

YLINOPEUTTA, VAI JOTAIN MUUTA?

Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset 2016 Sisä-Suomen poliisilaitoksessa.

Tero Halmela

10/2018

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto	
Tero Halmela	Poliisi (ylempi AMK)	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Ylinopeutta, vai jotain muuta? Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset 2016 Sisä-Suomen poliisilaitoksessa.	Julkinen	
Ohjaajat	Opinnäytetyön muoto	
Matti Hänti Pekka Björk	Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
<p>Sisä-Suomen poliisilaitoksen tulossopimuksessa mainitaan liikennevalvonnan yhdeksi painopisteeksi törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Mitä nämä teot ovat ja mitä muita asioita niihin liittyy? Opinnäytetyössä tarkastellaan Sisä-Suomen poliisilaitoksessa vuonna 2016 kirjattuja rikosilmoituksia, joissa on rikosnimikkeenä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Näitä rikoksia on tutkimuksessa 570 kappaletta. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten kyseinen rikosnimike ilmenee, miten rikos on tullut esiin ja liittyykö tapahtumaan joitain muita, mahdollisia riskejä lisääviä liikenne rikoksia. Tutkimuksessa on selvitetty myös muita tekoon liittyviä seikkoja.</p> <p>Tutkimus on luonteeltaan pääosin kvantitatiivinen, mutta se sisältää myös kvalitatiivisia piirteitä. Tutkimusaineistoa kerättiin käymällä läpi rikosilmoituksia poliisiasiain tietojärjestelmästä. Tutkimuksessa esitetään myös Tilastokeskuksen liikenneonnettomuuksia koskevia tilastotietoja sekä erilaisia poliisin tilastoja.</p> <p>Tutkimuksen teoriaosuudessa avataan rikosnimikettä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen sekä vertaillaan Suomen ja Ruotsin lainsäädäntöä. Teoriaosuuden jälkeen luodaan katsaus Suomen liikenneturvallisuustilanteeseen erilaisten tilastojen valossa, esitellään tutkimukseen liittyvien rikosten tapahtuma-alue sekä esitellään kyseisen rikosnimikkeen valtakunnallisia tilastoja. Toisessa osassa esitellään tutkimustulokset erilaisten muuttujien kautta.</p> <p>Keskeisinä tuloksina voidaan todeta, että ylinopeus on kirjattu suureen osaan (noin 66,5 %) rikosilmoituksista ja ylinopeutta voidaan pitää hallitsevana osatekijänä. Luku ei kuitenkaan kerro sitä, onko tilanteessa tapahtunut jotain muutakin. Rikoksesta epäillyt ovat valtaosin miehiä ja 25-34 -vuotiaat muodostivat tutkimuksen suurimman rikoksesta epäiltyjen ikäluokan. Yli puolessa tutkimuksen tapauksista kyseessä oli pelkästään tutkimuksen kohteena oleva päärikos. Noin 15 % tapauksista, rikoksesta epäillyltä puuttui kuljettamiseen vaadittava ajo-oikeus ja hänen epäiltiin tämän lisäksi syyllistyneen myös rattijuopumusrikokseen.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
77 + 1 liitesivu	lokakuu 2018	Yamk2017ON
Avainsanat	poliisitoiminta, liikennevalvonta, liikenne rikokset	

Sisällys

JOHDANTO.....	2
1. LAINSÄÄDÄNTÖ.....	5
1.1. LAINSÄÄDÄNNÖN VERTAILU	9
1.2. ENNAKKOPÄÄTÖKSET	10
2. LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE	11
3. POLIISIN TULOSSOJHAUS	20
4. TUTKIMUSYMPÄRISTÖ: SISÄ-SUOMEN POLIISILAITOKSEN ALUE	21
5. TÖRKEÄT LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISET: VALTAKUNNALLINEN TILANNE.....	25
6. TUTKIMUSMENETELMÄ	26
7. TUTKIMUKSEN KUVAUS JA LUOTETTAVUUS.....	28
8. TUTKIMUSTULOSTEN ESITTELY, VERTAILU JA ANALYSOINTI	33
8.1. RIKOKSEN TEKOAIKA	33
8.2. RIKOSTEN PALJASTUMINEN	34
8.3. RIKOSTEN TEKOTAPA	38
8.4. RIKOKSESTA EPÄILLYT	42
8.5. RIKOKSESTA EPÄILTYJEN OHEISRIKOKSET JA RISKITEKIJÄT	46
8.6. RISKEJÄ LISÄÄVÄ KÄYTTÄYTYMINEN: PAKENEMINEN	54
8.7. ONNETTOMUUDET, KUOLLEET JA LOUKKAANTUNEET	57
8.8. RIKOKSESSA KÄYTETYT AJONEUVOT.....	59
8.9. MAAKUNNALLISET EROT.....	62
9. POLIISIN TOIMINTA VALVONNAN LISÄKSI?	66
9.1. ENNALTA ESTÄVÄ TOIMINTA	66
9.2. LUPAVALVONTA	66
10. JOHTOPÄÄTÖKSET	68
11. KEHITTÄMISEHDOTUKSIA	73
LÄHTEET	75

JOHDANTO

Suomen tieliikenteessä on viime vuosien aikana kuollut vuosittain yli 250 ihmistä. Kuolleiden määrä on laskenut viime vuosikymmenten aikana, mutta jokainen liikennekuolema on turha. Vuonna 2017 Suomen tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen perusteella 230 henkilöä. Vuonna 2012 Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman vuoteen 2014. Suunnitelman johtavana visiona oli, että liikennejärjestelmä tulee suunnitella siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 6).

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti ja tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5 750 (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 12). Liikenneturvallisuuden kehitys Pohjoismaissa sekä Virossa on ollut viime vuosina liikennekuolemien suhteen myönteistä. ETSC:n tilastojen mukaan tieliikenteessä kuolleiden määrä laski vuodesta 2016 vuoteen 2017 Virossa 32,4 %, Norjassa 21,5 %, Tanskassa 13,3 %, Suomessa 10,8 % ja Ruotsissa 6,3 %. Pohjoismaista Islannin tulokset eivät ole ETSC:n tilastoissa (ETSC 2018).

Turvallisuussuunnitelman jatkoksi Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi poikkihallinnollisen strategia-asiakirjan: Yhteinen tie tulevaisuuteen, jonka mukaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavat monen eri hallinnonalan toimet. Asukaslukuun suhteutettuna Suomi sijoittuu liikennekuolemista enää EU- maiden keskitasoon (ETSC 2018A). Tavoitteeksi asetettu turvallisuuden jatkuva parantaminen edellyttää, että liikennealan ratkaisujen rinnalla myös muilla yhteiskuntapolitiikan aloilla turvallisuusnäkökulma ja sen vaatimukset otetaan huomioon ihmisten liikkumista koskevilla linjauksissa ja päätöksissä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014.)

Yhteiskunnan näkökulmasta katsottuna, tieliikenneonnettomuudet muodostavat merkittävän kansanterveysongelman ja onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset ovat noin 2-3 miljardia euroa vuodessa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 6).

Euroopan unionin tasolla liikenneturvallisuuksessa pyritään nollavisioon, jonka tarkoituksena on, että EU:n alueella liikenteessä saavutettaisiin vuoteen 2050 mennessä tilanne, jossa kukaan ei kuolisi. Toukokuussa 2018 EU:n komissio antoi liikenneturvallisuuksuden parantamista koskevan asiakirjan, jossa on esitetty erilaisia toimenpiteitä, joilla saataisiin tilannetta ohjattua tavoitteen suuntaan. Keskeisiksi tekijöiksi nostettiin teiden tehokas hallinnointi, liikenneturvallisuuksuden voimakkaampi rahoitus, teiden turvallisuuksuden kehittäminen, ajoneuvojen turvallisuus, turvallinen ajokäyttäytyminen, hälytystoimintojen nopeuden ja tehokkuuksuden varmistaminen, tulevaisuuksuden liikkumismuodot sekä EU:n rooli liikenneturvallisuuksustietoisuuksuden välittäjänä myös Unionin alueen ulkopuolelle. (EU:n komissio 2018.)

Myös naapurimaassamme Ruotsissa liikenneturvallisuuksutta pyritään jatkuvasti parantamaan. Ruotsissa on tavoitteeksi asetettu liikennekuolemien puolittaminen vuoden 2007 lukemasta vuoteen 2020 mennessä. Lukumäärällisesti tavoite vuodelle 2020 on enintään 220 liikennekuolemaa, mikä tarkoittaa enintään 22 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti (Trafikvärket 2017, 4). Vuoden 2016 tilastojen mukaan Suomen tieliikenteessä menehtyneiden suhdeluku oli 45,6 miljoonaa kohden, kun esimerkiksi Ruotsin suhdeluku oli 27,4, Norjan 25,9 ja Iso-Britannian 28,7 (ETSC, 2017). Toisaalta tilastoinneissa tulee aina muistaa mahdolliset erilaiset kirjaamiskäytännöt. Ruotsissa aloitettiin vuonna 2010 systemaattisesti kirjata itsemurhat ja tahalliset tapot erikseen onnettomuuksista (Valtonen 2014, 9). Suomessa tällaista erittelyä ei tehdä.

Uutta tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä todetaan, että Suomessa liikennekuolemien määrä väkilukuun suhteutettuna on suurempi kuin liikenneturvallisuuksudeltaan parhaimmissa maissa muun muassa siksi, että tieliikenteen ja erityisesti henkilöautoliikenteen osuus liikkumisesta on suurempi ja autokannan keski-ikä korkeampi. Esityksessä tuodaan myös esiin, että kansainvälisen vertailututkimuksen mukaan pitkät etäisyydet ja kuljettajien asenneongelmat vaikuttavat tilanteeseen. Ruotsiin verrattuna turvallisuutta heikentää se, että Suomen ajosuoritteesta suuri osa kertyy teiltä, joilla ajosuuntia ei ole eroteltu keskialueella tai -kaiteella. (HE 180/2017, 14.)

Poliisin yhtenä tehtävänä on valvoa tieliikennettä. Liikennevalvonta on yksi merkittävä kokonaisuus kansalaisten turvallisuuksuden ylläpitämisessä. Nyky-yhteiskunnassa moni asia on säännelty normein. Normit, jotka liikenneturvallisuuksudesta puhuttaessa ovat

liikennesäännöt, mahdollistavat ennalta arvattavan ja turvallisen liikkumisympäristön. Liikennesääntöjä rikkovat, syyllistyvät liikennerikkomukseen, liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai vakavimmissa tapauksissa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Poliisin toteamien liikennerikosten osalta nousevat mediassa esiin erityisesti rattijuopumukset ja suuret ylinopeudet. Rattijuopumus ja sen törkeämpi muoto ovat rikosnimikkeitä, mutta ylinopeus ei kuitenkaan itsessään sellainen ole. Ylinopeus on teon kuvaus ja suuri ylinopeus voi täyttää rikosnimikkeinä olevien liikenneturvallisuuden vaarantamisen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Liikenneonnettomuuksia on tutkittu paljon ja muun muassa onnettomuuksien tutkijalautakunnat tekevät jatkuvaa tutkimusta Suomessa tapahtuneista vakavista liikenneonnettomuuksista. Tutkijalautakunnat koostuvat eri alojen ammattilaisista, mutta lautakuntien tehtävänä on tutkia onnettomuuteen liittyviä seikkoja liikenneturvallisuuden näkökulmasta eikä selvittää rikosoikeudellista vastuuta. Poliisi suorittaa esitutkintaa rikosten selvittämiseksi ja liikennerikokset muodostavat suuren osan kaikista poliisin tietoon tulleista rikoksista. Rikoslaisissa rikosnimike törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tämä nimike kirjataan rikosilmoituksiin törkeimmissä liikennerikostapauksissa. Jokaisessa törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ei tapahdu onnettomuutta, vaikka riskit sellaiseen ovat olemassa.

Tämän opinnäytetyön tutkimuskysymyksenä on selvittää, kuinka paljon törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantaminen -rikoksia on kirjattu Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella vuonna 2016. Tutkimuksessa selvitetään, miten tapaukset ovat tulleet poliisin tietoon sekä miten ne on poliisin tietojärjestelmiin kirjattu. Yhtenä kysymyksenä on selvittää, onko ylinopeus hallitsevana tekemuotona näissä rikoksissa. Lisäksi selvitetään, onko kyseinen rikosnimike ilmoituksessa yksittäisenä tekona, vai liittyykö tapahtumiin myös tiettyjä liikenteen oheisrikoksia. Tutkimuksessa selvitetään, miten kyseiset rikokset jakautuvat maakunnittain sekä ajallisesti kuukausien, viikonpäivien ja kellonaikojen mukaan. Lisäksi tarkastellaan myös, millaiset henkilöt ovat kyseisissä rikoksissa rikoksesta epäiltyinä.

Tutkimuksessa tarkastellaan kyseisen rikosnimikkeen tunnusmerkistön sisältöä ja verrataan sitä Ruotsin vastaavaan nimikkeeseen. Tarkoituksena on esittää muutama oikeuden ennakkopäätös, joissa linjataan rikoksen tunnusmerkistön täyttymistä.

Tutkimuksessa käydään läpi vuonna 2016 Sisä-Suomen poliisilaitoksessa poliisiasian tietojärjestelmään (PATJA) kirjatut rikosilmoitukset, joissa rikosnimikkeenä on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Rikosnimikkeenä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen sisältää myös muualla kuin tieliikenteessä tapahtuvia tekoja, mutta tässä tutkimuksen kohteena ovat vain tieliikenteessä ilmenneet teot.

1. LAINSÄÄDÄNTÖ

Suomen teillä tapahtuvaa liikennettä ohjaa tieliikennelaki (3.4.1981/267). Vaikka säädös on pohjimmiltaan jo varsin vanha, on sitä päivitetty vuosien aikana. Vuonna 2013 aloitettu tieliikennelain kokonaisuudistus on saatu valmiiksi ja uusi tieliikennelaki tulee voimaan 1.6.2020. Lakiuudistuksen luonnollisena tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia, saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi sekä ottaa huomioon automaation ja tiedon hyödyntämisen tarpeet. (HE 180/2017, 6). Rikkomusten osalta merkittävimmät muutokset koskevat liikennesrikkomuksia.

Rikosnimike törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen tuli Suomen rikoslakiin vuonna 1999. Aiemmin tieliikennettä koskevat rikokset rattijuopumusrikoksia lukuun ottamatta, oli kirjattu tieliikennelakiin. Nimikkeenä oli tuolloin *törkeä liikenteen vaarantaminen*. Uudistuksella haluttiin yhtenäistää erilaisten liikennemuotojen asemaa ja erilaisten liikennemuotojen liikennesrikokset saatiin samoihin pykäliin. Rikoslain 23. luvun 2. pykälän ensimmäinen, ajoneuvoliikennettä koskeva momentti, on seuraavanlainen:

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

- 1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,*
- 2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,*

- 3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka
- 4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Perusmuotoisena tekona on siis liikenneturvallisuuden vaarantaminen (Rikoslaki 23:1§). Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä tienkäyttäjä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Tienkäyttäjäksi määritellään tieliikennelain 2 §:n mukaisesti jokainen, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa. Tieksi määritellään samassa pykälässä yleiset ja yksityiset tiet, kadut, rakennuskaavatiet, moottorikelkkareitit, torit sekä muut yleiselle liikenteelle tarkoitettut tai yleisesti liikenteeseen käytetyt alueet. Tieliikennelaissa säädetään erityisesti liikennesäännöistä ja ajoneuvolaissa mm. ajoneuvojen rakennetta koskevista asioista. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää aina myös liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttymistä (HE 32/1997, 17).

Tienkäyttäjän osalta törkeän tekemuodon ensimmäinen merkittävä asia on jo pykälän ensimmäisessä lauseessa. Tekoon voi syyllistyä vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja. Moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat tieliikennelain (3.4.1981/267) 2a §:n määritelmän mukaan: auto, moottoripyörä ja mopo sekä kolmi- ja nelipyöräisten L-luokkien ajoneuvot sekä traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo. Lista on tyhjentävä ja kyseiset ajoneuvot määritellään tarkemmin ajoneuvolain pykälissä. Tunnusmerkistön ulkopuolelle jäävät esimerkiksi jalankulkijat ja polkupyöräilijät, vaikka mielestäni nämäkin tienkäyttäjryhmät voivat omalla toiminnallaan aiheuttaa vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Näissä tapauksissa kyseeseen voi tulla rikoslain 21:13§:ssä mainittu vaaran aiheuttaminen. Jalankulkijaksi määritellään tieliikennelain 2§:ssä muun muassa rullaluistimilla kulkeva henkilö sekä polkupyörän ja mopon taluttaja.

Ajoneuvojen kuljettajan määrittelemine ei ole kuitenkaan aivan niin yksinkertaista. Kuljettajaa ei ole erikseen tieliikennelaissa määritelty. Kuljettajan voisi lähtökohtaisesti

ajattelevan olevan se, joka vastaa ajoneuvon liikkumisesta ja ohjaamisesta. Se, millä istuimella henkilö istuu, ei ole merkitystä.

Matti Tolvanen tuo esiin, että oikeuskäytännössä ja lainopissa kuljettamista on määritelty kolmella kriteerillä. Kriteerit ovat: ajoneuvon liikkuminen, hallintalaitteista ohjaaminen sekä tahallisuus/tuottamus. Peruslähtökohtana on, että ajoneuvon täytyy liikkua, jotta kuljettaminen voi tapahtua. Ajoneuvon ohjaamiseen liittyvät hallintalaitteet. Näitä ovat ohjauspyörän lisäksi esimerkiksi kaasupoljin, jarrulaitteet sekä vaihdetanko. Kolmantena tarkastellaan kuljettajan tahallisuutta tai tuottamuksellisuutta. Tärkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä myös huolimattomuudesta (Tolvanen 1999, 16-19.)

Kuljettajan roolia on vuosien saatossa mietitty myös Korkeimmassa oikeudessa. Ratkaisussa KKO: 1989:15, matkustajan, joka oli vetänyt liikkeessä olleessa autossa käsijarrusta, katsottiin osallistuneen auton kuljettamiseen, kun auton kuljettaja oli menettänyt osittain auton hallinnan. Tässä tapauksessa matkustaja oli tarttunut ajoneuvon hallintalaitteeseen. Kuusi vuotta myöhemmin tehdyssä ratkaisussa KKO: 1995:122, matkustajan, joka oli repinyt auton kuljettajaa puseron hihasta ei katsottu osallistuneen auton kuljettamiseen, vaikka kuljettaja oli menettänyt hetkeksi auton hallinnan. Tässä tapauksessa matkustaja oli vaikuttanut välillisesti ajoneuvon kulkuun.

Erilaisten robottiajoneuvojen suunnittelu- ja kehitystyö on käynnissä. Yhdysvalloissa kehitystyötä on tehty jo pidempään, mutta ensimmäisiä testiajoneuvoja on koekäytetty myös Suomessa. Ajoneuvojen automaatio on luokiteltu asteikolla 0-5, jossa 0 -ajoneuvossa ei ole automaatiota lainkaan ja 5 -ajoneuvo on täysin automaattinen, jossa automaatio kattaa kaikki dynaamisen ajotehtävän osa-alueet kaikissa tie- ja ympäristöolosuhteissa (Trafi 2018). Vaikka kokonaan automatisoituun liikenteeseen menee varmasti vielä vuosia, on mielenkiintoista pohtia, kuka silloin on lain mukainen ”kuljettaja”. Kuka silloin vastaa kyseisen ajoneuvon mahdollisista liikenn rikoksista, vai ovatko järjestelmät niin aukottomia, ettei onnettomuuksia ja rikoksia voi edes sattua?

Pykälän ensimmäisessä momentissa otetaan kantaa myös rikosoikeudelliseen syyksiluettavuuteen. Rikoslain (19.12.1889/39) 3. luvun 5 §:ssä todetaan, että rangaistusvastuun edellytyksenä on tahallisuus tai tuottamus. Samassa pykälässä todetaan

myös, että jollei toisin säädetä, rikoslaissa tarkoitettu teko on vain tahallisen rangaistava. Törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevassa pykälässä on mainittu teon tahallisuus tai törkeä huolimattomuus. Tässä tutkimuksessa ei ole tutkittu tapausten syyksiluettavuutta, vaan on keskitytty teon vertailuun tunnusmerkistötekijöiden suhteen. Yleisellä tasolla voidaan kuitenkin todeta, että teon tahallisuutta tai vaihtoehtoista tuottamuksellisuutta selvitetään usein tuomioistuimissa.

Törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevan pykälän ensimmäisessä momentissa on lueteltu neljä erilaista kohtaa. Kolmessa ensimmäisessä on mainittu esimerkkitapauksia, jolloin liikenneturvallisuuden vaarantamista ankarampaa rikosnimikettä voitaisiin soveltaa. Neljäs kohta mahdollistaa muunkinlaisen menettelyn täyttävän törkeämmän rikosnimikkeen, kunhan se on vakavuusasteeltaan kolmessa edellisessä kohdassa mainittuihin esimerkkeihin rinnastettava ja tekona omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Erilaisia tekemuotoja voi liikenteessä olla lukuisia, joten esimerkkiluettelo ei ole tyhjentävä (HE 32/1997, 17.)

Pykälään kirjattu vaatimus teon abstraktisti vakavaa vaaraa aiheuttavasta luonteesta tarkoittaa sitä, ettei pelkästään esimerkkiluettelossa mainitun liikennesäännön rikkominen yksistään, merkitse vielä syyllistymistä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Rikoksen tulee samalla olla myös "omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle". Tieliikenteessä kiinnitetään tällöin huomiota muun muassa ajotapaan, ajoneuvon kuntoon, tapahtumapaikkaan sekä liikenneolosuhteisiin, esimerkiksi näkyvyyteen, keliin ja liikennetiheyteen (HE 32/1997, 18.)

Vaaran mahdollisuus toisen terveydelle on tärkeä edellytys. Voiko yksittäinen moottoripyörän kuljettaja aiheuttaa sen täysin tyhjällä moottoritiellä? Olosuhteiden merkityksen pitäisi olla maalaisjärjelläkin ajateltuna selvää. Esimerkiksi saman suuruinen ylinopeus erilaisissa olosuhteissa, tyhjä maantie – vilkas kaupunkiympäristö, on aivan erilainen asia. Esitutkintalain 2 §:ssä mainitaan muun muassa, että esitutkinnassa selvitetään rikos ja sen teko-olosuhteet, sekä muut syyteharkintaa ja rikoksen johdosta määrättävää seuraamusta varten tarvittavat seikat.

Poliisi pyrkii valvomaan liikennettä monipuolisesti ja alueellisesti kattavasti. Valvontapyyntöjä tulee vuositasolla poliisilaitoksiin valtavasti ja niihin pyritään

mahdollisuuksien mukaan vastaamaan. Kuitenkin, poliisin asiakkailta tulee joskus kommentteja siitä, että valvontaa pitäisi olla tekemässä juuri toisaalla. Toisinaan poliisi liikennevalvontatilanteissa kuulee seuraamuksen saavilta kansalaisilta pyyntöjä, että asiassa huomioitaisiin lieventävänä seikkana esimerkiksi sitä, että hänellä on upouusi auto, jossa on viimeisintä turvallisuustekniikkaa. Liikenteessä olevien ajoneuvojen tulee olla ajoneuvolain 4 §:n mukaan kunnossa, oli ajoneuvo varustettu millaisella tekniikalla tahansa. Mikäli valvonnassa havaitaan epäkuntoisuuksia, voidaan seuraamusta muuttaa ankarammaksi.

Rangaistusasteikoksi pykälän rikkomisesta on määritelty vähintään 30 päiväsakkoa ja maksimissaan enintään 2 vuotta vankeutta. Olen suorittanut liikennevalvontaa päätoimisesti yli 15 vuotta. Oman kokemukseni mukaan tapauksissa, joissa kyseessä on ollut törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja ohessa ehkä muutama liikennesrikkomus, on tuomiona ollut päiväsakkoja. Näissä tapauksissa päiväsakkojen vaihteluväli on ollut 30 ja 80 päiväsakon välillä. Suomessa tuomitaan ehdottomaan vankeuteen pelkästä törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta erittäin harvoin. Vankeuden tullessa kyseeseen, on kokemukseni mukaan yleensä kysymys rikoskokonaisuuksista, joihin on yhdistetty useita eri tekoja ja tapauksia.

Rangaistukseksi tuomioistuin määrää sakko- ja vankeusrangaistuksien lisäksi usein myös ajokieltoa. Ajokiellon määräämisestä säädetään ajokorttilain (29.4.2011/386) 7. luvussa.

1.1. LAINSÄÄDÄNNÖN VERTAILU

Lainsäädännöt vaihtelevat eri maissa ja myös liikennesrikoksien osalta on eroavaisuuksia. Naapurimaassamme Ruotsissa on liikennesrikoksia koskeva pykälä, joka kuuluu seuraavasti:

Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

1 § Brister vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.
Lag (1994:1416).

Pykälän ensimmäinen momentti vastaa likimain meidän lainsäädäntömme perusmuotoista liikenneturvallisuuden vaarantamista. Tästä rikoksesta seuraamukseksi on määritelty päiväsakkoja.

Kyseisen pykälän toinen momentti on hyvin sisällöltään likimain sama kuin Suomessa määritelty törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Kyseisessä momentissa mainitaan, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja osoittaessaan törkeää huolimattomuutta tai selvää välinpitämättömyyttä toisten ihmisten elämää tai omaisuutta kohtaan, tuomitaan törkeästä huolimattomuudesta liikenteessä vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Rangaistusasteikkona on siis vain vankeutta. Rikoksen maksimirangaistus on kaksi vuotta kuten törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta Suomessa. Toisen merkittävän eron muodostaa lisäksi se, että Ruotsissa myös omaisuuden kohdistuvasta teosta voidaan tuomita, Suomessa törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen kohteena on ainoastaan toisen henki tai terveys.

1.2. ENNAKKOPÄÄTÖKSET

Tutkimusta varten selvitettiin, onko oikeudellisia ennakkoratkaisuja siitä, milloin teko on täyttänyt törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön tai milloin teko on tuomioistuimen mukaan ollut perusmuotoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Sähköisistä lähteistä ei tällaista ennakkoratkaisua löytynyt. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liittyviä ratkaisuja kyllä oli, mutta niiden kysymyksenä oli esimerkiksi sakon määräytyminen, asiaan liittyvän kuolemantuottamuksen syyllisyyskysymys sekä ajokiellon pituus. Varsinaista tunnusmerkistövertailua tehnyttä ennakkoratkaisua ei löytynyt.

Ennakkoratkaisujen puuttuessa voi tehdä alustavan johtopäätöksen siitä, että esitutkinnassa ja syyteharkinnassa tehdyt toimet ovat olleet pääsääntöisesti riittäviä. Rikoksen teko ja

siihen liittyvät olosuhteet on saatu selvitettyä riittävästi ja sekä syyttäjä että asianosainen ovat olleet tuomioistuimen ratkaisuihin tyytyväisiä.

2. LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE

Tutkimuksessa keskitytään sellaiseen rikosnimikkeeseen, jonka tunnusmerkistön mukaan teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Tämän vuoksi on syytä selvittää ensin, miten paljon Suomessa tapahtuu vähäistä suurempiin henkilövahinkoihin johtavia onnettomuuksia. Suomen tieliikenneonnettomuuksia tilastoidaan varsin kattavasti ja Tilastokeskus kerää tietoa liikenneonnettomuuksista. Tieliikenneonnettomuudeksi katsotaan henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo (Tilastokeskus 2017A).

Suomessa toimii onnettomuuksien tutkijalautakunnat, jotka tutkivat mm. kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja etsivät tutkimuksissaan osatekijöitä, jotka ovat vaikuttaneet onnettomuuden syntyyn. Erilaisia onnettomuustilastoja kertyy poliisin, vakuutusyhtiöiden ja onnettomuustutkintalautakuntien aineistoista. Nämä ovat kuitenkin keskenään hieman erilaisia.

Suomessa toimii Liikennevakuutuskeskuksen erillisenä osana Onnettomuustietoinstituutti (OTI), joka koordinoi kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien riippumatonta tutkintaa ja hallinnoi niistä kerättyä tietoa sekä muita liikennevahinkotilastoja. OTI:n tuottama liikennevahinkotilasto perustuu vakuutusyhtiöiden maksamiin korvauksiin liikenneonnettomuusvahingoista. (Liikennevakuutuskeskus 2017.)

Vakuutusyhtiöiden tietoon tulee kansalaisten vahinkoilmoituksista ja poliisilta tulleista ilmoituksista tulleita tietoja. Pienimmissä onnettomuuksissa ei kuitenkaan välttämättä ilmoiteta edes vakuutusyhtiöön, joten aineisto ei ole aivan täydellinen.

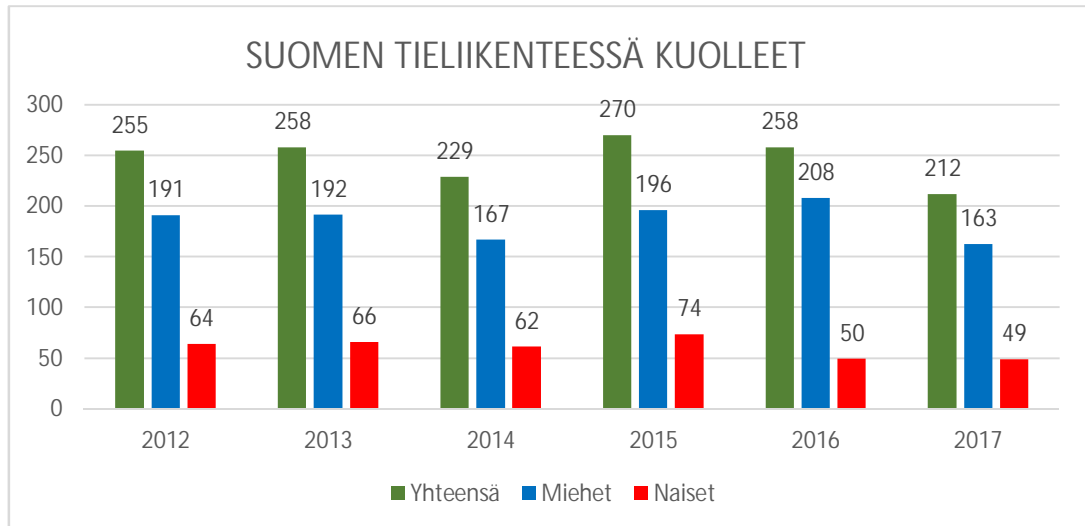
Poliisin tilastot perustuvat poliisin tietojärjestelmiin. Nämäkään eivät ole täydellisiä tietoja, sillä jokaisesta onnettomuudesta ei ilmoiteta poliisille, vaikka vakuutusyhtiöön ilmoitus

tehtäisiinkin. Tyypillisiä tällaisia onnettomuuksia voivat olla pienet parkkipaikoilla sattuneet peltikolarit, joissa henkilövahinkoja ei ole sattunut. Myöskään sellaiset liikenneonnettomuudet, joissa polkupyöräilijä on esim. oman toimintansa seurauksena loukkaantunut, eivät esiinny poliisin tilastoissa, vaikka vakuutusyhtiön tilastoissa varmasti näkyvätkin. Tilastokeskuksen tilastoimat ”viralliset” tilastot pohjautuvat poliisin tietojärjestelmistä saatuihin tietoihin. Tässä tutkimuksessa liikenneturvallisuutta kuvattaessa käytetään Tilastokeskuksen tilastoja.

Vuonna 2016 Suomen tieliikenteessä kuoli vuonna 253 henkilöä ja Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan vuoden 2017 luku oli 212 henkilöä. Kehitystä on tapahtunut, mutta viime vuosien kehitys, edellä mainittua ennakkotietoa lukuun ottamatta, ei ole ottanut merkittäviä harppauksia. Viimeisin luku antaa kuitenkin viitteen tilanteen tuntuvasta parantumisesta (Tilastokeskus 2018.) Toisaalta luvut ovat varsin pieniä, jolloin tilastollisilla sattumilla on merkitystä vuositason tuloksiin ja vuoden 2018 tilastot tulevat näyttämään, onko saavutettu tilanne pysyvä. Jokainen tieliikenteessä menehtynyt on silti liikaa.

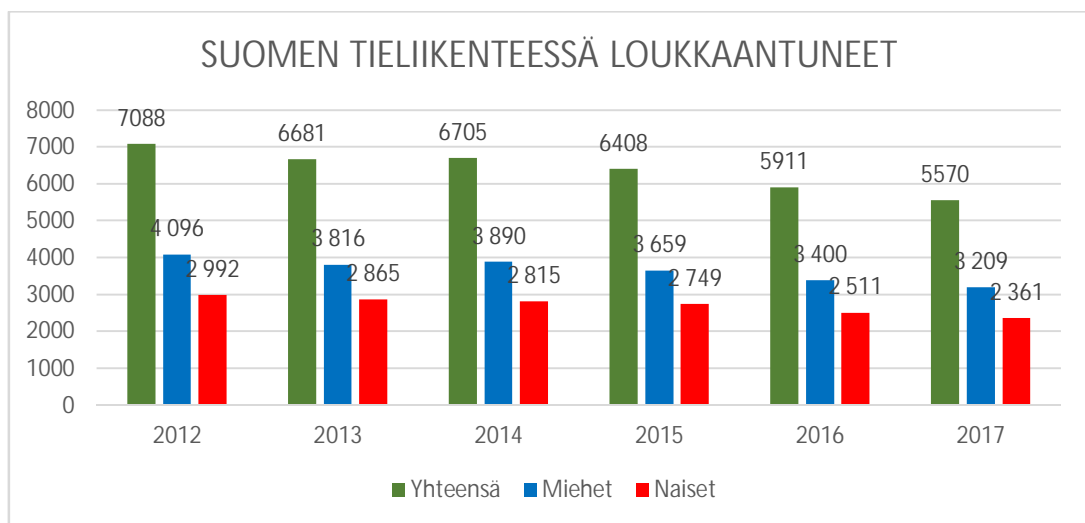
Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto on kokonaistutkimus. Tilastokeskus saa poliisiasiaan tietojärjestelmään (PATJA) tallennetut tieliikenneonnettomuustiedot poliisilta. Tiedot siirretään poliisilaitoksilta keskitettyyn rekisteriin, josta uudet tiedot muokataan ja siirretään Tilastokeskukseen 3 kertaa kuukaudessa. Jokaisen kuukauden aineistoa päivitetään vielä 3 kuukautta sen päättymisen jälkeen. (Tilastokeskus 2017A.)

Tilastot ovat siis poliisin tietoon tulleista tapauksista. Voi olla, että joissain onnettomuustapauksissa, joissa henkilöt eivät loukkaannu vakavasti, asiasta jätetään poliisille ilmoittamatta. Tässä tutkimuksessa on selvitetty Suomen liikenneturvallisuuden tilannetta tieliikenneonnettomuuksien valossa viimeisen kuuden kokonaisen vuoden ajalta, eli vuosilta 2012-2017.



Kuvio 1. Suomen tieliikenteessä kuolleet vuosina 2012-2017. (Tilastokeskus 2018A)

Viime vuosina Suomen tieliikenteessä on kuollut noin 250 henkilöä. Vuoden 2017 luku on kuitenkin pienin mitä milloinkaan aiemmin. Luku on hieman vaihdellut ja vuonna 2014 luku oli 229 henkilöä. Naisten osuus tieliikenteessä kuolleista on ollut hieman yli 25 prosenttia, lukuun ottamatta vuotta 2016, jolloin naisten osuus oli 18,97 prosenttia. Vuoden 2017 kokonaistilanteen kehittyessä parempaan suuntaa, nousi naisten suhteellinen osuus ja se oli noin 30 prosenttia. Pidemmällä aikavälillä kehitys on kuitenkin ollut merkittävämpää, sillä 1970 -luvulla liikenteessä kuoli pahimmillaan yli 1000 henkilöä. Luku on siis nykyään huomattavasti tuota pienempi, vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet noista ajoista merkittävästi.



Kuvio 2. Suomen tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 2012-2017. (Tilastokeskus 2018A)

Tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on ollut viimeisen kuuden vuoden aikana hienoisessa laskussa ja vuonna 2017 loukkaantuneita oli 5570. Siinä missä tieliikenteessä kuolleiden osalta naisten osuus on ollut yksi neljäs- tai viidesosa kaikista, on loukkaantuneissa naisten osuus hieman alle puolet. Naisten osuus on pysynyt viimeisten vuosien aikana yhden prosenttiyksikön sisällä. Pienimillään naisten osuus oli vuonna 2014 (41,98 %) ja suurimmillaan vuonna 2015 (42,90 %).

Mietittäessä liikenteellisiä riskitekijöitä kuljettajan osalta, nousee keskusteluissa usein esiin kuljettajan ikä. Nuoria kuljettajia luonnehditaan helposti riskien ottajiksi ja ikääntyneiden kuljettajien osalta epäillään iän mahdollisesti mukanaan tuomia ajoterveyteen vaikuttavia seikkoja. Ottamatta kantaa edellä mainittuihin mielipiteisiin, on hyvä tarkistaa miten eri ikäluokat näyttäytyvät onnettomuustilastoissa. Näitä tilastoja tulee kuitenkin tarkastella siten, että pitää mielessään sen tosiasian, että tieliikenteessä menehtynyt henkilö ei välttämättä ole omalla toiminnallaan vaikuttanut lopputulokseen millään tavalla.

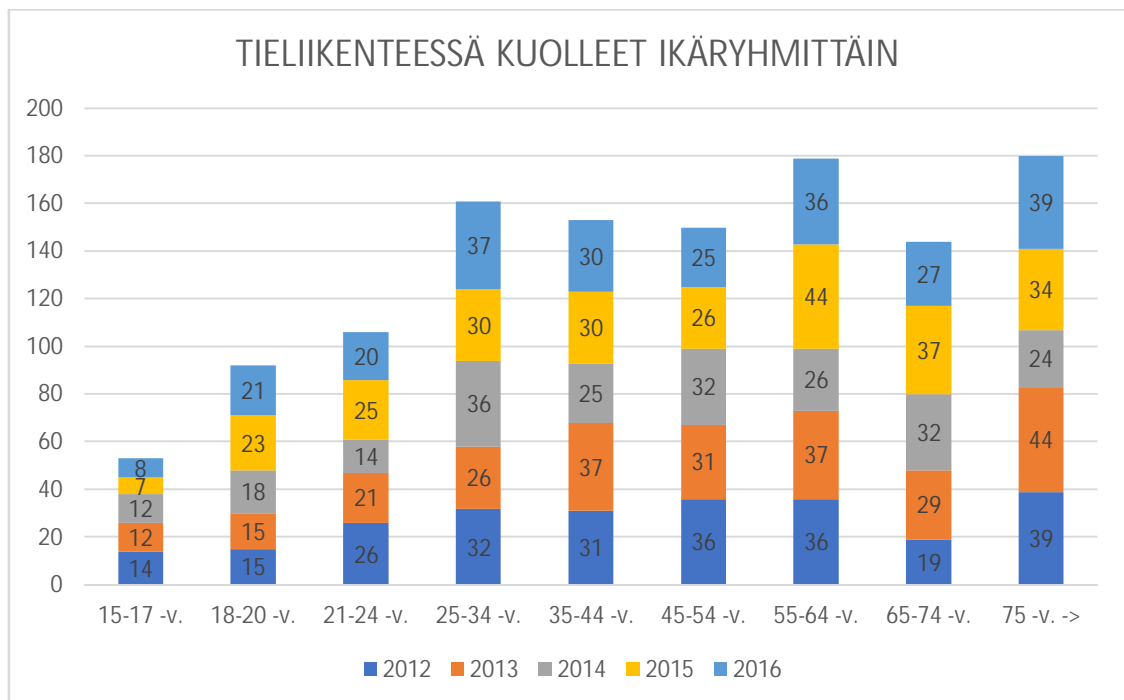
Maailman terveysjärjestö (WHO) on julkaissut internet -sivuillaan ohjekirjan, jossa käsitellään liikenteen riskitekijöitä. Ohjekirjan mukaan onnettomuuksiin joutumisen riskitekijöitä ovat:

- liian suuri tilannenopeus
- alkoholin, lääkkeiden tai huumausaineiden vaikutus
- väsymys
- nuori mieshenkilö
- autossa useita nuoria
- kevyen liikenteen edustaja taajamassa
- matkustaminen pimeässä
- ajoneuvon kunto
- tiestön kunto
- näkyvyyttä heikentävä sää
- kuljettajan heikko näkökyky

(WHO 2018)

Terveysjärjestön luettelemissa riskitekijöissä on liikenteeseen perehtyneille tuttuja seikkoja ja samat riskitekijät nousevat esiin myös suomalaisessa liikenteessä. Osalle näistä riskitekijöistä emme voi mitään, jos on tietynä aikana pakko liikkua jonnekin. Jokainen kuitenkin voi vaikuttaa siihen, ajaako esimerkiksi kovalla nopeudella tai päihtyneenä. Nuorten liikenneturvallisuutta edistämään perustettu YOURS (Youth For Road Safety) määrittelee nuorten viideksi keskeisimmäksi riskiksi suojakypärien käyttämättömyyden, ylinopeuden, rattijuopumuksen, turvavyön käyttämättömyyden ja ajamiseen keskittymisen puuttumisen (YOURS 2018). Nuorten onnettomuuksissa on taustalla paljon riskien ottamista, kuten kovia nopeuksia, turvavyön käyttämättömyyttä ja alkoholia (Liikenneturva 2016).

Suomalaisväestön ikärakenne on muuttunut ja liikenteessä on yhä enemmän iäkkäämpiä kuljettajia. Ikä ei sinänsä ole riskitekijä, mutta ikääntyminen tuo usein mukanaan seikkoja, joilla on merkitystä liikenteessä suoriutumisen kanssa. Ajoterveys yleisesti ottaen on noussut keskusteluihin entistä enemmän.



Kuvio 3. Tieliikenteessä vuosina 2012-2016 kuolleet ikäryhmittäin. (Tilastokeskus 2017A)

Kuviossa 3 on esitelty tieliikenteessä kuolleet ikäryhmittäin. Tilastokeskus erittelee alaikäisiä ja nuoria iän mukaan vuosittain. Tähän kuvioon on kuitenkin näistä tilastoista muodostettu ikäryhmät 15-17-vuotiaat ja 18-20-vuotiaat. Suomessa ensimmäisen

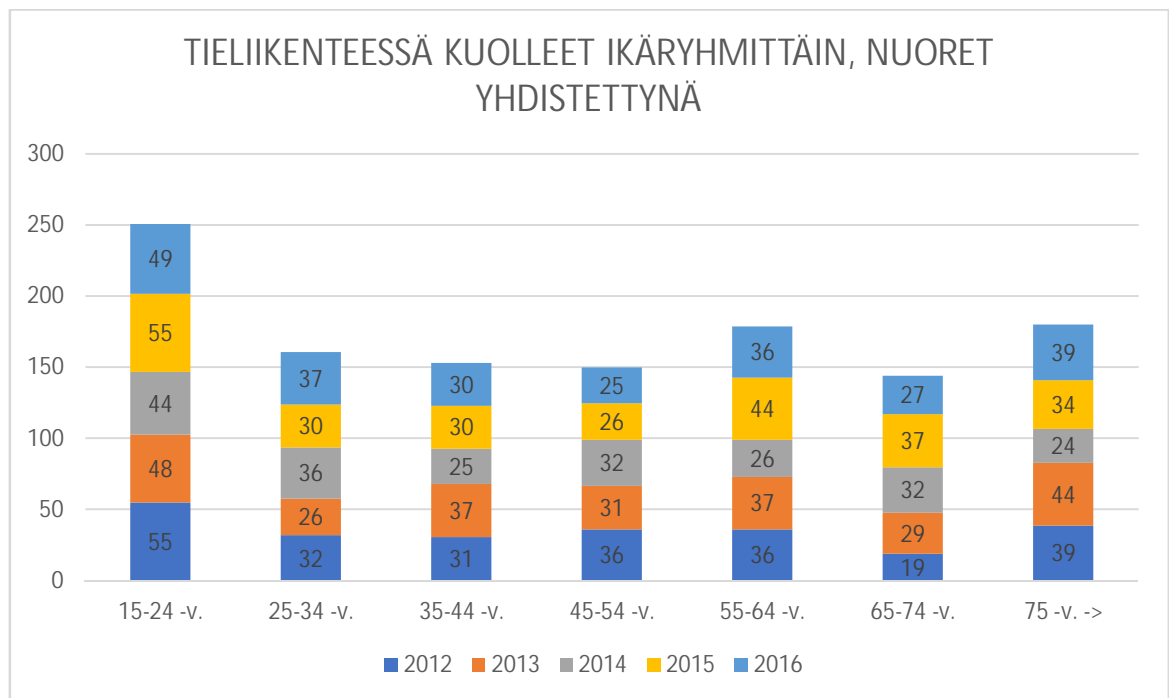
moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen vaaditun ajokortin voi saada täytettyään viisitoista vuotta. Moottorikäyttöisistä ajoneuvoista mopoja, kevyitä nelipyöriä, traktoreita ja kevytmoottoripyöriä voi ajaa luvallisesti alle kahdeksantoistavuotiaana. Tästä syystä tähän tutkielmaan on muodostettu kyseinen ikäluokka.

Ajo-oikeuden haltijoiden liikennekäyttäytymistä seurataan ja erilaisista liikenne rikoksista tai -rikkomuksista saaduilla seuraamuksilla on vaikutusta ajo-oikeuden voimassaoloon. Poliisin on ajokorttilain 65 §:n mukaan määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan pykälässä mainittuihin rikoksiin. Saman pykälän toisessa momentissa puhutaan sellaisista kuljettajista, jotka ovat juuri saaneet ensimmäisen auton tai moottoripyörän kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin. Auton ajo-oikeuden haltija on kuitenkin 1 momentista poiketen määrättävä ajokieltoon, jos hän auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana syyllistyy kolmesti kahden vuoden tai kahdesti yhden vuoden sisällä 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Sama koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden alkamisesta.

Näitä ”uusia” kuljettajia seurataan kahden vuoden ajan hieman tarkemmin. Auton kuljettamiseen vaadittavan ajokortin suorittamiseen vaaditaan kahdeksantoista vuoden ikä. Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää tilastoja ajokorteista. Tilastoista on kuitenkin vuonna 2016 poistunut lyhytaikainen ajo-oikeus, kun auton kuljettamiseen oikeuttava kahden vuoden lyhytaikainen ajo-oikeus poistui lainsäädännöstä. Vaikka jotkut nuoret siirtävät ajokortin hankkimista myöhempään, näkemykseni mukaan suuri osa nuorista suorittaa auton ajokorttia varten kuljettajantutkinnon heti 18 täytettyään. Tästä syystä tutkielmaan on luotu ikäluokka 18-20 vuotta. Liikenteen turvallisuusviraston tilastojen mukaan B -luokan hyväksytyjä kuljettajantutkintoja suoritettiin vuonna 2016 noin 60 000 kappaletta ja 18 ja 19 -vuotiaille myönnettiin yhteensä noin 39 000 kpl B -luokan varsinaisia ajokortteja (Trafi 2017).

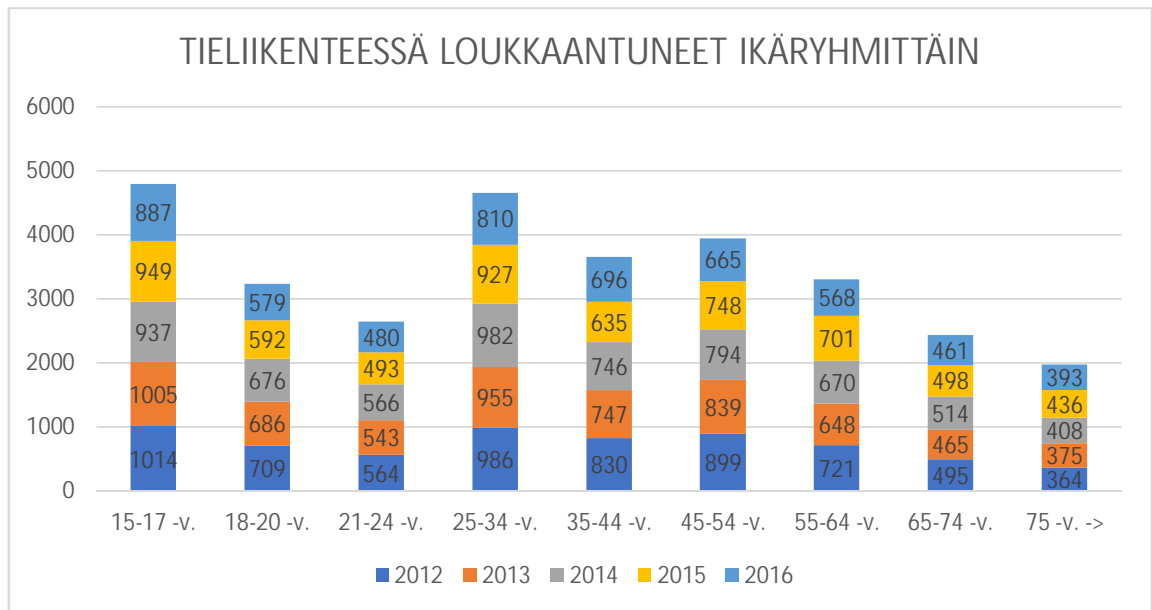
Tutkittaessa kuviota 3, voidaan todeta, että viiden vuoden ajanjaksolla eri ikäluokissa menehtyneiden lukumäärät ovat vaihdelleet, mutta ikäluokat 55-64-vuotiaat ja yli 75-vuotiaat muodostavat suurimmat pilarit. Yli 75 -vuotiaiden osuutta saattavat selittää muun muassa jo edellä mainitut iän mukanaan tuomat seikat, mutta myös se tosiasia, että

nykypäivän tieliikenteessä yli 75 -vuotiaiden osuus tienkäyttäjistä on aiempaa suurempi. Toisaalta ikä tuo mukanaan myös sen, että onnettomuuksista tulleista vammoista toipuminen on nuorempia heikompaa. Kuviota katsottaessa tulee myös huomata se, että siinä nuorimmat on jaettu kolmeen eri ikäryhmään, eikä kymmenvuotisjaksolle, kuten muut ikäluokat (pois lukien 75 -vuotiaat ja sitä vanhemmat -luokka).



Kuvio 4. Tieliikenteessä 2012-2016 kuolleet, nuoret yhdistettyinä. (Tilastokeskus 2017A)

Kuvioon 4 yhdistettiin nuorille tehdyt kolme ikäluokkaa yhdeksi. Tätä kuvaajaa tutkittaessa voidaan havaita, että alle 25 -vuotiaat nuoret ovat tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneiden tilaston mukaan selkeästi suurin tilastollinen riski-ikäluokka. Ikäluokka 15-24 -vuotiaat, on suurin tieliikenteessä menehtyneiden ikäluokka jokaisena tarkastelujakson vuotena, muiden ikäluokkien osalta sijoituksissa näkyy eri vuosina muutoksia.



Kuvio 5. Tieliikenteessä vuosina 2012-2016 loukkaantuneet. (Tilastokeskus 2017A)

Kuviossa 5 on tieliikenteessä loukkaantuneiden lukumäärät jaoteltuna ikäryhmittäin samalla tavalla kuin kuviossa 3. Kuviossa on havaittavissa kaikkein nuorimpien (15-17 -vuotiaat) merkittävä osuus loukkaantuneissa. Tarkastelujakson aikana nuorimmat muodostivat suurimman loukkaantuneiden ikäluokan vuotta 2014 lukuun ottamatta, jolloin 25-34 -vuotiaita oli enemmän. Yleisesti ottaen vuosien aikana on jonkin verran vaihtelua joka ikäryhmässä.

Vuoden 2016 osalta huomiona voidaan todeta, että muiden ikäryhmien loukkaantuneiden laskiessa edellisestä vuodesta, oli 35-44 -vuotiaiden ikäluokka ainoa, jossa loukkaantuneiden määrä nousi. Jos kuviossa 5 esitetyt luvut muokattaisiin ikäluokkien osalta samalla tavalla, kuten tehtiin kuviossa 4, voitaisiin todeta nuorten osuuden olevan suorastaan murskaavan iso. Vuonna 2016 15-24 vuotiaiden osuus kaikista tieliikenteessä loukkaantuneista peräti 35,13 prosenttia. Nuorten osuutta loukkaantuneissa saattavat nostaa muun muassa nuorten liikkuvuus ja se, että liikenteessä nuoret käyttävät paljon muun muassa polkupyöriä, mopoja ja kevyitä nelipyöriä eli sellaisia ajoneuvoja, joissa ei ole merkittäviä rakenteellisia turvatekijöitä esimerkiksi autoihin verrattaessa. Onnettomuuden sattua, loukkaantumisen riski on tällöin suurempi.

Tässä kuvaajassa merkillepantavaa on myös vanhimpien pieni osuus. Kaikista loukkaantuneista, 75 vuotta täyttäneiden osuus on vain 6 prosenttia. Tieliikenteessä

kuolleiden osalta, vanhimmat muodostivat nuorten jälkeen toiseksi suurimman osuuden. Loukkaantuneissa tilanne on toinen, joten johtopäätöksenä voisi tehdä sen, että vanhemmat ihmiset joutuvat onnettomuuksiin ehkä muita ikäluokkia harvemmin, mutta onnettomuuksissa saattaa tulla kohtalokkaammat seuraukset.

TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET KUUKAUSITTAIN

	2013	2014	2015	2016	2017	YHT.
Tammikuu	20	17	18	17	11	83
Helmikuu	6	14	15	19	19	73
Maaliskuu	17	13	19	13	20	82
Huhtikuu	17	12	26	18	19	92
Toukokuu	28	16	22	22	26	114
Kesäkuu	30	24	18	24	20	116
Heinäkuu	38	30	22	28	27	145
Elokuu	22	22	38	29	15	126
Syyskuu	17	20	23	23	15	98
Lokakuu	13	18	29	27	25	112
Marraskuu	32	18	22	22	20	114
Joulukuu	18	25	18	16	13	90

Kuvio 6. Tieliikenteessä kuolleet kuukausittain vuosina 2013-2017. (Tilastokeskus 2018B)

TIELIIKENTEESSÄ LOUKKAANTUNEET KUUKAUSITTAIN

	2013	2014	2015	2016	2017	YHT.
Tammikuu	413	418	460	440	435	2166
Helmikuu	349	398	335	343	384	1809
Maaliskuu	390	425	399	272	330	1816
Huhtikuu	323	479	385	401	364	1952
Toukokuu	636	563	593	592	496	2880
Kesäkuu	707	548	592	603	527	2977
Heinäkuu	717	833	686	584	556	3376
Elokuu	710	695	744	624	558	3331
Syyskuu	677	660	582	635	527	3081
Lokakuu	609	551	521	470	477	2628
Marraskuu	584	497	551	467	501	2600
Joulukuu	566	638	560	480	421	2665

Kuvio 7. Tieliikenteessä loukkaantuneet kuukausittain 2013-2017. (Tilastokeskus 2018B)

Liikenneonnettomuuksia on syytä tarkastella myös ajankohdallisesti. Kuvioissa 6 ja 7 on esitetty tilastotietoja Suomen tieliikenteessä tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista kuukausittain. Kuvioiden värikorostukset ovat tehty siten,

että jokaisen kuukauden lukemaa verrataan toisiinsa, pienin luku on vihreällä pohjalla ja väri muuttuu luvun kasvaessa vaaleen ja muuttuen kohti tummanpunaista. Kuvioiden oikeassa reunassa on kuukausien yhteenlaskettu luku, joiden osalta on tehty värikorostus samalla periaatteella.

Kuolleiden osalta tilastollisten poikkeamien merkitys pienissä luvuissa on suuri ja värimaailmassa on selvää hajontaa. Yksittäisenä kuukautena vähiten tieliikenteessä menehtyneitä oli helmikuussa 2013 (6), eniten oli saman vuoden heinäkuussa ja vuoden 2015 elokuussa (38). Yhteenlaskusarakkeessa voidaan havaita, että tieliikenteessä vähiten ihmisiä on menehtynyt kyseisten vuosien helmikuussa (73) ja eniten heinäkuussa (145). Syyskuu on touko-marraskuu välisellä runsaslukuisella ajanjaksolla selvästi pienempi.

Loukkaantuneiden osalta (kuvio 7) tilastot osoittavat selvempää johdonmukaisuutta. Tammikuu-huhtikuu -välinen aika on kuviossa vihreällä pohjalla jokaisen yksittäisen kuukauden kohdalla ja vähiten loukkaantuneita on tapahtunut maaliskuussa 2016 (272). Eniten punaista väriä osuu muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta touko-syyskuu -väliselle ajanjaksolle. Erityisen suurena loukkaantumisten määrä näyttäytyy heinäkuussa 2014, jolloin loukkaantuneita oli 833 kappaletta. Luku on kuviossa esitetyn 60 kuukauden selvästi suurin ja 89 kappaletta suurempi kuin seuraavaksi suurin luku. Yhteenlaskusarakkeessa suurimmat loukkaantuneiden määrät löytyvät heinäkuussa (3376) ja elokuussa (3331). Loukkaantuneiden suhteen rauhallisinta on vuosien aikana ollut helmikuussa (1809) ja maaliskuussa (1816).

3. POLIISIN TULOSOHJAUS

Poliisin toiminta perustuu lakiin. Manner-Suomi on jaettu alueellisesti yhteentoista poliisilaitokseen. Nämä poliisilaitokset vastaavat toimialueensa poliisitoiminnasta. Poliisilaitokset suorittavat lakisääteisiä tehtäviään Poliisihallituksen tulosohtauksessa. Sisäministeriö ja Poliisihallitus tekevät vuosittain tulossopimuksen, jossa sovitaan poliisitoimen keskeisistä tulostavoitteista (Poliisi 2017A). Poliisihallitus sopii poliisilaitosten kanssa keskinäiset tulossopimukset. Sisä-Suomen poliisilaitoksen kanssa solmitussa tulossopimuksessa vuoden 2017 tavoitteissa 1. luvun 9:ssä kohdassa mainitaan

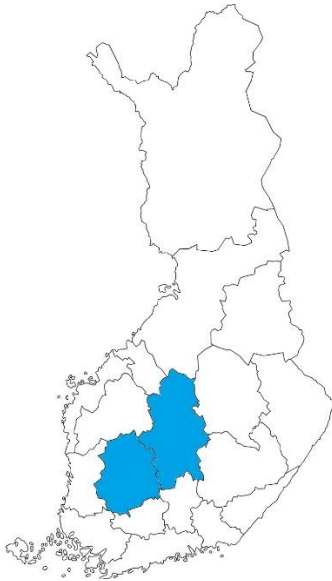
valvonnan painopisteiksi rattijuopumukset, törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ja raskas liikenne (Poliisihallitus 2016).

Poliisilaitos itse määrittelee tarkemmin, miten se tulossopimuksessa asetettuihin painopisteisiin toimintaansa suuntaa. Liikennevalvonnan osalta poliisilaitoksen toimintaa ohjaavat sisäiset ohjausasiakirjat sekä myös ennakkoon määritellyt kansainväliset ja valtakunnalliset teemavalvontajaksot, joissa valvontaa suoritetaan tehostetusti tietyillä valvonnallisilla painotuksilla erillisen ohjauksen mukaisesti. Sisä-Suomen poliisilaitoksessa liikennevalvontaa suorittavat valvonta- ja hälytystoimintasektorilla toimivan liikennepoliisiyksikön henkilöstö sekä hälytyspartioista koostuvien kenttäyksiköiden henkilöstö. Konstaapelit suorittavat liikennevalvontaa ja tekevät havaintojensa perusteella toimenpiteitä. Suurin osa liikennetrikoksista käsitellään kentällä suppeassa esitutkinnassa rikesakko- ja sakkomenettelyssä. Vakavimmissa tapauksissa asiasta kirjataan rikosilmoitus ja suoritetaan laajempi esitutkinta.

Poliisilaitoksen alueella tehdään myös automaattista liikennevalvontaa. Tämä tapahtuu sekä automaattivalvonta-autoilla että teiden varsilla sijaitsevilla kiinteillä valvontapisteillä. Automaattisella valvonnalla todetuissa tapauksissa kameroiden ottamat kuvat siirretään sähköisesti Helsingissä sijaitsevaan Poliisin liikenneturvallisuuskeskukseen, joka hoitaa kuvien käsittelyn. Vakavimpien tapausten, kuten epäiltyjen törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisien kohdalla, tieto tapahtuneesta teosta palautuu takaisin poliisilaitokseen, jossa suoritetaan asian suhteen esitutkinta.

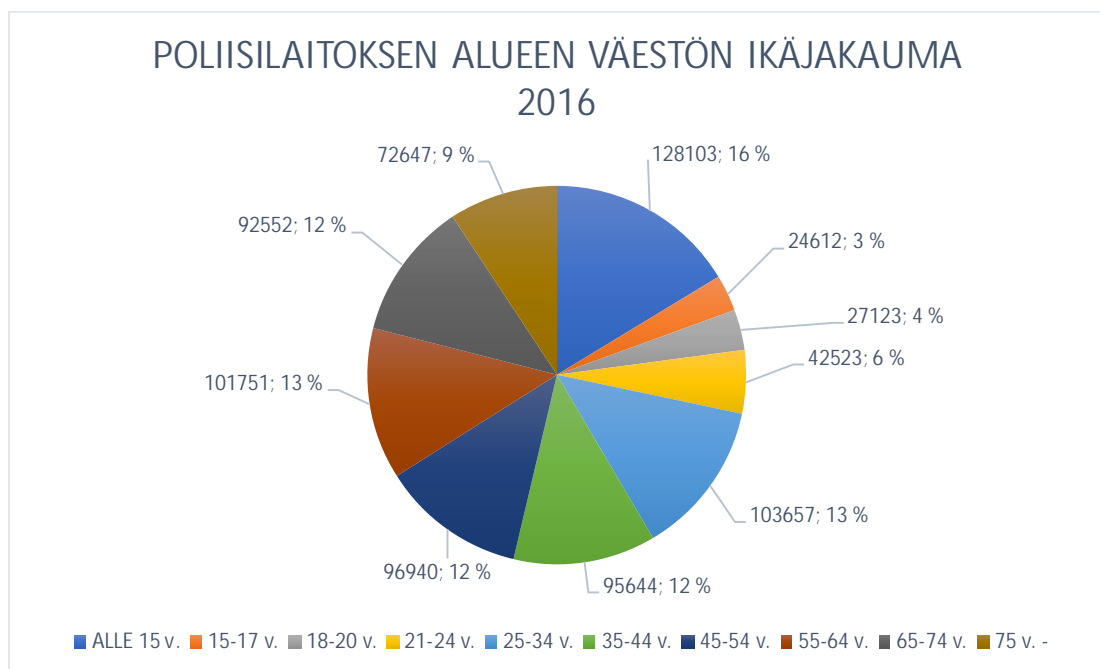
4. TUTKIMUSYMPÄRISTÖ: SISÄ-SUOMEN POLIISILAITOKSEN ALUE

Sisä-Suomen poliisilaitos aloitti poliisin viimeisimmän rakenneuudistuksen jälkeen toimintansa vuoden 2014 alusta. Poliisilaitos kattaa maantieteellisesti Keski-Suomen ja Pirkanmaan maakuntien alueet, joissa on yhteensä 45 kuntaa. Poliisilaitoksen alueella on kaksi selkeää keskittymää: Tampere ja Jyväskylä, jotka ovat maakuntien keskuskaupungit. Poliisilaitoksen pääpoliisiasema sijaitsee Tampereella ja poliisilaitoksen palveluksessa työskentelee noin 1000 henkilöä.



Kuvio 8. Sisä-Suomen poliisilaitoksen alue: Pirkanmaan ja Keski-Suomen maakunnat. (Tilastokeskus 2017C)

Keski-Suomen ja Pirkanmaan maakuntien pinta-ala on yhteensä 29 149 km² (Paikkakunta.net 2017). Poliisilaitoksen alueella asui 31.12.2016 Tilastokeskuksen tietojen mukaan 785 552 henkilöä, joista naisia oli noin 50,6 prosenttia ja miehiä noin 49,4 prosenttia. Sisä-Suomen väkiluku oli vuoden 2016 lopussa 14,27 prosenttia koko Suomen väkiluvusta. Keski-Suomessa väkiluku oli noin 276 000 henkilöä ja Pirkanmaalla noin 509 000 henkilöä (Tilastokeskus 2017D.).

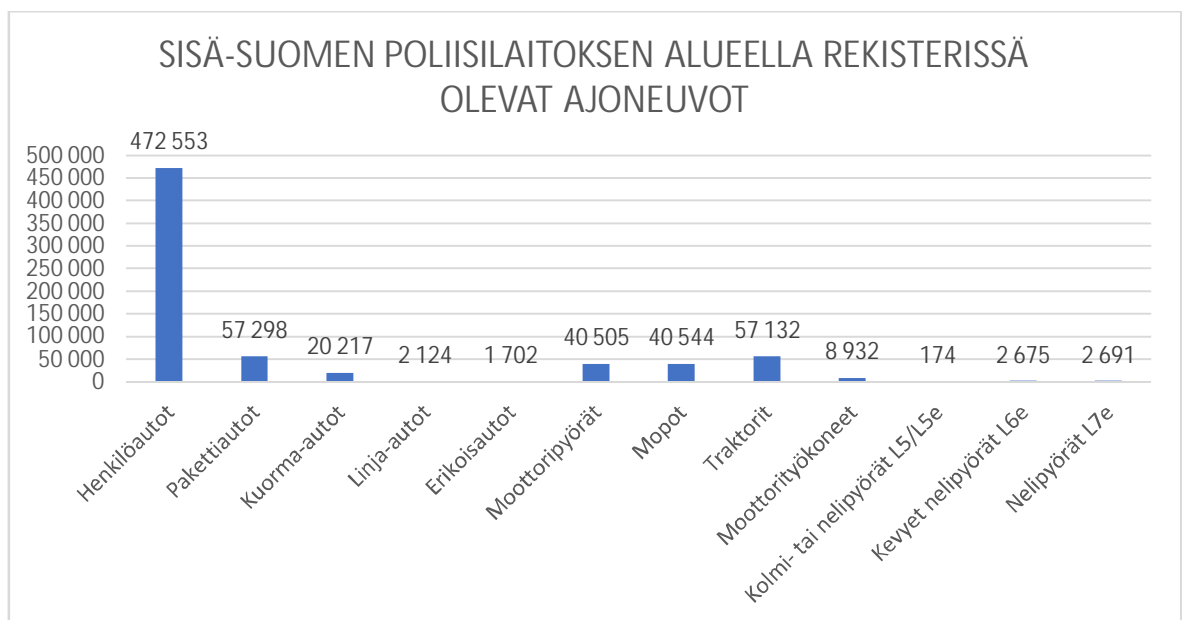


Kuvio 9. Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueen ikäjakauma 2016. (Tilastokeskus 2017B)

Kuviossa 9 esitetään Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella elävän väestön ikäjakauman tilanne 31.12.2016. Ikäluokat on muodostettu vastaamaan ikäryhmittäin tieliikenneonnettomuustilastoissa (kuviot 3 ja 5) esitettyä ikäjakaumaa. Kuvioista voidaan selvästi havaita, että alueen väestö jakautuu kymmenvuosittain, nuorimpien ja vanhimpien lukuja huomioon ottamatta, varsin tasaisesti.

Poliisilaitos sijaitsee nimensä mukaisesti Suomen keskellä ja sen halki kulkee useita valtateitä, joista merkittävimmät ovat Keski-Suomen läpi kulkeva valtatie 4 (Helsinki-Utsjoki) sekä Pirkanmaan läpi kulkeva valtatie 3 (Helsinki – Vaasa). Maantiekilometrejä ELY-keskuksien hallinnoimilla yleisillä teillä poliisilaitoksen alueella on yhteensä 10 566 ja se on 13,32 prosenttia koko manner-Suomen kilometrimäärästä (Liikennevirasto 2017, 25).

Koska tutkimuksessa keskitytään moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan epäillyksi tekemiin rikoksiin, on syytä tarkastella, kuinka paljon erilaisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja on Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella rekisteröity.



Kuvio 10. Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella rekisterissä olevia ajoneuvoja, tilanne 31.12.2016. (Tilastokeskus 2017E.)

Kuviosta 10 on selvästi havaittavissa, että henkilöautot muodostavat kaikkein suurimman rekisterissä olevan ajoneuvoryhmän. Sisä-Suomen alueen henkilöautojen osuus on 14,22 prosenttia koko Suomen henkilöautokannasta. Ajoneuvoluokkien suhdeluvut koko Suomen vastaavaan ajoneuvokantaan on varsin tasaisesti 12-15 prosentin tuntumassa. Ainoana poikkeuksena ovat kevyet nelipyörät, joita poliisilaitoksen alueella on 19,02 prosenttia kaikista Suomen kevyistä nelipyöristä. (Tilastokeskus 2017E.) Kevyet nelipyörät tunnetaan kansankielellä mopoautoina ja mopomönkijöinä. Kaikkien edellä kuvattujen ajoneuvoluokkien yhteenlaskettu määrä on 14,03 prosenttia koko Suomen vastaavien ajoneuvoluokkien lukumäärästä (Tilastokeskus 2017E).

SISÄ-SUOMEN POLIISILAITOKSEN ALUEELLA LIIKENNEONNETTOMUUKSISSA LOUKKAANTUNEET

	2013	2014	2015	2016	2017	YHT.
TAMMIKUU	53	48	60	66	63	290
HELMIKUU	40	58	45	55	57	255
MAALISKUU	45	52	49	37	42	225
HUHTIKUU	55	62	54	65	48	284
TOUKOKUU	101	86	75	83	67	412
KESÄKUU	89	72	82	78	86	407
HEINÄKUU	102	110	96	98	87	493
ELOKUU	91	84	98	85	78	436
SYYSKUU	90	85	64	73	82	394
LOKAKUU	84	50	75	63	58	330
MARRASKUU	109	62	83	59	72	385
JOULUKUU	82	99	71	70	72	394

Kuvio 11. Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneet kuukausittain vuosina 2013-2017. (Tilastokeskus 2018B)

Valtakunnallisia liikenneonnettomuuksia ja niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden osuuksia koskevia tilastoja esiteltiin aiemmin luvussa 2. Tutkimuksessa tarkastellaan Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella tapahtuvia liikennerikoksia, joten on hyvä ottaa tarkasteluun myös alueellinen liikenneturvallisuustilanne. Kuvioon 11 on koottu tilastoja vuosina 2013-2017 Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden osalta. Kuvion värikorostukset on tehty vastaavalla tavalla kuin kuviossa 6. Loukkaantuneiden suhteen kuukausien yhteenlasketut värikorostukset ilmenevät lähes samankaltaisina kuin valtakunnallisissa tilastoissa. Helmi- ja maaliskuussa loukkaantumisia tapahtuu vähiten ja heinäkuu on Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueellakin seuranta-ajalla loukkaantumisten valossa vaarallisin kuukausi.

Liikenneturvillisuustilannetta olisi mahdollista katsoa poliisilaitoksen alueella myös liikenneonnettomuuksissa kuolleiden osalta, kuten kuviossa 6 valtakunnan tasolla. Kuukausittaiset luvut ovat kuitenkin niin pieniä, että tilastollisten poikkeamien, kuten yksittäisten useamman menehtyneen vaatinut onnettomuus muuttaa lukuja ja niiden suhteita merkittävästi. Tästä syystä tällaista kuviota ei oteta tässä tutkimuksessa esille.

5. TÖRKEÄT LIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMISET: VALTAKUNNALLINEN TILANNE

Törkeiden liikenneturvillisuuden vaarantamisten osalta Suomen tilanne on viime vuosina pysynyt varsin samankaltaisena. Viranomaisten tietoon tulleiden rikosten osalta vaihteluväli on vuosina 2010-2016 ollut lukumäärältään 3635 ja 4135 kappaletta välillä. Eniten rikoksia tapahtui vuonna 2011 ja vähiten seuraavana vuonna. Vuonna 2016 rikoksia oli Tilastokeskuksen tietojen mukaan 3879 kappaletta. Lukumääräisesti eniten rikoksia tuli tuolloin poliisin tietoon Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella. Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella tapahtuneet rikokset olivat 15,2 prosenttia kaikista Suomessa tapahtuneista rikoksista. Verrattuna muihin poliisilaitoksiin, törkeitä liikenneturvillisuuden vaarantamisia on tapahtunut nykyisen Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella lukumäärällisesti kaikkein eniten jokaisena vuonna vuosina 2011-2016 (Tilastokeskus 2017F).

Naapurimaamme Ruotsin tilastot rikosnimikkeestä grov vårdslöshet i trafik vuosilta 2010-2016 antavat vaihteluväliksi 965 ja 1190 kappaletta. Ruotsissa kyseistä rikosnimikettä on esiintynyt eniten vuonna 2011 ja vähiten vuonna 2014. Vuonna 2016 rikosnimikettä esiintyi Ruotsin poliisin tilastojen mukaan 1033 kappaletta. (Ruotsin poliisi 2017.)

Liikenne-rikokset ovat suurelta osin piilorikollisuutta, eikä tätä tutkimusta tehdessä ole tiedossa liikennevalvonnan painotuksia naapurimaassamme. Vaikka rikosnimikkeet eivät olekaan täysin vastaavia (luku 1.1.), voidaan nimikkeiden lukumääriä katsoessa todeta, että vakavampia liikenne-rikoksia tapahtuu Ruotsissa merkittävästi Suomea vähemmän. Myös liikenneonnettomuuksissa menehtyneiden suhdeluku miljoonaa asukasta kohden Ruotsissa (25,3) on selvästi Suomea (40,5) pienempi (ETSC 2018A).

6. TUTKIMUSMENETELMÄ

Poliisi julkaisee toiminnallisia tuloksia joka vuosi niin valtakunnallisella kuin paikallisellakin tasolla. Rikostilastoja esitetään faktisilla luvuilla, jotka jättävät kuitenkin selittämättä rikoksiin liittyviä yksityiskohtia tai erityispiirteitä. Tutkimuksessa halutaan selvittää, mitä asioita liittyy törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen - rikosnimikkeeseen. Aiempaa vastaavanlaista tutkimusta ei löytynyt.

Tutkimus on luonteeltaan määrällinen eli kvantitatiivinen ja sitä voisi luonnehtia tilastolliseksi analyysiksi. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla selvitetään lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa voidaan tarvittavia tietoja etsiä erilaisista tilastoista, rekistereistä, tietokannoista tai kerätä tietoja myös itse (Heikkilä 2010, 13-18.)

Tutkimuksen perusjoukko on se joukko, josta tietoa halutaan. Mikäli tutkimuksessa on tarkoitus tutkia vain osaa perusjoukosta, kutsutaan tutkimusta otantatutkimukseksi. (Heikkilä 2010, 14). Tässä tutkimuksessa perusjoukkona voidaan pitää Suomessa vuonna 2016 tapahtuneita törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia ja otantatutkimuksen kohteina vastaavaan aikaan Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella tapahtuneita tekoja.

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa aineiston kerääminen ja sen käsittely ja analysointi ovat erillisiä vaiheita. Perinteisesti tiedot kerätään ensin paperille, josta ne siirretään tietokoneelle käsittelyä varten (Heikkilä 2010, 123). Tässä tutkimuksessa on tutkittu poliisiasiaan tietojärjestelmässä (PATJA) olevia rikosilmoituksia. Rikosilmoitukset on käyty läpi yksitellen kyselykannan (RikiTrip) -kautta ja ilmoitusten tiedot on syötetty manuaalisesti suoraan tietokoneelle Excel -pohjaiseen havaintomatriisiin.

Matriisi on taulukko, johon on kaikki tutkimuksen numeerinen informaatio. Matriisi muodostuu riveistä ja sarakkeista, joissa jokainen rivi kuvaa yhden ja saman mittauskohteen informaatiota ja jokainen sarake yhden muuttujan arvot jokaiselta mittauskohteelta (Metsämuuronen 2002, 13). Tutkimusta varten tehtyyn matriisiin muodostui 27 saraketta. Esimerkiksi rikoksesta epäillyn henkilön ikä on muuttuja, joka tutkimuksen alkuvaiheessa määriteltiin tehtäväksi luokiteltuna muuttujana, jolloin epäillyn

ikää ei tarkasti tutkimuksessa esitetä. Luokitteluperuste otettiin vastaavaksi, joilla esitellään liikenneturvallisuutta kuvaavia tilastoja.

Tutkimusta varten tehdyn matriisin muuttujat ovat luokitteluasteikolla mitattuja eli diskreettejä (Nummenmaa, ym. 1997, 115). Luokitteluasteikon tasoisten muuttujien arvoista voidaan sanoa vain ovatko ne samanlaisia vai erilaisia (Heikkilä 2010, 81).

Ilmoituksia käytiin läpi ja tietoja syötettiin matriisiin kuukauden ajanjakso kerrallaan työn hallinnoimisen helpottamiseksi. Matriisin tietoja on jälkikäteen tarkastettu satunnaistarkastuksilla tulosten paikkaansa pitävyyden varmistamiseksi. Matriisia koostettaessa on eri vaiheissa suoritettu myös erilaisia vertailulaskutoimituksia lukujen täsmävyyden varmistamiseksi.

Tutkimuksen aineistoksi on otettu poliisiasian tietojärjestelmästä Sisä-Suomen poliisilaitoksen poliisilaitoskoodilla kirjatut rikosilmoitukset vuodelta 2016, joissa vähintään yhdeksi rikosnimikkeeksi on merkitty törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tutkimukseen valitut tapaukset syötettiin manuaalisesti Excel -pohjaiseen havaintomatriisiin. Tutkimuksessa esiintyviä muuttujia esitellään niiden esiintymisten lukumäärien eli yleisyyden perusteella.

Tutkimusta varten tietojärjestelmistä käytiin läpi 564 rikosilmoitusta, joissa tutkittavana olevia törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen -rikosnimikkeitä oli yhteensä 570 kappaletta. Matriisia työstettäessä oli paljon käsin tehtävää työtä ja se vei paljon aikaa. Aina ei ole selvää, kuinka aineisto on koodattava, joten aineiston tallennuskin vaatii suunnittelua (Nummenmaa, ym. 1997, 23). Aineiston käsittelyä varten suunniteltiin etukäteen mindmap, jonka perusteella määriteltiin taulukon muuttujat. Koodausvaiheessa tiedostosta otettiin vaiheittain varmuuskopioita. Muuttujia tuli tallennusvaiheessa muutama lisää ja joitain muokattiin.

Diskreettistä aineistoa tutkittaessa ollaan kiinnostuneita havaintojen lukumääristä ja niiden osuuksista muuttujien eri luokissa (Nummenmaa, ym. 1997, 115) Tutkimustuloksia on tässä tutkimuksessa esitetty taulukoinnilla ja kuvaajilla. Taulukolla voidaan esittää taloudellisesti ja objektiivisesti monia lukuja pienessä tilassa (Heikkilä 2010, 149).

Taulukoita on esitetty tämän tutkimuksen tuloksissa ja myös liitteissä. Tilastokuvioilla voidaan esittää aineiston rakenteellisia ominaisuuksia (Heikkilä 2010, 155).

7. TUTKIMUKSEN KUVAUS JA LUOTETTAVUUS

Tutkimuksessa poliisiasian tietojärjestelmään kirjattu aineisto luokiteltiin havaintomatriisiin 19 erilaisen muuttujan mukaan. Tietojärjestelmän RikiTrip -kyselykannan kautta tehdyllä haulla, jossa rikosnimikkeenä oli törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, poliisiyksikkönä Sisä-Suomen poliisilaitos ja tapahtuma-ajankohtana 1.1.-31.12.2016, saatiin tulokseksi 564 rikosilmoitusta. Ilmoituksissa oli yhteensä 570 törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen -rikosnimikettä.

Aineiston muuttujiksi valittiin:

- tapahtumakuukausi
- tapahtumaviikonpäivä
- tapahtuma-aika
- tapahtumamaakunta
- rikosnimikkeen teon tarkenne
- liittyykö tapahtumaan onnettomuus
- jos on tapahtunut onnettomuus, onko sen seurauksena loukkaantuneita
- jos on tapahtunut onnettomuus, onko sen seurauksena kuolleita
- rikoksesta epäillyn sukupuoli
- rikoksesta epäillyn ikä (jaettu 9 eri ikäluokkaan)
- epäilläänkö rikoksesta epäiltyä myös rattijuopumuksesta(alkoholi)
- epäilläänkö rikoksesta epäiltyä myös rattijuopumuksesta(huume)
- epäilläänkö rikoksesta epäiltyä myös rattijuopumuksesta(alkoholi+huume)
- epäilläänkö rikoksesta epäiltyä myös kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta
- millainen ajoneuvo rikoksesta epäillyllä oli
- yrittikö rikoksesta epäilty paeta poliisia moottorikäyttöisellä ajoneuvolla
- onko poliisi oma-aloitteisesti todennut vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttävän liikenne rikoksen
- onko tapahtunut todettu automaattisella liikennevalvonnalla
- perustuuko tunnusmerkistön täytyminen paikkatutkinnassa esille tulleisiin asioihin tai muun todistajan kuin poliisimiehen kertomukseen

Ennen muuttujien lopullista valitsemista oli ehdotuksena yhdeksi muuttujaksi tapahtumapaikan määrittäminen taajamaan tai taajaman ulkopuolelle. Ajatuksena tämä oli mielenkiintoinen ja onnettomuustutkinnassa näitä tietoja kerätään, joten vertailua näiden tulosten kanssa olisi voitu tällä luokittelulla tehdä. Tutkimusaineistoa selattaessa

tuli kuitenkin ilmi useita sellaisia tapauksia, joissa rikoksesta epäilty pakeni poliisia. Pakenemisen aikana epäilty saattoi kulkea vuoroin taajamassa ja taajaman ulkopuolella. Ongelmaksi muodostui se, miten tällaiset tapaukset luokiteltaisiin. Määrittelyllä olisi ollut merkitystä myös muiden muuttujien ja niihin liittyvien tulosten tulkinnan osalta. Näiden tulkinnallisten seikkojen vuoksi tämä muuttuja jätettiin tutkimuksesta pois.

Myöskin tekopaikkakunta oli yhtenä ajatuksena tutkimuksen muuttujaksi. Tutkimuksessa ei ollut kuitenkaan tarkoituksena se, että rikoksesta epäiltyjä henkilöitä voitaisiin tästä helposti yksilöidä. Joillain paikkakunnilla rikosten lukumäärä oli niin pieni, että rikosten luokittelu paikkakunnittain olisi saattanut tuoda tarpeettomasti liian yksilöivää tietoa. Tästä syystä paikkakunta jätettiin luokittelusta pois ja maantieteellisesti keskityttiin vain maakuntatasolle. Ennen tutkimuksen aloittamista oli olettama, että ylinopeus näkyy korostetusti tutkimuksen kohteena olevissa rikoksissa. Matriisin täyttämävaiheessa kirjattiin ylös myös rikosilmoituksissa poliisimiehen toteamia nopeuksia ja tapahtumapaikan nopeusrajoituksia.

Tutkimuksen pätevyyttä eli validiteettia tarkasteltaessa, tulee selvittää, kuinka tutkimus vastaa sille asetettuihin kysymyksiin. Tutkimuksen luotettavuudella eli reliabiliteetilla taas tarkoitetaan tutkimuksen tulosten tarkkuutta. Tulokset eivät saa olla sattumanvaraisia, vaan tutkimus voitaisiin toistaa tarvittaessa saaden samankaltaisia tuloksia (Heikkilä 2010, 30.)

Tutkimuksessa aineistona on 570 törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen - rikosnimikettä, jotka on kirjattu Sisä-Suomen poliisilaitoksessa vuonna 2016. Tulokset kuvaavat siis vain yhden vuoden aikana tapahtuneita tekoja ja maantieteellisesti rajatulla alueella. Toisaalta, tarkasteltaessa poliisin tietoon tulleiden rikoksien lukumääriä useammalta vuodelta, voidaan todeta, että tutkimuksen tapahtumavuosi 2016 ei ole ollut Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella kyseisten rikosten osalta aiempiin vuosiin verrattuna mitenkään erityisen poikkeava vuosi.

Tutkimuksen tuloksia tulkittaessa on syytä huomioida, että kyseessä on poliisin kirjaamien rikosilmoitusten perusteella saadut tiedot. Tutkimuksessa ei ole selvitetty, millaisiin ratkaisuihin asioiden osalta on päädytty myöhemmin syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa. Tutkittavassa aineistossa ei ole myöskään eritelty saman rikoksesta

epäillyn tekemiä mahdollisia useampia tapauksia, joten sama epäilty saattaa näkyä tuloksissa sukupuolen ja ikähaarukan osalta useampaan kertaan.

Tutkimuksessa on myös tapauksia, joissa rikoksesta epäiltyä ei ole tiedossa. Esitutkinnassa ei ole saatu selvitettyä, kuka tapahtuma-aikaan on ajoneuvolla ollut liikenteessä. Tutkimusaineistossa on myös kaksi tapausta, joissa samaan rikosnimikkeeseen on kirjattu kaksi epäiltyä, eikä selostusosa tuo esiin mitään selvitystä siitä, kumpi ajoneuvoa on tapahtumahetkellä ajanut. Nämä tapaukset on tässä tutkimuksessa luokiteltu selvittämättömiksi, eikä näin ollen epäiltyjen ikäjakaumaa, sukupuolta, mahdollista rattijuopumusepäilyä tai ajo-oikeudettomuutta ole huomioitu tutkimuksen luokittelussa.

Havaintomatriisissa on tutkimusta varten rikoksen teko aika määritelty tapahtumakuukauden, -viikonpäivän ja -kellonajan mukaan. Joskus tapahtuma saattaa kestää useamman minuutin. Tapahtumakellonajaksi on näissä tapauksissa tässä tutkimuksessa kirjattu tapahtuman alkamisaika. Muutamassa tapauksessa ajotapahtumat on yhdistetty jo aiemmin tehtyyn rikosilmoitukseen anastetusta ajoneuvosta, jolloin tutkimuksessa tarkoitetuksi tapahtuma-ajaksi on merkitty tutkimuksen kohteena olevaan rikosnimikkeeseen liittyvä tapahtuma-aika. Yöaika on poliisitoiminnallisesti erityisesti viikonloppuisin vilkasta, joten vuorokauden molemmin puolin sijoittuvissa tapauksissa tapahtumaviikonpäivän ja -kellonajan suhteen tapahtuma-ajaksi määriteltiin tässä tutkimuksessa tapahtuman alkamisaika ja -viikonpäivä.

Rikosnimikkeeseen liittyy poliisiasiaan tietojärjestelmässä teon tarkenne, eli kuvaus siitä, miten rikosnimikkeen tunnusmerkistö on täyttynyt. Tutkimuksessa haluttiin yhtenä merkittävänä asiana selvittää, onko ylinopeus näissä rikoksissa hallitsevana tekijänä. Yhtenä muuttujana on se, mikä tarkenne rikokseen on rikosilmoitusta kirjattaessa valittu.

Matriisissa on yhtenä luokittelukohtana onnettomuus. Tässä tutkimuksessa liikenneonnettomuudeksi on kirjattu poliisin pakkopysäytyksessä suoritettua kiinni ajoa lukuun ottamatta kaikki sellaiset tapaukset, joissa on tapahtunut ulosajo, suistuminen tai törmääminen. Tämän tutkimuksen luokittelun mukaisessa onnettomuudessa ajoneuvon ei ole tarvinnut kärsiä merkittäviä vahinkoja. Mikäli ilmoituksen selostusosaan on kirjattu, että onnettomuuden seurauksena henkilö tai henkilöitä on loukkaantunut, on tämä merkitty matriisiin. Matriisissa ei ole siis kirjattuna loukkaantuneiden määrä. Samalla periaatteella

on matriisissa esitettynä myös kuolleet. Onnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden lukumääriä ei siis tämän tutkimuksen tuloksissa tuoda esille.

Rikoksesta epäiltyjen osalta on sukupuolen lisäksi tutkittu sitä, minkä ikäinen epäilty on ollut täytettyinä vuosina tapahtumahetkellä. Epäillyn ikä on luokiteltu eri ikäryhmiin, jotka on muodostettu vastaamaan Tilastokeskuksen ylläpitämien liikenneonnettomuustilastojen ikäluokkia. Tutkimuksessa on selvitetty myös sitä, onko tapauksessa rikoksesta epäiltyä henkilöä epäilty myös rattijuopumusrikoksesta (rattijuopumus tai törkeä rattijuopumus) ja sitä onko kyseessä alkoholi, huumaus- tai lääkeaine vai ajaminen alkoholin ja huumaus- tai lääkeaineen vaikutuksen alaisena. Automaattisessa liikennevalvonnassa todetuissa tapauksissa tietoa rikoksesta epäillyn mahdollisesta päihtymyksestä ei ole, sillä tapahtuman kuvaamisen jälkeen asiaa selvitetään esitutkinnassa eikä kohdeajoneuvoa pysäytetä välittömästi teon jälkeen.

Samalla tavalla on tutkittu myös, onko kuljettajaa epäilty kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta (rikoslaki 23:10 §), jolloin kuljettajalla ei ole voimassaolevaa kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa ajo-oikeutta. Tutkimuksessa kyseistä epäilyä ei ole tarkemmin jaoteltu, mutta tähän rikokseen epäilty voi olla kokonaan ajo-oikeudeton, ajokiellossa, häneltä puuttuu juuri kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen vaadittava ajo-oikeus tai epäillyn ajo-oikeus ei ole ajokiellon jälkeen palautunut (ajokorttilaki 2:6 § ja 7§). Ajo-oikeutta ei myöskään ole, mikäli ajo-oikeuden haltija ei noudata alkolukon käyttöä koskevaa ehtoa (ajokorttilaki 2:6 §).

Tutkimuksen yhtenä tutkimuskohteena ovat tapaukset, joissa rikoksesta epäilty on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajaessaan paennut tai pyrkinyt pakenemaan poliisia. Poliisi ei lyhyissä pakoyrityksissä aina kirjaa liikennerikokseksi poliisimiehen pysäytysmerkin noudattamatta jättämistä (Koskimaa 2007, 10). Tässä tutkimuksessa haluttiin ottaa mukaan pidempikestoisten pakenemisten lisäksi myös lyhyemmät pakoyritykset. Pako -kenttään on luokiteltu sellaiset tapaukset, joissa rikosilmoituksen selostusosan perusteella käy ilmi, että ajoneuvo on ajanut karkuun tai pyrkinyt pakenemaan. Tällaisena kirjauksena voi olla esimerkiksi: ”kiihdytti voimakkaasti”.

Koska poliisin liikennevalvonnan yhtenä painopisteenä ovat Sisä-Suomen poliisilaitoksessa vuoden 2017 tulossopimuksen (Poliisihallitus 2016, 2) mukaan juuri

törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset, on tutkimuksessa yhdeksi kohteeksi otettu poliisin aktiivisesti suorittama liikennevalvonta. Sama painopiste on mainittu tulossopimuksessa myös vuodelle 2018 (Poliisihallitus 2017, 1). Poliisin suorittaman liikennepysäytysyrityksen taustalla ei aina ole välttämättä liikennevalvonnalliset intressit, vaan ajoneuvo saattaa liittyä esim. johonkin muuhun rikokseen. On myös huomioitava, että joissain tapauksissa törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö täyttyy vasta siinä vaiheessa, kun kohdeajoneuvo ajaa poliisia karkuun, oli pysäytyksen syynä tai lähtötapahtumana ollut sitten mikä tahansa.

Tutkimuksen havaintomatriisin liikennevalvonta (LV) -kohtaan on luokiteltu kaikki sellaiset tapaukset, joissa rikosilmoituksen selostusosan mukaan poliisi on oma-aloitteisesti tehnyt havainnon liikenne rikoksesta, joka täyttää vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. Tämä luokittelu pitää sisällään myös automaattisen liikennevalvonnan toteamat tapaukset, jotka on luokiteltu myös erikseen omana kohtanaan.

Poliisimiehellä on poliisin hallinnosta annetun lain (14.2.1992/110) 15c §:n mukaan velvollisuus myös vapaa-aikanaan ryhtyä toimiin, mikäli se on välttämätöntä vakavien rikosten ollessa kyseessä. Tämän tutkimuksen aineistossa on kaksi poliisimiehen vapaaajalla toteamaa tapausta, jotka on luokiteltu matriisissa liikennevalvonta -kohtaan.

Matriisin ilmoituskohtaan (ILM) on luokiteltu sellaiset tapaukset, joissa rikosnimikkeen tunnusmerkistön täytyminen perustuu joko tapahtuneen onnettomuuden paikkatutkinnassa tehtyjen tutkimusten varaan tai muun kuin poliisimiehen tekemien havaintojen ja todistajakertomuksien varaan.

Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja. Tutkimuksessa yhtenä näkökulmana oli selvittää, millaisilla ajoneuvoilla ja miten usein erilaisilla ajoneuvoilla rikokseen syyllistytään.

8. TUTKIMUSTULOSTEN ESITTELY, VERTAILU JA ANALYSOINTI

Tässä luvussa tutkimustulokset esitellään luvussa 7 käsiteltyjen eri muuttujien kautta ja tuloksia analysoidaan ja vertaillaan. Keskeisimpiä tuloksia on koostettu havaintomatriisista erilaisiin kuvaajiin (27 kappaletta), jotka helpottavat asioiden hahmottamista. Ote havaintomatriisista on tämän tutkimuksen liitteenä.

8.1. RIKOKSEN TEKOAIKA

Rikoksen tekoajankohdasta voidaan tehdä vertailuja muihin asioihin ja ilmiöihin varsin helposti. Tutkimuksessa rikokset luokiteltiin tekoajan mukaan kuukausittain, viikonpäivittäin ja tapahtuman kellonajan mukaan. Pidempikestoisissa tapauksissa tapahtuma-ajaksi määriteltiin tapahtuman alkamisaika, ja mikäli kesto ajoittui kahden vuorokauden puolelle, merkittiin viikonpäiväksi tapahtuman alkamispäivä.

Tutkimusaineistosta voitiin heti huomata, että tapahtumat jaottuivat eri kuukausille varsin epätasaisesti. Myös viikonpäivät olivat toisistaan poikkeavia.

KUUKAUDET JA VIIKONPÄIVÄT													
	TAMMI	HELMI	MAALIS	HUHTI	TOUKO	KESÄ	HEINÄ	ELO	SYYS	LOKA	MARRAS	JOULU	YHT.
MA	0	6	5	5	6	6	9	5	6	7	3	8	66
TI	4	1	1	3	9	3	3	9	4	7	3	1	48
KE	0	1	5	3	6	11	4	7	5	4	5	1	52
TO	2	2	6	7	6	12	6	5	12	3	4	6	71
PE	1	5	3	17	11	14	17	15	16	6	5	4	114
LA	6	1	11	11	15	7	14	11	6	10	2	6	100
SU	4	3	10	8	13	11	13	10	25	18	3	1	119
YHT.	17	19	41	54	66	64	66	62	74	55	25	27	570

Kuvio 12. Rikosten ajoittuminen kuukausittain ja viikonpäivittäin.

Kuukausijakauman osalta itselläni oli ennakkokäsitys, että talvikuukaudet ovat kesäkuukausia hiljaisempia. Tämä asetelma koskee koko poliisin tehtäväkenttää yleensäkin. Tutkimus vahvistaa käsityksen oikeaksi: tammikuu ja helmikuu olivat selvästi hiljaisimmat, marraskuu ja joulukuu olivat myös varsin rauhallisia. Maaliskuussa on havaittavissa vilkastumista ja huhtikuusta lokakuuhun on varsin vilkasta. Touko-, kesä-, heinä- ja elokuu olivat hyvin tasaisia, mutta syyskuu oli mielestäni ehkä hieman yllättäen kaikista vilkkain kuukausi. Erityisesti syyskuun sunnuntait korostuivat selvästi vilkkaimpina, kun taas tammikuun maanantaisin ja keskiviikkoisin ei tapahtunut yhtään

törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista. Vilkkaimpana kuukautena tapahtui törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia rauhallisimpaan kuukauteen verrattuna yli nelinkertainen määrä.

	MA	TI	KE	TO	PE	LA	SU	YHT.
00:00-05:59	14	12	7	11	14	21	53	132
06:00-11:59	10	2	6	13	15	6	8	60
12:00-17:59	19	20	22	21	35	15	28	160
18:00-23:59	23	14	17	26	50	58	30	218
YHT.	66	48	52	71	114	100	119	

Kuvio 13. Rikosten ajoittuminen viikonpäivittäin ja kuuden tunnin aikajaksoin.

Tapaukset lajiteltiin ensin tunneittain, mutta tunneittain esitetty taulukko osoittautui varsin vaikeasti luettavaksi. Tapahtuman kellonajan esittämiseksi vuorokausi jaettiin kuviossa 13 esitettyyn neljään kuuden tunnin ajanjaksoon, jotka sijoituivat puolelta yöltä aamuun, aamusta puoleenpäivään, puolestapäivästä iltaan ja illasta puoleen yöhön. Ajanjaksoista kaikkein vilkkain oli illasta puoleen yöhön kestävä aika, jolloin teoista tapahtui hieman yli 38 prosenttia, aamupäivän tunnit olivat hiljaisimmat 10,5 % osuudella.

Viikonpäivittäin tarkasteltuna tapahtumat painottuvat suurelta osin viikonlopuille ja perjantain, lauantain ja sunnuntain luvut ovat muihin päiviin nähden omaa luokkaansa. Perjantain, lauantain ja sunnuntain aikana tapahtui noin 58,4 prosenttia kaikista rikoksista. Kaikista tapauksista lähes viidennes (19,5 prosenttia) tapahtui lauantain kello 18:00 ja sunnuntain kello 06:00 välisenä aikana. Tiistai ja keskiviikko olivat selvästi viikonpäivistä rauhallisimmat ja tiistaiamupäivän voidaan havaita olevan erittäin hiljainen.

8.2. RIKOSTEN PALJASTUMINEN

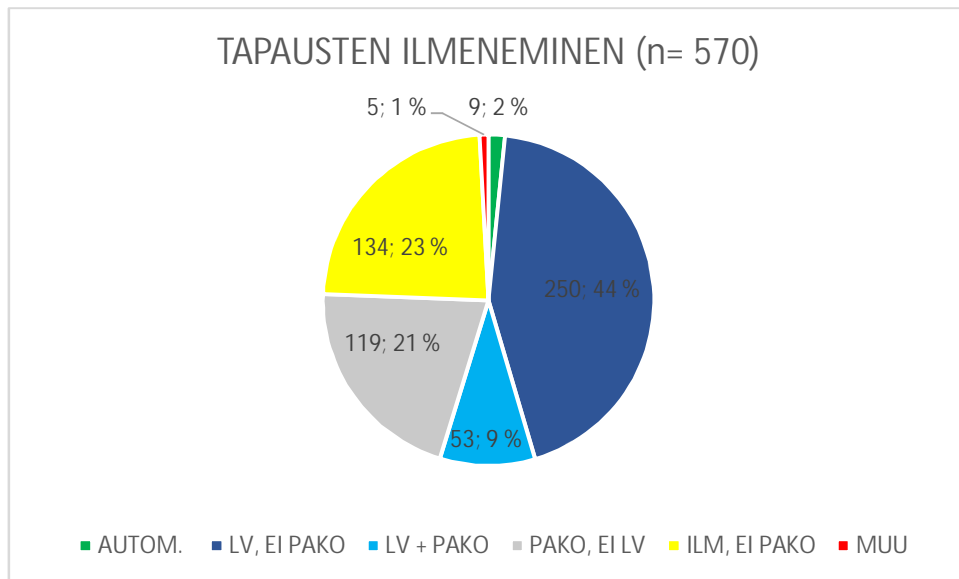
Kuinka tutkimuksen rikokset ovat paljastuneet tai tulleet ilmi? Itse olen työskennellyt pitkään liikennevalvontaa suorittaen ja todennut useita törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia. Kaikki tapaukset eivät kuitenkaan tule ilmi liikennevalvonnan seurauksena, vaan toisinaan poliisi saa tiedon tapahtuneesta hätäkeskukselta, kun on tapahtunut esimerkiksi liikenneonnettomuus. Tutkimuksessa yhtenä tutkimuskohteena oli selvittää, miten aineiston tapauksissa on päädytty tutkittavana olevaan rikosnimikkeeseen.

Päänäkökuulmiksi muodostuivat poliisin suorittama liikennevalvonta ja ilmoitustiedot.

Poliisin suorittamalla liikennevalvonnalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sellaista tapausta, jossa poliisin oma-aloitteiseen primäärihavaintoon perustuen ajoneuvon kuljettajan epäillään syyllistyvän vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttävään tekoon. Tähän luokitteluun ei ole sisällytetty tapauksia, joissa ajoneuvosta on jo tullut muualta ennakkotietoa ja sen vuoksi sitä on esimerkiksi etsitty. Ilmoitustiedoilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sellaista tapausta, jossa rikosnimikkeeseen on päädytty liikenneonnettomuuden paikkatutkinnassa ilmenneiden seikkojen tai muun kuin poliisimiehen antaman todistajankertomuksen perusteella.

Osassa tapauksista rikoksesta epäilty pyrkii välttämään poliisin pysäytysyrityksen ja yrittää paeta. Pakeneminen täytyy siis ottaa huomioon yhtenä tarkastelukulmana. Pakeneminen saattaa johtua jostain liikennevalvontaan liittymättömästä syystä ja on mahdollista, että rikosnimikkeen teonkuvauksen mukainen toiminta tapahtuu vasta pakenemisen aikana. Tutkimusaineistossa määriteltyä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla pakenemista tai sen yrittämistä esiintyi 172 kertaa.

Poliisi on viime vuosina voimakkaasti lisännyt automaattista liikennevalvontaa ja myös Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella on useita kiinteitä valvontapisteitä sekä kaksi automaattisen liikennevalvonnan valvonta-autoa. Vaikka automaattinen liikennevalvonta on poliisin liikennevalvontaa, haluttiin se tutkimuksessa ottaa myös yhdeksi omaksi tutkimuskohteeksi, jotta saataisiin selville, kuinka suuri merkitys sillä on näiden rikostapausten paljastumisessa.



Kuvio 14. Rikostapausten ilmeneminen

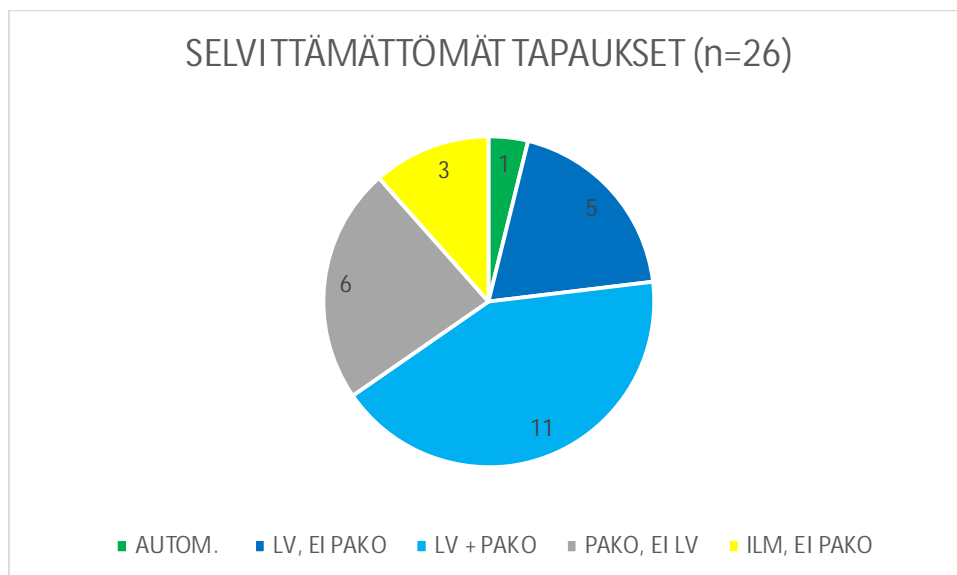
Kuviossa 14 esitetään tutkimuksen rikostapausten ilmenemiseen/paljastumiseen liittyviä vaihtoehtoja. Vaihtoehdot ovat automaattinen liikennevalvonta (vihreä), liikennevalvonta, johon ei sisälly pakoyritystä (sininen), liikennevalvonta, johon sisältyy pako tai pakoyritys (vaaleansininen), pako tai pakoyritys, johon ei aluksi sisälly vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttävä tekoa (harmaa), onnettomuuden paikkatietoihin tai kansalaisen todistajankertomukseen perustuva nimike (keltainen) tai edellä kuvattuihin kuulumattomat tapaukset (punainen).

Merkittävimmäksi muodoksi osoittautuu poliisin liikennevalvonta, jossa poliisi on oma-aloitteisesti todennut vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttävän teon, eikä kohdejoneuvo ole yrittänyt paeta. Tästä voisi tehdä päätelmän, että rikollinen teko on todennäköisesti täyttänyt heti myös törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. Kohdejoneuvon pysäyttäminen tehdään liikennevalvonnassa, automaattista liikennevalvontaa lukuun ottamatta, yleensä heti teon toteamisen jälkeen. Poliisin liikennevalvonta -määritelmään kuuluvia tapauksia, joihin ei sisälly pakenemista tai sen yritystä, oli yhteensä 250 kappaletta, mikä muodostaa 44 % kaikista tapauksista.

Seuraavaksi yleisin rikoksen ilmenemisen muoto ovat onnettomuuspaikkatutkinnassa esiin tulleet seikat tai kansalaisen todistajankertomukseen perustuvat seikat, jotka muodostavat 23 % kaikista tapauksista.

Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla pakeneminen tai sen yritys liittyy tutkimusaineiston mukaan 30 % kaikista tapauksista ja on 21 % tapauksista pääsääntöisesti rikosnimikkeen tunnusmerkistön täyttävän toiminnan lähtökohta. Poliisin suorittaman automaattisen liikennevalvonnan osuus törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osalta on tutkimusaineistossa varsin pieni, muodostaen vain kaksi prosenttia kaikista tapauksista. Toisaalta, tutkimustulokset eivät kerro sitä, kuinka hyvin automaattinen liikennevalvonta on toiminut ennalta estävästi. Kiinteästä kameravalvonnasta on ilmoitettava liikennemerkillä.

Edellä mainittuihin luokitteluihin kuulumattomista viidestä tapauksesta kolmessa hätäkeskukseen oli tullut ilmoitusta ajoneuvon poikkeavasta tai vaarallisesta ajamisesta ja poliisi on kyseisen ajoneuvon havaittuaan todennut myös tunnusmerkistön täyttävän teon. Yhdessä tapauksessa toisen poliisipartion rekisterikilpiä lukeva laitteisto on ilmaissut ajoneuvon tiedoissa seikan, joka vaatii puuttumista ja auto on hetken päästä tullut pysäyttävää autoa vastaan suurella nopeudella. Yhdessä tapauksessa poliisipartio on päättänyt pysäyttää ajoneuvon, joka onkin kääntynyt ja pysähtynyt, mutta rikosilmoituksen selostusosan perusteella ei käy ilmi, että ajoneuvo olisi yrittänyt paeta.



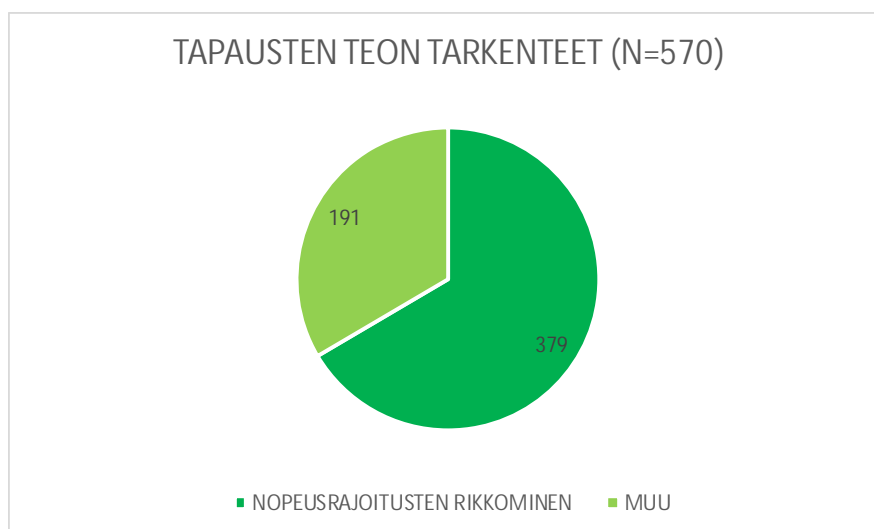
Kuvio 15. Selvittämättömät rikokset ilmenemisen mukaan jaoteltuna.

Tutkimuksen rikoksista jäi selvittämättä 26 kappaletta, eli 4,56 prosenttia kaikista tapauksista. Kuviossa 15 on nämä selvittämättömät rikokset jaoteltu ilmenemisen

mukaisesti samalla tavalla kuin kuviossa 14. Pakeneminen on liittynyt 17 tapaukseen eikä kuljettajaa ole saatu jälkikäteen selvitettyä. Viidessä tapauksessa poliisi on todennut törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttävän teon, mutta ei ole pystynyt lähtemään heti pysäyttämään ajoneuvoa, vaan asiasta on laadittu rikosilmoitus. Esitutkinnassa kuljettajaa ei ole kuitenkaan myöhemmin pystytty selvittämään. Onnettomuuksissa tai kansalaisten todistamissa tapauksissa ei myöskään esitutkinnassa ole rikoksesta epäiltyä pystytty joka kerralla selvittämään. Automaattisen liikennevalvonnan toteamassa yhdessä tapauksessa ei myöskään ole esitutkinnassa saatu kuljettajaa selvitettyä.

8.3. RIKOSTEN TEKOTAPA

Kuten lainsäädäntöä kuvaavassa luvussa (luku 1) todettiin, voi törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyä monella tavalla. Rikoslain kyseisessä pykälässä on mainittu muutamia esimerkkejä, mutta teko voi olla myös toisenlainen, mikäli vaaraedellytykset ovat olemassa. Poliisin tietojärjestelmässä, rikosnimikkeellä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, on kaksi teon tarkenne -vaihtoehtoa, joista on ilmoituksen kirjaamisvaiheessa toinen valittava, jotta kirjaamista voi jatkaa eteenpäin. Teon tarkenne on luonteeltaan kuvaus teosta. Vaihtoehdot ovat *nopeusrajoituksen rikkominen* tai *muu*. Järjestelmä lajittelee siis nimikkeet vain kahdella eri tavalla. Nopeusrajoituksen rikkominen on varsin kuvaava, mutta ”muu” ei teon tarkenteena kerro oikeastaan mitään.



Kuvio 16. Rikosten teon tarkenteet.

Tutkittavia rikosnimikkeitä oli kaikkiaan 570 kappaletta. *Nopeusrajoituksen rikkomista* on tarkenteena eli rikoksen kuvauksena käytetty 379 kertaa ja *muuta* 191 kertaa. Nopeusrajoituksen rikkomisen kattaa lähes kaksi kolmasosaa kaikista tapauksista. Tutkimuksen yhtenä tarkoituksena oli selvittää, millä tavalla kyseinen rikosnimike ilmenee tutkimusaineistossa. Teon tarkenteen osalta tutkimustulokset ovat kuitenkin enemmän suuntaa antavia kuin luotettavia. Käytettyjen tarkenteiden osalta lukumäärät ovat oikeat, mutta tarkenteet eivät välttämättä kerro todellisuutta rikollisesta teosta ja mitä teon aikana on itse asiassa tapahtunut. Järjestelmän kaksijakoisuus ohjaa helposti tulkintaan, että ylinopeus olisi näissä rikosnimikkeissä hallitseva kuvaus.

Tutkimusaineistossa teot olivat varsin kirjavia. Tekoina oli muun muassa nopeusrajoituksen rikkomisia, erilaisia törmäyksiä ja ulosajoja, punaista liikennevaloa päin ajamista, keskikaiteen väärällä puolella ajamista, ohittamista vastaan tulijoista piittaamatta, moottoripyörällä etupyörä ylhäällä kovalla vauhdilla ajamista, ohittamista risteyksessä sulkualueella suurella nopeudella, päälleajon vaaran aiheuttavasta ajotavasta pysäköintialueella, moottoripyörän ohittaminen alle puolen metrin sivumarginaalilla, sekä onnettomuuspaikan ohittaminen kovalla nopeudella.

Yksittäisen, ajallisesti lyhytkestoisen teon osalta ongelmaa ei ole. Jos poliisi toteaa liikennevalvonnassa esimerkiksi vaarallisen väistämissäännön noudattamatta jättämisen, kirjataan rikosilmoituksen tarkenteeksi muu. Jos taas tutkalla mitataan huomattava ylinopeus, kirjataan tarkenteeksi nopeusrajoituksen rikkomisen.

Poliisin tietojärjestelmän kaksijakoisuus muodostaa kirjaamisen kannalta ongelman tilanteissa, joissa samassa teossa on esimerkiksi huomattava ylinopeus ja vaarallinen ohitus tilanteessa, jossa vastaantulevan liikenteen ajokaista ei ole riittävästi vapaa turvalliseen ohitukseen. Kumpaan teon tarkenteeseen tämän kaltainen teko kirjataan? Ohjeessa tietojen kirjaamisesta poliisiasiain tietojärjestelmään ei tähän asiaan löydy ratkaisua. Yksittäinen poliisimies tekee tässä ratkaisun ilmoitusta kirjatessaan, sillä järjestelmä vaatii tarkenteen, jotta kirjauksessa pääsee eteenpäin. Ongelma korostuu erityisesti pitkäkestoisissa pakenemistilanteissa, joissa rikoksesta epäilty saattaa pakenemisen aikana syyllistyä useisiin erilaisiin vakavaa vaaraa aiheuttaviin tekoihin, joista jokainen itsessään voisi täyttää törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Järjestelmässä on rikosnimikettä kirjattaessa teon tarkenteen alapuolella huomautus - kenttä, johon voi vapaasti kirjoittaa tekstiä ja jonka aputekstinä näkyy: ”Rikosta/tapahtumaa” kuvaava lisätieto”. Tähän on mahdollista kirjata vaikkapa: väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen.

Tutkimusaineistossa oli useita tapauksia, joissa rikoksesta epäillyn menettely sopi molempien tarkenteiden puolelle, mutta oli myös tapauksia, joissa teon tarkenne oli juuri päinvastainen, mitä selostusosan tapahtumien kulusta ilmeni. Eräässä tapauksessa ajoneuvo oli sivuuttanut suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon pysähtymättä törmäten suojatiellä olleeseen jalankulkijaan. Tässä ilmoituksessa teon tarkenteeksi oli valittu nopeusrajoituksen rikkominen. Selostusosassa ei kuitenkaan ollut millään tavalla kuvattu ajoneuvon nopeutta. Suuremmissa onnettomuuksissa teon tarkenteeksi oli pääsääntöisesti valittu muu ja pitkäkestoisissa pakenemistilanteissa nopeusrajoituksen rikkominen.

Teon tarkenteiden valinnan lisäksi tarkasteltiin myös rikosilmoitusten selostusosaa. Selostusosaan oli kirjattu kohdeajoneuvon käyttämä, poliisimiehen toteama nopeus sekä tapahtumapaikan nopeusrajoitus yhteensä 375 rikosilmoituksessa. Tämä luku on hyvin lähellä teon tarkenteeksi valittujen nopeusrajoitusten rikkomisten lukumäärää, joka on aiemmin esitetty kuviossa 16. Joissain selostuksissa kohdeajoneuvolle oli todettu useampi ylinopeus ja nämä saattoivat olla mitattuna erilaisilla nopeusrajoitusalueilla. Tyypillisimmin näin oli tapahtunut, kun kohdeajoneuvo oli yrittänyt paeta poliisia. Tällaisissa tapauksissa tutkimuksessa huomioitiin selostukseen kirjatusta nopeuksista vain rajoitukseen nähden suurin yksittäinen ylinopeus.

Tutkimusaineistossa teon tarkenteeksi valittuna *nopeusrajoituksen rikkominen* esiintyi ikäluokkien mukaan jaettuna selvästi eniten ikäluokalla 18-20, joilla teon tarkenne oli 81,82 prosentissa tapauksista. Yli 70 prosentin osuus tästä kuvauksesta oli myös ikäluokalla 21-24 -vuotiaat sekä tapauksissa, joissa rikoksesta epäilty ei oltu saatu selvitettyä. Teon kuvauksena *muu* -esiintyi ikäluokkien vertailussa selvästi eniten 14 -vuotiailla (100 prosenttia) ja yli 75 vuotta täyttäneillä (85,71 prosenttia). Vaikka kuvausten valinta ei annakaan aivan totuudenmukaista kuvaa siitä, mitä on tosiasiasa tapahtunut, voidaan kuitenkin todeta, että kuvausten valinta vahvistaa käsitystä nuorten kuljettajien riskinottamisesta nopeuksien suhteen.

Ylinopeuden suuruus rajoitukseen nähden

Poliisin toiminnallisissa ohjeistuksissa ylinopeuden suuruudella rajoitukseen nähden on merkitystä rangaistuksen suhteen. Poliisissa on käytössä kaksi taulukkoa, joissa on nopeusrajoitusalueesta riippuvat päiväsakkojen lukumäärät sovellettaviksi ylinopeustapauksiin. Päiväsakkoihin on merkitty ”NPS”, joka tarkoittaa niin kutsuttua normaalia päiväsakkojen lukumäärää sekä kuhunkin ylitykseen liukumavaraa alas- ja ylöspäin teko-olosuhteiden mukaan. Taulukoihin on myös laitettu ohjeistus, jonka mukaan enintään 60 km/h nopeusrajoitusalueella 48 km/h tai tätä suurempi ylinopeus kirjataan lähtökohtaisesti törkeäksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi. Yli 60 km/h rajoitusalueella ohjeena on, että vastaava menettely tulee kyseeseen 51 km/h ja sitä suuremmista ylityksistä. Täytyy kuitenkin muistaa, että tapahtumahetken olosuhteilla ja muilla vastaavilla seikoilla on aina yksilöllisiä eroja, jolloin tunnusmerkistön täyttymistä tarkastellaan aina tapauskohtaisesti erikseen.

Selostusosaan kirjatuista ylinopeuksista pienin oli 35 km/h ylinopeus ja suurin 151 km/h ylinopeus voimassaolevaan rajoitukseen nähden. Näiden 375 kuvauksen ylinopeuksien keskiarvo oli 64,78 km/h ja mediaani oli 61 km/h.

TAPAUSTEN LUKUMÄÄRÄ, KUN YLINOPEUTTA ON RAJOITUKSEEN VERRATTUNA KIRJATTU OLEVAN (n=375)

ALLE 50	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	100-109	110-119	120-129	130-139	140-149	150->	KM/H
18	136	115	52	27	8	9	6	1	1	1	1	

Kuvio 17. Rikosilmoitusten selostusosaan kirjattujen ylinopeuslukemien kappalemäärät

Lukumäärällisesti suurin ylinopeusluokka rikosilmoituksissa oli se, jossa ylinopeutta oli rajoitukseen nähden 50-59 km/h. Alle 50 km/h ylinopeutta ajettiin 18 tapauksessa. Täytyy kuitenkin muistaa, että liikenneolosuhteiden merkitys on teon kokonaisarvostelussa tärkeä eikä kaikissa näissä tapauksissa ollut kyse pelkästään nopeusrajoituksen rikkomisesta. Kaikkiaan 106:ssa tapauksessa ylinopeutta oli rajoitukseen nähden vähintään 70 km/h. Näistä tapauksista kahdeksassa ei rikoksesta epäily ollut tiedossa. Näiden osalta ei myöskään mahdollisten oheisrikosten osuutta ole tiedossa. Neljässä kymmenessä vähintään 70 km/h ylinopeutta ajaneiden tapauksissa oli mukana tutkimusasettelun mukaisesti joko yksi tai kaksi oheisrikosta. Oheisrikosten esiintymisestä kerrotaan luvussa 8.5.

Tutkimusaineistossa oli kymmenen sellaista rikosilmoitusta, jossa oli selostusosaan kirjattu kohdejoneuvon käyttämä nopeus, mutta selostuksesta ei käynyt ilmi, mikä oli tapahtumapaikalla ollut nopeusrajoitus. Näitä kymmentä tapausta ei ole kirjattu kuvion 16 taulukkoon. Edellä mainituista tapauksista esimerkkinä voidaan mainita heinäkuussa tapahtunut teko, jossa rikosilmoituksessa on mainittu tutkalla henkilöautolle mitattu nopeus 177 km/h, mutta selostusosassa ei ole mainintaa nopeusrajoituksesta. Muutamassa tapauksessa rikoksesta epäillyn ajoneuvo oli ajanut suurella nopeudella myös esimerkiksi kevyen liikenteen väylällä. Näitä nopeuksia ei ole huomioitu tutkimuksessa kuviossa 17 esitettyinä nopeusrajoituksen rikkomisina, sillä kyseisille väylille ei varsinaisia nopeusrajoituksia ole asetettu.

8.4. RIKOKSESTA EPÄILLYT

Millaisia henkilöitä epäillään syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen? Tämän tutkimuksen yhtenä tarkoituksena on ollut selvittää, millaisia henkilöitä on rikoksesta epäiltyinä. Henkilöiden osalta tutkimusta ei ole kuitenkaan viety ikäjakaumaa ja sukupuolta pidemmälle, eikä tutkimuksessa esimerkiksi selvitetty asuvatko rikoksesta epäillyt poliisilaitoksen alueella tai liittykö heidän aiempaan käyttäytymiseensä esimerkiksi liikennesrikoksia. Tutkimuksella on haluttu osoittaa, löytyykö aineistosta esimerkiksi joitain ikäryhmiä, joiden epäillään syyllistyneen tekoihin muita useammin. Tutkimuksessa rikoksesta epäillyt luokiteltiin ikäryhmittäin vastaavalla tavalla kuin esimerkiksi Tilastokeskuksen liikenneonnettomuuksia kuvaavissa taulukoissa on tehty. Näin kyseisten taulukoiden tietoja voidaan helposti vertailla keskenään.

RIKOKSESTA EPÄILTYJEN IKÄJAKAUMA

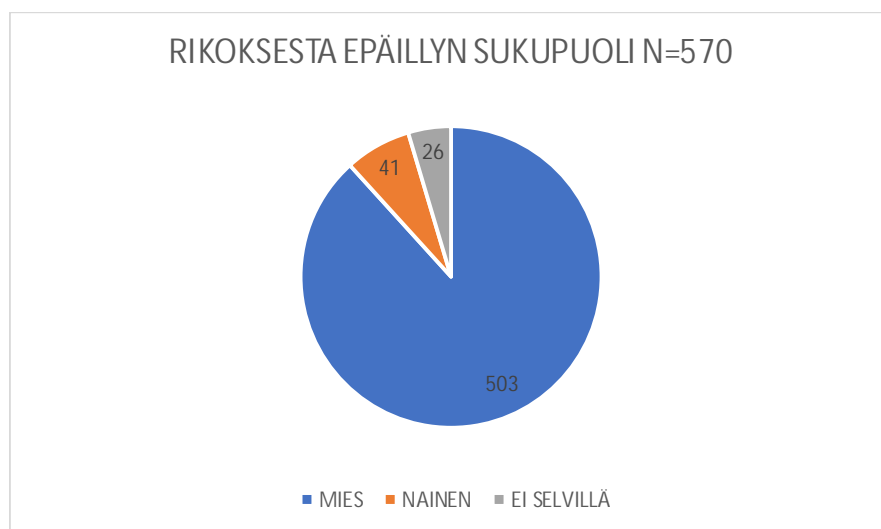
14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	EI TIED.
2	40	110	83	148	78	41	25	10	7	26
0,35 %	7,02 %	19,30 %	14,56 %	25,96 %	13,68 %	7,19 %	4,39 %	1,75 %	1,23 %	4,56 %

Kuvio 18. Rikoksesta epäiltyjen ikäjakauma.

Rikoksesta epäillyn ikä tarkastettiin tutkimusaineistosta vertaamalla rikoksesta epäillyn ikää tapahtuma-ajankohtaan. Rikoksesta epäillyn ikä on tutkimuksessa merkitty tapahtumahetkellä täytettyinä vuosina. Rikosoikeudellisen vastuun ikäraja on Suomessa 15

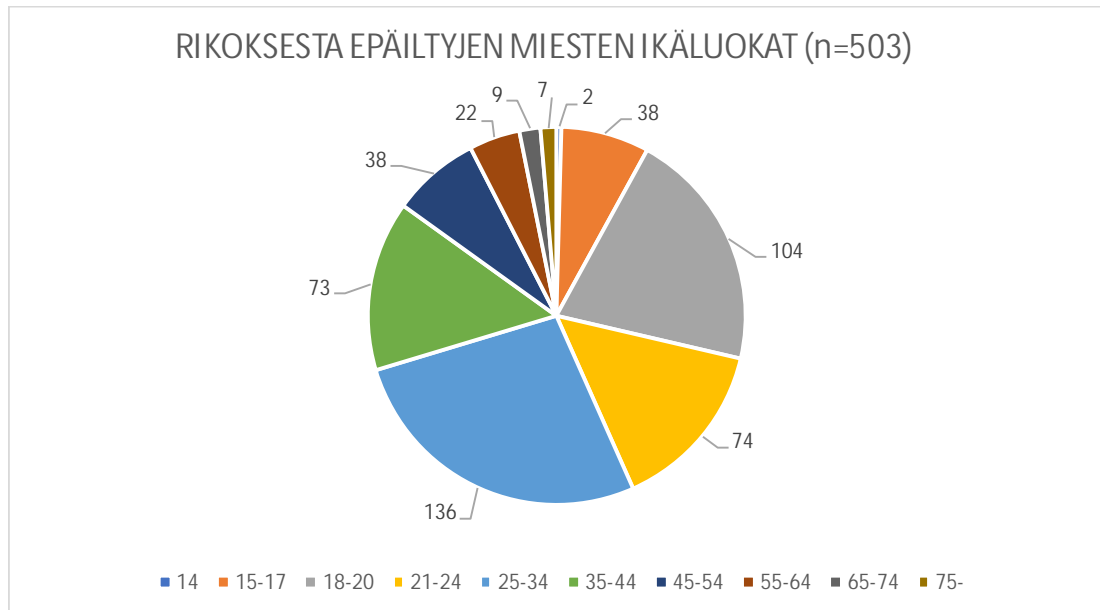
vuotta. Tutkimusaineistossa kahdessa tapauksessa rikoksesta epäilty oli 14 -vuotias, joihin ei voida kohdistaa rikosoikeudellisia seuraamuksia. Tutkimusaineistossa käytetyn jaottelun suurimmaksi ikäluokaksi muodostui 25-34 -vuotiaat, joita oli rikoksesta epäiltynä 148 tapauksessa. Tämä muodostaa hieman yli neljänneksen kaikista tapauksista.

Merkittävää on kuitenkin huomata, että nuorimpien ikäluokkien (kaikki alle 25 -vuotiaat) lukemat yhdistettyinä muodostavat noin 41 prosenttia kaikista tapauksista. Pelkästään tutkimuksen päärikosnimikkeeseen keskittyen voidaan todeta, että riskialttiimpaa ajamista on suhteellisesti paljon nuorilla, joiden osuus Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella asuvasta väestöstä on 12 prosenttia. 45 -vuotta täyttäneet ja sitä vanhemmat muodostavat taas vain hieman yli 14 prosenttia kaikista tapauksista, vaikka heidän osuutensa Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella asuvasta kokonaisväestöstä on merkittävä, 46,3 %.

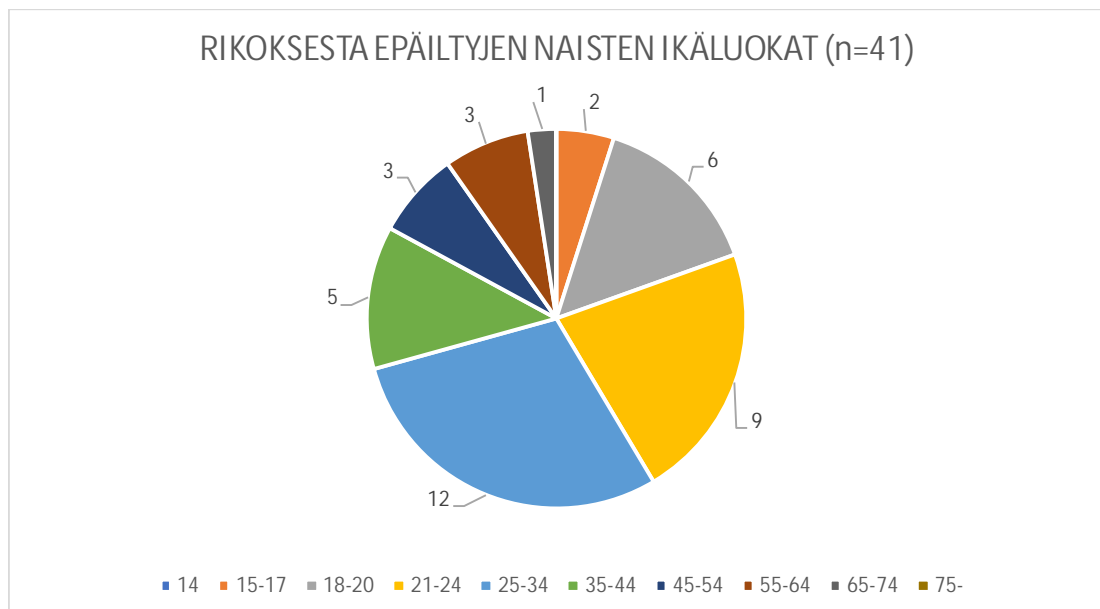


Kuvio 19. Rikoksesta epäillyn sukupuoli.

Tutkittavissa rikosilmoituksissa sukupuolijakauma oli murskaava. Miehet olivat rikoksesta epäiltyinä yli 88 prosentissa kaikista tapauksista ja naisten osuus oli vain 7,2 prosenttia. Ilmoituksia, joissa rikoksesta epäiltyä ei oltu saatu selville oli 26 kappaletta, mikä muodostaa 4,6 prosentin osuuden. Selvittämättömien tapauksien joukossa oli muutamia sellaisia, joissa rikoksesta epäilty oli todennäköisesti mies, mutta henkilöllisyyden varmistamisen puuttumisen ja muiden tutkimusnäkökohtien vuoksi nämä tapaukset on tässä tutkimuksessa luokiteltu selvittämättömiksi. Tosiasiassa miesten prosenttiosuus olisi todellisuudessa vielä hieman suurempi.



Kuvio 20. Rikoksesta epäiltyjen miesten osuus eri ikäluokissa.



Kuvio 21. Rikoksesta epäiltyjen naisten osuus eri ikäluokissa.

Rikoksesta epäiltyjen ikäjakaumaa eri sukupuolten välillä on esitetty edellä kuvioissa 20 ja 21. Vaikka tapausten lukumäärät ovat huomattavasti erilaiset, voidaan kuvioita tarkastellessa huomata, että tapausten jakautumisessa ikäluokkien välillä ei sukupuolesta riippumatta ole merkittäviä eroja. Naisissa puuttuvat kokonaan alle 15 -vuotiaat ja 75 vuotta täyttäneet rikoksesta epäillyt. Miestenkin kohdalla kyseiset ikäluokat ovat selkeästi pienimmät.

Värimaailman jakautuminen kuvioissa näyttää varsin samankaltaiselta ja selkeimmän eron muodostavat 18-20 ja 21-24 -vuotiaat. Miesten osalta 18-20 -vuotiaat ovat prosentuaalisesti suurempi ryhmä kuin 21-24 -vuotiaat, kun naisten osalta tilanne on päinvastainen. Suurin rikoksesta epäiltyjen ikäluokka molempien sukupuolten osalta tässä tutkimuksessa ovat 25-34 -vuotiaat.

TAPAHTUMA-AJAT RIKOKSESTA EPÄILTYJEN IKÄRYHMITÄIN

	0:00-05:59	06:00-11:59	12:00-17:59	18:00-23:59	YHT.
14	0	0	1	1	2
15-17	11	4	6	19	40
18-20	34	8	24	44	110
21-24	22	6	14	41	83
25-34	39	11	40	58	148
35-44	16	11	28	23	78
45-54	2	6	20	13	41
55-64	0	8	10	7	25
65-74	2	1	7	0	10
75-	0	4	3	0	7
EI TIED.	6	1	7	12	26
YHT.	132	60	160	218	

Kuvio 22. Tapahtuma-ajat rikoksesta epäiltyjen ikäryhmittäin jaoteltuna

Rikosten tapahtuma-aikoja esitettiin aiemmin kuvioissa 12 ja 13. Kuvioon 22 on rikostapaukset sijoitettu niiden tapahtuma-aikavälin sekä rikoksesta epäillyn henkilön iän mukaisesti. Kuvion jokainen tapahtuma-aikasarake on korostettu erikseen värein siten, että pienin luku on tummanvihreä, josta väri vaalenee ja muuttuu valkoisen kautta tummentuen punaiseksi. 25-34 -vuotiaita on rikoksesta epäiltynä kaikkein eniten jokaisena kuuden tunnin ajanjaksona. Kuviossa alimpana ovat selvittämättömien tapausten tapahtuma-ajankohdat.

Aamuyön tunteina teot painottuvat selkeimmin alle 45 -vuotiaisiin rikoksesta epäiltyihin, kun 55 vuotta täyttäneiden ja sitä vanhempien osuus tuolloin on vain kaksi tapausta eli 1,5 prosenttia kyseisen ajankohdan tapauksista. Myöskin iltatunteina 55 vuotta täyttäneiden osuus on pieni, vain 3,2 prosenttia ajankohdan tapauksista. Neljän, lukumäärältään ”aktiivisimman”, ikäluokan vuorokauden rauhallisin neljännes ajoittuu aamupäivän tunneille.

8.5. RIKOKSESTA EPÄILTYJEN OHEISRIKOKSET JA RISKITEKIJÄT

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on rikosnimikkeenä sellainen, että mahdollisen onnettomuuden riski on jo olemassa. Teonkuvauksessa mainitaan, että teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa. Lähtökohtaisesti kaikkia tutkimuksessa olleita tekoja voidaan siis ajatella riskitekoina. Tahallisuuden osalta teot ovat kuitenkin erilaisia ja osa on tapahtunut tahallisuuden sijaan törkeästä huolimattomuudesta.

Tutkimuksessa on tarkasteltu riskejä lisääviä rikoksia. Erilaisia tutkimuksia on tehty muun muassa eri ikäisten henkilöiden riskeistä liikenteessä. Tässä tutkimuksessa on keskitytty tarkastelemaan riskejä tiettyjen oheisrikosten ja tietyn tyyppisen käyttäytymisen kautta. Tutkimuksessa tarkasteltavina oheisrikoksina ovat rattijuopumusrikokset ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Rattijuopumusrikoksia on kahta vakavuusastetta: rattijuopumus sekä törkeä rattijuopumus. Tässä tutkimuksessa näitä kahta ei ole erotettu toisistaan, vaan rattijuopumusrikoksella tarkoitetaan kumpaa nimikettä tahansa.

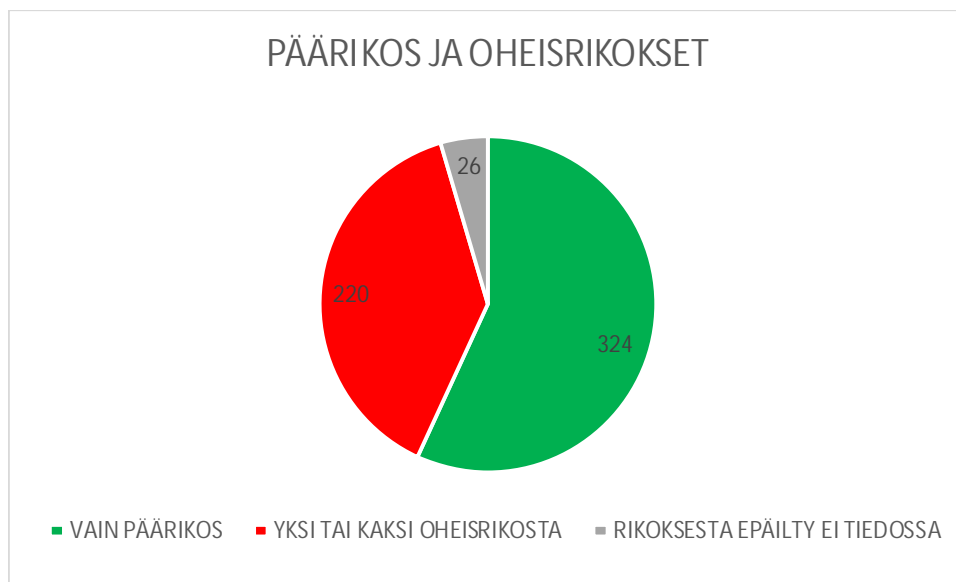
Edellä mainitusta huolimatta, rattijuopumusrikokset on tutkimuksessa eritelty sen mukaan, onko kyseessä epäily alkoholin, huumausaineiden vai alkoholin sekä huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamisesta. Huumausaineiden osalta täytyy tarkentaa se, että huumausaineella tarkoitetaan kyseisessä rikoksessa niin kutsuttuja tavallisia huumausaineita sekä huumausaineiksi luokiteltavia lääkeaineita. Tässä tutkimuksessa ei huumaavia aineita ole eritelty yksityiskohtaisesti. Päihteet vaikuttavat yksilöllisesti, mutta yleisesti niitä pidetään riskitekijöinä liikenteessä.

Kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta voidaan pitää myös yhtenä riskitekijänä. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilöllä ei ole voimassaolevaa ajo-oikeutta kyseisen moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen. Ajo-oikeuden puuttuminen ei välttämättä sinänsä kerro sitä, osaako henkilö teknisesti kuljettaa kyseistä ajoneuvoa. Se voi kuitenkin kertoa henkilön ajattelutavasta ja yleisestä suhtautumisesta liikennettä koskevaan säännöstöön. Suomessa poliisi ei julkaise erikseen kyseisen liikenne rikoksen tilastoja säännöllisissä tilastoissaan, toisin kuin esimerkiksi naapurimaamme Ruotsi.

Oheisrikosten osalta tulee huomioida se, että tutkittavista rikoksista jäi selvittämättä 26 tapausta. On mahdollista, että ainakin osaan näistä tapauksista on liittynyt jokin

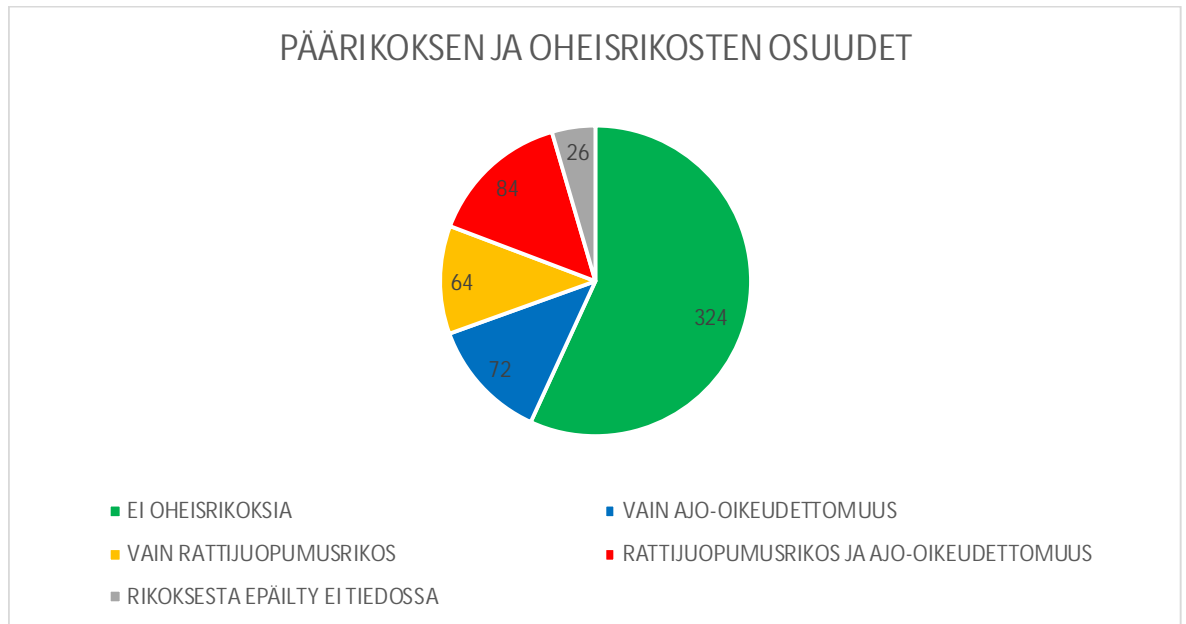
tutkimuksessa selvityksen alla olleista oheisrikoksista, jotka ovat myös tekijöiden tapaan selvittämättä.

Joissain tapauksissa kohdehenkilö pyrkii välttämään kiinnijäämisen ja pyrkii pakenemaan poliisia. Tässä tutkimuksessa yhtenä tarkastelun kohteena oli tutkia, kuinka moneen tapaukseen liittyy henkilön käyttäytymisenä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla pakeneminen tai pakenemisen yritys. Pakeneminen voi lyhimmillään kestää muutaman sekunnin ja pisimmillään jopa yli puoli tuntia. Paon aikana useimmiten kuljettaja ajaa käyttäen huomattavaa ylinopeutta ja poikkeaa useista erilaisista liikennesäännöistä. Tutkimuksessa on otettu huomioon niin pidemmät kuin lyhyetkin pakoyritykset ja tarkasteltu niiden esiintyvyyttä yhtenä riskejä kasvattavana tekijänä.



Kuvio 23. Päärikoksen ja oheisrikosten osuudet.

Tutkimusaineistosta ilmeni, että yli puolessa tapauksista ei asiaan liittynyt tutkimusmäärittelyn mukaista oheisrikosta, vaan kuljettajan epäiltiin syyllistyneen vain tutkimuksen päärikokseen eli törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Noin 38,6 prosentissa kaikista tapauksista oli mukana päärikoksen lisäksi myös vähintään yksi oheisrikos. 26:ssa tapauksessa rikoksesta epäilty ei ole selvillä, joten myöskään mahdollisen oheisrikoksen olemassaolo ei ole tiedossa. Sukupuolten sisäisesti tarkasteltuna suhdeluku oli hyvinkin samanlainen: Miesepäillyistä 59,44 prosentilla ja naisilla 60,98 prosentilla ei ollut oheisrikosta.



Kuvio 24. Päärikoksen ja oheisrikosten osuudet

Oheisrikosten laatua mietittäessä voidaan ajatella ajo-oikeuden puuttumisen olevan lievempi rikos kuin päihtyneenä ajamisen. Ainakin julkisuudessa käydyissä keskusteluissa rattijuopumukset mainitaan kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta huomattavasti useammin ja niiden voidaan täten olevan yleisesti moitittavampia. Kuviossa 24 oheisrikokset on eritelty siten, että oheisrikoksena on vain kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (sininen), vain rattijuopumusrikos (keltainen) tai sekä kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta että rattijuopumusrikos (punainen). Näillä kohdilla ei ole keskenään erittäin suuria eroja, mutta merkittävää on se, että suurin oheisrikosten ryhmä ovat päihtyneet, ajo-oikeudettomat kuljettajat.

Jos pelkkää ajo-oikeudettomuutta voidaan karkeasti ajatella lähinnä asenteellisena ongelmana, muodostaa päihteiden käyttö liikenteessä jo jonkin asteisen elämän hallinnan menettämisen merkin. Ne, joilla on oheisrikoksena vain rattijuopumusrikos, on tapahtumahetkellä ollut kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus vielä voimassa. Tähän perustuen voidaan tehdä oletus, että näiden henkilöiden elämän hallinnan menettäminen on ehkä tapahtunut vasta hiljattain tai on juuri tapahtumassa. Niiden henkilöiden, jotka ovat tapahtumahetkellä olleet päihtyneitä ja ajo-oikeudettomia, voidaan ehkä olettaa menettäneensä elämänsä hallinnan jo aiemmin ja heillä saattaa olla esimerkiksi päihderiippuvuus. Päihteiden osuus kokonaisuutena (keltainen + punainen,

kuviossa 22) on kuitenkin yli kaksinkertainen pelkkään ajo-oikeuden puuttumiseen verrattuna.

PÄÄRIKOKSEN JA OHEISRIKOSTEN OSUDET KUUKAUSITTAIN

	TAMMI	HELMI	MAALIS	HUHTI	TOUKO	KESA	HEINÄ	ELO	SYYS	LOKA	MARRAS	JOULU	YHT.
EI OHEISRIKOSTA	11	9	28	27	41	37	43	30	44	33	12	9	324
VAIN AJO-OIK.	0	5	1	9	4	9	7	12	13	6	4	2	72
VAIN RATTIJ. (A)	3	0	3	5	5	2	5	9	3	4	1	2	42
VAIN RATTIJ. (H)	0	0	1	0	3	0	1	2	2	2	1	2	14
VAIN RATTIJ. (A+H)	1	0	1	0	0	1	1	0	0	2	1	1	8
AJO+RATTIJ. (A)	0	1	0	2	4	4	3	2	4	2	2	0	24
AJO+RATTIJ. (H)	2	4	5	6	2	4	2	1	5	4	3	4	42
AJO+RATTIJ. (A+H)	0	0	0	2	5	2	2	0	0	0	1	6	18
EPÄILTY EI TIEDOSSA	0	0	2	3	2	5	2	6	3	2	0	1	26

Kuvio 25. Pääririkoksen ja oheisrikosten osuudet kuukausittain.

Erilaiset riskitekijät olivat mukana tapauksissa joka kuukausi. Kuvioon 25 on koottu tutkimuksen oheisrikokset kuukausittain esitettynä. Jokaisen rivin tulokset on värikorostettu siten, että pienin luku on vihreällä pohjalla ja kasvaessaan luku muuttuu vaaleammaksi ja valkoisen kautta punaiseksi. Rivit on muodostettu pääririkoksiin liittyvien erilaisten oheisrikosvaihtoehtojen mukaisesti. Rattijuopumusrikosten osalta otsikon alla oleva väri kuvaa epäiltyä päihdettä: alkoholi on keltainen, huumaava aine oranssi ja alkoholin ja huumaavan aineen yhteisvaikutus on punainen. Ajo-oikeuden puuttuminen on merkitty sinisellä ja ajo-oikeudettomuuden ja rattijuopumusrikoksen yhdistelmä sinireunaisella otsikkolaatikolla. Kuvion alimpana rivinä esitetään selvittämättömien tapausten esiintyminen kuukausittain.

Kuviosta voidaan huomata, että pelkästään pääririkoksen käsittäviä tapauksia tapahtui joka kuukausi. Tällaisten tapausten osalta vilkkainta oli syyskuussa, jolloin tapauksia oli 44 kappaletta. Myös toukokuussa ja heinäkuussa tapauksia oli yli 40. Tapauksia, joissa pääririkoksen lisäksi kuljettajaa epäiltiin myös kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, mutta ei rattijuopumusrikoksesta, tapahtui tammikuuta lukuun ottamatta joka kuukausi. Tapausten suhteen oli hajontaa, mutta eniten näitä tapahtui niin ikään syyskuussa.

Vain pääririkoksen käsittävien tapausten lisäksi ainoastaan sellaisia tapauksia, joissa pääririkoksen lisäksi kuljettajan epäiltiin syyllistyneen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta ja huumausaineisperusteiseen rattijuopumusrikokseen tapahtui joka kuukausi. Muiden oheisrikostapausten osalta vuoden aikana oli kuukausi tai kuukausia, jolloin niitä ei tavattu.

Tutkimusaineiston tapauksissa, joissa rikoksesta epäilty oli saatu selvitettyä, oheisrikosten osuus kuukauden kaikkiin tapauksiin verrattuna vaihteli merkittävästi. Koko vuoden aineistoon verrattuna erilaisia oheisrikosvaihtoehtoja esiintyi 40,44 prosentissa tapauksista. Kuukausitasolla määrällisesti eniten näitä esiintyi syyskuussa (27) ja vähiten tammikuussa (6). Kuukauden kaikkien selvitettyjen tapausten lukumääriin suhteutettuna eniten oheisrikosvaihtoehtoja oli joulukuussa (65,38 % tapauksista) ja vähiten maaliskuussa (28,21 % tapauksista).

PÄÄRIKOKSEN JA OHEISRIKOSTEN LUKUMÄÄRÄT IKÄLUOKITTAIN

	14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	YHT.
EI OHEISRIKOSTA	0	22	91	50	60	44	26	17	8	6	324
VAIN AJO-OIK.	2	16	9	9	18	13	3	1	0	1	72
VAIN RATTIJ. (A)	0	2	6	7	12	6	4	3	2	0	42
VAIN RATTIJ. (H)	0	0	1	2	7	3	1	0	0	0	14
VAIN RATTIJ. (A+H)	0	0	0	3	3	1	1	0	0	0	8
AJO+RATTIJ. (A)	0	0	3	3	8	3	4	3	0	0	24
AJO+RATTIJ. (H)	0	0	0	5	28	6	2	1	0	0	42
AJO+RATTIJ. (A+H)	0	0	0	4	12	2	0	0	0	0	18
YHT.	2	40	110	83	148	78	41	25	10	7	544

Kuvio 26. Päärikoksen ja oheisrikosten lukumäärät ikäluokittain.

Kuviossa 26 on oheisrikokset ja rikoksesta epäiltyjen ikäluokat laitettu samaan taulukkoon. Taulukon värikorostukset on muodostettu siten, että pienimmät luvut ovat vihreitä ja luvut vaalenevat kasvaessaan ja muuttuvat valkoisen jälkeen tummentuen punaiseksi. Rivien otsikot on muodostettu ja väritetty samalla tavalla kuin edellä kuviossa 25. Voidaan selvästi havaita, että tällä jaottelulla suurimman rikoksesta epäiltyjen ryhmän muodostavat 18-20 -vuotiaat, joita ei epäillä päärikoksen lisäksi muista tutkimuksen oheisrikoksista. Tämä luokka muodostaa lähes 16 prosenttia kaikista tapauksista ja se on noin 83 % kaikista 18-20 -vuotiaiden tekemistä tutkimusaineiston rikoksista.

26:ssa tapauksessa tutkimuksen kaikista päärikoksista, rikoksesta epäilty ei ole tiedossa eikä myöskään mahdollisten oheisrikosten osuus näissä tapauksissa. Suurimman luokan asemaa nämä eivät kuitenkaan muuttaisi, vaikka ne saataisiin selvitettyä. Seuraavaksi eniten rikoksesta epäiltyjä kuuluu 25-34, 21-24 ja 35-44 -vuotiaisiin vailla oheisrikosta oleviin ikäryhmiin. Viidenneksi suurimman luokan muodostavat 25-34 -vuotiaat, joita epäillään päärikoksen lisäksi myös kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja huumausaineen vaikutuksen alaisena tehdystä rattijuopumusrikoksesta.

Puuttuvan ajo-oikeuden osalta taulukosta voidaan havaita, että sitä esiintyy yhtä lukuun ottamatta kaikissa ikäluokissa. Ikäluokkaansa suhteutettuna pelkän ajo-oikeudettomuuden osuus on poikkeuksellisen suuri 15-17 -vuotiaiden ikäluokassa, jossa se kattaa 40 prosenttia kaikista ikäluokan tapauksista. Päihteiden osalta voidaan havaita, että alkoholia esiintyi kaikkien vanhimpia lukuun ottamatta kaikissa rikosoikeudellisessa vastuussa olevissa ikäluokissa. Myöskään kahdessa 14 -vuotiaan epäillyn tapauksessa päihteillä ei ollut osuutta.

Rattijuopumusrikosten osalta huumausaineiden ja alkoholin sekä huumausaineiden yhteisvaikutuksen alaisena ajaneet sijoittuvat taulukossa kapeammalle alueelle ja niiden ulkopuolelle jäävät kaikki 65 -vuotta täyttäneet ja sitä vanhemmat sekä alle 18 -vuotiaat. Kun oheisrikoksissa ovat sekä ajo-oikeudettomuus että rattijuopumusrikos, kapenee ikäluokkajakauma entisestään. Kokonaisuutena voidaan todeta, että alkoholiin perustuvien rattijuopumusrikosten määrä ajo-oikeusasiasta riippumatta on yhteensä 66 kappaletta, joka on n. 11,6 prosenttia kaikista tutkimuksen rikostapauksista. Pelkästään huumausaineiden vaikutuksen alaisena tehtyjä rattijuopumusrikoksia oli 56 kappaletta ja alkoholin ja huumausaineiden yhteisvaikutuksen alaisena tehtyjä rikoksia oli 26 kappaletta.

Oheisrikosten osalta 25-34 -vuotiaat muodostavat tutkimuksen perusteella selvän riskiryhmän. Tässä ikäluokassa ne, joilla on joko yksi tai kaksi oheisrikosta on yhteensä 88 kappaletta, eli luku on lähes yhtä suuri kuin 18-20 -vuotiailla ilman oheisrikosta olevilla. Ikäluokkien sisällä tapauksia verrattaessa, huomataan, että 25-34 -vuotiaiden ilman oheisrikosta olevien prosenttiosuus ikäluokkansa kaikkiin tapauksiin suhteutettuna on vain hieman yli 40 prosenttia. Kaikissa muissa rikosoikeudellisessa vastuussa olevissa ikäluokissa ilman oheisrikosta olevien osuus on 55 prosenttia tai sitä enemmän.

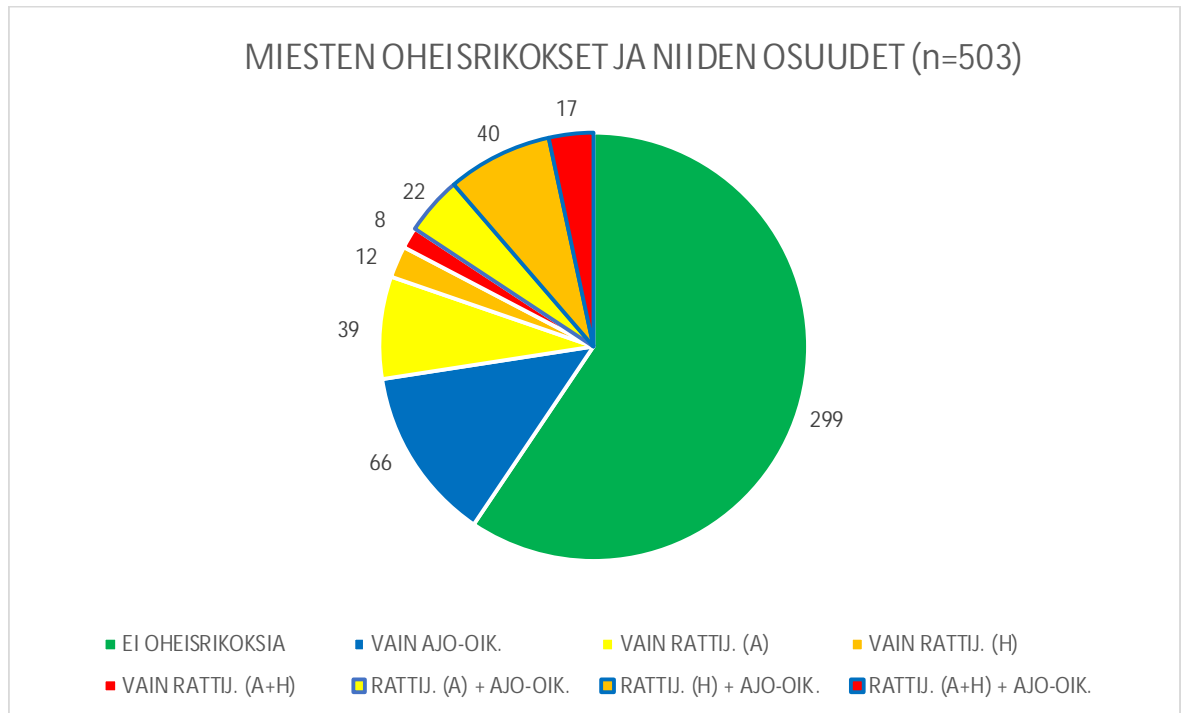
Päihteet näyttelevät osaa kokonaisuudessaan 148 tapauksessa. Näistä tapauksista 25-34 -vuotiaiden osuus on 70 kappaletta eli 47,3 prosenttia. Seuraavaksi suurimmat ikäluokat päihteiden vaikutuksen alaisena olleista ovat 21-24 sekä 35-44 -vuotiaat. Nämä ikäluokat ovat kokonaiskappalemääriltään lähes samankokoiset ja myös näiden ikäluokkien päihteisiin liittyviä tapauksia on lähes yhtä paljon. Ikäluokkien yhteenlaskettu osuus 45 kappaletta vastaa noin 30 prosenttia kaikista päihteisiin liittyvistä tapauksista.

Eri päihteisiin liittyviä tapauksia vertailtaessa huomataan, että 25-34 -vuotiaiden osuus kaikkiin alkoholiin liittyvissä tapauksissa on 30,3 prosenttia, huumaaviin aineisiin liittyvissä tapauksissa 62,5 prosenttia ja alkoholin ja huumaavien aineiden yhteisvaikutustapauksissa 57,7 prosenttia.

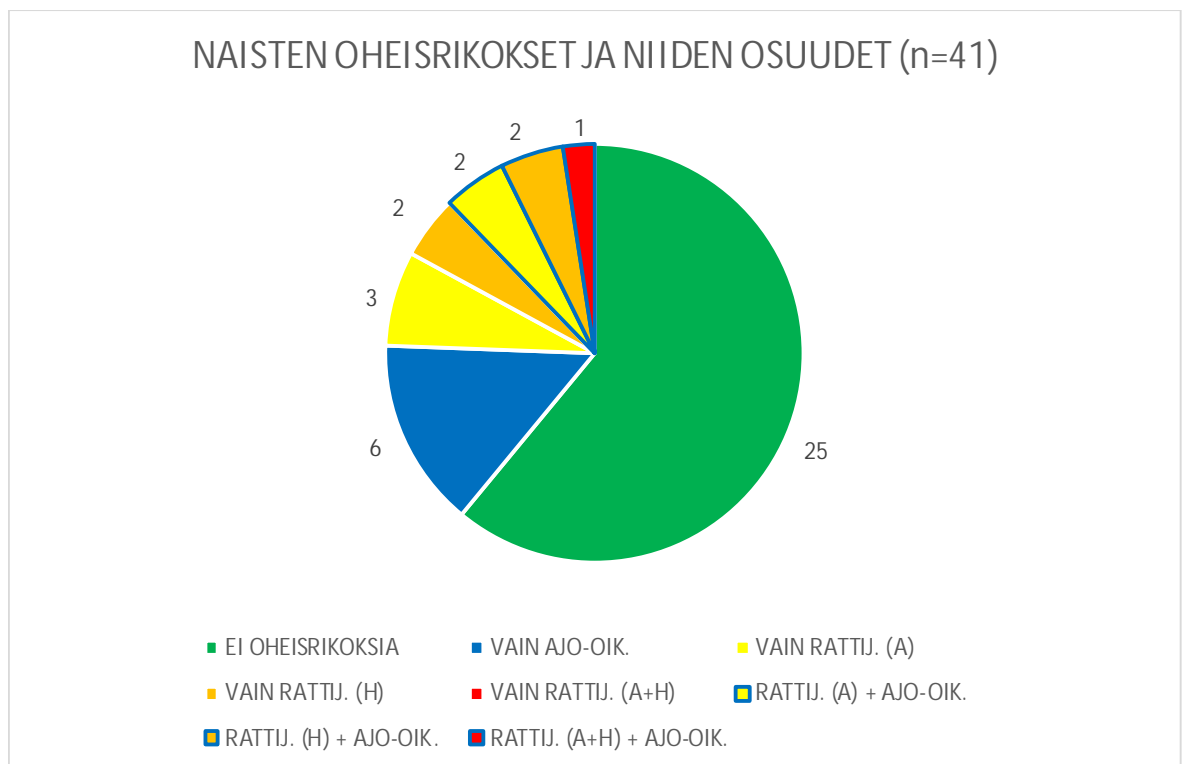
Positiivisena asiana voidaan todeta, että 15-17 -vuotiaiden osalta päihteiden käyttö liikenteessä tutkittavana olevien päärिकosten yhteydessä rajoittuu ainoastaan kahteen alkoholin vaikutuksen alaiseen ajamiseen. Täysin vastaava luku on 65-74 vuotiaiden osalta eikä kaikkein vanhimpien eli 75 vuotta täyttäneiden osalta päihteitä ole ollut ollenkaan.

Oheisrikosten osalta voidaan myös todeta, että automaattisella liikennevalvonnalla todetuista ja tutkinnassa selvitetystä (Kuviot 13 ja 14) tapauksista neljässä henkilön ei epäillä syyllistyneen päärिकoksen lisäksi oheisrikokseen ja neljässä tapauksessa päärिकoksen lisäksi on oheisrikoksena kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Ajo-oikeuden suhteen asia on tutkimustuloksissa luotettava.

Koska automaattisen liikennevalvonnan tapauksissa kuljettajat selvitetään vasta esitutkinnassa ja yleensä päivien kuluttua tapahtuneesta, näiden kaikkien kahdeksan henkilön osalta ei ole esitutkinnassa voitu ottaa kantaa tapahtuma-ajan mahdolliseen päihtymykseen. Päihteiden osalta kuviossa 25 esitetyt tutkimustulokset saattavat näyttää siis kahdeksan tapauksen osalta todellisuutta positiivisempaa tulosta. Kokonaisuuden kannalta kahdeksan tapauksen virheen mahdollisuus ei ole merkittävä.



Kuvio 27. Miesepäiltyjen oheisrikosten osuudet



Kuvio 28. Naisepäiltyjen oheisrikosten osuudet

Sukupuolten välinen ero on kaikissa tutkimuksen rikostapauksissa selvä ja miesten osuus on erittäin suuri (Kuvio 19). Tutkimuksessa tarkasteltiin myös, miten erilaiset riskitekijät eli oheisrikokset ja käyttäytyminen ilmenevät tapauksissa. Oheisrikosten erittely eri

sukupuolten välillä on esitetty kuvioissa 27 ja 28. Vaikka miesten ja naisten tekemien rikosten lukumäärien ero on suuri, voidaan kuvioista huomata, että jakautuma pelkästään päärikoksen ja sen lisäksi tehtyjen oheisrikosten osalta näyttää silmämääräisesti varsin samankaltaiselta. Selkein ero kuvaajissa on, että naisepäiltyjen tapauksissa puuttuu kokonaan sellainen tapaus, jossa rikoksesta epäiltyä on päärikoksen lisäksi epäilty vain alkoholin ja huumausaineiden yhteisvaikutuksen alaisena tehdystä rattijuopumusrikoksesta.

8.6. RISKEJÄ LISÄÄVÄ KÄYTTÄYTYMINEN: PAKENEMINEN

Tutkimuksessa yhtenä tutkimuskohteena oli selvittää, kuinka monessa tapauksessa rikoksesta epäilty on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla paennut tai yrittänyt paeta poliisia. Heikki Koskimaa tutki vuonna 2007 tapahtuneita tilanteista, joissa poliisia oli paettu. Tutkimus tehtiin kaikista Suomessa tapahtuneista pakenemistilanteista. Tuon tutkimuksen mukaan pakenemisen aikana rikoksesta epäillyt olivat useimmin syyllistyneen törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta ja rattijuopumusrikokseen (Koskimaa 2008, 71).

Tässä tutkimuksessa otettiin tutkittavaksi pakenemista ajatellen myös lyhyemmät pakenemiset sekä niiden yritykset, eikä kaikissa tämän tutkimuksen pakenemista kuvaavissa tuloksissa pakeneminen ole välttämättä täyttänyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöä. Tutkimuksessa pakenemiseksi tai sen yritykseksi määriteltiin sellainen tilanne, jossa rikosilmoituksen selostusosasta ilmeni kuljettajan tarkoitus pyrkiä karkuun. Tällaisia olivat esimerkiksi pysäytysmerkin antamisen jälkeen kirjatut kuvaukset, kuten: ajoneuvo kiihdytti voimakkaasti. Kuviossa 12 esiteltiin sitä, miten tutkimuksen tapauksissa törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat paljastuneet tai tulleet ilmi. Samasta kuvioista voitiin huomata, että tutkimuksen mukainen pakeneminen tai sen yritys oli kuulunut 172 tapaukseen.

PAKENEMISTAPAUKSET IKÄLUOKITTAIN (n=172)

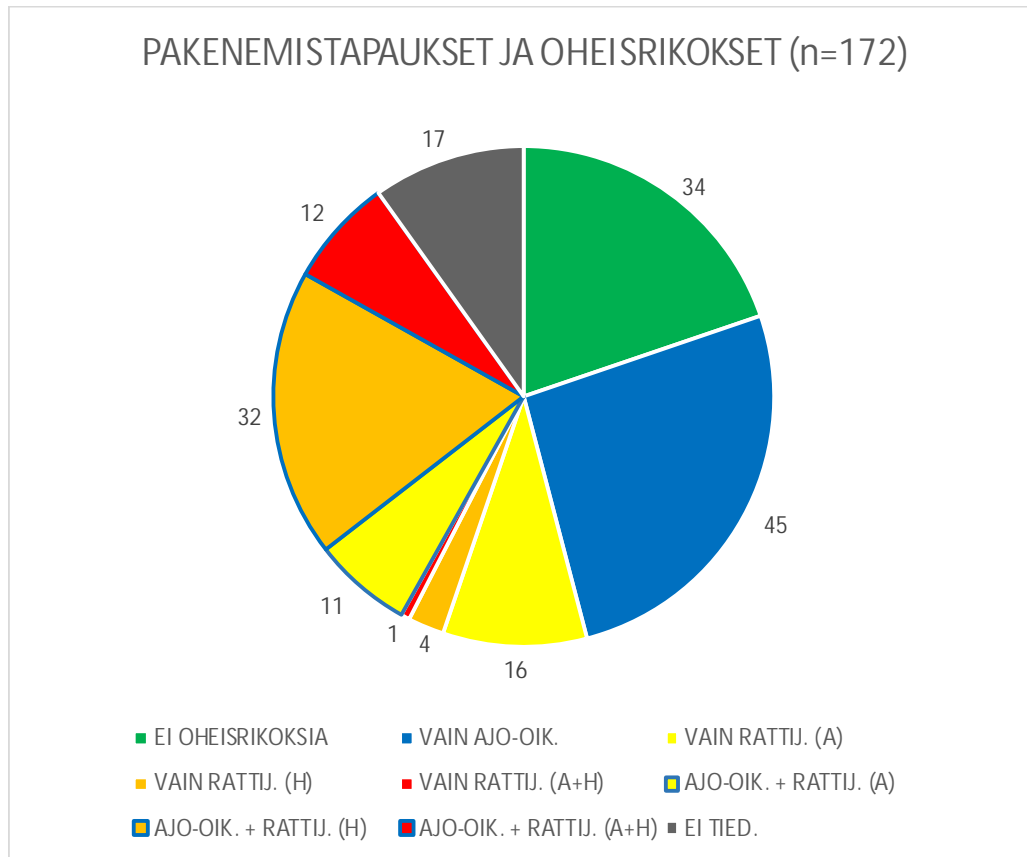
14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	EI TIED.
2	29	15	20	56	18	8	6	0	1	17

Kuvio 29. Pakeneminen tai sen yritys -tapaukset ikäryhmittäin

Tutkimusmäärittelyn mukaista pakenemista tai sen yritystä esiintyi 65-74 -vuotiaiden ikäluokkaa lukuun ottamatta kaikissa ikäluokissa. Määrällisesti sitä esiintyi selkeästi eniten 25 -34 -vuotiaiden ikäluokassa. Pakenemisten osuus kyseisen ikäluokan kaikista tapauksista oli noin 37,8 prosenttia. Molemmissa 14 -vuotiaiden tekemissä tapauksissa mukana oli myös pakeneminen. Rikosoikeudellisessa vastuussa olevista ikäluokista kaikkein suurin pakenemisen prosenttiosuus kaikkien oman ikäluokan tapausten suhteen oli kuitenkin 15-17 -vuotiailla, joista paenneiden osuus oli 72,5 prosenttia. Myöskin niissä 26:ssa tapauksessa, joissa rikoksesta epäilty ei ole tiedossa, pakenemisen prosenttiosuus oli merkittävä, noin 65,4 prosenttia.

Koskimaan tutkimuksessa suurin pakenevien ikäluokka oli tuolloin 15-17 -vuotiaat, jotka muodostivat 24,1 prosenttia kaikista pakenevista (Koskimaa 2008, 46). Saman tutkimuksen mukaan vuonna 2007 yli puolessa tapauksista poliisia paennut henkilö oli kuulunut ikäluokkaan 15-24 vuotta. (Koskimaa 2008, 71.) Kyseisen tutkimuksen ajankohdasta on kulunut tämän tutkimuksen aineiston tapahtuma-aikaan yhdeksän vuotta, jolloin vuonna 2007 15-24 -vuotiaat ovat tämän tutkimuksen tapahtuma-ajankohtana ikähaarukassa 24-33 -vuotiaita.

Aivan samankaltaista ikäluokkaa tässä tutkimuksessa ei ole ja tutkimuskysymykset ovat keskenään erilaiset, mutta asetelma pakenemista ajatellen on mielenkiintoinen. Tässä tutkimuksessa pakenevien osuus on kaikkein suurin ikäluokalla 25-34 -vuotiaat, jotka muodostavat 32,56 prosenttia kaikista pakenemistapauksista. 15-17 -vuotiaiden osuus on 16,86 prosenttia ja 15-24 -vuotiaiden yhteenlaskettu osuus on 37,21 prosenttia. Täytyy myös huomioda se, että Koskimaan tutkimuksessa aineistossa oli koko valtakunnan tapaukset ja tässä tutkimuksessa keskitytään Keski-Suomen ja Pirkanmaan maakuntien alueisiin.



Kuvio 30. Pakenemistapausten ja niihin liittyvien oheisrikosten osuudet

Tutkimusaineiston pakenemistapauksissa suurimmaksi osatekijäksi oheisrikosten kannalta nousi puuttuva ajo-oikeus. Kaikista tämän tutkimuksen pakenemistapauksista 45 kuljettajan epäiltiin syyllistyneen pääririkoksen lisäksi vain kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Jos otetaan huomioon myös sellaiset tapaukset, joissa rikoksesta epäilty, oli ajo-oikeudettomuuden lisäksi myös päihtynyt, saadaan ajo-oikeuden puuttumisen kokonaisluvuksi 100 kappaletta.

Tapauksia, joissa ei ollut oheisrikosta tai epäillyltä puuttui ajo-oikeus ja tämä oli huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, oli lähes yhtä monta. Päihteiden osuus kokonaisuudessaan kaikista pakenemistapauksista oli 76 kappaletta. Pakenemistilanteissa jäi rikoksesta epäilty selvittämättä 17:ssä tapauksessa ja näiden osalta myös mahdollisten oheisrikosten osuus jäi epäselväksi.

Pääririkoksen ja vähintään yhden tutkimusasettelun mukaisen oheisrikoksen sekä riskejä lisäävän käyttäytymisen eli pakenemisen toteutuessa, voidaan puhua riskien kasaantumisesta. Tällaisia tapauksia oli yhteensä 121 kappaletta, mikä muodostaa noin

21,2 prosenttia kaikista tapauksista. Sellaisia tapauksia, joissa oli pääririkoksen lisäksi ajo-oikeudettomuus ja rattijuopumusrikos sekä riskejä lisäävä käyttäytyminen eli pakeneminen, oli yhteensä 55 kappaletta, mikä on lähes 10 prosenttia kaikista tutkimuksen tapauksista.

8.7. ONNETTOMUUKSET, KUOLLEET JA LOUKKAANTUNEET

Jokaiseen törkeäksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi kirjattuun tekoon ei liity varsinaisia seurauksia, vaan ne ovat luonteeltaan sellaisia, että vaara on ollut olemassa, mutta onnettomuuksilta on vältytty. Tutkimuksessa on yhtenä tarkastelun kohteena näihin tekoihin liittyvät onnettomuudet. Onnettomuudeksi on tässä tutkimuksessa luokiteltu kaikki sellaiset teot, joissa teossa käytetty ajoneuvo on törmännyt johonkin tai suistunut tieltä. Tutkimuksessa ei ole onnettomuudeksi määritelty kuitenkaan poliisin pakkopysäytystilanteita. Tosiasiallisia seurauksia tutkimuksessa tutkitaan myös henkilövahinkojen osalta onnettomuuksissa loukkaantuneita ja kuolleita tarkasteltaessa. Tutkimuksessa ei ole tutkittu loukkaantuneiden ja kuolleiden lukumäärää, vaan kuinka monessa tapauksessa onnettomuuden seurauksena oli loukkaantuneita tai kuolleita.

Tutkimusaineistossa oli 146 tapausta, joihin liittyi edellä kuvatun kaltainen onnettomuus. Onnettomuus liittyi siis noin joka neljanteen rikokseen ja niitä tapahtui joka kuukausi. Eniten onnettomuuksia tapahtui huhti- ja kesäkuussa (molemmissa 17) ja vähiten tapahtui maaliskuussa (5). Onnettomuuksien prosenttiosuudet kaikkiin kuukauden rikostapauksiin nähden oli pienin niin ikään maaliskuussa, 12,20 prosenttia. Kuukauden rikoksiin suhteutettuna eniten onnettomuuksia tapahtui tammikuussa, jolloin onnettomuuksien prosenttiosuus oli 64,71 %. Tammikuu oli pääririkosten osalta hiljaisin kuukausi, kuten aiemmin kuviossa 11 esitettiin. Myös marras- ja joulukuussa onnettomuuksien osuudet olivat merkittävät, molempien ollessa yli 50 prosenttia. Eniten rikoksia tapahtui syyskuussa, mutta syyskuun onnettomuusosuus oli vain 18,92 prosenttia.

Tutkimusaineiston onnettomuuksissa henkilöitä loukkaantui 54 tapauksessa ja kuoli kuudessa tapauksessa. Loukkaantuneita tuli kaikista rikoksista noin joka kymmenennessä ja kuolleita noin yhdessä sadasta. Vähiten loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui tammikuussa, maaliskuussa ja joulukuussa, joissa kussakin loukkaantuminen tapahtui kahdesti. Eniten loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui

kesäkuussa, yhdeksän kappaletta. Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osuus kaikista kuukauden onnettomuuksista oli pienin joulukuussa (14,29 prosenttia) ja suurin helmikuussa (83,33 prosenttia). Koko vuoden osalta, loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osuus kaikista vuoden onnettomuuksista oli 36,99 prosenttia.

PÄÄRIKOS JA OHEISRIKOKSET ONNETTOMUUSTAPAUKSISSA (n=146) IKÄLUOKITTAIN

	14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	EI TIED.
EI OHEISRIKOSTA	0	4	8	8	7	9	4	5	1	5	
VAIN AJO-OIK.	1	3	5	2	3	2	1	0	0	1	
VAIN RATTIJ. (A)	0	0	5	6	8	4	2	0	2	0	
VAIN RATTIJ. (H)	0	0	1	0	3	3	0	0	0	0	
VAIN RATTIJ. (A+H)	0	0	0	3	2	1	1	0	0	0	
AJO+RATTIJ. (A)	0	0	1	2	2	1	3	2	0	0	
AJO+RATTIJ. (H)	0	0	0	1	9	2	1	0	0	0	
AJO+RATTIJ. (A+H)	0	0	0	3	7	0	0	0	0	0	
YHT.	1	7	20	25	41	22	12	7	3	6	2

Kuvio 31. Päärikoksen ja oheisrikosten osuudet ikäluokittain onnettomuustapauksissa.

Onnettomuuksia sattui jokaisessa tutkimuksen ikäluokassa ja kahdessa onnettomuustapauksessa rikoksesta epäiltyä ei ole saatu selvitettyä. Lukumäärällisesti suurin ikäluokka on 25-34 -vuotiaat, jotka muodostavat 28 prosenttia kaikista onnettomuuksista. Ikäluokkansa sisäisesti vertailtuna 75 vuotta täyttäneiden onnettomuudessa osallisena olleiden osuus on merkittävä: seitsemästä rikoksesta kuuteen on liittynyt onnettomuus.

Kaikkien alle 25 -vuotiaiden rikoksesta epäiltyjen onnettomuuksia oli yhteensä 53 kappaletta. Onnettomuuksia on siis 22,55 prosentissa kaikista tutkimusaineiston kyseisten ikäluokkien tekemistä päärikoksista. Kaikkein vanhimpia lukuun ottamatta onnettomuuksien prosenttiosuus ikäluokan rikoksiin nähden on välillä 27,70 – 30,00 prosenttia.

Tutkimuksen tapauksiin liittyvissä onnettomuuksissa oli rikoksesta epäiltynä mies 126 tapauksessa, nainen 18 tapauksessa ja rikoksesta epäilty ei ollut selvillä 2 tapauksessa. Mieskuljettaja oli siis osallisena tutkimusaineistossa määritellyissä onnettomuuksissa 25,05 prosentissa kaikista mieskuljettajien tekemistä rikoksista. Naisten vastaava luku 43,90 prosenttia ja selvittämättömien osalta onnettomuuksia oli 7,69 prosentissa tapauksista.

Loukkaantuneiden osalta rikosilmoituksia tutkittaessa oli selvästi havaittavissa, että ilmoituksiin ei oltu kovinkaan usein tarkemmin eritelty vammojen vakavuutta.

Tutkimuksessa ei ole otettu kantaa vammojen vakavuuteen, vaan loukkaantunut -luokittelu on tullut rikosilmoituksen selostusosassa olevan kuvauksen perusteella tai mikäli ilmoitukseen on kirjattu, että henkilö on viety sairaalaan tai terveyskeskukseen. Rikosilmoituksiin kirjataan onnettomuustapauksissa liikenneonnettomuuden olosuhteet -osio, johon kirjataan myös, mikäli onnettomuuden seurauksena on tullut loukkaantuneita tai kuolleita. Kuolleiden osalta asia oli tutkimusaineistossa selkeä, mutta loukkaantuneiden osalta kaikissa ilmoituksissa ei näitä kirjauksia ollut, vaikka selostusosassa oli selvästi henkilön loukkaantuminen kirjattuna. Eräässä ilmoituksessa selostusosassa oli maininta loukkaantumisesta ja rikosnimikkeenä oli päärikoksen lisäksi myös vammantuottamus, mutta liikenneonnettomuuden olosuhteet -osiossa ei loukkaantuneita ollut kirjattu.

8.8. RIKOKSESSA KÄYTETYT AJONEUVOT

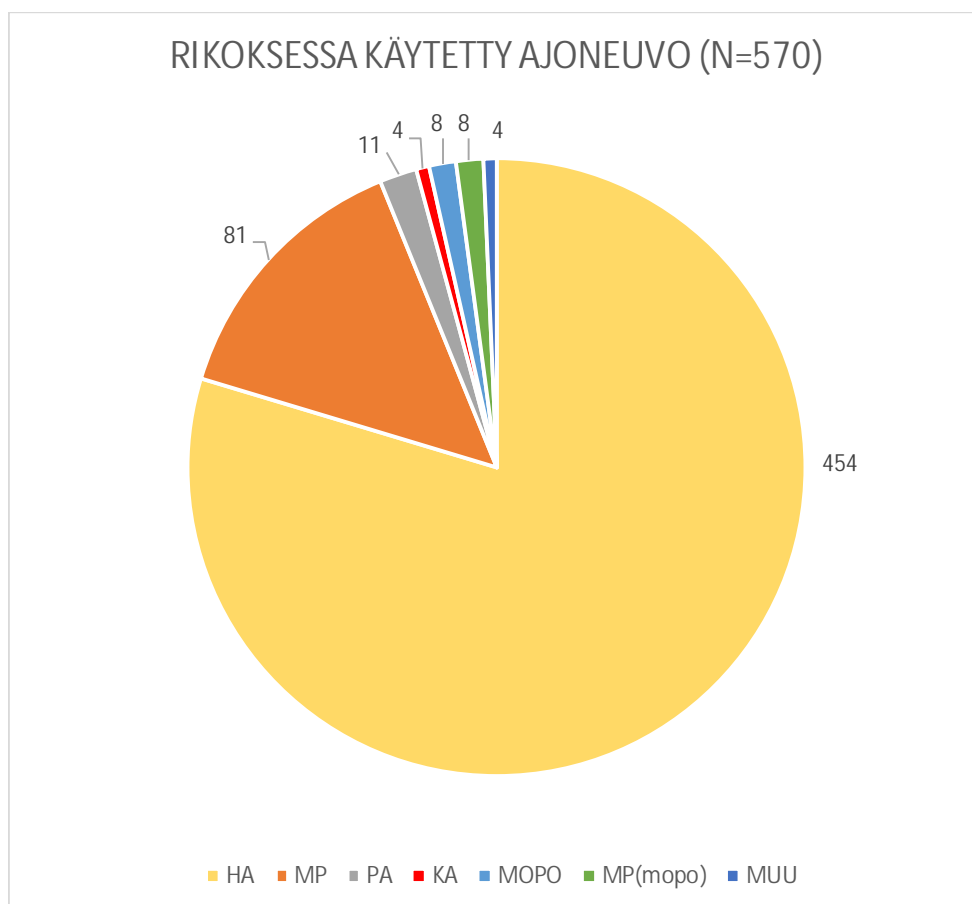
Suomen teillä liikkuu erilaisia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää myös sitä, millaisia ajoneuvoja ja kuinka usein niitä törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa käytetään. Erilaisilla autoilla ajetaan perinteisesti läpi vuoden, mutta esimerkiksi moottoripyörien pääsääntöinen käyttöaika ajoittuu keväästä syksyyn, hieman sääolosuhteista riippuen. Kuviossa 9. esiteltiin Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella rekisterissä olevien ajoneuvojen lukumääriä. Tutkimusaineistoa tallennettaessa tehtiin päätös siitä, miten ajoneuvoluokka -muuttuja jaotellaan. Ajoneuvoluokiksi matriisiin muodostuivat henkilöauto (HA), moottoripyörä (MP), pakettiauto (PA), kuorma-auto (KA), mopo (MOPO), mopo, jota nopeutensa vuoksi on pidettävä moottoripyöränä (MP, mopo) sekä edellä mainittuihin luokkiin kuulumattomat ajoneuvot (MUU).

Tutkimuksessa ei ole selvitetty sitä, onko ajoneuvolle säädetty määräaikaikaskatsastus ollut voimassa tai millaisessa tosiasiallisessa teknisessä kunnossa ajoneuvo on tapahtumahetkellä ollut. Näillä asioilla on myös merkitystä esimerkiksi riskien suhteen. Tutkimus on keskittynyt vain selvittämään, mihin ajoneuvoluokkaan teossa käytetty ajoneuvo on sijoitettu.

Ajoneuvoluokittelun osalta tulee huomioida se, että ajoneuvon rekisteritiedoissa oleva ajoneuvoluokka saattaa olla kahdella ulkoisesti samannäköisellä ajoneuvolla olla aivan eri tai luokittelu saattaa kahdella ulkoisesti täysin erilaisella ajoneuvolla samaksi

ajoneuvoluokaksi. Pakettiauto saattaa olla esimerkiksi farmarimallisesta henkilöautosta muutoskatsastettu ajoneuvo. Kuorma-auto voi olla useampiakselinen ja kokonaismassaltaan esimerkiksi 25 000 kg painava ajoneuvo tai ”pakettiautomainen” ajoneuvo, jonka rekisteriin merkitty kokonaismassa on 3510 kg.

Tässä tutkimuksessa ajoneuvojen luokitteluna on käytetty rikosilmoituksessa mainittua ajoneuvoluokkaa. Moottoripyöräksi viritettyjen mopojen osalta on luokittelu tehty ilmoituksen selostusosassa ilmenevien tietojen perusteella. Viritetyt mopot ovat poliisille tulevien liikennevalvontapyyntöjen ja häiriöilmoitusten kestoaihe vuosittain. Tämän vuoksi tutkimuksessa otettiin yhdeksi ajoneuvoluokaksi sellaiset rekisterissä olevat mopot, jotka voidaan virityksen seurauksena saavutetun nopeuden vuoksi katsoa muuttuneen moottoripyöräksi.



Kuvio 32. Rikoksessa käytetyt ajoneuvot ajoneuvoluokittain

Tutkimuksen rikoksissa yleisimmin käytettävänä ajoneuvona oli henkilöauto, joka 454 kappaleella muodostaa noin 80 prosenttia kaikista tapauksista. Toiseksi suurin

ajoneuvoryhmä olivat moottoripyörät, joiden osuus oli noin 14 prosenttia. Muiden ajoneuvoluokkien osuudet jäivät varsin pieniksi. Kun lukumääriä suhteutetaan verrattuna poliisilaitoksen alueella rekisterissä oleviin ajoneuvoihin (kuvio 10) tuhatta ajoneuvoa kohti, huomataan, että moottoripyörien suhteellinen osuus omaan ajoneuvoluokkaansa on 2 kappaletta jokaista tuhatta ajoneuvoa kohti.

Henkilöautojen osuus on hieman alle yksi ja muiden osalta vielä selkeästi vähemmän. Moottoripyörillä syyllistettiin tutkimusaineistoin tapauksissa siis ajoneuvoluokkana suhteessa huomattavasti useammin törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen kuin muilla ajoneuvoilla. Kuviossa ajoneuvoluokkaan ”muu” -merkityt ajoneuvot olivat tutkimusaineistossa kevyt nelipyörä (mopoauto), traktori sekä kaksi maastoajoneuvoa (mönkijä). Raskaan liikenteen osuus oli ilahduttavan pieni: kuorma-autoja oli rikoksesta epäillyn käytössä neljästi, eikä linja-autoja ollut tutkimusaineistossa ollenkaan.

RIKOKSESSA KÄYTETYT AJONEUVOLUOKAT EPÄILLYN IKÄLUOKAN MUKAAN

	HA	MP	PA	KA	MOPO	MP(mopo)	MUU
14	1	1	0	0	0	0	0
15-17	4	20	0	0	6	8	2
18-20	106	4	0	0	0	0	0
21-24	72	10	0	0	0	0	1
25-34	119	22	3	2	2	0	0
35-44	68	7	3	0	0	0	0
45-54	34	3	4	0	0	0	0
55-64	18	4	0	2	0	0	1
65-74	10	0	0	0	0	0	0
75-	7	0	0	0	0	0	0
EI TIED.	15	10	1	0	0	0	0
YHT.	454	81	11	4	8	8	4

Kuvio 33. Rikoksessa käytetyt ajoneuvoluokat lajiteltuna rikoksesta epäillyn iän mukaisesti

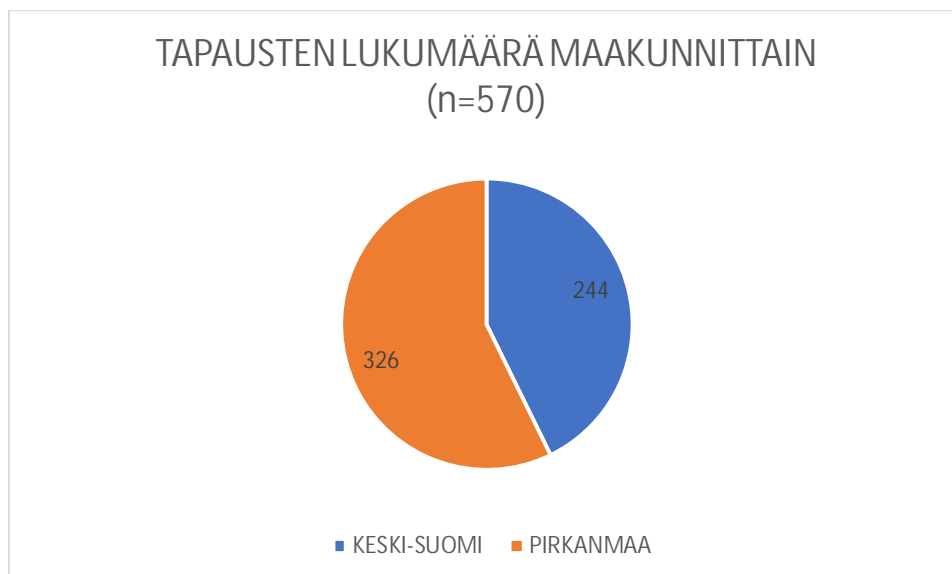
Ajoneuvoluokittain tarkasteltuna, voidaan huomata, että henkilöautoa tekoonsa on käytetty kaikissa ikäluokissa. 65 vuotta täyttäneet ja sitä vanhemmat rikoksesta epäillyt ovat olleet liikenteessä ainoastaan henkilöautolla. Myös 18-20 -vuotiaat ovat neljää moottoripyörällä tehtyä tapausta lukuun ottamatta olleet liikenteessä henkilöautolla. Mopot ja moottoripyöräksi viritetyt mopot painottuvat 15 -17 -vuotiaille, tosin kahdesti mopolla on

liikkunut 25-34 -vuotiaiden ikäluokkaan kuulunut kuljettaja. Selvittämättömien tapausten osalta korostuvat henkilöautot ja moottoripyörät. Moottoripyörillä tehtyjen tapausten osalta selvittämättä on jäänyt hieman yli 12 prosenttia tapauksista, henkilöautojen vastaava luku on 3,3 prosenttia.

Miehet olivat kuljettajina kaikissa tutkimusasettelun mukaisissa ajoneuvoluokissa. Naisten osalta 39 tapauksessa ajoneuvona oli henkilöauto, kerran moottoripyörä ja kerran määritelmän *muu* -mukainen kevyt nelipyörä(mopoauto). Naisepäiltyjä ei ollut ollut liikkeellä pakettiautolla, kuorma-autolla, mopolla tai moottoripyöräksi viritetyllä mopolla lainkaan. Henkilöauto muodosti naisten tapauksista 95 prosenttia. Miesten osalta henkilöauto oli ajoneuvoluokkana 400 tapauksessa, eli 79,5 prosentissa kaikista miesten tekemistä tapauksista, moottoripyörä oli ajoneuvona 70 tapauksessa eli noin 13,9 prosentissa.

8.9. MAAKUNNALLISET EROT

Sisä-Suomen poliisilaitos kattaa kahden maakunnan alueen. Poliisilaitoksen aluetta on esitelty aiemmin luvussa 4. Maakunnat ovat rakenteeltaan ja väestömääriltään erilaiset. Tutkimuksen yhtenä tarkastelukulmana oli selvittää, miten tutkittaviin rikoksiin liittyvät erilaiset muuttajat näyttäytyvät maakunnittain.



Kuvio 34. Päärikosten jakautuminen maakunnittain.

Päärikkokset jakautuivat maakunnittain siten, että Pirkanmaalla niistä tapahtui noin 57 prosenttia ja Keski-Suomessa noin 43 prosenttia. Rikoksia, joissa rikoksesta epäilty ei ollut tiedossa oli yhteensä 26 kappaletta, joista 12 kappaletta Keski-Suomessa (4,92 % Keski-Suomen tapauksista) ja 14 kappaletta Pirkanmaalla (4,29 % Pirkanmaan tapauksista). Maakuntien asukaslukuihin suhteutettuna Keski-Suomessa törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia tapahtui 0,88 kappaletta tuhatta asukasta kohti, kun taas Pirkanmaalla 0,64 kappaletta tuhatta asukasta kohti.

JAKSOERITTELY KESKI-SUOMI

	0:00-05:59	06:00-11:59	12:00-17:59	18:00-23:59	YHT.
MA	8	1	9	9	27
TI	7	2	8	6	23
KE	0	3	13	3	19
TO	4	6	15	11	36
PE	5	4	19	21	49
LA	8	1	7	22	38
SU	24	4	12	12	52
YHT.	56	21	83	84	244

Kuvio 35. Rikosten ajallinen sijoittuminen Keski-Suomen maakunnassa.

JAKSOERITTELY PIRKANMAA

	0:00-05:59	06:00-11:59	12:00-17:59	18:00-23:59	YHT.
MA	6	1	18	14	39
TI	5	0	12	8	25
KE	7	3	9	14	33
TO	7	7	6	15	35
PE	9	11	16	29	65
LA	13	5	8	36	62
SU	29	4	16	18	67
YHT.	76	31	85	134	326

Kuvio 36. Rikosten ajallinen sijoittuminen Pirkanmaan maakunnassa.

Tutkimuksen kohteena olevien rikosten ajallista sijoittumista poliisilaitoksen tasolla esiteltiin aiemmin kuviossa 12. Maakuntien tilastoja viikonpäivittäin ja kuuden tunnin jaksoihin jaoteltuina on esitelty kuvioissa 35 ja 36. Maakuntien osalta lukumäärissä on eroja, mutta kuvioissa on korostettu taulukossa esitettyjen lukumäärien suhteita toisiinsa värein. Kuuden tunnin aikajaksojen osalta pienin luku on valkoisella pohjalla ja suurin

luku tummin punainen. Viikonpäivien keskinäiset vertailut yhteensä -sarakeessa korostuvat siten, että pienin luku on valkoinen ja suurin on tummin vihreä.

Keski-Suomessa tapaukset painottuvat torstaista sunnuntaihin ja sunnuntai on kaikkein vilkkain. Pirkanmaalla painotus on perjantaista sunnuntaihin sunnuntain ollessa myös viikonpäivistä vilkkain. Keski-Suomessa kaikkein vilkkain kuuden tunnin ajanjakso on sunnuntaina puolesta yöstä aamukuuteen. Pirkanmaan vilkkain kuuden tunnin ajanjakso sijoittuu lauantai-illalle iltakuudesta puoleen yöhön. Rauhallisinta tutkimuksen kohteena olevan rikoksen suhteen oli Keski-Suomessa keskiviikkoisin ja Pirkanmaalla tiistaisin.

Pelkästään vuorokauden kellonaikojen mukaan tarkasteltuna Keski-Suomessa vilkkainta on puolestapäivästä iltakuuteen sekä iltakuudesta puoleen yöhön. Molemmat kellonajat yksistään muodostavat noin 34 prosenttia kaikista Keski-Suomessa tapahtuneista teoista. Ajanjaksojen erona on vain yksi tapaus. Pirkanmaalla selvästi vilkkain aika vuorokaudesta on iltakuuden ja puolenyön välinen aika, jolloin tapahtui noin 41 prosenttia kaikista maakunnan teoista. Toiseksi vilkkain aika on puolestapäivästä iltakuuteen sijoittuva ajanjakso, jolloin tapahtui noin 26 prosenttia kaikista maakunnan tapahtumista.

Rikosten esiintymisen suhteen rauhallisinta on molemmissa maakunnissa aamukuuden ja puolenpäivän välisenä aikana, jolloin Keski-Suomessa todettiin noin 8,6 prosenttia maakunnan tapauksista ja Pirkanmaalla noin 9,5 prosenttia maakunnan tapauksista. Keski-Suomen rauhallisin viikon sisällä oleva ajanjakso sijoittuu keskiviikolle puolenyön ja aamukuuden väliselle ajalle, jolloin ei todettu yhtään törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista. Pirkanmaalla hiljaisin ajankohta sijoittui tiistaille aamukuuden ja puolenpäivän väliselle ajanjaksolle.

PÄÄRIKOS JA OHEISRIKOS IKÄRYHMITTÄIN, KESKI-SUOMI

	14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	YHT.
EI OHEISRIKOSTA	0	12	35	24	29	22	12	7	6	1	148
VAIN AJO-OIK.	1	7	2	3	9	2	3	1	0	0	28
VAIN RATTIJ. (A)	0	1	0	2	8	4	0	2	2	0	19
VAIN RATTIJ. (H)	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	3
VAIN RATTIJ. (A+H)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
AJO+RATTIJ. (A)	0	0	1	1	3	2	0	2	0	0	9
AJO+RATTIJ. (H)	0	0	0	1	16	1	1	0	0	0	19
AJO+RATTIJ. (A+H)	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	5
YHT.	1	20	39	32	71	32	16	12	8	1	

Kuvio 37. Päärikoksen ja oheisrikosten osuudet ikäluokittain Keski-Suomen alueella.

PÄÄRIKOS JA OHEISRIKOS IKÄRYHMITÄIN, PIRKANMAA

	14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	YHT.
EI OHEISRIKOSTA	0	10	56	26	31	22	14	10	2	5	176
VAIN AJO-OIK.	1	9	7	6	9	11	0	0	0	1	44
VAIN RATTIJ. (A)	0	1	6	5	4	2	4	1	0	0	23
VAIN RATTIJ. (H)	0	0	0	2	5	3	1	0	0	0	11
VAIN RATTIJ. (A+H)	0	0	0	3	2	1	1	0	0	0	7
AJO+RATTIJ. (A)	0	0	2	2	5	1	4	1	0	0	15
AJO+RATTIJ. (H)	0	0	0	4	12	5	1	1	0	0	23
AJO+RATTIJ. (A+H)	0	0	0	3	9	1	0	0	0	0	13
YHT.	1	20	71	51	77	46	25	13	2	6	

Kuvio 38. Pääririkoksen ja oheisrikosten osuudet ikäluokittain Pirkanmaan alueella.

Kuvioissa 37 ja 38 on esitetty jaottelua maakuntakohtaisesti pääririkoksen ja oheisrikosten suhteen ikäluokittain. Molemmassa maakunnissa ikäluokkaan 25-34 -vuotiaat sijoittuvat rikoksesta epäillyt muodostavat suurimman ikäluokan. Keski-Suomessa ikäluokan prosenttiosuus kaikista selvitetystä tapauksista on kuitenkin selvästi suurempi ja siellä kyseisen ikäluokan osuus on 30,60 prosenttia. Pirkanmaalla vastaava luku on 24,68 %. Kuvioiden mukaisesti molemmassa maakunnissa lukumääräisesti suurin yksittäinen rikoksesta epäiltyjen joukko ovat 18-20-vuotiaat, joita ei epäillä pääririkoksen lisäksi oheisrikoksista.

Neljä aktiivisinta ikäluokkaa muodostavat Keski-Suomessa 75 % ja Pirkanmaalla 78,5 prosenttia maakunnan kaikista selvitetystä tapauksista. Pelkän alkoholin tai huumausaineiden esiintyminen pääririkosten yhteydessä on maakunnissa likimain samalla tasolla, mutta alkoholin ja huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena ajamisessa Pirkanmaan prosenttiosuus 6,41 % on tuntuvasti Keski-Suomen vastaavaa lukua 2,59 % suurempi. Päihteiden kokonaisosuus Keski-Suomen selvitettyissä tapauksissa on 24,14 % ja Pirkanmaalla 29,49 %.

Riskejä lisäävän käyttäytymisen, eli pakenemisen tai sen yrittämisen, osalta voidaan todeta, että Keski-Suomessa sitä esiintyi 76 kertaa, mikä muodostaa 31,15 prosenttia kaikista maakunnan tapauksista. Pirkanmaalla pakenemista tai sen yritystä esiintyi 96 kertaa, mikä on 29,45 prosenttia maakunnan tapauksista. Pakenemisen suhteen maakuntien välillä ei siis ollut merkittäviä eroja.

9. POLIISIN TOIMINTA VALVONNAN LISÄKSI?

Törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia tulee poliisin tietoon poliisin oman toiminnan, kansalaisten havaintojen ja liikenneonnettomuustutkinnan kautta. Nämä kaikki ovat kuitenkin reaktiivisia toimenpiteitä. Mitä toimenpiteitä poliisin valikoimista löytyy liikennevalvonnan lisäksi? Poliisin yhdeksi tehtäväksi on mainittu poliisilaissa rikosten ennalta estäminen. Poliisilla on tehtävänä myös ajo-oikeuden haltijoiden lupavalvonta, jossa seurataan luvanhaltijan toimintaa luvan myöntämisen jälkeen.

Tässä luvussa esitellään Sisä-Suomen poliisilaitoksessa liikenneasioiden suhteen tehtävää ennalta estävää toimintaa sekä myös poliisilaitoksen lupavalvonnan toimintaa. Lupavalvonnan osalta esitetään myös tilastotietoja.

9.1. ENNALTA ESTÄVÄ TOIMINTA

Sisä-Suomen poliisilaitoksessa toimii ennalta estävän toiminnan ryhmä. Ryhmän tehtävänä on nimensä mukaisesti pyrkiä ennalta estämään rikoksia. Liikenneasioiden osalta ryhmä saa tukea myös liikennepoliisiyksiköltä. Poliisi käy luennoimassa mahdollisuuksien mukaan liikenneasioista eri kohderyhmille. Ennalta estävän toiminnan ryhmän ohjausasiakirjoissa liikenteeseen liittyviä asioita ei ole erikseen mainittu, vaan erilaisia liikenneaiheisia luentoja ja esityksiä järjestetään tapauskohtaisesti harkiten.

Kuten on todettu, muodostavat nuoret miehet liikenneturvallisuuden kannalta tilastojen valossa merkittävän riskiryhmän. Tälle kohderyhmälle on suunnattu luentopaketti, joka on jo vuosien ajan esitetty Satakunnan Lennostossa jokaiselle varusmiesten saapumiserälle. Kohderyhmän koko on kuitenkin vain noin 100 nuorta kahdesti vuodessa.

9.2. LUPAVALVONTA

Ajokorttilupien myöntäminen siirtyi 1.1.2016 alkaen poliisilta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Poliisissa suoritetaan kuitenkin lupavalvontaa. Lupavalvonta tarkoittaa luvanhaltijan toiminnan valvomista ja seuraamista. Lupavalvonnassa seurataan useiden erilaisten lupien tilaa, mutta ajokorttiasioista puhuttaessa valvonnassa käsitellään

muun muassa ajokieltoasioita. Tuomioistuimien voi liikennetrikosasioissa määrätä vankeuden tai sakon lisäksi rangaistukseksi ajokieltoa. Vakavimmissa rikoksissa, poliisi voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jolloin ajo-oikeuden haltija on ajokiellossa välittömästi teon jälkeen. Tuomioistuinkäsittely saattaa olla pitkänkin ajan kuluttua tapahtumasta, joten tutkinnanjohtajan on otettava kantaa siihen, onko väliaikainen ajokielto syytä pitää voimassa. Vakavimpien rikosten tuomioistuinkäsittelyssä päätetään ajokiellon kestosta ja poliisin määräämä väliaikainen ajokielto huomioidaan ajokiellon pituutta harkittaessa.

Poliisin määräämä ”varsinainen” ajokielto on luonteeltaan hallinnollista. Toistuvista liikennetrikoksista tai teosta, joka osoittaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, voidaan poliisissa määrätä hallinnollinen, määräaikainen, ajokielto. Poliisin määräämän ajokiellon kesto on lain mukaan yhdestä kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Lisäksi, mikäli ilmenee, että ajoluvan haltijalla saattaa olla päihderiippuvuus, voidaan hänet ottaa päihdeseurantaan. Päihdeseurantaan määrätty on yleensä ajokiellossa toistaiseksi ja ajo-oikeus palautetaan, kun seuranta on päättynyt ja on todettu, että ajo-oikeuden haltija sopii ajoluvan haltijaksi. Lupavalvonnassa voidaan ryhtyä toimenpiteisiin myös sellaisissa tilanteissa, joissa ajo-oikeuden haltijan ajokyvyn voidaan epäillä ilmeisesti heikentyneen. Näissä tilanteissa voidaan kuljettaja määrätä suorittamaan esimerkiksi ajonäyte.

Lupavalvonnassa seurataan miten asiat sujuvat luvan myöntämisen jälkeen. Lupavalvonta toimii yhteistyössä poliisilaitoksen kenttätöiminnan sekä rikostorjunnan kanssa. Rikoksia tapahtuu ympäri maata, joten tiedon täytyy kulkea myös poliisilaitoksien välillä.

AJO-OIKEUSPÄÄTÖKSET

	KESKI-SUOMI	PIRKANMAA	YHT.
HEIKENTYNYT TERVEYDENTILA	38	53	91
KULKUNEUVON KULJETT. OIKEUDET	294	464	758
PÄIHDESEURANNAN ARVIOINTI	336	426	762
TOISTUVAT LIIKENNERIKKOMUKSET			
-AJOKIELLOT	242	667	909
-VAROITUKSET	67	182	249
VAKAVAT PIITTAAMATTOMUUDET	278	358	636

Kuvio 39. Sisä-Suomen poliisilaitoksen ajo-oikeuspäätökset 2017 (Räsänen, 2018)

Sisä-Suomen poliisilaitoksen lupavalvonnassa tehdään vuositasolla tuhansia erilaisia ajo-oikeusasioihin liittyviä toimenpiteitä. Kuvioon 39 on kerätty poliisilaitoksen vuositilastoa muutamista erilaisista ajo-oikeuspäätöksistä vuodelta 2017. Tässä tutkimuksessa mainittuihin oheisrikoksiin liittyviä päätöksiä on tehty puuttuvan ajo-oikeuden vuoksi 758 kappaletta ja päihdeseurannan arviointipäätöksiä on tehty 762 kappaletta. Kuvion alimmaisena olevat vakavat piittaamattomuudet ovat sellaisia tapauksia, joissa rikosnimikkeeksi on katsottu perusmuotoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen, mutta joka tekona osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan. Lähtökohtaisesti näissä tilanteissa ollaan jo varsin lähellä tutkimuksen kohteena olevaa törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen -rikosnimikettä. Tällaisessa tilanteessa poliisi antaa yleisimmin tien päällä sakon ja määrää väliaikaiseen ajokieltoon. Hallinnollinen ajokielto määrätään lupavalvonnassa.

10. JOHTOPÄÄTÖKSET

Perusmuotoisista liikenneturvallisuuden vaarantamisista suurin osa käsitellään poliisin sakkomenettelyssä. Joissain tapauksissa ratkaisu tulee vasta tuomioistuimessa. Teon tarkenteen osalta liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevissa rikoksissa valinnan vaihtoehtoja on useita ja erilaisille teoille on omat tarkenteensa. Järjestelmistä voidaan siis näiden rikosten osalta ajaa varsin luotettavia tilastoja siitä, miten erilaiset teonkuvaukset esiintyvät. Tutkimuksen mukaan törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta asia ei ole selvä, vaan järjestelmän kaksijakoisuus ei pysty kertomaan todellista tilannetta.

Poliisiasiaan tietojärjestelmässä törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten teon tarkenteina ovat nopeusrajoituksen rikkominen ja muu. Molempia tarkenteita oli käytetty, ja ylinopeus oli valittu tarkenteeksi noin kahdessa kolmasosassa tapauksista. Tutkimusaineistossa oli havaittavissa järjestelmän kaksijakoisuuden muodostama tulkinnallinen ongelma, joka korostuu erityisesti pidempikestoisissa tapauksissa, joista tyypillisimpiä ovat pakenevan seuraamistilanteet. Pakomatkan aikana pakeneva ajoneuvo saattaa nopeusrajoituksen rikkomisen lisäksi syyllistyä useaan sellaiseen tekoon, joka itsessään täyttäisi törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. Kirjaamiskäytännöt vaihtelivat tutkittavana olevassa aineistossa. Tietojärjestelmän jaottelu

ei mahdollista luotettavien tilastojen ajamista siitä, millä tavoin tunnusmerkistö on täyttynyt, vaan ilmoituksia täytyy selata manuaalisesti ja yrittää etsiä tunnusmerkistökäytäntöjä rikosilmoitusten selostusosasta. Rikosilmoituksista noin kahteen kolmesta oli kirjattu ajoneuvon käyttämä nopeus sekä tapahtumapaikan nopeusrajoitus. Tämän perusteella voidaan todeta, että ylinopeus on ainakin hallitsevana osatekijänä suuressa osassa kaikista törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista. Tutkimusasetelma ei antanut vastausta siihen, onko teossa kyseessä pelkästään ylinopeus, vai liittyykö siihen jotain muuta.

Törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia tapahtui Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella vuonna 2016 kaikkina kuukausina, viikonpäivinä ja kellonaikoina. Vuoden aikana tapahtumien painotukset sijoituivat alkukesä - alkusyksy -väliselle ajalle ja viikon aikana lauantai-illan ja sunnuntiaamuyön väliselle ajalle. Syyskuu oli kuukausista kaikkein vilkkain (74 tapausta) tammikuun ollessa kaikkein hiljaisin (17 tapausta). Viikonpäivistä vilkkain oli sunnuntai (119 tapausta) ja hiljaisin oli tiistai (48 tapausta), Vilkkain tapahtumakellonaika sijoittui lauantai-illan tunneille klo: 18:00-23:59 (58 tapausta) ja hiljaisin aika sijoittui tiistain aamupäivän tunneille 6:00-11:59 (2 tapausta). Syyskuun sunnuntait olivat kaikkein vilkkaimpia 25 tapauksella, hiljaisinta oli tammikuun maanantaisin ja keskiviikkoisin, jolloin ei ollut yhtään tapausta.

Rikoksesta epäiltyjä löytyi kaikissa tutkimuksen ikäluokissa. Nuorten epäiltiin syyllistyneen tekoihin kaikkein eniten, mutta oheisrikosten ja käyttäytymisen perusteella suurimmaksi riskikuljettajien ryhmäksi osoittautuivat 25-34 -vuotiaiden ikäluokka. Rikosten selvitysprosentti oli varsin korkea ja selvittämättömiä rikoksia oli ainoastaan 4,56 prosenttia. Miesten osuus rikoksesta epäiltynä oli murskaavan suuri (92,46 % selvitetystä tapauksista), mutta oheisrikokset näyttäytyivät likimain samansuuruisina prosentiosuuksina niin mies- kuin naiskuljettajien keskuudessa.

Rikoksesta epäilty oli useimmin liikkeellä henkilöautolla, mutta moottoripyörien osuus suhteessa rekisteröityihin ajoneuvoihin oli tuntuvasti suurempi. Raskaan liikenteen osuus kaikista tapauksista oli varsin pieni, kuorma-autoja oli käytetty rikoksessa kuudessa tapauksessa. Onnettomuuksia liittyi kaikkiaan 146 rikokseen kaikista tapauksista. Näissä loukkaantuneita oli 54 tapauksessa ja kuolleita kuudessa tapauksessa. Onnettomuuksissa loukkaantuneiden kirjauksissa oli puutteita ja joissain tapauksissa loukkaantuneita ei oltu

asianmukaisesti merkitty. On selvää, että joissain onnettomuustapauksissa rikosilmoitusta tehneellä poliisipartiolla ei ole vielä sillä hetkellä tiedossa mahdollisten vammojen laajuutta ja laatua, mikäli esim. sairaankuljetus on vienyt henkilön jo paikalta ennen poliisin saapumista. Näissä tapauksissa tutkinnan tulisi täydentää ilmoitusta myös loukkaantumistietojen osalta.

Selostusosissa ei ollut joissain ilmoituksissa kuvattu tunnusmerkistön täyttävää kuvausta lainkaan. Puutteita oli myös liikenneolosuhteiden kuvaamisessa. Lisäksi kymmenessä tapauksessa rikosilmoituksen selostusosassa oli mainittu kohdeajoneuvon käyttämä nopeus, mutta selostusosasta ei ilmennyt mikä oli tapahtumapaikan nopeusrajoitus.

Rikoksiin epäillyillä ei ollut ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavaa ajo-oikeutta 156 tapauksessa. Kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alainen 66 tapauksessa, huumausaineen vaikutuksen alainen 56 tapauksessa ja alkoholin sekä huumausaineen yhteisvaikutuksen alainen 26 tapauksessa. Tapauksia, joissa rikoksesta epäilty oli ajo-oikeudeton ja jonkin päihteen vaikutuksen alainen oli yhteensä 84 kappaletta (15,44 % kaikista selvitetystä tapauksista).

Suurin osa tapauksista (44 %) tuli ilmi tilanteissa, joissa poliisi oli oma-aloitteisesti todennut teon, joka täytti vähintään liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön, eikä kohde ollut lähtenyt poliisia karkuun. Automaattisen liikennevalvonnan osuus tapausten ilmitulemisessa oli varsin pieni, ainoastaan yhdeksässä tapauksessa tapaus todettiin kameravalvonnalla.

Maakunnittain tarkasteltuna voidaan huomata, että molemmissa maakunnissa on rikoksesta epäiltyjä kaikissa tutkimuksen ikäluokissa. Aktiivisin ikäluokka on molemmissa maakunnissa sama 25-34 -vuotiaat, joiden osuus Keski-Suomessa on 30,60 % ja Pirkanmaalla 24,68 %. Vain tutkimuksen päärikkeseen epäillään Keski-Suomessa syyllistyneen noin 64 % kaikissa maakunnan tapauksista. Vastaava luku Pirkanmaalla on noin 56 %. Oheisrikoksia löytyy myös molemmissa maakunnissa. Vain ajo-oikeudettomia on Keski-Suomessa noin 12 % ja Pirkanmaalla noin 14 %. Tapauksia, joissa rikoksesta epäiltyä ei ole saatu selvitettyä on Keski-Suomessa 4,92 prosenttia ja Pirkanmaalla 4,29 prosenttia.

Alkoholi näyttelee osuutta Keski-Suomessa ja Pirkanmaalla kummassakin noin 12 prosentissa tapauksista. Huumeet ovat mukana Keski-Suomessa 9,48 % tapauksista ja Pirkanmaalla 10,90 %. Merkittäviin ero päihteiden osalta on alkoholin ja huumausaineiden yhteisvaikutuksen alaisena ajamisessa. Yhteisvaikutuksen osuus Keski-Suomessa on 2,59 prosentissa ja Pirkanmaalla 6,41 prosentissa kaikista maakunnan tapauksista.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on yhteiskunnallisesti merkittävä asia. Poliisi on ottanut liikenneasioissa painopistekseen muun muassa rattijuopumukset sekä törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Tutkimuksessa ilmeni, että törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osalta yli puolet tuli esiin poliisin aktiivisen liikennevalvonnan seurauksena ja vain noin neljänneksessä tapauksista tutkittavana oleva rikosnimike pohjautui joko onnettomuustutkinnasta tai poliisihallinnon ulkopuolisten todistajankertomuksista saatuihin tietoihin. Kuten edellä on mainittu, yhtenä liikennevalvonnan painopisteenä olivat myös rattijuopumukset. Tutkimusaineistossa kaikkiaan 148 tapauksessa ajoneuvon kuljettajaa on epäilty törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen lisäksi myös rattijuopumusrikoksesta.

Liikennevalvonnan merkitys törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten paljastumisen kannalta on siis merkittävä. Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella on kirjattu lukumäärällisesti tarkasteltuna näitä rikosnimikkeitä suurimpia määriä koko valtakunnassa. Automaattinen liikennevalvonta ei näyttele tämän tutkimuksen tuloksien perusteella merkittävää roolia tapausten paljastamisten suhteen. Tutkimus ei kuitenkaan ole selvittänyt automaattisen kameravalvonnan ennalta estävää vaikutusta, joten kokonaisuuden kannalta ei johtopäätöksiä kameravalvonnan osalta voida tämän tutkimuksen perusteella tehdä.

Poliisilla on liikennevalvonnan lisäksi käytettävissään hallinnollinen lupavalvontamenettely. Tämä menettely ei kuitenkaan ”pure” kaikkiin, vaan tutkimuksen tuloksista voitiin havaita, että 156 tapauksessa rikoksesta epäillyltä puuttui ajo-oikeus. Näistä kaikki eivät olleet lupavalvonnan suorittamien ajokieltojen piirissä, mutta luku osoittaa näiden tapausten rikoksesta epäiltyjen suhtautumistavasta yhteiskunnan sääntöjä kohtaan.

Päihteiden osuus tutkimuksen rikoksissa oli merkittävä. Alkoholitapausten ennalta estävänä toimenpiteenä voisi olla alkolukkojen merkittävä lisääminen. Lukko tulisi

kuitenkin olla kaikissa moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa, eikä tähän tilanteeseen pystyttäisi nopeasti pääsemään, vaikka lainsäädäntöä muutettaisiin. Huumausaineet ovat lisääntyneet valtakunnallisesti viime vuosina ja tämä näkyy myös liikenteessä. Tällä hetkellä markkinoilla ei ole saatavilla teknistä laitetta, joka estäisi huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisen.

Poliisin ennalta estävällä toiminnalla ei tällä hetkellä pystytä merkittävästi vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen. Toiminta on tällä hetkellä keskitetty erityisryhmälle, joka tapauskohtaisesti määrittelee missä, miten ja milloin poliisi käy liikenneasioista puhumassa. Poliisilaitoksen alueella varusmiesten saapumiserät saavat Pirkkalassa liikenneaiheista luentoa. Tämä kohderyhmä on oikea, sillä onnettomuustilastojen mukaan juuri nuoret miehet ovat riskialteimpia kuljettajia. Järjestely on hyvä senkin vuoksi, että samalla kertaa saadaan ikäluokkaa hyvin paikalle samaan tilaan. Tutkimustuloksissa erityiseksi riskiryhmäksi nousivat kuitenkin 25-34 -vuotiaat. Tämän ikäluokan tavoittaminen on huomattavasti hankalampaa ja ovatko edellä kuvatun kaltaiset massaluennot kuitenkaan paras tapa toimia?

Jo vuosia eläkkeellä ollut kollegani puhui useasti siitä, ettei poliisi hänen mielestään pysty sarkoja kirjoittamalla vaikuttamaan riittävästi tiettyihin kuljettajiin. Hänen mielestään kaikkein välinpitämättömimmät kuljettajat tulisi saattaa psykologin juttusille keskustelemaan asioista. Voisiko tässä olla ratkaisu? Asiaa kannattaisi varmaan miettiä.

Tutkimuksessa haluttiin selvittää, miten törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen - rikosnimike on ilmennyt Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella vuonna 2016. ja onko ylinopeus näissä rikoksissa hallitseva tekijä. Tutkimuksessa haluttiin myös selvittää tapausten ajallista ja alueellista sijoittuvuutta, sekä millaiset henkilöt ovat rikoksista epäiltyinä, millaisilla ajoneuvoilla nämä olivat liikkeellä ja mitä tiettyjä liikenteen oheisrikoksia tapauksiin liittyy. Riskikäyttäytymisen osalta selvitettiin myös, liittyykö tapauksiin pakenemista tai sen yritystä. Tutkimus vastasi näihin kysymyksiin.

Tutkimuksen tekeminen antoi minulle laajemman käsityksen siitä, miten törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen -rikos on esiintynyt Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella. Kirjaamiskäytännöt ovat varsin kirjavia ja rikosilmoitukset laadultaan erilaisia.

Tutkimuksen tekeminen lisäsi näkemystäni näiden asioiden suhteen myös esimiestoiminnan näkökulmasta.

Jatkotutkimuksena voisi selvittää vastaavia asioita seuraavalta vuodelta tai kokonaan toiselta alueelta Suomesta ja verrata ovatko suhdeluvut siellä vastaavan kaltaisia. Henkilöiden käyttäytymisen osalta jatkotutkimusnäkökulmana voisi olla tämän tutkimuksen perusteella riskien kasautumisen näkökulmasta katsottuna ongelmakuljettajiin (25-34 -vuotiaat, joilla päärikoksen lisäksi oheisrikos tai -rikoksia) keskittyminen ja heidän taustojensa selvittäminen tarkemmin.

11.KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

Tutkimusaineiston perusteella rikosnimikkeen tutkiminen tekemuotojen kautta on hankalaa. Jakaminen teot vain kahden kuvauksen perusteella ei anna totuudenmukaista kuvaa siitä, mitä todella on tapahtunut. Tarkemman kuvauksen saamiseksi, ilmoitukset tarvitsee käydä läpi yksitellen. Tämän vuoksi tulisi harkita, pitäisikö poliisiasiaintietojärjestelmään lisätä kyseisen rikosnimikkeen alle enemmän kuvauksia vai tulisiko järjestelmää muuttaa jollain muulla tavalla siten, että tapahtumien kulku erilaisten tekojen muodossa pystyttäisiin helpommin selvittämään.

Poliisin ajoneuvokaluston varustusta on kehitetty ja suuressa osassa on käytössä Revika -järjestelmä, joka muiden toimintojen lisäksi tekee tallennetta kameran näkökentässä olevista tapahtumista. Erityisesti pakenemistilanteissa, seuraavan ajoneuvon kuljettaja tai matkustaja, eivät välttämättä pysty havainnoimaan kaikkia pakenemisen aikana tapahtuneita rikkomuksia. Tallenteesta voidaan tarvittaessa tarkistaa jälkikäteen, mitä kaikkea matkan aikana on tapahtunut.

Rikosilmoitusten selostusosissa oli joitain puutteita, ja henkilöstön koulutusta tulisi lisätä rikosilmoitusten kirjaamisten osalta niin selostusosan kuin liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden osalta. Erilaisten tunnusmerkistökiteijöiden laadukas kirjaaminen jo rikosilmoitusta tehdessä antaa paremmat lähtökohdat esimerkiksi epäillyn, todistajan tai mahdollisen asianomistajan kuulustelulle. Henkilöstölle voisi koulutuksen lomassa vielä korostaa liikenneolosuhde -tietojen kirjaamisen perusteluja.

Liikenneturvallisuuden parantamisella on merkittävä valtakunnallinen intressi. Pelkällä liikennevalvonnalla liikenneturvallisuutta ei pystytä parantamaan, vaan tähän vaaditaan moniulotteista, tiivistä yhteistyötä. Poliisi näkyy erilaisissa liikenneturvallisuutta koskevissa kampanjoissa, mutta pelkkä kampanjointi ei riitä. Poliisin tulee olla aktiivisesti mukana kaikessa liikenneturvallisuutta koskevassa valmistelussa ja päätöksenteossa.

LÄHTEET

ETSC 2017: Road Deaths in European Union – latest data. Road Deaths per million inhabitants 2016. Luettavissa: <http://etsc.eu/euroadsafetydata/> Luettu 27.09.2017.

ETSC 2018: 12th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Luettavissa: <https://etsc.eu/12th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/> Luettu 20.09.2018.

ETSC 2018A: Road deaths per million inhabitants. Luettavissa: https://infogram.com/_jBS0MVyPNJ13sP1FE8Lt Luettu 20.09.2018.

Euroopan Unionin komissio 2018: EUROPE ON THE MOVE Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean. Luettavissa: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF Luettu 3.9.2018.

Heikkilä Tarja 2010: Tilastollinen tutkimus, Edita. Helsinki. 7-8. uudistettu painos

Koskimaa Heikki 2008: Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 74/2008.

Liikennevakuutuskeskus 2017: Internet -sivusto. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/> Luettu 30.11.2017.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012: Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Ohjelmia ja strategioita. Erweko Painotuote Oy. Helsinki. Luettavissa: <http://www.lvm.fi/documents/20181/812548/Tavoitteet+todeksi.+Tieliikenteen+turvallisuussuunnitelma+vuoteen+2014/47d781cf-d0df-4805-a19c-5e83e1d57cac?version=1.0> Luettu 17.08.2017.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2014: Yhteinen tie tulevaisuuteen – Liikenneturvallisuuden tulevaisuuskaatsaus. Julkaisuja 25/2014. Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77861/Julkaisuja_25-2014.pdf?sequence=1 Luettu 27.09.2017.

Liikenneturva 2016: Lasten ja nuorten liikenneturvallisuustilanne huolestuttaa. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/turvauutiset/juuri-nyt/lasten-ja-nuorten-liikenneturvallisuustilanne-huolestuttaa> Luettu 4.7.2018.

Liikennevirasto 2017: Tietilasto 2016. Liikenneviraston tilastoja 04/2017. Helsinki. Luettavissa: https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lti_2017-04_tietilasto_2016_web.pdf Luettu 09.10.2017.

Metsämuuronen Jari 2002: Tilastollisen kuvauksen perusteet. Metodologia – sarja 2. International Methelp Ky. Helsinki.

Nummenmaa Tapio, Konttinen Raimo, Kuusinen Jorma, Leskinen Esko 1997: Tutkimusaineiston analyysi. WSOY. Porvoo.

Paikkakunta.net 2017: Internet -sivusto. Luettavissa: <http://paikkakunta.net/maakunnat/> Luettu 06.10.2017.

Poliisi 2017A: Poliisin internet -sivustot: Tietoa poliisista: Poliisitoiminnan ohjaus ja seuranta: Vuosittaiset tulossopimukset. Luettavissa: http://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/vuosittaiset_tulossopimukset Luettu 06.10.2017.

Poliisihallitus 2016: POL-2017-378 Poliisihallituksen ja Sisä-Suomen poliisilaitoksen vuosien 2017-2021 välinen tulossopimus. Luettavissa: http://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/57669_Tuso_allekirjSSP.pdf?605d9eb0586cd488 Luettu 06.10.2017.

Poliisihallitus 2017: POL-2017-21638 Poliisihallituksen ja Sisä-Suomen poliisilaitoksen vuosien 2018-2022 välinen tulossopimus. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/68889_13Tuso_SISU_allekirjoitettu.pdf?c999881227a5d588 Luettu 4.7.2018.

Ruotsin poliisi 2017: Ruotsin poliisin tilastotietoa rikosnimikkeestä grov vårdslöshet i trafik. Tove Sporre Lengyel, Analytiker. Sähköposti 1.11.2017.

Räisänen Kari 2018: Räisänen Kari, komisario, Sisä-Suomen poliisilaitos, lupavalvonta. Sähköposti 14.08.2018.

Tilastokeskus 2018: Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet. Luettavissa: http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/Tieliikenneonnettomuudet_1_Tienkayttajat/050_tienk_tau_105.px/table/tableViewLayout1/?rxid=b7dfa39a-0d50-4e03-9780-df1428a26dd1 Luettu 12.2.2018.

Tilastokeskus 2018A: Tieliikenneonnettomuustilasto. Luettavissa: http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/Tieliikenneonnettomuudet_1_Tienkayttajat/010_tienk_tau_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=b7dfa39a-0d50-4e03-9780-df1428a26dd1 Luettu 12.2.2018.

Tilastokeskus 2018B: Tieliikenneonnettomuustilasto. Luettavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_lii_ton/statfin_ton_pxt_001_fi.px/table/tableViewLayout2/?rxid=9aa60725-71a0-4070-bb52-8b7eb1522d7a Luettu 04.10.2018.

Tilastokeskus 2017: Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet. Luettavissa: http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/Tieliikenneonnettomuudet_1_Tienkayttajat/050_tienk_tau_105.px/table/tableViewLayout1/?rxid=b7dfa39a-0d50-4e03-9780-df1428a26dd1 Luettu 18.8.2017

Tilastokeskus 2017A: Laatuseloste. Tieliikenneonnettomuustilasto. Luettavissa: http://www.stat.fi/til/ton/2017/06/ton_2017_06_2017-07-20_laa_001_fi.html#_ga=2.259435848.398630524.1503043419-1515083877.1503043419 Luettu 18.08.2017.

Tilastokeskus 2017B: Tilasto: Väestö iän ja sukupuolen mukaan. Luettavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/statfin_vaerak_pxt_004.px/?rxid=e88d7438-a1a4-48bc-8d4c-b7e735e1dc94 Luettu 09.10.2017.

Tilastokeskus 2017C: Tilastokeskuksen avoimet karttapohjat. Luettavissa: <http://pxnet2.stat.fi/explorer/Avoin/index.html#story=4> Luettu 09.10.2017.

Tilastokeskus 2017D: Väkiluku sukupuolen mukaan alueittain sekä väestömäärän muutos 31.12.2016. Luettavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/statfin_vaerak_pxt_006.px/?rxid=a0337611-a059-48a7-b4d8-04ccc5966cb5 Luettu 09.10.2017.

Tilastokeskus 2017E: Tilasto: Ajoneuvoja maakunnittain. Luettavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_lii_mkan/statfin_mkan_pxt_003_fi.px/table/tableViewLayout1/?rxid=a0337611-a059-48a7-b4d8-04ccc5966cb5 Luettu 6.10.2017.

Tilastokeskus 2017F: Tilasto: Rikokset ja niiden selvittäminen muuttujina. Luettavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_oik_rpk/statfin_rpk_pxt_003_fi.px/table/tableViewLayout1/?rxid=31bae7c1-d7dd-4411-bb66-551ed853b0a6 Luettu 27.11.2017.

Trafi 2017: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: Kuljettajatutkintotilastot. Luettavissa: <https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/kuljettajatutkinnot> Luettu 30.11.2017.

Trafi 2018: Tietokortti. Automaation edistäminen tieliikenteen ajoneuvoissa. Luettavissa: <https://www.trafi.fi/filebank/a/1424379177/a8d819248b49d8ebbbfb7ef7cd6966d/16901-Trafi-Tietokortti-Automaatio-tieliikenteessa.pdf> Luettu 20.09.2018.

Trafikverket 2017: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 - *Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020*. Julkaisu 2017:098. Luettavissa: https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/25320/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_098_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2016.pdf Luettu 27.09.2017.

Tolvanen Matti 1999: Tieliikenne-rikokset. Kauppakaari Oyj. Helsinki.

Valtonen Juha 2014: Vuonna 2010 tapahtuneet kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet ja nollavisio. Liikenneturvan selvityksiä 2/2014. Verkkojulkaisu. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/tutkimukset/> Luettu 27.09.2017.

WHO 2018: Risk factors for road traffic injuries. Luettavissa: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/activities/roadsafety_training_manual_unit_2.pdf Luettu 4.7.2018.

YOURS 2018: What are the main risk factors? Luettavissa: <http://www.youthforroadsafety.org/road-safety> Luettu 4.7.2018.

LIITE

Ote havaintomatriisista.

KK	WKNPVI	KIO.	MAANKUNTA	TERO	ONN.	LOUKK.	KUOLL.	SUK.	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-	RATTI(A)	RATTI(H)	RATTI(A+H)	AJO-OIKEUS	AN	PAKO	AUTO.VALV.	LV	ILM.
9	2	15:45	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	0	1
9	3	12:08	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
9	4	4:02	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
9	4	7:01	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9	5	21:40	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9	5	16:00	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1
9	5	16:00	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1
9	6	1:05	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
9	7	13:20	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0
9	7	13:59	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	6	21:00	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	7	15:30	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	7	17:00	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	7	4:15	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	7	15:30	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	7	20:02	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
9	7	22:35	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	7	9:52	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9	1	22:26	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
9	3	13:30	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
9	5	7:35	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
9	5	22:10	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
10	7	13:05	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10	7	20:32	2	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
10	7	2:05	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
10	7	3:45	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
10	7	1:55	2	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
10	7	20:00	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	1	8:50	2	2	1	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
10	1	6:52	2	2	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	2	23:20	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	3	18:05	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	3	14:20	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0
10	4	17:40	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
10	6	20:58	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	6	22:03	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	6	6:54	2	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
10	5	13:37	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	6	20:58	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	6	22:03	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	7	1:20	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	7	9:01	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10	7	2:15	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
10	6	23:48	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0