

”JOTKUT AUTOILIJAT EI OIKEE SILLAI FIILAA MEISTÄ”

Nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ja sen vaikutuksista nuorten liikenneasenteisiin

Anne Kulmala-Kyyrö

6/2018

Tiivistelmä

Tekijä		Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Anne Kulmala-Kyyrö		Poliisi (AMK) / 20161A	
Julkaisun nimi		Julkisuusaste	
"Jotkut autoilijat ei oikee sillai fiilaa meistä" Nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ja sen vaikutuksista nuorten liikenneasenteisiin		Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi		Opinnäytetyön muoto	
ylikonstaapeli Mika Kyyrö & ylikomisario Jyrki Marttila		Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä			
<p>Opinnäytetyössä tukitaan 15-17-vuotiaiden nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä. Lisäksi on pyritty selvittämään, miten aggressiiviset kokemukset liikenteessä ovat vaikuttaneet nuorten liikenneasenteisiin. Työn teoriaosuudessa käsitellään mopoautoja, mopoautoilun turvallisuutta, mopoautovahinkoja- ja onnettomuuksia. Teoriaosuudessa käsitellään myös liikennepsykologiaa; aggressiivisuutta ja asenteita liikenteessä sekä poliisin tekemää liikenneturvallisuustyötä ja asennekasvatusta. Opinnäytetyö on toteutettu kvalitatiivisena tutkimuksena puolistrukturoitua teemahaastattelua käyttäen. Tutkimusaineisto on kerätty haastattelemalla seitsemää 15-17-vuotiasta mopoautoilevaa nuorta, jotka ovat kokeneet aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä.</p> <p>Tutkimuksessa selvisi, että tyypillisesti aggressiivinen käyttäytyminen liikenteessä ilmeni perässä roikkumisena, vaarallisina ohituksina ja ohitusten jälkeen kiilaamisena aivan mopoauton eteen. Mopoautoilijat kokivat, että autoilijoiden tekemät ohitukset ovat aiheuttaneet eniten vaaratilanteita. Haastateltavien nuorten asennoituminen muita tielläliikkujia kohtaan on pääsääntöisesti hyvää. Kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä eivät ole vaikuttaneet osaan nuorista juuri mitenkään, osa nuorista koki, että varovaisuus on lisääntynyt ja muu liikenne tulee huomioitua nykyään paremmin.</p>			
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)	
53 + 3 liitesivua	Kesäkuu 2018	AMK2016ONT	
Avainsanat			
Mopoautot, mopoautoilun turvallisuus, mopoautovahingot- ja onnettomuudet, liikennepsykologia; aggressiivisuus ja asenteet liikenteessä, poliisin tekemä liikenneturvallisuustyö ja asennekasvatus.			

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
1.1 Työn tarkoitus, rajaus ja rakenne	3
2 MOPOAUTOT JA NUORTEN MOPOAUTOILIJOIDEN TURVALLISUUS	4
2.1 Mopoauto ja sen rakenne.....	4
2.2 Mopoautojen määrä.....	7
2.3 AM-luokan ajokortti.....	8
2.4 Nuorten mopoautoilun turvallisuus	8
3 MOPOAUTOVAHINGOT JA –ONNETTOMUUDET	10
3.1 Mopovahingot vuosina 2011-2015.....	10
3.2 Tutkijalautakuntien tutkimat mopoauto-onnettomuudet vuosina 2004-2016	13
4 LIIKENNEPSYKOLOGIA.....	14
4.1 Riskinotto liikenteessä.....	15
4.2 Aggressiivisuus	16
4.2.1 Aggressiivisuus liikenteessä.....	17
4.2.2 Aggressiivisen käyttäytymisen ilmeneminen liikenteessä	18
4.2.3 Aggressiivisuuden kokeminen liikenteessä.....	20
4.3 Asenteet	21
4.3.1 Asenteisiin vaikuttaminen	22
4.3.2 Asenteet liikenteessä	23
5 POLIISIN TEKEMÄ LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ JA ASENEKASVATUS.....	24
5.1 Poliisin tekemä liikenneturvallisuustyö.....	25
5.2 Poliisi asennekasvattajana liikenteessä.....	26
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	27
6.1 Menetelmän valinta	27
6.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä ja teemahaastattelu	28
6.3 Tutkimuksen teemat	29
6.4 Tutkimuksen kohderyhmä ja toteuttaminen	30
6.5 Aineiston analyysi	31
6.6 Tutkimuksen laatu, luotettavuus ja eettisyys.....	32
7 TUTKIMUSTULOKSET	34
7.1 Kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä	34
7.2 Aggressiivisen käyttäytymisen vaikutus nuoren liikenneasenteisiin	40
8 YHTEENVETO, JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	44
8.1 Yhteenveto.....	44

8.2 Johtopäätökset	47
8.3 Pohdinta.....	49
LÄHTEET	51

LIITTEET

1 JOHDANTO

1.1 Työn tarkoitus, rajaus ja rakenne

15-24-vuotiaiden nuorten erilaisiin kulkuneuvoihin kuuluvat mm. mopot, mopoautot, kevytmoottoripyörät ja henkilöautot. Nuoret ovat valitettavasti yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa; joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. Liikenneonnettomuudet liittyvät usein vapaa-ajan liikkumiseen. Syinä näihin onnettomuuksiin on mm. ylinopeus, rattijuopumus ja turvavöiden kiinnittämättä jättäminen. Eli usein nuoren oma liikennekäyttäytyminen on ainakin osasyynä näihin onnettomuuksiin. Nuorten liikenneonnettomuuksia ja nuorten suhtautumista liikenteeseen on tutkittu ja tilastoitu runsaasti.

Koska nuoret ovat kokemattomia kuljettajia, he eivät aina osaa kiinnittää huomiota sellaisiin seikkoihin, joista saattaa aiheutua vaaratilanteita. On kuitenkin syytä huomioida, että myös aikuiset kuljettajat aiheuttavat omalla liikennekäyttäytymisellään vaaratilanteita muille tielläliikkuville. Mediassa onkin viime vuosina puhuttu paljon liikenne-raivosta ja sen eri esiintymismuodoista liikenteessä. Yksi ajoneuvoryhmä, mihin tällaista ärtymystä on kohdistunut runsaasti, on mopoautot. Mopoautoista ja niiden kuljettajista on kirjoitettu lukuisia artikkeleja ja mielipiteitä sen jälkeen kun mopoautot tulivat Suomeen vuonna 1998.

Tutkimukseni tarkoituksena on selvittää millaisia kokemuksia 15-17 -vuotiailla nuorilla mopoautoilijoilla on heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ja sen vaikutuksista nuorten liikenneasenteisiin. Opinnäytetyön tutkimusongelmat ovat: Millaisia kokemuksia nuorilla mopoautoilijoilla on heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä? Miten nuorten kokema aggressiivinen käyttäytyminen on vaikuttanut heidän liikenneasenteisiin?

Tutkimus on kvalitatiivinen eli laadullinen ja tutkimusaineisto on kerätty teemahaastattelun avulla. Olen rajannut tutkimukseni käsittämään pelkästään mopoautoilijoita, vaikka myös mopoilijat kuuluvat tyypillisesti ko. ikäryhmään. Nuoren täyttyessä 18 vuotta vaihtuu mopoauto tavallisesti henkilöautoon.

Koen, että aihe on tärkeä ja ajankohtainen, sillä mopoautoilla liikutaan ympäri vuoden ja niitä on paljon liikenteessä etenkin Pirkanmaalla (Taulukko 1). Mopoautoilijat ovat pääosin

yli 15-vuotiaita nuoria, jotka opettelevat toimimaan muun liikenteen seassa ja keräävät kokemusta mm. liikennesäännöistä ja liikennekäyttäytymisestä erilaisissa tilanteissa. Muiden tielläliikkujiin liikennekäyttäytyminen voi vaikuttaa nuorten vielä muodostumassa oleviin asenteisiin liikennettä kohtaan.

Aiheeni liittyy liikenneturvallisuuteen ja sen vaarantumiseen, riskikäyttäytymiseen liikenteessä ja liikenneaseteisiin. Poliisin tulee olla liikenteen valvojana tietoinen liikenneturvallisuutta vahvistavista ja heikentävistä seikoista, joten koen, että aiheeni on hyödyllinen poliisille. Poliisilla on myös tärkeä rooli asennekasvattajana liikenteessä. Poliisikoulutuksessa ei ole aiemmin tehty mopoautoihin liittyvää tutkimusta.

Luvut 2-5 muodostavat työn teoreettisen pohjan. Opinnäytetyöni keskeisiä käsitteitä ovat: mopoautot, mopoautoilun turvallisuus, mopoautovahingot- ja onnettomuudet, liikennepsykologia; aggressiivisuus ja asenteet liikenteessä sekä poliisin tekemä liikenneturvallisuustyö ja asennekasvatus. Luvussa 6 kerrotaan käytetystä tutkimusmenetelmästä, tutkimuksen toteuttamistavasta, kohderyhmästä ja tutkimusaineiston analysoinnista.

Tutkimustuloksia käsitellään luvussa 7. Tutkimustulokset on jaoteltu teemojen mukaisesti ja niitä käsitellään omissa alaluvuissa. Luku 8 sisältää tämän tutkimuksen perusteella tehtyjä johtopäätöksiä ja pohdintaa. Luvussa käsitellään myös tutkimuksen arviointia ja jatkotutkimuskohteita.

2 MOPOAUTOT JA NUORTEN MOPOAUTOILIJOIDEN TURVALLISUUS

2.1 Mopoauto ja sen rakenne

Mopoauto on EU-direktiivin mukainen moottorikäyttöinen ajoneuvo, joka sisältyy L6e-luokkaan, josta käytetään nimitystä kevyt nelipyörä. Mopoauto on kevyt nelipyörä-luokan alaluokka L6e-B, ja alaluokan tarkemman jaottelun mukaan L6e-BP, henkilömopoauto. Mopoauto on varustettu enintään kahdella istuinpaikalla, kuljettajan istuinpaikka mukaan luetuna. Mopoauto on suljettu kuljettajan ja matkustajan tila, johon kulku on enintään kolmen kyljen kautta. (EU-asetuksen N:o 168/2013 mukainen L-luokan ajoneuvojen luokittelu.)

Mopoauton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa. L6e-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori. Jos kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori, saa suurin nettoteho olla enintään 4 kW. Ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on 45 km/h. (Trafi, Ajoneuvoluokat.) Vuoden 2017 alusta lähtien mopoautoksi on voitu hyväksyä 4 kilowatin sijaan 6 kW:n tehoinen ajoneuvo, ja samalla painoraja muuttui 425 kiloon ajokuntoisena ((EU) N:o 168/2013).

Jotta 350 kilon massa ei ylittyisi, L6e-luokan ajoneuvot rakennetaan erittäin kevyin komponentein. Mopoauton kori koostuu muovista ja erilaisista komposiiteista, kuten lasikuidusta. Rakenne on useimmissa mopoautoissa samankaltainen, yleensä metallisia osia on vain pohjalevyssä keulassa ja penkeissä. (Domonyi 2017.)

Mopoautossa ajoneuvon kuljettajan, matkustajan sekä tavaran yhteenlaskettu massa ei saa ylittää 325 kilogrammaa (Asetus ajoneuvon käytöstä tiellä (4.12.1992/1257) 39§:4a). Mopoauton kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä, jos ajoneuvon alkuperäisvarustukseen kuuluvat turvavyöt (Tieliikennelaki (3.4.1981/267) 88§:1).

Kun mopoautolla, jonka leveys on yli yksi metri, ajetaan tiellä, tulee siinä olla hitaan ajoneuvon kilpi. Kilven saa asentaa myös mopoautoon, jonka leveys on enintään yksi metri (A ajoneuvon käytöstä tiellä 51a§:1.) Mopoautossa rekisterikilpi on ainoastaan takana, kilville varatussa paikassa (VNA ajoneuvojen rekisteröinnistä (11.10.2007/893) 22§:1). L-luokan ajoneuvon rekisterikilvessä on enintään kolminumeroinen luku ja kaksi tai kolme kirjainta mustin merkein valkoisella, heijastavalla pohjalla (VNA ajoneuvojen rekisteröinnistä 25§:1). (Kuva 1).



Kuva 1. Hitaan ajoneuvon kilpi ja rekisterikilpi. (kuva: mtv 2016)

Ajoneuvojen katsastusajankohdat muuttuivat 20.5.2018 alkaen. Ajoneuvot siirtyvät uuden sääntelyn mukaisiin käytäntöihin, kun ne on ensimmäisen kerran katsastettu uuden sääntelyn aikana. Ensimmäinen katsastus 20.5.2018 alkaen määräytyy vielä vanhan sääntelyn mukaisesti. Kevyet nelipyörät (L6e-luokka) on katsastettava ensimmäisen kerran viimeistään 3 vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä. Seuraavan kerran viimeistään 2 vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta. Sen jälkeen vuosittain (viimeistään vuoden sisällä edellisestä katsastuksesta). (Trafi, Katsastusajankohdat ajoneuvoluokittain 20.5.2018 alkaen; VNA liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta (19.12.2002) 3§:2.)

Säännöllisten katsastusten ohella mopoautoilijoiden tulee vaihtaa talvirenkaat. Talvikäyttöön sopivat karkeakuvioiset renkaat on vaihdettava alle viimeistään 1.12 ja niitä on käytettävä helmikuun loppuun. (A ajoneuvojen käytöstä tiellä 18§:2.)

Mopoauton paikka on mopoista poiketen ajoradalla. Mopoautolla ei saa ajaa kevyen liikenteen väylällä, moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä. Moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä ei saa ajaa ajoneuvolla, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 50 km/h. Mopoautosta ei peritä autoveroa, käyttömaksua tai käyttövoimaveroa. (Liikenneturva, Mopoilijat liikenteessä.)

2.2 Mopoautojen määrä

Mopoautojen määrä on noussut tasaisesti, vaikka niiden määrä on edelleen vähäinen. Vuonna 2007 Manner-Suomessa oli Trafín mukaan 1508 liikennekäytössä olevaa mopoautoa. Kymmenen vuotta myöhemmin, vuonna 2017 niitä oli 8053 kpl (Taulukko 1). Trafín mukaan 30.6.2017 Porissa oli eniten liikennekäytössä olevia mopoautoja, yhteensä 389 kpl, toisena oli Tampere 378 kpl ja kolmantena Turku 247 kpl. (Trafi, Liikennekäytössä olevat mopoautot.)

Mopoautot ovat erityisen suosittuja länsisuomalaisen keskuudessa. Erot mopoautojen määrässä eri alueiden ja kaupunkien välillä ovat merkittäviä. ”Mopoautokulttuurin” vahvuus selittää eroja parhaiten, ei niinkään esim. varallisuuserot. (Saarlo ja Lampinen 2011, 20.) Mopoautoja on vähän verrattuna mopoihin. Vuonna 2016 mopoja oli 318 111 kpl, eli lähes 32-kertainen määrä mopoautoihin verrattuna. (OTI (onnettomuustietoinstituutti)-mopoautoraportti 2017.)

Taulukko 1. Liikennekäytössä olevat mopoautot maakunnittain 30.6.2017 (Trafi, Liikennekäytössä olevat mopoautot 11.7.2017)

Maakunta	Lkm
Pirkanmaa	1 530
Uusimaa	1 383
Varsinais-Suomi	1 257
Satakunta	1 010
Etelä-Pohjanmaa	669
Kanta-Häme	458
Päijät-Häme	327
Pohjois-Pohjanmaa	236
Keski-Suomi	210
Pohjois-Karjala	210
Pohjanmaa	182
Pohjois-Savo	175
Lappi	123
Etelä-Savo	108

Kymenlaakso	72
Etelä-Karjala	56
Keski-Pohjanmaa	33
Kainuu	14
Yhteensä	8 053

2.3 AM-luokan ajokortti

19.1.2013 alkaen on mopoauton kuljettamiseen vaadittu erillinen ajokortti (AM 121). Aikaisemmin mopoautoa sai ajaa mopokortilla (M-kortti). Mopoautoa saa kuljettaa myös B-luokan ajokortilla. (OTI-mopoautoraportti 2017, 2.) AM-luokan ajokortin vaatimukseen kuuluu 15 vuoden ikä, myönnetty ajokorttilupa, AM-luokan opetuksen suorittaminen ja AM-kuljettajantutkinnon hyväksyttävästi suorittaminen (Autokoulun mopo- ja mopoautokirja 2016, 10-11).

AM-kurssiin kuuluu ajo-opetusta kolme ajotuntia ja kaksi ajotuntia liikenteessä. Suoritettaessa AM 121-korttia mopoautolla, kuuluu tutkintoon teoriakokeen lisäksi ajokoe liikenteessä. Liikenteessä tapahtuvan ajokokeen aikana arvioidaan myös kuljettajan mopoauton käsittelytaitoja. (Autokoulun mopo- ja mopoautokirja 2016, 8-9.)

Ajokorttilain uudistus 1.7.2018 tuo muutoksia etenkin henkilöautokortin hankkimiseen. Uudistuksen myötä pakollisen opetuksen määrä vähenee ja tutkinnon merkitys kasvaa. Tämä uudistus koskee AM 121-luokan käsittelykoetta siinä tapauksessa, kun mopo- tai traktori-mönkijällä suoritetaan kevyen nelipyörän korttia. (Trafii, Ajokorttikoulutus uudistuu.) Osaa mönkijöistä voi ajaa AM 121-luokan kortilla (Trafii, ajokortti-info.fi beta, ajokortti mönkijällä ajamista varten).

2.4 Nuorten mopoautoilun turvallisuus

Vuonna 2010 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafii julkaisi Saarlön ja Lampisen tutkimuksen ”Mopoautot liikenteessä. Mopoautojen käyttäjät ja ajamisen koettu turvallisuus.” Tutkimuksen tarkoitus oli selvittää miten ja missä mopoautoja käytetään, ja minkälaisena mopoautojen käyttäjät kokevat mopoautojen turvallisuuden (Saarlo ja Lampinen 2010, 1). Tutkimuksesta

julkaistiin jatkotutkimus vuonna 2011, jonka tarkoituksena on tuottaa lisätietoa mopoautojen käytöstä ja turvallisuudesta. Jatkotutkimus perustuu vuoden 2009 kyselyyn.

Vuonna 2009 tehty tutkimus perustui mopoautojen käyttäjille kohdistettuun kyselyyn sekä asiantuntijahaastatteluihin. Otos oli 2000 henkilöä ja vastausprosentti oli yli 50%. Vastauksia tuli 1059, 65% vastanneista oli miehiä. Tutkimuksessa oli mukana myös vanhempia mopoautoilijoita. Vastaajista alle 18-vuotiaita oli 504, 18-65 –vuotiaita 277 ja yli 65-vuotiaita oli 252. Alle 18-vuotiaista mopoauton käyttäjistä oli naisia lähes puolet. (Saarlo ja Lampinen 2010, 1, 3.)

Tutkimuksen keskeisissä havainnoissa ilmeni, että nuoret käyttävät mopoautoa lähes päivittäin, vanhemmat ikäryhmät harvemmin. Alle 18-vuotiaat käyttävät mopoautoa koulu- ja harrastusmatkoihin, vanhemmat puolestaan asiointiin ja harrastuksiin. Pitkiä matkoja tehtiin eniten kaupungeissa ja haja-asutus-alueella, vähiten taajamissa ja esikaupunkialueella. Nuoret ajavat mopoautolla vanhempia ikäryhmiä useammin kaupunkiympäristössä. (Saarlo ja Lampinen 2010, 20-21.)

Tutkimuksen mukaan mopoauton käyttäjistä suurin osa pitää mopoautoa yhtä turvallisena kuin henkilöautoa. Lähes kaikki vastaajat pitävät mopoautoa turvallisena kaduilla, nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 km/h. Maanteillä, joilla nopeusrajoitus on yli 60 km/h, mopoautoa piti turvattomana noin puolet. Eli käsitykset mopoauton turvallisuudesta riippuvat voimakkaasti siitä, millaisessa liikenneympäristössä liikutaan. (Saarlo ja Lampinen 2010, 21.)

Mopoautoilijat pitävät liikenteessä uhkana henkilö- ja pakettiautojen ohella erityisesti kuorma-autoja, kaupunkiympäristössä myös linja-autoja. Mopoautoilijoiden kokemukset viittaavat usein nopeuseroista johtuviin vaarallisiin ohituksiin. Myös asiantuntijahaastattelussa tuli ilmi, että mopoautolla liikkuminen sujuu hyvin muun liikenteen mukana kaupunkiympäristössä. Nopeusrajoitusten ollessa korkeampia, mopoautojen muihin verrattuna alhainen nopeus aiheuttaa vaaratilanteita ja peräänajoja. Mopoauton varoituskolmiota ei pidetä sen huonon havaittavuuden vuoksi riittävänä osoittamaan ajoneuvojen nopeuseroja. (Saarlo ja Lampinen 2010, 21-22.)

Asiantuntijat pitävät mopoautojen turvallisuutta suhteessa mopoon yleisesti ottaen parempana. Henkilöonnettomuuksia sattuu vähemmän kuin mopoilla, mikä johtuu mm. siitä, ettei

mopoautolla satu kaatumisonnettomuuksia kuten mopoille. Törmäystesteissä mopoautot ovat saaneet heikkoja tuloksia. Mopoauton korin ollessa kevyt se antaa kuitenkin kaatumisissa ja törmäyksissä jonkinlaista suojaa. (Saarlo ja Lampinen 2010, 18.)

Trafin tutkimuksen lisäksi nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia mopoautoilusta ja sen turvallisuudesta on tutkittu Tampereen seudulla Roni Utraisen tekemässä kandidaatintyössä ”Nuorten mopoautoilijoiden turvallisuus Suomessa”. Tutkimuksessa haastateltiin yhteensä 27 nuorta mopoautoilijaa neljässä ryhmähaastattelussa Tampereen seudun toisen asteen oppilaitoksissa. Haastateltavat olivat iältään 16-18-vuotiaita. Aineisto kerättiin haastatteluiden lisäksi aikaisemmista mopoautoiluun liittyvistä tutkimuksista. (Utriainen 2014, 2.)

Utraisen tutkimustuloksista ilmeni, että haastateltavat eivät kokeneet mopoautoa turvaliseksi. Etenkin onnettomuuksissa mopoauton turvallisuus koettiin huonoksi. Sekä Trafin että Utraisen tutkimuksissa ilmeni, että suuri nopeusero muuhun liikenteeseen nähden tekee liikkumisesta turvatonta. Molemmissa tutkimuksissa ilmeni, että mopoautoilijoiden mukaan muiden tiellä liikkujien suhtautuminen mopoautoon on ongelma. Utraisen tutkimuksessa haastateltavat mainitsivat muiden tienkäyttäjien tekemät vaaralliset ohitukset turvallisuutta vaarantavina. (Utriainen 2014, 25.)

3 MOPOAUTOVAHINGOT JA –ONNETTOMUUDET

Onnettomuustietoinstituutin (OTI) mopoautoraportissa 2017 on tarkasteltu vuosina 2011-2015 korvattuja mopoautovahinkoja. Tämä lisäksi raportista ilmenee liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2004-2016 tutkimia kuolemaan johtaneita mopoauto-onnettomuuksia. (OTI-mopoautoraportti 2017, 1.)

3.1 Mopoautovahingot vuosina 2011-2015

OTI:n vuoden 2017 mopoautoraportin mukaan vuosien 2011-2015 liikennevakuutuksesta korvattiin yhteensä 5022 mopoautovahinkoa. Raportin mukaan mopoautoille sattuu vuosittain noin 1000 liikennevahinkoa, eli käytännössä arviolta joka kymmenes mopoauto joutuu liikennevahinkoon (OTI, Tiedote 28.6.2017). Suurimmassa osassa (82%, 4096 kpl) tapauksista oli kyseessä muu kuin henkilövahinko. Vahingot, jotka johtivat henkilökorvaukseen oli

18%, (926 kpl). Mopoautoilija oli aiheuttajana 63%:ssa (3171 kpl) kaikista korvatuista tapauksista. Mopoautoilija oli puolestaan aiheuttajana 79%:ssa (731 kpl) henkilövahingoista. (OTI-mopoautoraportti 2017, 3.)

Pirkanmaalla tapahtui eniten liikennevakuutuksesta korvattuja mopoautovahinkoja (24%, 1224 kpl), Satakunnassa (17%, 840 kpl), Uudellamaalla (15%, 750 kpl) ja Varsinais-Suomessa (15%, 738 kpl) (Taulukko 2). (OTI-mopoautoraportti 2017, 4.)

Taulukko 2. Liikennevakuutuksesta vuosina 2011-2015 korvatut mopoautovahingot maakunnittain (OTI-mopoautoraportti 2017).

Maakunta	Kaikki vahingot	
	LKM	%
Uusimaa	750	15
Varsinais-Suomi	738	15
Satakunta	840	17
Kanta-Häme	224	4
Pirkanmaa	1224	24
Päijät-Häme	208	4
Kymenlaakso	33	1
Etelä-Karjala	30	1
Etelä-Savo	16	0
Pohjois-Savo	47	1
Pohjois-Karjala	109	2
Keski-Suomi	119	2
Etelä-Pohjanmaa	378	8
Pohjanmaa	73	1
Keski-Pohjanmaa	25	0
Pohjois-Pohjanmaa	120	2
Kainuu	5	0
Lappi	83	2
Yhteensä	5022	100

Kaikista mopoautovahingoista, jotka korvataan liikennevakuutuksesta, suurin osa (66%, 3291 kpl) oli henkilö- tai pakettiauton ja mopoauton välisiä vahinkoja. Yhteenajot, jotka tapahtuivat mopoautojen välillä oli 430 kpl (9%). Liikennevakuutuksesta korvataan vain ne yksittäisvahingot, joissa on aiheutunut henkilövahinkoja tai vieraaseen omaisuuteen kohdistuneita omaisuusvahinkoja. Rattijuoppojen aiheuttamia kuljettajan henkilövahinkoihin johtaneita yksittäisvahinkoja ei korvata. (OTI-mopoautoraportti 2017, 5.)

Tyypillisimmät vakuutuksesta korvatut mopoautovahingot olivat peräänajoja (27%, 1379 kpl) ja peruutusvahinkoja (24%, 1226 kpl) (Kuva 2). Mopoautojen risteysvahinkoja oli 15% (752 kpl). Pysäköintialueilla, toreilla, pihoilla ja vastaavan tyyppisillä alueilla tapahtui 33 % (1650 kpl) kaikista vahingoista. Kaikista mopoautoille tapahtuneista peruutusvahingoista 82% (1004 kpl) sattui pysäköinti- ym. alueilla. Mopoautovahingot tapahtuivat yleisimmin (52%, 2722 kpl) kadulla tai vastaavalla. (OTI-mopoautoraportti 2017, 6.)



Kuva 2. Mopoautoille tyypillisimpiä vahinkoja ovat peräänajot ja peruuttamisvahingot. (Kuva: moottori 2017)

Vahingon aiheuttaneista mopoautoilijoista naisia oli 36% ja miehiä 64%. Suurin osa (86%) aiheuttajakuljettajista oli iältään 15-17-vuotiaita. Liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoissa kuoli neljä ja vammautui 1229 henkilöä (Taulukko 3). Vammautuneista lähes kaikkien (99%, 1222) vammat olivat lieviä. Kaikki neljä kuollutta ja suurin osa vammautuneista (72%, 888) olivat mopoautossa olleita. (OTI-mopoautoraportti 2017, 6-7.)

Taulukko 3. Liikennevakuutuksesta vuosina 2011-2015 korvatuissa mopoautovahingoissa kuolleet ja vammautuneet (OTI-mopoautoraportti 2017).

Vuosi	Vammautuneet	Kuolleet	Yhteensä
2011	173	0	173
2012	209	2	211
2013	234	0	234
2014	297	2	299
2015	316	0	316
Yhteensä	1229	4	1233

3.2 Tutkijalautakuntien tutkimat mopoauto-onnettomuudet vuosina 2004-2016

OTI-mopoautoraportti 2017 sisältää myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat mopoauto-onnettomuudet vuosilta 2004-2016. Tutkinnan lähtökohtana oli tutkia niitä onnettomuuksia, jotka olivat johtaneet vakavampiin henkilövahinkoihin. Tutkittuja mopoauto-onnettomuuksia oli kaikkiaan 32 kpl. Näissä onnettomuuksissa vammautui 35 henkilöä ja kuoli kahdeksan henkilöä. Yksi menehtyneistä oli polkupyöräilijä ja loput menehtyneet liikkuvat mopoautolla. Mopoautoissa menehtyneistä viisi oli kuljettajia ja kaksi matkustajia. Vakavia vammoja sai kahdeksan mopoautossa ollutta henkilöä. Kuljettajien lisäksi mopoautoissa oli kaikkiaan 21 matkustajaa. (OTI-mopoautoraportti 2017, 8.)

Yksittäisonnettomuuksia tutkituista mopoauto-onnettomuuksista oli 12 kpl. Suurin osa näistä oli tieltä suistumisia. Tieltä suistuminen johtui usein tiegeometriaan ja mopoauton ajominaisuuksiin nähden liian suuresta tilannenopeudesta tai kuljettajan heikentyneestä keskittymisestä. Yksittäisonnettomuuksista kaksi oli kaatumisia ajoradalla, molemmissa tapauksissa tilannenopeus oli liian suuri kääntyessä ja toisessa mopoautossa oli liikaa matkustajia. Yhteenajoja lautakuntien tutkimista onnettomuuksista oli 20 kpl. Mopoautoilija oli aiheuttajana 18 tapauksessa. Yhteensä 13 yhteenajoa tapahtui liittymässä, mopoautoilija laiminlöi väistämisvelvollisuutensa näistä 11:ssä tapauksessa. Peräänajoja oli kolme, näistä kahdessa onnettomuuden aiheuttaja oli mopoautoilija. (OTI-mopoautoraportti 2017, 9.)

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneissa mopoauto-onnettomuuksissa yhdessä oli taustalla törkeä rattijuopumus. Huumaiden vaikutuksen alaisena ei ajanut yksikään mopoautoilija. Lautakuntien tutkimista mopoauto-onnettomuuksista suurin osa (21 kpl) tapahtui päivänvalolla. Mopoauton kuljettajista kahdeksan oli naisia ja 24 miehiä. Kuljettajat olivat iältään pääosin 15-17-vuotiaita (25 kpl). Suurimmassa osassa tutkituista tapauksista (18kpl) mopoautoilija oli onnettomuuden sattuessa vapaa-ajanmatkalla. Turvavyötä ei käyttänyt 15 henkilöä mopoautonkuljettajista ja matkustajista. (OTI-mopoautoraportti 2017, 8.)

Liikenneturvallisuusjohtaja Kalle Parkkari OTI:sta toteaa, että onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi kuolonkolarit tutkitaan tarkkaan. Parkkarin mukaan vakavia onnettomuuksia on kuitenkin sattunut niin vähän, ettei niistä voi tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä mopoautojen turvallisuudesta. Tutkijalautakunnat toivat kuitenkin tutkinnassaan toistuvasti

esille mopoautojen heikon rakenteen. Parkkarin mukaan mopoautojen törmäysturvallisuutta tulisi kehittää esim. parantamalla mopoautojen korirakennetta. (OTI-tiedote 28.6.2017.)

OTI:n liikenneturvallisuustutkijan Salla Saleniuksen mukaan mopoautoilu ei ole tilastojen mukaan niin vaarallista kuin toisinaan kuvitellaan. Suurin osa mopoautoilijoiden kolareista ei johda loukkaantumiseen ja loukkaantumisetkin ovat yleensä lieviä. Saleniuksen mukaan onnettomuustutkinnan perusteella mopoautojen henkilöautoa alhaisempi rakenteellinen nopeus ei ole ollut yhteydessä kolarien syntyyn. Salenius toteaa, että esimerkiksi yhteenajoissa onnettomuutta on edeltänyt mopoautoilijan havaintovirhe. Kuljettajan huomio oli monesti muualla kuin ajamisessa. (OTI, Tiedote 28.6.2017.)

Tutkijalautakunnat esittivät tekemiensä onnettomuustutkintojen perusteella, että mopoautoilijoihin kohdistuvaa tiedotusta ja valistusta tulisi lisätä. Tärkeitä teemoja on kuljettajan tarkkaavaisuuden merkitys liikenteessä ja kuljettajan vastuu sekä matkustajista että muista tienkäyttäjistä. Lautakunnat toivoivat yleisesti lisää liikenne- ja asennekasvatusta peruskoulusta lähtien. Lautakunnat ottivat kantaa myös siihen, että poliisin tekemällä ajotapojen ja ajokunnon valvonnalla ja sen lisäämisellä olisi merkitystä mopoautoilijoiden liikennekäyttäytymiseen. (OTI-mopoautoraportti 2017, 13.)

4 LIIKENNEPSYKOLOGIA

Psykologia tutkii, selvittää ja pyrkii ymmärtämään ihmisen toimintaa ja käyttäytymistä erilaisissa tilanteissa. Liikennepsykologia pyrkii selvittämään ihmisen käyttäytymistä liikenteessä. Liikennepsykologialla pyritään hakemaan vastauksia kysymyksiin mitä periaatteita, lainmukaisuuksia ja toimintatapoja ihminen noudattaa erilaisissa liikennetilanteissa ja miksi hän tekee niin. Liikennepsykologiaan kuuluu liikennekäyttäytyminen sen kaikissa muodoissa. (Häkkinen ja Luoma 1991, 9-10.)

Liikennepsykologiassa on alusta alkaen kiinnitetty päähuomio tienkäyttäjien toimintaan liikenteessä, muina menetelminä ovat olleet haastattelut, mielipiteiden ilmaisut sekä erilaiset psykologiset ja fysiologiset mittaukset. Liikennepsykologiassa tutkimuksen kohteena voi olla pelkkä käyttäytymisen tai sen muutoksen kuvaaminen, mutta käyttäytymistä voidaan myös pyrkiä selittämään, eli etsimään vastausta kysymykseen miksi. (Häkkinen ja Luoma 1991, 13.)

4.1 Riskinotto liikenteessä

Riskinottaminen on toimintaa, joka kasvattaa ei-toivotun tapahtuman todennäköisyyttä. Riskinottaja on jollain tasolla tietoinen tästä todennäköisyydestä ja seurauksista, mitä ei-toivottu tapahtuma aiheuttaa. Riskiä voi ottaa millä elämänalueella tahansa ja liikenne on yksi näistä. Kuljettajat tietävät, että esim. rattijuopumus ja ylinopeus kasvattavat onnettomuusriskiä. On kuitenkin eri asia, uskooko kuljettaja kasvavaan riskiin ja kuinka paljon hänen mielestään riski kasvaa. (Keskinen ym. 2012, 70.)

Riskinottoa lisää se, jos emme saa negatiivista palautetta riskialttiista ajosta. Ajomatka sujui ongelmitta ylinopeudesta huolimatta ja turvavöiden käyttämättömyys ei aiheuttanut matkalla onnettomuuksia. Onnettomuuksia tapahtuu harvoin ja poliisivalvonnassa kiinnijäämistä pidetään suurempana riskinä. (Keskinen ym. 2012, 70.) Tutkimuksen mukaan nuorilla kiinnijäämisriski on keskeisin riskinottoa hillitsevä tekijä, kokeneemmilla kuljettajilla riskinoton vaarallisuus sekä halu noudattaa sääntöjä hillitsevät riskinottoa. (Hatakka ym. 2000, viitattu teoksessa Keskinen ym. 2012, 70.)

Liikenteessä riskinotto näkyy tyypillisesti ylinopeuksina, ajamisena humalassa tai ilman turvavyötä. Riskinottoa on myös ajoneuvojen viritykset ja näyttävä turvamarginaalien rikkinen. Kuljettajan ottaessa riskiä liikenteessä, hän usein samalla syyllistyy liikennesrikkeksiin ja liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. (Keskinen ym. 2012, 70-71, 80.)

Ihmisen käyttäytyminen on monimutkainen järjestelmä. Neuropsykologisilla, biologisilla ja geneettisillä näkökulmilla on tarjottu näkyviä ja mitattavia asioita, jotka ovat mahdollisesti yhteydessä riskinottoon. Mutta mikään yksittäinen luonteenpiirre, geneettinen perimä tai aivojen kehitysvaihe ei voi yksin selittää ihmisen käyttäytymistä. Eri näkemykset eivät sulje pois toisiaan, vaan täydentävät niitä. (Keskinen ym. 2012, 80-81.)

Riskikäyttäytymistä pyritään ymmärtämään myös eri selitysmalleilla. Yksi tällaisista selitysmalleista on persoonallisuuden yhteys riskinottoon, ihmisen aggressiivisuus. Aggressiivisuuden lisäksi myös muita persoonallisuuden piirteitä on yhdistetty riskinottoon, kuten impulsiivisuus ja elämishakuisuus. Impulsiiviselle henkilölle on ominaista äkkinäiset ja harmitsemattomat toimintatavat. Elämishakuisuuteen puolestaan liittyy jännityksen hakeminen, joka näkyy liikenteessä esim. täpärien ohitusten ajotapana. (Keskinen ym. 2012, 81, 78.)

4.2 Aggressiivisuus

Aggressiivisuus on hyökkäävyyttä, joka on toisen tarkoituksellista vahingoittamista tai vahingolla uhkaamista. Vahinko voi olla fyysinen, kuten mustelma, pysyvä vamma tai pahimmillaan hengen menetys. Vahinko voi olla myös psyykkinen, kuten nolaus, syrjäyttäminen tai häväistys. Näiden lisäksi vahinko voi olla toisen tavaroiden tai ympäristön turmelemista. Vahingon tuottaminen jää usein uhkailuksi, vaikka tarkoitus on ollut todellinen. Toisinaan aikomus epäonnistuu. Toisen vahingoittamista on myös auttamatta jättäminen silloin, kun toinen on avun tarpeessa. (Helkama ym. 2015, 117-118.)

Aggressiivisuutta on pidetty enemmän maskuliinisena kuin feminiinisena luonteenpiirteenä. Uusimpien tutkimusten mukaan naisten ja miesten välillä ei ole juurikaan eroa aggressiivisuuden määrässä. Aggressiivisuus sen sijaan ilmenee eri tavoin miesten ja naisten välillä. Miehillä aggressiivisuus ilmenee suorana toimintana, kun taas naisilla aggressiivisuus ilmenee useammin epäsuorasti. Miehiä on pidetty keskimäärin aggressiivisempina kuin naisia, koska suorat teot näkyvät ulospäin selvemmin aggressiivisuutena. (Kaukiainen 2003, viitattu teoksessa Keskinen ym. 2012, 77-78.)

Ihminen on varustettu biologispohjaisella emotionaalisella aggressiivisuudella. Ihminen tuntee vihaa ja raivoa, hänellä on taipumus näiden tunteiden ilmaisuun ja halu toimia hyökkäävästi. Maailmanlaajuisten tilastojen mukaan yhteiskuntien erot väkivaltaisessa käyttäytymisessä ovat todella suuret. (Helkama ym. 2015, 120.)

Yksilö tai yhteisö voi käyttää aggressiota myös välineenä pyrkimystensä toteuttamiselle. Samalla aggressio on aina ollut sosiaalisten ongelmien lähde. Ristiriitojen ratkaiseminen ilman aggressiivisuutta on yksi sosiaalisen elämän perusongelmia. Tai jos aggressiivisuutta ei pysty täysin välttämään, niin miten pidetään aggressiota siedettävissä rajoissa? Sodot, terrorismi, huumekauppa, maahanmuutto ym. synnyttävät pelkoa yleisen turvallisuuden heikentymisestä. Tutkimukselta odotetaan vastauksia siihen, mitä aggression nujertamiseksi olisi tehtävissä. (Helkama ym. 2015, 118-119.)

4.2.1 Aggressiivisuus liikenteessä

”...A man drives as he lives”, ihminen ajaa kuten elää. Näin totesivat Tillman ja Hobbs vuonna 1949. Heidän tekemä tutkimus koski taksinkuljettajia. He vertasivat tutkimuksessaan taksinkuljettajia joille sattui paljon onnettomuuksia niihin taksinkuljettajiin, joille ei ollut tapahtunut onnettomuuksia. Tuloksista selvisi, että onnettomuuskuljettajat omasivat epävakaamman elämäntavan ja elämänkulun ja he suhtautuivat vihamielisemmin liikenteeseen kuin ne kuljettajat, jotka olivat välttäneet onnettomuuksilta. Aggressiivisuus näkyi liikenteessä mm. voimakkaina kiihdytyksinä ja torven soittamisena. (Keskinen ym. 2012, 77.)

Ihmisen persoona ei muutu liikenteessä toisenlaiseksi. Tämä on psykologian yksimielinen näkemys. Äkkipikainen kuljettaja reagoi herkemmin muutoksiin ja rauhallinen kuljettaja toimii pääsääntöisesti rauhallisesti myös liikenteessä. Liikenteessä, auton suojaavien peltien sisällä on helppoa purkaa turhautumia ja liikenteessä pystyy toimimaan nimettömänä. Kuljettajan ei tarvitse välttämättä kohdata vihanpurkauksen kohdetta enää koskaan uudelleen. Tunteet voi purkaa johonkin ryhmään, esim. ”hidastelijoihin” tai ammattiryhmään, kuten bussikuskeihin, eikä yksittäiseen henkilöön. (Keskinen ym. 2012, 78.)

Liikenne saattaa synnyttää turhauttavia tilanteita enemmän kuin muu elämä, koska esim. joku muu tielläliikkuja voi estää oman etenemisen. Oma mieliala ja kiire vaikuttavat tunteiden voimakkuuteen liikenteessä ja ruuhkainen liikenne ei rauhoita ketään. (Keskinen ym. 2012, 78.) Liikennekäyttäytyminen muodostuu osaksi sosiaalisen oppimisen tuloksena. Aggressiivinen käyttäytyminen liikenteessä voi olla osaksi opittu mm. vanhemmilta. (Hatakka, viitattu artikkelissa Jauhiainen 2016).

Sosiaalisen vuorovaikutuksen teorian (Social Interaction Theory) mukaan henkilö käyttää pakottavaa, aggressiivista toimintaa tarkoituksenaan saada aikaan jokin muutos kohteen toiminnassa. Motiivina on tällöin ylempi tai kaukaisempi tavoite (esim. liikenneturvallisuus) kuin välitön vahingon tuottaminen toiselle. Liikenteessä yritetään esim. estää ylinopeudella ajavan ohittaminen, tällä tavalla halutaan ”opettaa” kuljettajaa ajamaan sääntöjen mukaan. Virheen tehneelle tielläliikkuajalle saatetaan näyttää käsimerkkejä tai soittaa torvea, jotta henkilö huomaisi virheensä. (Hernetkoski ym. 2007, 31.)

4.2.2 Aggressiivisen käyttäytymisen ilmeneminen liikenteessä

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA, 1999) määritelmän mukaan aggressiivisuus liikenteessä (aggressive driving) on sellaista moottoriajoneuvon kuljettajan toimintaa, joka vaarantaa tai voi vaarantaa toisen henkilön tai omaisuuden turvan. Aggressiivisuus voi ilmetä kuljettajan käyttäytymisessä esim. liian lähellä perässä ajona, suurina nopeuksina, vaarallisina kaistanvaihtoina ja liikennesääntöjen rikkomisena. (Hernetkoski ym. 2007, 32.) Lähes jokainen kuljettaja toimisi tämän määritelmän mukaan joskus aggressiivisesti liikenteessä. Määritelmää tarkennetaan siten, että kyseisen toiminnan tulee olla suunnattu toista tiellä liikkujaa vastaan. (Shinar 1998, viitattu teoksessa Hernetkoski ym. 2007, 32.)

Aggressiivinen käyttäytyminen liikenteessä ilmenee joko välineellisenä (instrumental aggression) tai vihaisena aggressiona (hostile aggression) (Baron & Byrne 1994, viitattu teoksessa Shinar 2007, 326, 329). Shinarin (2007, 326, 329) mukaan tyypillisiä käyttäytymismuotoja välineelliselle aggressiolle ovat:

- tööttäily muille tienkäyttäjille, jotka tukkivat liikenteen
- pujottelu liikenteen seassa
- ajaminen aivan toisen perässä kiinni
- punaisia päin ajaminen

Liikenteessä välineellisen aggression ilmeneminen sisältää kaikki ne ajokäyttäytymisen muodot, jotka auttavat aggressiivista henkilöä liikkumaan eteenpäin ja ylittämään turhautumisen esteet. (Shinar 2007, 328-329.)

Välineellinen aggressio ilmenee toisten kuljettajien ärsyttämisenä (ajamisena aivan toisen perässä, valojen vilkuttamisena, tööttäilynä toisille kuljettajille). Välineellinen aggressiivinen käyttäytymien on myös tarkoituksellista vaarallista ajamista ajan säästämiseksi toisten kustannuksella (tahallaan punaisia valoja tai stop-merkkiä päin ajaminen, toisten ajolinjojen tukkiminen, pujottelu liikenteen seassa). (Shinar 2007, 328.)

Shinarin (2007, 326, 329) mukaan vihaiselle aggressiolle tyypillistä käyttäytymistä on:

- huutaminen
- käsimerkkien näyttäminen

- tööttäily
- fyysinen hyökkäys

Vihainen aggressiivinen käyttäytyminen saa olon tuntumaan paremmalta ja se on keino purkaa vihaa, vaikka se ei välttämättä ratkaise ongelmaa. Vihaisen aggressiivisen käyttäytymisen tarkoituksena on todellisuudessa sellaisen henkilön tai asian vahingoittaminen, mikä aiheuttaa meille turhautumista. Liikenteessä äärimmäisissä tilanteissa tämä tarkoittaa liikenne-raivoa (road rage). Aggressiivisen käyttäytymisen kahtiajako ei ole aina selvää; tööttäily jalankulkijalle tai toiselle ajoneuvon kuljettajalle voi olla molempia, joko välineellistä tai vihaista aggression ilmenemismuotoa. (Shinar 2007, 329.)

”Maantieraivo”, ”rattiraivo” tai ”liikenne-raivo” (road rage) on aggressiivisen toiminnan ääri-ilmiö liikenteessä. Siinä kuljettaja (tai matkustaja) ryhtyy rikolliseen hyökkäykseen toista tiellä liikkujaa kohtaan. Aseena hyökkääjä käyttää autoa tai jotakin muuta välinettä. Jokin tieliikenteen tapahtuma on hyökkäyksen syynä. (Hernetkoski ym. 2007, 32.) Rattiraivo johtaa siis fyysisiin vihanpurkauksiin toista kohtaan. Vihan purkautuminen niin, että ”väärintekijää” konkreettisesti ojennetaan, on harvinaista. Henkilö, joka on rattiraivon vallassa, on liikenteessä vaarallinen ja raivon kohteen on hyvä pyrkiä pois tilanteesta kaikin keinoin, eikä provosoida toista osapuolta lisää. (Keskinen ym. 2012, 78.)

Aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä ja liikenne-raivoa käytetään usein synonyymeina, mitä ne eivät ole (Garase 2006, 11). Liikenne-raivo määritellään kontrolloimattomana vihana, josta aiheutuu väkivaltaa tai väkivallan uhkaa tiellä; liikenne-raivon katsotaan siis olevan rikollista käyttäytymistä (Rathbone & Huckabee 1999, viitattu teoksessa Garase 2006, 11).

Hatakan mukaan käsite liikenne-raivo aiheuttaa sekaannuksia ja käsitteen määrittelemine on ongelmallista. Jos ihminen satuttaa toista liikenteessä tahallaan, on kyseessä rikollinen teko. Tällaisissa tapauksissa ihmisellä on vakavia itsehallinnan ongelmia, jotka heijastuvat muuhun elämään. Se, että ihminen on kiukkuinen ja mutisee autossa jostain liikenteeseen liittyvästä asiasta on normaali ihmisen käyttäytymistapa. Siitä ei seuraa harmia kuin kanssamatkustajille. (Hatakka, viitattu artikkelissa Jauhiainen 2016.)

4.2.3 Aggressiivisuuden kokeminen liikenteessä

Suomessa aggressiivista käyttäytymisestä liikenteessä tai liikenneraivosta ei ole tehty laajaa tutkimusta. TNS Gallup Oy toteutti Liikenneturvan toimeksiannosta liikenneraivoon liittyvän tutkimuksen toukokuussa 2015. Tähän tutkimukseen haastateltiin yhteensä 1005 henkilöä, joista autoilijoita oli 79 % eli 794. Tutkimustulosten mukaan noin neljä viidestä suomalaisesta kertoo joutuneensa liikenneraivon kohteeksi. Ärsyyntyminen liikenteessä on ilmennyt mm. tööttäilynä, lähellä perässä roikkumisena, keskisormen näyttämisenä ja kiilailuna. (Liikenneturva 2015, Provosoituminen ei kuulu liikenteeseen.)

Liikenneturvan tutkimustuloksista ilmeni, että kuusi henkilöä kymmenestä myönsi itse ärsyyntyneensä, mutta joka kolmannen mukaan liikenneraivon kohteeksi joutuminen raivostutti, mutta se ei kuitenkaan vaikuttanut kuljettajan käyttäytymiseen. Jos vaikutti, niin tavallisin reaktio oli tööttäily, keskisormen näyttö ja tilanteesta pois pyrkiminen. (Liikenneturva 2015, Provosoituminen ei kuulu liikenteeseen.)

Suomalaisten pelon ja ärsytyksen kohteita liikenteessä selvitettiin joulukuussa 2016. Tutkimuksen suoritti Liikenneturvan toimeksiannosta Kantar TNS Oy. Tutkimukseen haastateltiin 1531 henkilöä, joista autoilijoita oli 81 prosenttia. Pelon aiheissa ykkössijaa pitivät rattijuopot, joita pelkäsi lähes kuusi kymmenestä. Seuraavaksi pelätään vaarallisia ohituksia (54%). Tutkimuksessa ilmeni, että ärsytystä eniten aiheuttivat vaarallisesti ohittavat, takapuskurissa roikkuvat sekä liian lähelle eteen kiilaavat kuljettajat. Myös liikennesääntöjen rikkominen sekä keskinopeudesta poikkeaminen suututti. Kuuden kärkeen ärsytyksissä mahtuivat sekä liian hitaasti ajavat että ylinopeutta ajavat. (Liikenneturva 2017, Liikenteessä pelätään rattijuoppoja ja ärsyynytään ohittelijoista.)

Mopoautoilijoiden kokemuksia aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ei ole Suomessa tutkittu. Mopoautoihin liittyviä artikkeleita on runsaasti, etenkin mopoautoihin liittyvistä onnettomuuksista. Internetistä löytyy erilaisia mielipidekirjoituksia mopoautoista ja niiden kuljettajista. Saarinen (2016) on haastatellut Aamulehden artikkelissa kahta nuorta ja toteaa, että mopoautoilijat ovat perineet karavaanarien paikan liikenteen sylkykuppeina. Artikkelissa toinen nuori toteaa, että usein joutuu kokemaan, miten autoilijat käyttävät vahvemman oikeutta liikenteessä. Näistä esimerkkeinä ovat mm. perusteettomat ohitukset, kiilailut ja se, että kiertoliittymissä syöksytään vaarallisesti eteen. (Saarinen 2016.)

Haastattelussa ilmeni, että kansainväliset käsimerkit ovat myös usein käytössä ja äänitorvea tuutataan hanakasti. Toinen haastateltavista kertoi, että eivät autot toisiaan ohita niin tökerösti kuin mopopautoja. Haastattelussa tuli myös ilmi, että isolla tiellä autoilijoiden asenne hirvittää. Molemmat haastateltavat kertovat, että yksittäiset väärinkäytökset yleistetään ja todella harva mopopautoilija lähtee leikkimään, sillä se olisi vaarallista itsellekin. (Saarinen 2016.)

4.3 Asenteet

Etymologian (sanojen alkuperän tutkimus) mukaan sanat asenne ja asento ovat sukua toisilleen lähes kaikissa kielissä. Asenteessa on kyse siitä, että ”arvotamme merkityksellisesti kokemiamme sosiaalisen maailman kohteita myönteisiksi tai kielteisiksi”. Nämä määritelmän kohteet voivat olla konkreettisia ja rajautuvat esim. esineisiin (mm. automerkit), tai sitten ne voivat olla laajoja yhteiskunnallisia kysymyksiä (esim. ydinvoiman käyttö). (Helkama ym. 2015, 190.) Yksi tapa määritellä asenne on katsoa, ”että se on johonkin henkilöön, kohteeseen tai kysymykseen liittyvä yleinen ja pysyväisluontoinen, myönteinen tai kielteinen tunne” (Petty & Cacioppo 1981,7 viitattu teoksessa Helkama ym. 2015, 190).

Asennetutkimuksissa on osoitettu, että asenteen muodostumisessa pelkkä jonkin kohteen tuttuus saa meidät pitämään tästä kohteesta. Pelkkä tuttuus- ilmiö selittää esim. tilanteet, joissa alamme vähitellen pitämään esim. uudenlaisesta musiikista, jota kuuntelemme useaan kertaan, vaikka asenteemme olisi alun perin ollut kielteinen. Mitä tutumpi ihminen tai muu kohde on, sitä miellyttävämmäksi se koetaan. Kohteen pelkän tuttuuden vaikutuksen miellyttävyyteen keksi Zajonc vuonna 1968 ja sen jälkeen sama ilmiö on todettu sadoissa tutkimuksissa. (Helkama ym. 2015, 191.)

Asenteet muodostuvat ihmisten välisestä kanssakäymisestä ja henkilökohtaisista kokemuksista. Asenteiden muodostumiseen vaikuttaa ihmisen koko elinympäristö ja etenkin kotona ja koulussa saatu kasvatus ja vaikutteet. Asenteet kehittyvät vähitellen ja usein huomaamatta. Asenne voidaan käsittää psyykkisten tarpeiden perusvireeksi, minkä vaikutuksesta ilmaissamme itseämme tai käyttäydymme tietyissä tilanteissa tietyllä tavalla. (Häkkinen ja Luoma 1991, 135-136.)

Asenteet ovat tärkeä osa sosiaalista identiteettiä, ryhmäjäsenyyksiä ja sosiaalisia suhteita. Balanssiteorian mukaan asenteet ja ihmissuhteet muodostavat kiinteän järjestelmän. Ihminen pyrkii balanssiin sosiaalisen ympäristön kanssa. Asenteiden muutos ja niiden pysyvyys voidaan nähdä tuloksena tästä pyrkimyksestä. Ihminen mukautuu ympäristön odotuksiin ja normeihin ja hakeutuu sellaiseen ympäristöön, joka on omien keskeisten arvojen ja asenteiden mukainen. Mielenpitoista ja arvoiltaan samanlaiset ihmiset pitävät toisistaan. (Helkama ym. 2015, 192-193.)

4.3.1 Asenteisiin vaikuttaminen

Jos tavoitteena on asenteiden kehittäminen, tulisi asennekasvatus aloittaa ennen kuin vastakkaiset asenteet ehtivät kehittyä. Asenteiden ollessa muodostumassa, voi niiden suuntaan vaikuttaa ratkaisevasti esim. asiatiedoilla ja asiallisella esitystavalla. Asenteiden luominen on helpompaa kuin niiden muuttaminen, sillä tunnepitoinen suhtautumistapa saa aikaan välitöntä vastusta sellaisille mielipiteille, jotka poikkeavat omasta näkökannasta. Tiedot ja perustelut eivät juuri aiheuta muutoksia valmiiksi muodostuneille asenteille. (Häkkinen ja Luoma 1991, 137.)

Muodostuneet asenteet ohjaavat myös tiedon hankintaa. Vastakkaiset mielipiteet sivuutamme nopeasti ja muisti-, havainto- ja ajatustoimintamme pysyvät pitkään omaa kantaa tukevan aineiston parissa. Ihminen hakee jatkuvasti vahvistusta omille mielipiteille ja pyrkii välttämään tilanteita, jotka ovat omaa näkökantaa vastaan. Asenteiden ollessa erittäin tunnepitoisia, on niiden muuttaminen vaikeampaa. Jos asenteita halutaan muuttaa, on tiedettävä, minkälaisiin luuloihin ja uskomuksiin asenteet pohjautuvat. Näin ne pystytään osoittamaan vääriksi. Asenteiden muuttamiseksi on myös tiedettävä, mihin tekijöihin asenteet ovat kytkeytyneet ja mitä ne merkitsevät yksilön persoonallisuudelle. On myös tiedettävä mitkä psyykkiset tarpeet ohjaavat asenteita ja mitä seuraamuksia asenteiden muuttumisesta on yksilölle. (Häkkinen ja Luoma 1991, 137.)

Monet ryhmät kuten terveysviranomaiset ja mainostajat pyrkivät jatkuvasti vaikuttamaan meihin. Asenne – ja käyttäytymismuutosten saavuttamiseksi on kaksi pääasiallista keinoa: suostuttelu ja kannustinten käyttö. Valtio säätelee kansalaistensa haitallista käyttäytymistä suostuttelua järeämmillä keinoilla. Esim. laki, joka velvoittaa turvavyön käyttöön, johti aikanaan merkittävään muutokseen liikennekäyttäytymisessä useissa maissa. Tällaiset ulkoiset muutokset, jotka rajoittavat tiettyä käyttäytymistä tai velvoittavat siihen, saattavat johtaa

käyttäytymistä koskevien asenteiden muutokseen, mutta eivät kuitenkaan aina. (Helkama 2015, 199, 203.)

4.3.2 Asenteet liikenteessä

Asenteilla ja käyttäytymisellä on yhteys, mutta henkilön käyttäytymistä ei voi suoraan päätellä asenteista. Asenteet toimivat siis yhtenä mahdollisena selittäjänä ihmisen käyttäytymiselle. (Hernetkoski ym. 2007, 24-25.) Käyttäytyminen ja asenteet korreloivat sitä paremmin, mitä läheisemmin asennekysymys koskettaa ennustettavaa käyttäytymistä (Ajzen & Fishbein, 1977 viitattu teoksessa Hernetkoski ym. 2007, 25) Esimerkkinä voisi olla henkilö, joka omaa negatiivisen asenteen nopeusrajoituksia kohtaan ja hän tuntee kuuluvansa ryhmään, joka ajaa ylinopeutta. Jos mikään ei estä häntä ajamasta tietyssä tilanteessa ylinopeutta, hän myös suurella todennäköisyydellä ajaa ylinopeutta kyseisessä tilanteessa. (Hernetkoski ym. 2007, 25.)

Häkkisen ja Luoman (1991, 138) mukaan seuraavat esimerkit kuvaavat hyvää asennoitumista liikenteeseen:

- Liikennesääntöjen, -määräysten ja -rajoitusten oikea ymmärtäminen ja noudattaminen.
- Epäitsekkyys ja kohteliaisuus toisia tienkäyttäjiä kohtaan.
- Ystävällinen ja avustava suhtautuminen viranomaisiin.
- Täyden omakohtaisen vastuun ottaminen kaikissa tilanteissa ja myös silloin, kun on joutunut onnettomuuden osalliseksi.
- Keskittynyt, kärsivällinen ja vakava suhtautuminen kaikissa tilanteissa.
- Mielenkiinto liikenteessä tapahtuvia uudistuksia ja muutoksia kohtaan.

Liikennesääntöjen noudattaminen ei tapahdu vain rangaistuksen pelosta, vaan henkilön omasta sitoutuneisuudesta sääntöihin. Ajoneuvon kunnon ja oman tilan tarkkailu ovat hyvää asennoitumista liikenteeseen, samoin se, ettei kilpailla muiden tienkäyttäjien kanssa tai luoteta ”hyvään tuuriin”. (Häkkinen ja Luoma 1991, 138.)

Positiivisen minäkuvan säilyttämisen ja vastavuoroisuuden periaatteet toimivat liikenteessä. Nämä näkyvät esim. kohteliaana, muita huomioivana käyttäytymisenä (annetaan jalankulki-

jan ylittää suojatie, annetaan muille autoilijoille tilaa). Jos on itse saanut apua jossain liikenteeseen liittyvässä tilanteessa, on helpompi vastaavanlaisessa tilanteessa auttaa muita. Vastavuoroisuus toimii myös päinvastoin; jos joku on esim. kiilannut minua jossain liikennetilanteessa, minä voin mahdollisesti kiilata takaisin. Koska liikenteessä tilanteet vaihtuvat nopeasti, ei vastavuoroisuutta (positiivista tai negatiivista) saman henkilön kanssa välttämättä tule. Kokemus siitä, että muut kuljettajat antavat minulle yleensä liikenteessä tilaa, johtaa suurella todennäköisyydellä siihen, että myös itse annan tilaa muille. Vastavuoroisuuden periaate voi säilyä yleistyksen avulla. (Hernetkoski ym. 2007, 27, 33.)

Liikenneturva on tutkinut kuljettajien näkemyksiä ja kokemuksia liikenteestä jo 25 vuoden ajan, vuodesta 1992 lähtien. Kuljettajat ovat kyselyssä arvioineet mm. sitä onko liikenteen ilmapiiri heidän mielestään pysynyt samana, parantunut vai heikentynyt. Samalla kyselyyn vastaajat ovat voineet ottaa kantaa myös liikenteen kielteisiin piirteisiin (esim. kaahaamiseen) tai myönteisiin piirteisiin (kohteliaisuus, turvallisuudesta huolehtiminen). 1990-luvun puolivälistä lähtien yleistä ilmapiiriä kuvaavat käyrät olivat laskussa, mutta viime vuosina on tapahtunut käänne parempaan. (Sormunen 2018.)

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa vuoteen 2014 pitkän ajan linjauksina liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta nostaa esiin kansalaisten asennemuokkauksen elinikäisen liikennekasvatuksen avulla. ”Elinikäisellä liikennekasvatuksella kansalaisille tarjotaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta, suhtautua liikenteeseen turvallisuushakuisesti sekä vaikuttaa itse liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikenneturvallisuuden vapaaehtoistyötä edistetään yhteistyössä kansalaisjärjestöjen kanssa. Kansalaisjärjestöille, yrityksille ja viranomaisille tarjotaan liikkumisen turvallisuutta koskevaa tietoa.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 13.)

5 POLIISIN TEKEMÄ LIIKENNETURVALLISUUSTYÖ JA ASENNEKASVATUS

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat mm. ajoneuvot, liikenneympäristö, lainsäädäntö, olosuhteet, kuljettajat ja tielläliikkujat. Liikenneturvallisuustyötä tehdään laajassa yhteistyössä viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Tämän lisäksi kansainvälinen ohjaus on kasvussa. Lii-

kenneturvallisuuden luomisessa ja ylläpidossa liikennettä valvovana viranomaisena poliisilla on keskeinen rooli. Sekä Tulli että Rajavartiolaitos osallistuvat myös liikenteen valvontaan. (Poliisi, 28.4.2018.)

5.1 Poliisin tekemä liikenneturvallisuustyö

Poliisin liikenneturvallisuustyö ja -valvonta perustuvat vuoden 2012 valtioneuvoston periaatepäätökseen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Poliisin valtakunnallista liikenneturvallisuus- ja valvontatyötä koordinoidaan ja ohjataan Poliisihallituksen Liikenneturvallisuuden ja – valvonnan vastuualueelta. Paikallispoliisissa liikenneturvallisuustyötä tekevät liikennepoliisisektorit ja valvonta- ja hälytyssektorit. Liikennettä valvotaan sekä taajamissa että pääteillä. Paikallispoliisi huolehtii myös raskaan liikenteen valvonnasta. (Poliisi, 28.4.2018.)

Poliisi keskittyy työssään nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan ja riskikuljettajiin. Poliisin tehtäviin kuuluu myös muuhun liikennesääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen puuttuminen. Toimintansa suuntaamisessa poliisi hyödyntää valtakunnallisia, alueellisia ja paikallisia onnettomuustietoja ja liikennekäyttäytymisen seurantatietoja. Myös alueen asukkaiden odotuksia hyödynnetään toiminnan suuntaamisessa mahdollisuuksien mukaan. (Poliisi, 28.4.2018.)

Poliisi pysäyttää ajoneuvoja tarkastaakseen kuljettajien ja ajoneuvojen kunnon, tarkastaakseen asiakirjoja sekä määrätäkseen mahdolliset seuraamukset rikkomustapauksissa. Poliisin tehtävänä on rikosten selvittäminen ja syytteeseen saattaminen. (Ihalainen ym. 2005, 48.) Uskottavalla liikennevalvonnalla ylläpidetään liikenne rikoksiin ja -rikkomuksiin syyllistyneiden tienkäyttäjien kiinnijäämisriskiä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 13).

Sisäasiainministeriö on vahvistanut käsikirjan seuraamusten määräämisestä rangaistusmääräys- ja rikesakko menettelyssä. Liikenne rikkomuksista määrättävät rikesakot ja sakot pohjautuvat ko. käsikirjaan. Omien sakkojen suuruuden voi laskea sakkolaskurilla eräissä liikenne rikkomustapauksissa. (Poliisi, 28.4.2018.)

Kansalaiselle liikenneturvallisuudella on suuri merkitys. Tienkäyttäjille sattuu suuri osa poliisin tutkintavelvollisuuksiin kuuluvista loukkaantumisista ja kuolemantapauksista. Teho-

kasta ennalta estävää työtä on liikennerikoksista ja niiden seurauksista tiedottaminen. Poliisin tavoitteena on muuttaa tienkäyttäjien liikennekäyttäytymistä turvallisemmaksi tiedottamalla valvonnasta ja liikenneonnettomuuksista. Päättävänä tavoitteena liikenneturvallisuustyöllä on liikennekuolemien ja loukkaantumisten vähentäminen. (Ihalainen ym. 2005, 18, 47.)

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on liikenneturvallisuuden jatkuva parantuminen niin, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136, tämä tarkoittaa 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti. Tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5750 vuonna 2020. Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota heidän onnettomuusriskin ollessa korkea. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 11.)

5.2 Poliisi asennekasvattajana liikenteessä

Kuten kaikella opetuksella, myös liikenneopetuksella on kaksi tavoitetta: tietojen lisääminen ja kasvattaminen. Nämä ovat jatkuvasti keskenään vuorovaikutuksessa. Kasvatuksella pyritään luomaan asenteita ja myönteiset asenteet herättävät uuden oppimisen halun. Uusi tieto puolestaan lisää myönteistä asennoitumista. Asenteita ei voida opettaa suoraan tai erillisinä, asennekasvatus tapahtuu tietopuolisen opetuksen yhteydessä. Merkityksellistä on se tapa, millä opetetaan ja miten perustellaan rajoituksia ja määräyksiä ja kuinka mielenkiinto saadaan herätettyä aiheeseen. (Häkkinen ja Luoma 1991, 138.)

Järvisen (2006) mukaan poliisi on avainasemassa liikenneturvallisuustyössä. Sen lisäksi, että poliisilla on valta käyttää sanktioita liikennesääntöjen rikkojia vastaan, suomalaiseen poliisiin luotetaan ja sen sanaan uskotaan. Usein pelkkä rikkeen tekijän puhuttelu on Järvisen mukaan tehokas tapa saada hänet ajattelemaan tekemisiään. Sama tavoite on myös liikennekasvattajalla, joka voi tukeutua vain suostuttelutaitoonsa tai mahdollisuuksiin synnyttää sosiaalista painetta rikkeiden tekijöitä kohtaan. On sanomattakin selvää, että liikennevalistajan kannalta yhteistyö poliisin kanssa on hedelmällistä. (Järvinen 2006.)

Tien päällä tapahtuva valvonta on vain pieni osa poliisin tekemää liikenneturvallisuustyötä. Poliisi antaa panoksensa tutkijalautakuntatyöhön ja on mukana kuntien tekemässä turvallisuustyössä. Poliisi avustaa tienkäyttäjiä koskevaa tutkimusta ja poliisin keräämä onnettomuustieto luo perustan liikenneturvallisuuden tilastoinnille. Poliisin keräämä tieto on tärkeää turvallisuustyön kannalta ja tuo tieto jalostuu valtakunnallista työtä ohjaavaksi tietopankiksi. (Järvinen 2006.)

Järvisen (2006) mukaan poliisi voisi antaa liikennevalvonnan yhteydessä ilmi tulleista ajokäyttäytymistä kuvaavista ilmiöistä ja piirteistä kiitosta ja sapiskaa myös julkisuuteen. Valvonnan tuloksista tulisi antaa kommentteja niin, etteivät tulokset jää vain kalseiksi luvuiksi esim. rattijuoppojen määrästä. Nämä kertomukset eivät saisi jäädä ainoastaan poliisin kahvipöytäkeskusteluihin. Tällaista poliisin antamaa asennekasvatusta voisi parantaa myös suoraan valvontapaikalla. (Järvinen 2006.)

Järvinen (2006) toteaa, että asennekasvatusta ei ole saatavissa pussissa kaupan hyllyltä. Asenne on mukana kaikessa mitä sanomme tai teemme. Poliisin sanomisilla on muita liikennekasvattajia tärkeämpi merkitys. Siksi poliisilla on tärkeä ja monipuolinen rooli asennekasvattajana liikenteessä. (Järvinen 2006.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

6.1 Menetelmän valinta

Kolme perinteistä tutkimusstrategiaa eli tutkimustyyppiä ovat kvalitatiivinen tutkimus, kvantitatiivinen tutkimus ja tapaustutkimus. Tutkimustyyppit eroavat toisistaan tarkastelu-kohteiden perusteella, mutta niillä on myös yhteisiä piirteitä. Niissä käytetään samoja aineistonkeruumenetelmiä. Aineistonkeruun perusmenetelmiä ovat kysely, haastattelu, havainnointi ja dokumenttien käyttö (Hirsijärvi ym. 2009, 134, 191-192.) Tutkimusaineiston hankinnan perusta ovat tutkimusongelmat tai tutkimustehtävä. Niiden perusteella valitaan menetelmät, joilla aineisto kerätään. (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006, 47) Tämä tutkimus on toteutettu kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimusmenetelmällä. Ennen siihen perehtymistä esittelen liikennekäyttäytymisen tutkimusta ja kvantitatiivista tutkimusta, jota käytetään paljon liikennekäyttäytymisen tutkimuksessa.

Liikennekäyttäytymisestä voidaan saada tietoa eri tutkimusmenetelmillä. Tutkimusmenetelmiä ovat esim. onnettomuustilastot, onnettomuuksien tapaustutkimukset, tarkkailututkimukset, liikennetilanteiden simulointi, haastattelu- ja kyselytutkimukset jne. Tienkäyttäjiltä voidaan esim. haastatteleamalla tai kyselylomakkeen avulla tiedustella heidän kokemuksiaan, mielipiteitä ja käsityksiä liikenteestä. Näiden tietojen luotettavuus ei ole samaa tasoa kuin liikennekäyttäytymiseen perustuvat menetelmät, mutta niillä saadaan suhteellisen pienillä

kustannuksilla suurikin aineisto ja samalla tietoa esim. omakohtaisista kokemuksista, omak-sutuista asenteista ja käyttäytymisen motiiveista. (Häkkinen ja Luoma 1991, 25.)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa on tärkeää, että havaintoaineisto soveltuu numeeriseen eli määrälliseen mittaamiseen. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa määritellään perusjoukko, johon tulosten tulee päteä ja tästä perusjoukosta otetaan otos. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa on olennaista aineiston saattaminen tilastollisesti käsiteltävään muotoon ja päätelmiä tehdään havaintoaineiston tilastolliseen analysointiin perustuen. (Hirsijärvi ym. 2009, 140.) Kvantitatiivisessa tutkimuksessa voidaan pyrkiä yleistettäviin päätelmiin ja kvantitatiivisin menetelmin voidaan tutkia myös todennäköisyyksiä ja eri asioiden välisiä tilastollisia yhteyksiä (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006, 48).

6.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä ja teemahaastattelu

Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa pyrkimyksenä on todellisen elämän kuvaaminen. Kvalitatiivinen tutkimus on kokonaisvaltaista tiedon hankintaa, ja aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa tilanteissa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa kerätään tietoa ihmisiltä ja siinä käytetään induktiivista analyysia eli tutkijan tavoitteena on paljastaa odottamattomia seikkoja ja suosia metodeja, joissa tutkittavien näkökulmat ja ”ääni” pääsevät esille (esim. teemahaastattelu, osallistuva havainnointi ja ryhmähaastattelut). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa valitaan kohdejoukko tarkoituksenmukaisesti, siinä ei käytetä satunnaisostosta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa käsitellään tapauksia ainutlaatuisina ja aineiston tulkinta tapahtuu sen mukaisesti. (Hirsijärvi ym. 2009, 164.)

Laadullisessa tutkimuksessa on tarkoituksenaan ilmiön ymmärtäminen, ei tilastollisten yhteyksien etsiminen. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusaineiston ei tarvitse olla välttämättä suuri, joskus yksikin tapaus on teoreettisesti edustava. Laadullisessa tutkimuksessa aineiston analyysi ja tulkinnat ovat tutkimuksen pääasia, ei aineiston koko. (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006, 49-50.)

Haastattelu on kvalitatiivisessa tutkimuksessa päämenetelmä. Haastattelun valintaan vaikuttaa se, että ihminen nähdään tutkimustilanteessa subjektina. Haastatteluun päädytään myös niissä tapauksissa, jolloin kysymyksessä on vähän kartoitettu ja tuntematon alue. Haastattel-

tava saattaa kertoa itsestään ja aiheesta laajasti, enemmän kuin tutkija pystyi etukäteen enakoimaan. Haastattelussa halutaan syventää ja selventää haastateltavalta saatuja tietoja ja siinä voidaan kysyä lisäkysymyksiä tarpeen mukaan. (Hirsijärvi ym. 2009, 205.)

Haastattelu on systemaattista tiedonkeruuta ja sen avulla pyritään saamaan mahdollisimman päteviä ja luotettavia tietoja. Tutkimushaastatteluja ovat strukturoitu haastattelu, teemahaastattelu ja avoin haastattelu. Haastattelun toteutusmuotoja ovat yksilöhaastattelu, parihaastattelu ja ryhmähaastattelu. (Hirsijärvi ym. 2009, 207-210.)

Tässä tutkimuksessa käytettiin puolistrukturoitua haastattelumenetelmää eli teemahaastattelua ja haastattelut toteutettiin yksilöhaastatteluina. Teemahaastattelu etenee tiettyjen keskeisten teemojen varassa. Haastattelun teema-alueet ovat kaikille haastateltaville samat. Teemahaastattelussa ei ole strukturoidulle lomakehaastattelulle luonteenomaista kysymysten tarkkaa muotoa ja järjestystä. Se ei ole kuitenkaan täysin vapaa niin kuin avoin haastattelu. (Hirsijärvi ja Hurme, 2008, 48.)

Teemahaastattelussa teemojen puhumisjärjestys on vapaa. Kaikista teemoista ei välttämättä puhuta kaikkien haastateltavien kanssa samassa laajuudessa. Teemahaastattelun ei pitäisi olla pikkutarkkojen kysymysten esittämistä paperilta lukien. Kysymyksiä ei myöskään esitetä tarkassa järjestyksessä, vaan teemoista on tarkoitus keskustella vapaasti. Teemat voi olla listattuna esim. ranskalaisin viivoin ja tutkijan tulisi haastattelussa keskittyä keskusteluun, eikä papereiden tavaamiseen. (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006, 56.)

Jotta haastattelu voidaan kohdentaa tiettyihin teemoihin, tulee tutkijan perehtyä huolellisesti aihepiiriin. Tutkijan tulee myös tuntea haastateltavien tilanne; tutkittavaksi valitaan sellaisia ihmisiä, joilta oletetaan parhaiten saatavan tietoa asiasta. Teemahaastattelussa annetaan ihmisten vapaalle puheelle tilaa ja pyritään ottamaan huomioon ihmisten erilaiset tulkinnat ja merkityksenannot. (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006, 55-56.)

6.3 Tutkimuksen teemat

Tutkimuksessani oli kaksi teemaa. Ensimmäinen niistä oli *kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä*. Tässä teemassa kartoitettiin nuorten kokemuksia aggressiivisista tilanteista liikenteessä. Millaisia tilanteita on ollut, miten paljon niitä on ollut ja missä ne

ovat tapahtuneet. Nuoret saivat vapaasti kertoa erilaisista tilanteista, mitä heille on tapahtunut. Tämän teeman tärkeä aihe oli aggressiivisen käyttäytymisen ilmenemismuodot, eli milaista aggressiivista käyttäytymistä nuoret ovat liikenteessä kohdanneet. Teemassa käsiteltiin myös aiheutuneita vaaratilanteita, henkilö- ja/tai esinevahinkoja, poliisin osallisuutta tilanteisiin ja tapahtumien aiheuttamia ajatuksia, tunteita ja jälkipuintia.

Toinen teema oli *aggressiivisen käyttäytymisen vaikutus nuoren liikenneasenteisiin*. Tässä teemassa haluttiin selvittää miten nuoret suhtautuvat mm. aggressiivisesti käyttäytyvään henkilöön, muihin tielläliikkujiin ja liikennesääntöihin niiden tapahtumien jälkeen, mitä he ovat kokeneet liikenteessä. Tässä teemassa pyrittiin myös selvittämään, miten muiden tielläliikkujiin aggressiivinen käyttäytyminen on vaikuttanut nuoren omaan liikennekäyttäytymiseen ja miten he kokevat liikenneturvallisuuden tapahtumien jälkeen.

6.4 Tutkimuksen kohderyhmä ja toteuttaminen

Haastateltavat valikoituivat yhdestä peruskoulusta ja kahdesta toisen asteen koulusta Tampereen seudulla. Lähetin koulujen rehtoreille sähköpostia ja kerroin saatekirjeessä tutkimuksen tarkoituksesta (*Katso lisää liitteestä 2*). Lisäksi liitin viesteihin lupalaput vanhemmille (*Katso lisää liitteestä 3*). Kolmen koulun rehtorit olivat aktiivisia ja kartoittivat halukkaita oppilaita haasteltaviksi. Kriteerinä oli, että haastateltavat ovat 15-17-vuotiaita mopoautoilijoita ja heillä on kokemuksia aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä heitä kohtaan. Ennen varsinaista haastattelua tein yhden esihaastattelun tutulle mopoautoilevalle nuorelle. Näin sain tietoa haastattelurungon toimivuudesta (*Katso lisää liitteestä 1*), kysymysten asetelusta ja haastattelun kestosta varsinaisia haastatteluja varten.

Haastateltavia nuoria oli yhteensä seitsemän. Poikia oli viisi ja tyttöjä kaksi. Yksi haastateltava oli täyttänyt juuri 18 vuotta. Hyväksyin hänet haastateltavaksi, koska 18 v. syntymäpäivästä oli aikaa vain kaksi kuukautta. Yksi haastateltava oli 15-vuotias, viisi oli 17-vuotiaita. Haastateltavilla oli ajokokemusta mopoautolla yhdestä kolmeen vuoteen. Ajokilometrejä oli kertynyt melko runsaasti, keskimäärin noin 20 000-30 000 km, enimmillään 40 000 km. Yksi haastateltavista ei ajanut juurikaan talvella, muut kuusi ajoivat mopoautolla ympäri vuoden.

Sain kuudelta vanhemmalta luvan nuoren haastatteluun. Lupa annettiin lupalapun välityksellä, Wilma-viestinä rehtorille tai viestinä puhelimitse. 18- vuotta täyttäneeltä nuorelta ei

tarvittu enää vanhemman lupaa. Jotta haastateltavien henkilöllisyys ei tule julki, ei tässä työssä julkaista haastateltavien nimiä, asuinpaikkaa tai koulua.

Haastattelut toteutettiin huhti - ja toukokuussa 2018 yksilöhaastatteluina. Aluksi mietin ryhmähaastattelua, mutta päädyin yksilöhaastatteluun jo siksi, että haastatteluiden kuunteleminen ja litterointi olisi ollut haastavaa ryhmähaastattelun osalta. Ryhmähaastattelu olisi pitänyt videoida, jotta olisin saanut luotettavaa tietoa siitä, kuka haastateltavista puhuu milloinkin. Yksilöhaastattelussa nuoret saivat vapaasti kertoa omista kokemuksistaan liikenteessä, eikä heidän tarvinnut ajatella mitä mieltä muut ovat heidän vastauksistaan.

Haastattelut toteutettiin nuorten kouluissa. Koulujen rehtorit olivat sopineet haastatteluajat nuorten kanssa ja menin kouluille sovittuina aikoina. Haastatteluihin oli varattu sopiva ja rauhallinen huone, jossa haastattelu oli hyvä tehdä. Haastateltavat osallistuivat haastatteluun vapaaehtoisesti. Kerroin vielä ennen haastattelua haastateltaville mistä haastattelussa oli kyse ja painotin haastateltavien anonymiteettia. Kerroin myös, että tulen poistamaan haastattelut nauhurilta ja hävittämään kaiken aineiston saatuani työn valmiiksi.

Haastateltavat nuoret olivat hyvin tietoisia etukäteen siitä, mitä haastattelu koski. Kaikki nuoret olivat mielestäni innokkaita vastaamaan kysymyksiini ja toivat hyvin esiin näkemyksiään ilman ylimääräistä jännittämistä. Haastattelut etenivät ennalta laaditun teemahaastattelurungon mukaan. Kaikki teemojen alueet käytiin haastateltavien kanssa läpi, mutta järjestys saattoi jonkin verran vaihdella, johtuen haastateltavien vapaasta kerronnasta. Haastattelut kestivät alku- ja loppukeskusteluineen noin puoli tuntia.

6.5 Aineiston analyysi

Saaranen-Kauppinen ja Puusniekan (2006, 73-74) mukaan analyysi tarkoittaa empiirisen tutkimuksen yhteydessä aivan arkisia asioita, kuten aineiston huolellista lukemista, tekstimateriaalin järjestelyä ja sisällöllisen aineksen luokittelemista eri aiheiden ja teemojen perusteella. Aineiston analyysi on myös pohtimista; eli mitä aineisto sisältää, mistä siinä kerrotaan, millä tavoin ja missä määrin. Analyysin tarkoituksena on kiteyttää haastattelujen tai kertomusten sisältöjä ja tarkastella tutkimusongelmien kannalta keskeisten seikkojen esiintymistä ja ilmentymistä teksteissä. Analyysissa tutkija tiivistää aineistoa ja tulkitsee sitä. Hän käy vuoropuhelua teorian, empirian ja oman ajattelunsa kanssa. (Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka 2006, 73-74.)

Aineiston turvaamiseksi haastattelut nauhoitettiin nauhurille. Haastattelujen jälkeen jokainen nauhoitus litterointiin tekstimuotoon haastattelu kerrallaan. Jokainen haastattelu muodosti näin oman tiedoston. Litterointi tapahtui sanatarkkaa muotoa käyttäen, sillä halusin, että nuorten kokemukset tulevat mahdollisimman aitoina ja luotettavina esiin. Litteroinnit tulostettiin paperille ja aineisto jaoteltiin kahteen teemaan. Aineisto käsiteltiin teemoittain ja aineistosta poimittiin vastauksia esitettyihin kysymyksiin. Aineistosta otettiin myös suoria lainauksia tekstiin, jotta tuloksissa olisi nuorten omaa ”ääntä”. Suorat lainaukset kuvaavat hyvin nuorten näkemyksiä ja kokemuksia asioista.

6.6 Tutkimuksen laatu, luotettavuus ja eettisyys

Haastattelututkimuksessa laatua voidaan tarkkailla tutkimuksen eri vaiheissa. Aineiston keruuvaiheessa laadukkuutta voidaan edistää mm. tekemällä hyvä haastattelurunko. Haastatteluvaiheen aikana on hyvä huolehtia esim. siitä, että tekninen välineistö on kunnossa. Haastattelun laatua parantaa myös se, että haastattelu litteroidaan niin nopeasti kuin mahdollista. (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 184-185.) Olin perehtynyt aiheen teoriaan hyvin ennen haastattelurungon laatimista ja haastatteluiden tekoa. Ennen haastatteluja nauhuri oli testattu ja litterointi tapahtui pian haastattelujen jälkeen. Koska haastattelut eivät olleet pitkiä sanatarkka litterointi oli hyvä valinta.

Hirsijärven ja Hurmeen (2008, 185) mukaan haastatteluaineiston luotettavuus riippuu sen laadusta. Luotettavuus liittyy myös muihin seikkoihin, reliäabeliuteen ja validiuteen (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 185).

Reliäabeliudella tarkoitetaan sitä, että tutkittaessa samaa henkilöä saadaan kahdella tutkimuskerralla sama tulos. Toinen määritelmä reliäabeliudelle on se, että tulos on reliäabeli, jos kaksi arvioitsijaa päätyy samanlaiseen tulokseen. Kolmas tapa ymmärtää reliäabelius on se, että kahdella rinnakkaisella tutkimusmenetelmällä saadaan sama tulos. (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 186.)

Hirsijärvi ja Hurme (2008, 186-187) esittelevät validiutta ja jakavat sen seuraaviin validiuden tyyppeihin: ennustevalidius, tutkimusasetelmavalidius, rakennevalidius, sisäinen validius ja ulkoinen validius. Ennustevalidiudella tarkoitetaan sitä, että yhdestä tutkimuskerrasta pystytään ennustamaan myöhempien tutkimuskertojen tulos. Rakennevalidiudessa on kyse

siitä, käytetäänkö tutkimuksessa käsitteitä, jotka heijastavat tutkituksi aiottua ilmiötä. Ulkoinen validius tarkoittaa tutkimustulosten yleistettävyyttä esim. erilaisiin tilanteisiin ja henkilöihin. (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 187-188.)

Hirsijärvi ja Hurme (2008, 188-189) pohtivat sitä, miten kvalitatiivisessa tutkimuksessa voidaan korvata perinteiset reliaabeliuden ja validiuden määrittämistavat. Reliaabeliuden ja validiuden totuttujen muotojen hylkääminen ei tarkoita sitä, että tutkimusta voisi tehdä miten tahansa. Tutkimuksen on pyrittävä siihen, että se paljastaa tutkittavien käsityksiä ja heidän maailmaansa niin hyvin kuin mahdollista. (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 188-189.)

Tutkijan on pystyttävä dokumentoimaan, miten hän on päätenyt luokittamaan ja kuvaamaan tutkittavien maailmaa juuri niin kuin hän on sen tehnyt. Tutkijan on siis pystyttävä perustelemaan menettelynsä uskottavasti. (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 188-189.) Myös Metsämuurosen (2001, 62) mukaan lukijan tulee saada raportin perusteella käsitys siitä, miten tieto on hankittu ja miten luotettavasta tiedosta on kyse.

Haastateltava joukko oli valittu tarkoituksenmukaisesti ja sen tuli täyttää tietyt kriteerit. Olin saatekirjeessä ja kirjeessä vanhemmille kertonut aggressiivisen käyttäytymisen määritelmän, jotta haastateltavat tietävät, mistä asiassa on kyse. Määritelmä oli tehtävä, sillä kaikki mopautoilijat eivät ole kokeneet aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä. Kappaleissa 6.1-6.5 olen dokumentoinut miksi ja miten olen päätenyt teemahaastatteluun, esitellyt teema-alueet, kertonut miten kohdejoukko valittiin, miten aineisto kerättiin ja analysoitiin.

Hirsijärvi ja Hurme (2008, 19-20) pohtivat tutkimuksen eettisiä näkökohtia. He esittelevät Kvalen (1996, 111) taulukkoa koskien eettisiä kysymyksiä tutkimuksen eri vaiheissa. Poinnin taulukosta muutaman, mielestäni tärkeä seikan. Tutkimussuunnitelman eettisenä sisältönä on saada kohteena olevien henkilöiden suostumus, taata luottamuksellisuus ja harkita mahdollisia tutkimuksesta aiheutuvia seurauksia kohdehenkilölle. Haastattelutilanteessa on tärkeää, että henkilöiden antamien tietojen luottamuksellisuus selvitetään ja otetaan huomioon, mitä itse haastattelu voi aiheuttaa haastateltaville. Myös haastattelujen raportoinnissa on otettava huomioon luottamuksellisuus sekä ne seuraukset, joita julkaistulla raportilla on niin haastateltaville kuin myös heitä koskeville ryhmille tai instituutioille. Tutkijan eettinen velvollisuus on myös esittää tieto, joka on niin varmaa ja todennettua kuin mahdollista. (Hirsijärvi ja Hurme 2008, 20.)

Tähän tutkimukseen osallistuminen oli haastateltaville täysin vapaaehtoista ja haastattelusta pystyi kieltäytymään missä vaiheessa tahansa. Kerroin haastateltaville, että aineistoa käsitellään luottamuksellisesti ja että haastateltavan henkilöllisyys ei tule ilmi tutkimusraporttia lukiessa. Haastattelutilanteen ilmapiirin pyrin pitämään mahdollisimman rentona ja avoimena, jotta haastateltavan oli helppo puhua. Sanatarkalla litteroinnilla, aineiston tarkalla lukemisella ja teemoittelulla pyrin huolelliseen analyysiin ja tulosten esittämiseen niin, että se esittää tutkittavien maailmaa niin hyvin kuin mahdollista.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Tutkimustuloksissa haastateltaviin nuoriin viitataan seuraavasti:

- H1 – Haastateltava 1, tyttö
- H2 – Haastateltava 2, poika
- H3 – Haastateltava 3, poika
- H4 – Haastateltava 4, poika
- H5 – Haastateltava 5, tyttö
- H6 – Haastateltava 6, poika
- H7 – Haastateltava 7, poika

7.1 Kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä

Tässä teemassa nuoret saivat vapaasti kuvailla kokemuksiaan ja niitä tilanteita, missä he ovat kokeneet aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä. H1 tyttö kertoi, että häntä on lähdetty ohittamaan törkeästi turhissa ja tyhmissä paikoissa. Ohitukset ovat tapahtuneet juuri ennen risteystä tai niin, että vastaantulevaa kaistaa on tullut auto vastaan ja siinä vaiheessa on vielä lähdetty ohittamaan kovaa vauhtia. H1 kertoi, että hänen mielestään ei ole ollut kuitenkaan sellaista tilannetta, että kolme ajoneuvoa olisi ollut rinnakkain. Ohittajat ovat juuri ja juuri ehtineet takaisin omalle kaistalleen. H1 on kokenut myös kokenut perässä roikkumista ja valojen vilkuttelua. Perässä roikkumista hän kuvaa näin:

”No kuitenkin siel on aikuisia ihmisiä, niin sit se on aika ahdistavaa sillee kuitenkin että ne ajaa ihan perässä kiinni ja sitten että ei voi yhtään jättää sitä turvaväliä. Sit tulee ite tosi semmoseks että kattoo koko ajan peileistä sitä että missä se nyt menee. Jotenkin vähän semmonen ahdistunut olo.”

Sama haastateltava (H1) kertoi, että hänelle ei ole näytetty käsimerkkejä. H1 kuitenkin kertoi, että hän oli isänsä kyydissä mopopuotossa ja isälle oli näytetty keskisormea ohimenevästä puotosta.

H2 puon mukaan aggressiivisia kokemuksia liikenteessä on ollut yllättävän vähän siihen verrattuna, mitä hän aluksi ajatteli. Hänelle on yritetty tehdä vähän kiusaa, roikuttu perässä kiinni ja vilkuteltu valoja. Kaistan vaihdon H2 koki ajoittain hankalaksi, koska autoilijat eivät hirveen usein päästä mopopuota eteen. H2 kertoi, että neljänkymppin alueella välillä ohitellaan, vaikka itse ajaa rajoitusten mukaan. H2 kuvaa ko. ohituksia seuraavasti:

”Ei tossa ihan hirveesti tilaa oo. Tosi nopeita ne ohitukset on ollu, mut eihän ne hirveen turvallisiakaan oo. Ei niissä oo mitään järkee. En nyt tiä sit onks ne ohitelleet normaaleja autojakin. Jos niillä on ollu kiire johonkin.”

H3 puika kertoi, että aika usein, kun hän ajaa tietä, jossa on 80 km/h rajoitus, niin autoilijat ohittavat mopopuoton todella läheltä. H3 kertoi, että hän yrittää ajaa ”isolla tiellä” mahdollisimman oikeassa reunassa. Sen lisäksi, että jotkut autoilijat ohittavat todella läheltä, he menevät myös todella kovaa ohitse. H3 kertoi ohituksista näin:

”Parhaimmillaan on ollu niinku 10 cm väliä, ettei sivupeili olis lähtenyt mukaan. Näitäkin on varmaan 3-4 kertaa tapahtunut sillee. Kun vedät vähänkin syrjäisemmällä isomman nopeuden tiellä. Tullu 30-40 (km/h) kovempaa mitä meet ite ni ohitte. Yleensä se on joku audikuski, joka on just saannu kortin tai jotain tällaista.”

Sama haastateltava (H3) kertoi myös rekkojen ohituksista. Myös rekat ohittavat todella läheltä ja etenkin vesisateella tilanteet ovat pahoja. Sellaisissa tilanteissa H3 kertoi hiljentävänsä vauhtia ja toivovan, että pysyy tiellä. H3 kertoi, että liikenneympyrässä autoilijat tulevat usein eteen ja väliin, vaikka liikenneympyrässä mopopuotolla, kuten kaikilla muillakin, on etuajo-oikeus. H3 kuvaili, että välillä ohitustilanteiden jälkeen jotkut autoilijat jäävät mopopuoton eteen hidastelemaan.

H4 poika kuvaili kokemuksia samankaltaisista tilanteista; autoilijat ovat ohittaneet esim. neljänkympin alueella todella lujaa ja jääneet ohituksen jälkeen mopoauton eteen ajamaan hiljaa. H4 kertoi, että autoilijoiden on vain päästävä mopoautojen ohi. H4 on kokenut myös perässä roikkumista:

”Sitäkin joo, just että niinku tullaan ihan perseeseen kiinni siinä.”

H4:n mukaan turvaväliä ei aina jätetä ja kolmion takaa on tultu mopoauton eteen:

”Niin...ja sitte jostain niinku kolmion takaa, ku näkee että tulee sieltä, ni kolmion takaa tullaan ihan milliin eteen ja... tai ei jää aikaa oikee jarruttaa tai mitään. Tullaan vaan ihan täydet sieltä.”

H4 kertoi, että hänelle on kerran näytetty keskisormea liikenteessä. Hän oli ollut liikennevaloissa, kun auto oli ajanut viereen ja sieltä oli näytetty keskisormea ja huudettu jotain. H4 ei ollut kuullut, mitä autosta oli huudettu, sillä ikkuna oli kiinni. H4 ei osannut sanoa, mistä reaktio johtui, sillä mitään ajovirhettä tai muuta vastaavaa ei ollut tapahtunut ennen käsimerkin näyttöä ja huutamista.

H5 tyttö kertoi myös ohituksista, joita hän oli kokenut. Hän kertoi ohituksesta, jossa autoilija oli peräkärryn kanssa mennyt mopoauton ohi liikennevaloissa risteysalueella. Myös H5 kertoi ohituksista, joissa ohittava ajoneuvo ohittaa mopoauton todella läheltä ja sitten autoilija kiilaa ohituksen jälkeen ihan mopoauton eteen. H5 kuvailee ohituksia seuraavasti:

”Aina jos joku lähtee ohittaa mä meen ihan vähän sinne reunempaan sillai. En mä ihan keskellä aja, mä ajan aina vähän siellä reunemmassa. Mut sit ne ei mee kunnolla sinne toiselle kaistalle vaan ne pysyy siinä samalla ja sitte menee sillai ohi.”

Myös H5 kertoi, että ohitusten lisäksi esiintyy lähellä perässä roikkumista ilman turvaväliä. Lähellä perässä roikutaan niin kauan, kunnes päästään mopoautosta ohi. Vaaralliset ohitukset ovat tapahtuneet taajama- ja haja-asutusalueella.

H6 poika kertoi ohituksista seuraavasti:

”Jotenkin aina tuntuu siltä vaikka on just kääntymässä vaikka jompaan kumpaan suuntaan ni on kuitenkin pakko auton ohittaa mopoauto. Jotkut autoilijat ei oikee sillai fiilaa meistä.”

”Sielt on tulossa risteys, siinä kohtaakin viel pitää ohittaa. Emmää tiää, vaikka on niinku joku neljäkymppin alue, niin silloinkin pitää ohittaa. Emmä tiää et onks se vaan ärsyttävää ajaa niinku mopoauton takana.”

Sama haastateltava (H6) kertoi tilanteesta, joka oli tapahtunut aamuruuhkassa taajama-alueella. H6 oli ollut liikennevaloissa ja punainen valo oli palanut. Edessä oleva lava-auto oli alkanut peruuttamaan ja osunut mopoauton etupuskuriin. Puskuri oli mennyt rikki. Lava-auto oli vaihtanut kaistaa ja lähtenyt pois paikalta kovaa vauhtia. H6 oli sen verran järkyttynyt tilanteesta, että unohti ottaa kuvan lava-auton rekisterinumerosta. H6 kuitenkin arveli, ettei peruuttaminen ollut tahallista, mutta kyseisen ajoneuvon kuljettaja ei ollut jäänyt paikalle selvittämään asiaa. H6 oli soittanut ja ilmoittanut asiasta poliisille.

H7 poika kertoi myös tiukoista ohituksista ja kokemastaan tööttäilystä. H7 kertoi ohitustilanteesta, jossa rekka oli lähtenyt ohittamaan häntä:

”...niin siinä sitten ajoin kolmenkymppin alueella kolmeekymppiä just kortin saaneena ja sit sieltä lähti rekka ohittaa siinä sillai et siin on just tuossa ei nähny yhtään sinne eteen ja sieltä tuli auto ja jouduin jarruttaa et se ehti siihen edelle. Siinä vähän pelästy et sellanen iso ajoneuvo lähtee tollee ohittelee. Jos en olis jarruttanut, niin ei varmaan olis ehtinyt. Jouduin melkein pysähtymään.”

Joissakin ohitustilanteissa on ollut H7:n mukaan kolme ajoneuvoa rinnakkain. Tööttäilystä hän kertoi, että alueella, missä nopeusrajoitus on 60 km/h tai 70 km/h, on muutaman kerran tööttäilty, kun mopoauto ei vaan kulje samaa vauhtia kuin muut ajoneuvot. Tai sitten on lähdetty ohittamaan vaikka kesken risteyksen. Myös H7 kertoi, että paljon on perässä roikkumista. H7 kuvaili, että tuntuu siltä, että toinen ajoneuvo on ihan kohta kiinni puskurissa. Myös ohitukset tapahtuvat niin, että autoilijat tulevat ihan perään kiinni ja lähtevät siitä kovaa vauhtia ohi. Turvaväleistä ei ole H7:n mukaan tietoakaan.

Haastatellut nuoret kertoivat ajavansa mopoautoilla pääosin kaupungissa ja taajamissa. Mopoautoilla on kuitenkin ajettu myös teillä, joissa nopeusrajoitukset ovat olleet 60-80km/h. Nuoret ovat liikkuneet Pirkanmaan kuntien alueella, sen pidemmälle mopoautoilla ei olla lähdetty. Aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä on tapahtunut haastatteluiden mukaan niin kaupungissa, taajamassa kuin haja-asutusalueella.

Kysyttäessä aggressiivisen käyttäytymisen ajankohtaa liikenteessä, tuli esille, että sitä tapahtuu kaikkina vuorokauden aikoina, painottuen eniten päivään ja iltaan. Etenkin tiukat ohitukset painottuvat enemmän ilta-aikaan. Näin asiaa kuvailee H3 poika:

”Ehkä ilta on pahin, mutta ei sillä sillee oo oikeen oo ollu mitään huomattava eroo. Joskus myöhään illalla ajat niin, joskus kympin jälkeen niin silloin tulee kyllä kaikkialla ohitte aina melkein kaikki. Ei oo autoja niin pystyy ohittaa paikassa kuin paikassa.”

H7 poika kertoi asiasta myös seuraavasti:

”Ei sillai hirveesti, kyllä niitä aikalaila niinku kaikkina aikoina tapahtuu, mut ehkä sillai enemmän silloin, kun on vähemmän liikennettä, varsinkin. Ne lisääntyä silloin, pääsee helpommin ohitte.”

Haastatellut nuoret saivat kertoa vapaasti kokemastaan aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä. Kaikki nuoret osasivat erittäin hyvin kuvailla tilanteita ja kuvausten perusteella vaaratilanteita on aiheutunut runsaasti. Vaaratilanteiden kartoittaminen oli yksi tämän teeman osa-alueista ja erilaiset vaaratilanteet tulivat ilmi nuorten kertomuksissa aggressiivisista kokemuksista liikenteessä.

Kertoessaan kokemuksistaan osa haastateltavista kertoi, että tavallaan he osasivat odottaa sitä, että mopoautoilijoihin saatetaan suhtautua negatiivisesti ja että mopoautoilijoihin saatetaan kohdistua aggressiivista käyttäytymistä muiden tielläliikkujien taholta. Etenkin pojat kokivat asian niin, että sitä vaan tapahtuu ja asian kanssa pitää tulla toimeen. Mopoautoja härnäetään liikenteessä ja se on tyypillistä. H2 poika kertoi seuraavasti:

”Sillee osas periaatteessa varautuakin siihen kun osti mopoauton ja sai sen kortin, niin kyl siihen periaatteessa osas varautua.”

H3 poika kuvaili asiaa näin:

”Kyllä niihin tottuu ekan puolen vuoden aikana. Semmosta se nyt on.”

Tässä teemassa selvitettiin myös sitä, oliko haastateltaville aiheutunut tilanteista henkilö- ja/tai esinevahinkoja. Tilanteet, jossa oli esiintynyt aggressiivista käyttäytymistä mopoautoilijoita kohtaan, eivät olleet johtaneet haastateltavien mukaan henkilövahinkoihin. H6 poika kertoi lava-auton peruutuksesta mopoautoa päin ja etupuskurin vaurioitumisesta. H6 oli kuitenkin sitä mieltä, että teko oli ilmeisesti vahinko, mutta tekijä kuitenkin pakeni paikalta. Tästä tilanteesta seurasi H6:lle taloudellisia menetyksiä korjauskustannuksina. Muiden haastateltavien mopoautot eivät olleet vaurioituneet muiden tienkäyttäjien toiminnan seurauksena.

H6 oli ollut yhteydessä poliisiin tapahtuneen lava-auton peruutuksen jälkeen, mutta muuten poliisiin ei olla oltu yhteydessä eikä poliisia ole kutsuttu paikalle missään tilanteessa.

Haastatteluissa kysyttiin, kumpaa sukupuolta perässä roikkujat, tööttäilijät, käsimerkin näyttäjät, ohittelijat jne. ovat olleet. Kaikki nuoret kertoivat, että he ovat olleet pääasiassa miehiä. H7 poika kiteytti asian näin:

”Enemmän miehiä, selkeesti. Kyllä sen niinku on huomannu, että naiset on jotenkin suvaitsevaisempia liikenteessä. Ei tapahdu niin paljoo ainakaan.”

Kahdessa haastattelusta nousi esiin, että aggressiivisesti käyttäytyneet henkilöt liikenteessä ovat olleet pääosin nuoria miehiä.

Tässä teemassa selvitettiin viimeisenä sitä, olivatko nuoret puhuneet kokemuksistaan muille ja millaisia ajatuksia ja tunteita tilanteet olivat heille aiheuttaneet. Yksi haastateltavista, H4 poika kertoi, ettei yleensä puhu ko. tilanteista, sillä tilanteet ovat niin tyypillisiä. Sama haastateltava (H4) kertoi myös, että hänen näkemyksensä mukaan aggressiivista käyttäytymistä mopoautoilijoita kohtaan liikenteessä oli vuosina 2015 ja 2016 enemmän kuin nyt.

Muut haastateltavat kertoivat, että ovat puhuneet tapahtumista ja kokemistaan tilanteista mm. vanhempien ja kyydissä olleiden kavereiden kanssa. H5 tyttö kertoi asian näin:

”No siis äidille ja isälle. Aina välillä menee kotiin sillai et kylläpä taas tuli röyhkeesti ohi. En mä sillee hirveesti muille siitä erityisesti puhu.”

Kolmessa haastattelussa tuli keskustelun aikana esiin pelko mopoautoillessa. Vaikka aggressiivista käyttäytymistä esiintyy mopoautoilijoita kohtaan, niin nuoret eivät kuitenkaan pelkää ajaa mopoautoillaan liikenteessä. H5 tyttö kertoi pelosta näin:

”No ei sillai, ei kunnolla pelottanut. Vähän on ollu sillai et oho, mutta niinku ei oo semmosta kunnan pelkoreaktiota tullut”.

H7 poika kertoi pelosta seuraavasti:

”En tiää oonko pelännyt, mut ainakin pelästynyt. Oon aatellu et sillai se on, et niitä on pakko kestää mutta kyllä siinä aina vähän pelästyy kun yhtäkkiä huomaa, että siinä on kolme vierekkäin tai rekka lähtee tulee.”

7.2 Aggressiivisen käyttäytymisen vaikutus nuoren liikenneasenteisiin

Tässä teemassa haluttiin selvittää, miten aggressiiviset kokemukset liikenteessä ovat vaikuttaneet nuorten liikenneasenteisiin, liikennekäyttäytymiseen ja liikenneturvallisuuden kokeamiseen. Ensimmäisenä kartoitettiin nuorten suhtautumista aggressiivisesti käyttäytyvään henkilöön, muihin tielläliikkujiin ja liikennesääntöihin.

Haastateltavista kolme poikaa (H2, H3 ja H4) kertoivat, että heitä ei haittaa aggressiiviset henkilöt liikenteessä. He kokevat, että asialle ei ole oikein mitään tehtävissä ja antavat asian olla. H2 kertoi asiasta näin:

”No en mä, ei ne nyt mua sillee vaivaa. Niitten oma ongelmahan se on et miten ne siellä törttöilee. Ei siinä nyt sillee oo mitään erikoisempaa. Sit yrittää jotenkin huomauttaa niille jotenkin mitenkä pystyy.”

Haastateltavista toinen tyttö (H1) kertoi, että pitää perässä roikkuvia ja älyttömissä tilanteissa ohittavia kuljettajia ahdistavana. H1:n mukaan aikuisten kuljettajien pitäisi osata käyttäytyä ja liikenteessä ei ikinä saisi olla niin kiire. Yksi pojista (H7) ihmetteli myös, miten

liikenteessä on niin kiire ja miksi autoilijat eivät voi odottaa esim. turvallista ohituspaikkaa. Toista tyttöä (H5) ärsytti aggressiivisesti käyttäytyvät henkilöt. Hän pyrki kuitenkin sivuuttamaan asian, koska koki, että asialle ei ole mitään tehtävissä. Hän kertoi, että ärsytys on hetkellinen ja sitten hän jatkaa eteenpäin. H6 poika puolestaan kertoi, että aggressiivisessa käyttäytymisessä ei ole mitään järkeä.

Haastattelussa kysyttiin nuorilta, mitä he haluaisivat sanoa aggressiivisesti käyttäytyvälle henkilöille. Vastauksista kuvastui ihmettely autoilijoita kohtaan; miksi he ajavat niin kuin ajavat, mikä heidän ongelmansa on ja oliko pakko toimia niin? H1 tytön vastaus oli tämä:

”No mä ainakin kysyisin että niinku miks? Ja sanoisin että ei siinä voi olla niin kiire kuitenkaan. Ei liikenteessä ikinä saa olla semmonen kiire.”

H5:n vastaus oli tämä:

”Ehkä niinku se, että kannattais niinku mieltä että siellä on kuitenkin toinen ihminen, että se on nuori ja eikä se oo sitä mopoautokorttia hankkinut et se vois kiusata niinku just noita autoilijoita. Siinä on joku tarkoitus miks se on halunnut sen kortin sillai, että tavallaan just niinku mieltis et miks ohitat erilailla mopoauton kun normaalin auton. Enhän mä tiä jos ne ohittaa kaikki autokin samalla lailla. Mut mun on vähän vaikee uskoos sitä tavallaan kuitenkin.”

H7 haluaisi sanoa aggressiivisesti käyttäytyvälle henkilölle seuraavasti:

”Että kaikki on siinä iässä joskus ollu, että on tuoreimpana ja heikompana siinä liikenteessä, että vähän niinku pitäis ymmärtää et itekin on joskus ollu siinä.”

Muihin tielläliikkujiin samat kolme poikaa (H2, H3 ja H4) suhtautuivat tasa-arvoisesti, normaalisti, ei mitenkään erikoisella tavalla. H5 tyttö kertoi, että varovaisuus ja muiden kunnioittaminen liikenteessä on kasvanut. Hän sanoi, että mopoautoilijana tietää, miltä muista tuntuu, jos joku tekee väärin tai toimii huonosti liikenteessä. Sen takia hän itse yrittää ottaa

muut todella hyvin huomioon liikenteessä ja toimia oikein. H6 poika kertoi, että pyrkii olemaan kohtelias liikenteessä muita tielläliikkuja kohtaan. H7 poika kertoi, että pyrkii toimimaan turvallisesti ja välttämään vaaratilanteita, ja jos joku tekee väärän liikkeen niin ei provosoidu, vaan yrittää pysyä rauhallisena.

H1 tyttö kertoi haastattelussa huomaavansa ne tielläliikkuajat, jotka eivät käyttäydy liikenteessä normaalisti. Hän kertoi kunnioittavansa niitä tielläliikkuja, jotka ajavat normaalisti ja ottavat muut tielläliikkuajat huomioon, myös mopoautoilijat. Toinen tytöistä (H5) kertoi kiinnittävänsä huomiota myös niihin autoilijoihin, jotka toimivat esim. ohitustilanteissa hyvin ja turvallisesti.

Kaikki haastateltavat kertoivat noudattavansa liikennesääntöjä. Nuorten mielestä liikennesäännöt ovat sitä varten, että niitä noudatetaan. H3 kertoi, että alussa hän ajoi turhan lujaa joskus. Vuoden ajan hän on ajanut ihan normaalisti ja rauhallisesti, kaasua ei enää tule painettua niin paljon. Pojat H2 ja H4 kertoivat, että välillä tulee ajettua jonkin verran ylinopeutta esim. neljänkympin alueella tai keskellä yötä.

Tässä teemassa selvitettiin myös sitä, miten kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä ovat vaikuttaneet nuorten omaan liikennekäyttäytymiseen. H1 tyttö kertoi, että on varovaisempi ja katsoo peleistä paremmin ja useammin taakse kuin aikaisemmin. Hän kertoi myös huomioivansa nykyään paremmin muut tielläliikkuajat. H2 poika kertoi, että hänen liikennekäyttäytyminen ei ole muuttunut ja hän ottaa muut tielläliikkuajat ihan hyvin huomioon ja pyrkii olemaan reilu. H3 poika kertoi ottavansa nykyään paremmin huomioon muut tielläliikkuajat, vaikka kokee, että ajaa samalla lailla kuin ennenkin; normaalisti. Hän kertoi vaikutuksista omaan liikennekäyttäytymiseensä seuraavasti:

”No en mä tiää onks ne vaikuttaneet. Ihan normaalisti mä oon ajanut kaikkien noitten jälkeen. Kun en mä ite oo mielestäni tehny siinä mitään väärää semmosessa tilanteessa. Mä oon vaan ihan normaalisti ajanut. Ne on yleensä virheen tehny. En mä omaa ajamista oo muuttanut mitenkään.”

H4 poika kertoi, että kokemukset ja erilaiset tilanteet eivät ole vaikuttaneet hänen liikennekäyttäytymiseen. Hän kertoi, että ajaa niin, ettei olisi tien tukkona, ettei tulisi vihaa mopoautoja kohtaan. H4 kertoi ajavansa kaupungissa liikennemassan mukana. H4 kertoi, että ajokokemuksen myötä hän huomioi paremmin muun liikenteen. H5 tyttö kertoi, että omasta

mielestään hän pyrkii ajamaan fiksusti, oikein ja hyvin. H6 poika oli samoilla linjoilla muiden poikien kanssa; kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä eivät ole vaikuttaneet hänen liikennekäyttäytymiseen oikein mitenkään.

H7 poika kertoi, että erilaisten tapahtumien myötä varovaisuutta on tullut enemmän. Hän kertoi, että on tavallaan tilanteissa enemmän ”hereillä” ja huomioi paremmin ne tilanteet, joissa joku lähtee ohittamaan tai on ihan puskurissa kiinni. Ettei ainakaan itse silloin tekisi ajovirhettä. H5 tyttö kertoi olevansa aina vähän varautunut, kun joku lähtee ohittamaan, ja katsoo, miten autoilijat toimivat ohitustilanteessa.

Haastattelun lopussa kysyttiin, miten nuoret kokevat liikenneturvallisuuden kaikkien kokemustensa jälkeen. Vastauksista huomasi, että asia ei ollut aivan yksiselitteinen. H1 tyttö kertoi, että liikenteessä olisi turvallista, jos siellä ei olisi niitä, jotka eivät kunnioita ollenkaan mm. nopeusrajoituksia tai muita liikennesääntöjä. Nämä henkilöt vaarantavat H1:n mukaan liikenneturvallisuutta.

H2 poika kertoi, että liikenneturvallisuudessa olisi parantamisen varaa. H2 kertoi esimerkin tilanteesta näin:

”Aika usein niitäkin näkee että kun on niinku toinen on pysähtynyt suojatielle niin sieltä tulee joku lapsi ylitte ni tosi usein menee porukkaa ylitte lappaa siitä. ne autot ei pysähdy siihen. Tollanen on suht tärkeä ainakin mun mielestä.”

H3 poika kertoi, että liikenneturvallisuus on tärkeää, liikenteessä pelleily ja vaaratilanteiden hakeminen puolestaan tyhmää. Jos kaikki vain ajaisivat ihan normaalisti ja rauhallisesti, niin ei olisi mitään ongelmaa. H3 kuitenkin koki, että liikenteessä on ihan turvallista, paitsi isoilla teillä mopoautolla ajaessa. Myös H4 poika koki, että liikenteessä kaikesta huolimatta on suhteellisen turvallista ajaa.

H5 tyttö totesi, että liikenteessä sattuu todella paljon onnettomuuksia. H5 kertoi, että hänelle ei ole tapahtunut mitään niin vakavaa tilannetta. Hetkellisistä vaaratilanteista huolimatta H5 koki liikenteen turvalliseksi, etenkin jos kaikki tielläliikkujat vielä noudattaisivat liikennesääntöjä. H5 myös kertoi, että itse aiheutetut onnettomuudet ovat kauheita, esim. jos käyttää puhelinta samalla kun ajaa ja sen seurauksena tapahtuu onnettomuus.

Myös H6 poika totesi, että eniten onnettomuuksia tapahtuu hänen mielestään juuri tieliikenteessä. Teillä olisi hänenkin mukaan ihan turvallista, jos kaikki tielläliikkujat vaan noudattaisivat sääntöjä. Ajaminen ei pitäisi olla H6:n mukaan niin vaikeaa. H7 poika koki, että liikenteessä on pääsääntöisesti turvallista, poikkeuksia lukuun ottamatta.

Kysyin lopussa vielä haastateltavilta kokevatko he mopoauton turvalliseksi. Kukaan ei kokenut sitä turvalliseksi. Mutta toisaalta he kokivat, että se on paras vaihtoehto, turvallisempi kuin mopo tai skootteri. Nuorten käsityksen mukaan mopoautot eivät kestä kolaria. H3 poika kuvaili mopoautoa paperiksi ja H1 tyttö muoviksi. H2 poika sanoi, että mopoautot ovat kevyitä, heikkorakenteisia, hajoavat todella usein ja jäävät kolarissa kakkoseksi. Kaikki osat ovat heikkoja ja mopoautot kalliita. H7:n mukaan jarrut ovat usein mopoautossa heikot ja jarruttaminen saattaa olla vaikeaa.

Mopoauton hyviä puolia oli nuorten mukaan se, että sillä voi ajaa sateella ja talvella, eikä ajaessa ole niin kylmä kuin mopolla tai skootterilla. Mopoautolla pystyy kuljettamaan tavaraa ja kavereita, ja ajaessa voi kuunnella musiikkia ja keskustella. Kaikki vastaajat aikovat jatkaa mopoautoilua siihen asti, kunnes saavat henkilöautokortin ja pääsevät ajamaan henkilöautolla.

8 YHTEENVETO, JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

8.1 Yhteenveto

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää, millaisia kokemuksia 15-17-vuotiailla mopoautoilijoilla on aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA, 1999) määritelmän mukaan aggressiivisuus liikenteessä (aggressive driving) on sellaista moottoriajoneuvon kuljettajan toimintaa, joka vaarantaa tai voi vaarantaa toisen henkilön tai omaisuuden turvan (Hernetkoski ym. 2007,32). Tämän määritelmän mukaan kaikki haastateltavat nuoret olivat kokeneet aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä.

Haastateltavien kokemukset ja tilanteet vaihtelivat jonkin verran, mutta tehtyjen haastattelujen perusteella ilmeni, että tyypillisesti aggressiivinen käyttäytyminen liikenteessä ilmeni

perässä roikkumisena, vaarallisina ohituksina ja ohitusten jälkeen kiilaamisena aivan mopoauton eteen. Haastateltavat kokivat, että ko. tilanteissa autoilijat eivät jätä mopoautoon riittävästi turvaväliä. Hernetkosken ym. (2007, 32) mukaan aggressiivisuus voi ilmetä kuljettajan käyttäytymisessä juuri mm. liian lähellä perässä ajona, suurina nopeuksina, vaarallisina kaistanvaihtoina ja liikennesääntöjen rikkomisena.

Mopoauton suurin rakenteellinen nopeus on 45 km/h. Sekä Saarlön ja Lampisen (2010, 18) että Utraisen (2014, 25) tutkimuksissa ilmeni, että mopoauton suuri nopeusero muuhun liikenteeseen nähden tekee liikkumisesta turvatonta. Utraisen tutkimuksessa haastateltavat mainitsivat muiden tienkäyttäjien tekemät vaaralliset ohitukset turvallisuutta vaarantavina. (Utriainen 2014, 25.) Myös tässä tutkimuksessa nuoret mopoautoilijat kokivat, että autoilijoiden tekemät ohitukset ovat aiheuttaneet eniten vaaratilanteita. Ohitukset ovat nuorten mielestä olleet usein turhia, röyhkeitä, eikä niissä ole ollut aina järkeä. Haastattelujen ja Utraisen (2014, 17) tutkimuksen havainnot nuorten kokemista ohitustilanteista olivat hyvin samankaltaisia. Ohitustilanteissa on molempien tutkimustulosten mukaan ollut mm. kolme autoa rinnakkain kaksikaistaisella tiellä.

Tutkimustuloksista ilmeni, että osa haastateltavista osasi odottaa sitä, että mopoautoilijoihin saatetaan suhtautua negatiivisesti. Sekä Saarlön ja Lampisen (2010, 13) että Utraisen (2014, 25) tutkimuksissa myös ilmeni, että mopoautoilijoiden mukaan muiden tiellä liikkujien suhtautuminen mopoautoon on ongelma.

Haastattelujen perusteella ilmeni, että mopoautoilijoille ei ollut aiheutunut tilanteista henkilö- tai esinevahinkoja. Yhden haastateltavan mopoauto vaurioitui, mutta hänen mielestään tilanteessa oli kysymys vahingosta. Haastateltavat kertoivat, että sellaisia vaaratilanteita ei ollut tapahtunut, että poliisi olisi pitänyt kutsua paikalle.

Tutkimuksessa selvisi, että haastateltavat nuoret puhuvat liikenteessä sattuneista tilanteista ja kokemuksistaan vanhemmilleen ja/tai ystävilleen. Kokemuksistaan huolimatta nuoret eivät pelänneet ajaa mopoautoilla liikenteessä. Kaikki haastateltavat kertoivat, että aggressiivisesti käyttäytyneet autoilijat ovat olleet pääosin miehiä.

Tutkimuksen toisena tavoitteena oli selvittää, miten nuorten kokema aggressiivinen käyttäytyminen on vaikuttanut heidän liikenneasenteisiin. Haastattelujen perusteella ilmeni, että kolmea nuorta ei haitannut aggressiivisesti käyttäytyvät ihmiset liikenteessä. He kokivat, että

törttöily oli kuljettajien oma ongelma. Neljän muun nuoren vastauksista ilmeni mm. hetkelistä ärsytystä kuljettajia kohtaan, aikuisten kiireen ja käyttäytymisen ihmettelyä ja tilanteen ahdistavuuden kokemista.

Muihin tielläliikkujiin nuoret suhtautuivat tasa-arvoisesti ja normaalisti. Haastatteluista ilmeni myös nuorten pyrkimys kohteliaisuuteen, turvallisesti toimimiseen ja vaaratilanteiden välttämiseen. Nuoret kertoivat noudattavansa liikennesääntöjä, kaksi haastateltavaa kertoi ajavan jonkin verran ylinopeutta tietyissä tilanteissa. Häkkisen ja Luoman (1991, 138) mukaan hyvää asennoitumista liikenteeseen kuvaavat mm. epätsekkyys ja kohteliaisuus toisia tienkäyttäjiä kohtaan ja liikennesääntöjen noudattaminen. Liikennesääntöjen noudattaminen ei tapahdu vain rangaistuksen pelosta, vaan henkilön omasta sitoutuneisuudesta sääntöihin (Häkkinen ja Luoma 1991,38).

Haastattelujen perusteella ilmeni, että kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä vaikuttivat nuorten omaan liikennekäyttämiseen vaihtelevasti. Osa nuorista kertoi, että varovaisuus on lisääntynyt ja he huomioivat nykyään paremmin muun liikenteen ja muut tielläliikkuajat. Etenkin ohitustilanteisiin on tullut enemmän valppautta; huomioidaan paremmin muiden tielläliikkujien toiminta tilanteessa. Osa nuorista taas koki, että kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä eivät ole vaikuttaneet omaan liikennekäyttämiseen juuri mitenkään. Nämä nuoret kertoivat, että he ajavat normaalisti, kuten ennenkin, ja ottavat muut ihan hyvin huomioon liikenteessä.

Nuoret kokivat myös liikenneturvallisuuden vaihtelevasti. Haastatteluista ilmeni mm. se, että nuorten mielestä liikenteessä olisi turvallisempaa, jos ihmiset noudattaisivat liikennesääntöjä, ajaisivat normaalisti ja nopeusrajoitusten mukaan. Vaikka vaaratilanteita on ollut ja liikenneturvallisuudessa olisi nuorten mielestä parantamisen varaa, nuoret kokivat, että liikenteessä on suhteellisen turvallista ajaa.

Kukaan haastateltavista ei kokenut mopoautoa turvallisiksi liikenteessä. Myös Utraisen (2014, 17) tekemässä tutkimuksessa todettiin, että haastatellut kokivat erityisesti turvallisuuden onnettomuustilanteissa huonoksi, koska mopoauto on kevyt ja ohut ja kori on tehty muovista. Molempien tutkimusten havainnot vastaavat toisiaan. Saarlön ja Lampisen (2010, 10) tekemän tutkimuksen mukaan kaksi kolmasosaa alle 18-vuotiaista piti mopoautoa yhtä turvallisena liikkua kuin henkilöautoa.

Nuorten mukaan mopoauton on kuitenkin turvallisempi kuin mopo tai skootteri. Mopoautossa on haastateltavien mukaan myös hyviä puolia; sillä voi ajaa talvella, se suojaa sateelta ja sillä pystyy kuljettamaan tavaroita ja kavereita.

8.2 Johtopäätökset

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että nuorten mopoautoilijoiden kokema aggressiivinen käyttäytyminen liikenteessä käsittää välineellisen (instrumental aggression) ja vihaisen aggression (hostile aggression) muotoja (Baron & Byrne 1994, viitattu teoksessa Shinar 2007, 326, 329). Haastatelluille mopoautoilijoille on mm. tööttäilty, ajettu aivan toisen perässä kiinni, ohiteltu vaarallisesti (välineellinen aggressio) tai huudettu ja näytetty käsimerkkejä (vihainen aggressio). Tutkimustulosten perusteella haastateltavat eivät ole joutuneet varsinaisen liikenneeraivon (road rage) kohteeksi, mikä on vihaisen aggressiivisen käyttäytymisen äärimmäinen muoto (Shinar 2007, 329).

Haastateltavien nuorten asennoituminen muita tielläliikkujia ja liikennesääntöjä kohtaan on pääsääntöisesti hyvää. Aggressiivisen käyttäytymisen kokeminen enemmän ihmetytti kuin suututti ja sen vaikutukset omaan liikennekäyttämiseen ovat joko neutraaleja tai positiivisia. Kokemusten myötä osa nuorista koki, että he ottavat paremmin muut tielläliikkujat nykyään huomioon. On tärkeää huomioida, että myös ajokokemus on todennäköisesti tuonut nuorille kykyä ennakoita ja huomioida paremmin muu liikenne kuin aikaisemmin.

Liikenneturvallisuus koetaan tärkeäksi, eikä haastateltavilla mopoautoilijoilla ole tarvetta pelleillä liikenteessä. Nuoret tietävät, että onnettomuustilanteissa suhteessa muihin ajoneuvoihin mopoauto jää aina kakkoseksi, johtuen mopoauton heikosta rakenteesta.

Tässä tutkimuksessa haastateltiin niitä nuoria, jotka ovat kokeneet aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä. On huomioitava, että kaikki mopoautoilijat eivät ole kokeneet aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä. Lisäksi ne, jotka ovat sitä kokeneet, eivät koe sitä jatkuvasti. Haastattelujen perusteella mopootot ovat nuorille tärkeitä kulkuvälineitä. Kokemuksestaan huolimatta haastatellut nuoret eivät pelkää ajaa liikenteessä mopoautoillaan ja jokainen haastateltava aikoi jatkaa mopoautoilua siihen asti, kunnes on mahdollisuus saada henkilöautokortti.

Nuorten mopoautoilijoiden kokemukset aggressiivisesta käyttäytymisestä eri tilanteissa antavat tietoa siitä, miten muut autoilijat ja tielläliikkujat suhtautuvat mopoautoihin ja mopoautoilijoihin. Vaikka suurin osa tielläliikkujista noudattaa liikennesääntöjä ja omaa hyvän asenteen liikenteeseen, on huomioitava ne riskikuljettajat, jotka vaarantavat liikenneturvallisuutta ja aiheuttavat vaaratilanteita. Haastatteluista ilmeni, että tilanteissa, missä aggressiivista käyttäytymistä on ilmennyt, on useimmiten rikottu liikennesääntöjä ja/tai vaarannettu liikenneturvallisuutta.

Koska poliisilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden luomisessa ja ylläpidossa, tulee poliisin olla tietoinen liikenneturvallisuutta vaarantavista seikoista. Koska nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ei ole aikaisemmin tutkittu, antoi tämä tutkimus lisää tietoa nuorten näkökulmasta kaikille liikenneturvallisuustyötä tekeville. Kattavampaan ja tarkempaan analyysiin tulisi haastatella useampia nuoria. Tässä laadullisessa tutkimuksessa oli tarkoituksena ilmiön ymmärtäminen, ei tilastollisten yhteyksien etsiminen.

OTI-mopoautoraportin mukaan tutkijalautakunnat esittivät tekemiensä onnettomuustutkimusten perusteella, että mopoautoilijoihin kohdistuvaa tiedotusta ja valistusta tulisi lisätä. Raportin mukaan tärkeitä teemoja on kuljettajan tarkkaavaisuuden merkitys liikenteessä ja kuljettajan vastuu sekä matkustajista että muista tienkäyttäjistä. (OTI-mopoautoraportti 2017, 13.) Tässä tutkimuksessa näkökulma oli nuorten kokemuksissa aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä. On kuitenkin hyvä muistaa, että myös mopoautoilijoiden joukossa on todennäköisesti niitä kuljettajia, jotka ottavat riskejä liikenteessä. Esim. joidenkin mopoautojen kyydissä on ollut pahimmillaan jopa 6-8 henkilöä. Myös mopoautoilijoiden joukossa on niitä, jotka eivät noudata liikennesääntöjä tai käyttäytyvät aggressiivisesti liikenteessä.

Häkkisen ja Luoman (1991, 137) mukaan asennekasvatus tulisi aloittaa ennen kuin vastakkaiset asenteet ehtivät kehittyä. Asenteiden luominen on helpompaa kuin niiden muuttaminen ja asenteiden ollessa muodostumassa, voi niiden suuntaan vaikuttaa ratkaisevasti esim. asiantiedoilla ja asiallisella esitystavalla. (Häkkinen ja Luoma 1991, 137.) OTI-mopoautoraportin mukaan tutkijalautakunnat toivoivat yleisesti lisää liikenne- ja asennekasvatusta peruskoulusta lähtien. Lautakunnat ottivat kantaa myös siihen, että poliisin tekemällä ajotapojen ja ajokunnan valvonnalla ja sen lisäämisellä olisi merkitystä mopoautoilijoiden liikennekäyttäytymiseen. (OTI-mopoautoraportti 2017.)

Myös kansalaiset toivovat, että poliisi näkyisi enemmän tieliikenteessä. Ajotapojen ja ajokunnan valvonnan lisäämisellä olisi todennäköisesti ennaltaehkäisevä vaikutus liikenteessä tapahtuviin onnettomuuksiin ja liikennekäyttäytymiseen. Kameravalvontaa tullaan lisäämään pääteillä lähivuosina uusien kameroiden muodossa, mutta se ei yksistään riitä. Poliisin tulee näkyä tiellä ja poliisin tulisi näkyä myös kouluissa antamassa mm. liikenne- ja asennekasvatusta. Valitettavasti poliisin resursseja suunnataan koulupoliisityöhön nykyään liian vähän, jos ollenkaan.

8.3 Pohdinta

Asetin tutkimukselleni selkeät tutkimusongelmat, joihin sain vastaukset käyttämälläni tutkimusmenetelmällä, teemahaastattelulla. Tutkimukseni teoriapohja oli laaja, kattava ja tarkoituksenmukainen. Pystyin sitomaan tutkimustuloksia teoriapohjaan ja aikaisempaan tutkimukseen luontevasti. Saamankaltaisuutta aihepiiristä tehtyyn aikaisempaan tutkimukseen löytyi yllättävän paljon.

Haastatteluja oli mielestäni sopiva määrä. Seitsemän haastattelua antoivat riittävästi tietoa ilmiön ymmärtämiseksi ja tutkimustuloksissa nuorten näkökulma ja ”ääni” pääsi riittävästi esille, juuri niin kuin halusinkin. Haastattelutilanteet sujuivat hyvin, yhteistyö nuorten kanssa oli mutkatonta ja he halusivat tuoda omia näkemyksiään esille. Teemahaastattelurunko oli toimiva ja haastatteluissa oli ”tilaa” nuorten vapaalle kerronnalle. Koska nuoret olivat alaikäisiä, tarvitsin luvat heidän haastatteluilleen. Lupien saaminen ei tuottanut ongelmia.

Nuoret olivat minulle tuntemattomia, ja eri puolilta Tampereen seutua, mikä mielestäni lisäsi tutkimuksen luotettavuutta. Koin, että haastattelutilanteissa nuoret vastasivat kysymyksiini selkeästi ja aidosti ja heille oli alusta asti selvää, mistä tutkimuksessa oli kyse. Saamani aineisto oli mielestäni hyvää ja sen analysointi oli mielekästä. Tutkimustulosten mukaan haastateltavien vastausten välillä oli paljon samankaltaisuutta, mutta myös erilaisuutta, mikä lisää tutkimustulosten luotettavuutta.

Opin mielestäni paljon tämän opinnäytetyö prosessin aikana. Koska työn teoriapohja on laaja, perehdyin aineistoon ja käsittelin sitä monipuolisesti. Ennen haastatteluja hieman jännitin, että löydänpö tarpeeksi haastateltavia, mutta onneksi nuoria löytyi ja suuri kiitos siitä

kuuluu niiden koulujen rehtoreille, jotka auttoivat haastateltavien kartoittamisessa. Yhteistyö rehtoreiden ja oppilaiden kanssa oli hyvää ja antoisaa ja opin myös näistä kohtaamisista paljon.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 5. kesäkuuta 2018 asiantuntijatahojen lausuntokierrokselle esityksen, jonka tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto erityisesti 15-17 vuotiaille nuorille. Nuorten nopeusrajoitetut henkilöautot, kevytautot, olisivat henkilöautoista muunnettuja ajoneuvoja, joiden rakenteellinen nopeus olisi rajoitettu 45 km/tunnissa. (Saarinen 2018.)

Jatkotutkimusaiheet voisivat liittyä nopeusrajoitettuihin henkilöautoihin, mm. siihen, kokevatko niiden kuljettajat aggressiivista käyttäytymistä liikenteessä. Kevytautot ovat huomattavasti turvallisempia kuin mopoautot, mutta kulkevat samaa nopeutta kuin mopoautot. Muita jatkotutkimusaiheita liittyen kevytautoihin voisi olla mm: nopeusrajoitettujen henkilöautojen käyttöönottoon liittyvät kysymykset ja nopeusrajoitetuilla henkilöautoilla tapahtuneet onnettomuudet verrattuna mopoauto-onnettomuuksiin.

LÄHTEET

Autokoulun mopo- ja mopoautokirja, Vesalainen Teppo (toim.) 2016. 8., Opetustarvike Oy.

Domonyi, Harri 2017: TM selvitti: Mopoauto-oikeasti vaarallinen vai väärin ymmärretty? Ja mitä asialle voi tehdä? Artikkel. Luettavissa: <https://tekniikanmaailma.fi/tm-selvitti-mopoauto-oikeasti-vaarallinen-vaarin-ymmarretty-mita-asialle-tehda/>. Luettu 3.1.2018

Garase, Maria L. 2006: Road Rage. New York, LFB Scholarly Publishing LLC.

Helkama, Klaus & Myllyniemi, Rauni & Liebkind, Karmela & Ruusuvuori, Johanna & Lönnqvist, Jan-Erik & Hankonen, Nelli & Mähönen, Tuuli Anna & Jasinskaja-Lahti, Inga & Lipponen, Jukka 2015: Johdatus sosiaalipsykologiaan. Helsinki, Edita.

Hernetkoski, Kati & Katila, Ari & Laapotti, Sirkku & Lammi, Antero & Keskinen, Esko 2007: Kuljettajien sosiaaliset taidot liikenteessä. Mitä ovat kuljettajan sosiaaliset taidot, miten ne kehittyvät ja miten ne ovat yhteydessä liikenneturvallisuuteen. Liikenne - ja viestintäministeriö. LINTU-tutkimusohjelma. Tutkimusraportti.

Hirsijärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2008: Tutkimushaastattelu. Helsinki, Gaudeamus.

Hirsijärvi, Sirkka, & Remes Pirkko & Sajavaara Paula 2009: Tutki ja kirjoita. Helsinki, Tammi.

Häkkinen Sauli & Luoma Juha 1991: Liikennepsykologia. Espoo, Otatieto Oy.

Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen Seppo & Väinölä Markku 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön. Helsinki, Edita Prima Oy.

Jauhiainen, Riikka 2016: Kasvokkain: Liikennepsykologi Mika Hatakka: Ihminen ajaa kuin eläkin. Yle uutiset, liikenne, 20.8.2016. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9106876>. Luettu 23.6.2018.

Järvinen, Matti 2006: Poliisi on asennekasvattaja liikenteessä. Poliisi 2006:2.

Keskinen, Esko & Laapotti, Sirkku & Lammi, Antero & Nieminen, Ari-Pekka & Peräaho, Martti 2012: Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajakoulutuksessa. Helsinki, Opetustarvike Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012: Tavoitteet todeksi, Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014.

Liikenneturva, Mopoilijat liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/mopoilijat-1>. Luettu 10.4.2018

Liikenneturva 2015, Provosoituminen ei kuulu liikenteeseen. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/uutinen/provosoituminen-ei-kuulu-liikenteeseen#addsearch=liikeneraivo>. Luettu 14.5.2018.

Liikenneturva 2017, Liikenteessä pelätään rattijuoppoja ja ärsyynytään ohittelijoista. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/liikenteessa-pelataan-rattijuoppoja-ja-arsyynnytaan-ohittelijoista>. Luettu 13.6.2018

Metsämuuronen, Jari 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia-sarja 4. Helsinki, International Methelp.

OTI-mopoautoraportti 2017. Luettavissa: [http://www.lvk.fi//templates/vinha/services/down-](http://www.lvk.fi//templates/vinha/services/down-load.aspx?fid=370503&hash=70034838caa1f26b7f93ffb4ab1984947eeb3ade5da878e2a447aaefbea3065)

[load.aspx?fid=370503&hash=70034838caa1f26b7f93ffb4ab1984947eeb3ade5da878e2a447aaefbea3065](http://www.lvk.fi//templates/vinha/services/down-load.aspx?fid=370503&hash=70034838caa1f26b7f93ffb4ab1984947eeb3ade5da878e2a447aaefbea3065) Luettu 7.5.2018.

OTI-tiedote 28.6.2017. Luettavissa <http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/ajankohtaista/28.6.2017-oti-joka-kymmenes-mopoauto-joutuu-onnettomuuteen--vahingot-kuitenkin-lievia/> Luettu 7.5.2018.

Poliisi, Liikenneturvallisuus ja valvonta. Luettavissa:

<http://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus>. Luettu 28.4.2018

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna. 2006. KvaliMOTV – menetelmäopetuksen tietovaranto [pdf-verkkójulkaisu]. Tampere : Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Luettavissa: http://www.fsd.uta.fi/fi/julkaisut/motv_pdf/KvaliMOTV.pdf. Luettu 5.5.2018

Saarinen, Jussi 2018: Nuorten nopeusrajoitettu henkilöauto nytkähti eteenpäin – lakiehdotus lausuntokierrokselle. Moottori 6.6.2018. Luettavissa: <https://www.moottori.fi/liikenne/juttu/nuorten-nopeusrajoitettu-henkiloauto-nytkahhti-eteenpain-lakiehdotus-lausuntokierrokselle/>. Luettu 23.6.2018

Saarinen, Kari 2016: Moponautoajat: Miksi aikuiset autoilijat käyttävät vahvemman oikeutta? Aamulehti 30.5.2016.

Saarlo, Anna & Lampinen, Seppo 2010: Moponautot liikenteessä. Moponauton käyttäjät ja ajamisen koettu turvallisuus. Helsinki. Liikenteen turvallisuusvirasto.

Shinar, David 2007: Traffic Safety and Human Behavior. Netherlands, Elsevier Ltd.

Sormunen, Timo 2018: Kohteliaisuus kannattaa. Liikennevilkku 2018:1

Trafi, ajokortti-info.fi beta, ajokortti monkijällä ajamista varten. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/ajokortti-monkijalla-ajamista-varten> Luettu 22.6.2018.

Trafi, Ajokorttikoulutus uudistuu. Luettavissa: https://www.trafi.fi/tieliikenne/haluan_ajokortin/kuljettajantutkinto_uudistuu. Luettu 23.6.2018

Trafi, Ajoneuvoluokat. Luettavissa: <https://www.trafi.fi/tieliikenne/ajoneuvoluokat>. Luettu 12.12.2017.

Trafi, Ajoneuvoluokitus, LIITE 1. Luettavissa: [Asetuksen \(EU\) N:o 168/2013 mukainen L-luokan ajoneuvojen luokittelu](#). Luettu 12.12.2017.

Trafi, Katsastusajankohdat ajoneuvoluokittain 20.5.2018 alkaen, luettavissa: https://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastus/maaraaikaiskatsastus/katsastusajankohdat_ajoneuvoluokittain. Luettu 24.5.2018.

Trafi, Liikennekäytössä olevat mopoautot. Luettavissa: https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta/ajoneuvokantatilastot_ajoneuvolajeittain/mopoautojen_kantatilastot. Luettu 12.12.2017

Utriainen Roni, 2014: Nuorten mopoautoilun turvallisuus Suomessa. Tampereen teknillinen yliopisto. kandidaatintyö.

LIITE 1

Teemahaastattelurunko

Nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ja sen vaikutuksista nuorten liikenneasenteisiin.

Taustatiedot:

Ikä, sukupuoli, asuinkunta, ajokokemus mopoautolla

TEEMA 1 – KOKEMUKSET AGGRESSIIVISESTA KÄYTTÄYTYMISESTÄ LIIKENTEESSÄ

- Tilanne tapahtumahetkellä
- Aggressiivisen käyttäytymisen ilmenemismuoto (mm. tööttäily, lähellä perässä roikkumista, käsimerkit, kiilaamista, huutelua, uhkailua, fyysistä päälle käymistä)
- Ajankohta ja tapahtumapaikka (taajama/kaupunki/haja-asutusalue)
- Aiheutuneet vaaratilanteet
- Aiheutuneet henkilö- ja/tai taloudelliset vahingot
- Poliisin osallisuus
- Tapahtuman aiheuttamat ajatukset, tunteet ja jälkipuinti

TEEMA 2 – AGGRESSIIVISEN KÄYTTÄYTYMISEN VAIKUTUS NUOREN LIIKENNEASENTEISIIN

- Suhtautuminen
 - o aggressiivisesti käyttäytyvään henkilöön/henkilöihin
 - o muihin tielläliikkujiin
 - o liikennesääntöihin
- Vaikutus omaan liikennekäyttämiseen
- Liikenneturvallisuuden kokeminen tapahtuman jälkeen

LIITE 2

Tutkimuksen saatekirje

10.4.2018

Hyvät rehtori, opettajat ja tutkimukseen osallistuvat oppilaat!

Opiskelen Poliisiammattikorkeakoulussa Tampereella ja teen opinnäytetyötäni aiheesta ”Nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ja sen vaikutuksista nuorten liikenneasenteisiin.” Opinnäytetyötäni varten haastattelen yhteensä noin kahdeksaa 15-17-vuotiasta mopoautoilevaa nuorta eri kouluista Tampereen seudulla.

Haastattelen niitä mopoautoilevia nuoria, jotka ovat kokeneet aggressiivista käyttäytymistä heitä kohtaan liikenteessä. Aggressiivinen käyttäytyminen voi olla esim. tööttäilyä, lähellä perässä roikkumista, käsimerkkien näyttämistä, kiilaamista, huutelua, uhkailua tai fyysistä päälle käymistä. Haastattelut ovat yksilohaastatteluja, jotka toteutan nuorten kouluissa sovittuna aikana. Haastattelun arvioitu kesto on noin puoli tuntia.

Tutkimukseen osallistuminen on nuorelle täysin vapaaehtoista ja hän voi missä vaiheessa tahansa kieltäytyä siitä. Tutkimukseni noudattaa kaikkia tutkimuksen eettisiä periaatteita ja tutkimuksessa ei kerätä tai mainita haastateltavien nimiä tai muita yksilöiviä tietoja. Tutkimukseen osallistuminen vaatii vanhempien suostumuksen. Vanhempien suostumuslomake liitteenä.

Haastattelut toteutan nuorten kouluissa sovittuna ajankohtana niin, ettei siitä aiheudu haittaa koulutyölle. Haastateltavien valinta suoritetaan yhteistyössä koulun henkilökunnan kanssa sopimuksen mukaan.

Vastaan mielelläni tutkimukseen liittyviin kysymyksiin! Opinnäytetyö tullaan julkaisemaan Internetissä osoitteessa www.theseus.fi.

Ystävällisin terveisin,

Anne Kulmala-Kyyrö

anne.kulmala-kyyro@edu.polamk.fi

p. 0500 110402

Työn ohjaaja:

opettaja Mika Kyyrö Polamk

mika.kyyro@poliisi.fi

LIITE 3

Hyvät vanhemmat/huoltajat!

10.4.2018

Opiskelen Poliisiammattikorkeakoulussa Tampereella ja teen opinnäytetyötäni aiheesta ”Nuorten mopoautoilijoiden kokemuksia heihin kohdistuvasta aggressiivisesta käyttäytymisestä liikenteessä ja sen vaikutuksista nuorten liikenneasenteisiin.” Opinnäytetyötäni varten haastattelen noin kahdeksaa 15-17-vuotiasta mopoautoilevaa nuorta eri kouluista Tampereen seudulla.

Haastattelen niitä mopoautoilevia nuoria, jotka ovat kokeneet aggressiivista käyttäytymistä heitä kohtaan liikenteessä. Aggressiivinen käyttäytyminen voi olla esim. tööttäilyä, lähellä perässä roikkumista, käsimerkkien näyttämistä, kiilaamista, huutelua, uhkailua tai fyysistä päälle käymistä. Haastattelut ovat yksilöhaastatteluja, jotka toteutan nuorten kouluissa sovittuna aikana. Haastattelun arvioitu kesto on noin puoli tuntia.

Tutkimukseen osallistuminen on nuorelle täysin vapaaehtoista ja hän voi missä vaiheessa tahansa kieltäytyä siitä. Tutkimukseni noudattaa kaikkia tutkimuksen eettisiä periaatteita ja tutkimuksessa ei kerätä tai mainita haastateltavien nimiä tai muita yksilöiviä tietoja.

Nuoren ollessa alaikäinen, tarvitsen teidän suostumuksen haastatteluun. Nuori palauttaa lomakkeen haastattelun yhteydessä. Vastaan mielelläni tutkimukseen liittyviin kysymyksiin! Opinnäytetyö tullessaan julkaisemaan Internetissä osoitteessa www.theseus.fi.

Ystävällisin terveisin

Anne Kulmala-Kyyrö

anne.kulmala-kyyro@edu.polamk.fi

p. 0500 110402

Oppilaan nimi:

Nuoreni saa osallistua tutkimukseen_____

Nuoreni ei saa osallistua tutkimukseen_____

Aika ja Paikka

Huoltajan allekirjoitus

Nimen selvennys