

# **Pyöräilysääntöjen tunteminen Porissa**

Kyselytutkimus kesäkuu 2009

## Sisältö

Tiivistelmä .....	2
Esipuhe.....	3
1. Sääntötutkimuksen tausta ja tavoitteet .....	4
2. Tutkimusmenetelmät ja -aineistot .....	4
2.1 Haastattelukysymykset .....	4
2.2 Tutkimuspaikat.....	4
2.3 Otosjoukko .....	5
3. Tulokset.....	5
3.1 Sääntöjen tunteminen .....	5
3.2 Tiedätkö säännön varmasti?.....	11
3.3 Riskiryhmien tarkastelut .....	14
3.4 Liittymien turvallisuus .....	15
3.5 Sääntöjen noudattaminen .....	15
3.6 Haastateltujen kommentit .....	16
4. Yhteenvedo.....	17

## Tiivistelmä

Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus selvitti kyselytutkimuksella, kuinka hyvin autoilijat ja pyöräilijät tuntevat pyöräilysääntöjä. Tutkimukseen haastateltiin kaikkiaan 133 autoilijaa ja 122 pyöräilijää kolmessa eri liittymässä kesäkuussa 2009.

Jokaiselle haastateltavalle esitettiin kolme pyöräilysääntöihin liittyvää kysymystä. Vain 22 % tielläliikkujista onnistui vastaamaan kaikkiin kolmeen kysymykseen oikein. Huonoiten väistämissäännöt tunnettiin tilanteessa, jossa pyörätietä pitkin tuleva pyöräilijä kohtaa auton tasa-arvoisessa liittymässä. Liikennesääntöjen mukaan pyöräilijän on väistettävä autoa. 80 % autoilijoista ja 41 % pyöräilijöistä uskoo virheellisesti, että auton on väistettävä pyöräilijää. Huomattava on, että yli puolet haastatelluista autoilijoista myös pyöräilee joskus itse.

Huonosti väistämissäännöt tunnettiin myös tilanteessa, jossa auto on poistumassa liikenneympyrästä. Liikennesääntöjen mukaan auton on väistettävä pyöräilijää, koska auto on kääntymässä. 51 % autoilijoista ja 46 % pyöräilijöistä uskoi virheellisesti, että pyörän on väistettävä.

Muut tutkitut väistämissäännöt tunnettiin suhteellisen hyvin. Lähes kaikki autoilijat ja 76 % pyöräilijöistä tiesi, että auton pitää väistää pyöräilijää, kun auto tulee kolmion takaa. Samoin tiedettiin hyvin, että kääntymässä oleva auto väistää suoraan ajavaa pyöräilijää.

Haastatelluilta kysyttiin myös, tuntevatko he säännön varmasti. Liikenneturvallisuuden kannalta riskiryhmän muodostavat tielläliikkujat, jotka omasta mielestään tietävät väistämissäännön varmasti, mutta vastasivat kuitenkin väärin. Epävarmuus ja sen myötä varovaisuus on liikenneturvallisuuden kannalta parempi vaihtoehto kuin uskoa jääräpäisesti olevansa oikeassa.

Liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviä riskiryhmiä löytyi kaksi:

- pyöräilijät, jotka uskovat, että auton on väistettävä pyöräilijää, joka tulee pyörätietä tasa-arvoisessa liittymässä. Kaikista pyöräilijöistä 15 % oli täysin varmoja siitä, että auton on väistettävä.
- autoilijat, jotka uskovat, että pyöräilijän on väistettävä, kun auto on poistumassa liikenneympyrästä. Kaikista autoilijoista 23 % ”tiesi” varmasti, että pyöräilijän on väistettävä.

Vastaava tutkimus tehtiin edellisen kerran vuonna 2001. Sääntöjen tuntemus on parantunut kaikissa muissa kysymyksissä paitsi yhdessä: Kumman kuuluu liikennesääntöjen mukaan väistää tasa-arvoisessa liittymässä, kun pyöräilijä tulee pyörätietä?


Liikennesääntöjen lisäksi haastatelluilta kysyttiin, onko kyseinen risteys sellainen, että siinä on helppo kulkea turvallisesti. Tutkimuspaikoista pahimpana pidettiin Etelärannan ja Yrjönkadun liittymää. Vain kolmasosa autoilijoista ja puolet pyöräilijöistä koki sen turvallisesti. Erityisesti kiitosta sai sekä autoilijoilta että pyöräilijöiltä Isosannan puistokadun/Siltapuistokadun liikennejärjestelyt, jotka on saneerattu vuonna 2004. Nyt 96 % autoilijoista oli sitä mieltä, että risteyksessä on helppo ajaa turvallisesti.

## Esipuhe

Pyöräilysääntöjen tunteminen Porissa – kyselytutkimus tehtiin Porissa kesäkuussa 2009. Työn tekemisestä on vastannut liikennesuunnitteluinsinööri Sanna Välimäki Porin kaupungin teknisestä palvelukeskuksesta. Haastattelujen tekemiseen osallistui hänen lisäksi myös muuta henkilökuntaa katu- ja puistosuunnittelusta.

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten pyöräilijät ja autoilijat tuntevat kevyen liikenteen väistämissäännöt ja miten niitä noudatetaan. Tutkimuksen avulla saatiin selville, mitkä ovat pyöräiliikenteen suurimmat turvallisuusriskit ja missä asioissa tarvitaan eniten liikennevalistusta. Vastaava tutkimus tehtiin edellisen kerran vuonna 2001.

Porissa 4.8.2009



Markku Setälä

## **1. Sääntötutkimuksen tausta ja tavoitteet**

Porissa tulee vuosittain poliisiin tietoon noin 60 polkupyöräonnettomuutta, joista valtaosa sattuu liittymissä moottoriajoneuvon ja polkupyörän välillä. Monissa muissa samankokoisissa kaupungeissa pyöräonnettomuuksien määrä on alhaisempi.

Kevyen liikenteen sääntöihin tuli muutoksia 1.6.1997. Vanhan lain mukaan autoilijan on täytynyt väistää risteystä oikealta lähestyvää pyöräilijää – tuli pyöräilijä sitten ajorataa tai pyörätietä pitkin. Vastaavasti pyöräilijän on täytynyt väistää oikealta tulevaa autoilijaa. Nyt kevyen liikenteen väistämissääntöjen mukaan pyörätieltä tulija väistää aina suoraan ajavaa autoa ajorataa ylittäessään, jos liikennemerkkein ei muuta osoiteta.

Näistä lähtökohdista päätettiin vuonna 2001 selvittää kevyen liikenteen onnettomuuksia ja pyöräilijöiden ja autoilijoiden sääntötuntemusta. Porin pyöräilyturvallisuuden tutkimushanke oli mukana liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnallisessa kevyen liikenteen kehittämissuunnitelmassa. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten pyöräilijät ja autoilijat tuntevat kevyen liikenteen väistämissäännöt ja miten niitä noudatetaan. Tutkimuksen avulla saatiin selville, mitkä ovat pyöräliikenteen suurimmat turvallisuusriskit ja missä asioissa tarvitaan eniten liikennevalistusta.

Porin pyöräonnettomuuksien määrät ovat edelleen liian korkeita viime vuosien myönteisestä kehityksestä huolimatta. Onnettomuuksien yhtenä keskeisenä syynä on tienkäyttäjien toiminta, joten tutkimus päätettiin uusiksi. Nyt vuonna 2009 tehdyssä tutkimuksessa tavoitteena oli selvittää, miten sääntöjen tunteminen on muuttunut vuodesta 2001.

## **2. Tutkimusmenetelmät ja -aineistot**

### **2.1 Haastattelukysymykset**

Vuonna 2001 autoilijoita ja pyöräilijöitä haastateltiin marras-joulukuussa viidessä liittymässä. Nyt samat kysymykset esitettiin kolmessa samassa liittymässä kesäkuussa 2009.

Haastatteluissa kysyttiin autoilijoiden ja pyöräilijöiden tietämystä kunkin haastattelupaikan liikennesäännöistä sekä omaa käsitystä siitä, kumpi käytännössä useammin väistää, autoilija vai pyöräilijä. Ensimmäinen kysymyssarja koski tilannetta, jossa auto ajaa suoraan ja toinen kysymyssarja tilannetta, jossa auto kääntyy. Kolmas kysymys oli, saako pyöräilijä liikennesääntöjen mukaan ajaa haastattelukohdassa pyörätien jatkeena olevan suojatien yli vai pitäisikö pyörä taluttaa. Neljäntenä kysyttiin mielipidettä kyseisen liittymän turvallisuudesta. Taustatiedoksi kerättiin kaikkien haastateltujen ikä ja sukupuoli. Pyöräilijöiltä kysyttiin, onko heillä ajokorttia ja kypärän käyttö merkittiin ylös. Autoilijoilta kysyttiin, pyöräilevätkö he ja turvavyön käyttö merkittiin ylös.

### **2.2 Tutkimuspaikat**

Tutkimuspaikoiksi valittiin väistämisvelvollisuudeltaan erityyppisiä liittymiä, joissa on sattunut viime vuosina kevyen liikenteen onnettomuuksia. Tutkimuspaikat sijaitsevat kevyen liikenteen pääkulkureiteillä. Tasa-arvoisia liittymiä, joissa pyöräilijän liikennesääntöjen mukaan kuuluu väistää autoa, oli kaksi: Porin sillan ja Etelärannan risteys sekä Valtakadun ja Yrjönkadun risteys, jotka sijaitsevat Porin ydinkeskustassa. Kolmantena tutkimuspaikkana oli Siltapuistokadun ja Isosannan puistokadun kiertoliittymä, jossa on kärkikolmiot kiertoliittymään tulijoille.

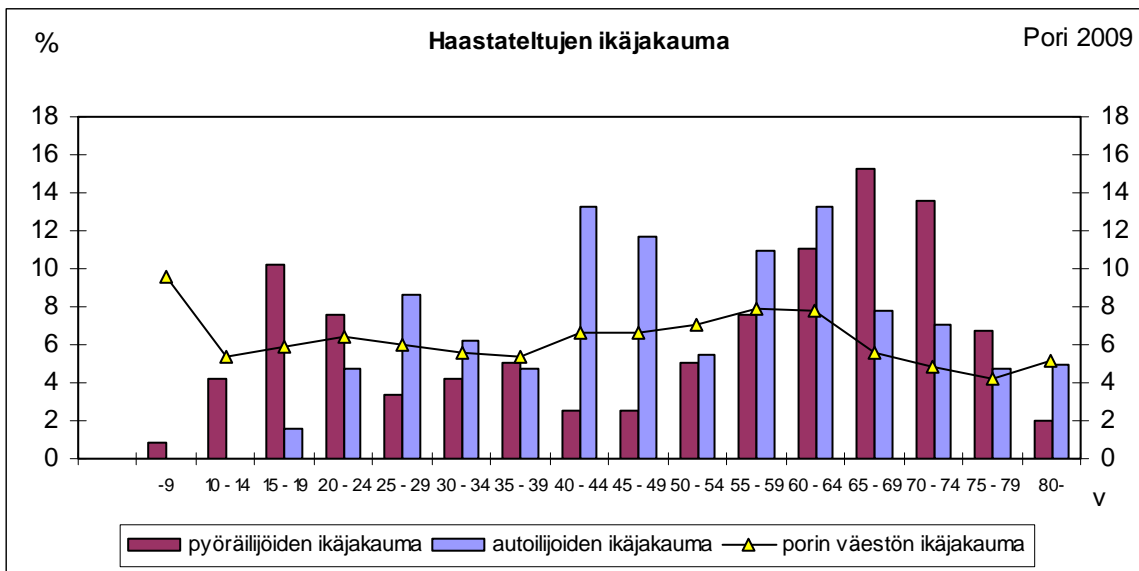
## 2.3 Otosjoukko

Tutkimuksessa haastateltiin 133 autoilijaa ja 122 pyöräilijää.

Autoilijoista oli enemmistö miehiä (72 %) ja 93 % käytti turvavyötä. Ydinkeskustassa turvavyön käyttöaste oli alhaisempi kuin Siltapuistonkadulla. Turvavyön käyttöaste oli nyt parempi kuin vuoden 2001 tutkimuksessa (87 %). 60 % haastatelluista autoilijoista myös pyöräilee ainakin joskus.

Pyöräilijöistä enemmistö oli naisia (61 %). Pyöräilykypärän käyttöaste oli nyt selvästi korkeampi kuin vuoden 2001 tutkimuksessa. 16 % haastatelluista pyöräilijöistä käytti nyt pyöräilykypärää kun vuonna 2001 käyttöaste oli vain 2 %. 64 % pyöräilijöistä omisti ajokortin.

Oheisessa kuvassa on esitetty otosjoukon ja Porin väestön ikäjakauma.



## 3. Tulokset

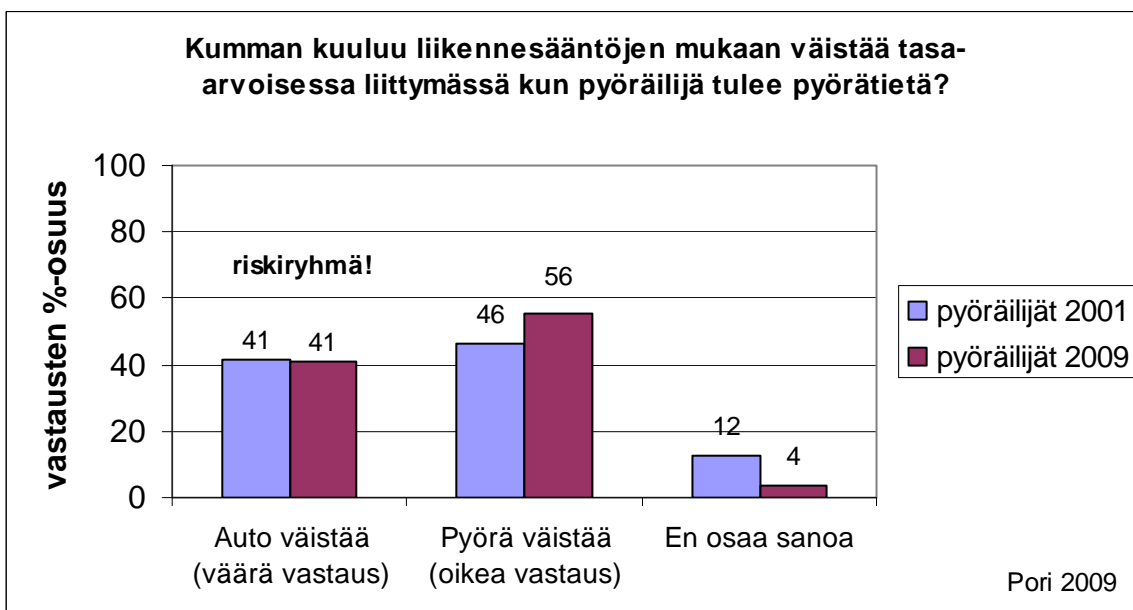
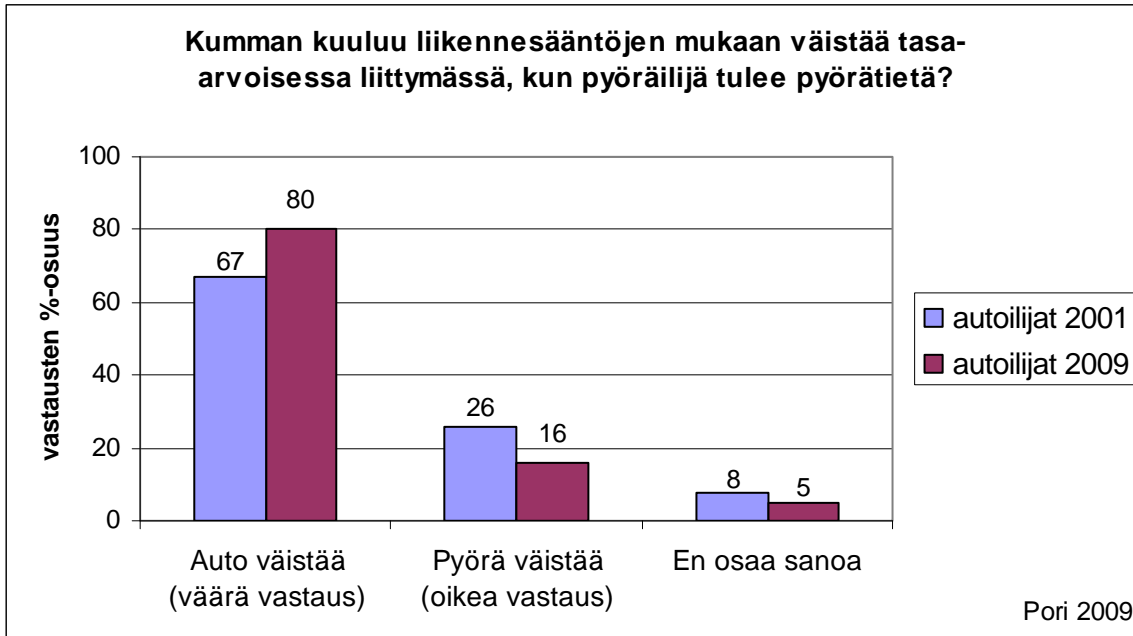
### 3.1 Sääntöjen tunteminen

#### Tasa-arvoinen liittymä

Kun autoilija ja pyöräilijä tulevat liittymään suoraan risteävissä ajosuunnissa, kevyen liikenteen väylältä tulevan pyöräilijän on liikennesääntöjen mukaan väistettävä autoilijaa, jos liikennemerkkein ei muuta osoiteta.

Jopa 80 % autoilijoista uskoo virheellisesti, että autoilijan tulee väistää tasa-arvoisessa liittymässä pyöräilijää, joka tulee pyörätietä pitkin. Väärien vastausten määrä tässä kysymyksessä on lisääntynyt vuodesta 2001. On huomattava, että 60 % kyselyyn vastanneista autoilijoista myös pyöräilee itse.

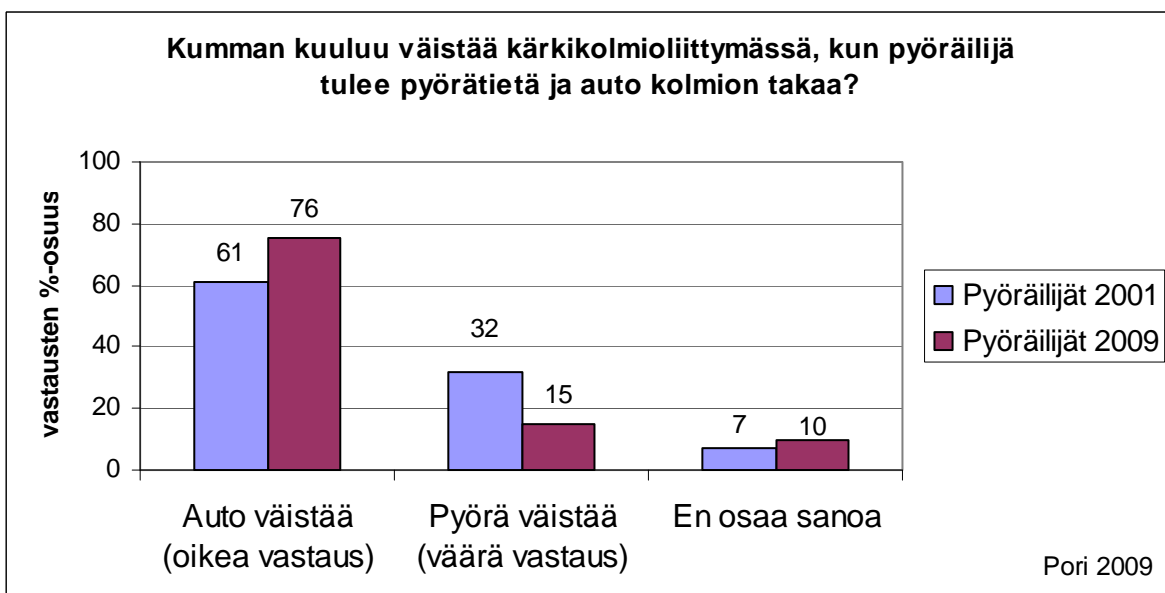
Pyöräilijät tuntevat tämän säännön huomattavasti paremmin kuin autoilijat. Yli puolet pyöräilijöistä vastasi aivan oikein, että pyöräilijän pitää väistää autoa tasa-arvoisessa liittymässä pyöräilijän tullessa pyörätietä. Oikeiden vastausten määrä on kasvanut ja epävarmojen määrä on laskenut vuodesta 2001. Silti riskiryhmä on edelleen suuri ja pysynyt täsmälleen samana: 41 % pyöräilijöistä uskoo virheellisesti, että auton on väistettävä pyörää.



## Kärkikolmioliittymä

Kun autoilijalla on kärkikolmio tulosuunnassaan, autoilijan on väistettävä myös tietä ylittävää kevyen liikenteen väylältä tulevaa pyöräilijää.

Kärkikolmioliittymässä väistämissäännöt tunnetaan hyvin ja oikeiden vastausten määrä on kasvanut sekä autoilijoiden että pyöräilijöiden keskuudessa. Riskiryhmä eli autoilijat, jotka luulevat virheellisesti, että pyörän pitää väistää, on kadonnut kokonaan. Muutenkin autoilijat tunsivat säännön paremmin kuin pyöräilijät. Pyöräilijöistä vielä 25 % joko vastasi väärin tai ei osannut sanoa, kumman kuuluu väistää.

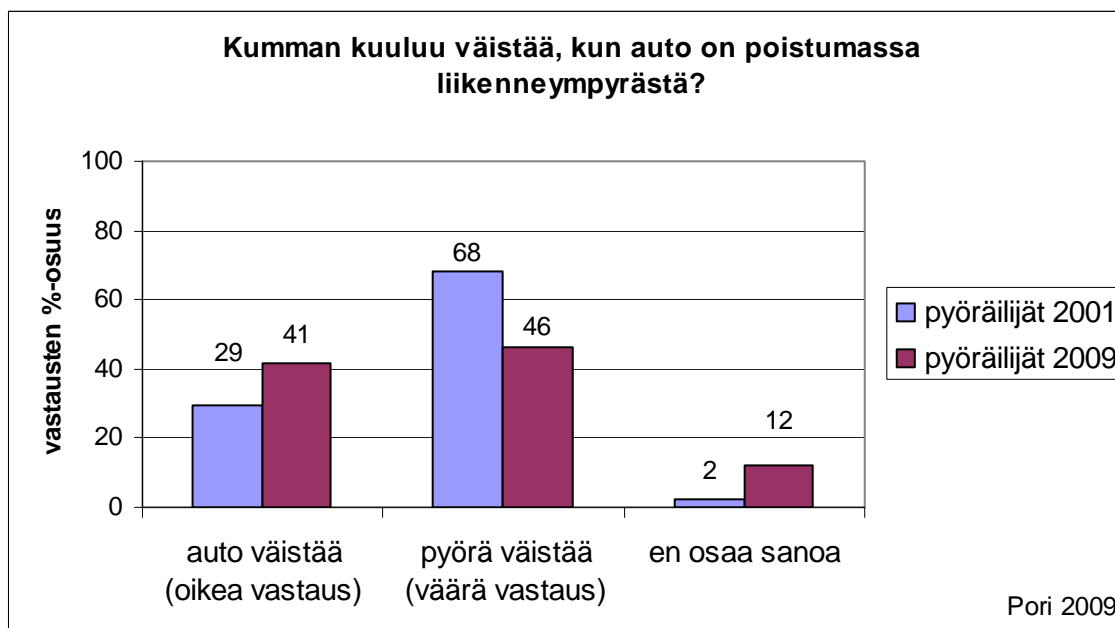
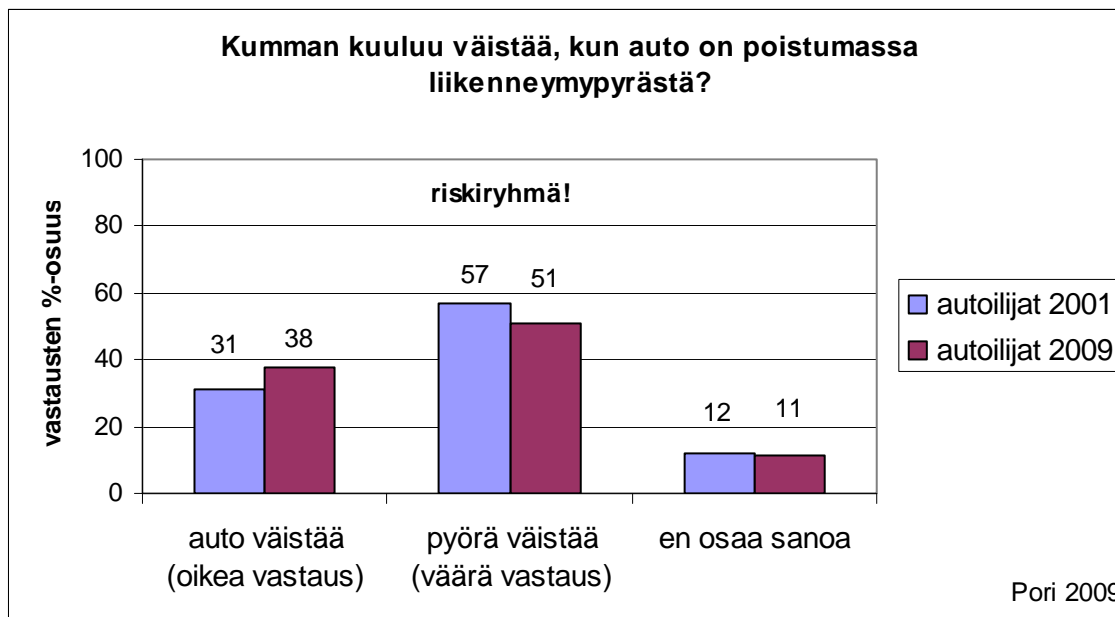


## Kääntävä auto

Kääntävän auton on liikennesääntöjen mukaan yksiselitteisesti väistettävä tietä ylittävää pyöräilijää. Kyselyn tuloksia on tarkasteltava erikseen liikenneympyrässä ja tavallisessa liittymässä, koska tulokset poikkeavat niin selvästi toisistaan.

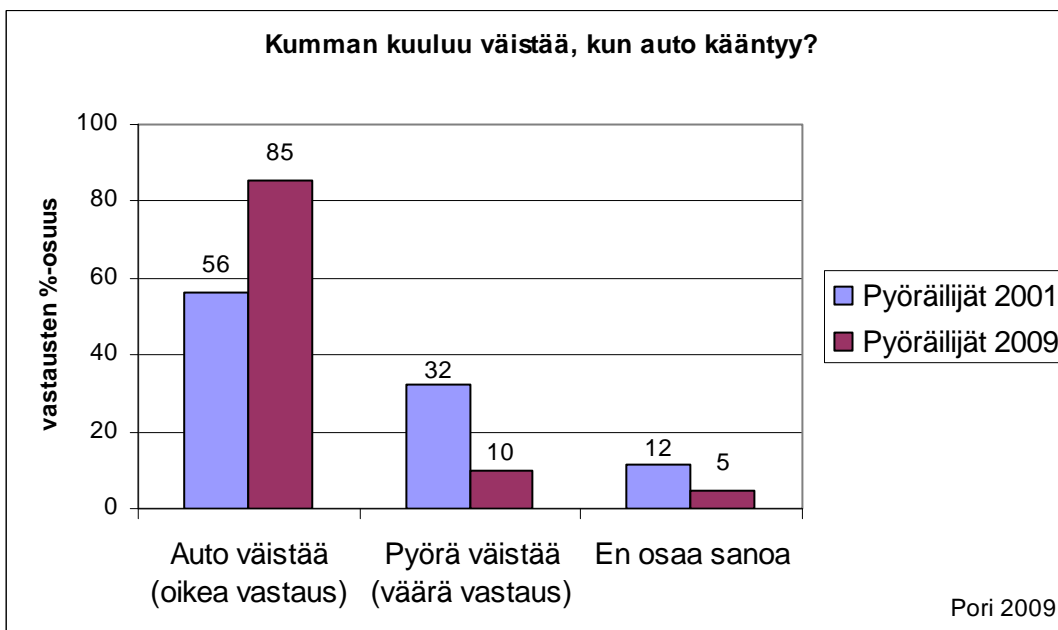
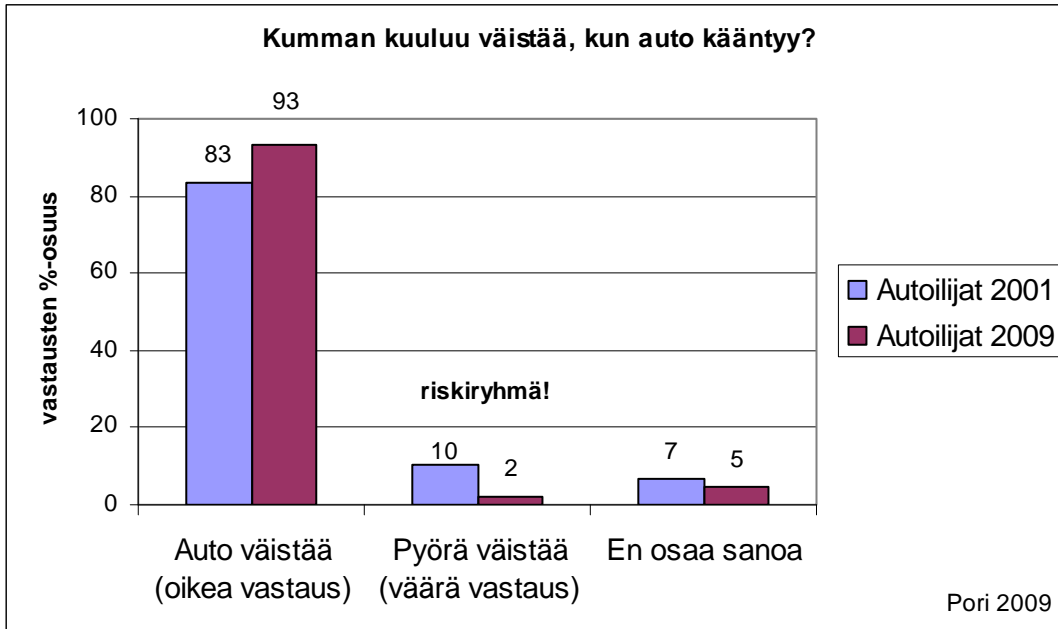
## Auto on poistumassa liikenneympyrästä

Entistä useampi vastasi nyt oikein, että auton on väistettävä pyörää liikenneympyrästä poistuessaan. Silti edelleen noin puolet sekä autoilijoista että pyöräilijöistä vastasi tähän kysymykseen väärin. Nämä väärin vastanneet autoilijat muodostavat merkittävän suuren riskiryhmän.



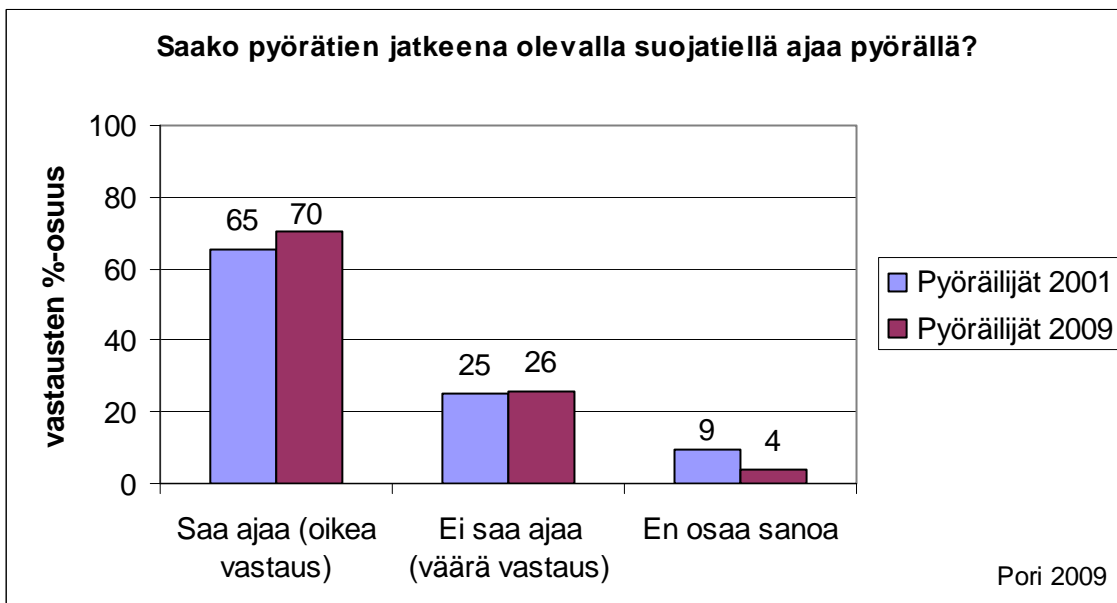
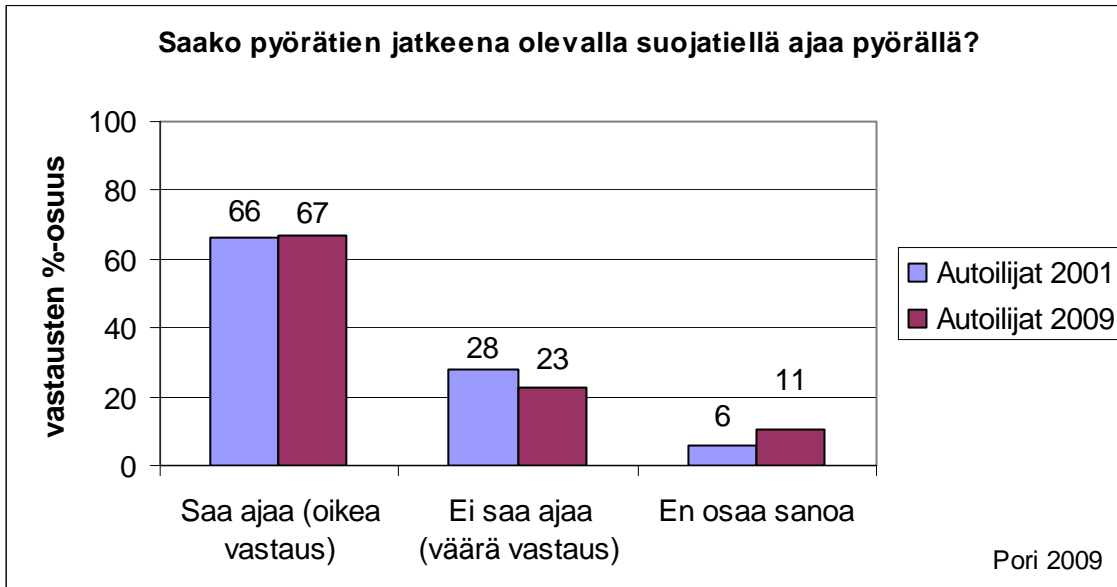
## Auto kääntyy tavallisessa liittymässä

Tavallisessa liittymässä sekä autoilijat että pyöräilijät tietävät nykyisin varsin hyvin, että kääntyvän auton pitää väistää pyöräilijää. Autoilijoista vain 2 % ja pyöräilijöistä 10 % vastasi tähän väärin. Oikeiden vastausten määrä on kasvanut merkittävästi vuodesta 2001.



## Saako suojatiellä ajaa pyörällä

Noin kaksi kolmasosaa autoilijoista ja pyöräilijöistä tiesi, että pyörätien jatkeena olevalla suojatiellä saa ajaa pyörällä. Muut vastasivat väärin tai eivät osanneet sanoa. Oikeiden vastausten määrä on pysynyt lähes samana verrattuna vuoteen 2001.

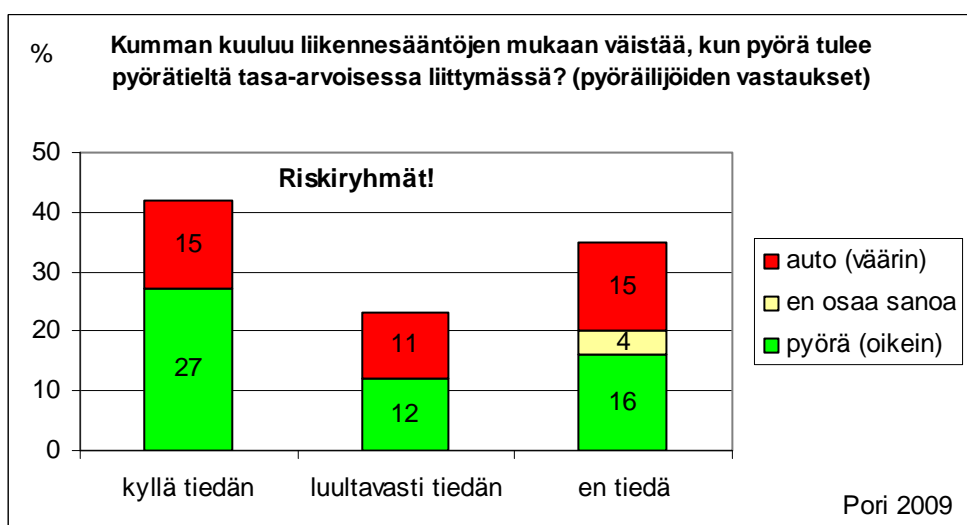
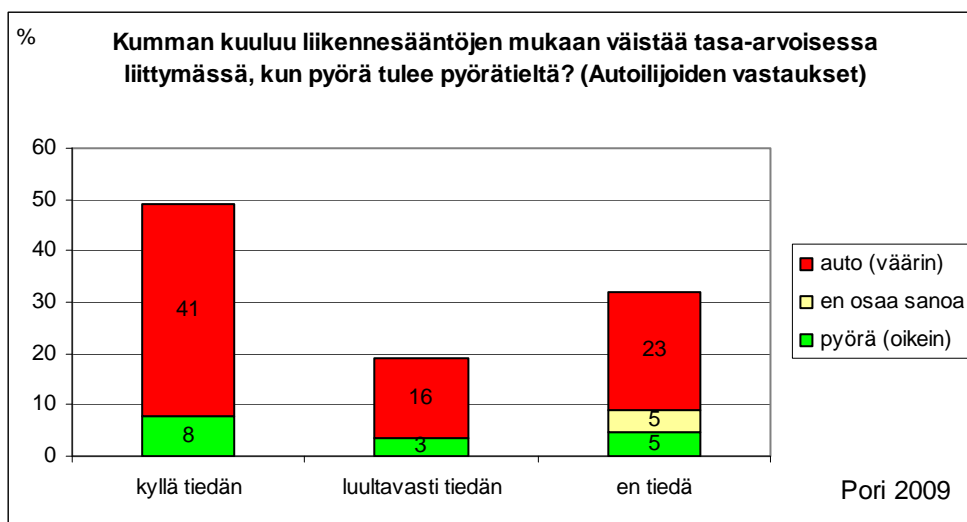


### 3.2 Tiedätkö säännön varmasti?

#### Tasa-arvoinen liittymä

Tasa-arvoisessa liittymässä pyörätietä pitkin tuleva pyöräilijä on väistämisvelvollinen. Merkittävän riskiryhmän liikenteessä muodostavat tielläliikkujat, jotka omasta mielestään tietävät väistämissäännöt varmasti ja vastasivat kuitenkin väärin. Jopa 41 % autoilijoista oli varmoja siitä, että auton pitää väistää pyöräilijää tasa-arvoisessa liittymässä. Vain 8 % autoilijoista tiesi säännön varmasti oikein. Huolestuttavan riskiryhmän muodostavat pyöräilijät, jotka ovat varmoja siitä, että liikennesääntöjen mukaan auton on väistettävä tasa-arvoisessa liittymässä pyöräilijää. Heitä oli 15 % pyöräilijöistä.

Tasa-arvoisen liittymän väistämissääntö tunnetaan muutenkin huonosti: noin kolmasosa autoilijoista ja pyöräilijöistä tunnusti, ettei tiedä kumman liikennesääntöjen mukaan pitää väistää. Epävarmuus ja sen myötä varovaisuus on kuitenkin turvallisempi vaihtoehto liikenteessä kuin uskoa järkevästi olevansa oikeassa.

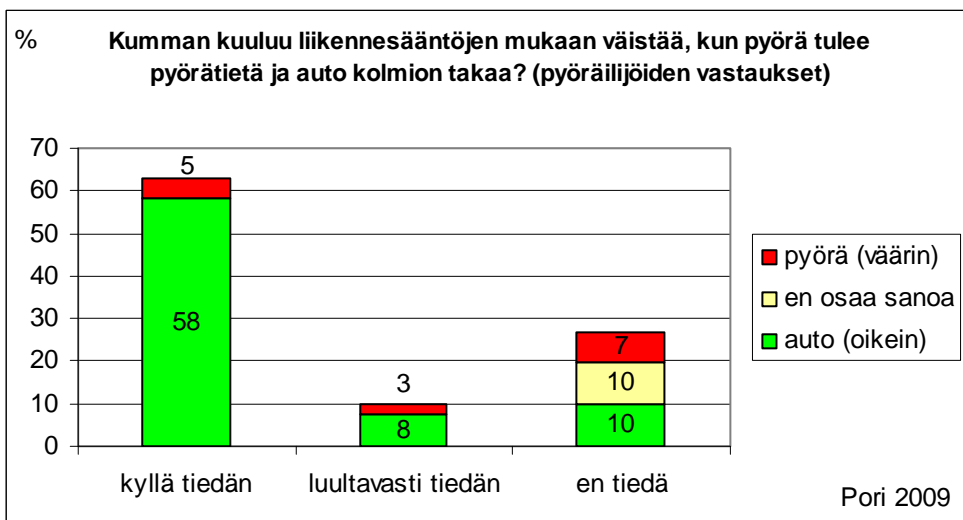
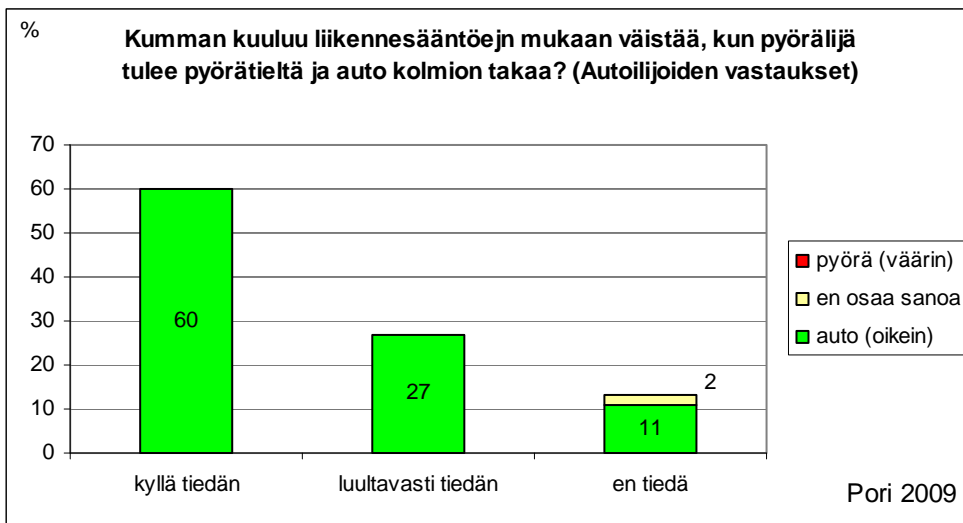


## Kärkikolmioliittymä

Kärkikolmioliittymässä autoilijat tiesivät hyvin, että auton pitää väistää ja suurin osa oli myös varma tästä tiedosta. Epävarmoistakin 85 % oli veikannut oikein.

Pyöräilijöistä 5 % oli varmoja siitä, että pyöräilijän on väistettävä. Yllättävän moni pyöräilijä (27 %) ei kuitenkaan tiennyt sääntöä.

Vuoden 2001 tuloksiin verrattuna tiedon taso oli parantunut: oikein vastanneita ja säännön varmasti tuntevia oli nyt selvästi aiempaa enemmän.

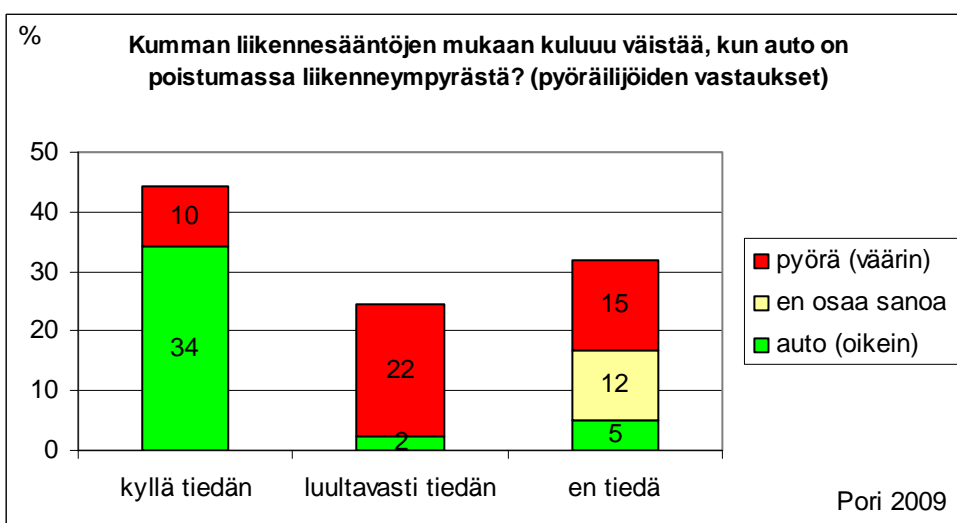
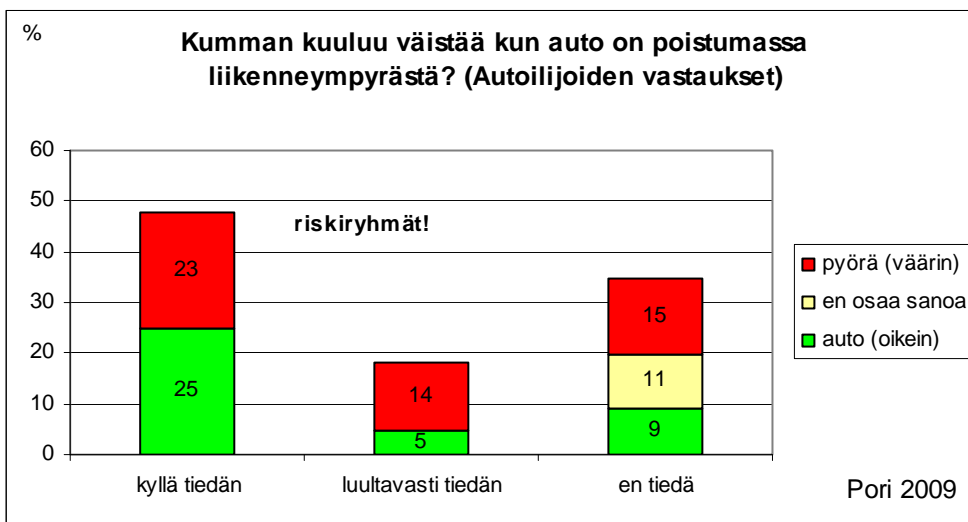


## Auto poistumassa liikenneympyrästä

Liikenneympyrästä poistuva auto on väistämismisvelvollinen. Lähes puolet autoilijoista ilmoitti tietävänsä aivan varmasti, kumman on väistettävä auton poistuessa liikenneympyrästä ja näistä noin puolet oli vastannut väärin. Näin ollen 23 % autoilijoista oli varmoja, että liikennesääntöjen mukaan pyörän on väistettävä autoa auton poistuessa liikenneympyrästä.

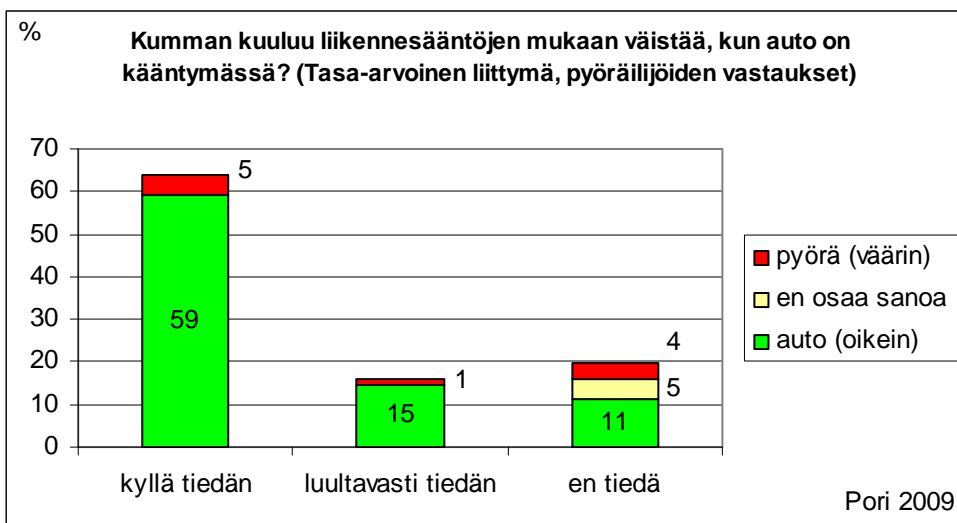
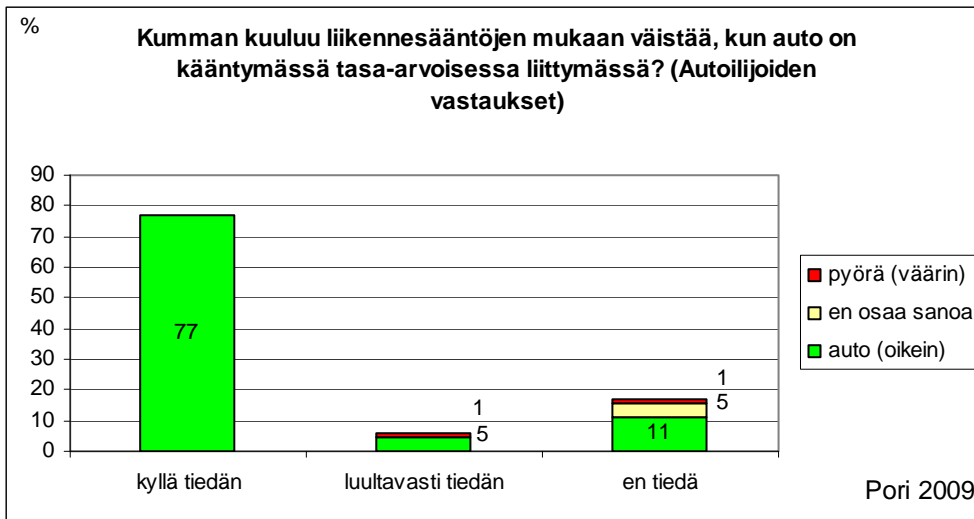
Pyöräilijät tiesivät säännön paremmin, mutta 10 % heistäkin oli varmoja, että pyöräilijän on väistettävä. Noin kolmasosa autoilijoista ja pyöräilijöistä ilmoitti, ettei tiedä, kumman liikennesääntöjen mukaan pitää väistää.

Vaikka tiedon taso on tässä kysymyksessä edelleen varsin huono, on se parantunut vuoden 2001 tuloksiin verrattuna: oikeita vastauksia ja säännön varmasti tietäviä oli nyt enemmän. Toisaalta riskiryhmä (autoilijat, jotka olivat varmoja tiedosta ja vastasivat väärin) oli kasvanut 16 %:sta 23 %:iin.



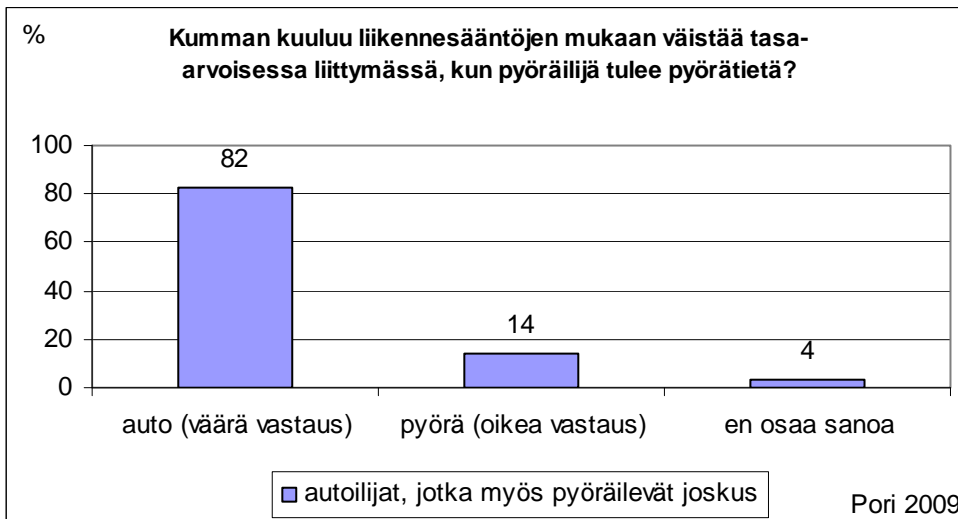
## Auto kääntyy tasa-arvoisessa liittymässä

Autoilijat tiesivät melko hyvin, että auton pitää väistää kääntyessään tasa-arvoisessa liittymässä ja olivat myös varmoja tiedosta. Myös pyöräilijät tunsivat säännön hyvin, vaikka 5 % pyöräilijöistä olikin varmoja, että pyörän on väistettävä. 17 % autoilijoista ja 20 % pyöräilijöistä tunnusti, ettei tiedä kumman liikennesääntöjen mukaan pitää väistää.



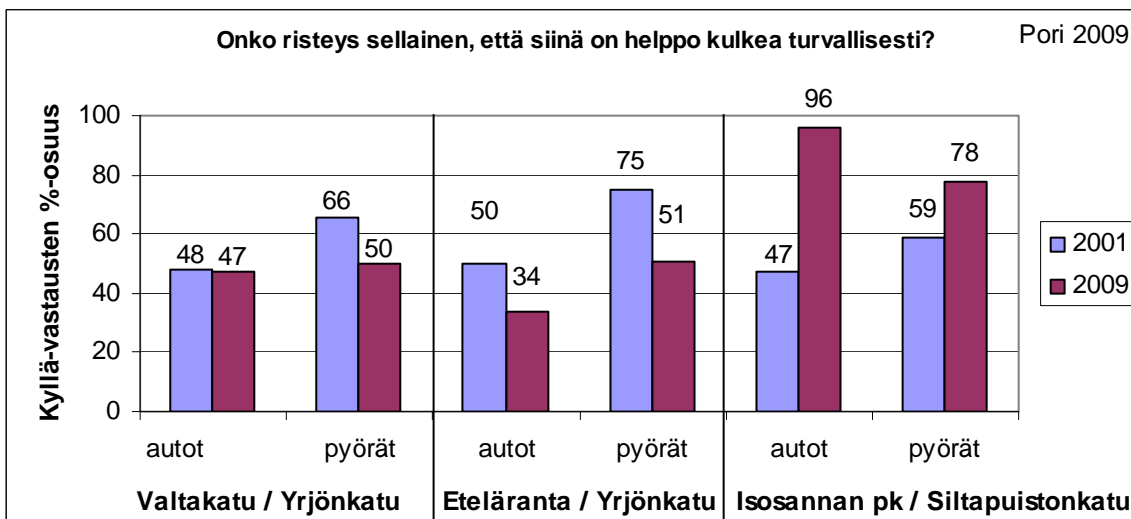
### 3.3 Riskiryhmien tarkastelut

60 % autoilijoista ilmoitti myös pyöräilevänsä joskus, joten heidän vastauksiaan tarkasteltiin erikseen siinä toivossa, että he tunsisivat väistämissäännöt paremmin kuin muut autoilijat. Valitettavasti tulos oli päinvastainen: autoilijat, jotka pyöräilevät joskus myös itse, tiesivät tasa-arvoisen liittymän väistämissäännön vielä vähän huonommin kuin muut autoilijat. 82 % heistä vastasi kysymykseen väärin. Näin ollen puolet autoilijoista on sellaisia, jotka pyöräilevät myös itse, eivätkä tunne kyseistä sääntöä ja kasvattavat siten riskiryhmää entisestään. Muissa kysymyksissä pyöräilevät autoilijat tiesivät säännöt yhtä hyvin tai huonosti kuin muut autoilijat. Riskiryhmien taustatiedoista ei löytynyt selittävää tekijää (ikä, sukupuoli tms.).



### 3.4 Liittymien turvallisuus

Isosannanpuistikadun ja Siltapuistonkadun liikenneympyrää pidettiin nyt varsin turvallisena ajaa. 96 % autoilijoista ja 78 % pyöräilijöistä oli sitä mieltä, että siinä on helppo kulkea turvallisesti. Eri-tyisesti autoilijat pitivät liittymää huomattavasti parempana nyt kuin vuonna 2001. Kahdessa muussa liittymässä myönteisten vastausten osuus on vähentynyt sekä pyöräilijöiden että autoilijoiden keskuudessa. Autoilijat kokivat nyt pahimmaksi paikaksi Etelärannan ja Yrjönkadun liittymän: vain 34 % autoilijoista oli sitä mieltä, että siinä on helppo kulkea turvallisesti.



### 3.5 Sääntöjen noudattaminen

Sääntöjen tuntemisen lisäksi haastatelluilta kysyttiin, kumpi heidän mielestään yleensä väistää kyseisessä tilanteessa. Tulokset ovat vain hyvin suuntaa antavia kahdesta syystä. Ensimmäkin ”En osaa sanoa” – vastausten määrä oli suhteellisen suuri (10–20 %) ja ne tulkittiin niin, että auto ja pyörä väistävät yhtä usein. Toiseksi autoilijoiden ja pyöräilijöiden vastauksissa oli aivan merkittävä ero. Autoilijat väistävät mielestään useammin kuin pyöräilijät kun taas pyöräilijät väistävät mielestään

useammin kuin autoilijat. Vastaukset ovat siis haastateltujen mielipiteitä, eivätkä perustu varsinaiseen liikennetutkimukseen.

### **Huonosti tunnetut väistämissäännöt**

Tilanteet, joissa väistämissääntö tunnettiin huonosti, liikennekäyttäytyminen oli autoilijoiden vastausten perusteella oikeamman suuntaista ja riskiryhmät siten pienempiä. Pyöräilijät eivät olleet ihan samoilla linjoilla. Esim. auton poistuessa liikenneympyrästä 41 % pyöräilijöistä tiesi, että auton pitää liikennesääntöjen mukaan väistää, mutta vain 24 % pyöräilijöistä oli sitä mieltä, että auto yleensä käytännössä väistää. Vastaavasti tasa-arvoisessa liittymässä yli puolet pyöräilijöistä tiesi, että pyöräilijän pitää väistää, mutta käytännössä alle puolet oli sitä mieltä, että pyörä yleensä väistää.

Tilanteissa, joissa säännöt tunnetaan huonosti, noin 20-22 % pyöräilijöistä ei osannut sanoa, kumpi väistää useammin.

### **Hyvin tunnetut väistämissäännöt**

Tilanteet, joissa väistämissäännöt tiedettiin hyvin, sääntöjä ei kuitenkaan tielläliikkujien mielestä noudateta ja riskiryhmät ovat todellisuudessa suurempia kuin sääntöjen tuntemuksen mukaan voisi päätellä. Sekä autoilijat että pyöräilijät olivat asiasta samaa mieltä. Esimerkiksi kärkikolmioliittymässä lähes kaikki autoilijat tietävät, että auton on väistettävä pyöräilijää, mutta käytännössä vain 60 % autoilijoista ja 27 % pyöräilijöistä oli sitä mieltä, että auto yleensä väistää. Samoin tilanteessa, jossa auto on kääntymässä lähes kaikki tietävät, että auton on väistettävä pyöräilijää, mutta vain 72 % autoilijoista ja 53 % pyöräilijöistä oli sitä mieltä, että auto yleensä väistää.

## **3.6 Haastateltujen kommentit**

Haastateltujen kommentteihin sisältyy liikenneturvallisuustyön kannalta oleellista tietoa.

Haastattelujen yhteydessä esiin tulleita kommentteja ja vääriä käsityksiä, jotka on jatkossa syytä purkaa:

- *oikealta tulevia on väistettävä*
- *pyöräilijän ei tarvitse väistää, koska sillä ei ole kolmiota*
- *koska minulla ei ole kolmiota eli noilla muilla on silloin oltava eli ne väistävät minua*
- *liikenneympyrässä ei saa pysähtyä*
- *Etelärannasta tuleva auto väistää, koska se on kääntävä auto (kääntyy vasta risteämisen jälkeen)*
- *ei minulla ole ajokorttia, en tunne liikennesääntöjä lainkaan*
- *Etelärannassa on kaupungin suuntaan huono näkemä*
- *autoilija joutuu aina käytännössä väistämään*
- *lisäkilpi ”pyörätie” edellyttää, että auton on väistettävä pyöräilijöitä*

Ihmiset suhtautuivat haastatteluihin pääosin positiivisesti ja kiittivät saamastaan informaatiosta.

## 4. Yhteenveto

Kyselyssä esitettiin jokaiselle haastateltavalle kolme väistämissäntöihin liittyvää kysymystä vuosina 2001 ja 2009. Noin kaksi kolmasosaa vastauksista oli oikein. Autoilijoiden liikennesääntöjen tuntemus on tutkimuksen mukaan pysynyt keskimäärin samana ja pyöräilijöiden jonkin verran parantunut kun tuloksia verrataan vuoden 2001 tutkimukseen. Nyt pyöräilijät tuntevat väistämissännöt hieman paremmin kuin autoilijat, kun vuonna 2001 tilanne oli päinvastoin. Ainoastaan 22 % tielläliikkujista onnistui vastamaan kaikkiin kolmeen kysymykseen oikein vuonna 2009.

Autoilijoiden sääntöjen tuntemus on huonontunut vain yhdessä kysymyksessä: Kumman kuuluu liikennesääntöjen mukaan väistää tasa-arvoisessa liittymässä, kun pyöräilijä tulee pyörätieltä?

Merkittäviä riskiryhmiä on kaksi:

- Pyöräilijät, jotka luulevat virheellisesti, että autoilijan pitää väistää tasa-arvoisessa liittymässä. Näitä on 41 % pyöräilijöistä. 15 % kaikista pyöräilijöistä ”tiesi” varmasti, että auton pitää väistää pyöräilijää. Riskiryhmää kasvattavat vielä autoilijat, jotka myös pyöräilevät itse. 82 % pyöräilevistä autoilijoista uskoo virheellisesti, että auton on väistettävä.
- Autoilijat, jotka luulevat virheellisesti, että pyöräilijän on väistettävä autoa auton poistuessa liikenneympyrästä. Näitä on 51 % autoilijoista. 23 % autoilijoista ”tiesi” varmasti, että pyöräilijän pitää väistää autoa.

Liikennevalistus on siis edelleen tarpeen. Erityisesti pitää terävöittää tasa-arvoisessa liittymässä suoraan ajavien väistämissäntöjä sekä liikenneympyrästä poistuvan auton väistämissäntöä. Muut säännöt tunnettiinkin kohtalaisen hyvin ja tiedon taso on parantunut vuodesta 2001.

