

”Meidän tekemä liikenne”

Dokumenttianalyysi suomalaisen tieliikennekulttuurin nykytilasta

Nelli Nironen

11/2021

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Nelli Nironen

Julkaisun nimi: "Meidän tekemä liikenne" dokumenttianalyysi suomalaisen tieliikennekulttuurin nykytilasta

Opinnäytetyön muoto: tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jyrki Marttila, Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö syventyy tutkimaan suomalaista tieliikennekulttuuria ilmiönä ja kuinka erilaiset liikenteeseen liittyvät elementit vaikuttavat siihen, millainen liikennekulttuurimme nykytila on. Tutkimus ja sen tietopohja perustuvat ilmiöstä saatavilla oleviin ajankohtaisiin dokumentteihin.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää liikenteen eri osa-alueiden nykyistä tilaa ja millaisen liikennekulttuurin ne kokonaisuutena luovat. Liikennevalvonta on merkittävä osa poliisin perustyötä ja ammattitaito vaatii asian riittävää kokonaisvaltaista ymmärrystä. Siksi liikenteen parissa työskentelevien poliisien olisi tärkeää ymmärtää liikennekulttuuriamme lainsäädännön lisäksi myös kokonaisvaltaisena ilmiönä. Muita liikennekulttuuriin vaikuttavia osa-alueita ovat esimerkiksi väestön jakautuminen ja päihteidenkäyttö liikenteessä sekä liikennepsykologia. Tutkimus toteutettiin laadullisena tutkimuksena hyödyntäen menetelmänä dokumenttianalyysia saatavilla olevien monipuolisten eri dokumenttien takia.

Tutkimuksen perusteella todettiin, että liikennekulttuurin nykytilaa voidaan tulkita eri näkökulmista, mutta siihen sisältyy tiettyjä piirteitä, jotka kuvaavat sitä näkökulmasta riippumatta. Tutkimuksessa selvisi, että usealla liikenteen osa-alueella pyritään edistämään liikenneturvallisuutta ja lisäämään liikenteen sujuvuutta ja voidaankin todeta, että suomalaisessa liikenteessä liikkuminen on tällä hetkellä turvallista. Liikenteessä liikkuu monipuolisesti eri väestöryhmiin kuuluvia ihmisiä ja lisäksi erilaiset käytettävät kulkuneuvot etenkin nuorten keskuudessa ovat yleistyneet. Liikennekulttuurin nykytilan voidaan siis kuvailla olevan väestön sekä kulkuneuvojen näkökulmasta kulttuuririkasta.

Sivumäärä: 38

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Marraskuu 2021

Avainsanat: Liikennekulttuuri, ilmiö, liikennepsykologia, dokumenttianalyysi

SISÄLLYS

1 Johdanto.....	3
1.1 Tutkimuskysymys ja tutkimuksen tavoite	3
1.2 Aiheen rajaaminen.....	4
1.3 Tutkimusmenetelmä	4
1.3.1 Dokumenttianalyysi	5
1.4 Tutkimuksen toteuttaminen.....	5
1.5 Haasteet.....	6
1.6 Historiasta	6
2 Tieliikennettä ohjaava keskeinen lainsäädäntö	7
2.1 Tieliikennelaki.....	7
2.2 Ajokorttilaki.....	7
2.3 Ajoneuvolaki.....	8
2.4 Rikoslaki.....	8
3 Moottoriajoneuvokanta.....	9
3.1 Henkilöautot	9
3.2 Paketti- ja kuorma-autot.....	9
4 Infrastrukturi.....	9
4.1 Liikenteen infrastrukturi.....	9
5 Väestöryhmät liikenteessä	10
5.1 Nuoret	11
5.2 Työikäiset.....	12
5.3 Ikääntyneet.....	13
5.4 Ulkomaalaistaustaiset ja vieraskieliset.....	13
6 Liikennepsykologia.....	14
6.1 Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat psykologian osa-alueet.....	14
6.1.1 Havainnot.....	14
6.1.2 Tarkkaavaisuus.....	15
6.1.3 Persoona ja temperamentti	15

6.2 Stereotypiat liikenteessä.....	17
6.3 Rattiraivo	18
7 Liikennerikokset ja poliisi liikenteessä	19
8 Päihteet liikenteessä	21
8.1 Alkoholi.....	21
8.2 Huumaavat aineet ja lääkkeet.....	22
8.2.1 Bentsodiatsepiinit.....	22
8.2.2 Stimulantit eli piristeet	23
8.2.3 Opioidit	23
8.2.4 Kannabinoidit	23
9 Tutkimuksen tulokset ja johtopäätökset.....	23
9.1 Lainsäädäntö.....	23
9.2 Moottoriajoneuvokanta	24
9.3 Liikenteen infrastruktuuri.....	25
9.4 Väestö.....	25
9.5 Liikennepsykologia	27
9.6 Liikennerikokset ja poliisi	28
9.7 Päihteet	29
9.8 Yhteenveto	30
10 Pohdinta	31
10.1 Prosessin onnistuminen.....	31
10.2 Luotettavuus.....	32
10.3 Jatkotutkimukset.....	32
Lähteet	34

1 JOHDANTO

Liikenne on merkittävä asia valtaosan suomalaisten arkea ja herättää paljon tunteita sekä aktiivista keskustelua erilaisissa tilanteissa. Liikenneonnettomuudet ovat lähes päivittäinen osa uutisointia ja mm. erilaisten kuljettajien käyttäytyminen liikenteessä on säännöllisesti näkyvä osa keskustelua esimerkiksi monilla sosiaalisen median kanavilla sekä kahvipöytäkeskusteluissa. Osaksi liikennekeskusteluamme liittyvät myös erilaiset stereotypiat koskien esimerkiksi tiettyjen automerkkien omistajiin tai tiettyyn ryhmään rinnastettavaa liikennekäyttäytymistä.

Tämä opinnäytetyö on saanut innoituksensa näistä ”epävirallisista” keskusteluista sekä tavallisten ihmisten tekemistä kirjoituksista aiheeseen liittyen. Niiden myötä minulle nousi halu selvittää pitävätkö erilaiset näkemykset, väitteet ja stereotypiat liikenteestä paikkaansa. Liikennekeskusteluun liittyvät lähteet ovat luotettavuudeltaan hyvin eri tasoisia, mutta aiheesta ja julkaisuista ei ole kuitenkaan tehty kunnollista yhteenvetoa tai tutkimusta, jossa lähteiden luotettavuutta myös arvioitaisiin.

Koska liikennevalvonta on olennainen osa poliisin arkea ja perustehtävää, on poliisissa työskentelevien henkilöiden tärkeää ymmärtää liikennettä sen useista eri lähtökohdista ja nykytilasta. Oikeanlainen käsitys omasta liikennekulttuuristamme tukee mm. poliisin työturvallisuutta ja auttaa kohdentamaan resursseja niille liikennevalvonnan osa-alueille, joissa tarve on suurin. Poliisi on liikenteessä asiantuntija ja asiantuntijuus vaatii riittävää kokonaiskuvan hallintaa sekä aiheen laaja-alaista tuntemusta. Siitä syystä voimassa olevien lakien, asetusten ym. lisäksi, poliiseilla olisi hyvä olla yleinen käsitys omasta liikennekulttuuristamme ilmiönä.

1.1 Tutkimuskysymys ja tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen keskeinen tutkimuskysymys on: **Millainen on suomalaisen tieliikennekulttuurin nykytila?**

Kysymys on hyvin laaja ja tutkimuksen tavoitteena onkin kartoittaa liikennekulttuuriimme vaikuttavien eri elementtien nykyistä tilaa saatavilla olevan aineiston avulla. Liikennekulttuuria pohditaan aineistoa hyödyntäen isompana kokonaisvaltaisena ilmiönä. Tutkimuksen tavoitteena on ottaa selvälle, millaiseksi esimerkiksi tällä hetkellä voimassa oleva lainsäädäntö, ajoneuvokanta sekä tiellä liikkuva väestöjakauma on muokannut liikennekulttuuriamme. Lisäksi tutkimus pyrkii selvittämään, ovatko liikenteeseen liittyvät stereotypiat esimerkiksi naisten huonoista ajotaidoista ollenkaan paikkaansa pitäviä.

1.2 Aiheen rajaaminen

”Liikenne” terminä tarkoittaa todellisuudessa tie-, -veneily-, merenkulku-, ilma- ja raideliikennettä (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, luettu 1.8.2021). Tässä opinnäytetyössä aihe on rajattu koskemaan pelkästään tieliikennettä laaja-alaisuuden vuoksi ja syvällisemmästä tarkastelusta on rajattu pois myös kevyt liikenne. Jotta tutkimus olisi mahdollisimman ajankohtainen ja vastaisi asetettua tavoitetta, analysoitava aineisto liikennekulttuurista ilmiönä on vuosien 2015–2021 väliltä. Yleisessä tietoperustassa käytetty aineisto koskien esimerkiksi liikenteen historiaa on myös ennen vuotta 2015 julkaistua tietoa. Tarkoituksenmukaisuuden vuoksi tutkimuksella ei ole pyritty selvittämään taustatekijöitä, jotka ovat vaikuttaneet siihen, millainen liikennekulttuuri Suomessa tällä hetkellä on. Tutkimus keskittyy selvittämään nimenomaisesti vain tämän hetken tilaa.

1.3 Tutkimusmenetelmä

Opinnäytetyössä on käytetty tutkimusmenetelmänä kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta. Laadullinen tutkimus on saanut vaikutuksia kasvatustieteistä, psykologiasta, filosofiasta, antropologiasta sekä sosiologiasta. Laadullisen tutkimuksen toteuttamiseen on syntynyt näiden taustojen myötä erilaisia koulukuntia, jotka käyttävät laadullisessa tutkimuksessa erilaisia menetelmiä. (Puusa, Juuti 2020, luku Johdanto. Mitä laadullisella tutkimuksella tarkoitetaan.) Laadullinen tutkimus mielletään usein ”pehmeänä” tutkimuksena ja yksinkertaisesti se voidaan ajatella kuvaukseksi aineistosta ilman numeerista ajattelua (Eskola, Suoranta 1998, luku Laadullisen tutkimuksen jäljillä).

Laadullisen tutkimuksen prosessin alkuvaiheessa tehty tutkimussuunnitelma voi muuttua tutkimushankkeen etenemisen mukana. Avoimeksi jäänyt tutkimussuunnitelma korostaa laadullisen tutkimuksen eri vaiheiden kietoutumista yhteen tutkimuksen edetessä. Nämä vaiheet ovat aineistonkeruu, analyysi, tulkinta sekä raportointi. Tulkinta jakautuu koko prosessiin, eikä sitä voi välttämättä erikseen kohdentaa tutkimuksen tiettyyn vaiheeseen. (Eskola, Suoranta 1998, luku Laadullisen tutkimuksen jäljillä.)

Laadullinen tutkimus ei muodosta sisäisesti yhtenäistä tutkimusotetta, vaan se koostuu hyvin monenlaisista lähestymistavoista sekä tutkimusperinteistä. Näillä tavoilla ja perinteillä on erilaisia oletuksia sekä todellisuuden luonteesta että siitä, millä tavoin todellisuutta olisi kannattavaa analysoida. Laadullinen tutkimus mahdollistaa moninaiset lähestymis- ja analysointitavat. Kvalitatiivisen tutkimuksen ominaispiirteisiin kuuluvat mm. luonnollisen aineiston suosiminen, monimutkaisuuden sietokyky, keskittyminen toimintaan sekä epäily itsestään selvästi tiedettyä kohtaan. (Juhila, luettu 1.8.2021.)

Kvalitatiivisen aineiston hankintaan voidaan käyttää erilaisia keinoja. Vaihtoehtoina ovat haastattelu tai ryhmähaastattelu, havainnointi sekä valmiit aineistot ja dokumentit. Näitä aineiston hankinnan

tapoja käytetään usein osittain päällekkäin, vaikka yhdelläkin tavalla kerätystä aineistosta voi saada paljonkin tarvittavaa tietoa. (Eskola, Suoranta 1998, luku Aineiston hankinta.)

1.3.1 Dokumenttianalyysi

Valitsin tähän opinnäytetyöhön laadullisen tutkimuksen menetelmäksi dokumenttianalyysin. Dokumentteilla tarkoitetaan kaikenlaista aineistoa, jolla ilmiötä voidaan dokumentoida. Dokumentit voivat olla esimerkiksi valokuvia, elokuvia, julkaistuja tekstejä, kertomuksia tai elämäkertoja. Dokumenttianalyysia voidaan käyttää tilanteissa, joissa ilmiötä ei ole mahdollista tutkia riittävästi esimerkiksi pelkillä haastatteluilla tai kyselyillä. Lisäksi aineiston hankkiminen näillä keinoilla voi olla liian kallista tai ajallisesti haastavaa. (Anttila 2014, luku Dokumenttiaineisto.)

Laadullisen tutkimuksen analyysi alkaa aineiston lukemisella ja reflektiolla. Ideana on luoda sekä tulkita eräänlainen selitysmalli tutkittavana olevalle ilmiölle. Tulkinnalla on tarkoitus yleistää ilmiötä. Analyysi ja sen eteneminen voidaan vertauskuvallisesti nähdä vuorelle kiipeämisenä. Mitä korkeammalle vuoren päälle kiivetään, sitä laajemmin näemme maiseman eli ilmiön kokonaisuutena ja yksityiskohdat muuttuvat etäämmäksi. (Anttila 2014, luku Laadullisen aineiston analyysi.)

Aineiston analyysin tavoitteena on kuvailla sekä ymmärtää tutkimuksen kohteena olevaa ilmiötä. Tutkijan esiymmärrys tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä vaikuttaa aineiston hankintaan sekä sen analysoimiseen. Tutkijan on hyvä tunnistaa omat tietonsa ja uskomuksensa aiheesta ennen tutkimuksen ja analyysin aloittamista eikä turhaan yrittää pyrkiä arvovapaaseen laadulliseen tutkimukseen. Aineiston analyysin laatuun vaikuttavat tutkijan kyky tulkita sekä ymmärtää hänen tutkimaansa ilmiötä. (Puusa, Juuti 2020, luku Laadullisen aineiston analysointi.)

Tämän opinnäytetyön tutkimusaineisto perustuu liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tuottamiin artikkeleihin, Liikenneturvan tuottamiin artikkeleihin, Tilastokeskuksen tuottamiin tilastoihin sekä suurelta osin aihealuetta koskeviin yksittäisiin internetistä löytyviin julkaisuihin, artikkeleihin sekä jo tehtyihin kyselyihin sekä tutkimuksiin. Tieto on pyritty keräämään alkuperäisestä lähdeaineistosta, mikäli se on ollut saatavilla.

1.4 Tutkimuksen toteuttaminen

Toteutin tämän dokumenttianalyysin seuraamalla tutkimuskirjallisuudessa annettuja suuntaviivoja dokumenttianalyysin tekemisestä. Aloitin tutkimusprosessin perehtymällä liikennekulttuuriin vaikuttaviin osa-alueisiin ja ilmiöstä saatavilla olevaan aineistoon. Sen jälkeen rajasin osa-alueet, joiden tilaa päätin tutkimuksen avulla selvittää. Erilaisiin dokumentteihin perehtyessäni kokosin samalla alustavasti aineistoa, joka mielestäni soveltui tutkimukseen ja vastasi asettamaani tutkimuskysymykseen. Aineiston keräämisen jälkeen siirryin aineiston varsinaiseen analysointiin. Analysoinnin

avulla jätin kaikesta keräämästäni aineistosta ne dokumentit, jotka todellisesti vastasivat asetta-
maani tutkimuskysymykseen. Kiinnitin samalla huomiota myös dokumentin lähteen luotettavuus-
teen. Tässä vaiheessa tutkimusprosessia minun täytyi hyväksyä myös tosiasia, että en voinut sisäl-
lyttää kaikkea saatavilla olevaa aineistoa tutkimukseeni aineiston suuren määrän takia. Keskityin
noudattamaan valitsemaani rajausmenetelmää. Analysoinnin jälkeen lajittelin aineiston aiemmin
valitsemieni osa-alueiden mukaan. Lajittelun jälkeen siirryin kirjoitusvaiheeseen, joka eteni osa-
alue kerrallaan. Tutkimuksen loppuun kokosin tulokset sekä johtopäätökset ilmiöstä hankkimani ja
analysoimani aineiston perusteella. Arvioin lopussa myös tutkimusprosessin onnistumista, luotetta-
vuutta sekä jatkotutkimuksien tarpeellisuutta.

1.5 Haasteet

Dokumenttianalyysin haasteeksi muodostuu ns. sekundaarinen aineisto, joka tutkijan on osattava
havaita ja erottaa primääriaineistosta. Sekundaariaineistolla tarkoitetaan esimerkiksi julkaisuja tai
raportteja, jossa jokin toinen henkilö selostaa omia käsityksiä asioiden laadusta tai tehtyjä haastat-
teluja. Nämä tekstit usein pitävät sisällään kirjoittajan omia luokitteluja ja ovat valmiiksi käsitelty kir-
joittajan toimesta. Ongelmallista on, että näissä aineistoissa kirjoittajalla on oma arvomaailmansa
sekä maailmankatsomus, joka ei mahdollisesti kohtaa tutkijan omien näkemysten kanssa. Rat-
kaisu näissä tilanteissa on yrittää löytää tie alkuperäiseen lähteeseen. (Anttila 2014, luku Doku-
menttiaineisto.)

1.6 Historiasta

Ennen vuotta 1900 Suomessa ei tiedetä olleen tai käyneen yhtäkään autoa. Ihmiset kulkivat lihas-
voimalla, sillä toisin kuin yleisesti oletetaan, hevonen ei ollut kovin yleinen kulkuneuvo suomalai-
sissa kotitalouksissa ennen autoja. (Löytyniemi 2013.) Suomessa ensiaskleet autoiluun otettiin
vuonna 1900, kun kamariherra Hjalmar Linderin **Mercedes Simplex** ja liikemies Victor Forseliuk-
sen **Benz Velo Comfortable** tuotiin Suomeen. Kyseessä olivat henkilöautot. Helsingissä asuva lii-
kemies Yrjö Weilin oli ensimmäinen henkilö, joka sai Suomessa myönnetyn ajokortin vuonna 1907.
Kaikki ajokortit olivat aluksi samanlaisia ja ne oikeuttivat kaikkien autojen ajamiseen. Ajolupaa
anottiin katsastusmieheltä. Ajokortti oli mahdollinen 18 vuotta täyttäneelle henkilölle, jonka todettiin
olevan raitis, luotettava ja säännöllinen. (Tilastokeskus 2007.)

Vuosi 1907 oli suomalaisessa autoilussa muutoksen aikaa, sillä ensimmäisen myönnetyn ajokortin
lisäksi samana vuonna perustettiin myös ajoneuvorekisteri. Rekisterin ylläpidosta huolehti poliisi.
Autot alkoivat yleistyä nopeasti ja vuonna 1920 Suomessa oli n. 1 800 autoa. Autoilun kehityksen
kuitenkin katkaisi vuonna 1939 alkanut talvisota sekä jatkosota. Vuodesta 1945 alkaen autokanta
alkoi jälleen kasvaa. Ensimmäinen moottoritie valmistui vuonna 1963 Tarvontielle, joka kulki Hel-
singistä Turun suuntaan. Sen pituus oli 14 kilometriä. (Tilastokeskus 2007.)

2 TIELIIKENNETTÄ OHJAAVA KESKEINEN LAINSÄÄDÄNTÖ

Tieliikennettä ja ihmisten toimimista liikenteessä säätelee iso joukko erilaisia lakeja, EU-säädöksiä, kansallisia asetuksia, määräyksiä, ohjeita sekä päätöksiä. Nämä asiakirjat pitävät sisällään mm. autoverolain, säädöksen Euroopan komission tieliikenteen sääntelystä, asetuksen ylikuormamaksusta, määräyksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä, ohjeen turvavarusteiden poistamisesta sekä liikenneministeriön tuottaman päätöksen liikenteen ohjauslaitteista. (Traficom 2020.) Säädösten ja määräysten valtavan määrän takia tässä kappaleessa on nostettu esiin keskeisimmät lait, jotka koskettavat kaikkia tieliikenteen käyttäjiä. Kappaleessa on käyty läpi, mikä näiden lakien tarkoitus on.

2.1 Tieliikennelaki

Tieliikennelain 10.8.2018/729 soveltamisalana on nimensä mukaisesti liikenne tiellä. Tieliikennelaissa on määritely jokaista tienkäyttäjää koskeva ennakointivelvollisuus sekä yleiset velvollisuudet vaaran ja vahingon välttämiseksi noudattamalla liikennesääntöjä ja olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta sekä varovaisuutta. Tieliikennelaissa on määritely myös kaikki tieliikennettä koskevat liikennesäännöt, liikenteenohjaus, ajoneuvon käyttämisestä, liikenne rikkomuksesta ja liikennevirhemaksusta, sekä erinäisistä säännöksistä liittyen mm. valvontaan ja ajoneuvon pysäyttämiseen.

Uusi tieliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020, johon esimerkiksi kirjoitettiin selkeämmin näkyviin jokaista tieliikenteen käyttäjää koskeva ennakointivelvollisuuden periaate. Tieliikennelain uudistuksilla on tarkoituksena lisätä turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä mahdollistaa edellytyksiä turvalliselle automaatiolle sekä digitalisaatiolle. Lisäksi uuteen tieliikennelakiin tehdyt muutokset ovat sujuvoittaneet säädöksiä, ja laki vastaa EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin sekä kansainvälisiin sopimuksiin. (Traficom 2020.)

2.2 Ajokorttilaki

Ajokorttilaissa 29.4.2011/386 lain tarkoituksena on säätää moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista sekä ajo-oikeuksista, jotta turvallisuutta voidaan ylläpitää ja lisätä. Lisäksi laissa on säädetty ajokieltoasioista, kuljettajatutkinnosta- ja opetuksesta sekä niihin liittyvistä luvista.

Ajokorttilakia uudistettiin vuonna 2018, jonka myötä opetuslupaani liittyviä vaatimuksia vähennettiin sekä pakollisen ajo-opetuksen osaa pienennettiin. Uudistuksen yhtenä tavoitteena oli laskea ajokortin hintaa. Ajokortti on uudistuksen myötä ollut mahdollista saada 17-vuotiaana ilman erityisen painavia syitä. (Vainio 2021.)

Liikenne- ja viestintäviraston blogissa Elina Immonen (liikenne- ja viestintäministeriön tieto-osaston turvallisuusyksikön johtaja) ja Sini Wirén (palveluosaston peruspalveluyksikön johtaja) ovat nostaneet esiin huolen nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta kohtaan. Immonen ja Wirén kertovat, että huoli on noussut Traficomien tuottaman selvityksen takia ja asiassa on käynnistetty ajokorttilain muutoshanke. Muutoshankkeen tavoitteena on saada lakimuutokset voimaan vuonna 2022. (Immonen, Wirén, 2021.)

2.3 Ajoneuvolaki

Ajoneuvolain 15.1.2021/82 soveltamisalaan kuuluvat mm. tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä ja muualla käytettävien ajoneuvojen sekä ajoneuvoyhdistelmien luokitukseen, ympäristöominaisuuksiin, rakenteeseen, hallintalaitteisiin sekä rekisteröintiin liittyvät asiat.

Ajoneuvolaki säätää:

- ajoneuvojen luokituksesta ja hyväksynnästä,
- ajoneuvon ennakoilmoituksesta ja rekisteröinnistä,
- ulkomailla tai Ahvenanmaalla rekisteröidyn ajoneuvon käytöstä Suomessa,
- katsastukseen liittyvistä asioista,
- teknisestä tienvarsitarkastuksesta ja markkinavalvonnasta,
- järjestelmien, komponenttien, erillisten teknisten yksiköiden, osien ja varusteiden asennuksesta ja korjauksesta sekä seuraamuksista.

Lisäksi ajoneuvolakiin kuuluu erinäisiä säännöksiä liittyen mm. ajokieltoon sekä valvontakatsastukseen määräämisestä.

Uusin ajoneuvolaki astui voimaan 1.3.2021 ja sitä uudistettiin poistamalla ne säännökset, jotka olivat ristiriidassa tai päällekkäisiä EU-asetusten kanssa. Uusi ajoneuvolaki vastaa EU-säätelyä ja siitä tehtiin ajantasaisempi teknisillä korjauksilla. (Traficom 2021.)

2.4 Rikoslaki

Rikoslaki 19.12.1889/39 liittyy olennaisesti tieliikenteeseen ja tieliikennekulttuuriin 23 luvun takia, jossa on säädetty kaikista liikenne rikoksista. 23 luku pitää sisällään kaikki liikenteeseen liittyvät rikosnimikkeet mukaan lukien vesi-, ilma- ja raideliikenne. Tieliikenteessä tapahtuvia rikoksia on käsitelty enemmän omassa kappaleessaan.

3 MOOTTORIAJONEUVOKANTA

Vuoden 2020 lopulla liikenne- ja viestintävirasto Traficomien liikennerekisterin sekä Ahvenanmaan ajoneuvorekisterin mukaan ajoneuvoja oli 6 926 137. Näistä tieliikennekäytössä olevien määrä oli 5 172 173. Ahvenanmaan omassa ajoneuvorekisterissä oli vuoden 2020 lopulla 51 111 autoa. (Tilastokeskus 2020.)

3.1 Henkilöautot

Henkilöautoja oli rekisterissä vuoden 2020 lopussa 3 632 851 ja niistä liikennekäytössä oli yhteensä 2 773 768. Sähkökäyttöisiä henkilöautoja oli yhteensä 9 959 ja ladattavia hybridejä 46 538. (Tilastokeskus 2020.) Keski-ikältään Suomessa käytössä olevat henkilöautot ovat hiukan vanhempia kuin keskimäärin Euroopassa. Autojen keski-ikä on ollut Suomessa nousussa ja vuoden 2020 lopulla Manner-Suomessa olevien autojen keski-ikä oli 12,5 vuotta museoautot huomioiden ja ilman niitä 12,1 vuotta. (Liikennefakta 2021.) Koko EU:n alueella henkilöautojen keski-ikä on 11,5 vuotta (Acea 2021).

3.2 Paketti- ja kuorma-autot

Vuoden 2020 lopussa pakettiautoja oli tieliikennekäytössä 338 389 ja niiden keski-ikä oli museoautot huomioimatta 12,9 vuotta. Liikennekäytöstä poistettuja pakettiautoja oli vuoden 2020 lopussa yhteensä reilut 158 000. Kuorma-autoja oli tieliikennekäytössä saman vuoden lopussa 94 691 ja liikennekäytöstä poistettuja oli 71 000. Kuorma-autojen keski-ikä oli vuoden 2020 lopulla ilman museoautoja 13,6 vuotta. (Liikennefakta 2021.) Koko EU:n alueella pakettiautojen keski-ikä oli 11,6 vuotta ja kuorma-autojen 13 vuotta (Acea 2021).

4 INFRASTRUKTUURI

Infrastruktuurilla yleisesti tarkoitetaan yhteiskuntamme perus- ja varusrakenteita. Se on kokonaisuus kaikkia yhteiskunnan palveluita ja rakenteita, joita vaaditaan yhteiskunnan toimimiseksi. Kun halutaan tarkastella infrastruktuuria tarkemmin, se voidaan jakaa kahteen kategoriaan; **tekniiseen** ja **sosiaaliseen**. Sosiaalinen infrastruktuuri käsittää kaikki valtion tarjoamat julkiset ja yksityiset palvelut. Tekninen infrastruktuuri on sisällöltään laajempi, sillä siihen kuuluvat esimerkiksi valtion vesi- ja jätehuolto sekä liikenne- ja tietoliikenneverkot. (Infra ry, luettu 15.9.2021.)

4.1 Liikenteen infrastruktuuri

Jotta liikenteen perusrakenne olisi toimiva, liikkuminen liikenteessä sujuvaa ja lain asettamien vaatimusten mukaista, Valtioneuvosto on koonnut valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman.

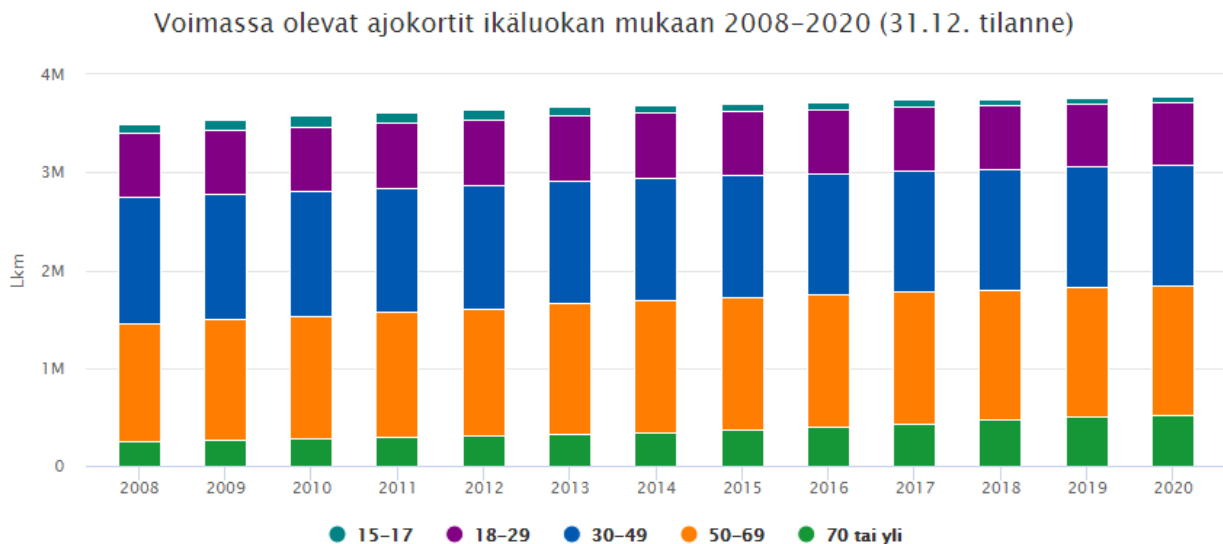
Sen lisäksi useat eri toimijat tekevät yhteistyössä suunnitelmaan pohjautuvaa liikennejärjestelmätöitä. Suunnitelma perustuu lakiin. Uusin Valtioneuvoston tekemä liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehty vuosille 2021–2032 ja neuvosto antoi sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021. Suunnitelmassa on huomioitu talousarviopäätös sekä julkisen talouden suunnitelma vuoteen 2024 saakka. Suunnitelmaan kuuluu kuvaus liikennejärjestelmän nykytilasta sekä toimintaympäristön muutoksista. Lisäksi suunnitelmassa on esitelty visio sekä tavoitteet liikennejärjestelmän muutoksista vuoteen 2050 asti sekä strategiset linjaukset, joilla tavoitteisiin on mahdollista päästä. (Valtioneuvosto 2021.)

Liikennejärjestelmätö on useiden eri toimijoiden tekemää yhteistyötä, jonka tavoitteena on kehittää liikennejärjestelmää. ELY-keskukset osallistuvat aktiivisesti oman alueensa liikennejärjestelmän kehitykseen ja toimivat yhdessä esimerkiksi Väyläviraston, kunnan tai maakunnan liiton kanssa. Liikennejärjestelmätöitä voidaan tehdä sijainnista riippumatta maaseudulla, kaupungissa tai maakuntien rajoja ylittäen. Liikennejärjestelmätöillä kehitetään monipuolisesti kulkutapoja ja niiden rakenteita, henkilö- ja tavaraliikennettä sekä niihin liittyviä palveluita. (Elinkeino, -liikenne – ja ympäristökeskus, luettu 30.8.2021.)

5 VÄESTÖRYHMÄT LIIKENTEESSÄ

Väestöjakaumaa liikenteessä voidaan arvioida voimassa olevien ajokorttien avulla. Traficom tuottaa puolivuositilaston, jossa tarkastelun kohteena on ajokorttien lukumäärä alueellisen tiedon, ajokorttiluokan sekä kortinhaltijan sukupuolen ja iän mukaan. Tilasto perustuu Traficomien omaan liikenneasioiden rekisteriin. (Traficom 2021.) Tämä tilasto ei kuitenkaan anna täysin tarkkaa lukua väestön jakautumisesta, sillä huomioon täytyy ottaa liikenteessä olevat ulkomaalaiset kuljettajat, joilla ei ole suomalaista ajokorttia sekä kuljettajat, joilla ajo-oikeus on vanhentunut tai ajo-oikeutta ei ole ollenkaan.

Vuoden 2020 tilaston (kuva 1.) mukaan ajokorteista ikäluokittain 15–17-vuotiailla ajokortteja oli 67 160, 18–29-vuotiailla 630 738, 30–49-vuotiailla 1 240 233, 50–69-vuotiailla 1 314 455 ja 70–vuotiailla tai yli 525 856. Yhteensä ajokortillisia oli 3 778 442. (Traficom 2021.)



Kuva 1. Tilasto ajokorteista ikäluokittain vuosilta 2008–2020 (Kuva: Traficom.fi)

5.1 Nuoret

Nuoret ja heidän ajotaitonsa ovat pysyvä ajankohtainen keskustelunaihe. Keskusteluun liittyy yleensä vahvasti nuorten ajamat liikenneonnettomuudet. Tämä ei sinänsä ole ihme, sillä nuorien osuus koko väestöstä on n. 11 prosenttia ja silti noin joka kolmas tieliikenneonnettomuudessa vahingoittunut on nuori. Nuoret käyttävät liikenteessä monipuolisesti hyvin erilaisia kulkuneuvoja; mopoja, kevytmoottoripyöriä, mopoautoja, mönkijöitä sekä muita moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Liikenneturvan tuottaman tutkimuksen mukaan nuoret pitävät liikenteestä säädettyjä lakeja todella tarpeellisina ja kokevat isoimmiksi riskeiksi liikenteessä ylinopeuden, näyttämisen tarpeen sekä humalassa ajamisen. Pienimmiksi riskeiksi liikenteessä nuoret kokevat kavereiden yllytyksen sekä turvavyön käyttämättä jättämisen. (Liikenneturva, luettu 13.8.2021.)

Nuorten kuljettajien onnettomuusriskiin vaikuttavat iän sekä ajokokemuksen karttuminen. Yleisen elämäkokemuksen puuttuminen lisää nuoren riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Vähäinen ajokokemus vaikuttaa siten, ettei kuljettaja välttämättä osaa tai pysty kiinnittämään huomiota sellaisiin asioihin liikenteessä, jotka aiheuttavat vaaratilanteita. Myös nuoren itsenäistymiseen liittyvä auktoriteettien kyseenalaistaminen lisää riskiä. Impulsiivinen ja riskialtis käytös vaikuttaa liikenteessä, joka näkyy erityisesti nuorilla miehillä. (Liikenneturva 13.8.2021.)

Onnettomuusinstituution tuottamassa OTI-nuorisraportissa on tarkasteltu 18–24-vuotiaiden aiheuttamia kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia vuosilta 2015–2019. Tutkijalautakunnat ovat tutkineet yhteensä 925 kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksia oli yhteensä 168, joissa oli nuori aiheuttajakuljettaja. Näissä nuoren aiheuttajakuljettajan onnettomuuksissa kuoli yhteensä 196 em. vuosien aikana. Yleisimmät onnettomuustyyppit ovat olleet tieltä suistuminen sekä vastakkaisiin suuntiin ajaneiden kohtaaminen. Raportin mukaan tyypillisiin

välittömiin riskitekijöihin kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa liittyvät ajoneuvon käsittelyvirhe tai virheellinen ajotoiminto. Näillä tarkoitetaan esimerkiksi virheellistä ajolinjaa tai liian äkillistä ohjausliikettä. (Onnettomuustietoinstituutti 2021.)

Onnettomuuksista huolimatta nuoret osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön ja haluavat olla osana sitä. Nuoret ovat kiinnostuneet liikennekasvatuksesta opetuksen ollessa myönteistä ja motivointiin pyrkivää. Nuoret kokevat esimerkiksi autokoulun sekä vertaisten liikennekokemukset vaikuttavina keinoa toteuttaa liikennekasvatusta. Tunteisiin on mahdollista vedota liikennekasvatuksessa esimerkiksi liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen nuoren kertomuksella omasta kokemuksestaan. (Liikenneturva, luettu 13.8.2021.)

Nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi järjestetään liikenneturvallisuusviikkoja. Opetusneuvos Kati Mikkolan mukaan näiden viikkojen tarkoituksena on osallistaa lapsia, kehittää tietoja sekä taitoja ja vaikuttaa nuorten ja lasten asenteisiin liikennettä kohtaan. Liikennekasvatukseen kuuluu myös ymmärrys siitä, kuinka lapset ja nuoret kokevat ja näkevät liikenteen, jolloin huomio ei keskity pelkästään aikuisten näkökulmaan. (Opetushallitus 2021.)

5.2 Työikäiset

Työikäiseen väestöön virallisesti luokitellaan kaikki 15–74-vuotiaat henkilöt (Tilastokeskus, luettu 17.8.2021). Tässä kappaleessa työikäisillä tarkoitetaan 24–74-vuotiaita henkilöitä, sillä liikenteen näkökulmasta 15–24-vuotiaat ovat nuoria, joita olen käsitellyt aiemmassa kappaleessa. Työikäiset ovat suurin liikenteessä liikkuva väestöryhmä työmatkaliikenteestä johtuen.

Suomessa vietettiin 4.10.2021 toista kertaa virallisesti valtakunnallista ”Unelmien työpäivää”, johon olennaisena osana normaalioloissa liittyy valtaosalle suomalaisista työmatka (Liikenneturva 2020). Korona ja etätyösuositus ovat luonnollisesti vähentäneet työmatkaliikennettä viimeisen kahden vuoden aikana. Suomessa tehdään joka päivä yli kaksi miljoonaa edestakaista työmatkaa ja joka vuosi tapahtuu noin 20 000 työmatkatapaturmaa liikenteessä. (Liikenneturva, luettu 18.8.2021.)

Työmatkaan vaaran paikkoja tuo, että ajettava matka on kuljettajalle tuttu ja matka kuljetaan jompaankumpaan tai molempiin suuntiin väsyneenä (Liikenneturva). Liikenneturvan tuottaman tutkimuksen mukaan 38 prosenttia kyselyyn vastanneista kertoi kulkevansa työmatkansa väsyneenä. Vajaa viidennes vastaajista koki, ettei ole lainkaan väsynyt ja valtaosa kyselyyn vastanneista koki jonkin asteista väsymystä. Työikäisten väsymys on yleistä. (Liikenneturva 2020.) Myös sääolot, ruuhka ja mahdolliset mielessä pyörivät työ- tai siviiliasiat lisäävät onnettomuusriskiä työmatkalla. Työmatkaliikenne ja sen suunnittelu kuuluu osaksi työsuojeluturvallisuutta ja työnantajalla onkin mahdollisuus tehdä erilaisia toimenpiteitä työmatkaonnettomuuksien välttämiseksi. Esimerkiksi työhyvinvoinnista huolehtimisella voidaan vaikuttaa työmatkojen sujuvuuteen. (Liikenneturva 2020.)

5.3 Ikääntyneet

Kun kyse on liikenteestä, ikääntyneinä/senioreina pidetään 65 vuotta täyttäneitä henkilöitä. Iäkkäiden kuljettajien määrän on epäilty kasvavan ainakin vuoteen 2040 asti, sillä väestörakenteen takia väestön vanhentuessa ikääntyneiden kortillisten määrä kasvaa. Esimerkiksi 80 vuotta täyttäneiden ajokortin haltioiden määrän on epäilty kasvavan jopa nelinkertaiseksi vuoteen 2040 mennessä. Syy ikääntyneiden ajokorttien määrän kasvulle on myös osittain, että ikäihmiset pysyvät pidempään terveinä ja samalla ajokyky säilyy kauemmin. (Liikenneturva, luettu 18.8.2021.)

Ikääntyminen tuo mukanaan erilaisia haasteita ja riskejä liikenteessä liikkumiseen. Jo pelkästään käytännön ongelmina matalaan autoon pääseminen tai sieltä pois nouseminen voivat olla iäkkäälle ihmiselle hankalaa. Myös liikkuvuuden näkökulmasta kuolleen kulman tarkastaminen voi olla ikäihmiselle vaikeaa. (Autoliitto 2017.) Iäkkään ihmisen keho on hauraampi verraten esimerkiksi työikäisen kehoon ja siksi alttiimpi loukkaantumisille. Lisäksi liikenteessä havainnointi, arviointi ja reagointi muuttuvat iän myötä yleensä hitaammaksi, mikä lisää ikäihmisten onnettomuusrissiä. Myös ikääntymiseen liittyvät mahdolliset erilaiset sairaudet sekä lääkitykset ja niiden vaikutukset on syytä huomioida osana riskejä. Onnettomuusrisä alkaa kasvamaan keski-ikänsä jälkeen noin 70-vuotiaana. Moni ikäihminen kuitenkin huomaa itse iän tuomat haasteet ja osaa ennakoita ja varautua niihin. (Liikenneturva, luettu 18.8.2021.)

Suurin osa ikääntyneille tapahtuneista liikenneonnettomuuksista tapahtuu autolla matkustettaessa kuljettajana tai matkustajana. Joka seitsemäs tieliikenteessä loukkaantuneista on täyttänyt 65 vuotta ja lähes joka kolmas tieliikenneonnettomuuksista menehtyneistä on 65-vuotias tai vanhempi. Ajo- ja havaintovirheet ovat usein syy onnettomuuksille ja sairaskohtaukset ovat usein syynä iäkkäiden ihmisten ulosajoissa. Ikäihmisille sattuu kuitenkin muuta väestöä vähemmän sellaisia liikenneonnettomuuksia, joihin sisältyy riskikäyttäytymistä mm. ylinopeutta ajamista tai alkoholin vaikutuksen alla ajamista. (Liikenneturva, luettu 18.8.2021.)

5.4 Ulkomaalaistaustaiset ja vieraskieliset

Ulkomaalaistaustaisella tarkoitetaan henkilöä, jonka molemmat vanhemmat tai ainoa tiedossa oleva vanhempi on syntynyt ulkomailla. Lisäksi ulkomaalaistaustaisia ovat ne henkilöt, jotka ovat syntyneet ulkomailla ja heidän vanhemmistaan ei ole saatavilla tietoa Suomen väestötietojärjestelmässä. (Tilastokeskus, luettu 20.8.2021.) **Vieraskielisellä** tarkoitetaan henkilöä, jonka kieli on jokin muu kuin suomi, ruotsi tai saame (Kotus, luettu 20.8.2021). Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2020 Suomessa ulkomaalaistaustaisia oli 444 031, joka tarkoittaa 8 prosenttia väestöstä. Vieraskielisiä oli vuoden 2020 lopulla 432 800. (Tilastokeskus, luettu 20.8.2021.)

Helsingin seudun liikenteen tuottaman selvityksen mukaan ulkomaalaistaustaisten henkilöiden liikkumistavoista- ja tarpeista Suomessa on hyvin vähän tutkimustietoa. Selvityksestä käy ilmi, että aihetta on tutkittu myös Euroopassa melko vähän, mutta Yhdysvalloissa tutkimuksia ulkomaalaistaustaisten liikkumistottumuksista on tehty enemmän. HSL teki kyselytutkimuksen Helsingin seudulla asuvien vieraskielisten liikkumistottumuksista ja tutkimuksessa kävi ilmi, että vieraskieliset autoilevat vähemmän kuin suomenkieliset ja käyttävät kulkemiseen enemmän joukkoliikennettä. (Brandt, 2021.)

Helsingin seudun liikenteen vuonna 2018 tuottaman liikkumistutkimuksen mukaan pääkaupunki-seudulla ero ajokortin sekä auton omistuksessa suomenkielisten ja vieraskielisten välillä on näkyvä. Suomenkielisistä vastaajista 83 prosentilla ja vieraskielisistä 68 prosentilla oli henkilöauton ajokortti. Suomenkielisistä vastaajista 76 prosenttia ja vieraskielisistä 60 prosenttia asui kotitaloudessa, jossa oli vähintään yksi auto. (Brandt, Kantele, Rätty, 2019.)

Opetushallitus on laatinut selvityksen ulkomaalaistaustaisesta väestöstä Suomessa liikenne- ja logistiikka-alalla. Selvityksen mukaan ulkomaalaistaustaisten työllistyneiden määrä on kasvussa alalla. Vuonna 2015 ajoneuvo- ja kuljetustekniikan ammatillisen toisen asteen opinnoissa vieraskielisiä uusia opiskelijoita aloitti 702. Samana vuonna opinnot olivat kesken 1515 vieraskielisellä opiskelijalla ja tutkinnon oli saanut valmiiksi 334 vieraskielistä opiskelijaa. Selvityksessä käy ilmi, että myös ulkomaalaisten työurien suuntia on tutkittu vähän. (Savioja, 2018.)

6 LIIKENNEPSYKOLOGIA

Liikennepsykologian tutkimusala pyrkii selvittämään ihmisten käyttäytymistä liikenteessä ja tutkimusalan tavoitteena on liikenneonnettomuuksien ennalta ehkäiseminen. Liikennepsykologiaan erikoistunut henkilö voi olla poliisin mukana liikenneonnettomuuspaikalla selvittämässä niitä tekijöitä, jotka ovat onnettomuuden taustalla. Esimerkiksi onnettomuuden aiheuttajan mielentila voi olla tällaisen selvityksen kohteena. (Rossi 2018.)

6.1 Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat psykologian osa-alueet

6.1.1 Havainnot

Käyttäytymistämme, ajatteluamme, muistiamme sekä tunteitamme ohjaavat erilaiset psykologiset lainalaisuudet, jotka vaikuttavat toimiimme myös liikenteessä. Kognitiivisen eli tiedollisen psykologian puolelta havainnot ovat keskeinen vaikuttava tekijä. (Rossi 2018.) Havainnon muodostus tapahtuu aivoissa, jossa erilaisista muodoista ja ääriviivoista rakentuu yhtenäinen kuva esimerkiksi jalankulkijasta tai kolmion takaa tulevasta autosta. Aivomme osaavat siis päättää äärimmäisen no-

peasti ja vaivattomasti, mitkä ääriiivat kuuluvat yhteen, jolloin mielessämme muodostuu kokonainen kuva ja luomme havainnon mm. ajon aikana. Kykyymme havaita asioita kuuluu myös, että emme "varastoi" mieleemme koko ympärillä olevaa maailmaamme vaan hankimme tarpeellisen tiedon silmillämme silloin kun tarvitsemme sen. (Hole 2019, luku Perception and attention in driving.) Kun teemme ympärillämme havaintoja esimerkiksi muista ihmisistä, huomiomme kiinnittyy ensimmäisenä kirkkaisiin väreihin kuten punaiseen ja keltaiseen. Tämä psykologinen seikka on huomioitu liikenteessä liikennemerkeissämme, joista merkittävimmät ovat väriltään puna-kelta-mustia. (Rossi 2018.)

6.1.2 Tarkkaavaisuus

Havaintojen tekemiseen liikenteessä ja myös muualla arjessamme rinnastuu tarkkaavaisuus, joka havaintojen teon tapaan on aivoissamme tapahtuva monimutkainen prosessi. Tarkkaavaisuuden avulla pystymme prosessoimaan tietoa ja keskittyä tiettyyn haluttuun päämäärään. Lisäksi tarkkaavaisuudella pystymme myös suodattamaan ärsykyitä, jotka esimerkiksi haittaavat päämäärämme saavuttamista. (Mielen ihmeet 2019.) Tarkkaavaisuus voidaan jakaa erilaisiin tyyppihin, mutta siihen vaikuttavat kaksi pääsuuntaa ovat tahaton ja tietoinen tarkkaavaisuuden suuntaaminen. Tarkkaavaisuutemme voi tahattomasti suuntautua johonkin esimerkiksi äkillisen kovan äänen tai nopean liikkeen takia. (Hole 2019, luku Perception and attention in driving.) Liikenteessä tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi auton tööttäys tai ajokaistalle juokseva lapsi. Voimme suunnata tarkkaavaisuutta myös sisäisten vihjeiden avulla, jotka voivat liittyä johonkin asettamaamme tavoitteeseen tai tiedostettuun suuntaamiseen. (Hole 2019, luku Perception and attention in driving.) Voimme esimerkiksi kohdentaa tarkkaavaisuuttamme liikenteessä tietoisesti tasa-arvoiseen risteykseen tai vieraassa kaupungissa liikenneopasteiden seuraamiseen.

6.1.3 Persoonaa ja temperamentti

Myös oma persoonamme sekä temperamenttimme vaikuttavat siihen, kuinka käyttäydymme liikenteessä muita tielläliikkujia kohtaan. Persoonamme on suhteellisen pysyvä ja muuttumaton osa meitä, mutta siihen liittyvät erilaiset piirteet voivat näkyä eri tavoin erilaisissa tilanteissa. Ei siis voida sanoa, että esimerkiksi aina työpaikalla impulsiivisesti käyttäytyvä henkilö on aina myös liikenteessä todella impulsiivinen. Näitä toimintoja on siis mahdollista kanavoida jonkin verran. (Lappotti 2015.) On havaittu, että tietyn tyyppisillä kuljettajilla on tapana joutua useammin liikenneonnettomuksiin ja yleisesti ottaen vaikuttaakin siltä, että persoonalla on iso vaikutus tähän. Tutkimukset ovat osoittaneet, että jonkunlainen yhteys on, mutta käytännössä on hyvin vaikeaa mitata, miten ja kuinka paljon tietty persoonallisuuden piirre vaikuttaa käytökseemme ratin takana. (Hole 2019, luku

personality and driving.) Riskikäyttäytymiseen liikenteessä ja sitä kautta alttiuteen joutua liikenne-onnettomuuteen vaikuttavat persoonallisuuden ja temperamentin lisäksi myös monet muut seikat; motivaatio, tunteet, asenteet, biologia, sosialisatio ym. (Laapotti 2015.)

Vaikka persoonallisuuden tarkkaa vaikutusta omaan liikennekäyttäytymiseemme on vaikeaa arvioida, persoonallisuuden piirteiden määrittelyyn on kansainvälisesti käytössä malli, jota kutsutaan nimellä "The Big Five". Malli kuvaa viisi suurta persoonallisuuden piirrettä, joiden avulla ihmisten käyttäytymistä voidaan luokitella.

Mallin toinen englanninkielinen nimi on **OCEAN**, joka muodostuu sanoista:

- **O**penness= avoimuus
- **C**onscientiousness= tietoisuus, tunnollisuus
- **E**xtraversion= ekstroversio
- **A**greeableness= sovinnollisuus
- **N**euroticism= neuroottisuus

Avoimuuden piirre käsittää älyllisyytemme sekä mielikuvituksemme. Ihmiset, joilla avoimuuden piirre on voimakas, ovat yleensä innokkaita oppimaan uutta sekä saamaan uusia kokemuksia. Heillä on paljon erilaisia mielenkiinnon kohteita. Tunnollisuuden ominaispiirteisiin kuuluvat tavoitteellisuus, suunnitelmallisuus sekä hyvä impulssikontrolli. Tällaiset henkilöt ovat usein tarkkoja aikataulustaan, käyttävät aikaa asioiden suunnitteluun ja hoitavat vastuullaan olevat asiat aina hyvissä ajoin. (Cherry 2021.)

Ekstroversinen piirre kertoo henkilön ulospäinsuuntautuneisuudesta. Hyvin ekstrovertti ihminen viihtyy huomion keskipisteenä ja saa energiaa muiden ihmisten läsnäolosta. Ekstrovertin vastakohta on introvertti, joka uupuu sosiaalisista tilanteista ja voi kokea keskustelun aloituksen haastavana. Sovinnollisuuden piirre kuvaa luotettavuuttamme, kiintymystä sekä muita prososiaalisia taitojamme. Sovinnollinen henkilö välittää paljon muista ja muiden auttamisesta ja tuntee vahvaa empatiaa. Neuroottisuuden piirre kertoo tavastamme kokea kielteisiä tunteita, epävakautta sekä surua. Vahvasti neuroottisuuteen taipuva henkilö kokee yleensä paljon stressiä ja ahdistusta sekä on jatkuvasti huolissaan erilaisista asioista. (Cherry 2021.)

Liikenneturvan tutkimuspäällikkö Juha Valtonen kertoo, että ikä tai sukupuoli ei suoraan kerro henkilön ajotavasta. Valtonen kuitenkin toteaa, että esimerkiksi ikääntymiseen liittyvät fyysiset muutokset voivat toisinaan muuttaa henkilön ajotapaa. Valtonen mukaan persoonallisuus ja luonteenpiirteet näkyvät liikenteessä melko helposti, mutta myös kokemus vaikuttaa henkilön ajotapaan. Valtonen mukaan temperamenttimme vaikuttaa koko liikennekulttuuriin, mutta vaikutuksen ei saisi antaa

näkyä liikaa omassa liikennekäytöksessämme. Äkkipikainen henkilö voi oppia ajamaan rauhallisemmin, vaikka temperamentti ohjaisikin voimakkaasti toimintaamme. Myös liikenteen ulkopuolella tapahtuvat elämän käänneet ja arvot sekä asenteet vaikuttavat Valtosen mukaan siihen, miten käytäydymme liikenteessä. (Roivainen 2015.)

6.2 Stereotypiat liikenteessä

Stereotyypillä/stereotypialla tarkoitetaan yksinkertaistettua, ajatuksiimme juurtunutta jäykkää ajattelua asiasta, henkilöstä tai kokonaisesta ryhmästä (Tieteen termipankki, luettu 11.9.2021). Myös liikennekulttuuriimme pitää sisällään erilaisia stereotypioita ja olettamuksia. Yleisesti ympäri maailmaa ajatellaan, että naiset ovat huonoja kuljettajia ja tämä kuuluu myös suomalaisen liikennekulttuurimme stereotypioihin. Asiaa selvittäneiden ranskalaistutkijoiden Marie-Axelle Granien ja Elodie Papafavan mukaan tämä näkemys muodostuu meille jo paljon ennen ajokortin saamista nuorella iällä. Voimme myös esimerkiksi muodostaa ennakkokäsityksiä auton kuljettajasta sen perusteella, millaista autoa hän ajaa. Mielenpitoeseen vaikuttaa, että koemmeko auton piirteet maskuliinisuuteen vai feministisyyteen taipuvaisena. (Maasalo 2019.)

Suomalainen liikennetutkija Ida Maasalon mukaan stereotypia huonoista naiskuljettajista muodostuu todellisuudessa jo lapsuudessa. Neste K- liikenneasemaketju on tuottanut kyselytutkimuksen, josta selviää, että kolmannes kyselyyn vastanneista naisista oli kokenut ennakkoluuloja omia ajotaitojaan kohtaan. Kyselyyn oli vastannut yhteensä 1132 henkilöä iältään 18–70-vuotiaita. 71 prosenttia kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että liikenteessä vallitsevat ennakkoluulot liittyvät sukupuoleen. (Neste 2019.)

Pysäköintipalveluja tuottava yritys Easypark teetti vuoden 2017 toukokuussa kyselyn, jossa selvitettiin eri automerkeillä ajavien kuljettajien mielipiteitä sekä kokemuksia autoilusta sekä pysäköinnistä. Tutkimukseen vastasi 1008 suomalaista. Kyselyssä selvitettiin pysäköintivirhemaksujen sekä liikenne rikkomuksista saatujen sakkojen määriä. Tulosten mukaan eniten liikenne rikkomuksista sakkoja olivat saaneet Mercedes Benz- ja BMW- merkkisillä autoilla ajaneet kuljettajat.

Kyselyssä joka neljäs autoilija tunnusti rikkovansa tahallisesti lakia pysäköidessään. Kuitenkin kyselyn mukaan eniten laittomia pysäköintejä tekivät BMW:n kuljettajat, sillä 41 prosenttia kyseisen auton kuljettajista vastasi pysäköivänsä lainvastaisesti. Skoda-merkkisen auton kuljettajien osuus oli 34 prosenttia. Tutkimuksen mukaan kolmanneksi eniten lainvastaisia pysäköintejä tekivät Mercedes Benzin kuljettajat, joista 29 prosenttia vastasi toimivansa pysäköinnin suhteen lainvastaisesti. Kyselyn mukaan eniten pysäköintivirhemaksuja kappalemäärällisesti saivat BMW:n kuljettajat ja toiseksi eniten Toyotan kuljettajat. Kolmannella sijalla tasavertaisena olivat Audin ja Skodan kul-

jettajat. Easypark Suomen toimitusjohtaja Stefan Andersonin mukaan väärään pysäköintiin voi vaikuttaa kiire, kokeilunhalu tai suoranainen ”uhkapeli” pysäköinninvalvojaa vastaan. (MTV Uutiset 2017.)

Kyselyn tulosten mukaan eniten sakkoja liikenne rikkomuksista olivat saaneet Mercedes Benzin kuljettajat. Toiseksi eniten sakkoja liikenne rikkomuksista saivat vastaajista ne kuljettajat, jotka ajoivat BMW:llä. Kolmanneksi eniten sakkoja saivat Skodan kuljettajat. Tutkimuksessa kartoitettiin myös vastaajien mielipidettä siitä, minkä automerkin omistava kuljettaja huomioi parhaiten muita liikenteessä. Enemmistön mielestä Toyota-merkkisten autojen kuljettajat huomioivat parhaiten muita tieliikkuja ja Volkswagen -merkkisen autojen kuljettajat toiseksi parhaiten. Andersonin mukaan kuitenkin kaikki autoilijat antoivat omalle automerkilleen paremman käyttäytymisarvosanan kuin muiden merkkien kuljettajille. Poikkeuksena olivat BMW:n kuljettajat, jotka olivat itse sitä mieltä, että heidän oma käyttäytymisensä liikenteessä ei ole aina muita huomioivaa. Kyselyyn vastanneiden mielestä turvallisimmat kuljettajat ajavat Volvoilla. (MTV Uutiset 2017.) On huomioitava, että kyse lytutkimus on tehty ennen uusimman tieliikennelain voimaantuloa, jolloin liikenne rikkomuksista seuraamuksena oli sakko. Uuden tieliikennelain voimaantulon jälkeen 1.6.2020 alkaen liikenne rikkomuksista annettava seuraamus on liikennevirhemaksu.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella työskentelevä vanhempi konstaapeli ja poliisin ajokouluttaja Sari Nuolikosken mukaan osa mielessämme olevista stereotyyppioista pitää paikkaansa omassa liikenne kulttuurissamme. Nuolikosken mukaan pitää paikkaansa, että naiset ovat usein miehiä varovaisempia kuljettajia, mutta se ei suoraan tarkoita, että naiset olisivat miehiä huonompia kuljettajia. Nuolikosken mukaan myös automerkkeihin liittyvät stereotyypit pitävät osittain paikkaansa. Esimerkiksi Audeissa ja BMW:ssä moottorit ovat yleensä tehokkaita, joka Nuolikosken mukaan on yksi syy, miksi näiden autojen kuljettajat päätyvät poliisin kanssa tekemisiin liikenteessä. (MTV Uutiset 2019.)

6.3 Rattiraivo

Liikenne- eli rattiraivo on puhekielemme vakiintunut termi, joka liikenne psykologian dosentin Sirkku Laapotin mukaan tarkoittaa kuljettajan aitoa aggressiivisuutta ja todellista halua vahingoittaa toista. Rattiraivo ei Laapotin mukaan tarkoita pelkkää huonoa käytöstä tai hetkellistä harmistumista liikenteessä jonkun toisen toimintaa kohtaan. Vahinkoa aiheutetaan toiselle liikenteessä käyttämällä ajoneuvoa aggressiivisen toiminnan välineenä. Rattiraivo ei ole yleinen ongelma suomalaisessa liikenteessä, ja siitä on melko vähän Laapotin mukaan tehty tutkimuksia. Temperamentti vaikuttaa siihen, kuinka voimakkaasti tilanteisiin reagoidaan ja millaiset tilannetekijät aiheuttavat

meissä reaktioita. Huonoa käytöstä auton ratissa aiheuttaa auton tuoma anonymiteetti, sillä liikenteessä emme ole niin näkyviä persoonia. Ihminen voi kokea kohdistavansa toimintaansa enemmänkin vain autoihin, ei niitä ajaviin muihin ihmisiin. (Liukkonen 2016.)

Psykologian tohtorin ja liikennepsykologi Mika Hatakan mukaan liikenne-raivoa aiheuttavat usein ongelmat kommunikaatiossa, koska liikenteessä on paljon vähemmän keinoja viestiä verrattuna normaaliin keskusteluun. Hatakan mukaan yleinen väärinymmärrys on, että toisen kuljettajan ajatellaan toimivan liikenteessä tahallaan huonosti ja kiusatakseen muita kuljettajia, vaikka kyse voi olla esimerkiksi vain huonosta näkyvyydestä tai inhimillisestä virheestä. Usein rattiraivoa aiheuttavat tilanteet, joissa kuljettaja poikkeaa normeista ja ajaa esimerkiksi liian hitaasti tai ohittaa toisen auton holtittomasti. Rattiraivo on oma ilmiönsä, joka pitää sisällään erilaisia tasoja ja siksi hermostuminen ei aina aiheuta vaaraa muille tiellä liikkujille. (Keinänen 2018.)

Liikenne-raivon hallintaan on olemassa useita keinoja, joita kuljettajana voi hyödyntää. Syvään hengittäminen ja laskeminen kymmeneen voivat auttaa rauhoittumaan ja lisäksi toisen kuljettajan ajamisen tulkitseminen toisesta näkökulmasta esimerkiksi huumorin kautta voi helpottaa omaa ärtymistä. Myös liikkumisen välttäminen sellaisina aikoina, jotka tuntuvat jo valmiiksi stressaavilta, voi auttaa helpottamaan omaa turhautumista. (Liikenneturva, luettu 6.9.2021.)

7 LIKENNERIKOKSET JA POLIISI LIIKENTEESSÄ

Rikoslaissa 19.12.1889/39 luvussa 23 tieliikenteeseen määritellyt rikosnimikkeet ovat (törkeä) liikenneturvallisuuden vaarantaminen, (törkeä) rattijuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja liikennepako tieliikenteessä. Näistä teoista seuraamuksena voi olla joko sakkoa tai vankeutta. Lisäksi liikenneriikosta lievempi teko on liikenneriikkomus, josta seurauksena on hallinnollinen liikennevirhemaksu.

Tilastokeskuksen saamien ennakkotietojen mukaan poliisin, tullin sekä rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuoden 2021 tammi-syyskuussa yhteensä 357 300 rikoslakirikoksia. Näistä rikoksista valtaosa on kuitenkin poliisin kirjaamia. Vuoden 2021 tammi-syyskuun aikana pelkästään poliisin tietoon tuli yhteensä 366 200 rikosta ja rikkomusta, joka on 29,1 prosenttia vähemmän verrattuna samaan aikaväliin vuonna 2020. Kaikkien rikosten ja rikkomusten tulokseen vaikuttavat automaattisen liikennevalvonnan tuottamien sakkojen viiveellinen kirjautuminen poliisin PATJA-tietojärjestelmään sekä 1.6.2020 uudistunut tieliikennelaki. Uuden tieliikennelain myötä monia liikenneriikkomuksia ei hoideta enää sakolla vaan liikennevirhemaksulla, joka on hallinnollinen seuraamus. Muutos on laske-

nut liikenerikkomusten määrää tilastoissa näkyvästi. (Tilastokeskus 2021.) Vaikka tulokseen vaikuttavatkin vain liikenteeseen liittyvät seikat, tuloksissa on kuitenkin kyse yleisesti kaikista poliisin tietoon tulleista rikoksista ja rikkomuksista.

Liikenerikoksista perusmuotoisia **rattijuopumuksia** tuli vuoden 2021 tammi-syyskuun aikana tietoon 8600, joka on 1700 tapausta vähemmän kuin vuonna 2020. **Törkeä rattijuopumuksia** oli vuoden 2021 tammi-syyskuun aikana 4700. Yhteensä tapauksia oli tammi-syyskuussa vuonna 2021 13 400, joka on 14,3 prosenttia vähemmän verrattuna vuoteen 2020. Yhteensä **perusmuotoisia- ja törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia** sekä **liikennepakoja tieliikenteessä** tuli vuoden 2021 tammi-syyskuun aikana tietoon 68 200, joka puolestaan on 12,3 prosenttia enemmän kuin samalla aikavälillä vuonna 2020. **Moottoriajoneuvon luvattomia käyttäjiä sekä anastuksia ja moottorikulkuneuvon käyttövarkauksia** tuli ilmi tammi-syyskuun aikana vuonna 2021 yhteensä 3 902 tapausta, joka on 1 096 tapausta vähemmän verrattuna vuoteen 2020. (Tilastokeskus 2021.)

Poliisin tehtäviin kuuluu havaita ja puuttua liikenerikoksiin päivittäin. Liikenerikoksen tyypillinen piirre on, että niiden tekijät aiheuttavat vaaraa muille tielläliikkujille. Poliisin liikennevalvonnalla on tästä syystä suuri merkitys kaikkien liikenneturvallisuudelle. Liikenerikokset paljastuvat poliisille usein hälytystehtävien tai liikennevalvonnan yhteydessä. Useasti poliisi käsittelee tapahtuneen liikenerikoksen tien päällä mahdollisuuksien mukaan alusta loppuun sakkomenettelyllä. Mikäli kyseessä on vakavampi rikos, täytyy poliisin kirjata asiasta rikosilmoitus ja asia etenee esitutkintaan. Rattijuopumustapauksissa rikoksesta epäilty täytyy lisäksi viedä tarkkuusalkometriin tai verikokeisiin. (Poliisi.)

Poliisin rooli liikenneturvallisuudessa- ja valvonnassa on siis merkittävä ja poliisilla onkin viranomaisista suurin vastuu valvoa liikennettä ja ylläpitää turvallisuutta. Poliisin lisäksi liikenneturvallisuus- ja valvontatyötä suorittavat Tulli ja Rajavartiolaitos. Lisäksi yhteistyössä liikenneturvallisuutta edistämässä toimivat erilaiset järjestöt ja mukana on myös lisääntyvä kansainvälinen yhteistyö. Poliisissa käytetään apuna monipuolisesti onnettomuustilastoja, jotka voivat olla tasoltaan paikallisia, alueellisia tai valtakunnallisia ja näiden tilaston avulla toimintaa pyritään kanavoimaan oikein. Näiden onnettomuustilastojen lisäksi poliisi tuottaa omaa valtakunnallista liikenneanalyysia, jota hyödynnetään liikennevalvonnan suunnittelussa. Mahdollisuuksien mukaan toiminnan suuntaamisessa käytetään avuksi myös seurantatietoja koskien ihmisten liikennekäyttäytymistä sekä suoraan kansalaisilta tulleita toiveita tai odotuksia koskien mm. tietyn alueen liikennevalvontatarpeita. (Poliisi.)

Poliisille on määritelty liikennevalvontaan painopisteet, joihin poliisin täytyy voida puuttua päivittäisessä poliisitoiminnassa ja liikennevalvonnassa. Painopistekohtia ovat rattijuopumukset, raskaan liikenteen valvonta, nopeusvalvonta, turvalaitevalvonta sekä törkeät liikenneturvallisuuden vaaran-

tamiset. Kansalaisen on mahdollista jättää poliisille liikennevalvontapyyntö- tai vihje sähköisesti poliisin nettisivujen kautta. (Poliisi.) Valvonnassa käytetään hyödyksi mm. tutkaa, keskinopeusmittaria, lasermittauslaitetta, automaattisia liikennevalvontalaitteita, alkometriä, huumeepikatestiä sekä vaakoja.

8 PÄIHTEET LIIKENTEESSÄ

Päihteet vaikuttavat heikentävästi ajokykyymme monilla eri tavoilla. Yleisesti ottaen kaikki päihteet vaikuttavat ajaessamme koordinaatiokykyymme huonontamalla sitä. Lisäksi ne vaikuttavat negatiivisella tavalla vireystilaan, reaktioaikaan sekä riskinottoon. Kun vaikutuksia tarkastellaan yksilötasolla, ne voivat olla hyvinkin vaihtelevia riippuen mm. käytetystä aineesta/aineista ja määrästä sekä henkilön toleranssista nautittua ainetta kohtaan. (Lillsunde, Nykopp 2015.)

8.1 Alkoholi

Rattijuopumuksen raja on Suomessa 0,5 promillea ja törkeän rattijuopumuksen raja 1,2 promillea. Vuonna 2020 poliisin tietoon tuli yhteensä 10 970 rattijuopumustapausta, joissa nautittu aine oli alkoholi. Puolestaan rattijuopumuksista johtuvista liikenneonnettomuuksissa loukkaantui 500 ja kuoli 50 henkilöä vuoden 2020 ennakkotietojen mukaan. (Jääskeläinen, Nahkuri 2021.)

Humalatilalla on moni haitallisia seuraamuksia ajamiseen. Alkoholi heikentää liikkeiden hallintaa sekä näkökykyä ja myös yleinen suoritus- ja keskittymiskyky heikkenee. Väsymys voi vahvistaa alkoholin aiheuttamia vaikutuksia. (Lillsunde, Nykopp 2015.) Alkoholi imeytyy juomisen jälkeen elimistöömme hyvin nopeasti, mutta palaa kehostamme pois hitaasti ja tasaisesti (Nuorten elämä 2021). Maksamme polttaa alkoholia noin gramman tunnissa kymmentä painokiloa kohden. Naisilla alkoholiannokset nostavat alkoholin määrää veressä enemmän kuin miehillä, sillä naisilla kehon nestemäärä on pienempi. Yhden alkoholiannoksen palaminen kehosta kestää noin kaksi tuntia ja yksi annos voi olla esimerkiksi pullo keskiolutta tai 12 cl viiniä. (Liikenneturva, luettu 1.9.2021.)

Tyypilliselle rattijuopolle on voitu määritellä ”profili”. Yli puolet niistä, jotka ovat jääneet kiinni rattijuoppoudesta ovat alkoholin suurkuluttajia. Kolmanneksella kiinnijääneistä rattijuopoista on todettu päihderiippuvuus ja noin puolet kaikista kiinnijääneistä rattijuopoista on rikoksen uusijoita. Ensikertalaisista rattijuopoista puolet jäävät kiinni uudelleen samasta teosta. Teon uusijalla on huomattavasti korkeampi riski kuin ensikertalaisella syyllistyä rattijuoppouteen uudelleen. Riski on 3–5-kertainen verrattuna ensikertalaiseen. (Jääskeläinen, Nahkuri 2021.)

Rattijuopumukseen käytetään ennaltaehkäisykeinona alkolukkoa. Alkolukon toiminta perustuu samaan mekanismiin kuin alkometrin ja se on käynnistyksenestolaite, joka asennetaan ajoneuvoon. Alkolukko aktivoituu, kun ajoneuvoon kytketään sytytysvirta päälle ja pienen lämmitysajan jälkeen

alkolukko pyytää kuljettajaa antamaan puhallusnäytteen ennen ajoneuvon varsinaista käynnistämistä. Laite mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden. Jos lukema on hyväksytty, kuljettaja pääsee käynnistämään ajoneuvon. Useimpien laitteiden raja on 0,2 promillea. Alkolukko tallentaa tietoja, joten niitä on mahdollista tarkastella mm. ajoneuvon huollon yhteydessä. Sitä voidaan käyttää lähes missä tahansa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa. (Liikenneturva, luettu 1.9.2021.)

Alkoholirattijuopumukseen syyllistynyt henkilö voi ajokieltoon määräämisen sijasta pyytää valvottua ajo-oikeutta, johon alkolukko kuuluu. Alkolukkoon voidaan määrittää erilaisia ominaisuuksia riippuen siitä, onko se vapaaehtoisessa käytössä vai työkaluna valvotussa ajo-oikeudessa. Valvotun ajo-oikeuden aikana alkolukkoon voidaan esimerkiksi asentaa ominaisuus, jossa se voi vaatia puhallusta satunnaisesti milloin tahansa, ei pelkästään ajoneuvoa käynnistäessä. Mikäli ajon aikana raja ylittyy, alkolukko käynnistää ajoneuvossa hälytysäännet sekä hätävilkun, jotta pitkän matkan ajaminen ei mahdollistu. (Liikenneturva, luettu 1.9.2021.)

8.2 Huumaavat aineet ja lääkkeet

Vuonna 2020 poliisi sai tietoonsa yhteensä 10 710 rattijuopumustapausta, joissa nautittu aine oli huume- tai lääkeaineet. 2010-luvun aikana pelkästä alkoholin käytöstä johtuvien rattijuopumusten määrä on vähentynyt 40 prosentilla ja huume- ja lääkeaineista johtuvien rattijuopumustapausten määrä on kasvanut kymmenen vuoden aikana 60 prosentilla. Yleisimmät huumaus- ja lääkeaineet, jotka tulivat esiin paljastuneissa rattijuopumustapauksissa vuonna 2020 olivat amfeetamiini, klonatsepaami, diatsepaami, alpratsolaami, tetrahydrokannabinoli (THC) ja buprenorfiini. Kun aineet luokitellaan vaikutustavan mukaan omiin kategorioihin, eniten rattijuopumustapauksissa käytettiin vuoden 2020 aikana bentsodiatsepiineja ja sen jälkeen laskevassa järjestyksessä lueteltuna erilaisia stimulantteja, opioideja ja kannabinoideja. (Jääskeläinen, Nahkuri 2021.) Seuraavissa kappaleissa on esitelty tarkemmin, millaisia vaikutuksia näillä yleisimpien kategorioiden huume- ja lääkeaineilla on.

8.2.1 Bentsodiatsepiinit

Bentsodiatsepiinit ovat lääkeaineryhmä, jonka vaikutukset ovat lihaksia rentouttavia ja väsyttäviä. Niiden käyttäjä on olemukseltaan useimmiten unelias ja tokkurainen, puhe voi sammaltaa ja henkilö voi käyttäytyä hyvin estottomasti. Bentsodiatsepiinien pitkäaikainen käyttö kasvattaa käyttäjän toleranssia vaikuttaville aineille ja myös vaikutusten sietokykyä. Sietokyvyn kasvaessa heikentävät vaikutukset vähenevät myös ajaessa, mutta eivät kuitenkaan poistu silti kokonaan. (Seppälä 2012.)

8.2.2 Stimulantit eli piristeet

Stimulantteihin kuuluvat mm. amfetamiini, ekstaasi ja kokaiini. Niiden vaikutus on keskushermostoa kiihdyttävä, jolloin ne nostavat käyttäjän vireystilaa, valppauden tasoa sekä reaktionopeutta. Samalla ne lisäävät virheellisen suoritusten määrää. Amfetamiini on hyvin yleinen huumausaine, jota huumeratteihin syyllistyvät kuljettajat usein käyttävät. Tutkimuksissa on kuitenkin käynyt ilmi, että alle 50 mg annoksina käytettynä amfetamiini ei lisää liikenneskejä, mutta sitä suurempina annoksina se aiheuttaa käyttäjässään aggressiivisuutta, impulsiivisuutta sekä lisää riskinottoa. Nämä ominaisuudet heikentävät kuljettajan ajokykyä. Kun vaikutus lakkaa, käyttäjän olotila muuttuu yliviirestä todella väsyneeksi ja voi aiheuttaa mm. rattiin nukahtamista. (Seppälä 2012.)

8.2.3 Opioidit

Opioidit tai toiselta nimeltään opiaatit aiheuttavat käyttäjälleen motoriikan heikentymistä sekä reaktioiden hidastumista. Henkilöstä tulee usein opioideja käytettyään tokkurainen sekä apaattinen ja voi olla toiminnassaan välipitämätön omaa ympäristöään kohtaan. Lisäksi opioidit aiheuttavat voimakasta euforista hyvän olon tunnetta käyttäjälle. Jatkuva käyttö kasvattaa toleranssia ainetta kohtaan ja vieroitusoireiden alkaessa niiden käyttäjä on hyvin altis liikenneonnettomuuksille rauhattomuudesta ja hermostuneisuudesta johtuvien virhearviointien ja hätäilyn takia. (Seppälä 2012.)

8.2.4 Kannabinoidit

Kannabistuotteiden käytöllä on useita heikentäviä vaikutuksia. Poltettuna vaikutukset alkavat hyvin nopeasti ja ovat korkeimmillaan jo 20–30 minuutin jälkeen. Käyttö hankaloittaa etäisyyden, nopeuden sekä ajan hahmottamista. Lisäksi kannabinoidien käyttö heikentää reaktiokykyä ja muistia, koordinaatiokykyä sekä keskittymis- ja huomiokykyä. Onnettomuusriski on suuri näiden monien negatiivisten vaikutusten kokonaisuutena. Satunnaisilla kannabiksen käyttäjillä ”normaaliannoksen” (20 mg tetrahydrokannabinolia) käyttö heikentää ajokykyä muutaman tunnin ajan samalla tavoin kuin yhden promillen humalatila. (Seppälä 2012.)

9 TUTKIMUKSEN TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä kappaleessa käydään läpi tutkimuksen tuloksia osa-alue kerrallaan ja analysoidaan niitä suhteessa esitettyyn tutkimuskysymykseen. Lisäksi kappaleessa esitellään tutkimuksesta esiin nousseet johtopäätökset.

9.1 Lainsäädäntö

Tutkimuksessa selvisi, että rikoslakia lukuun ottamatta jokaiseen tutkimuksen kohteena olevaan lakiin on tehty muutoksia viimeisen viiden vuoden aikana, josta isoimman uudistuksen koki vuonna

2020 tieliikennelaki. Tutkimuksessa selvisi, että lakeihin tulleiden muutosten päätavoitteena on ollut lisätä liikenteessä liikkumisen sujuvuutta, liikenneturvallisuutta sekä vastata paremmin mm. EU:n asettamiin asetuksiin. Esimerkiksi ajoneuvolaki piti sisällään ristiriitoja, jotka eivät kohdanneet EU:n antamien asetusten kanssa ennen vuoden 2021 muutoksia. Lisäksi selvisi, että vasta vuonna 2018 muutoksia kokenut ajokorttilaki pyritään uudistamaan jälleen vuoteen 2022 mennessä ainakin nuorten kuljettajien ajokortin saamisen osalta. Taustalla muutokselle on jälleen jo edellä mainittu liikenneturvallisuuden edistäminen ja nuoria koskevat onnettomuusluvut.

Pelkästään lainsäädännön näkökulmasta on selkeästi huomattavissa, että liikennekulttuuriamme halutaan ja pyritään kehittämään jatkuvasti turvallisemmaksi ja kansainvälisemmäksi. Lainsäädännön uudistuksissa on huomioitu esimerkiksi nuorille tapahtuvat onnettomuudet ja liikennekuolemat, joita muutoksilla pyritään ennalta ehkäisemään. Kansainvälistyminen näkyy uudistuksissa, joissa tähdätään olemaan vielä yhtenäisempi EU:n antamien asetusten kanssa. Viime vuosina tulleiden muutosten ansiosta liikennekulttuuriamme on mielestäni saatu kehitettyä niin, että liikenneturvallisuus on mahdollista huomioida entistä paremmin. Mielestäni tieliikennelakiin selkeämmin näkyviin kirjoitettu jokaisen tiellä liikkujan ennakoitivelvollisuus on äärimmäisen hyvä esimerkki, sillä se jakaa enemmän vastuuta meille jokaiselle huomioida toisiamme liikenteessä vielä aktiivisemmin.

9.2 Moottoriajoneuvokanta

Tutkimuksessa selvisi, että täysin sähkökäyttöisten henkilöautojen osuus koko henkilöautokannastamme on vielä todella pieni, mutta hybridien osuus koko kannasta on jo selkeästi sähkökäyttöisiä suurempi. Suomessa kaikkien moottoriajoneuvojen keski-ikä on muuta Eurooppaa korkeampi, mutta ero ei kuitenkaan ole mahdottoman suuri. Henkilöautot ovat iältään keskimäärin vuoden vanhempia ja paketti- sekä kuorma-autot keskimääräisesti kaksi vuotta vanhempia kuin muualla Euroopassa.

Sähkökäyttöisten autojen vähyyteen Suomessa vaikuttaa varmasti se tosiseikka, että välimatkat ovat valtaosassa maata melko pitkiä ja sähköauton käyttö ei palvele riittävästi kulkemisen tarvetta. Sen sijaan hybridien ominaisuudet ovat varmasti jo tällä hetkellä sopivampia myös pidempien välimatkojen kulkemiseen ja siksi niitä on myös enemmän käytössä. Uskon kuitenkin, että sähköautotkin yleistyvät liikenteessä tulevien vuosien aikana, kunhan esimerkiksi niiden latauspisteitä saadaan asennettua enemmän myös haja-asutusalueille.

Uskon moottoriajoneuvojen vanhemman iän vaikuttavan eniten liikennekulttuuriimme liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Vanhempien ajoneuvojen turvajärjestelyt eivät ole yhtä tehokkaita kuin uudemmissa ajoneuvoissa ja näin ollen uskon, että kuljettajalla on suurempi riski joutua liikenneonnettomuuteen esimerkiksi ajoneuvon iän tuomien vikojen takia sekä loukkaantua pahemmin ajoneuvon heikommista turvajärjestelyistä johtuen. Ajoneuvojen korkeampi keski-ikä Suomessa johtuu

varmasti osittain melko suurista ylläpitokustannuksista sekä verotuksesta, joten keskivertotuloilla olevalla suomalaisella ei välttämättä ole varaa uudempiin ajoneuvoihin. Tällä hetkellä ajankohtaisena aiheena liittyen ylläpito- ja ajokustannuksiin on nouseva bensen hinta, joka tekee autoilusta yhä kalliimpaa.

9.3 Liikenteen infrastruktuuri

Tutkimuksessa selvisi, että liikenteen perusrakenteen toimivuuteen osallistuvat monet eri toimijat kuten ELY-keskus, kunnat sekä Valtioneuvosto. Tutkimuksessa kävi ilmi, että Valtioneuvosto esiteli vuoden 2021 keväällä eduskunnalle uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032, jonka tarkoitus on tukea liikennejärjestelmätystä huomioiden nykytilanne, talousarvio, strategiset linjaukset toiminnassa sekä toimintaympäristö. Liikennejärjestelmätystyö on ehdottoman tärkeää infrastruktuurin toimivuuden näkökulmasta, sillä se keskittyy kehittämään monipuolisesti kulkutapoja, tavara- sekä henkilöliikennettä ja myös niihin liittyviä palveluita.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma voidaan nähdä olevan linjassa uusimpien tulleiden lakimuutosten kanssa. Mielestäni suunnitelmassa huomiota saaneilla osa-alueilla halutaan selkeästi vaikuttaa liikenteeseemme ja koko liikennekulttuuriin kestäväällä sekä liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta edistävällä tavalla. Suunnittelutyössä olevat useat toimijat tuovat toimintaan ratkaisuja erilaisista näkökulmista, jolloin liikenteen perusrakenteen kehitystyössä pystytään huomioimaan haasteet sekä mahdollisuudet mm. taloudellisuuden, ekologisuuden sekä liikenneturvallisuuden puolesta. Mielestäni kuitenkin infrastruktuuriin liittyvä suunnittelu ja toiminta ovat tavallisille kansalaisille melko näkymätöntä ja uskon, että iso osa suomalaisista ei tiedä, kuka esimerkiksi vastaa liikennejärjestelmän suunnittelusta. Muutokset ja suunnitelman toteutus näkyvät tavallisessa arjessa todennäköisesti vain mm. teiden rakennus- tai korjaustöinä.

9.4 Väestö

Tutkimuksessa selvisi, että ikääntyneiden ajokortillisten määrä on kasvussa ja kasvun on arvioitu jatkuvan vuoteen 2040. Kasvun syynä on väestörakenteen muutos sekä iäkkäiden ihmisten parempi terveys myös vanhemmalla iällä ja sen myötä pidempi hyvä ajokyky. Vaikka vuoden 2020 tilaston mukaan eniten ajokortillisia oli 50–69- vuotiaiden ikäluokassa, joka kolmas liikenneonnettomuuteen joutuva on nuori. Tulokseen vaikuttaa esimerkiksi nuorten kuljettajien vähäinen ajokokeemus, jolloin kuljettajalla ei ole kykyä havainnoida erilaisia vaaratilanteita yhtä tehokkaasti kuin kokeneella kuljettajalla. Lisäksi nuoret käyttävät hyvin monipuolisesti erilaisia ajoneuvoja liikenteessä. Nuoret ovat kuitenkin sitä mieltä, että liikennettä ohjaava lainsäädäntö ja liikennekasvatus on tärkeää ja heillä on halu osallistua valistustoimintaan ja oppia liikenteestä. Työikäisiä liikenne koskettaa eniten työmatkaliikenteen osalta ja päivittäinen suomalaisten työmatkojen edestakainen määrä

on yli kaksi miljoonaa. Korona on vaikuttanut viimeisten vuosien aikana työmatkoihin niitä vähentävästi ja valtaosa työikäisistä kokee kulkevansa työmatkaansa väsyneenä.

Tutkimuksessa kävi ilmi, että ulkomaalaistaustaisten ja vieraskielisten kulkemista liikenteessä ja liikennetottumuksia on selvitetty Suomessa melko vähän. Ainoastaan pääkaupunkiseudulla on selvitetty HSL:n tutkimuksen avulla, millaisia liikennetottumuksia pääkaupunkiseudulla asuvilla ulkomaalaistaustaisilla ja vieraskielisillä on. Lisäksi HSL:n tutkimuksen avulla selvitettiin, kuinka moni heistä omistaa henkilöauton suhteessa suomenkielisiin pääkaupunkiseudulla asuviin. Tässä tutkimuksessa nousi esiin, että ulkomaalaistaustaiset- ja vieraskieliset työllistyvät logistiikan- ja kuljetuksen alalle, mutta myöskään tästä aiheesta ei ole juurikaan tutkimuksia.

Nuoret ja heidän toimintansa liikenteessä ovat syystäkin tärkeä ja jatkuvasti ajankohtainen keskustelunaihe, kun tarkastellaan onnettomuuslukuja. Kuten tutkimuksessa on tullut esille, vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksen mukaan 17-vuotias ei tarvitse ajokortin poikkeuslupaen enää erityisen painavia syitä. Muutoksen tuomat vaikutukset eivät ole selkeästi olleet toivottuja uuden muutoksen ollessa suunnitteilla lakiin jo vuodelle 2022. Mielestäni vuonna 2018 tehdyt muutokset eivät olleet järkeviä, kun mietin millainen esimerkiksi itse olin 17-vuotiaana. Sen ikäisenä helposti kuvittelee olevansa jo melkein aikuinen, vaikka asia ei oikeasti ole lähellekään niin. Vastuu liikenteessä on kuitenkin suuri omasta sekä muiden turvallisuudesta ja mielestäni pitäisi aina erillisellä harkinnalla päättää, onko poikkeuslupaa hakeva 17-vuotias kykenevä ottamaan vastuun harteilleen.

Liikennekasvatuksessa nuorten kohdalla olisi järkevää korostaa ajokokemukseen ja havainnointiin liittyviä seikkoja, koska niiden merkitys onnettomuuksissa on tutkimuksen mukaan merkittävä. Liikennekulttuurin näkökulmasta tällainen liikennekasvatus toisi varmasti melko välittömästi liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta lisääviä vaikutuksia. Silloin liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden tavoitteet täyttyisivät paremmin lainsäädännön lisäksi myös väestön näkökulmasta.

On yleisessä tiedossa, kuinka väsymys vaikuttaa kaikkeen toimintaamme arjessa ja siksi on mielestäni melko huolestuttavaa, että valtaosa työikäisistä kulkee työmatkansa väsyneenä. Ihminen voi olla väsyneenä äreämpi, jolloin vuorovaikutus muiden tielläliikkujien kanssa ei välttämättä suju. Jokaisella on kuitenkin oikeus päästä turvallisesti ehjänä töihin sekä töistä kotiin. Työikäiset ovat suuri ryhmä, joka luo päivittäistä liikennekulttuuriamme ja tutkimuksen perusteella liikennekulttuurimme on ainakin arkiaamuisin melko väsynyttä ja ei kovin paljoa liikenneturvallisuutta edistävää.

Aitona yllätyksenä tutkimuksen aikana esiin nousi tehtyjen tutkimuksien vähyyys ulkomaalaistaustaisten- ja vieraskielisten liikennekäyttäytymisestä- ja totumuksista, vaikka heidän määränsä osana väestöstämme on jatkuvassa kasvussa. Kuten tutkimuksestakin käy ilmi, ulkomaalaistaustaiset sekä vieraskieliset myös työllistyvät aloille, joissa liikenteessä oleminen on arkipäivää. Näitä am-

matteja ovat esimerkiksi taksikuski tai ruokalähetti. Liikennekulttuurin näkökulmasta näiden ihmisten oma kulttuuritausta varmasti vaikuttaa heidän käytökseensä liikenteessä mm. temperamentin kautta, vaikka he olisivatkin omaksuneet suomalaisen liikennettä koskevan lainsäädännön, liikennemerkit- ja säännöt ym.

9.5 Liikennepsykologia

Tutkimuksessa selvisi, että liikennepsykologia on hyvin moninainen psykologian osa-alue, jonka päätavoitteena on liikenneonnettomuuksien ennalta ehkäiseminen. Käytökseemme liikenteessä vaikuttavat erilaiset psykologian lainalaisuudet, joista havainnointi, tarkkaavaisuus, persoona sekä temperamentti ovat tärkeässä osassa. Tutkimuksessa kävi ilmi, että esimerkiksi liikennemerkeissä havainnointikykyemme on huomioitu laittamalla tärkeät liikennemerkit niillä väreillä, joihin ihminen on kehittynyt ensimmäisenä kiinnittämään havaintonsa. Tarkkaavaisuutemme voi olla automaattisesti ohjautuvaa jostakin ärsykkeestä johtuen tai voimme halutessamme kohdentaa sitä johonkin itsellemme suotuisaan asiaan. Taito on tärkeä liikenteessä, jotta osaamme nähdä erilaiset riski- ja vaaratilanteet. Havainnointi ja tarkkaavaisuus liittyvät tutkimuksen mukaan liikenteessä vahvasti toisiinsa.

Tutkimuksen mukaan persoona ja temperamentti vaikuttavat käyttäytymiseemme liikenteessä, mutta ei voida suoraan sanoa, että tietyn persoonan piirteet korreloivat tiettyjä tapoja toimia liikenteessä. Usein kuitenkin henkilön voimakas temperamentti näkyy myös liikennekäytöksessä, sillä persoona ja temperamentti ovat melko muuttumattomia osia ihmisissä. Pystymme kuitenkin vaikuttamaan siihen, kuinka paljon annamme temperamenttimme vaikuttaa erilaisissa tilanteissa. Tutkimuksen mukaan rattiraivo eli aggressiivisuus liikenteessä voi johtua voimakkaasta temperamentista, mutta liikenne-raivoon vaikuttavat myös väärinymmärrykset ja huono vuorovaikutus liikenteessä. Rattiraivo on kuitenkin Suomessa todellisuudessa pieni ilmiö, eikä siitä ole juurikaan tehty kunnollisia tutkimuksia.

Lisäksi tutkimuksen tulokset osoittavat, että liikenteeseemme kuuluvat stereotypiat pitävät osittain paikkaansa, mutta eivät ole niin mustavalkoisia kuin annamme puheessamme ymmärtää. Stereotypia naisten huonoista ajotaidoista on saanut osittain pohjaansa siitä, että naiset yleensä miehiä varovaisempia kuskeja. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kyse olisi huonommuudesta tai taidosta, jonka pelkkä sukupuoli määrittää, kuten stereotypia antaa ymmärtää.

Myös automerkkeihin ja niiden kuljettajiin liittyvillä stereotypioilla on oma totuuspohjansa, sillä esimerkiksi Easyparkin tuottaman tutkimuksen mukaan BMW-merkkisten autojen kuljettajilla oli eniten pysäköintivirhemaksuja ja Mercedes Benzin kuljettajilla eniten sakkoja liikenne rikkomuksista. BMW:n kuljettajat olivat omasta mielestään toisinaan huonoja huomioimaan muita liikenteessä. Tutkimuksessa käy ilmi, että osittain tätä voi selittää, että esimerkiksi BMW:ssä moottori on usein

hyvin tehokas, joka luo kuljettajalleen kiusausta testailla autoa mm. rikkomalla nopeusrajoituksia, jolloin päätyminen tekemisiin poliisin kanssa on todennäköisempää. Ei ole kuitenkaan tutkimuksellista näyttöä, että vain tietyt persoonapiirteet omaavat henkilöt käyttäytyisivät aina tahallaan huonosti liikenteessä tai ostaisivat näitä tehokkaampia automerkkejä.

Stereotypiat ovat aito osa liikennekulttuuriamme, mutta niistä puhuttaessa herkästi liioitellaan tai yksinkertaistetaan asian todellista tilaa. Toisaalta juuri siitä syystä ne ovatkin stereotypioita mielesämme, eivätkä kuvaamassa asian tai henkilön todellista luonnetta. Liikennekulttuurimme ne vaikuttavat tunteiden herättäjänä ja ovat usein mielipidekysymyksiä. Kukapa ei omaa autoaan tai ajotaitojaan ainakin toisinaan kehuisi.

9.6 Liikennerikokset ja poliisi

Tutkimuksessa selvisi, että liikennerikokset ovat olleet laskussa vuonna 2021 ja osasy syy tähän on uudistunut tieliikennelaki. Uuden tieliikennelain myötä liikennerikkomuksia ei hoideta sakolla vaan liikennevirhemaksulla, joka on hallinnollinen seuraamus eivätkä ne siitä syystä enää näy tilastoissa liikennerikoksina. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että rattijuopumusten osalta liikennerikokset ovat vähentyneet, sillä perusmuotoisia- ja törkeitä rattijuopumuksia oli vuonna 2021 14,3 prosenttia vähemmän verrattuna vuoteen 2020. Toisaalta liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä perusmuotoisina- ja törkeinä olivat kasvaneet 12,3 prosenttia vertaillen vuosia 2020 ja 2021.

Tutkimuksen mukaan poliisi on aktiivisin toimija liikennevalvonnassa, mutta liikenteenvalvontaan osallistuu myös Tulli ja Rajavartiolaitos. Poliisilla on monia keinoja ennalta ehkäistä ja puuttua liikenteessä tapahtuviin epäkohtiin. Keinoja ovat poliisin omat painopistekohdat, joihin kiinnitetään erityistä huomiota valvonnassa tai ottamalla vastaan kansalaisilta valvontapyyntöjä koskien tietyn alueen mahdollista liikenteen häiriökäyttäytymistä. Liikenteenvalvonnassa hyödynnetään myös analyysitoimintaa, jonka perusteella luodaan esimerkiksi erilaisia arvioita. Erilaiset työvälineet kuten tutka, vaa'at ja alkometri ovat tärkeä osa poliisin liikennevalvontaa

Vaikka liikennerikosten määrä tilastoissa on laskenut liikennevirhemaksun ja muuttuneen lainsäädännöllisen määrittelyn myötä, se ei tarkoita, että itse teot liikenteessä olisivat vähentyneet. Vuonna 2022 tilastot antavat jo varmasti tarkemmin kuvan todellisesta tilanteesta. Silloin on mahdollista vertailla vuoden 2021 ja 2022 liikennevirhemaksuja sekä sakkoja erikseen ja verrata niitä yhdessä esimerkiksi vuoden 2019 sakkojen kokonaismäärään.

Mielenkiintoani herätti myös noussut liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä ja siihen johtaneet syyt. Olisi hienoa, jos taustalla olisi poliisin onnistunut ja hyvin suoritettu liikennevalvontatyö, jolloin tapauksia olisi vain paljastunut poliisin tietoon enemmän. Valitettavasti uskon kuitenkin, että

tilanne ei ole niin valoisa vaan tekoja on myös ollut yksinkertaisesti enemmän. En usko, että minäkään liikennerikoksen nouseva määrä voi positiivisesti vaikuttaa liikennekulttuuriimme ja koen, että niiden kasvu lisää turvattomuuden tunnetta sekä huonoa ilmapiiriä liikenteeseemme.

Poliisi on aina ollut ja on edelleen korvaamaton toimija liikenteenvalvonnassa ja valvontatyötä pyritään kehittämään jatkuvasti, kuten kaikkea muutakin poliisin toimintaa. Omakohtaisella kokemuksella voin sanoa, että liikennevalvonta ei tosiaan ole poliisin ammatin helpoimpia puolia, sillä liikenne on hyvin laaja osa-alue, joka vaatii kattavaa ammattitaitoa. Asiantuntemusta täytyy olla monipuolisesti lainsäädännöstä sekä käytännön pelisilmää, kun valvontaa konkreettisesti tehdään ihmisten kesellä liikenteessä. Myös liikennekulttuurin näkökulmasta poliisi on mielestäni korvaamaton, koska suomalaisessa liikenteessä poliisin tiedetään valvovan ja puuttuvan epäkohtiin ja tiellä liikkujat tietävät poliisin roolin osana liikennettä hyvin selkeästi. Yksinkertaisuudessaan poliisi luo turvallista ja rauhallista liikennekulttuuria.

9.7 Pähhteet

Tutkimuksessa kävi ilmi, että alkoholiin liittyvät rattijuopumukset ovat selkeästi vähentyneet ja huumeiden vaikutuksen alaisena tehdyt rattijuopumukset ovat olleet kasvussa. Tutkimuksessa selvisi, että tyypilliselle alkoholirattijuopolle on voitu määritellä eräänlainen profiili, sillä kolmanneksella kiinnijääneistä on lääkärin toteama päihdeongelma ja rattijuopumusrikoksen uusijoita on jopa noin puolet kiinnijääneistä. Alkoholi aiheuttaa monia haittavaikutuksia ajamiseen mm. heikentää näkö- ja keskittymiskykyä, joilla on suora vaikutus havainnointiin ja tarkkaavaisuuteen. Valvottua ajo-oikeutta alkolukon avulla käytetään rattijuopumuksen ennalta ehkäisyssä ja alkolukon voi saada ajo-neuvoonsa myös vapaaehtoisesti ilman syyllistymistä rattijuopumukseen. Alkolukolla voidaan estää pelkkiä alkoholirattijuopumuksia.

Tutkimuksen mukaan viimeisen kymmenen vuoden aikana huumeiden ja lääkkeiden käyttö liikenteessä on kasvanut 60 prosentilla. Yksi yleisimmistä käytetyistä aineista ajon aikana on amfetamiini. Huume- ja lääkeaineiden käyttö liikenteessä ei rajoitu tiettyyn kategoriaan esimerkiksi pelkkiin piristeisiin vaan aineita käytetään vaihtelevasti. Niiden vaikutukset ajamiseen ovat siis hyvin erilaisia riippuen käytetyn aineen vaikutustavasta. Erilaisten huume- ja lääkeaineiden käyttö voi saada käyttäjänsä olemaan liikenteessä ylivilkas, tokkurainen, aggressiivinen, estoton tai välinpitämätön. Käyttäjän havainnointi, tarkkaavaisuus, keskittymis- tai näkökyky yleensä aina heikkenevät aineiden vaikutuksen alaisena.

On lähes itsestään selvää, että lisääntynyt huumeiden käyttö ei voi olla näkymättä myös liikenteessä. Alkoholi ei enää ole etenkin mm. nuorten aikuisten keskuudessa niin trendikäs päihdeaine kuin ennen vaan huumeet koetaan kiinnostavana ja melko hyväksyttävänä asiana. Mielestäni tätä näkemystä puoltaa esimerkiksi lakialoite kannabiksen laillistamisesta. Alkoholi on varmasti

edelleen eniten keski-ikäisten ihmisten käytössä oleva päihdeaine ja mikäli asiaa tutkittaisiin, uskon, että ainakin merkittävä osa alkoholirattijuopumuksiin syyllistyneistä henkilöistä on yli 30-vuotiaita miehiä. Huumeita ja lääkkeitä on saatavilla niin helposti netistä, että yhä useampi uskaltaa kokeilla niitä. Toleranssin kasvaessa käyttäjä ei välttämättä edes tunnista, kuinka voimakkaat vaikutukset ovat ja esimerkiksi siitä syystä uskaltaa hypätä auton rattiin. Kuljettaja kokee olevansa ajokuntoinen huumeista huolimatta, vaikka ulospäin toiminta esimerkiksi poliisin silmissä on hyvin huolestuttavaa.

Nykyään entistä isommalla osalla suomalaisista ja varsinkin suomalaisista nuorista on jonkunlaisia mielenterveysongelmia ja uskon, että monelle päihteet ja varsinkin huumeidenkäyttö on keino paeta jatkuvaa huonoa oloa. Kuten tutkimuksessa on aiemmin todettu, tietyt huumeaineet luovat käyttäjässään estottomuutta, mikä varmasti vaikuttaa siihen, että ajoneuvoa uskalletaan kuljettaa huumeidenkäytöstä huolimatta.

Kun pohditaan päihteiden käytön vaikutuksia liikennekulttuuriimme, on sanomattakin selvää, että se hankaloittaa ja osaltaan myös ehkä häivyttää niitä positiivisia vaikutuksia, joita mm. liikennetyöllä ja lainsäädännön muutoksilla pyritään saamaan. Poliisin työn näkökulmasta työtehtävillä ei ole koskaan tullut sellaista tilannetta vastaan, jossa kuljettajan paikalla olleen henkilön huumeiden käytölle olisi ollut millään lailla pakottavaa tarvetta tai edes jollakin tasolla hyväksyttävää syytä. Usein kyse on esimerkiksi ilta-ajelusta ”muuten vain” tai siirtymisestä paikasta A paikkaan B, jonka olisi voinut ajaa aineen vaikutuksen loputtua. Toisaalta koen, että olisi epäreilua todeta, että huumeidenkäyttö liikenteessä on pelkkää itsekkyyttä ja liikennekulttuurimme viemistä tahallisesti aivan väärään suuntaan, koska kyseessä on täysin henkilökohtainen mielipiteeni.

9.8 Yhteenveto

Palatessa tämän tutkimuksen alkuperäiseen tutkimuskysymykseen ”**Millainen on suomalaisen tieliikennekulttuurin nykytila?**”, voidaan mielestäni todeta, että yksiselitteistä vastausta ei ole. Vastaukseen vaikuttaa mielestäni näkökulma, josta asiaa tarkastellaan. Kuitenkin koen, että usea näkökulma tukee sitä, että liikennekulttuurissamme halutaan ja pyritään edistämään kaikkien liikenneturvallisuutta. Mielestäni liikenteessä liikkuminen onkin tällä hetkellä todella turvallista. Koska lainsäädännöllä on suuri vaikutus liikennekulttuuriimme, koen, että nykytilaa voisi kuvailla myös ennakkoivaksi ja sujuvuutta edistäväksi.

Kuten tutkimuksessa kävi ilmi, vuorovaikutuksemme liikenteessä on myös hyvällä tasolla, sillä rattiraivoa ei pidetä uutisoinnista huolimatta huolestuttavana tai isona ilmiönä suomalaisessa liikenteessä. Liikenteeseen liittyvät stereotypit ovat osa liikennekulttuuriamme, mutta ne eivät oikeasti määritä todellista toimintaamme liikenteessä. Ne enemmänkin värittävät keskusteluaamme liikenteestä ja ovat huonojen vitsien aiheina osana keskustelua.

Koen, että liikennekulttuurimme nykytilan voidaan ajatella myös olevan väestön sekä ajoneuvojen näkökulmasta rikasta, sillä nykypäivän erilaiset kehitetyt kulkutavat liikenteessä ovat luoneet siitä sujuvampaa ja tielläliikkujia on paljon jokaisesta väestöryhmästä. Loppujen lopuksi juuri me ihmiset olemme ne, jotka teemme ja muokkaamme meidän näköisemme liikennekulttuurin annettujen kehysten sisälle.

10 POHDINTA

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, millainen on liikennekulttuurimme nykytila ja tarkastella sitä ilmiönä dokumenttianalyysin avulla. Aiheeseen tutustuttiin laajasti tutkimalla liikennekulttuuriin vaikuttavia eri osa-alueita ja tietopohja tutkimukseen hankittiin ilmiötä koskevista ajankohtaisista dokumenteista. Tässä kappaleessa pohdin koko prosessin onnistumista ja sen luotettavuutta sekä esittelen mahdollisia jatkotutkimusehdotuksia.

10.1 Prosessin onnistuminen

Päädyin valitsemaan tutkimusmenetelmäksi dokumenttianalyysin, sillä saatavilla olevan erilaisten dokumenttien takia näin sen järkevänä tapana saada aineistosta kattava kokonaiskuva. En ryhtynyt tekemään aihealueesta haastatteluja, koska prosessin alussa totesin, että en usko löytäväni sellaisia haastateltavia, joilla olisi riittävän laaja kokonaiskuva kaikista liikennekulttuuriin vaikuttavista elementeistä.

Prosessissa haastavaa oli ensin ymmärtää, kuinka käytän dokumenttianalyysin keinoja oikein ja yhdistän tutkittavan ilmiön riittävän laajasti poliisin työhön ja ammattiosaamiseen. Lisäksi vaikeaa prosessin aikana oli tehdä ratkaisuja siitä, mitkä dokumentit otan analysoitavaksi tutkimukseeni ja mitä dokumentteja en aio ottaa huomioon. Ennen kirjoitusprosessia tutkimus vaati todella paljon dokumentteihin perehtymistä ja ristiriitaisuuksien sekä eriävien tietojen selvittämistä eri aineistoissa. Tätä arvioin lisää kohdassa luotettavuus.

Opin koko ajan prosessin edetessä, että valitsemani aihe kasvaa ja siihen vaikuttavat tekijät lisääntyvät sitä tahtia, mitä enemmän tietoa etsin ja löydän. Prosessin aikana tekemäni rajausta oli todella tärkeä ja sen noudattaminen kuitenkin auttoi aineiston lukuvaiheessa sekä kirjoitustyössä. Opin tutkimuksen aikana itse ymmärtämään liikennekulttuuriamme kiehtovana muuttuvana ilmiönä.

Kun tutkimukseni oli mielestäni valmis, annoin sen usealle ulkopuoliselle luettavaksi ja tarkistettavaksi. Pyrin varmistamaan, että muutkin kuin minä itse tutkijana ymmärrän tutkimukseni tarkoituksen ja mitä hyötyä sen tekemisestä on poliisissa ja liikenteen parissa työskenteleville henkilöille.

Koen kuitenkin onnistuneeni tässä tutkimuksessa huomioimaan liikennekulttuuriin vaikuttavat tekijät tarpeeksi monesta näkökulmasta, jonka ansiosta sain vastattua tutkimuskysymykseen kattavasti ja voin pitää tutkimusta onnistuneena.

10.2 Luotettavuus

Laadullisen tutkimuksen yleistä luotettavuutta ja pätevyyttä arvioidessa kyse on koko tutkimuksen, tutkimusaineiston sekä tulosten validiteetista eli luotettavuudesta. Määrällisessä tutkimuksessa voidaan pohtia reliabiliteettia, jolla tarkoitetaan tutkimuksen tuloksen pysyvyyttä mittauskerrasta huolimatta. Keskeinen kysymys luotettavuuden arvioinnissa on ”totuus”, jota tutkimustiedolla on pyritty selvittämään. (Anttila 2014, luku Tutkimuksen luotettavuus.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa luotettavuuden pääasiallisena kriteerinä voidaan pitää itse tutkijaa ja siksi luotettavuuden arviointi koskee koko tutkimusprosessia eikä pelkästään tuloksia. Todenmukaisessa luotettavuuden näkemyksessä arvioidaan, kuinka pätevästi tutkimustekstissä kuvataan tutkittua kohdetta. On hyvä muistaa erottaa aineiston luotettavuuden ja siitä tehtävien päätelmien luotettavuuden ero. (Eskola, Suoranta 1998, luku Luotettavuus ikkunana todellisuuteen.)

Luotettavuuden arviointi oli valitsemani tutkimusmenetelmän takia koko prosessin aikana todella tärkeää ja osittain jopa todella haastavaa. Minun täytyi etenkin prosessin alkuvaiheessa arvioida valitsemieni lähteiden luotettavuutta ja kirjoitusprosessin aikana omien mielipiteideni ja näkemyksieni vaikutusta lopputulokseen. Olen pyrkinyt vaikuttamaan tutkimuksen luotettavuuteen hankkimalla tietoa yleisessä tiedossa olevista lähteistä, kuten Liikenneturvan sivuilta sekä sellaisia artikkeleita ja kirjoituksia, joissa tekstin kirjoittaja on mainittu. Artikkeleissa ja kirjoituksissa on pyritty huomioimaan myös, millainen asiantuntija on kommentoinut aihetta.

Kuten tutkimuksen alussa tutkimusmenetelmän esittelyssä on todettu, kirjallisuudessakin korostetaan, että ei ole edes tarkoituksenmukaista pyrkiä täydelliseen objektiiviseen tutkimukseen, sillä se ei ole mahdollista. Hyväksyin tämän faktan jo prosessin alussa pyrkien kuitenkin kohti mahdollisimman objektiivista tutkimusta ja ennen kaikkea objektiivisiä tutkimustuloksia. Kun perehdyin aineistoon, pyrin selvittämään aihealuetta niin kattavasti, että tiedoissa ei olisi ristiriitoja tai suoria virheitä. Luin samaa aihealuetta koskevia tietoja useista eri lähteistä selvittääkseni niiden tarjoamien tietojen eroja sekä yhtäläisyyksiä.

10.3 Jatkotutkimukset

Tämän tutkimuksen aikana nousi muutama liikenteeseen liittyvä teema, joista olisi erittäin mielenkiintoista saada lisää tietoa jatkotutkimuksen kautta. Tutkimuksen aikana kävi ilmi, että ulkomaa-laistaustaisten liikennetottumuksia ei ole valtakunnallisesti tutkittu. Ei ole myöskään tutkittu, kuinka

näiden eri kulttuuritaustojen omaavien henkilöiden kotimaan liikennekulttuurin tavat heijastuvat suomalaiseseen liikenteeseen.

Lisäksi tämän tutkimuksen aikana selvisi, että rattiraivoa ei termin oikeassa merkityksessä ole tutkittu juurikaan eikä sen vaikutuksia liikenteeseen. Olisi myös mielenkiintoista saada selville millä tavoin ja kuinka paljon rattiraivo vaikuttaa poliisin liikennetehtäviin. Liikenteen teema koskettaa aina jotenkin poliisin työtä ja en näkisi ongelmana, etteikö näitä asioita voisi tutkia Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyössä tuomalla niihin poliisin näkökulmaa.

LÄHTEET

- Acea 2021: Average age of the EU vehicle fleet, by country. Luettavissa: [Average age of the EU vehicle fleet, by country – ACEA – European Automobile Manufacturers' Association](#) . Luettu 2.9.2021
- Anttila, Pirkko 1996: Tutkimisen taito ja tiedonhankinta. Helsinki. Akatiimi. Luettavissa: [Pirkko Anttila: Tutkimisen taito ja tiedon hankinta. – METODIX](#).
- Autoliitto 2017: Ikääntyminen tuo haasteita liikenteeseen. Autoliitto 20.9.2017. Luettavissa: [Ikääntyminen tuo haasteita liikenteeseen | Autoliitto](#). Luettu 21.8.2021.
- Brandt, Elina 2021: Ulkomaalaistaustaisen väestön rakenne ja liikkumistottumukset Helsingin seudulla. Helsingin seudun liikenne. Luettavissa: [Kansi 2 2021 2.indd \(azureedge.net\)](#)
- Brandt, Elina ym. 2019: Liikkumistottumukset Helsingin seudulla. Helsingin seudun liikenne. Luettavissa: [1 \(azureedge.net\)](#)
- Cherry, Kendra 2021: The big five personality traits. Päivitetty 20.2.2021. Luettavissa: [What Are the Big 5 Personality Traits? \(verywellmind.com\)](#). Luettu 2.9.2021.
- Elinkeino, -liikenne- ja ympäristökeskus, Liikennejärjestelmätyö. Luettavissa: [Liikennejärjestelmätyö - ely - ELY-keskus](#) .Luettu 30.8.2021.
- Eskola, Jari & Suoranta, Juha 1998: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Helsinki. Vastapaino. Sisäinen lähde. Luettavissa: [Johdatus laadulliseen tutkimukseen | Ellibs Lukuohjelma \(ellibslibrary.com\)](#)
- Hole, Graham J. 2019: Psychology of Driving. London: Routledge Taylor & Francis Group.
- Ikääntyneet. Liikenneturva. Luettavissa: [Ikääntyneenä liikenteessä turvallisesti - Liikenneturva](#). Luettu 18.8.2021.
- Immonen, Elina & Wirén Sini 2021: Riskikäyttäytymisen ehkäiseminen avainasemassa nuorten liikenneturvallisuuksessa. Blogi. Luettavissa: [Riskikäyttäytymisen ehkäiseminen avainasemassa nuorten liikenneturvallisuuksessa - Impulssi \(impulssilvm.fi\)](#). Luettu 4.8.2021.
- Infrary 2021: Suomen infrastruktuurit, mitä niillä tarkoitetaan? Luettavissa: [Suomen infrastruktuurit - Infrary.fi](#). Luettu 15.9.2021
- Juhila, Kirsi 2021: Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: [Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja - Tietoarkisto \(tuni.fi\)](#) luettu 1.8.2021.

Jääskeläinen, Petri & Nahkuri, Janne 2021: Päähtyneenä ajaminen Suomessa. Päihdelinkki. Päivitetty 21.9.2021. Luettavissa: [Päähtyneenä ajaminen Suomessa | Päihdelinkki.fi \(paihdelinkki.fi\)](#) Luettu 1.10.2021

Keinänen, Milja 2018: Kiro sanoja ja kiilailua – Liikennepsykologi kertoo, että rattiraivo johtuu usein kommunikaatio-ongelmista: "Miten esimerkiksi pyydetään anteeksi liikenteessä?". Keskipohjanmaa 25.7.2018. Luettavissa: [Kiro sanoja ja kiilailua – Liikennepsykologi kertoo, että rattiraivo johtuu usein kommunikaatio-ongelmista: "Miten esimerkiksi pyydetään anteeksi liikenteessä?" \(keskipohjanmaa.fi\)](#). Luettu 30.8.2021.

Kielitoimiston sanakirja. Verkkojulkaisu. Kotimaisten kielten keskus. Luettavissa: [Vieraskielinen - Kotimaisten kielten keskus \(kotus.fi\)](#)

Käsitteet ja määritelmät. Tilastokeskus. Luettavissa: [Tilastokeskus - Tilastot aiheittain - Työssäkäynti \(stat.fi\)](#). Luettu 17.8.2021.

Käsitteet. Tilastokeskus. Luettavissa: [Ulkomaalaistaustainen | Käsitteet | Tilastokeskus \(stat.fi\)](#). Luettu 20.8.2021.

Laapotti, Sirkku 2015: Riskikäyttäytyminen liikenteessä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Foorumi. Luettavissa: [84951597-5fb4-4710-8a89-f33987766a06 \(ely-keskus.fi\)](#)

Liikennefakta 2021a: Henkilöautokanta. Luettavissa: [Henkilöautokanta | Liikennefakta](#). Luettu 10.9.2021.

Liikennefakta 2021b: Paketti- ja kuorma-autokanta. Luettavissa: [Paketti- ja kuorma-autokanta | Liikennefakta](#). Luettu. 10.9.2021

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2021a: Uusi ajoneuvolaki 2021. Luettavissa: [Uusi ajoneuvolaki 2021 | Traficom](#). Luettu 4.8.2021.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2021b: Voimassa olevien ajokorttien tilasto. Luettavissa: [Voimassa olevien ajokorttien tilasto | Traficom](#). Luettu 1.9.2021.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2020a: Mitä uudella tieliikennelailla tavoitellaan? Luettavissa: [Mitä uudella tieliikennelailla tavoitellaan? | Traficom](#). Luettu 3.8.2021.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2020b: Tieliikenteen säädökset ja määräykset. Luettavissa: [Tieliikenteen säädökset ja määräykset | Traficom](#). Luettu 3.8.2021

Liikenne. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Luettavissa: [Liikenne | Traficom](#). Luettu 1.8.2021.
Juuti, Pauli & Puusa, Anu 2020: Laadullisen tutkimuksen menetelmät ja näkökulmat. Gaudeamus. Sisäinen lähde. Luettavissa: [Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät | Ellibs Lukuohjelma \(ellibslibrary.com\)](#)

Liikenne rikokset. Poliisi. Luettavissa: [Liikenne rikokset - tutustu sakkomenettelyyn - Poliisi](#) Luettu 4.9.2021.

Liikenneturva 2020a: Kaksi viidestä kulkee usein työmatkansa väsyneenä. Liikenneturva 9.11.2020. Luettavissa: [Kaksi viidestä kulkee usein työmatkansa väsyneenä - Liikenneturva](#). Luettu 18.8.2021

Liikenneturva 2020b: Unelmien työpäivä alkaa unelmien työmatkalla. Liikenneturva 2.10.2020. Luettavissa: [Unelmien työpäivä alkaa unelmien työmatkalla - Liikenneturva](#). Luettu 1.9.2021.

Liikenneturvallisuus ja liikennevalvonta. Poliisi. Luettavissa: [Liikenneturvallisuus ja liikennevalvonta - Poliisi](#) Luettu. 4.9.2021.

Lillsunde, Pirjo & Nykopp, Johanna 2015: Miten päihteet vaikuttavat ajokykyyn. Potilaan lääkärilehti 28.10.2015. Luettavissa: [Potilaan Lääkärilehti - Miten päihteet vaikuttavat ajokykyyn \(potilaanlaakarilehti.fi\)](#)

Liukkonen, Sami 2016: Tunteet näkyvät ja vaikuttavat liikenteessä. Rikosuhripäivystys. Luettavissa: [Tunteet näkyvät ja vaikuttavat liikenteessä - Rikosuhripäivystys \(riku.fi\)](#)

Löyttyniemi, Raili 2013: Aikamatka Arkeen. Yle 4.2.2013. Luettavissa: [Aikamatka arkeen: Autoilu | Ihminen ja yhteiskunta | Oppiminen | yle.fi](#). Luettu 3.8.2021.

Maahanmuuttajat väestössä. Tilastokeskus. Luettavissa: [Maahanmuuttajat väestössä | Tilastokeskus \(stat.fi\)](#). Luettu 20.8.2021.

Maasalo, Ida 2019: Ennakkoluulot liikenteessä: Onko sukupuolella väliä ratin takana? Liikenneviikku 7.3.2019. Luettavissa: [Ennakkoluulot liikenteessä – onko sukupuolella väliä ratin takana? | Liikenneviikku](#). Luettu 7.9.2021.

Mielen ihmeet 2019: Tarkkaavaisuus ja sen viisi eri tyyppiä. Päivitetty 18.11.2019. Luettavissa: [Tarkkaavaisuus ja sen viisi eri tyyppiä - Mielen Ihmeet](#). Luettu 4.9.2021.

Minkä merkkisillä autoilla törttöillään eniten? Tuore tutkimus vahvistaa stereotypioita. MTV-Uutiset 31.5.2017. Luettavissa: [Minkä merkkisillä autoilla törttöillään eniten? Tuore tutkimus vahvistaa stereotypioita - MTVuutiset.fi](#). Luettu 7.9.2021.

Neste 2019: Kyselytutkimus: kolmannes naisista on kohdannut ennakkoluuloja ajotaitojaan kohtaan. Neste 7.3.2019. Luettavissa: [Kyselytutkimus: kolmannes naisista on kohdannut ennakkoluuloja ajotaitojaan kohtaan | Neste](#). Luettu 7.9.2021.

Nuoret liikenteessä. Liikenneturva. Luettavissa: [Nuoret liikenteessä - Liikenneturva](#). Luettu 13.8.2021.

Nuorten liikennekasvatus, keinoja ja kanavia tavoittamiseen. Liikenneturva. Luettavissa: [Nuorten liikennekasvatus lähtee kotoa ja koulusta - Liikenneturva](#). Luettu 13.8.2021

Onnettomuustietoinstituutti 2021: Nuorisoraportti. Luettavissa: [OTI-nuorisoraportti 2021 \(lvk.fi\)](#)

Opetushallitus 2021: Lasten osallisuus esille valtakunnallisella liikenneturvallisuusviikolla. Opetushallitus 13.9.2021. Luettavissa: [Lasten osallisuus esille valtakunnallisella liikenneturvallisuusviikolla | Opetushallitus \(oph.fi\)](#). Luettu 17.9.2021.

Poliisi kertoo – nämä stereotypiat pätevät Suomessa liikenteessä: "Kyllä niilläkin automerkeillä ajaa ihan fiksuja ihmisiä". MTV-Uutiset 27.10.2019. Luettavissa: [Poliisi kertoo – nämä stereotypiat pätevät Suomessa liikenteessä: "Kyllä niilläkin automerkeillä ajaa ihan fiksuja ihmisiä" - MTVuutiset.fi](#). Luettu 3.9.2021.

Päihteet liikenteessä. Nuorten elämä. Päivitetty 17.3.2021. Luettavissa: [Päihteet liikenteessä | Nuortanelämä.fi \(nuortanelama.fi\)](#). Luettu 1.9.2021.

Rattijuopumus. Liikenneturva. Luettavissa: [Rattijuopumus aiheuttaa aina vaaratilanteita - Liikenneturva](#). Luettu 1.9.2021.

Roivainen, Miia 2015: Suomalainen ei tööttää – temperamenttinen luonne kiihtyy nopeasti liikenteessäkin. Yle 12.8.2015. Luettavissa: [Suomalainen ei tööttää – temperamenttinen luonne kiihtyy nopeasti liikenteessäkin | Yle Uutiset](#). Luettu 3.9.2021.

Rossi, Jyrki 2018: Psykologian maailma, liikennepsykologia. YouTube 4.6.2018. Katsottavissa: [PSYKOLOGIAN MAAILMA 4 Liikennepsykologia - YouTube](#)

Savioja, Hannele 2018: Ulkomaalaistaustainen väestö Suomessa liikenne- ja logistiikka-alalla. Opetushallitus. Luettavissa: [191550 ulkomaalaistaustainen väestö suomessa liikenne ja logistiikka-alalla.pdf \(oph.fi\)](#)

Seppälä, Timo 2012: Huumeet liikenteessä. Päihdelinkki. Päivitetty 8.10.2012. Luettavissa: [Huumeet liikenteessä | Päihdelinkki.fi \(paihdelinkki.fi\)](#). Luettu 14.8.2021.

Tieteen termipankki. Verkkojulkaisu. Luettavissa: [stereotypia – Tieteen termipankki](#)

Tilastokeskus 2021a. Tietoon tulleiden seksuaalirikosten määrä kasvoi 20 prosenttia. Tilastokeskus 15.10.2021 Luettavissa: [Tilastokeskus - Rikos- ja pakkokeinotilasto \(stat.fi\)](#) Luettu 20.10.2021.

Tilastokeskus 2021b: Ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2020. Luettavissa: [Tilastokeskus - Moottoriajoneuvokanta 2020 \(stat.fi\)](#). Luettu 5.8.2021.

Tilastokeskus 2007: Vuosisata suomalaista autoilua. Luettavissa: [Tilastokeskus - Vuosisata suomalaista autoilua \(stat.fi\)](#). Luettu 3.8.2021.

Työmatkaliikenne. Liikenneturva. Luettavissa: [Työmatkaliikenne on osa työpaikan turvallisuuskultuuria - Liikenneturva](#). Luettu 18.8.2021.

Vainio, Olli 2021: Tuoreelle kuskille aina aikuinen kyytiin – Liikenneturva vaatii radikaaleja muutoksia ajokorttilakiin. Iltalehti 12.4.2021. Luettavissa: [Ajokorttilakia uudistetaan – Liikenneturva vaatii radikaaleja muutoksia \(iltalehti.fi\)](#) .Luettu 4.8.2021

Valtioneuvosto 2021: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Helsinki. Valtioneuvosto. Luettavissa: [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Vuorovaikutus liikenteessä: liikennekäyttäytymisen perusteet. Liikenneturva. Luettavissa: [Vuorovaikutus liikenteessä - Näe ihminen - Liikenneturva](#). Luettu 6.9.2021.