liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on pysytellyt lähes samalla tasolla yli kymmenen vuoden ajan.

Kaikista taajamissa tapahtuneista henkilövahingoista lähes 40 prosenttia tapahtuu henkilöautossa. Seuraavaksi eniten henkilövahinkoja tapahtuu pyöräilijöille (26 %). Vakavista loukkaantumisista suurin osa tapahtuu pyöräilijöille. Lukuja katsoessa on hyvä tietää, että Suomen virallinen tieliikenneonnettomuustilasto muodostuu poliisin tietoon tulleista tapauksista, eikä se anna täydellistä kuvaa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneista. Puutteita tiedoissa on erityisesti pyöräilyonnettomuuksissa loukkaantuneiden osalta, joiden todellinen määrä on tilastoitua suurempi. (Taulukko 1.)

Taulukko 1. Taajamissa kuolleet ja loukkaantuneet vuonna 2022 (Tieliikenneonnettomuustilasto)

Tienkäyttäjä	Kuolleet	Loukkaantuneet		Henkilövahingot yhteensä	% -osuus henkilövahingoista
		(ml. vakavasti loukk.)	Vakavasti loukkaantuneet		
Henkilöautossa	18	647	30	665	37 %
Polkupyöräilijä	11	468	33	479	26 %
Jalankulkija	18	223	30	241	13 %
Mopoilija	0	186	13	186	10 %
Moottoripyöräilijä	8	119	18	127	7 %
Muu	2	110	7	112	6 %
<b>Yhteensä</b>	<b>57</b>	<b>1753</b>	<b>131</b>	<b>1810</b>	<b>100 %</b>

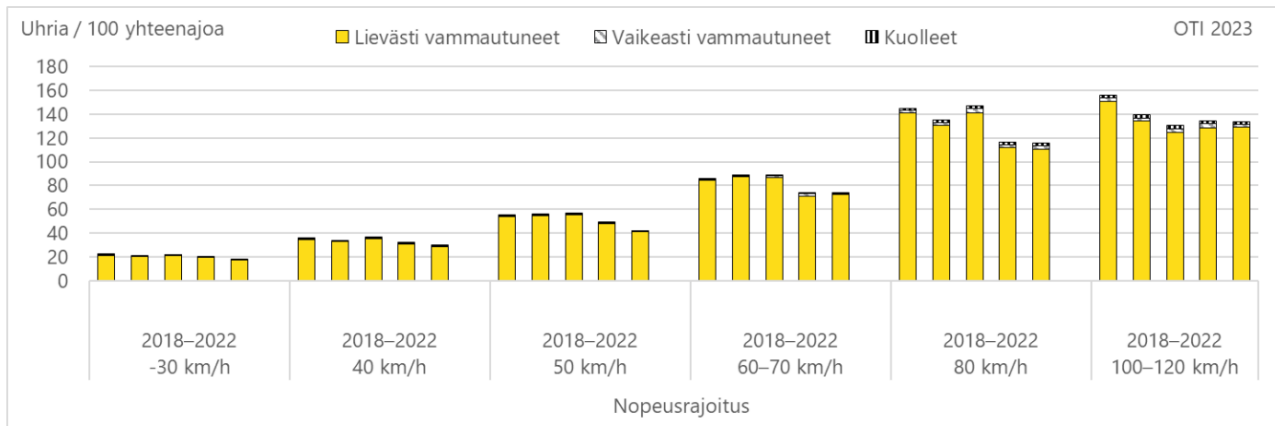
Taulukossa 2 on kuvattu vuoden 2022 tieliikenneonnettomuuksien uhrien lukumäärä nopeusrajoitusalueilla alle 40 kilometriä tunnissa sekä 50 kilometriä tunnissa. Luvut eroavat hieman taajama-alueen onnettomuusluvusta sillä alhaisia nopeusrajoitusalueita ei ole pelkästään taajamissa. Tilasto ei kerro millä nopeudella on ajettu onnettomuushetkellä. Alhaisilla nopeusrajoitusalueilla henkilövahinkoja tapahtuu eniten pyöräilijöille ja henkilöautossa matkustaville.

Taulukko 2. Henkilövahingot nopeusrajoitusalueen mukaan vuonna 2022.

Tienkäyttäjä	Nopeusrajoitus enintään 40 km/h			Nopeusrajoitus 50 km/h		
	Kuolleet	Loukkaantuneet (ml. vakavasti loukk.)	Vakavasti loukkaantuneet	Kuolleet	Loukkaantuneet (ml. vakavasti loukk.)	Vakavasti loukkaantuneet
Polkupyöräilijä	7	343	22	6	137	12
Henkilöautossa	9	335	13	7	349	18
Jalankulkija	13	177	23	5	46	7
Mopoilija	0	127	10	0	68	4
Moottoripyör.	2	77	12	6	50	8
Muu	1	72	5	0	60	2
<b>Yhteensä</b>	<b>32</b>	<b>1131</b>	<b>85</b>	<b>24</b>	<b>710</b>	<b>51</b>



Onnettomuustietoinstituutin vuosittaisiin liikennevahinkotilastoihin on koottu kaikki vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksesta korvaamat liikennevahingot. Taulukossa 3 oleva nopeusrajoitustieto on vahinkoilmoitukseen täytetty liikennevahingon aiheuttajan nopeusrajoitus. Nopeusrajoitustieto puuttuu noin 40 prosentista liikennevahinkoja. Vaikka tiedot ovat puutteellisia on ilmeistä, että uhrien määrä yhteenajoissa kasvaa nopeuden kasvaessa. Myös onnettomuuksien vakavuusaste kasvaa korkeammilla nopeusrajoitusalueilla. Tiedoista ei käy ilmi millä nopeudella on onnettomuuden sattumassa ajettu.



Taulukko 3. Vuosina 2018–2022 tie- ja katuverkolla tapahtuneet liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Keskimääräinen vammautumistaso eri nopeusrajoitusalueilla tapahtuneissa yhteenajo-onnettomuuksissa.

### 3.2 Nopeus liikennekuolemien syynä

Nopeus on usein mukana kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, suuremmassa tai pienemässä roolissa. Taajamissa vuosina 2012–2021 tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kuljettajista 63 prosenttia ajoi vähintään 10 kilometriä tunnissa ylinopeutta ja 44 prosenttia vähintään 30 kilometriä tunnissa ylinopeudella. (OTI 2023.)

Jalankulkijan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 15 prosenttia ajoneuvon kuljettajista ajoi vähintään kymmenen kilometriä tunnissa ylinopeudella. Jalankulkuonnettomuuksista 44 prosenttia tapahtui suojaatiellä. Pyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, kymmenen prosenttia moottoriajoneuvon kuljettajista ajoi vähintään kymmenen kilometriä tunnissa ylinopeudella. Moottoriajoneuvon kuljettajan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 63 prosenttia ajoi vähintään kymmenen kilometriä tunnissa ylinopeudella ja näistä kuljettajista 80 prosentilla ylinopeutta, joka oli yli 30 kilometriä tunnissa. (OTI 2021, 2023.)

- Kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista puolet tapahtuu taajamissa
- Liiallinen nopeus on taustalla valtaosassa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista

## 4 Miksi ylinopeutta ajetaan?

### 4.1 Taustalla vaikuttavia tekijöitä

Se, millä nopeudella yksittäinen kuljettaja ajaa, on kymmenien erilaisten ja toisiinsa vaikuttavien tekijöiden summa. Näitä tekijöitä voidaan luokitella kolmeen ryhmään (WHO 2004):

- ➔ Tie ja ajoneuvo: esimerkiksi tien leveys, kunto, ajoneuvon tyyppi, teho tai mukavuus.
- ➔ Liikenne ja ympäristö: esimerkiksi liikennemäärä, sää, valaistus, rajoitukset tai valvonta.
- ➔ Kuljettajaan liittyvät tekijät: esimerkiksi asenteet, arvot, riskikäsitykset, elämishakuisuus, kiire tai ikä.

Ylinopeus voi liittyä tiettyihin tilanteisiin, kuten tuttuun reittiin. Se voi olla satunnaista tai tahatonta, mutta hyvin usein kyseessä on vakiintunut ja toistuva tapa. Ylinopeuden ajaminen näyttää tutkimusten perusteella olevan tyypillisintä nuorilla kuljettajilla, miehillä ja paljon ajavilla.

Käsitys omista ajotaidoista ja käsitys riskeistä vaikuttavat nopeuskäyttäytymiseen. Kuljettaja, jolla on vahva luottamus omaan ajotaitoihin, ajaa useammin ylinopeutta. Hän saattaa kokea, että hyvä ajotaito tekee ylinopeudesta turvallisen ja jotain täysin poikkeavaa täytyisi tapahtua, että ajoneuvon hallinta menetettäisiin. Ylinopeuteen voi liittyä myös käsitys, että sen kielteiset seuraukset eivät koske itseä, vaan muut tielläliikkujat aiheuttavat vaaratilanteet. Käsitys siitä, että ylinopeus on turvallista ja yleisesti hyväksyttävää, ennustaa ylinopeuden ajamista. Vastaavasti nopeuden yhdistäminen onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin ennakoi rajoitusten noudattamista. (Atomboy ym. 2017, Bicaksic ym. 2019, Blackwell ym. 2017, Peterson & Gaugler 2021, Truelove ym. 2017, 2021, 2022, Vuorio 2023.)

Rajoitusten toistuva ylittäminen tai niiden noudattaminen on usein muodostunut tavaksi. Jos on aikaisemmin ajanut ylinopeutta, se ennustaa myös tulevaa käyttäytymistä. Ylinopeuden ajamiseen voi liittyä myös muita liikennesuhteita tai piittaamattomuutta säännöistä. Ylinopeudella ajamiseen on havaittu myös liittyvän uskomus siitä, että itsellä ei ole mahdollisuutta vaikuttaa omaan käyttäytymiseen, eikä tapojaan pysty muuttamaan. (Lewis ym. 2013, Vankov ym. 2021.)

Nopeusrajoituksia noudattavilla kuljettajilla korostuu tutkimusten perusteella muun muassa seuraavia piirteitä:

- ➔ huoli perheestä ja muiden tiellä liikkujien turvallisuudesta
- ➔ ylinopeuden pitäminen kielteisenä ja yleisesti ei-hyväksyttävänä
- ➔ halu noudattaa lakeja ja sääntöjä, ei haluta saada sakkoja
- ➔ kokemus, että läheiset toivovat rajoitusten noudattamista
- ➔ luottamus omaan kykyihin kontrolloida omaa ajonopeutta.

Liikenneturvan tuoreessa väestökyselyssä (Kevät 2024) noin kolme neljästä vastaajasta pitää itseään erittäin hyvänä auton kuljettajana ja kertoo pystyvänsä valitsemaan itse parhaiten sopivan tilan nopeuden. Noin joka toinen katsoo olevansa turvallinen kuljettaja, vaikka ajaisi ylinopeutta ja, että

pystyy hallitsemaan auton tilanteessa kuin tilanteessa. Joka kolmas kuljettaja nauttii kovaa ajamisesta ja kertoo, että on vaikea olla ajamatta ylinopeutta. Silti suurin osa kyselyyn vastanneista kuljettajista on samaa mieltä, että liikennesäännöt on tehty ihmisten parhaaksi (97 %) ja pitää omakohteisesti tärkeänä noudattaa aina liikennesääntöjä (89 %). (Liite 1)

## 4.2 Selityksiä ylinopeudelle

Tyypillisiä tutkimuksissa esiin tulevia selityksiä ylinopeudelle ovat kiire, vauhdin sopeuttaminen muuhun liikenteeseen, nauttiminen kovaa ajamisesta tai se, että ylinopeus on vahinko. Samanlaisia syitä nousee esiin myös Liikenneturvan kyselyssä (Talvi 2023), jossa vastaajat kertoivat omin sanoin syitä nopeusrajoituksen ylittämiseksi taajamassa. Yleisimmin mainittiin:

- ➔ Ajaminen ”tilanteeseen sopivalla nopeudella”. Ihmiset kertovat tekevänsä oman arvion parhaasta nopeudesta, joka voi olla nopeusrajoitusta korkeampi. Jotkut kertovat ajavansa aina ylinopeutta, jos se on ”tilanteeseen sopivaa”.
- ➔ Ajaminen ”turvallisessa tilanteessa”. Nopeusrajoituksen ylittäminen perustellaan esimerkiksi sillä, että muuta liikennettä ei sillä hetkellä ole, tie on tuttu, keli on hyvä, aurinko paistaa tai nopeus ei ole ”kenellekään vaaraksi”.
- ➔ Kiire tai poikkeustilanne, kuten hätätilanne.
- ➔ ”En osaa hillitä itseäni”. On muodostunut tapa ajaa yli nopeusrajoituksen.
- ➔ On vaikea ajaa niin hiljaa kuin 30 kilometriä tunnissa.
- ➔ Rajoitukset ärsyttävät. Joillakin nopeusrajoitukset herättävät ärtymystä, jopa vihaa. Rajoitukset koetaan alhaisiksi, järjettömiksi ja tarpeettomiksi, tai valtion keinoksi kerätä rahaa.
- ➔ ”Huomaamatta kaasujalka nopeutuu”. Moni kertoo ylinopeuden olevan vahinko. Syiksi kerrotaan esimerkiksi, että alamäki kiihdyttää vauhtia, mittari näyttää väärin, on liian suuri vaihde tai vauhtisokeus yllättää nopeusrajoituksen vaihtuessa.
- ➔ Liikennevirrassa pysyminen vaatii ylinopeutta. Ohitetaan liian hitaasti ajava.

Tuoreimmassa Liikenneturvan kyselyssä (Kevät 2024) autoilevista vastaajista joka toinen kertoi ajavansa tutuilla reiteillä useammin yli nopeusrajoituksen kuin vieraammilla seuduilla. Kiire vaikutti ylinopeuden ajamiseen hieman alle puolella ja vähäinen autoliikenne oli 39 prosentin mielestä merkittävää nopeusrajoituksen ylittämiseksi. Kuljettajista 57 prosenttia kertoi, että ajaa virran mukana, jos liikennevirta ohjaa ajamaan yli nopeusrajoituksen. Joka kolmas (30 %) kertoi ajavansa joskus muiden kuljettajien painostuksen takia kovemmalla nopeudella kuin haluaisi. (Liite 2.)

- ➔ Yksittäisen kuljettajan nopeuskäyttäytymiseen vaikuttavat niin ajoneuvoon, ympäristöön kuin persoonaan liittyvät tekijät
- ➔ Ylinopeuden ajaminen on yleisintä nuorilla, miehillä ja paljon ajavilla
- ➔ Rajoituksia noudattaville tyypillistä on kantaa huolta muista tielläliikkujista ja pitää ylinopeutta ei-hyväksyttävänä

## 5 Käyttäytyminen

### 5.1 Nopeusrajoitusten noudattaminen taajamissa

EU-tutkimuksessa koottiin tietoja nopeusrajoitusta noudattavien autojen osuuksista moottoriteillä, haja-asutusalueilla ja taajamateillä eri maissa. Suomalaisista henkilö- ja pakettiautoilijoista keskimäärin 44 prosenttia noudatti nopeusrajoitusta, kun katsotaan kaikkia tieosuuksia yhteensä. Taajamateillä rajoitusta noudatti keskimäärin 41 prosenttia. Tutkimuksessa ei ollut mukana alhaisimpien nopeusrajoitusten teitä. Verrattaessa viiteentoista muuhun Euroopan maahan suomalaiset sijoittuvat puoliväliin taajamanopeuksien noudattamisessa. (Silla ym. 2022, Van den Broek ym. 2023.)

Liikenneturva on tehnyt vuosina 2022–2024 mittauksia autoilijoiden nopeuksista koulujen lähiteillä, joissa rajoitus on 30 kilometriä tunnissa. Mittausten toistuva tulos on, että kuljettajista noin joka viides noudattaa nopeusrajoitusta. Ylinopeutta ajaa 80 prosenttia autoilijoista. Suojatielle tultaessa joka viidennellä ylinopeutta on yli 11 kilometriä tunnissa.

Kuva 3: Nopeusrajoituksen noudattaminen



### 5.2 Itseraportoitu rajoitusten noudattaminen

Kansainvälisessä kyselytutkimuksessa suomalaisista henkilöautonkuljettajista 76 prosenttia kertoi ajaneensa edeltävän kuukauden aikana taajama-alueella ainakin kerran kovempaa kuin nopeusrajoitus sallii. Tässä suomalaiset sijoittuvat kärkisijalle kaikkien 39 vastaajamaan joukossa. Euroopan maissa nopeusrajoituksen ylittäneiden osuus on keskimäärin 47 prosenttia. Samassa tutkimuksessa kysyttiin myös, oliko kuluneen kuukauden aikana ajanut liian kovaa olosuhteisiin nähden (esim. huono näkyvyys, jalankulkijoita). Suomalaisista 48 prosenttia arveli ajaneensa liian kovaa. Myös

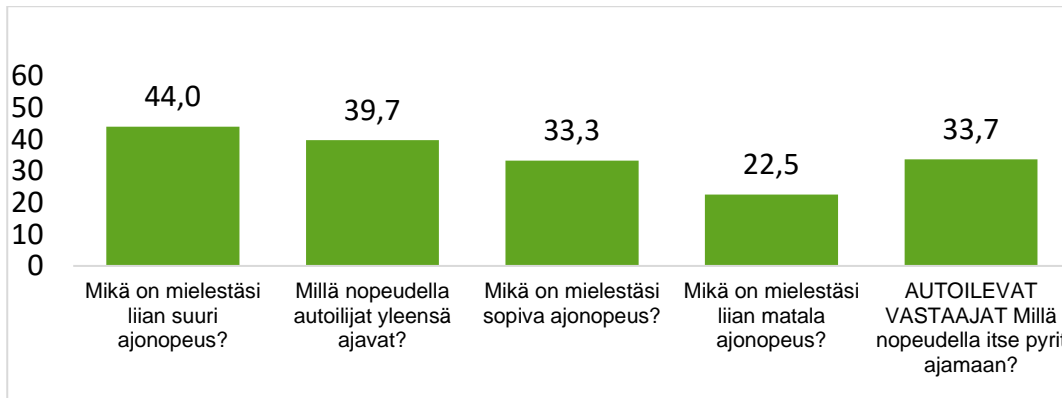
tässä tuloksessa suomalaiset ovat ensimmäisellä sijalla kaikkien maiden vertailussa. Euroopan maiden keskiarvo on 30,5 prosenttia. (Vias institute 2024.)

Liikenneturvan kyselyssä autoilijat kertovat pyrkivänsä noudattamaan nopeusrajoitusta kaupunkialueella. Täysin samaa mieltä tästä on yli puolet (58 %) ja jokseenkin samaa mieltä joka kolmas. Vain harvalla ei ole aikomuksena noudattaa rajoituksia. (Talvi 2021.) Autoilijoista 39 prosenttia arvioi, että ajaa joskus taajamassa yli kymmenen kilometrin ylinopeudella. Muutama prosentti tekee näin usein. Hyvin harvoin tällä ylinopeudella arvioi ajavansa 39 prosenttia ja viidennes ei koskaan aja näin kovaa. (Säännöt 2020.)

Koulut, suojatiet ja lapset ovat syitä, joiden vuoksi nopeutta hiljennetään. Koulun lähellä on usein hiljentänyt nopeutta turvallisuuden parantamiseksi puolet autoilijoista. Lähes yhtä moni on hiljentänyt usein nopeutta alueella, jossa on paljon suojateitä. (Kesä 2020.) Lähes kaikki (93 %) kertovat hiljentävänsä huomattavasti lapsia liikenteessä (Säännöt 2021). Toisaalta vain alle puolet (45 %) autoilijoista toteaa ajavansa aina sellaisella nopeudella, että tarvittaessa pystyvät pysähtymään ennen suojatietä (Kesä 2023).

Liikenneturva pyysi autoilijoita arvioimaan, millä nopeudella he pyrkivät ajamaan kolmenkymppin rajoitusalueella (kuva 4). Vastaaajien antama keskiarvo oli noin 34 kilometriä tunnissa. Suunnilleen samaa nopeutta pidettiin myös sopivana ajonopeutena. Liian suurena nopeutena pidettiin keskimäärin 44 kilometriä tunnissa. Arvio toteutuneelle ajonopeudelle ("Millä nopeudella autoilijat yleensä ajavat") oli noin 40 kilometriä tunnissa, eli selkeästi suurempi kuin autoilijoiden kertoma tavoitenopeus. (Kevät 2024.)

Kuva 4: "Mieti autolla ajamista valoisalla ja kuivalla säällä 30 km/h rajoitusalueella ja arvioi..." (kevät 2024)



## 6 Tiedot

Enemmistö tiellä liikkuvista aikuisista arvelee tuntevansa liikennesäännöt varsin hyvin. Joukossa on kuitenkin myös heitä, joilla säännöt eivät ole hallussa. Liikenneturvan kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka hyvin he tuntevat nopeusrajoitusten määräytymiseen liittyvät säännöt. Kaksi kolmesta vastaajasta arvioi osaavansa ne erittäin tai melko hyvin, kun taas huonoksi oman tietämyksensä nopeusrajoituksista arvioi joka kolmas. (Säännöt 2020.)

Liikenneturvan kyselyyn vastanneista 83 prosenttia tiesi, että väite ”Nopeusrajoituksen voi sallitusti ylittää enintään 10 km/h” ei ole totta. Kuusi prosenttia ei tiennyt vastausta ja 12 prosenttia piti väitettä totena. Suojatiehen liittyvät säännöt arvioi tuntevansa hyvin yli puolet (60 %) vastaajista. Pyöräilyn ja autoilun väliset väistämissäännöt taas kokee tuntevansa hyvin 34 prosenttia ja huonosti 63 prosenttia. (Säännöt 2020.)

Kyselyssä kaikkia vastaajia pyydettiin myös tunnistamaan, mikä nopeusrajoitus sisältyy taajama-alueen alkamisesta ilmoittavaan liikennemerkkiin (kuva 5), mikäli muuta nopeusrajoitusta ei erikseen kerrota. Vastaajista kaksi kolmesta (66 %) tiesi oikean vastauksen olevan 50 kilometriä tunnissa, muut vastasivat kysymykseen väärin. (Säännöt 2020.)

Kuva 5: Taajamamerkki



- ➔ Liikenneturvan mittauksissa 80 % autoilijoista ajaa ylinopeutta koulujen lähialueilla
- ➔ Suomalaiset kuljettajat arvioivat ylittävänsä nopeusrajoituksen taajamissa useammin kuin muut eurooppalaiset
- ➔ Koulut, suojatiet ja lapset koetaan syiksi hiljentää vauhtia
- ➔ Alle puolet ajaa aina sellaisella nopeudella, että pystyy tarvittaessa pysähtymään ennen suojatietä

## 7 Asenteet

### 7.1 Miten ylinopeuteen suhtaudutaan?

Kansainvälisessä kyselytutkimuksessa suomalaisista autoilijoista 8,5 prosenttia piti nopeusrajoituksen ylittämistä taajamassa hyväksyttävänä. Suomalaiset ovat kyselyn perusteella israelilaisten ja itävaltalaisten kanssa Euroopan sallivimpia ylinopeutta kohtaan. (Vias institute 2024.) Valtaosa tiellä liikkujista suhtautuu kuitenkin ylinopeuteen kielteisesti ja ylinopeus herättää turvattomuuden tunteita.

Kun ihmisiltä kysytään suurimpia pelkoja liikenteessä, lähes joka kolmas (29 %) valitsee kaahaavat autot suurimmaksi pelokseen (Talvi 2022). Kaksi kolmasosaa (67 %) kokee, että pienikin nopeusrajoituksen ylittäminen taajamassa heikentää turvallisuutta (Kesä 2021). Vain alle kymmenen prosenttia kuljettajista pitää yhdentekevänä, jos oma ajotapa herättää muissa pelkoa tai luo turvattomuuden tunnetta. Yhtä harva kokee, että nopeusrajoituksia ei ole tärkeä noudattaa taajamassa. (Liite 2, Kevät 2024.)

Valtaosa kansalaisista (83 %) on samaa mieltä siitä, että nopeusrajoituksen ylittäminen kolmenkymppin alueella on liian yleistä ja kolme neljästä kokee, että se on ”maan tapa”. Paheksuttavana ylinopeutta pitää kaksi kolmesta (68 %). Alle 40 prosenttia pitää nopeusrajoituksen ylittämistä liikenteen sujumuuden kannalta hyödyllisenä ja hyväksyttävänä. Hyväksyttävyyden kokeminen vähenee entistään, kun asiaa mietitään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta. Tällöin vain 20 prosenttia kokee rajoituksen ylittämisen hyväksyttäväksi tai vaarattomaksi. (Liite 3, Kevät 2024.)

Kuva 6: Mieliopiteet nopeusrajoitusten ylityksestä



Kuljettajaa, joka noudattaa kolmenkymppin alueella nopeusrajoitusta pidetään tunnollisena (95 %), turvallisena (90 %) ja fiksuna (87 %). Joka neljäs (23 %) ajattelee tällaisen kuljettajan olevan ylivoimainen ja joka viides (21 %) ärsyttävä ja hidasteleva. (Kevät 2024.)

## 7.2 Miten nopeusrajoitukseen suhtaudutaan?

Ihmiset ovat yksimielisiä siitä, että nopeusrajoitusten tärkein tehtävä on tieliikenteen turvallisuuden lisääminen. Liikenneturvan kyselyssä samaa mieltä asiasta oli 92 prosenttia suomalaisista (Kevät 2023).

Kolmenkymppin nopeusrajoitus jakaa mielipiteitä. Hyvänä sitä pitää puolet kansalaisista, mutta toisaalta liian matalana 45 prosenttia. Yleismielikuva 30 kilometriä tunnissa nopeusrajoituksesta on positiivinen. Sitä pidetään ennen kaikkea turvallisena (62 %) ja sujuvana (23 %). Noin kolmannes vastaajista pitää rajoitusta liian hitaana. (Talvi 2021.)

Kuva 7: Nopeusrajoituksen luonnehdinnat



Erityisen hyväksyttävänä kolmenkymppin nopeusrajoituksia pidetään alueilla, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Tällaisilla alueilla suurin osa (77 %) kannattaa kolmenkymppin rajoituksia, kun taas viidennes vastaajista ei pidä rajoitusta hyväksyttävänä. (Kesä 2021.) Noin kaksi kolmesta suomalaisesta (64 %) toivoo, että taajamissa lisättäisiin kolmenkymppin nopeusrajoituksia alueilla, joilla jalankulkijoita ja pyöräilijöitä liikkuu paljon (Kevät 2023).

Kysyttäessä mielipiteitä ja kokemuksia taajamien nopeusrajoituksista (Kevät 2024) lähes jokainen (97 %) pitää tärkeänä sitä, että koulujen lähellä noudatetaan nopeusrajoituksia. Yli 80 prosenttia on myös sitä mieltä, että

- ➔ "Nopeusrajoitus on suurin sallittu nopeus, asuinkadulla sitä ei saa ylittää"
- ➔ "Nopeusrajoituksen ylittävät kuljettajat vaarantavat kävelijät ja pyöräilijät" ja
- ➔ "Taajamassa ylinopeutta ajavat tekevät liikenteestä turvattoman tuntuista".



Joka neljäs kokee, että olisi hyvä, jos omalla asuinseudulla laskettaisiin nopeusrajoituksia. Suurin osa ei kannata rajoitusten laskua, mutta on myös sitä mieltä, että nopeusrajoituksia ei ole asetettu liian mataliksi asuinalueilla. (Liite 4, Kevät 2024)

Liikennevalvonnan määrää taajamissa pidetään sopivana tai sitä toivotaan lisää. Lähes puolet (48 %) vastaajista on sitä mieltä, että nopeusrajoitusten valvontaa taajamissa tulisi jatkossa lisätä ja lähes sama määrä (43 %) pitää valvonnan määrää sopivana. Vain viiden prosentin mielestä valvontaa tulisi vähentää. (Säännöt 2021.)

Kuva 8: Nopeus ja turvallisuus

**Taajamassa ylinopeutta  
ajavat tekevät liikenteestä  
turvattoman tuntuista.**

**Samaa mieltä 84 %**  
Eri mieltä 12 % | EOS 4 %

 **Välitä, muista – ennako!**  
**LIKENNETURVA**

Lähde: Liikenneturva ja Norstat 2024, N=2015.



- ➔ Valtaosa suhtautuu ylinopeuteen kielteisesti, paheksuu sitä ja kokee sen aiheuttavan turvattomuutta
- ➔ 83 % kokee, että nopeusrajoituksen ylittäminen 30 alueella on liian yleistä
- ➔ Matalimmat nopeusrajoitukset koetaan hyväksytyimmiksi niillä alueilla, joissa on kouluja, suojateitä, jalankulkijoita ja pyöräilijöitä

## 8 Lopuksi

Nopeuden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat kiistattomia, myös matalimmilla nopeuksilla. Noin puolet henkilövahinkoon johtavista tieliikenneonnettomuuksista tapahtuu taajamissa. Suomen liikenneturvallisuusstrategiassa ajonopeuksien rauhoittaminen on nostettu tärkeäksi toimenpiteeksi erityisesti jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamisessa. Kolmenkymppin nopeusrajoituksia edistetään kansainvälisesti ja esimerkiksi Ruotsissa nollavision yksi suunnitteluperiaate on ollut, ettei suojattomia tienkäyttäjiä tule altistaa ajoneuvoille, joiden nopeus ylittää 30 kilometriä tunnissa.

Liikenneturvan kyselyissä ihmiset kokevat nopeusrajoitusten lisäävän turvallisuutta. Kun vastaajia pyydetään luonnehtimaan kolmenkymppin rajoitusta, 62 prosenttia yhdistää siihen turvallisuuden. Ylinopeuden ajamista pidetään paheksuttavana ja turvattomuutta aiheuttavana. Ihmiset kertovat hiljentävänsä nopeutta erityisesti koulujen, suojateiden ja lasten lähellä. Ylinopeuden paheksunnasta huolimatta rajoitusten ylittäminen on kuitenkin valitettavan yleistä; suomalaisista kolmen neljäsosan mielestä jopa maan tapa. Liikenneturvan tekemissä mittauksissa jopa 80 prosentilla autoilijoista on ylinopeutta koulujen lähistöllä sijaitsevalle suojatielle tultaessa. Ihanteet ja toiminta eivät kohtaa.

Liikennemerkkit eivät luonnollisesti ratkaise kaikkia ongelmia. Rajoitukset tarvitsevat tukea liikenneympäristöltä ja nopeusrajoitusten on oltava uskottavia. Nopeusvalvonta ja poliisin läsnäolo tehostavat rajoitusten vaikutusta. Lisäksi tarvitaan sääntöjä noudattavia tienkäyttäjiä. Kyse ei ole ainoastaan äärikäyttäytymisen, kuten merkittävän ylinopeuden tai rattijuopumuksen ehkäisystä, vaan jokaisen tielläliikkujan hyvästä yhteistyöstä muiden tienkäyttäjien kanssa. Liikenneturvallisuuden kannalta merkitystä on sillä, miten iso joukko liikenteessä toimii.

Tutkimustiedon ja Liikenneturvan kyselyiden perusteella ihmisillä on tapana tehdä omia arvioita siitä, mikä nopeus on kulloinkin sopiva ja turvallinen. Usein ylinopeus on myös muodostunut tavaksi, johon ihminen ei välttämättä kiinnitä huomiota tai edes usko pystyvänsä sitä muuttamaan. Liikenteestä tulee helposti yksilölaji. Ongelma on kuitenkin se, että omien ratkaisujen vaikutuksia muihin on vaikea, tai oikeastaan mahdoton havaita. Kyselyissä näkee hyvin sen, miten ihmiset usein kokevat oman käyttäytymisensä liikenteessä olevan moitteetonta ja ongelmat ovat muiden toiminnassa.

Hyvä esimerkki liikenteen sosiaalisesta luonteesta on ihmisten kokemus siitä, miten liikennevirta ohjaa ajamaan yli nopeusrajoituksen. Liikenneturvan kyselyissä yli puolet vastaajista ajoi liian kovaa, koska muutkin ympärillä ajoivat. On myös varsin suuri määrä kuljettajia (30 %), jotka kertovat ajavansa joskus muiden painostuksen takia kovempaa kuin haluaisivat. Erityisesti nuoret ovat alttiita sosiaaliselle paineelle.

Liikenteessä vaikutamme jatkuvasti toinen toisiimme. Halusimme tai emme. Välillä on hyvä pysähtyä ajatuksella tarkastelemaan toimintatapojaan, uskomuksiaan ja asenteitaan liikenteessä. Aina on mahdollista myös tehdä tietoinen päätös siitä, että omalla toiminnallaan luo turvallisuutta, ennakoitavuutta ja sujuvuutta liikenteeseen. Itseltään voi kysyä: Millaisena kuljettajana sinut nähdään?

## 9 Lähdetiedot

### 9.1 Liikenneturvan kyselyiden tiedot

- ➔ **Kevät 2024.** Toteuttaja Norstat Finland Oy. Kohderyhmä mannersuomalaiset yli 15-vuotiaat. N=2015, näistä autoilevia vastaajia N=1421.
- ➔ **Talvi 2023.** Toteuttaja Verian (ent. Kantar). Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1160. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Kesä 2023.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1000. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Kevät 2023.** Toteuttaja Kantar Public. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1073. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Talvi 2022.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1113. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Kesä 2021.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1000. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Talvi 2021.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1064. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Säännöt 2021.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1092. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Kesä 2020.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1003. Aineisto on painotettu.
- ➔ **Säännöt 2020.** Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1060. Aineisto on painotettu.

### 9.2 Raportissa käytetyt lähteet

Atombo C, Wu C, Zhang H & Wemegah T. 2017. Perceived enjoyment, concentration, intention, and speed violation behavior: Using flow theory and theory of planned behavior. *Traffic injury prevention*, 2017, 18.7: 694-702.

Bicaksiz P, Doğruyol B, Erdost BG, Hoe CH, Gupta S, Lajunen T & Özkan T. 2019. Drivers' self-reported reasons of speeding: a Turkish driver sample from two cities *Advances in transportation studies* 47: 125-136.

Blackwell R, Zanker S & Davidson J. 2017. Understanding low-level speeders to increase speed compliance via road safety campaigns. *Journal of the Australian College of Road Safety*. Volume 28 No. 2, 2017.

Elvik R. 2012. *Fartsgrenser*. Teoksessa: Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. *Trafikksikkerhetshåndboken*.

Elvik R, Vadeby A, Hels T & van Schagen I. 2019. Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis & Prevention*, 123, 114–122.

Hussain Q, Feng H, Grzebieta R, Brijs T & Olivier J. 2019. The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention* 129: 241-249.

Häkkinen S. 1963. Estimation of distance and velocity in traffic situation. Helsinki: The Institute of Occupational Health. Report No. 3.

Kallberg V-P & Luoma J. 1996. Speed kills - or does it and why? In *Proceedings of the Conference Road Safety in Europe* (pp. 127-149). Transport Research Institute (VTI).

Kallberg V-P, Luoma J, Mäkelä K, Peltola H & Rajamäki R. 2014. Ajonopeuden liikenneturvalli-  
suus- ja ympäristövaikutukset. *VTT technology* 197.

Kröyer HRG, Jonsson T & Várhelyi A. 2014. Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact speed on fatality risk of pedestrians struck by a motor vehicle. *Accident Analysis and Prevention* 62, 143–152.

Lewis I, Watson B, White KM & Elliott B. 2013. The beliefs which influence young males to speed and strategies to slow them down: informing the content of antispeeding messages. *Psychology & Marketing* 30: 826–841.

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Rekola M, Kolinen L, Asikainen E, Heliste L, Immonen E, Starck M, Ahokas M, Suomento J & Johansson S. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3.

Malin F & Luoma J. 2020. Nopeusrajoituksen 30 km/h turvallisuusvaikutukset ja kaupunkien koke-  
mukset rajoituksen käytöstä. Suomen Kuntaliitto. Helsinki.

OTI. 2023. Onnettomuustietoa tiiviisti 1/2023. Taajamissa vuosina 2012–2021 tapahtuneet onnet-  
tomuudet. Onnettomuustietoinstituutti (OTI).

OTI. 2021. Taajamaraportti. Taajamissa tapahtuneet liikenneonnettomuudet 2015–2019. Onnetto-  
muustietoinstituutti (OTI).

Peterson C & Gaugler J. 2021. To speed or not to speed: thematic analysis of American driving  
narratives. *Journal of Safety Research*, Volume 78, 2021, pp 129-137.

Rosén, E. & Sander, U. (2009). Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. *Accident  
Analysis and Prevention* 41, 536–542.

Silla A, Mesimäki J, Peltola H, Itkonen T, Lehtonen E & Rajamäki R. 2022. Tieliikenneturvallisuus-  
indikaattoritietojen kerääminen – Baseline-tutkimushanke. VTT Technical Research Centre of Fin-  
land. VTT Research Report No. VTT-R-00710–22.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkopublication].  
ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <https://www.stat.fi/til/ton/index.html>

Trafikverket. 2012. Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil.

Truelove V, Freeman J, Kaye S-A, Watson B, Mills L & Davey J. 2021. A unified deterrence-based  
model of legal and non-legal factors that influence young driver speeding behaviour. *Accident  
Analysis & Prevention*, Volume 160.

Truelove V, Freeman J, Szogi E, Kaye S, Davey J & Armstrong K. 2017. Beyond the threat of legal sanctions: What deters speeding behaviours? Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour Volume 50 2017 Pages 128-136.

Truelove V, Watson-Brown N, Mills L, Freeman J & Davey J. 2022. It's not a hard and fast rule: a qualitative investigation into factors influencing speeding among young drivers. Journal of Safety Research, Volume 81, 2022, pp 36–44.

Tiehallinto. 2009. Nopeusrajoitukset. Suunnitteluvaiheen ohjaus. Tiehallinto, Helsinki. 2009.

Van den Broek B, Aarts L & Silverans P. 2023. Baseline report on the KPI Speeding. Baseline project, Brussels: Vias institute.

Vankov D, Schroeter D & Twisk R. 2021. Understanding the predictors of young drivers' speeding intention and behaviour in a three-month longitudinal study. Accident Analysis & Prevention, Volume 151.

Vias institute. 2024. ESRA3 dashboard. <https://www.esranet.eu/en/dashboard/>.

Vuorio V. 2023. Finnish drivers and speeding: an application of the theory of planned behavior. Tampere University, Master Thesis.

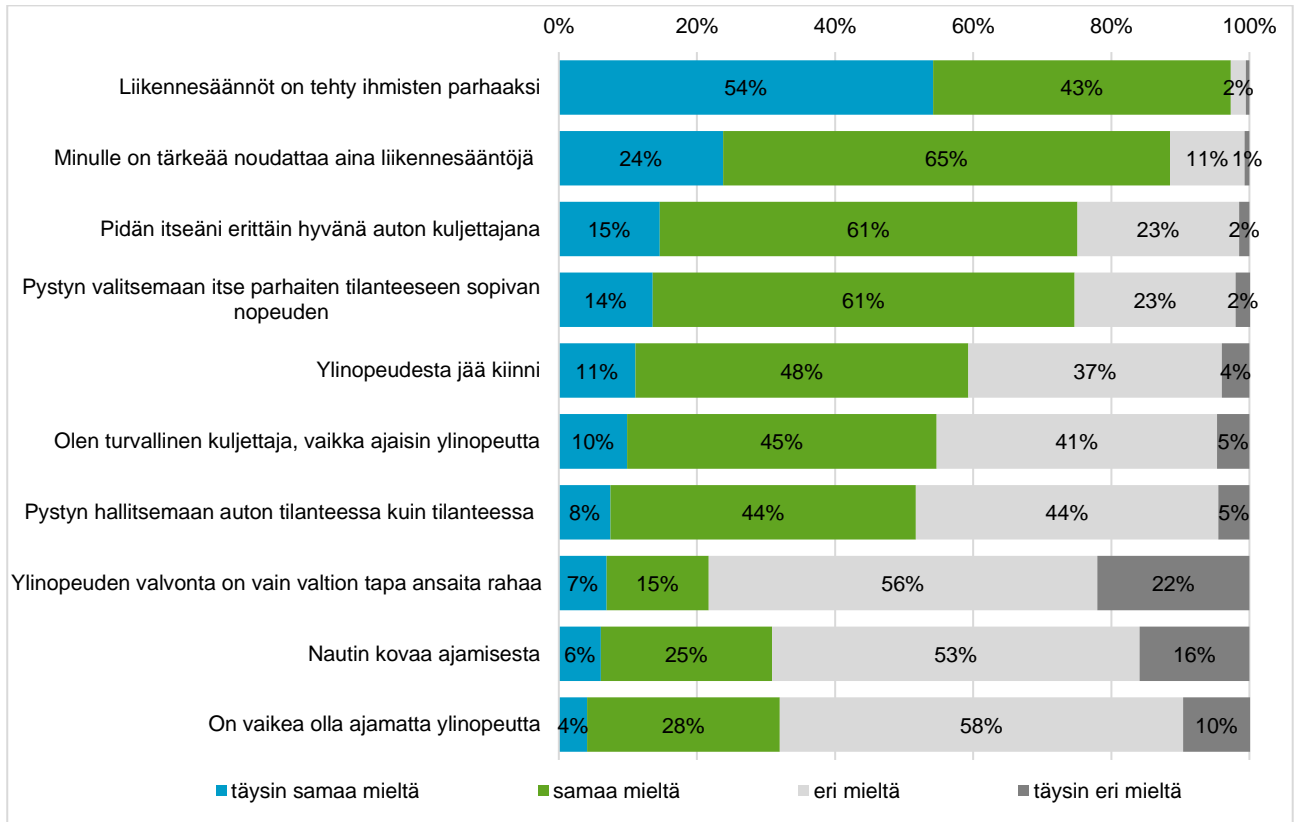
WHO. 2004. World report on road traffic injury prevention. Edited by M. Peden ym. World Health Organization. Geneva.

### 9.3 Lisätietoa Liikenneturvan sivuilta

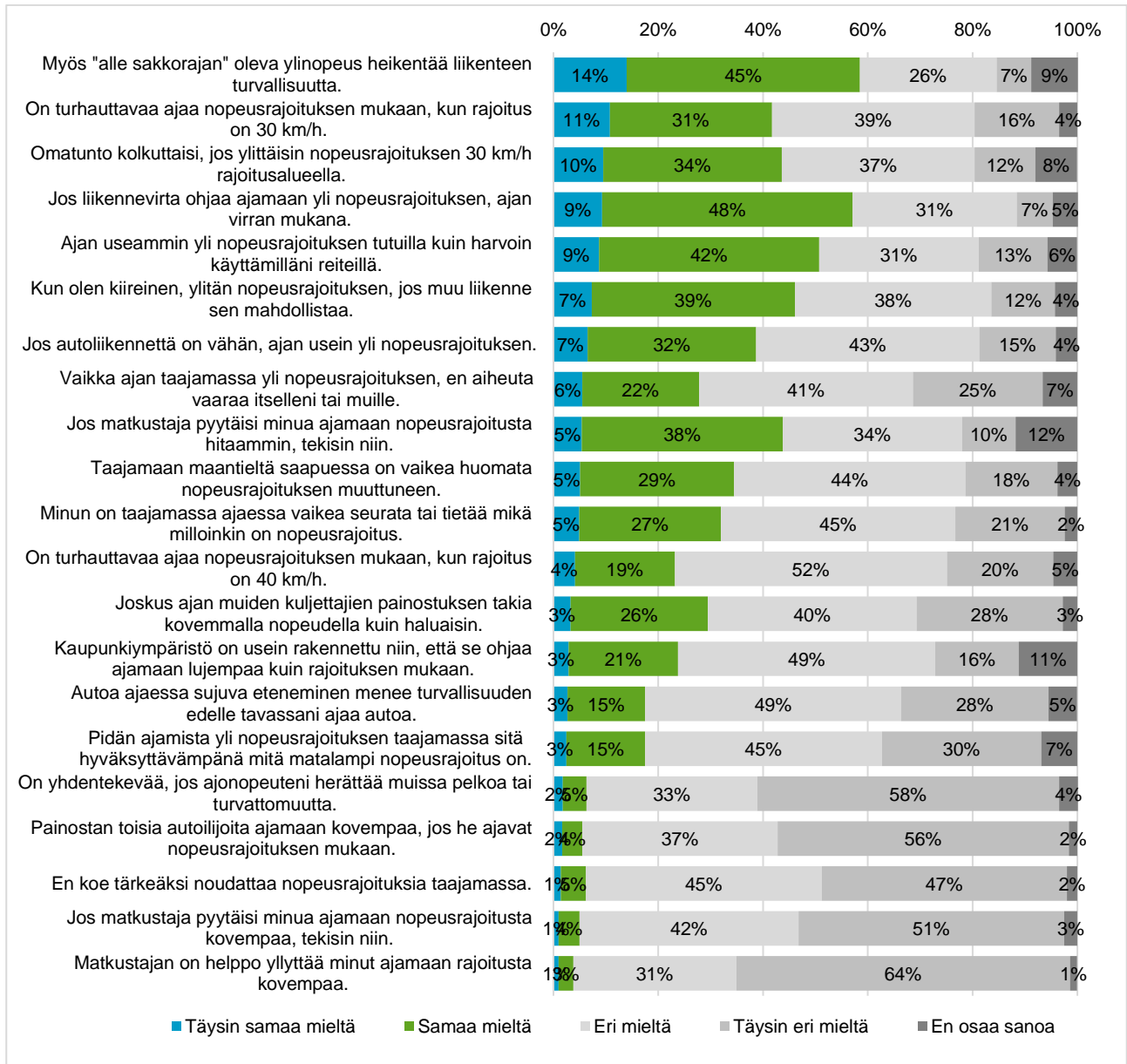
- ➔ Syksyllä 2024 käynnistyneen taajamanopeuksiin liittyvän kampanjan sivu: [Millaisena kuljettajana sinut nähdään? - Liikenneturva](#)
- ➔ Väittämiä ja vastauksia nopeusrajoitusten noudattamisesta: [Usein kuultua nopeusrajoitusten noudattamisesta - Liikenneturva](#)
- ➔ Turvallisesta ajonopeudesta: [Turvallinen ajonopeus parantaa liikenneturvallisuuutta - Liikenneturva](#)
- ➔ Animaatio törmäyksen vaikutuksesta eri nopeuksilla: [Törmäysnopeus \(liikenneturva.fi\)](#)
- ➔ Animaatio pysähtymismatkasta eri nopeuksilla: [Pysähtymismatka \(liikenneturva.fi\)](#)
- ➔ Turvaväli. [Turvaväli tekee liikenteestä sujuvampaa ja turvallisempää - Liikenneturva](#)
- ➔ Ennakoiva ajo. [Ennakoiva ajo lisää liikenneturvallisuuutta - Liikenneturva](#)
- ➔ 30 kilometriä tunnissa nopeusrajoitus: [30 km/h kannattaa - Liikenneturva](#)
- ➔ Tiedote 22.9.2021: [Liikenneturva kannustaa kuntia ottamaan käyttöön alhaisempia nopeusrajoituksia - Liikenneturva](#)
- ➔ Blogikirjoitus 7.10.2021: [Alhaisempia nopeuksia ihmisiä varten - Liikenneturva](#)

# LIITTEET

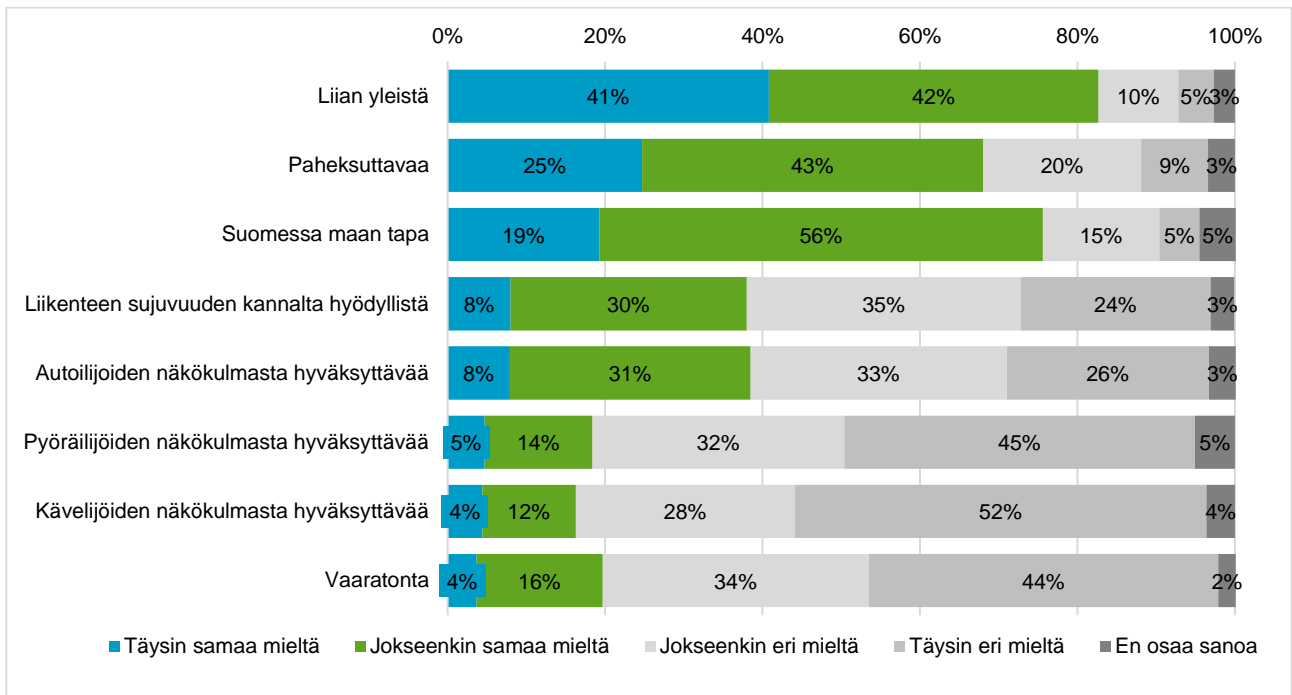
## Liite 1: Mielenpitoja (autoilevat vastaajat, Kevät 2024)



**Liite 2: ”Mitä mieltä olet seuraavista autolla ajamista koskevista väittämistä?” (autoilevat vastaajat, Kevät 2024)**



**Liite 3: ”Tien nopeusrajoitus on 30 km/h, nopeusrajoituksen ylittäminen on mielestäni...”  
(kaikki vastaajat, Kevät 2024)**





#### Liite 4: Mielipiteitä taajamanopeuksista (kaikki vastaajat, Kevät 2024)

