

# Satakuntalaisten nuorten näkemyksiä ikäpoikkeusluvasta

Satakuntalaisten 16–18-vuotiaiden nuorten näkemyksiä ja kokemuksia liikenteestä ja ikäpoikkeusluvasta.

Severi Kopo & Tony Marttila

9/2021

# TIIVISTELMÄ

**Tekijät: Severi Kopo & Tony Marttila**

**Opinnäytetyön muoto:** Tutkimuksellinen opinnäytetyö

**Julkisuusaste:** Julkinen

**Ohjaaja:** Jani Niemi (Pasi Eronen, Timo Härmä)

**Tutkinto:** Poliisi (AMK)

---

*Opinnäytetyömme tarkoituksena on selvittää satakuntalaisten nuorten näkemyksiä ja kokemuksia ikäpoikkeuslupaun liittyen. Perehdymme opinnäytetyössämme nuorten liikenneonnettomuus- ja liikennerikostilastoiden takana olevaan itse tekijään eli nuoreen kuljettajaan. Teetämme työssämme tutkimuksen Satakuntalaisilla 16–18-vuotiailla nuorilla. Toteutamme tutkimuksemme internetissä täytettävällä kyselylomakkeella ja jaamme kyselylomakkeemme kuuteen eri lukioon sekä viiteen eri ammattikouluun Satakunnan alueella. Toteutamme tutkimuksemme kvantitatiivisena tutkimuksena. Tutkimustulostemme perusteella nuoret tunnistavat paljon liikenteeseen liittyviä erilaisia riskitekijöitä. Nuorilla on paljon näkemyksiä siitä, kuinka liikennerikoksia ja liikenneonnettomuuksia voitaisiin ennalta estää. Valtaosa kyselyyn vastanneista nuorista on sitä mieltä, että 17-vuotias on valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä. Suurin osa kyselyyn vastanneista ikäpoikkeusluvan nykyisistä tai entisistä haltijoista ei koe, että kavereiden läsnäololla olisi vaikutusta heidän ajosuoritukseensa. Enemmistö näistä nuorista kuitenkin kokee, että he keskittyvät ajosuoritukseensa enemmän vanhemman ihmisen läsnä ollessa.*

---

**Sivumäärä:** 47

**Tarkastuskuukausi ja vuosi:** 09/2021

**Avainsanat:** b-luokan ajoneuvo, ikäpoikkeuslupa, kvantitatiivinen tutkimus, liikenne, liikennepsykologia, nuoret, 17-vuotiaat

# SISÄLLYS

|  |    |
|--|----|
| 1 JOHDANTO .....   | 3  |
| 2 MIKÄ IKÄPOIKKEUSLUPA ON? .....   | 5  |
| 2.1 Mihin ikäpoikkeuslupa perustuu? .....  | 6  |
| 3 17-VUOTIAS LIIKENTEESSÄ .....  | 7  |
| 3.1 Nuorten liikenneonnettomuudet .....  | 8  |
| 3.1.1 Ylinopeus .....  | 9  |
| 3.1.2 Nuorten päihteiden käyttö liikenteessä .....   | 10 |
| 3.1.3 Sukupuolen vaikutus nuorten liikenneonnettomuuksiin .....                                | 11 |
| 3.2 Matkustajien ja ajankohdan vaikutus nuoren ajosuoritukseen .....                           | 13 |
| 3.3 Psykologinen näkökulma.....  | 14 |
| 4 LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LAINSÄÄDÄNTÖHANKE 2022.....                                | 15 |
| 4.1 Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen ..... | 16 |
| 4.2 Ajokieltokoulutuksen kehittäminen .....  | 17 |
| 5 TUTKIMUS .....   | 17 |
| 5.1 Tutkimusmenetelmä .....  | 17 |
| 5.2 Tutkimuksen toteuttaminen .....  | 19 |
| 5.3 Tutkimuksen teema .....  | 20 |
| 6 TUTKIMUSTULOKSET .....   | 20 |
| 6.1 Kysymys 1. Sukupuoli .....   | 21 |
| 6.2 Kysymys 2. Ikäpoikkeuslupa .....   | 22 |
| 6.3 Kysymys 3. Vaara-/ "läheltä piti" - tilanteet.....   | 23 |
| 6.4 Kysymys 4. Ryhmäpaine.....   | 25 |
| 6.5 Kysymys 5. Vanhemman ihmisen läsnäolo.....   | 28 |
| 6.6 Kysymys 6. Syyt liikenneonnettomuuksille.....  | 30 |
| 6.7 Kysymys 7. Liikenneonnettomuuksien ja liikennesrikoksien ennalta estäminen.....            | 32 |
| 6.8 Kysymys 8. 17-Vuotiaan valmius kuljettaa B-luokan ajoneuvoa liikenteessä .....             | 34 |
| 7 TULOSTEN ANALYSOINTI, JOHTOPÄÄTÖKSET, LUOTETTAVUUDEN ARVIOINTI JA<br>POHDINTA .....          | 36 |

|  |    |
|--|----|
| 7.1 Tulosten analysointi ja johtopäätökset ..... | 36 |
| 7.2 Luotettavuuden arviointi .....               | 41 |
| 7.3 Pohdinta .....                               | 43 |
| LÄHTEET:.....                                    | 45 |

# 1 JOHDANTO

Vuonna 2018 astui voimaan ajokorttilain uudistus, jolloin moni asia ajokorttilaissa muuttui. Yksi muutosten kohteena ollut osa-alue oli ikäpoikkeusluvun saamisen edellytykset ja sen hakeminen. Ikäpoikkeuslupien määrä on ollut nousussa vuoden 2018 tapahtuneiden ajokorttilain muutosten jälkeen. Esimerkiksi vuonna 2018 ikäpoikkeuslupia myönnettiin 1200 kappaletta, kun taas vuonna 2019 niitä myönnettiin jo vajaat 12 000 kappaletta. Vuonna 2020 määrä nousi entisestään ja lupia myönnettiin vajaat 15 800 kappaletta. Tänä vuonna ikäpoikkeuslupia on myönnetty toistaiseksi noin 6550 kappaletta. (Traficom 2020.) Ennen vuotta 2018 ikäpoikkeuslupia haettiin vähän verrattuna siihen, paljonko nykytilanteessa niitä haetaan.

Valitsimme tämän aiheen opinnäytetyömme aiheeksi sen ajankohtaisuuden vuoksi ja siksi, että se on puhuttanut ihmisiä sosiaalisessa mediassa paljon. Myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä on kasvanut merkittävästi ajokorttilain uudistuksen jälkeen vuonna 2018. Mediassa on uutisoitu paljon ikäpoikkeuslupaan liittyvistä asioista ja yksi puheenaihe on ollut se, onko mahdollisuus saada B-luokan ajo-oikeus jo 17-vuotiaana hyvä vai huono asia, kuten esimerkiksi Iltasanomien uutisessa vuodelta 2021 kerrotaan. Uutisessa puhutaan, kuinka Liikenneturvan teettämässä kyselyssä vain joka neljäs suomalainen oli täysin tai jokseenkin sitä mieltä, että mahdollisuus saada henkilöauton ajo-oikeus 17-vuotiaana on ollut hyvä muutos. (Lempinen, Iltasanomat, 12.3.2021.)

Siksi halusimmekin selvittää kokevatko 17-vuotiaat nuoret olevansa valmiita kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa liikenteessä. Rajasimme opinnäytetyömme koskemaan Satakunnan alueella asuvia nuoria ja teetimme heillä internetissä suoritettavan kyselyn, jossa olleiden kysymyksien pohjalta selvitimme heidän näkemyksiään ja kokemuksiaan liikenteestä. Lisäksi selvitimme, kokevatko vastaajat 17-vuotiaan nuoren olevan valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä. Esittelemme opinnäytetyössämme ikäpoikkeuslupaa, eli mikä se on, kuka sen voi saada ja millä perusteilla, sekä puhumme nuorten liikenneasenteista ja valmiuksista liikenteessä liikennepsykologian näkökulmasta. Analysoimme työssämme nuorille teettämämme internetkyselyn tuottamia tuloksia, jossa selvitimme satakuntalaisten nuorten liikenneasenteita ja kokemuksia. Kysely kohdistettiin toisen asteen opiskelijoille eli lukiossa tai ammattikoulussa opiskeleville nuorille. Pyysimme kyselyyn osallistuneita oppilaitoksia jakamaan linkin internetkyselyymme ensimmäistä ja toista vuotta opiskeleville opiskelijoille.

Opinnäytetyössämme tutkimuskysymyksiä ovat:

- *Millaisia näkemyksiä ja kokemuksia satakuntalaisilla nuorilla on ikäpoikkeusluvasta?*
- *Miten ryhmäpaine vaikuttaa nuoren ajosuoritukseen?*
- *Miten sukupuoli vaikuttaa ikäpoikkeusluvallisten käsityksiin ja kokemuksiin liikenteestä?*

- *Kuinka paljon ikäpoikkeusluvalliset nuoret joutuvat liikenneonnettomuuksiin ja syyllistyvät liikennerikoksiin ja kuinka paljon ikäpoikkeusluvalliset nuoret joutuvat vaara/”läheltä piti”- tilanteisiin, jotka eivät näy liikenneonnettomuustilastoissa?*

Näihin kysymyksiin etsimme työssämme vastauksia ja pohdimme, millaisia asioita ja syitä näiden vastausten takana mahdollisesti on.

## 2 MIKÄ IKÄPOIKKEUSLUPA ON?

Ikäpoikkeusluvalla tarkoitetaan Traficomien, eli liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomaisen myöntämää poikkeuslupaa, jolla 17-vuotiaan nuoren on mahdollista saada oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoa, mikä on normaalisti mahdollista vasta 18-vuotiaana.

“Henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavan B-luokan ajokortin voi saada ikäpoikkeusluvalla jo 17-vuotiaana. Poikkeusluvan myöntäminen perustuu aina erityiseen syyhyn, joka pitää osoittaa esimerkiksi oppilaitoksen tai työnantajan todistuksella. Lupaa haetaan yhdessä huoltajan kanssa” (Traficom 2020). Ikäpoikkeuslupaa ei siis voi saada pelkästä halusta, vaan poikkeusluvan hakijalla on oltava jokin erityinen syy tai syyt, joiden perusteella hän hakee itselleen ikäpoikkeuslupaa.

Tällaisia erityisiä syitä ikäpoikkeusluvan saamiseen ovat muun muassa pitkät välimatkat tai puuttuvat julkisen liikenteen yhteydet, jotka hankaloittavat nuoren kulkemista säännölliseen tai tavoitteelliseen harrastukseen, töihin, työpaikalla tapahtuvaan koulutukseen tai kouluun. Lisäksi erityisenä syynä voidaan pitää nuoren terveydellisiä syitä, jotka hankaloittavat tai estävät säännöllistä kulkemista. (Traficom 2020.)

Tällaisten matkojen, joita poikkeusluvan hakijan tulisi pystyä kulkemaan, pitää ylittää jonkun seuraavista kohtuulliseksi määritellyn matkan tai matka-ajan rajoista:

- Yhdensuuntaiset vähintään tunnin kestävät matkat joukkoliikenteellä; tai
- Yhdensuuntaiset vähintään viiden kilometrin kävelymatkat, kun julkista liikennettä ei ole käytettävissä; tai
- Hakijalla on vähintään 1,5 tuntia kestävät yhdensuuntaiset matkat, jotka johtuvat harvoin kulkevista joukkoliikenneyhteyksistä (Traficom 2021).

Traficom myöntää ikäpoikkeuslupia arvioiden ensisijaisesti poikkeuslupaa hakevan nuoren omaa ajokortti- tai kulkemistarvetta. Tällaisten omien kulkemistarpeiden lisäksi nuorella voi olla myös jokin muu erityinen tarve poikkeusluvalla saatavalle ajokortille. Tällainen muu erityinen tarve voi olla välttämätön kulkemistarve, joka on muodostunut ennakoimattomasti hakijan perheen sisällä. Lisäksi tällaisena tarpeena voi toimia tarve osallistua perheen välttämättömien asioiden hoitamiseen ja perheen toimeentulon turvaamiseen. (Traficom 2021.)

Ikäpoikkeuslupaan liittyy kuitenkin alueellisia rajoitteita, jotka näkyvät kiellettyinä alueina tai valtioina, joissa ikäpoikkeusluvallinen nuori ei saa kuljettaa B-luokan ajoneuvoa. Tällaisia alueita ja valtioita ovat muun muassa Ahvenanmaa, Viro ja Ruotsi. Kyseisen alueen ja maiden viranomaiset eivät ole antaneet hyväksyntää sille, että 17-vuotias ikäpoikkeusluvallinen nuori saisi kuljettaa B-luokan ajoneuvoa edellä mainitulla alueella ja valtioissa. Jos ikäpoikkeusluvallinen nuori on

lähdössä B-luokan ajoneuvolla ulkomaille, tulee tämän tarkastaa kohdemaan viranomaisilta, antaako Suomessa hankittu ikäpoikkeuslupa oikeuden kuljettaa B-luokan ajoneuvoa kyseisessä maassa. (Traficom 2021.)

## 2.1 Mihin ikäpoikkeuslupa perustuu?

Ikäpoikkeusluvan luoma mahdollisuus saada oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoa perustuu hallituksen esitykseen 146/2017, joka astui voimaan 20. lokakuuta 2017. Hallituksen esityksessä otetaan kantaa siihen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää nuorelle poikkeuksen B-luokan ajokorttia koskevasta ikävaatimuksesta. Hallituksen esityksessä otetaan kantaa näihin edellä mainittuihin erityisiin syihin, joiden perusteella poikkeuslupaa hakevalle nuorelle lupa voidaan myöntää. Hallituksen esityksen mukaan nuorelle myönnettävään poikkeuslupaan on mahdollista liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen vaaditun vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä, mikä on 17 vuotta. (HE 146/2017.)

Hallituksen esityksessä on pohdintaa siitä, kuinka julkisen liikenteen tarjonnan heikentymisen ja lakkauttamisen vuoksi haja-asutusalueilla liikkuminen on vaikeutunut merkittävästi. Lisäksi esityksessä on pohdittu sitä, kuinka huonot julkisen liikenteen yhteydet ja nuorten käytössä olevien kulkuneuvojen rajallisuus vaikeuttavat muun muassa vapaa-ajan-, koulun-, harrastus-, ja työmatkojen kulkemista. (HE 146/2017.)

Nuorilla on iästään riippuen käytössään muutamia erilaisia kulkuneuvoja kuten mopot, traktorit, kevyet nelipyörät ja kevytmoottoripyörät. Näistä mopoja, traktoreita ja kevyitä nelipyöriä nuori voi kuljettaa ollessaan 15-vuotias ja ollessaan oikeutettu kuljettamaan kyseessä olevaa ajoneuvoa. Kevytmoottoripyörää nuori voi kuljettaa käytyään kuljettajatutkinnon kyseiseen kulkuneuvoon ja ollessaan vähintään 16-vuotias. (HE 146/2017.)

Kevyellä nelipyörällä useasti tarkoitetaan niin sanottua mopoautoa ja näiden mopoautojen turvallisuus koetaan nykypäivänä huonoksi, verrattuna esimerkiksi B-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaan henkilöautoon. Syynä tähän on kevyiden nelipyörien rakenne. Kevyiden nelipyörien turvattomuus rakenteensa vuoksi on koettu erityisesti sellaiseksi seikaksi, jonka vuoksi ajokorttilakia tulisi tarkastella ajoneuvoteknisten tai ajokorttisäännösten osalta. (HE 146/2017.)

Ratkaisuna tähän on ehdotettu henkilöautojen tehojen rajoittamista, jotta niitä voitaisiin kuljettaa kevyinä nelipyörinä, sekä ajokortti-ian muuttamista. Haasteen näihin muutoksiin luo se, että

molemmat asiat ovat tiukasti säädeltyjä EU:ssa. Jotta uusia ajoneuvoluokkia voitaisiin ottaa käyttöön, se edellyttäisi EU:n myötävaikutusta ajokorttipuolella. Näin ollen B-luokan vähimmäisikä voitaisiin kansallisesti laskea 17-vuoteen. (HE 146/2017.)

Poikkeusmenettely on ollut käytössä kansallisesti ja sillä on voitu poiketa B-luokan vähimmäisiästä yhdellä vuodella. Ennen lakimuutosta tehdyssä hallituksen esityksessä kerrotaan, kuinka poikkeuslupia on myönnetty vuosittain vain muutamia, edellytysten ollessa tiukkoja. Kyseinen asia on näkynyt poikkeuslupahakemusten määrissä ja vuositasolla hakemuksia on käsitelty vain muutamia kymmeniä. Ikäpoikkeusluvan myöntämisen on katsottu edellyttävän tarkastelua koko perheen kannalta ja siinä mahdollisesti tapahtuneiden vakavien tai äkillisten muutosten kannalta sekä kulkemis- ja ajokorttitarpeiden osalta. (HE 146/2017.)

### **3 17-VUOTIAS LIIKENTEESSÄ**

15–24-vuotias mielletään nuoreksi liikenteenkäyttäjäksi ja tämän ikäryhmän liikenneonnettomuudet ovat selkeästi yliedustettuina muihin ikäryhmiin nähden liikenneonnettomuustilastoissa. Nuoria menehtyy liikenneonnettomuuksissa eniten henkilöauton kuljettajina ja matkustajina. Suomessa B-luokan ajokortin voi saada 17-vuotias ikäpoikkeusluvalla, joka myönnetään erityisperusteiden, kuten pitkän koulumatkan vuoksi. Ikäpoikkeusluvan suorittaminen ei ole nimensä mukaisesti kuitenkaan poikkeus, vaan siitä on tullut oikeastaan tapa, sillä Suomessa 2018–2020 välisenä aikana myönnettiin 25 566 ajokorttia ikäpoikkeusluvalla ja luku on ollut nousussa vuosi vuodelta (Traficom 2021).

Ajokorttilakia uudistaessa vuonna 2018 eduskunta edellytti, että valtioneuvosto teettää lakimuutoksen toteutumisesta ja vaikutuksista seurantatutkimuksen. Ensimmäiset tulokset julkaistiin 10.03.2021 ja niiden pohjalta selvisi, että 17-vuotiaiden loukkaantumiset henkilöauton kuljettajina lisääntyivät vuonna 2020 ja ensimmäisen ajovuoden aikana 17-vuotiaat syyllistyivät lähes kaksinkertaisesti enemmän ajokieltorikkomuksiin kuin 18-vuotiaat. Lisäksi kaikissa ikäryhmissä havaittiin myös miesten ajokäyttäytymisen riskihakuisuutta. (Valtioneuvosto 2021) Ajanjaksolla 1.7.2018 – 31.8.2021 määrättiin 662 ajokieltoa 17-vuotiaille kuljettajille. Tämä on 3,3 % kaikista 17-vuotiaista ikäpoikkeusluvallisista kuljettajista. Vastaava luku 18-vuotiaille on 3 %. 17-vuotiaiden ajokielloista 41 % johtuivat törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista. (Traficom 2021.)

Vaikka nuoret ovat liikenneonnettomuustilastoissa yliedustettuina, ovat tilastot olleet viime vuosina laskussa. Nuorten liikennekuolemat ovat vähentyneet neljälläkymmenellä prosentilla ja loukkaantumisten määrä on puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana (Liikenneturva 2021).

Nuorten liikenneonnettomuuksien vähentäminen on silti tärkeä ja ajankohtainen aihe, sillä nuoret ovat liikenneonnettomuuksien vähenemisestä huolimatta yliedustettuina liikenneonnettomuustilastoissa.

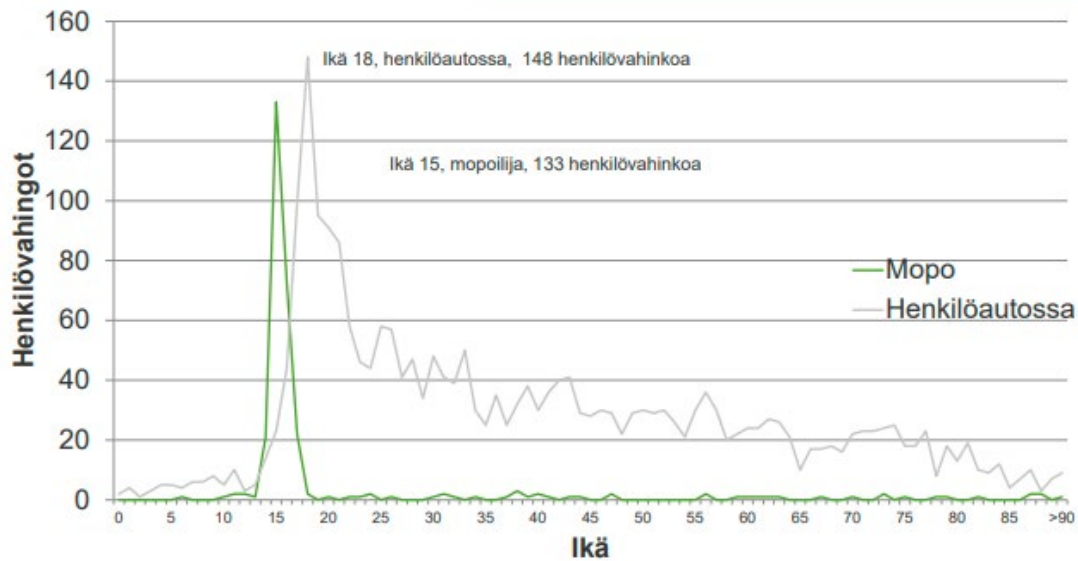
Nuorten yliedustusta liikenneonnettomuustilastoissa ei voida suoraan yhdistää ajokokemuksen puutteeseen, sillä nuorilla on taipumusta riskiä lisääviin tapoihin kuten alkoholin käyttöön ja ylinopeuden ajamiseen. Nuorilla on usein myös muita ajamiseen vaikuttavia ylimääräisiä motiiveja (Häkkinen 1991). Nuorilla riskinottotaipumus on suurempaa kuin vanhemmilla ihmisillä. Riskinottotaipumus on myös usein vahvempaa pojilla, kuin tytöillä ja se heikkenee iän karttuessa (Keskinen 2014).

Ajokokemuksen puutteen ja nuoren iän tuomaa vaikutusta liikenneonnettomuustilastoihin on vaikea erottaa, sillä ihmiset hankkivat B-luokan ajoluvan yleensä nuorena iässä. Ajokokemuksen puutteeseen pystyy tietystä määrin vaikuttamaan laadukkaalla ajo-opetuksella ja iän tuomia vaikutuksia on tärkeää tutkia ja niihin on pyrittävä vaikuttamaan.

17-vuotiaan nuoren valmiudet liikenteeseen ovat suurennuslasin alla, sillä vuonna 2018 uusi ajokorttilaki mahdollisti ajokortin saamisen 17-vuotiaana matalammin perusteina kuin ennen. Ikäpoikkeuslupa jakaa mielipiteitä, sillä nuoret ajavat enemmän liikenneonnettomuuksia kuin vanhemmat ikäluokat, mutta toisaalta ikäpoikkeuslupa helpottaa nuoren elämää paljon, parantaen nuoren mahdollisuuksia liikkua itsenäisesti.

### **3.1 Nuorten liikenneonnettomuudet**

Nuorten liikenneonnettomuudet ovat olleet laskussa viime vuosina, mutta nuorten selkeä yliedustus liikenneonnettomuustilastoissa näkyy edelleen (Taulukko 1). Koko väestöön verrattuna nuorten liikenneonnettomuuksien määrä on liikenneturvan 28.5.2021 julkaistun tilastokatsauksen mukaan vähentynyt 40 % viimeisen kymmenen vuoden aikana ja loukkaantumiset ovat puolittuneet samassa ajassa. Kuitenkin vuosien 2018–2021 välisenä aikana liikenteessä kuoli keskimäärin 40 ja loukkaantui 1500 nuorta vuosittain. Kolareissa menehtyneistä nuorista kaksi kolmesta olivat henkilöautossa kuljettajana tai matkustajana.



Taulukko 1 Henkilöautoilijoiden ja mopoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuonna 2020 (Liikenneturva 2021).

### 3.1.1 Ylinopeus

Liikenneturvan selvityksen mukaan kova vauhti on yksi tyypillisimmistä piirteistä nuorten ajamissa liikenneonnettomuuksissa. Nopeusrajoituksilla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä. Ajonopeudella on yhteys reaktioaikana kuljettuun matkaan. Kesällä ajaessa kuivalla asfaltilla 30 km/h vauhtia, saa auton pysäytettyä 13 metrin matkalla. Ajaessa 40 km/h, on 13 metrin kohdalla ajonopeutta vielä 35 km/h. 50 km/h ajava kuski ei ole taas ehtinyt edes reagoida edessä olevaan vaaraan 13 metrin kohdalla. (Tielaitos 2000.)

Ylinopeutta ajava ottaa tietoisien riskin ajaessaan ylinopeutta. Jokainen ihminen on kuitenkin yksilö ja voi tuntea riskin suuruuden eri tavalla. Nuorten kohdalla liikennekasvatus liikenteen riskien ymmärtämiseksi on tärkeässä asemassa. Nuoren liikennekäyttäytymisen kehityksessä ja ympäristön antamassa palautteessa korostuvat palautteen antajien käsitys ja asenteet virallisista säännöistä, joten oikeanlainen palaute ajosuorituksesta on todella tärkeää. (Keskinen 2014.)

### 3.1.2 Nuorten päihteiden käyttö liikenteessä

Nuorten liikenneonnettomuuksiin liittyvistä yleisimmistä piirteistä yksi on alkoholin käyttö (Liikenneturva 2021). Vuonna 2015 kaikista Suomen rattijuopumustapauksista 24 % olivat nuorten tekemiä. Nuorten riskiä liikenneonnettomuuksiin alkoholin vaikutuksen alaisena lisäävät nuorten kokemattomuus sekä heikko alkoholin sietokyky (Tervo 2016). Alkoholin nauttiminen heikentää liikenteessä kykyä arvioida matkoja, hallita ajoneuvoa sekä seurata muuta liikennettä. Liikenteessä nopea reagointi eri asioihin on tärkeää. Edellisessä kappaleessa vertailtiin nopeuden vaikutusta pysähtymismatkaan. Kappaleessa verrattiin miten 50 km/h vauhdista ei 13 metrin matkalla ehtinyt edes reagoida edessä olevaan vaaraan.

Liikenteessä eri asioita voi tapahtua nopeasti. Hyvä ajokunto sekä nopea reagointikyky ovat tämän vuoksi todella tärkeitä asioita liikenteessä liikuttaessa. Alkoholi vaikuttaa aivoissa kulkeviin viesteihin ja aivojen kykyyn käsitellä viestejä heikentävästi. Tästä seuraa motoriikan ja harkintakyvyn heikentyminen. Motoriikan ja harkintakyvyn heikentyminen taas johtaa reagointiaikojen pitenemiseen ja esimerkiksi ajoneuvon pysäyttämiseen tulevat lisämetrit voivat olla onnettomuuksien kannalta ratkaisevia. Jo 0,8 promillen humala nostaa liikenneonnettomuuden riskin kolminkertaiseksi verrattuna henkilöön, joka ei ole nauttinut alkoholia. (Lepola 2017.)

Huumausaineiden käyttö on yleistynyt nuorten keskuudessa viime aikoina. Huumausaineet ovat kasvava ongelma liikenteessä ja jopa kolmasosa rattijuopumuksista vuonna 2017 oli huumausainerattijuopumuksia eli rattijuopumuksia, joissa kuljettaja on nauttinut huumausaineita ennen ajoa tai ajon aikana (Liikenneturva, luettu 1.6.2021). Liikenneturvan nuorille suunnatussa kyselyssä vuonna 2015 selvitettiin nuorten käyttäytymistä ja mielipiteitä päihtyneenä ajamisesta. Kaikkiaan haastateltiin 733 iältään 15–20-vuotiasta nuorta. Kysely suoritettiin internetpaneelissa, jossa 9 % nuorista kertoi kaverinsa ajaneen kannabiksen vaikutuksen alaisena ja 27 % ei osannut vastata (Taulukko 2).

Nuorten kehitykseen yhdistetään impulsiivisuus ja elämyshakuisuus. Nuoren elämässä on yleistä ”kokeilla rajoja” ja varsinkin asiat, jotka olivat vielä nuorempana kiellettyjä voivat tuntua houkuttelevilta. Nuorten impulsiivisuutta ja elämyshakuisuutta voidaan osittain selittää aivojen toiminnan kehityksellisillä prosesseilla. Nämä kehitykselliset prosessit voivat edistää nuoren mielen kehitystä kohti aikuisen roolia, mutta voivat lisätä myös altistumista huumeiden riippuvuutta aiheuttaville tekijöille. Nuorten kokemushaluisuus voi puolestaan johtaa riskialttiiseen toimintaan, kuten huumausaineiden kokeiluun ja väärinkäyttöön. (Keskinen 2014)

## Ovatko kaverit ajaneet kannabiksen vaikutuksen alaisena

Kaikki vastaajat, N=733



Kys 12. Onko joku kaverisi ajanut jotain moottoriajoneuvoa kannabistuotteen vaikutuksen alaisena?  
■ Kaikki vastaajat, N=733

### Taulukko 2. Liikenneturvan nuorisotutkimus vuodelta 2015 (Liikenneturva 2015).

#### 3.1.3 Sukupuolen vaikutus nuorten liikenneonnettomuuksiin

Nuorten vakaville liikenneonnettomuuksille tyypillistä on, että kuskina on nuori mies. Vakuutusyhtiöiden tilastojen mukaan jopa 70 % liikenneonnettomuuksista ovat miesten aiheuttamia (Kaleva 2010). Nuorten miesten riski kuolla henkilöauton kuljettajana on muita ikäryhmiä suurempi. Ominaista nuorten mieskuljettajien riskialttiille ajotavalle ovat suuret ajonopeudet, lyhyet turvamarginaalit, liikennesäännöistä piittaamattomuus, ajaminen humalassa ja ajo turvavöittä (Liikenneturva, luettu 18.9.2021). Kaikki nuoret eivät kuitenkaan ole osa tätä riskiryhmää, vaan Liikenneturvan sivustojen mukaan nuoria riskikuljettajia on arvioitu olevan 10–17 % kaikista nuorista.

Traficom 03/2021 teettämässä uudistetun ajokorttilain seurantatutkimuksessa selviää, että kaikissa ikäryhmissä ajokieltoon syyllistyneistä miesten osuus oli 90 %. Sukupuolen merkitys korostuu entisestään 17-vuotiailla, koska tarkastelun kohteena olevasta joukosta miesten osuus ajokieltoihin oli kaksinkertainen naisiin verrattuna.

Miesten yliedustusta liikenneonnettomuustilastoissa on selitetty muun muassa miesten maskuliinisuudesta johtuvalla taipumuksella ottaa enemmän riskejä ja taipumuksella

aggressiiviseen käytökseen. Yleisesti miehen liikennekäyttäytymiseen voidaan yhdistää aggressiivinen ajotyyli ja liikennesäännöistä piittaamattomuus, kun taas naisen ajotyylin yhdistetään usein ylivarovaisuus ja varma ajotyyli. Tästä huolimatta Ranskalaisessa Granien ja Papafavan (2011) lapsiin kohdistetussa tutkimuksessa lapset kuvailivat naiskuskia mieskuskia yleisemmin ”huonoksi kuljettajaksi”. Ennakkokäsitykset voivat ohjata nuorten käyttäytymistä negatiivisella tavalla. Ryhmäpaineen alla taipuvalle nuorelle voi tulla tunne, että mieskuskin tarvitsee todistaa olevansa hyvä kuljettaja ottamalla enemmän riskejä liikenteessä.

Naiskuljettajalle voi tulla puolestaan masentava ennakkokäsitys siitä, että hän on epävarma kuski, ”koska se on muillekin naiskuljettajille tyypillistä”. Tällaisia ennakkoluuloja haastamalla voitaisiin saada positiivista vaikutusta liikenneonnettomuustilastoihin. Nai Yeungin ja Courtney Von Hippelin tutkimuksessa vuodelta 2008 selviää stereotypian tiedostamisella olevan vaikutusta ajosuoritukseen. Ajosimulaattorilla suoritettua testissä naiset, joita muistutettiin ennen ajosuoritustaan naisten olevan huonompia kuljettajia kuin miehet, ajoivat kaksi kertaa enemmän onnettomuuksia verrattuna naisiin, joita ei muistutettu stereotypiasta ennen ajosuoritusta.

Ranskalaisen Granien ja Papafavan tutkimuksen mukaan jo pelkästään ajoneuvon malleilla ja niihin yhdistettävillä feminiinisillä tai maskuliinisilla mielikuvilla on vaikutusta ennakkokäsityksiin. Tutkimuksessa käytettiin vanhoja tieliikenneonnettomuustilastoja ja koehenkilöiden tehtävänä oli arvioida huolimattomuuden ja aggressiivisuuden vaikutukset tapahtuneeseen kolariin. Kolaritapauksissa kuljettajan sukupuolta ja kulkuneuvon mallia vaihdeltiin. Tulosten mukaan kuljettajat arvioitiin useammin aggressiivisiksi, jos he kuljettivat tutkimuksessa maskuliinisemmaksi miellettyä BMW:tä feminiinisemmäksi mielletyn Smart-auton sijasta. Kuskin ollessa nainen ja kuljettaessa Smartia kolarin syyksi vastattiin useammin huolimattomuus, mutta naisen kuljettaessa BMW:tä sukupuolella ei ollut merkittävää eroa vastauksissa. (Granie, Papafava 2011.)

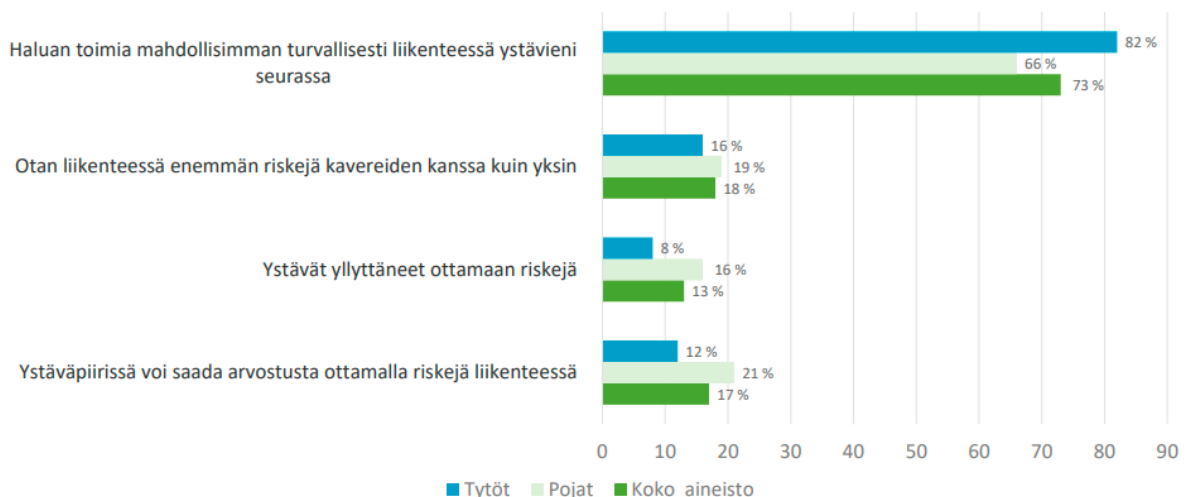
Liikenneturvan nuorille suunnatussa kyselyssä selvitettiin nuorten näkemystä siitä, että voiko taitavampi kuljettaja ajaa ylinopeutta. Vastaajat vastasivat ensin kysymykseen siitä, että saako ystäväpiirissä arvostusta ottamalla riskejä. 41 % nuorista, jotka vastasivat tähän kysymykseen ”*samaa mieltä*” ajattelivat, että taitavampi kuljettaja voi ajaa ylinopeutta. Toisaalta vain 15 % vastaajista, jotka ajattelivat, että ystäväpiirissä saa arvostusta ottamalla riskejä vastasivat, että taitavampi kuljettaja voi ajaa liikenteessä ylinopeutta.

### 3.2 Matkustajien ja ajankohdan vaikutus nuoren ajosuoritukseen

Nuoren miehen kuljettajana olemisen lisäksi nuorten liikenneonnettomuuksille tyypillistä on kyydissä olevat matkustajat ja onnettomuuden ajoittuminen kesäviikonloppuun. Kesällä nuorilla on yleensä enemmän aikaa kokoontua ja viettää aikaa kavereidensa kanssa koulun ollessa kesätauolla. Autolla ajaminen on ainakin osalle nuorista enemmän kuin liikkumista paikasta toiseen, sillä autoilla ajaminen tai niillä kokoontuminen voi olla joillekin tapa viettää aikaa. Liikenteessä kavereiden kanssa tai muuten nuorista koostuvassa ryhmässä nuoren käyttäytyminen, valinnat ja mielipiteet ovat arvioinnin kohteena. Muiden nuorten mielipiteet voivat vahvistaa itsetuntoa, mutta jo vähäinenkin huomautus voi saada nuorelle aikaan epävarmuuden tunteen. (Liikennevilkku 2021)

Liikenneturvan teettämässä kyselyssä vuodelta 2019 useampi kuin kymmenes nuori kertoi ystävien yllyttäneen riskinottoon liikenteessä (Taulukko 3). Toisaalta valtaosa kyselyyn vastanneista kertoi haluavansa toimia mahdollisimman turvallisesti liikenteessä ystäviensä seurassa. Henriikka Keinäsen opinnäytetyössä vuodelta 2019 koskien nuorten riskialtista käyttäytymistä liikenteessä haastateltiin autokouluopettaja Terho Saarta ja liikennepoliisi Jukka-Pekka Ojalaa, jotka olivat yhtä mieltä siitä, että nuorten riskialtis käyttäytyminen liikenteessä johtuu näyttämisen halusta (Keinänen 2019).

#### Suhtautuminen turvalliseen liikkumiseen ja riskinottoon liikenteessä (väittämiin ”samaa mieltä” vastanneiden %-osuudet)

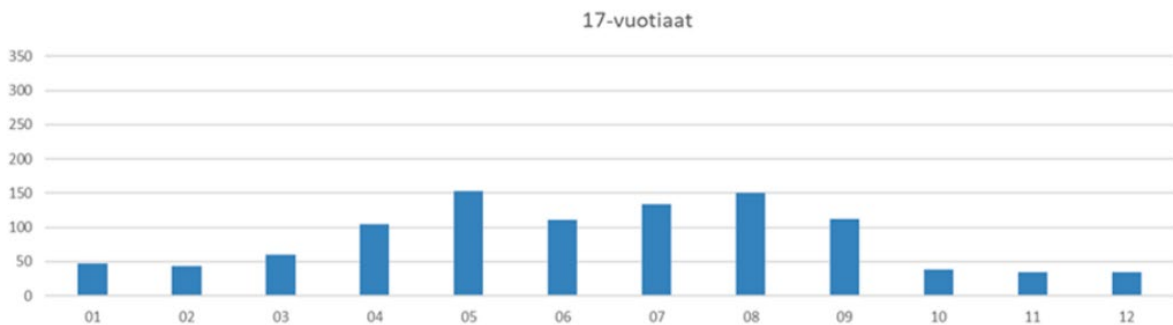


Lähde: Liikenneturvan kysely nuorille 2019, N= 3291.



Taulukko 3. Liikenneturvan nuorisokysely vuodelta 2019 (Liikenneturva 2021).

Traficom 03/2021 julkaistussa katsauksessa lakimuutoksen 2018 vaikutuksiin haluttiin selvittää tarkemmin nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä. Katsauksessa selvisi, että 17-vuotiaiden kohdalla eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtui touko-syyskuun aikana. Ajokieltoon määräämiset lähtivät kasvuun jo huhtikuussa ja jatkui yli kesän syyskuulle. Lokakuussa ajokiellot putosivat jyrkästi (Taulukko 4). Viikonpäivissä eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtui useimmiten viikonloppuisin ja pe-la sekä la-su välisenä yönä (Taulukko 5).



**Taulukko 4. Kaikkien väliaikaisten ajokieltojen jakauma kuukausissa, 17-vuotiaat kuljettajat (Traficom 2021).**



**Taulukko 5. Ajokieltojen jakauma viikonpäivinä ja vuorokaudessa 17-vuotiailla kuljettajilla (Traficom 2021).**

### 3.3 Psykologinen näkökulma

Syitä nuorten riskikäyttäytymiselle liikenteessä on haettu psykologiasta. Liikenteessä ratin takana on kuljettajan oma persoona. Autossa saattaa olla vielä muitakin henkilöitä kuljettajan lisäksi ja muiden persoonat voivat osaltaan vaikuttaa kuljettajan toimintaan. Opinnäytetyömme keskittyy ikäpoikkeusluvan nykyisiin tai entisiin haltijoihin ja näistä nuorista kaikki eivät ole riskikuljettajia.

Riskikäyttäytymisellä liikenteessä voi kuitenkin olla kohtalokkaita seurauksia. Nuoren aivot ovat 17-vuotiaana vielä kehitysvaiheessa ja tällä on selitetty nuorten riskialtista liikennekäyttäytymistä. Naisilla murrosikä ja kehitys alkavat keskimääräisesti poikia aikaisemmin ja tällä voidaan osaltaan selittää nuorten miesten yliedustusta liikenneonnettomuustilastoissa.

Henriikka Keinäsen nuorten riskialttiutta liikenteessä koskevassa opinnäytetyössä vuodelta 2019 on haastateltu autokouluopettaja Terho Saarta ja hänen mukaansa vanhemmille ihmisille turvallisuus liikenteessä on tärkeämpää kuin nuorille. Saaren mukaan vanhemmilla ihmisillä ei ole samanlaista näyttämisen halua kuin nuorilla. Nuorilla naisilla myös näyttäisi olevan enemmän halua ajaa liikenteessä turvallisesti kuin nuorilla miehillä. Saari kertoo nuorilla miehillä näyttämisen halun esiintyvän jo autokouluvaiheessa, etenkin jos kyydissä on opettajan lisäksi muitakin oppilaita. Saari kuvailee, että taitavat kuljettajat, jotka ovat ajaneet esimerkiksi peltoautoilla ja hallitsevat auton hyvin, ovat niitä, joille asennekasvatus on tärkeintä. Keinäsen opinnäytetyössä on haastateltu myös neuropsykologi Sari Kukkamaata, jonka mielestä nuorten riskialttiiseen käyttäytymiseen vaikuttaa eniten aivojen keskeneräisyys. Kukkamaa kuvailee, että aivojen kehitystä tapahtuu 25-vuotiaaksi asti ja käyttäytymistä säätelevät yksiköt kypsyvät viimeisenä, nuorilla miehillä naisia hitaammin. (Keinänen 2019.)

Kypsyden arvioimiseen on olemassa menetelmiä, mutta käytännössä se tarkoittaisi, että tarvittaisiin ajoterveystudkimusta laajempaa tutkimusta. Tästä johtuen on epätodennäköistä, että sitä voitaisiin tehdä kovin laajalti alle 18-vuotiaille ja ottaa osaksi ajokyvyn arviointia. Huoltajan rooli on siis suuri arvioidessa nuoren kypsyttä. Alle 18-vuotias ei voi hakea ikäpoikkeuslupaa ilman huoltajan suostumusta. (LVM 2021.) Poliisi voi tehtävällään havaintojensa perusteella katsoa tarpeelliseksi, että kuljettajan ajoterveys varmistetaan. Ajoterveyslausunnon antava lääkäri voi puolestaan konsultoida psykologia ja tarvittaessa antaa lähetteen laajempiin tutkimuksiin.

## **4 LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LAINSÄÄDÄNTÖHANKE 2022**

Liikenne ja viestintäministeriö aloittivat lainsäädäntöhankkeen nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi maaliskuussa 2021. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa vasta alkuvuodesta 2022. Ministeriö lähetti arvomuistion lausuntokierrokselle, joka päättyi 23.6.2021. Arvomuistion tarkoituksena oli esitellä virkavalmistelussa ja asiantuntijakeskustelussa esille tulleet haasteet ja esittää ministeriön alustava arvio liikenneturvallisuuden lisäämiseksi esitetyistä ehdotuksista. (LVM 2021.) Hankkeen käynnistymisvaiheessa pidettiin liikenneturvallisuus-strategiatyön osana asiantuntijakokous, johon osallistuivat muun muassa käyttäytymistieteen, psykologian, mielenterveyden, ajo-opetuksen ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoita (Lausuntopalvelu 2021).

Hankkeen taustalla on hallitusohjelman tavoite vastata EU:n nollaskenaarioon. EU:n nollaskenaariossa tavoitteena on vähentää tieliikennekuolemien määrä lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Erillisenä tavoitteena EU:n nollaskenaariossa on vähentää vakavia loukkaantumisia 50 % vuoteen 2030 mennessä. (LVM 2021.) Arvomuistiossa kuvattiin erilaisia vaihtoehtoja nuorten liikenneturvallisuutta edistäviksi lakimuutoksiksi. Seuraavissa väliotsikoissa käsitellään osaa arvomuistiossa esille nostetuista ehdotuksista.

#### **4.1 Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen**

Alaikäisten tieliikenneonnettomuudet ajoittuvat Onnettomuustietoinstituutin julkaiseman nuorisoraportin mukaan eniten perjantain ja lauantain väliseen yöhön (klo 00.00–06.00), lauantain ja sunnuntain väliseen yöhön (klo 00.00–06.00) sekä perjantai- ja sunnuntai-iltoihin (klo 18–24). Tilastot ovat kerätty onnettomuuksista, joissa kuljettajana on ollut 18–24-vuotias kuljettaja, mutta voidaan olettaa samojen ajankohtien olevan riskialttiita myös 17-vuotiaille kuljettajille. Tämän vuoksi ajamisen rajoittaminen tiettyinä vuorokaudenaikoina olisi yksi tapa ehkäistä nuorten liikenneonnettomuuksia.

Rajoittamisessa ongelmallista on mm. rajoitusten kohdistaminen. Myös 17-vuotiaalla voi olla tarvetta mennä yöaikaan työhön ja harrastuksiin. Ongelmallista on myös se, että rajoitus koskisi koko ikäluokkaa, johon mahtuu myös niitä, jotka eivät käyttydy liikenteessä riskialttiisti. Epävarmaa on myös se, miten rajoitus vaikuttaisi juuri riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin. (LVM 2021.) Poliisin näkökulmasta rajoituksen vaikuttavuus riippuu valvontaresursseista.

Arvomuistiossa pohdittiin myös alaikäisen kuljettajan kyydissä kulkemisen rajoittamista. Esillä on ollut myös ajo-oikeuden rajoittaminen tilanteisiin, joissa kuljettajalla on kyydissään täysi-ikäinen henkilö. Tämä on kuitenkin ristiriitaista, koska ikäpoikkeuslupaa haetaan nimenomaan siksi, että nuori voisi kulkea itse harrastuksiin tai töihin ilman, että nuorella täytyisi olla kyydissä täysi-ikäinen henkilö. Tämä voisi asettaa nuoret myös eriarvoiseen asemaan esimerkiksi erilaisten perhesuhteiden vuoksi. Toisaalta vanhemman ihmisen läsnäolo voi vaikuttaa kuljettajaan positiivisesti tuoden nuorelle varmuutta omaan ajamiseen. (LVM 2021.) Saksassa on käytössä kyseinen valvotun ajamisen malli 17-vuotiaille eli ikäpoikkeusluvalla ajaminen edellyttää vanhemman ihmisen kyydissä olemista (Rautiainen 2020).

## 4.2 Ajokieltokoulutuksen kehittäminen

Arvomuistiossa pohdittiin, että yksi keino vähentää nuorten liikenne rikoksia voisi olla liikenne rikostaustan huomioiminen ikäpoikkeuslupaa haettaessa. Nuoren henkilön rikostaustan selvittäminen ajokorttihakemusten yhteydessä olisi kuitenkin ongelmallista, sillä se edellyttäisi arkaluontoisten tietojen käsittelyä. Ongelmallisen rikosrekisterin tarkastelusta tekee se, ettei yksinomaan liikenne rikostaustan tarkistamiseen suunniteltua rekisteriotetta ole käytössä.

Vaihtoehtona rikostaustan selvittämiseksi on ehdotettu, että ajokieltoihin liittyvää koulutusta laajennettaisiin muihinkin ajokorttiluokkiin. Jos ajokieltokoulutusta laajennettaisiin AM/120-, AM/121- ja T-luokkiin, voitaisiin riskialttiisti käyttäytyviin nuoriin vaikuttaa jo aikaisemmassa vaiheessa. Ajokieltokoulutuksella tarkoitetaan koulutusta, joka käsittelee riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Koulutus koostuu teoriaopetuksesta, johon sisältyy ryhmäkeskustelua ja yksilötehtäviä. Poliisi voi palauttaa ajo-oikeuden, kun kurssi on suoritettu. (Ajokortti-info 2021.) Yhtenä keinona nuorten liikenne rikosten ehkäisemiseksi ehdotettiin myös ajokiellon keston muuttamista pidemmäksi.

Asiantuntijaryhmä on pohtinut myös mahdollisuutta laajentaa kuljettajaopetuksen riskientunnistuskoulutusta. Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä arvioi, että riskientunnistuskoulutusta lisäämällä voitaisiin vaikuttaa nuoren asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Väitettä tukee toimivaksi osoittautunut ajokieltokoulutus. Ajokorttilain seuranta tutkimuksen mukaan 92 % ajokieltoon määrätystä uusista kuljettajista eivät syyllisty enää uudestaan ajokieltorikokseen. (LVM 2021.)

## 5 TUTKIMUS

Seuraavaksi käsittelemme tutkimuksessamme käyttämäämme tutkimusmenetelmää, tutkimuksen toteutusta ja sen teemaa.

### 5.1 Tutkimusmenetelmä

“Tutkimusryhmän sitoutuessa määrällisen tutkimusmenetelmän tiedonintressiin, on tutkimusaineiston keräämiseen valittavissa kyselylomake, systemaattinen havainnointi tai valmiiden rekisterien ja tilastojen käyttö” (Vilkkä 2015). Käytimme omassa opinnäytetyössämme tutkimusaineiston keräämistapana kyselylomaketta. Toteutimme tutkimuksemme internetissä

täytettävällä kyselylomakkeella. Teimme opinnäytetyömme siis kvantitatiivisena eli määrällisenä tutkimuksena.

“Tutkimuskohteiksi soveltuvat tutkimusaineiston keräämisen tavasta riippumatta ihmiset ja kulttuurituotteet, joita ovat kaikki ihmisen tuottamat kuva- ja tekstiaineistot” (Vilkkä 2015). Tässä opinnäytetyössä tutkimuskohteina ovat olleet satakuntalaiset nuoret ja heidän näkemyksensä ja kokemuksensa liikenteestä sekä ikäpoikkeusluvasta.

Kyselylomake on määrällisessä tutkimusmenetelmässä yleisesti käytetty aineistonkeruutapa. Muita nimityksiä tälle ovat myös postikysely, informoitu kysely tai joukkokysely sen mukaan, miten kysely aiotaan toteuttaa. Kyselystä voidaan käyttää nimitystä survey-tutkimus, joka tarkoittaa, että kysely on vakioitu eli standardoitu. Vakioiminen tarkoittaa, että kaikilta kyselyyn vastaavilta kysytään sama asiasisältö täsmälleen samalla tavalla. (Vilkkä 2015.) Opinnäytetyössämme toteuttamamme internetkysely oli käytännössä standardoitu, eli se oli samanlainen kaikille vastaajille, mutta se sisälsi myös sellaisia kysymyksiä, joihin halusimme vastauksia vain henkilöiltä, joilla on tai on ollut ikäpoikkeuslupa. Vallitsevasta koronapandemiasta johtuen teetimme kyselyn internetin välityksellä, joten emme ole nähneet missään vaiheessa kyselyymme vastanneita henkilöitä henkilökohtaisesti. Tästä syystä kyselymme ei ole toteutettu informoituna kyselyinä.

“Kyselylomakkeessa vastaaja itse lukee kirjallisesti esitetyn kysymyksen ja vastaa siihen kirjallisesti. Tämän tapainen aineiston keräämisen tapa soveltuu hyvin suurelle ja hajallaan olevalle joukolle ihmisiä. Sitä käytetään myös silloin, kun tutkimuksessa käsitellään arkaluontoisia kysymyksiä. Kyselylomakkeen etu on, että vastaaja jää aina tuntemattomaksi. Kyselylomakkeen suurimpana haittana on riski siitä, että vastausprosentti jää alhaiseksi. Tällöin puhutaan tutkimusaineiston kadosta” (Vilkkä 2015). Päädyimme toteuttamaan kyselymme internetissä täytettävänä kyselylomakkeena juuri sen takia, koska se tavoittaa helposti suuren määrän ihmisiä ja se oli soveltuvin kaikista muista vaihtoehdoista nyt koronapandemian aikana. Pohdimme ennen kyselyn toteuttamista edellä mainittua asiaa, että vastausprosentti saattaa jäädä vähäiseksi toteutettaessa kysely internetin välityksellä. Pohdimme myös sitä, kuinka moneen eri oppilaitokseen suuntaamme kyselymme, jotta saisimme tarpeeksi vastauksia, mutta emme myöskään liikaa.

Kyselylomakkeiden kohdalla on riski, että lomakkeiden palautukset voivat viivästyä. Näillä viivästyksillä ja mahdollisilla uusintakyselyillä voi olla vaikutusta tutkimuksen aikatauluun ja tätä kautta ne voivat nostattaa siten tutkimuksen kustannuksia. (Vilkkä 2015.) Internetissä suoritettussa kyselyssä etuna oli myös se, että sen palauttaminen oli todella helppoa. Palauttaminen vaati vain yhden hiiren klikkauksen, kun lomake oli täytetty. Tämän vuoksi meillä ei muodostunut lomakekyselyssä ongelmaksi vastauslomakkeiden palautusten viivästyminen. Teettämämme

kyselyn kustannukset jäivät myös hyvin pieniksi. Käytimme kyselyssämme Survio-nimistä palvelua, jossa rakensimme tarpeisiimme sopivan kyselylomakkeen. Palvelu itsessään tarjosi mahdollisuuden rakentaa kyselyyn tarvittavan lomakkeen ja sillä itsellään oli myös mahdollista toteuttaa kysely.

Kyselyä teetettäessä tulisi varmistaa, että joukolla, johon kysely kohdistetaan, on pääsy internettiin tai sähköpostiin riippuen kyselyn toteutustavasta. Kaikilla kyselyyn osallistuvilla tulisi olla samat tietotekniset mahdollisuudet käytettävissään. Esimerkiksi internetissä toteutettava kysely toimii parhaiten, kun joukko, johon kysely kohdistetaan, on tarpeeksi suuri ja tätä kautta otanta on tarpeeksi laaja. (Vilka 2015.) Emme kiinnittäneet tietotekniisiin seikkoihin huomiota kyselyä toteuttaessamme, koska lähes tulkoon kaikilla nuorilla on nykypäivänä käytössään älypuhelin, jolla on mahdollista mennä internettiin, joten oletettavasti kaikilla ovat olleet yhtäläiset mahdollisuudet osallistua ja vastata kyselyymme.

Määrällisessä tutkimusmenetelmässä voidaan hyödyntää myös toisten tekemiä tutkimusaineistoja kuten tutkimuskeskuksen tilastoja. Usein valmiita tilastoja joudutaan kuitenkin muokkaamaan, jotta ne saadaan sopivaksi omaan käyttötarkoitukseen. Tämän vuoksi rekisterit, tilastot ja tietokannat soveltuvat usein paremmin vertailevaksi lähdeaineistoksi kuin tutkimusaineistoksi. (Vilka 2015.) Olemme tässä opinnäytetyössä käyttäneet muun muassa Traficomien ylläpitämiä ja tuottamia tilastoja tarkoituksenamme vertailla ja havainnollistaa niillä tutkimuksemme pohjalla olevia faktoja. Emme ole käyttäneet tilastoja, rekistereitä tai tietokantoja tässä työssä tutkimusaineistona.

## **5.2 Tutkimuksen toteuttaminen**

Toteutimme kyselyn internetissä tehtävällä kyselylomakkeella vallitsevan koronapandemian vuoksi. Ilman pandemian mukanaan tuomia kokoontumisrajoituksia olisimme toteuttaneet kyselyt paperilomakkeilla paikan päällä oppilaitoksissa ja yhdistäneet poliisin ennalta ehkäisevän toiminnan ja opinnäytetyön. Lähetimme kyselylomakkeita Satakunnan alueella sijaitseviin toisen asteen oppilaitoksiin. Valitsimme toisen asteen oppilaitokset satunnaisesti Satakunnan alueelta ja oppilaitoksiksi valikoituivat: Rauman lyseon lukio, Kokemäen lukio, Porin lukio, Euran lukio, Nakkilan lukio, Säskylän lukio, Sataedu Kokemäki, Sataedu Nakkila, Sataedu Huittinen, Länsirannikon koulutus Oy Winnova ja Huittisten ammatti- ja yrittäjäopisto.

Lähestyimme oppilaitosten rehtoreita sähköpostin välityksellä. Kerroimme sähköpostiviestissä opiskelevamme poliisiammattikorkeakoulussa ja tekevämme opinnäytetyötä ikäpoikkeuslupaun liittyen. Sähköpostiviestissä oli liitteenä linkki, josta pääsi helposti täytettävään kyselylomakkeeseen. Pyysimme jakamaan linkin yhdelle ensimmäisen vuoden opiskelijoista

koostuvalle ryhmälle ja yhdelle toisen vuoden opiskelijoista koostuvalle ryhmälle. Pyrimme tällä rajaamaan vastausmäärää. Jos linkki olisi jaettu kaikille toisen ja kolmannen asteen opiskelijoille, olisi vastauksia voinut tulla niin paljon, ettemme olisi voineet käsitellä niitä kaikkia aikataulumme puitteissa. Rauman lyseo kysyi lupaa jakaa linkin kaikille koulun ensimmäisen- ja toisen vuoden opiskelijoille, sillä heidän koulussaan tämänkaltaiset kyselyt jaetaan aina Wilma-linkkinä kaikille, koska kyselyitä tulee vuositasolla kymmeniä. Annoimme Rauman lukiolle luvan laittaa linkin laajempaan jakeluun, ja tämän vuoksi Rauman lukiosta on voinut tulla enemmän vastauksia suhteessa muihin oppilaitoksiin.

Kyselylomakkeemme linkki avattiin 490 kertaa ja 259 lomaketta lähetettiin meille. Kaikki lomakkeen lähettäneistä eivät kuitenkaan ole välttämättä vastanneet kaikkiin kyselylomakkeen kysymyksiin. Tavoitimme kyselyllä 81 ikäpoikkeusluvallista nuorta, mikäli nuoret ovat vastanneet totuudenmukaisesti kyselyymme. Traficomien tilastotietokannan mukaan Satakunnassa on ollut 1.1.2021 569 voimassa olevaa ikäpoikkeuslupaa eli tavoitimme oletettavasti kyselyllä n. 14 % Satakuntalaisista ikäpoikkeusluvallisista (Traficom 2021).

### **5.3 Tutkimuksen teema**

Halusimme selvittää tutkimuksessamme nuorten asenteita liikennettä ja ikäpoikkeuslupaa kohtaan, sillä ikäpoikkeusluvallisten kypsyttä kuljettajaa B-luokan ajoneuvoa on kyseenalaistettu vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen, kun myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä lähti kasvuun.

Lähetimme kyselylomakkeita Satakunnassa sijaitseviin oppilaitoksiin ja pystyimme erittelemään kyselyymme saaduista vastauksista vain ikäpoikkeusluvalla nykyisten tai entisten haltijoiden vastaukset. Saimme samalla selvitettyä muidenkin samanikäisten Satakuntalaisten nuorten mielipiteitä ikäpoikkeuslupaan ja liikenteeseen liittyen.

## **6 TUTKIMUSTULOKSET**

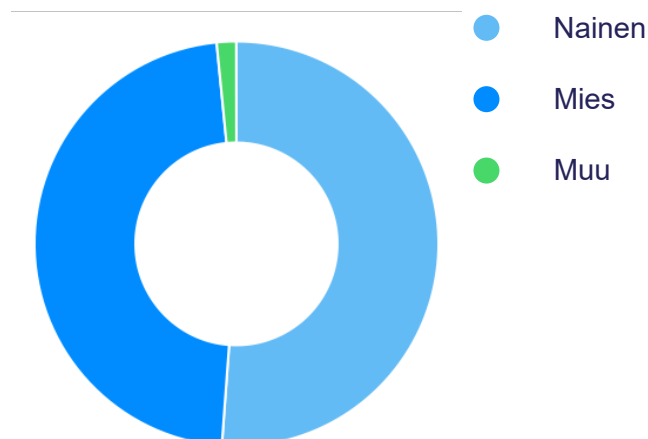
Seuraavaksi esittelemme kyselylomakkeemme kysymykset ja niihin saatujen vastausten jakaantumista. Lomakkeessa oli yhteensä 8 kysymystä, joista kaksi oli vapaan vastauksen kysymyksiä eli valmiita vastausvaihtoehtoja näihin kysymyksiin ei ollut. Tutkimustulosten analysointi, johtopäätökset, pohdinta ja luotettavuuden arviointi löytyvät erillisten otsikoiden alta.

## 6.1 Kysymys 1. Sukupuoli

Ensimmäinen kysymys: ”Sukupuolesi?”. Kyselylomakkeen ensimmäisellä kysymyksellä halusimme selvittää vastaajan sukupuolen. Sukupuolella on havaittu olevan vaikutusta liikenneonnettomuuksiin ja varsinkin nuoret miehet ajavat enemmän liikenneonnettomuuksia, kuin nuoret naiset. Tällä kysymyksellä halusimme selvittää, onko sukupuolella merkitystä liikenteeseen liittyviin asenteisiin ja kokemuksiin. Vastausvaihtoehdot olivat:

- ”Nainen”
- ”Mies”
- ”Muu”

Vastausvaihtoehto ”Muu” oli tarkoitettu henkilöille, jotka eivät koe kuuluvansa kumpaankaan sukupuoliryhmään. Vastauksista selviää, että kysymykseen vastasi 131 naista, 121 miestä, ja neljä muun sukupuolista henkilöä eli yhteensä 256 henkilöä. Kyselylomakkeita lähetettiin meille 259 kappaletta, mutta kolme vastaajaa eivät ole ottaneet kantaa sukupuolikysymykseen (Taulukko 6). Teimme naisten ja miesten vastauksista erilliset ympyrädiagrammit kaikkiin vastauksiin lukuun ottamatta kysymyksiä kuusi, seitsemän ja kahdeksan. Muunsukupuolisista ei tehty ympyrädiagrammeja, sillä he eivät vastanneet kysymyksiin, joista eroteltiin sukupuolten jakauma. Kysymyksissä, joissa vastaaja on voinut valita enemmän kuin yhden vastausvaihtoehdon, ympyrädiagrammit eivät ole suhteessa 100 prosenttiin. Tähän ensimmäiseen kysymykseen oli mahdollista valita vain yksi vastausvaihtoehto.



| VASTAUS | VASTAUKSIA | SUHDE |
|---------|------------|-------|
| Nainen  | 131        | 51.2% |
| Mies    | 121        | 47.3% |
| Muu     | 4          | 1.6%  |

**Taulukko 6. Miesten, naisten ja muun sukupuolisten jakauma kaikista kyselyyn vastanneista. Taulukko tuotettu Survio-sovelluksessa.**

## 6.2 Kysymys 2. Ikäpoikkeuslupa

Toinen kysymys: ”Oletko saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla? (Jos vastaat kysymykseen kielteisesti, siirry kysymykseen 6)”. Tarkoituksenamme oli, että kysymyksiin 3–5 vastaisi vain ikäpoikkeusluvalla nykyiset tai entiset haltijat, sillä näillä kysymyksillä halusimme selvittää vain ikäpoikkeusluvalla nykyisten tai entisten haltijoiden näkemyksiä liikenteestä. Kysymysten vastausmääristä selvisi kuitenkin, että muutkin kuin ikäpoikkeusluvalla nykyiset tai entiset haltijat, olivat vastanneet näihin kysymyksiin. Tästä huolimatta pystyimme erottelemaan yksittäisistä vastauksista vain ikäpoikkeusluvalla nykyisten tai entisten haltijoiden vastaukset. 81 kyselyyn vastannutta nuorta kertoivat saaneensa ajokortin ikäpoikkeusluvalla ja 156 vastaajaa kertoivat, etteivät ole saaneet ajokorttia ikäpoikkeusluvalla. Kyselyyn vastasi 35 ikäpoikkeusluvalla nykyistä tai entistä naishaltijaa ja 46 ikäpoikkeusluvalla nykyistä tai entistä mieshaltijaa (Taulukko 7). Yhtäkään muunsukupuolista ikäpoikkeusluvalla nykyistä tai entistä haltijaa ei vastannut kysymykseen. Tähän kysymykseen oli mahdollista valita vain yksi vastausvaihtoehto.



**Taulukko 7. Kysymykseen ”Oletko saanut ajokortin ikäpoikkeusluvalla?” vastausten jakauma ympyrädiagrammissa.**

### 6.3 Kysymys 3. Vaara-/ ”läheltä piti” - tilanteet

Kolmas kysymys: ” Oletko kokenut vaara-/ ”läheltä piti” - tilanteita liikenteessä? Olitko itse tilanteen aiheuttaja vai tilanteen toinen osapuoli?”. Kysymyksemme oli kohdistettu ainoastaan niille, jotka ovat saaneet B-luokan ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Nuorille tapahtuu tilastollisesti enemmän liikenneonnettomuuksia kuin vanhemmille ihmisille. Halusimme tällä kysymyksellä selvittää, kuinka moni kyselyymme vastanneista satakuntalaisista ikäpoikkeusluvan nykyisistä tai entisistä haltijoista on kokenut olleensa vaara-/”läheltä piti”- tilanteissa liikenteessä liikkuessaan. Vaara-/”läheltä piti”- tilanteet eivät näy liikenneonnettomuustilastoissa, elleivät ne johda liikenneonnettomuuteen ja tulisi sitä kautta viranomaisten tietoon.

Kysymyksessämme oli annettu valmiita vastausvaihtoehtoja kolme kappaletta, joista pystyi valitsemaan yhden tai useamman vaihtoehdon. Vastausvaihtoehdot olivat:

- ”Olen ollut vaaratilanteessa liikenteessä ja ollut itse aiheuttavana osapuolena”
- ”Olen ollut vaaratilanteessa liikenteessä toisen osapuolen ollessa aiheuttava osapuoli”

- ”En ole ollut vaaratilanteessa liikenteessä”

Seuraavasta taulukosta ilmenee kysymykseen vastanneiden ikäpoikkeusluvan nykyisten tai entisten mieshaltijoiden vastauksien jakaantuminen prosenteissa (Taulukko 8). Vastauksista ilmenee, että ikäpoikkeusluvan nykyisistä tai entisistä mieshaltijoista 13 % vastasi olleensa vaaratilanteessa ja olleensa itse aiheuttavana osapuolena, 39 % vastasi olleensa vaaratilanteessa liikenteessä toisen osapuolen ollessa aiheuttava osapuoli ja 48 % vastasi, ettei ole ollut vaaratilanteessa liikenteessä.



**Taulukko 8. Ikäpoikkeusluvan nykyisten tai entisten mieshaltijoiden vastausten jakaantuminen kysymykseen “Oletko kokenut vaara- / “läheltä piti”- tilanteita liikenteessä? Olitko itse vaaratilanteen aiheuttaja vai tilanteen toinen osapuoli? Ympyrädiagrammi ja prosenttiluvut kuvaavat vastausten jakaumaa, mutta ne eivät ole suhteessa sataan prosenttiin, koska yksi vastaaja on voinut valita useamman vastausvaihtoehdon ja osuudet on laskettu suhteessa vastaajien lukumäärään.**

Taulukosta 9 ilmenee kysymykseen vastanneiden ikäpoikkeusluvan nykyisten tai entisten naishaltijoiden vastauksien jakaantuminen prosenteissa. Vastauksista ilmenee, että ikäpoikkeusluvan nykyisistä tai entisistä naishaltijoista 16 % vastasivat olleensa vaaratilanteessa liikenteessä ja olleensa itse aiheuttavana osapuolena, 31 % vastasivat olleensa vaaratilanteessa

liikenteessä toisen osapuolen ollessa aiheuttavana osapuolena ja 53 % vastasivat, etteivät ole olleet vaaratilanteissa liikenteessä.



**Taulukko 9. Ikäpoikkeusluvan nykyisten tai entisten naishaltijoiden vastaukset kysymykseen “Oletko kokenut vaara- / “läheltä piti”- tilanteita liikenteessä? Olitko itse vaaratilanteen aiheuttaja vai tilanteen toinen osapuoli? Ympyrädiagrammi ja prosenttiluvut kuvaavat vastausten jakaumaa, mutta ne eivät ole suhteessa sataan prosenttiin, koska yksi vastaaja on voinut valita useamman vastausvaihtoehdon ja osuudet on laskettu suhteessa vastaajien lukumäärään.**

#### 6.4 Kysymys 4. Ryhmäpaine

Neljäs kysymys: ”Miten kavereiden läsnäolo vaikuttaa ajosuoritukseesi?”. Kysymyksemme oli kohdistettu ainoastaan niille, jotka ovat saaneet B-luokan ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Ryhmäpaine voi vaikuttaa nuoreen väestöön helposti. Ikäpoikkeusluvan saaneet nuoret ovat vasta 17-vuotiaita, joten he todennäköisesti voivat helposti altistua ryhmäpaineelle. Halusimme tällä kysymyksellä selvittää, kokevatko kyselyymme vastanneet ikäpoikkeusluvan nykyiset tai entiset haltijat, että kavereiden läsnäolo vaikuttaisi heidän ajosuoritukseensa jollain tavalla ja jos vaikuttaa, niin millä tavalla.

Kysymyksessämme oli annettu valmiita vastausvaihtoehtoja kuusi kappaletta, joista pystyi valitsemaan yhden tai useamman vaihtoehdon. Vastausvaihtoehdot olivat:

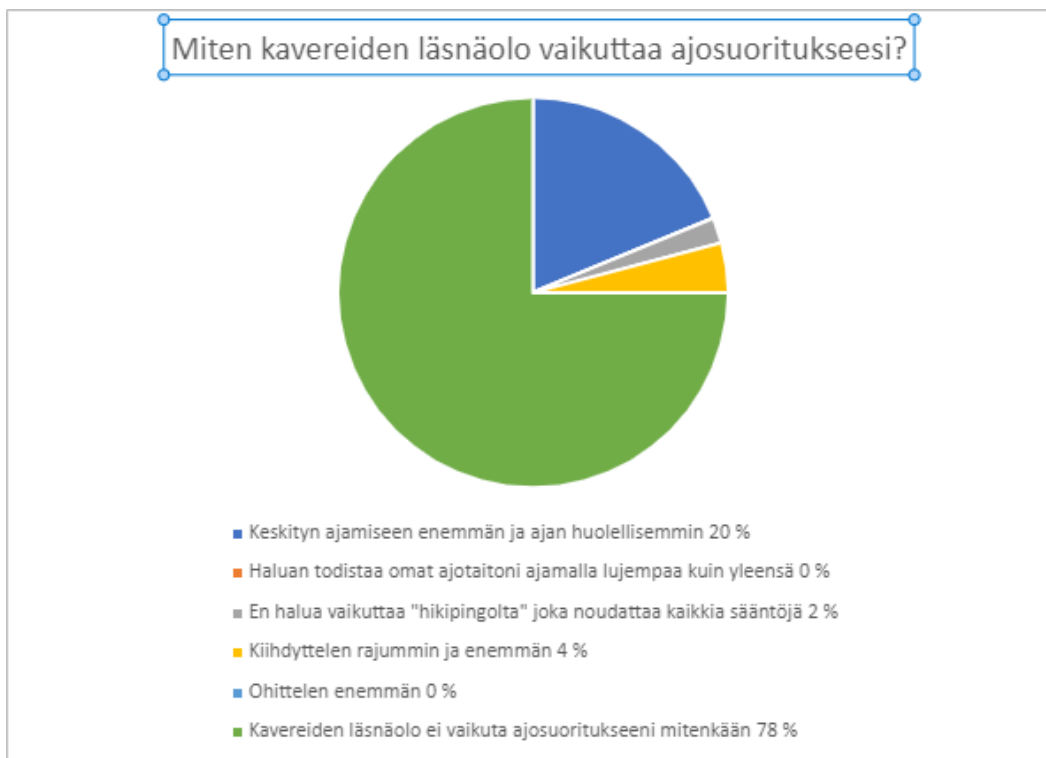
- *“Keskityn ajamiseen enemmän ja ajan huolellisemmin”*
- *“Haluan todistaa omat ajotaitoni ajamalla lujempaa kuin yleensä”*
- *“En halua vaikuttaa “hikipingolta” joka noudattaa kaikkia sääntöjä kunnolla”*
- *“Kiihdyttelen rajummin ja enemmän”*
- *“Ohittelen enemmän”*
- *“Kavereiden läsnäolo ei vaikuta ajosuoritukseeni mitenkään”*

Vastausvaihtoehdolla *“Keskityn ajamiseen enemmän ja ajan huolellisemmin”* halusimme selvittää, tuntuuko poikkeusluvan nykyisistä tai entisistä haltijoista siltä, että kavereiden läsnä ollessa heidän tulisi kiinnitettyä enemmän huomiota ajamiseen ja muuhun liikenteeseen. Vaihtoehdolla *“Haluan todistaa omat ajotaitoni ajamalla lujempaa kuin yleensä”* halusimme selvittää kokevatko poikkeusluvan nykyiset tai entiset haltijat, että kavereiden läsnä ollessa heille tulisi tarvetta näyttää ja todistella omia ajotaitojaan kavereilleen ajamalla lujempaa kuin normaalisti silloin, kun kavereita ei ole läsnä.

Vaihtoehdolla *“En halua vaikuttaa “hikipingolta” joka noudattaa kaikkia sääntöjä kunnolla”* halusimme selvittää kokevatko poikkeusluvalla ajavat tai ajaneet nuoret, että kavereiden läsnä ollessa he eivät haluaisi noudattaa kaikkia liikennesääntöjä samalla tarkkuudella verrattuna siihen, kun kavereita ei ole läsnä. Haimme tällä esimerkiksi sellaisia liikennetilanteita, jossa nuori tulisi STOP-merkin kohdalle ja jättäisi kavereiden läsnä ollessa noudattamatta pysähtymisvelvollisuutta. *“Kiihdyttelen rajummin ja enemmän”* vastausvaihtoehdolla halusimme selvittää, kokevatko poikkeusluvalla ajavat tai ajaneet nuoret, että he tulisivat kiihdyttelleeksi rajummin ja enemmän liikenteessä ajaessaan silloin, kun kavereita on läsnä.

Vastausvaihtoehdolla *“Ohittelen enemmän”* halusimme selvittää kokevatko poikkeusluvan nykyiset tai entiset haltijat, että he tulisivat ohitelleeksi enemmän muita tienkäyttäjiä liikenteessä silloin, kun kavereita on läsnä verrattuna siihen, kun kavereita ei ole läsnä. *“Kavereiden läsnäolo ei vaikuta ajosuoritukseeni mitenkään”*- vastausvaihtoehdolla halusimme selvittää kokevatko poikkeusluvalla ajavat tai ajaneet nuoret, että kavereiden läsnäololla ei ole vaikutusta heidän ajamiseensa.

Seuraavasta taulukosta ilmenee kysymykseen vastanneiden ikäpoikkeusluvan nykyisten tai entisten mieshaltijoiden vastauksien jakaantuminen prosenteissa (Taulukko 10). Vastaajista 20 % vastasivat *“Keskityn ajamiseen enemmän ja ajan huolellisemmin”* ja 78 % vastasi, että *“Kavereiden läsnäolo ei vaikuta ajosuoritukseeni mitenkään”*. 4 % valitsivat vaihtoehdon *“Kiihdyttelen rajummin ja enemmän”* ja 2 % vaihtoehdon *“En halua vaikuttaa “hikipingolta” joka noudattaa kaikkia sääntöjä kunnolla”*. Alle yksi prosentti miesvastaajista valitsi vaihtoehdon *“Haluan todistaa omat ajotaitoni ajamalla lujempaa, kuin yleensä”* tai *“Ohittelen enemmän”*.



**Taulukko 10. Miesten vastaukset kysymykseen “Miten kavereiden läsnäolo vaikuttaa ajosuoritukseesi? Ympyrädiagrammi ja prosenttiluvut kuvaavat vastausten jakaumaa, mutta ne eivät ole suhteessa sataan prosenttiin, koska yksi vastaaja on voinut valita useamman vastausvaihtoehdon ja osuudet on laskettu suhteessa vastaajien lukumäärään.**

Seuraavasta taulukosta ilmenevät kysymykseen vastanneiden ikäpoikkeusluvalla ajavien naisten vastausten jakaantuminen prosenteissa (Taulukko 11). Ikäpoikkeusluvalla ajavista naisista 26 % vastasivat *”Keskityn ajamiseen enemmän ja ajan huolellisemmin”*, 6 % vastasivat, että *”En halua vaikuttaa ”hikipingolta”, joka noudattaa kaikkia sääntöjä”* ja 69 % vastasivat, että *”Kavereiden läsnäolo ei vaikuta ajosuoritukseeni mitenkään”*. 3 % Vastaajista valitsivat vaihtoehdon *”Ohittelen enemmän”*, 3 % valitsivat vaihtoehdon *”Kiihdyttelen rajummin ja enemmän”*. Alle yksi prosenttia valitsivat vaihtoehdon *”Haluan todistaa ajotaitoni ajamalla lujempaa kuin yleensä”*.



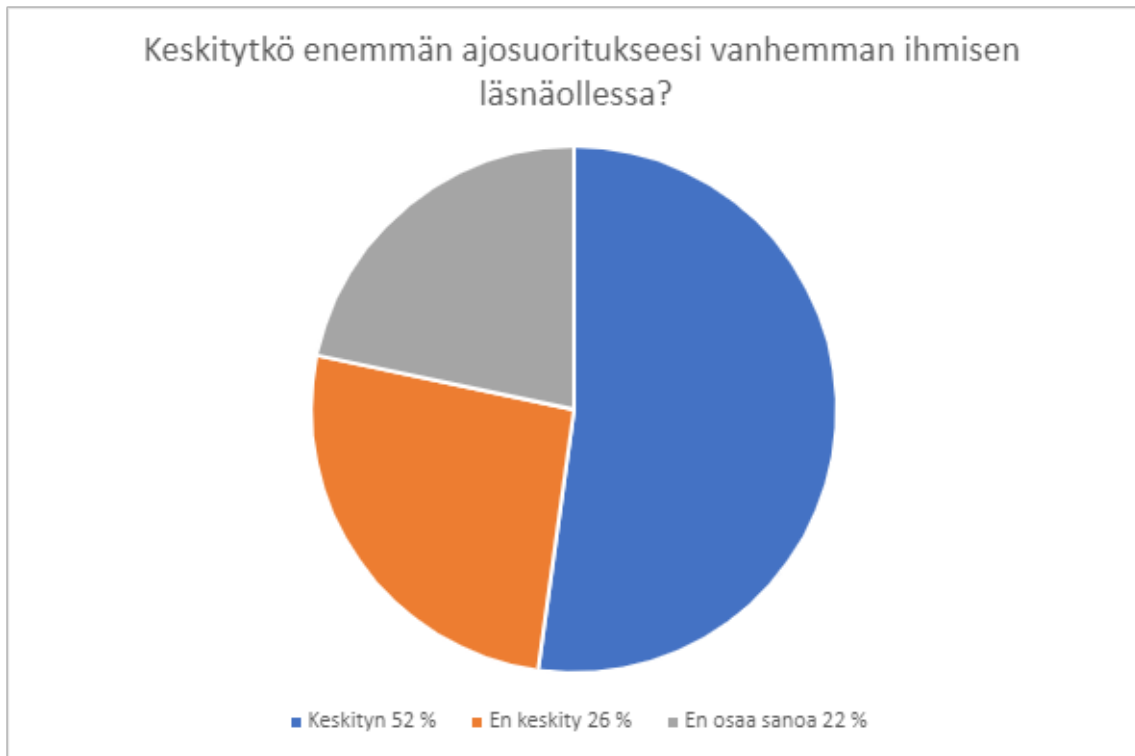
**Taulukko 11. Naisten vastaukset kysymykseen “Miten kavereiden läsnäolo vaikuttaa ajosuoritukseesi? Ympyrädiagrammi ja prosenttiluvut kuvaavat vastausten jakaumaa, mutta ne eivät ole suhteessa sataan prosenttiin, koska yksi vastaaja on voinut valita useamman vastausvaihtoehdon ja osuudet on laskettu suhteessa vastaajien lukumäärään.**

## 6.5 Kysymys 5. Vanhemman ihmisen läsnäolo

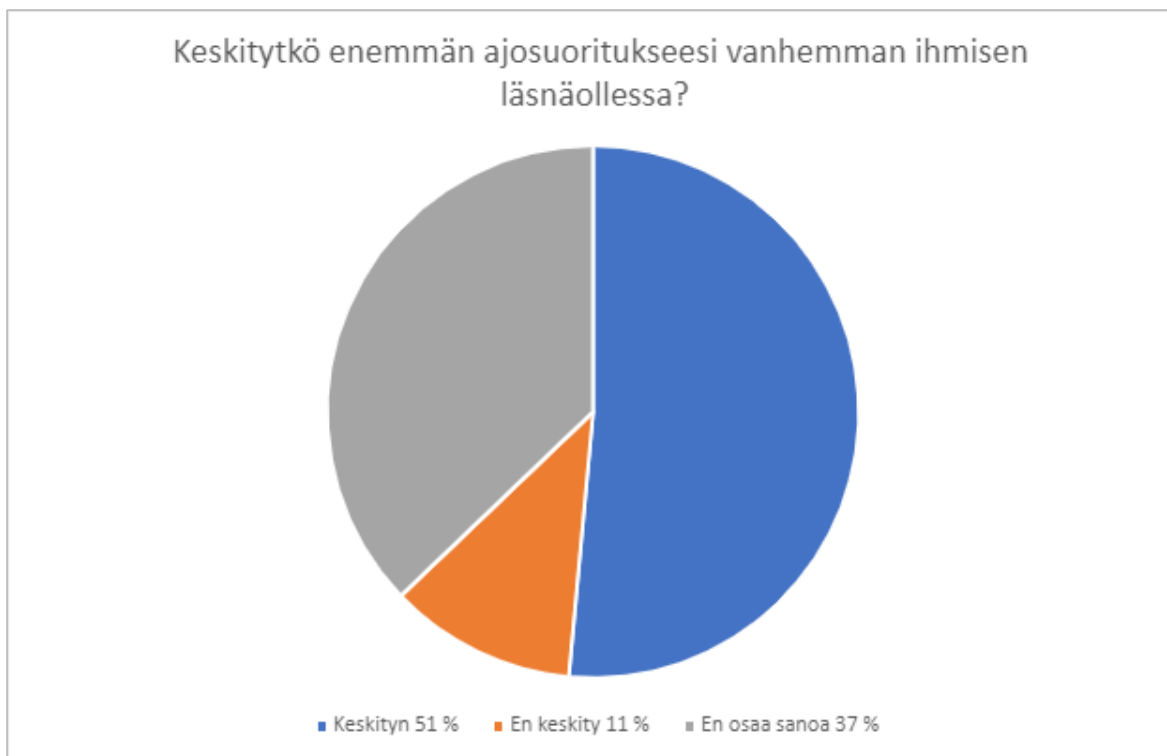
Viides kysymys: ”Keskitytkö enemmän ajosuoritukseesi vanhemman ihmisen läsnä ollessa?”. Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti lainsäädäntöhankkeen nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi vuonna 2021. Lainsäädäntöhankkeen arvomuistiossa pohdittiin, voisiko vanhemman ihmisen läsnäolo vaikuttaa nuoren ajamiseen tuoden kokeneemman ihmisen liikennekulttuuria ajotilanteeseen. Eri maissa on käytössä malli, jossa ikäpoikkeusluvallisen matkustajana tulee olla vanhempi henkilö ja tämän mallin pohjalla on ajatus, että vanhemman ihmisen läsnäolo vaikuttaisi nuoren ajosuoritukseen positiivisesti. Halusimme tällä kysymyksellä selvittää kokevatko satakuntalaiset ikäpoikkeusluvalla ajavat tai ajaneet nuoret, että vanhemman ihmisen läsnäolo vaikuttaisi heidän ajosuoritukseensa jollain tavalla.

Vastausvaihtoehtoina olivat: ”Keskityn”, ”En keskity” ja ”En osaa sanoa”. Kyselyymme vastasi 46 ikäpoikkeusluvan nykyistä tai entistä mieshaltijaa ja 35 ikäpoikkeusluvan nykyistä tai entistä naistahaltijaa. 52 % miehistä vastasivat, että ”Keskityn” ajosuoritukseen enemmän vanhemman ihmisen läsnä ollessa, 26 % vastasivat että, ”En keskity” ja 22 % ”En osaa sanoa” (Taulukko 12).

Naisista 52 % vastasivat keskittyvänsä ajosuoritukseen enemmän vanhemman ihmisen läsnä ollessa, 11 % vastasivat että, ei keskity enempää ja 37 % ei osannut sanoa (Taulukko 13).



**Taulukko 12. Miesten vastaukset kysymykseen “Keskitytkö enemmän ajosuoritukseesi vanhemman ihmisen läsnä ollessa?”**

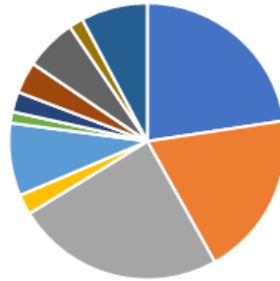


**Taulukko 13. Naisten vastaukset kysymykseen “Keskitytkö enemmän ajosuoritukseen vanhemman ihmisen läsnä ollessa?”**

## 6.6 Kysymys 6. Syyt liikenneonnettomuuksille

Kuudes kysymys:” Nuoret ihmiset (17–20-vuotiaat) ovat liikenteessä alttiimpia liikenneonnettomuuksille ja syyllistyvät useammin liikennesrikoksiin, kuin vanhemmat ihmiset. Mikä tähän asiaan voisi mielestäsi olla syynä?”. Kysymykset 6–7 olivat vapaan vastauksen kysymyksiä, joissa vastaajat saivat kirjoittaa oman vastauksen ilman valmiita vastausvaihtoehtoja. 6. kysymykseen tuli 201 vastausta. Jaoinme vastaukset teemoittain eri ryhmiin. Tällä kysymyksellä halusimme selvittää, mitkä ovat syyt nuorten korkealle liikenneonnettomuusriskille nuorten mielestä. Kysymykseen vastasi toisen asteen oppilaitoksessa ensimmäistä tai toista vuotta opiskelevia ikäpoikkeuslupan nykyisiä tai entisiä haltijoita sekä nuoria, joilla ei ole ikäpoikkeuslupaa. Vastaajista valtaosa on siis lähellä 17 vuoden ikää. Alla olevasta diagrammista näkyy vastausprosentit teemaryhmittäin. (Taulukko 14)

Nuoret ihmiset (17-20-vuotiaat) ovat liikenteessä alttiimpia liikenneonnettomuuksille ja syyllistyvät useammin liikennetrikoksiin, kuin vanhemmat ihmiset. Mikä tähän asiaan voisi mielestäsi olla syynä?



- En osaa sanoa, tyhjä vastauskenttä 26 %
- Sosiaaliset tekijät, ryhmäpaine 28 %
- Kokeilunhalu, uutuudenviehätys 10 %
- Puhelin 3 %
- Havainnointi, ajattelemattomuus, huolimattomuus 7 %
- Muut 9 %
- Kokemattomuus 22 %
- Päihteet 3 %
- Autokouluun tai ajokokeeseen liittyvät puutteet 2 %
- Ikä, kehittymättömyys 4 %
- Kieltäminen 2 %

**Taulukko 14. Vastaukset kysymykseen “Nuoret ihmiset (17–20-vuotiaat) ovat liikenteessä alttiimpia liikenneonnettomuuksille ja syyllistyvät useammin liikennetrikoksiin, kuin vanhemmat ihmiset. Mikä tähän asiaan voisi mielestäsi olla syynä?”** Ympyrädiagrammi ja prosenttiluvut kuvaavat vastausten jakaumaa, mutta ne eivät ole suhteessa sataan prosenttiin, koska yksi vastaaja on voinut valita useamman vastausvaihtoehdon ja osuudet on laskettu suhteessa vastaajien lukumäärään.

Kuudennessa kysymyksessä halusimme selvittää, mitkä syyt johtavat nuorten mielestä nuorten korkeisiin liikenneonnettomuus- ja liikennetrikostilastoihin. Vastauksia tuli kuudenteen kysymykseen 259 kappaletta. Jaoimme vastaukset teemoittain eri kategorioihin. Jos samantyyllisiä vastauksia oli enemmän kuin neljä kappaletta, teimme siitä kategorian. Kaikki muut vastaukset erittelimme kategoriaan ”Muu”. Tähän kategoriaan jakaantuivat 9 % vastauksista. Sama vastaaja on voinut ehdottaa nuorten liikenneonnettomuuksille syyksi montaa eri asiaa. 26 % vastauksista jaettiin kategoriaan ”En osaa sanoa, tyhjä vastauskenttä”. Laskimme tähän kategoriaan kuuluvaksi myös vastauskentät, joihin oli vastattu vain ”.” tai yksi kirjain. Tyhjät vastauskentät voivat johtua esimerkiksi siitä, että nämä oppilaat eivät ole jaksaneet vastata kysymykseen tai heillä on välinpitämätön asenne liikennettä tai kyselyä kohtaan. Tietenkin myös osa oppilaista, jotka eivät osanneet sanoa, miksi nuoret ajavat enemmän liikenneonnettomuuksia, ovat voineet jättää tyhjän vastauskentän.

Vastauksia, joissa ehdotettiin syyksi liikenneonnettomuuksille erilaisia sosiaalisia tekijöitä tai ryhmäpainetta oli 28 % vastauksista. Nämä vastaukset jaettiin kategoriaan *“Sosiaaliset tekijät, ryhmäpaine”*. Tilastojen valossa nuorten liikenneonnettomuuksissa on usein matkustajia mukana, joten vastaukset tukevat tätä ryhmäpaineteoriaa. Kategoriaan *“Kokemattomuus”* lajiteltiin 22 % vastauksista. Osa nuorista kokee, että syy nuorten liikenneonnettomuuksille on kokemattomuus autolla ajamisesta liikenteessä.

10 % vastanneista mielsivät, että syy nuorten liikenneonnettomuuksille ja liikennesrikoksille on kokeilunhalu. Nämä vastaukset jaettiin kategoriaan *“Kokeilunhalu, uutuudenviehätys”*. *“Ikä, kehittymättömyys”* kategoriaan lajiteltiin 4 % vastauksista. Nämä vastaajat mielsivät syyn nuorten liikenneonnettomuus- ja liikennesrikostilastoille olevan puhtaasti ikä ja nuoren kehittymättömyys. 7 % vastanneista vastasivat puhelimen käytön olevan syy nuorten liikenneonnettomuuksille- ja rikoksille. Nämä vastaukset jaettiin kategoriaan *“Puhelimen käyttö”*

7 % Vastauksista teemoitettiin kategoriaan *“Havainnointi, ajattelemattomuus ja huolimattomuus”*. Näiden vastanneiden mielestä nuoret ovat vanhempia ajattelemattomampia, huolimattomampia tai eivät havaitse asioita yhtä hyvin kuin vanhemmat. Voi olla, että osa vastanneista tarkoitti sitä, että iän karttuessa tulee kokemusta ja tämän seurauksena nuoret osaavat huomioida ja havainnoida oikeita asioita liikenteessä.

Kategoriaan *“Päihteet”* jaettiin 3 % vastauksista ja *“Autokouluun tai ajokokeeseen liittyvät puutteet”* 2 % vastauksista. 2 % vastaajista mielsivät, etteivät nuoret aja sen enempää liikenneonnettomuuksia kuin vanhat. Nämä vastaukset jaettiin kategoriaan *“Kieltäminen”*.

## **6.7 Kysymys 7. Liikenneonnettomuuksien ja liikennesrikoksien ennalta estäminen**

Seitsemäs kysymys: *“Millä sinun mielestäsi liikenneonnettomuuksia ja liikennesrikoksia voitaisiin ennalta estää?”*. Nuorten liikennesrikollisuuden ja liikenneonnettomuuksien ennalta estäminen on tärkeää ja halusimme tällä kysymyksellä selvittää, millaisilla toimilla nuorten mielestä näitä liikennesrikoksia ja liikenneonnettomuuksia pystyttäisiin ennalta estämään. Tässä kysymyksessä emme halunneet antaa valmiita vastausvaihtoehtoja, vaan halusimme antaa nuorten kertoa itse omin sanoin, millaisilla asioilla he kokevat olevan vaikutusta liikennesrikoksien ja liikenneonnettomuuksien ennalta ehkäisemisessä.

Analysoimme kysymyksen tuloksia siten, että lajittelimme samankaltaisia vastauksia omiin kategorioihinsa ja laskimme niiden prosenttiosuudet kaikista vastauksista. Vastauksien lasketuissa prosenttiosuuksissa tulee huomioida se, että yksi vastaaja on voinut omassa vastauksessaan

tuoda esiin useamman, kuin yhden keinon ennalta estää liikennerikoksia ja liikenneonnettomuuksia, joten yhden vastaajan vastaus on saatettu "pilkkoa" osiin ja siten vastaus on saattanut kategorioitua useampaan kuin yhteen kategoriaan. Tämän vuoksi vastausten vastausprosentit eivät ole suhteutettuna 100 prosenttiin. Emme tämän kysymyksen kohdalla erittele erikseen miesten, naisten ja muun sukupuolen antamia vastauksia, koska tarkoituksenamme ei ole vertailla miesten, naisten ja muunsukupuolisten välisten vastausten eroja. Kokonaisuudessaan kysymykseen vastasi 259 nuorta.

Kategorioimme kysymykseen saadut vastaukset kymmeneen eri kategoriaan. Näistä ensimmäinen ja suurin kategoria oli *"Ei ole osannut sanoa tai jättänyt vastaamatta"*, johon lukeutuivat 43 % vastauksista. 2. kategoriaksi nousi kategoria *"Muu"*, johon lukeutuivat 15 % tähän kysymykseen saaduista vastauksista. 3. kategoriaksi tuli kategoria *"Parantamalla ja lisäämällä autokouluopetusta"*, johon lukeutuivat 14 % vastauksista. 4. kategoriaksi jakaantui kategoria *"Valistamalla nuoria liikenteen vaaroista esimerkiksi varoittavien esimerkkien kautta"*, johon lukeutuivat 8 % vastauksista. 5. kategoriaksi muodostui kategoria *"Lisäämällä poliisin valvontaa, ankaroittamalla seurauksia ja sakottamalla helpommin"* johon lukeutuivat 7 % vastauksista. 6. kategoriaksi sijoittui *"Ajamalla huolellisemmin ja keskittymällä enemmän"* johon lukeutuivat 6 % vastauksista. 7. kategoriaksi sijoittui kategoria *"Ei mitenkään"* johon kuuluivat 5 % vastauksista. 8. kategoriaksi muodostui kategoria *"Ikäpoikkeusluvan edellytyksiä pitäisi tiukentaa"* johon kuuluivat 5 % vastauksista. 9. kategoriaksi sijoittui kategoria *"Ikäpoikkeuslupa pitäisi kieltää"* johon kuuluivat 2 % vastauksista ja 10. kategoriaksi muodostui kategoria *"B-luokan ajoneuvon nopeuden alentamisella tai nopeusrajoitusten muuttamisella"* johon kuuluivat 2 % vastauksista (Taulukko 15).

Millä sinun mielestäsi näitä liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia voitaisiin ennalta estää?



- Ei ole osannut sanoa tai jättänyt vastaamatta 43 %
- Muu 15 %
- Parantamalla ja lisäämällä autokouluopetusta 14 %
- Valistamalla nuoria liikenteen vaaroista esimerkiksi varoittavien esimerkkien kautta 8 %
- Lisäämällä poliisin valvontaa, ankaroittamalla seurauksia ja sakottamalla helpommin 7 %
- Ajamalla huolellisemmin ja keskittymällä enemmän 6 %
- Ei mitenkään 5 %
- Ikäpoikkeusluvan edellytyksiä pitäisi tiukentaa 5 %
- Ikäpoikkeuslupa pitäisi kieltää 2 %
- B-luokan ajoneuvon nopeuden alentamisella tai nopeusrajoitusten muuttamisella 2 %

**Taulukko 15. Vastaukset kysymykseen “Millä sinun mielestäsi liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia voitaisiin ennalta estää?”. Ympyrädiagrammi ja prosenttiluvut kuvaavat vastausten jakaumaa, mutta ne eivät ole suhteessa sataan prosenttiin, koska yksi vastaaja on voinut valita useamman vastausvaihtoehdon ja osuudet on laskettu suhteessa vastaajien lukumäärään.**

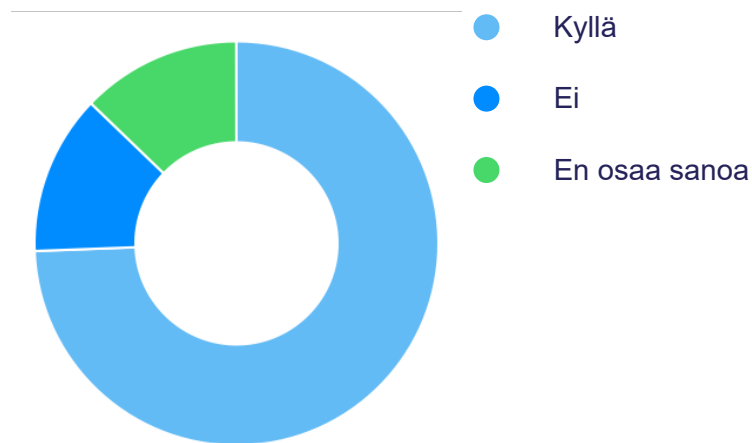
### 6.8 Kysymys 8. 17-vuotiaan valmius kuljettaa B-luokan ajoneuvoa liikenteessä

Kahdeksas kysymys: ”Onko sinun mielestäsi 17-vuotias valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä?”. Kysymyksemme oli kohdistettu kaikille kyselyyn vastanneille nuorille riippumatta siitä, ovatko he saaneet B-luokan ajokortin ikäpoikkeusluvalla vai eivät. Tämä oli kyselyssämme viimeinen kysymys, jolla halusimme selvittää, onko 17-vuotias ikäpoikkeusluvalla ajokortin saanut nuori satakuntalaisten nuorten mielestä valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä. Ikäpoikkeuslupa on aiheuttanut paljon keskustelua siitä, onko 17-vuotias nuori tarpeeksi kypsä kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä.

Kysymyksessä oli annettu valmiita vastausvaihtoehtoja kolme kappaletta, joista vain yhden pystyi valitsemaan. Vastausvaihtoehdot olivat:

- ”Kyllä”
- ”Ei”
- ”En osaa sanoa”

Seuraavasta taulukosta ilmenee kysymykseen vastanneiden vastausten jakaantuminen prosenteissa (Taulukko 16). Kysymykseen vastanneista 74 % vastasivat ”Kyllä” vaihtoehdon ja olivat sitä mieltä, että 17-vuotias on valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä, 13 % vastasivat ”Ei” vaihtoehdon ja olivat sitä mieltä, että 17-vuotias ei ole valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä ja 13 % valitsivat vaihtoehdon ”En osaa sanoa”.



| VASTAUS       | VASTAUKSIA | SUHDE |
|---------------|------------|-------|
| Kyllä         | 186        | 74.4% |
| Ei            | 32         | 12.8% |
| En osaa sanoa | 32         | 12.8% |

Taulukko 16. 8. kysymyksen vastausten jakauma. Taulukko tuotettu Survio-sovelluksessa.

## 7 TULOSTEN ANALYSOINTI, JOHTOPÄÄTÖKSET, LUOTETTAVUUDEN ARVIOINTI JA POHDINTA

### 7.1 Tulosten analysointi ja johtopäätökset

Tutkimuksemme kohdennettiin satakuntalaisiin nuoriin ja yksi opinnäytetyömme tutkimuskysymyksistä oli *“miten ryhmäpaine vaikuttaa nuoren ajosuoritukseen?”*. Tulosten perusteella suurin osa vastaajista kokee, ettei kavereiden läsnäolo vaikuta ajosuoritukseen. 78 % kyselyyn vastanneista miehistä kokivat, ettei kavereiden läsnäolo vaikuta ajosuoritukseen millään tavalla. Vastaajista 20 % kokivat, että kavereiden läsnäolo saa keskittymään ajamiseen enemmän ja ajamaan huolellisemmin. Jäljelle jääneet kuusi prosenttia vastauksista jakautuivat vastauskenttiin, joissa kavereiden läsnäolo vaikuttaa ajosuoritukseen erilaisilla liikenneturvallisuuksilla heikentävillä tavoilla.

69 % vastanneista naisista kokivat, ettei kavereiden läsnäolo vaikuta ajosuoritukseen mitenkään ja 26 % mielestä kavereiden läsnäolo saa keskittymään ajamiseen enemmän ja ajamaan huolellisemmin. Loput 12 % jakautuvat erilaisiin liikenneturvallisuuksilla heikentäviin asioihin. Tämä on viisi prosenttia enemmän kuin miesvastaajilla. Tilastojen mukaan nuoret mieskuljettajat ajavat naisia enemmän liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia. Tuloksista voidaan päätellä, etteivät mieskuljettajat ole vastanneet totuudenmukaisesti tai liikenneonnettomuudet- ja rikokset miesten kohdalla johtuvat muista syistä kuin ryhmäpaineesta.

Yli puolet sekä mies-, että naisvastaajista kokivat, että keskittyvät enemmän ajosuoritukseen vanhemman ihmisen läsnä ollessa. 26 % miesvastaajista ja 11 % naisvastaajista oli sitä mieltä, ettei vanhemman ihmisen läsnäolo saa keskittymään ajosuoritukseen enempää. Tulosten perusteella voidaan päätellä, että toisen ihmisen läsnäololla on suurimmalla osalla nuorista vaikutusta, sillä ainakin vanhemman ihmisen läsnä ollessa ajosuoritukseen ilmeisesti keskitytään enemmän.

Yhtenä tutkimuskysymyksenä opinnäytetyössämme oli: *“Kuinka paljon ikäpoikkeusluvalliset nuoret joutuvat liikenneonnettomuuksiin ja syyllistyvät liikennerikoksiin ja kuinka paljon ikäpoikkeusluvalliset nuoret joutuvat vaara-”läheltä piti”- tilanteisiin, jotka eivät näy liikenneonnettomuustilastoissa?”*. Liikenneonnettomuus- ja rikostilastoista ilmenee, että nuoret kokevat tai joutuvat liikenneonnettomuuksiin ja syyllistyvät liikennerikoksiin useammin kuin vanhempi väestö.

Tulosten perusteella sukupuolten välisissä vastauksissa ei ole merkittäviä eroja. Molemmista sukupuolista noin puolet kokevat, etteivät ole olleet vaaratilanteessa liikenteessä. Toinen puoli kertoo olleensa vaaratilanteessa, mutta molemmista sukupuolista vain pieni osuus kertoo olleensa itse vaaratilanteen aiheuttaja. Tuloksista voidaan päätellä, että joko nuoriin kohdistuu liikenteessä muita ikäryhmiä enemmän muista liikenteenkäyttäjistä johtuvia onnettomuuksia tai sitten kyselyyn vastanneet ikäpoikkeusluvasta nykyiset tai entiset haltijat eivät osaa tunnistaa omaa riskikäyttäytymistään liikenteessä ja tämän vuoksi syyllistävät toista osapuolta tapahtumista. Kysymysten tuloksiin voivat vaikuttaa vastaajien erilaiset näkemykset vaaratilanteista. Toiset kokevat vaaratilanteeksi lievemmat tapahtumat kuin toiset. Tarkoitimme kyselyssämme vaaratilanteella esimerkiksi myöhästyneitä ajoneuvon ohituksia, mutta olisimme voineet jälkeen päin ajatellen tarkentaa kysymystä väärinkäsitysten välttämiseksi.

Yhtenä tutkimuskysymyksenä oli: *”Millaisia näkemyksiä ja kokemuksia satakuntalaisilla nuorilla on ikäpoikkeusluvasta?”*. Tarkoituksenamme oli selvittää myös satakuntalaisten nuorten näkemyksiä ja kokemuksia ikäpoikkeusluvasta kahdella vapaan vastauksen kysymyksellä, joihin saivat vastata kaikki siitä riippumatta, omistiko vastaaja ikäpoikkeuslupaa vai ei. Halusimme näillä kysymyksillä selvittää, miksi nuoret ajavat vanhempaa väestöä enemmän liikenneonnettomuuksia- ja rikoksia ja miten näitä voitaisiin nuorten mielestä ennalta estää. Kyselymme viimeisessä kysymyksessä selvitimme, onko vastaajien mielestä 17- vuotias valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä. Vastauksista ilmeni, että valtaosa vastaajista on sitä mieltä, että 17- vuotias on valmis kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä.

Vapaan vastauskentän vastaukset olivat suurimmilta osin asiallisia. Suurimmiksi syiksi nuorten korkeille liikenneonnettomuus- ja rikostilastoille vastanneet kokivat kokemattomuuden ja sosiaaliset tekijät kuten ryhmäpaineen. Sosiaalisten tekijöiden kategoriaan jaettiin muun muassa seuraavat vastaukset:

- *”Näyttämisen halu, omien taitojen yliarviointi ja ylipäättään tietynlainen nuoruuden kuolemattomuuden ajatusmaailma. Ongelma kuitenkin on, että joukkoon mahtuu niitä turvallisia kuskeja, jotka oikeasti tarvitsevat ajokorttia tuon ikäisinä”*
- *”Mahdolliset sosiaaliset paineet ”*
- *”Mielestäni tähän asiaan voisi syynä olla muun muassa se, että nuoret ovat alttiimpia yllytykselle kuin aikuiset”*

*”Kokemattomuus”* kategoriaan jaettiin muun muassa seuraavat vastaukset:

- *”Kokemattomuus, omien ajotaitojen yliarviointi”*
- *”Kokemuksen puute ja liikenteen arvaamattomuus ja riskit uusi juttu”*

- *“Kokemattomuus ja innokkuus ne vanhemmat on ollu joskus niitä kokemattomia ja innokkaita opitaan kantapään kautta joissain tilanteissa niin sanotusti”*
- *“Osa ei ymmärrä tilanteiden vakavuutta liikenteessä”*
- *“Nuoret ovat vielä niin kokemattomia liikenteessä ja järkeä ei ehkä löydy”*

Havainnointi, ajattelemattomuus, huolimattomuus, kokeilunhalu ja uutuudenviehätys saivat myös suhteellisen paljon kannatusta. Edellä mainituista eniten kannatusta saivat kokeilunhalu ja uutuudenviehätys. Tähän kategoriaan jaettiin esimerkiksi seuraavat vastaukset:

- *”Juuri kortin saaneena tekee enemmän mieli kaahailta kuin vanhana. Tähän yhdistetään vielä nykyaikaiset tehokkaat ja suorituskykyiset autot joten liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia sattuu useammin.”*
- *”ajaminen on uutta, pitää kokeilla kaikkea jännittävää”*
- *”Mitä rikoksiin tulee, niin veikkaan että kokeilunhalu on tuoreella kuskilla kovempi kuin vanhemmalla, joka on jo nähnyt ja kokeillut enemmän.”*
- *”Nuorten ”vauhtihuuma””*

2,7 % vastaajista vastasi, etteivät nuoret aja enemmän liikenneonnettomuuksia kuin muut. Yksi vastaajista vastasi seuraavasti: *”Ei pidä paikkaansa. Nuorten töhöilyistä vain uutisoidaan enemmän mutta yhtä paljon niitä tulee myös vanhemmille.”*

Suurimmalta osin vastaukset olivat asiallisia, mutta yksittäisiä vastauksia löytyy, jotka jättivät tulkinnanvaraa vastausten analysointiin. Esimerkiksi yksi vastaajista koki, että nuoret syyllistyvät enemmän liikennerikoksiin kuin vanhempi väestö, sillä poliisien ego kasvaa nuorempia sakotettaessa. Väitteen tueksi hän kertoi, miten nuori kaverinsa oli saanut ylinopeussakon, vaikka hänen takanaan oli tullut keski-ikäinen mies samaa vauhtia.

*“Se että poliisit uskaltaa/antaa sakkoja helpommin alaikäiselle tai poikkeusluvan saaneille. Luulevat kai että heidän egokasvaa tällä. Esimerkki voidaan ottaa: Takanani oli kaveri joka ajoi hieman ylinopeutta, kaverin takana tuli keski-ikäinen mies samaa vauhtia. Keski-ikäinen mies jäi pysäytämättä kun taas kaverini sai sakot ylinopeudesta... mihin tämä perustuu?”*

Tämä vastaus kategorioitiin kategoriaan ”kieltäminen”, sillä mielestämme vastauksen perusteella vastaaja tarkoittaa että, poliisi kohdistaa valvontaa enemmän nuoriin kuljettajiin kuin vanhempiin. Pohdimme, että vastaaja tarkoittaa tällä, etteivät nuoret aja sen enempää liikenneonnettomuuksia tai syyllisty liikennerikoksiin kuin vanhemmatkaan ihmiset, vaan ero syntyisi siitä, että poliisi kohdistaisi enemmän valvontaa nuoriin kuljettajiin.

Jos tämä olisi totta, voitaisiin tällä selittää nuorten ylliedustus liikenne rikostilastoissa, mutta vastaaja ei tuo vastauksessaan esille, miksi tällä olisi vaikutusta liikenneonnettomuuksien syntyyn. Tämän vastaajan väite ei kuitenkaan ole totta, vaan poliisi toimii työssään perus- ja ihmisoikeuksia kunnioittaen, kuten poliisilaista käy ilmi: "Poliisin on kunnioitettava perusoikeuksia ja ihmisoikeuksia sekä toimivaltuuksia käyttäessään valittava perusteltavissa olevista vaihtoehdoista se, joka parhaiten edistää näiden oikeuksien toteutumista." (PoL 1:2). Tämä tarkoittaa sitä, että poliisi kohdistaa liikennevalvontaa kaikkiin tiellä liikkujiin riippumatta esimerkiksi kuljettajan iästä.

25,8 % nuorista jätti vastaamatta tai vastasi, etteivät osaa sanoa kysymykseen, jossa käsiteltiin syytä nuorten korkealle liikenneonnettomuus- ja rikostilastoille.

Seitsemännen kysymyksen suurimmaksi vastauskategoriaksi muodostui kategoria "*Ei ole osannut sanoa tai jättänyt vastaamatta*". Tähän kategoriaan luokittelimme kaikki vastaukset, joissa vastaaja ei ollut osannut vastata kysymykseen tai vastaaja oli vastannut tyhjää. Mielestämme se, että suurimmaksi vastauskategoriaksi muodostui tämä kyseinen kategoria, osoittaa, että nuorilla ei ole tällaisia kyselyitä täyttäessään halukkuutta ja mielenkiintoa vastata samalla tavalla vapaan vastauksen kysymyksiin, kuin kysymyksiin, joissa on annettu valmiita vastausvaihtoehtoja. On tietenkin myös mahdollista, että vastaaja ei yksinkertaisesti ole keksinyt, mitä hän vastaisi kysymykseen ja siksi ohittanut sen. Lisäksi on mahdollisuus, että vastaajalta on saattanut jäädä kyseinen kysymys epähuomiossa välistä kyselyä täyttäessään. Kyselyssämme oli mahdollista jättää vastauskenttiä kokonaan tyhjäksi ilman, että kyselylomake olisi siitä mitenkään ilmoittanut.

Kysymyksen toiseksi suurimmaksi vastauskategoriaksi nousi kategoria "*Muu*". Tämä osoittaa mielestämme, että vastaajilla oli melko värikkäästi erilaisia ideoita siihen, millaisilla asioilla liikenneonnettomuuksien ja liikenne rikosten syntymistä voitaisiin ennalta estää. Tähän kategoriaan kategorioitiin kaikki sellaiset vastaukset, jotka olivat uniikkeja, eikä niille löytynyt muita samankaltaisia vastauksia. Lisäksi tähän kategoriaan kategorioitiin myös sellaiset vastaukset, jotka eivät vastanneet kysymykseen tai olivat muuten asiattomia. Tällaisia vastauksia olivat mm. "*Ei ainakaan poistamalla ikäpoikkeuslupaa, koska sille on joillakin oikeasti suuri tarve.*" Kyseisellä vastauksella ei tuoda varsinaisesti esiin asioita, joilla liikenneonnettomuuksia ja liikenne rikoksia voitaisiin ennalta estää, vaan kyseessä on enemmänkin vastaajan oma mielipide asiaan. Pääasiassa saimme kuitenkin kyselyymme hyviä ja asiallisia vastauksia. Vaikkakin asiattomien vastausten osuus oli vähäinen, se mielestämme osoittaa jollain tapaa sitä, että 17–18-vuotias nuori ei ole vielä niin "kypsä", kuin mitä vanhemmat ihmiset ovat. Nuori ei välttämättä suhtaudu tällaisen kyselyn täyttämiseen samalla asiallisuudella, kuin millä vanhemmat ihmiset saattavat suhtautua.

Kysymyksen kolmanneksi suurimmaksi vastauskategoriaksi nousi kategoria "*Parantamalla ja lisäämällä autokouluopetusta*". Tähän kategoriaan luokittelimme kaikki vastaukset, joissa vastaajan

mielestä autokouluopetusta tulisi parantaa jollain tavalla tai sitä pitäisi olla enemmän. Tämä osoittaa mielestämme, että nuoret eivät koe nykyistä autokoulussa saatavaa ajo-opetusta tarpeeksi laadukkaaksi ja riittäväksi.

Autokoulussa kuljettajatutkinto pitää nykyisellään sisällään teoriakokeen, ajokokeen ja käsittelykokeen. B-luokan ajoneuvon kohdalla teoriakokeen tarkoituksena on varmistaa, että ajokorttia hakevalla henkilöllä on riittävä teoriaosaaminen, jotta tämä pystyy liikkumaan liikenteessä turvallisesti. Ajokokeessa mitataan kuljettajan valmiuksia ottaa huomioon turvallisuus, sosiaalisuus, ekologisuus ja toimia vastuullisena kuljettajana. Käsittelykoe pitää taas sisällään ajoneuvon käsittelyä ja B-luokan kohdalla tämä sisältyy liikenteessä ajamiseen ja suoritetaan aidossa liikennetilanteessa (Traficom 2021). Koko kuljettajatutkinnon suorittamiseen kuluu aikaa 22 tuntia, jos ajokortin suorittajalla ei ole aiempaa ajokorttia johonkin muuhun kulkuvälineeseen. Mikäli hakijalla on entuudestaan esimerkiksi mopokortti, opetusta tarvitsee käydä vain 18 tuntia (Liikennekoulu Vinkkari, luettu 13.9.2021). Vastauksien perusteella osasta vastaajista tämä määrä autokouluopetusta ei ole riittävä määrä tai sitten sen laadussa olisi vastaajien mielestä parantamisen varaa.

Suuruusjärjestyksessä neljänneksi muodostui kategoria *“Valistamalla nuoria liikenteen vaaroista esimerkiksi varoittavien esimerkkien kautta”*. Vastaajien mielestä ennalta estävänä toimintana liikenneonnettomuuksien ja liikennesrikosten estämisessä voisi toimia nuorien valistus varoittavia esimerkkejä käyttäen. Mielestämme tämä osoittaa sitä, että osa nuorista ajattelee ns. “pelottelun” toimivan nuorisoon. Tarkoitamme tällä sitä, että varoittavien ja ehkä raadollistenkin kohtaloiden kertominen ja kenties valokuvien tai jopa videoiden näyttäminen liikenneonnettomuuspaikoilta, saattaisi saada nuoret ajattelemaan asioita pidemmälle ja harkitsemaan niiden mahdollisia seurauksia. Esimerkiksi siinä tilanteessa, jolloin nuoresta tuntuu, että hän haluaisi ajaa oikein kovaa, voi hän jättäytyä toteuttamasta ideaansa, kun hän muistaa millaisia varoittavia esimerkkejä hän on liikenteestä nähnyt ja mihin tällainen toiminta voi pahimmassa tapauksessa johtaa.

Suuruusjärjestyksessä viidenneksi tulleeseen kategoriaan *“Lisäämällä poliisin valvontaa, ankaroittamalla seurauksia ja sakottamalla helpommin”*, lukeutuivat 7 % vastauksista. Näin vastanneet ajattelivat, että liikenneonnettomuuksia ja liikennesrikoksia voitaisiin ennalta estää lisäämällä poliisin valvontaa, suurentamalla sanktioita lain rikkomisesta ja sakottamalla helpommin.

Kuudenneksi suurimmaksi kategoriaksi jakaantui kategoria *“Ajamalla huolellisemmin ja keskittymällä enemmän”*, johon lukeutuivat 6 % vastauksista. Tähän kategoriaan sisällytimme kaikki vastaukset, joissa vastaaja oli vastannut, että liikennesrikoksia ja liikenneonnettomuuksia voitaisiin ennalta estää siten, että nuori olisi huolellisempi ja keskittyisi enemmän liikenteessä ajaessaan. Mielestämme nämä vastaukset osoittavat sen, että nuoret tiedostavat, kuinka

huolellisuus ja keskittyminen liikenteessä ovat todella tärkeää turvallisen liikkumisen kannalta. Näin vastanneet myös todennäköisesti tiedostavat sen, että keskittyminen ja huolellisuus saattavat helposti häiriintyä pienistäkin asioista liikenteessä.

Näiden kategorioiden jälkeen sijoittui seitsemänneksi kategoriaksi kategoria *“Ei mitenkään”* 5 % vastauksista, kahdeksanneksi kategoriaksi *“Ikäpoikkeusluvan edellytyksiä pitäisi tiukentaa”* 5 % vastauksista, yhdeksänneksi kategoriaksi *“Ikäpoikkeuslupa pitäisi kieltää”* 2 % vastauksista ja 10 kategoriaksi *“B-luokan ajoneuvon nopeuden alentamisella tai nopeusrajoitusten muuttamisella”* 2 %. Näitä pienimmiksi jääneitä kategorioita emme kuudennessa ja seitsemännessä kysymyksessä avanneet sen laajemmin, koska niiden vastausmäärät olivat niin vähäisiä.

Yhtenä tutkimuskysymyksenämme oli: *“Miten sukupuoli vaikuttaa ikäpoikkeusluvallisten käsityksiin ja kokemuksiin liikenteestä?”*. Erottelimme eri sukupuolten väliset vastaukset kysymyksissä kolme, neljä ja viisi. Kysymyksiin kolme, neljä, ja viisi saatujen tulosten perusteella sukupuolten välisissä vastauksissa ei ollut merkittäviä eroja.

## **7.2 Luotettavuuden arviointi**

Suoritimme tutkimuksemme kyselyn internetissä täytettävällä kyselylomakkeella. Lähestyimme satakuntalaisten toisen asteen oppilaitosten rehtoreita sähköpostitse kyselyyn liittyen. Pyysimme heitä jakamaan kyselylinkin yhdelle ensimmäisen vuoden ja yhdelle toisen vuoden opiskelijoista koostuvalle ryhmälle. Tämän ajatuksen takana oli, että saamme sellaisen määrän vastauksia, jotta otantamme on tarpeeksi laaja muttei myöskään liian suuri, ja että otanta on mahdollista analysoida sekä käsitellä aikataulumme puitteissa. Halusimme kohdistaa kyselyn sekä lukioihin, että ammattikouluihin, jotta saisimme vastauksia eri puolilta Satakuntaa ja eri asioita opiskelevilta nuorilta. Tämä vahvistaisi tutkimuksemme luotettavuutta ja kattavuutta. Kysely jaettiin yhteensä 11 oppilaitokseen, joista kuusi olivat lukioita ja viisi ammattikouluja.

Tutkimuksemme luotettavuuteen voi vaikuttaa se, ettemme olleet itse paikalla kyselylomaketta täytettäessä. Oppilaat ovat voineet esimerkiksi tehdä kyselyä yhdessä ja keskustella vastauksista, mikä on voinut vaikuttaa heidän antamiinsa ja valitsemiinsa vastauksiin. Jos oppilaat ovat voineet keskustella vastausten aikana, on mahdollista, että muiden oppilaiden mielipiteet ovat vaikuttaneet vastauksiin. Kyselyymme ei ollut mahdollista vastata kuin yhden kerran yhdeltä laitteelta, esimerkiksi tietokoneelta, mutta sama oppilas on voinut tehdä kyselyn uudestaan myös eri laitteella. On myös mahdollista, että oppilaat ovat voineet jakaa kyselylinkkiä muille kuin kohderyhmään kuuluville ja tätä kautta tutkimustuloksemme eivät olisi paikkaansa pitäviä.

Kyselymme luotettavuuteen vaikuttaa myös se, että kysely toteutettiin internetissä täytettävänä kyselynä, jolloin on mahdollista, että osa vastaajista on jättänyt vastaamatta teknisten ongelmien vuoksi. Jos kysely olisi toteutettu siten, että vastaukset kysymyksiin olisi annettu paperille, olisi voitu eliminoida mahdollisuus kyselyyn liittyviin teknisiin ongelmiin.

Kyselymme luotettavuuteen vaikuttaa negatiivisesti myös kyselyiden jakamisen toteuttaminen. Esimerkiksi Rauman lukiosta ilmoitettiin, että heille tulee vuoden aikana niin monta kyselyä, että kyselyitä ei erikseen jaeta luokille. Annoimme luvan jakaa kyselyn oppilaille tarkoitetulla nettialustalla kohderyhmään kuuluville, joten on mahdollista, että kyselyyn on vastannut enemmän raumalaisia suhteessa muihin satakuntalaisiin oppilaitoksiin. Toisaalta osa oppilaista, joille linkki jaettiin, eivät vastanneet kyselyymme, vaan pelkästään avasivat internetsivun. Kyselystä saamastamme datasta kävi ilmi, että 490 henkilöä olivat avanneet kyselymme nettisivun, mutta vain 259 henkilöä olivat lähettäneet vastauslomakkeen. Pohdimme, että henkilöt, jotka eivät välitä liikenneturvallisuudesta, voivat olla yhtä välinpitämättömpiä liikenneaiheisten kyselyiden täyttämiseen. On siis mahdollista, että liikenneturvallisuuden kannalta riskiryhmään kuuluvat nuoret eivät ole edes vastanneet kyselyyn, vaan vain avanneet sen.

Pohdimme kyselyä tehdessämme myös sitä, kuinka monta avointa kysymystä haluamme siihen laittaa. Tulimme siihen lopputulokseen, että laitamme kyselyymme vain kaksi avointa kysymystä sen vuoksi, että vastaajat tulisivat vastanneeksi niihin. Tällä on tietysti vaikutusta kyselymme luotettavuuteen siltä osin, että kysymyksiin, joissa meillä oli annettuna valmiit vastausvaihtoehdot, saimme myös vain sellaisia vastauksia, kuin mitä olimme antaneet vastausvaihtoehdoiksi. Tällöin emme saa nuorten omia ajatuksia ja mielipiteitä kuuluviin näissä kysymyksissä. Tiedostimme myös sen, että mitä enemmän kyselyssämme on avoimia kysymyksiä, sitä heikommin saatamme myös saada vastauksia niihin. Siksi emme halunneet laittaa liikaa avoimia kysymyksiä kyselyymme ja tulimme laittaneeksi niitä lopulta vain kaksi kappaletta.

Tutkimuksemme luotettavuuden puolesta puhuu mielestämme se, että kyselymme tavoitti 81 kappaletta ikäpoikkeusluvalla ajavia tai ajaneita nuoria Satakunnan alueelta. Satakunnan alueella sijaitsevista ikäpoikkeusluvallisista nuorista tavoitimme oletuksellisesti 14 %. Prosenttilukumme perustuu siihen, että Traficomien tilastotietokannan mukaan Satakunnassa on ollut 1.1.2021 569 voimassa olevaa ikäpoikkeuslupaa. Voi olla, että luku on muuttunut opinnäytetyömme työstämisen aikana. Koemme, että tutkimuksemme tulokset ovat hyviä sen kattavuuteen nähden.

Koemme myös, että opinnäytetyömme luotettavuuden puolesta puhuu se, että kyselyssämme oli kaksi vapaan vastauksen kysymystä, jolloin saimme nuorten omia ajatuksia ja mielipiteitä kuuluviin. Tällöin kyselymme ei koostu pelkästään valmiiksi annetuista vastauksista saatuihin tuloksiin ja tulokset ovat monipuolisempia.

### 7.3 Pohdinta

Opinnäytetyömme aihe oli ajankohtainen. Poliisi on liikennettä valvova viranomainen ja poliisin on hyvä tiedostaa asioita, jotka liittyvät nuoren liikennekäyttäytymiseen. Koemme, että tämän vuoksi opinnäytetyöstämme on hyötyä poliisissa. Lakimuutos ikäpoikkeuslupa on vasta tuore, joten kaikki aiheesta saatava tieto ja tutkimukset ovat varmasti hyödyksi. Mielestämme opinnäytetyö, jossa ikäpoikkeusluvalla ajavat tai ajaneet tai tämän ikäluokan nuoret, joilla ei ole ollut ikäpoikkeuslupaa, saavat tuoda näkökulmiaan julki ovat, tarpeen muiden tilastoihin perustuvan tiedon rinnalle.

Mielestämme tällaisten tutkimusten tekeminen on tärkeää, jossa nuorilta kysytään heidän omia mielipiteitään liikenteeseen liittyviin asioihin, koska tällöin saadaan arvokasta tietoa juuri siitä, mitä nuoret näistä asioista ajattelevat. Lisäksi tällä voi olla positiivista vaikutusta nuorten asenteisiin liikennettä kohtaan. Nuoret saattaisivat kokea, että heitä kuunnellaan ja heidän mielipiteillään on merkitystä.

Pohdimme myös, mikä olisi meidän mielestämme tehokkain keino ennalta estää nuorten liikennerikoksia ja liikenneonnettomuuksia. Mielestämme tehokkain keino ennalta estää nuorten liikennerikoksia ja liikenneonnettomuuksia on hyvä asennekasvatus. Tutkimuksessamme 28 % kuudennen kysymyksen vastauksista jakautuivat kategoriaan *”Sosiaaliset tekijät, ryhmäpaine”*. Jos nuorten ajattelumallia saataisiin muutettua niin, että liikenneturvallisuutta heikentävät teot eivät olisi ”siistejä”, voisi tällä olla positiivista vaikutusta nuorten liikenneonnettomuus- sekä liikennerikostilastoihin.

Moottorikulkuneuvoista kiinnostuneilla nuorilla voi olla esikuvina moottoriurheilijoita. Tällaisten julkisuuden henkilöiden pitämällä liikenneturvallisuuteen liittyvillä puheilla, voisi olla paljon vaikutusta nuoren liikenneasenteisiin. Nykypäivänä tehokas tapa vaikuttaa nuoriin voisi olla esimerkiksi eri sosiaalisen median kautta tapahtuva liikennevalistus. Hyvä tapa tavoittaa nuoria voisi olla esimerkiksi jonkun julkisuuden henkilön julkaisema liikenneaiheinen video Tiktok-sovelluksessa. Tiktok-sovellus on nykypäivänä suosittu sovellus nuorten keskuudessa, millä olisi mahdollista tavoittaa suuri määrä nuoria pienessä ajassa.

Toisaalta 10 % tutkimuksemme kuudennen kysymyksen vastauksista tulivat kategoriaan *”Kokeilunhalu, uutuudenviehätys”*. Pohdimme, että nuorten liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia voitaisiin ennalta estää myös parantamalla nuorten harrastusmahdollisuuksia moottoriurheilun parissa. Nuoret pääsisivät kokeilemaan vauhdin huumaa ja ajoneuvon käsittelyä kovassa vauhdissa turvallisissa olosuhteissa, jossa olisi vähemmän riskitekijöitä kuin liikenteessä.

Aiheesta voisi tehdä lisätutkimuksia esimerkiksi erilaisella tutkimusmenetelmällä, jossa ikäpoikkeusluvalla ajavia tai tämän ikäluokan nuoria haastateltaisiin. Tällöin voitaisiin tutkia laajemmin esimerkiksi ryhmäpaineeseen liittyviä asioita ja niiden takana olevia syitä. Tutkimusta voisi kohdistaa eri maakuntien alueilla asuviin nuoriin. Tällöin saataisiin kerättyä tietoa eri maakuntien alueilla asuvien nuorien mielipiteistä ja niitä pystyttäisiin vertailemaan keskenään.

## LÄHTEET:

*ajokortti-info.fi – Liikenne rikokset ja rikkomukset, 12.04.2021, luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/perustietoa-ajokortista/liikenne-rikokset-ja-rikkomukset>*

*Esko Keskinen – Lapset ja nuoret liikenteessä, 2014, luettavissa:*

*[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/keskinen\\_e\\_2012\\_laps-et\\_ja\\_nuoret\\_raportti\\_nettiin.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/keskinen_e_2012_laps-et_ja_nuoret_raportti_nettiin.pdf)*

*Hanna Vilka, Tutki ja kehitä, 2015, luettavissa: <https://www.ellibslibrary.com/reader/9789524517560>*

*Kaleva.fi – Sukupuoli vaikuttaa liikenneonnettomuuksiin, 19.3.2010, luettavissa:*

*<https://www.kaleva.fi/sukupuoli-vaikuttaa-onnettomuusriskiin/2193895>,*

*Keinänen – Nuorten riskialttius liikenteessä 2019, luettavissa:*

*[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/165817/ON\\_Keinanen.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/165817/ON_Keinanen.pdf?sequence=2&isAllowed=y)*

*Lempinen, Iltasanomat, 12.3.2021, luettavissa: <https://www.is.fi/autot/art-2000007854588.html>*

*Liikennekoulu Vinkkari, luettu 13.9.2021, luettavissa: [https://www.vinkkari.fi/site?node\\_id=12](https://www.vinkkari.fi/site?node_id=12)*

*Liikenneturva – tilastokatsaus, 28.5.2021, luettavissa:*

*[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus\\_nuoret.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_nuoret.pdf)*

*Liikenneturva.fi, Yläkoululainen: päihteet ja liikenne, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/ylakoululainen-paihteet-ja-liikenne>*

*Liikenneturva.fi, Eri-ikäiset nuoret liikenteessä, luettu 18.9.2021, luettavissa:*

*<https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret-15-24-liikenteessa>*

*Liikenneturva.fi – nuorisokysely 2019, luettavissa:*

*[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Eri-ikaisena/liikenneturvan\\_nuorisokysely2019.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Eri-ikaisena/liikenneturvan_nuorisokysely2019.pdf)*

*Liikenneturva.fi – nuorisotutkimus 2015, luettavissa:*

*[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/liikenneturva\\_nuorisotutkimus\\_2015\\_-\\_ennakko.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/liikenneturva_nuorisotutkimus_2015_-_ennakko.pdf)*

Liikennevilkkku.fi, Ystävyyden voima tukee nuoren turvallisia valintoja myös liikenteessä, 11.2.2021, luettavissa: <https://liikennevilkkku.fi/2021/02/11/ystavyyden-voima-tukee-nuoren-turvallisia-valintoja-myo-liikenteessa/>

Liikenne- ja viestintäministeriö.fi – Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta koskevat ehdotukset lausuntokierrokselle 2021, luettavissa: <https://www.lvm.fi/-/nuorten-kuljettajien-liikenneturvallisuutta-koskevat-ehdotukset-lausuntokierrokselle-1339291>, luettu 11.7.2021

lvm – arvomuistio 2021, luettavissa:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=9fb1df3b-fd74-4f24-9820-7882e6b681ef>, luettu 12.7.2021

Marie Axelle Granie, Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents, 2011, luettavissa:

[file:///C:/Users/OMISTAJA/Downloads/article\\_stereotype\\_TRF\\_2011\\_version\\_auteur.pdf](file:///C:/Users/OMISTAJA/Downloads/article_stereotype_TRF_2011_version_auteur.pdf)

Sammeli Lepola, Prosessimenettely huume- ja rattijuopumustapauksissa poliisissa, 2017, luettavissa:

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/133898/ON\\_Lepola.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/133898/ON_Lepola.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Sauli Häkkinen, Juha Luoma, Liikennepsykologia 1991

Sonja Tervo, Nuorten rattijuopumukset 2016, luettavissa:

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/111787/Nuorten%20rattijuopumukset\\_Sonja%20Tervo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/111787/Nuorten%20rattijuopumukset_Sonja%20Tervo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Stereotype threat increases the likelihood that female drivers in a simulator run over jaywalkers, Nai

Chi Jonathan Yeung, Courtney von Hippel, 2008, luettavissa:

[https://www.researchgate.net/publication/5523679\\_Stereotype\\_Threat\\_Increases\\_the\\_Likelihood\\_Th\\_at\\_Female\\_Drivers\\_in\\_a\\_Simulator\\_Run\\_over\\_Jaywalkers](https://www.researchgate.net/publication/5523679_Stereotype_Threat_Increases_the_Likelihood_Th_at_Female_Drivers_in_a_Simulator_Run_over_Jaywalkers)

Traficom – tilastotietokanta, luettavissa:

[https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Kuljettajantutkinnot/050\\_tutk\\_tau\\_105.px/table/tableViewLayout1/?loadedQueryId=4841917a-d7d5-403e-8540-f19996370382&timeType=from&timeValue=2021](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Kuljettajantutkinnot/050_tutk_tau_105.px/table/tableViewLayout1/?loadedQueryId=4841917a-d7d5-403e-8540-f19996370382&timeType=from&timeValue=2021), luettu 4.8.2021, 30.5.2021

Tielaitos – Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu, 21.3.2000, luettavissa:

[https://julkaisut.vayla.fi/thohje/pdf/2130017\\_00.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/thohje/pdf/2130017_00.pdf), luettu 30.05.2021

*Traficom.fi – Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin 2021, luettavissa:*

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kuljettajaopetuksen%20ja%20tutkinnon%20uudistus%20vuonna%202018%20Katsaus%20lakimuutoksen%20vaikutuksiin.pdf>

*Traficom.fi - Ajokortin ikäpoikkeuslupiin liittyvät tilastot, 2020, luettavissa:*

<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajokortin-ikapoikkeuslupiin-liittyvat-tilastot>

*Traficom.fi - Poikkeukset B-luokan ikävaatimukseen, 2021, luettavissa: <https://www.ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimukseen>*

*Traficom.fi - Kuljettajatutkinto, 2021, luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/kuljettajatutkinto>*

*valtioneuvosto.fi – Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta 2021, luettavissa:*

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>