

# **COVID-19 pandemian vaikutukset liikenneri- kosilmoitustilastoihin Lounais-Suomen poliisi- laitoksen alueella**

Varsinais-Suomi ja Satakunta

Christian Harju ja Ville Halve

2/2021

# TIIVISTELMÄ

**Christian Harju ja Ville Halve: COVID-19 pandemian vaikutukset liikenne-rikosilmoitustilastoihin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella**

**Opinnäytetyön muoto:** Tutkimuksellinen

**Julkisuusaste:** Julkinen

**Ohjaajat:** Jani Niemi, Pasi Eronen ja Timo Härmä

**Tutkinto:** Poliisi (AMK)

---

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää pitkittyneen COVID-19 pandemiatilanteen vaikutuksia liikenne-rikostilastoihin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Työn teoriaosuudessa kerrotaan, mikä on COVID-19 ja mitkä ovat olleet sen aiheuttamat rajoitustoimenpiteet Suomessa. Lisäksi työssä käsitellään liikenne-rikosnimikkeiden lainsäädäntöä ja niiden soveltamista sekä sivutaan liikenne-psykologiaa. Tämän jälkeen liikenne-rikosnimikkeiden kehitystä verrataan kilometrisuoritetilastoihin. Näiden pohjalta pyritään havainnollistamaan, miltä tilanne on näyttänyt ajalta ennen pandemiaa ja sen aikana.

Tilastoja tutkimalla haetaan vastauksia työssä esitettyihin tutkimuskysymyksiin, eli millä tavoin pitkittynyt COVID-19 pandemia on vaikuttanut liikenne-rikostilastoihin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella; ovatko vaikutukset olleet negatiivisia, positiivisia vai neutraaleja ja mihin suuntaan tieliikennekäyttäytyminen on tilastojen valossa kehittynyt pandemian aikana.

Tutkimuksessa saaduista tuloksista voidaan todeta liikenne-rikosten lisääntyneen selvästi vuosina 2020–2021 verrattuna vuosiin 2018–2019 Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Vastaavasti liikennemäärät ovat vähentyneet edellä mainitulla alueella vuosien 2020–2021 aikana verrattuna vuosiin 2018–2019.

Tutkimus on kvantitatiivinen, eli määrällinen ja aineistona siinä hyödynnetään julkisia tilastoja. Lounais-Suomen liikenne-rikostilastot on saatu poliisin verkkosivuilta ja tilastot liikenteen kilometrisuoritteista Väylävirastolta. Työ on tilastotutkimus ja tutkimustieto on kerätty täysin julkisia lähteitä hyödyntäen.

---

**Sivumäärä:** 60

**Tarkastuskuukausi ja vuosi:** helmikuu 2022

**Avainsanat:** COVID-19, kvantitatiivinen tutkimus, liikenne, liikenne-rikokset, liikennesuorite, poliisi, rikollisuus, tilastomenetelmät, tilastot

# SISÄLLYS

1 JOHDANTO .....	1
2 MIKÄ ON COVID-19? .....	2
2.1 Taudin syntyyn vaikuttavat tekijät .....	3
2.2 Rajoitustoimenpiteet Suomessa .....	3
3 TUTKIMUKSEN SUORITTAMISEN ESITTELY .....	4
3.1 Tutkimuksen tyyppi .....	4
3.2 Opinnäytetyön tavoitteet .....	5
3.3 Ajallinen rajausta.....	6
3.4 Alueellinen rajausta.....	6
3.5 Tilastollinen ja lainsäädännöllinen rajausta .....	6
3.6 Aineiston esittely .....	7
3.7 Tuloksien esittäminen .....	7
3.8 Tutkimuskysymykset ja hypoteesi .....	7
3.9 Aikaisemmat tutkimukset aiheesta .....	7
4 MÄÄRITELMÄT JA LAINSÄÄDÄNTÖ .....	9
5 PSYKOLOGISTA NÄKÖKULMAA .....	12
5.1 Liikenneturvallisuus .....	12
5.2 Lokeroituminen kuljettajana.....	13
6 LIIKENNERIKOSTEN MÄÄRÄT .....	13
6.1 Varsinais-Suomen liikennetrikokset.....	14
6.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	15
6.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	16
6.1.3 Rattijuopumus.....	17
6.1.4 Törkeä rattijuopumus .....	18
6.2 Satakunnan liikennetrikokset.....	19
6.2.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	20
6.2.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	21
6.2.3 Rattijuopumus.....	22
6.2.4 Törkeä rattijuopumus .....	23
6.3 Koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen liikennetrikokset .....	24
6.3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	25
6.3.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	25
6.3.3 Rattijuopumus.....	26
6.3.4 Törkeä rattijuopumus .....	27

6.3.5 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.....	28
7 TIELIIKENTEEN KEHITYS JA KILOMETRISUORITTEET .....	29
7.1 Varsinais-Suomi.....	30
7.2 Satakunta.....	31
7.3 Koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alue .....	33
8 LIIKENNERIKOSTEN JA KEVYEN AJONEUVOLIIKENTEEN KILOMETRISUORITTEIDEN SUHDE .....	34
8.1 Varsinais-Suomi.....	34
8.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.....	35
8.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	35
8.1.3 Rattijuopumus.....	36
8.1.4 Törkeä rattijuopumus .....	36
8.2 Satakunta.....	37
8.2.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.....	38
8.2.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	38
8.2.3 Rattijuopumus.....	38
8.2.4 Törkeä rattijuopumus .....	39
8.3 Koko Lounais-Suomi .....	40
8.3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.....	40
8.3.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen .....	41
8.3.3 Rattijuopumus.....	41
8.3.4 Törkeä rattijuopumus .....	42
8.3.5 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.....	42
9 LIIKENNERIKOKSIEN JA KILOMETRISUORITTEIDEN SUHDE LOUNAIS-SUOMEN POLIISILAITOKSEN ALUEELLA .....	43
10 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET .....	47
10.1 Tutkimuksen tulokset .....	47
10.2 Tutkimuksen johtopäätökset.....	47
10.3 Pohdinta.....	48
10.4 Tutkimuksen luotettavuus.....	50
10.5 Eettisyys .....	52
10.6 Opinnäytetyöprosessi.....	53
10.6.1 Opinnäytetyöstä suoriutuminen ja sen rajoitukset.....	54
10.6.2 Oppiminen .....	54
10.7 Jatkotutkimusmahdollisuudet .....	56
LÄHTEET .....	57

# 1 JOHDANTO

Ajokorttilaki uudistui vuonna 2018. Eduskunta edellytti lain hyväksymisen yhteydessä, että valtioneuvosto teettää seurantatutkimuksen lakimuutoksen toteutumisesta ja vaikutuksista. Liikenne- ja viestintävirastossa käynnistettiin seurantatutkimuksen valmistelu kesällä 2020 ministeriön toimeksiannosta ja ensimmäiset tulokset julkaistiin maaliskuussa 2021. (Valtioneuvosto 2021.)

Mediassa esiintynyt uutisointi liikennerikoksien osalta on laajalti osin koskenut nuoria kuljettajia. Lakimuutoksen yhteydessä käynnistetyn seurantatutkimuksen tuloksien pohjalta on selvinnyt nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyvän tiettyjä huolenaiheita (Valtioneuvosto 2021). Tuloksista on havaittavissa 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien loukkaantumisten lisääntyneen vuoden 2020 aikana, sekä heidän syyllistyneen ajokieltorikkomuksiin kaksinkertaisesti enemmän verrattuna 18-vuotiaisiin ensimmäisen ajovuotensa aikana. Lisäksi havaittiin miesten ajokäyttäytymisen riskihävisuutta kaikissa ikäryhmissä. (Valtioneuvosto 2021.)

Joulukuussa 2019 Kiinan Wuhanissa iäkäs mies sairastui viruksen aiheuttamaan tautiin, joka on jatkanut maailman muokkaamista aina tähän päivään asti. Sairausharjoitus levisi nopeasti Wuhanissa ja levisi nopeasti maan rajojen yli vuoden vaihteen jälkeen. Tammikuussa 2020 virus sai ensimmäisen kuolonuhrinsa. Tammikuun lopussa 2020 tutkijat pystyivät toteamaan, että tämä nopeasti leviävä virus oli koronavirus ja pystyi varmuudella tarttumaan ihmisten välityksellä. Kun tartuntoja oli vahvistettu 7818 kappaletta 19 eri maassa, mukaan luettuna Suomessa, World Health Organizationin (WHO) pääjohtaja, tohtori Tedros Adhanom Ghebreyesus totesi koronaviruksen uhkaksi kansanterveydelle. Helmikuuhun 2020 mennessä koronavirus oli vaatinut jo 1000 kuolonuhria ja levinnyt 27 eri mahan. (Tieteen kuvalehti 2021.)

Suomi oli valmistautunut uuden koronaviruksen saapumiseen helmikuussa 2020. Tarpeen tullen koronaviruspotilaiden näytteet pystyttiin tutkimaan ja hoitamaan erityisolosuhteissa sairaaloissa. Lisäksi kyettiin suojaamaan muut tartunnoilta ja ehkäisemään näin viruksen leviämistä. Tässä vaiheessa epidemia ei vielä ollut levinnyt Eurooppaan. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2020.) Koronaviruksen johdosta Sosiaali- ja terveysministeriö asetti koordinaatioryhmän suunnittelemaan, johtamaan ja yhteensovittamaan sosiaali- ja terveydenhuoltoon liittyviä torjuntatoimenpiteitä helmikuun lopussa 2020. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2020.) Maaliskuussa 2020 Suomessa alkoivat COVID-19 pandemian aiheuttamat rajoitustoimenpiteet.

Poliisin tietoon tulleet rikosten lukumäärä Suomessa on 10 vuoden sisällä ollut laskusuuntainen. Vuonna 2020 rikokset kuitenkin lisääntyivät selvästi verrattuna vuoteen 2019. Liikennerikoksia kirjattiin vuonna 2020 yli 132 000 kappaletta. Tällaisia lukuja on nähty viimeksi ennen vuotta 2015.

Kasvua oli vuoteen 2019 verrattuna jopa 20 % ja näistä rikoksista noin 15 % oli rattijuopumuksia. Rattijuopumustapauksissa on huomattavaa huumetapauksien osuuden selkeä kasvu. Rattijuopumusten ohella, myös suuret ylinopeudet näyttävät lisääntyneen koronapandemian edetessä. (Harmaala 2021.) Poliisihallitus tiedotti Liikenneturvallisuuksien vaarantamisten lisääntyneen Suomen teillä alkuvuonna 2021 noin 25 %. Liikenneturvallisuuden vaarantamisten lisäksi poliisille työkuormaa ovat tuottaneet myös cruising- ja mopomiittien valvonta. (eml.)

Tämä opinnäytetyö on tutkimuksellinen ja keskittyy tarkastelemaan COVID-19 pandemian aiheuttamien rajoitusten vaikutusta liikennerikoksiin tilastollisesta näkökulmasta. Tarkasteluajanjaksoksi on valittu vuodet 2018–2021, mahdollistamaan tilastojen tarkastelu ajalta ennen pandemiaa ja niiden kehittyminen pandemian jatkuessa. Opinnäytetyön tarkoituksena on havainnollistaa mahdolliset muutokset liikennerikostilastojen osalta ja suhteuttaa ne Väyläviraston tarjoamiin tilastoihin vuosittaisista kilometrisuoritteista. Tutkimuksia COVID-19 pandemian vaikutuksista poliisityöhön sekä erilaisiin tehtävätalastoihin, mutta varsinaista liikennerikosten perspektiivistä toteutettua tutkimusta ei ole löytynyt.

Tutkimuksen teoriapohja alkaa kappaleesta kolme ja se luo pohjan ymmärrykselle siitä mikä COVID-19 on ja millaisia rajoitustoimenpiteitä Suomessa on käytetty sen leviämisen estämiseksi. Kappaleessa neljä tutustutaan tilastoissa tutkittavien nimikkeiden lakipohjaan ja laillisiin määritelmiin. Kappaleessa viisi tarkastellaan liikennepsykologiaa, sitä mistä liikenneturvallisuus muodostuu ja miten ihmiset löytävät oman ajotapansa. Kappaleessa kuusi käydään läpi tilastojen avulla liikennerikostilastot vuosilta 2018–2021 maakunnittain. Jokainen nimike on käyty maakunnittain läpi järjestyksessä Varsinais-Suomi, Satakunta ja lopuksi koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alue kollektiivisesti. Kappaleessa seitsemän tutkitaan väyläviraston tarjoamia tilastoja ja tarkastellaan kilometrisuoritteita. Tarkastelu kappaleen seitsemän osalta noudattaa samaa kaavaa kuin kappale kuusi.

Kappaleessa kahdeksan etsitään korrelaatioita kappaleiden kuusi ja seitsemän tilastojen väliltä. Tutkimuksen kohteena on tilastojen välinen suhde ja liikennerikosten lukumäärä suhteutettuna ajo-kilometreihin. Kappaleessa yhdeksän esitetään omaa pohdintaamme tutkimuksessa esille tulleista ajatuksista, esitellään tutkimuksen havainnot ja lopputulos, sekä suoritetaan tutkimuksen yhteen-veto.

## **2 MIKÄ ON COVID-19?**

Koronavirustauti COVID-19 on SARS-CoV-2-viruksen aiheuttama tartuntatauti, joka aiheuttaa suurimmalle osalle tartunnan saaneista lievän tai keskivaikean hengitystieinfektion, joka pääsääntöi-

sesti paranee ilman erityishoitoa. Perussairaat ja vanhemmat ihmiset sairastuvat todennäköisemmin vakavaan tautimuotoon, virus voi kuitenkin tarttua keneen tahansa. Se voi aiheuttaa vakavan tautimuodon tai jopa kuoleman iästä riippumatta. (World Health Organization 2022.)

Infektiolla tarkoitetaan mikro-organismien tunkeutumista ja lisääntymistä kehon kudoksissa (The Free Dictionary 2022). Aiheuttaakseen taudin mikrobin on voitettava elimistön immuunisysteemi, eli puolustusjärjestelmä, jotta se pääsee kiinnittymään kehon soluihin käynnistääkseen tulehdusreaktion ja oireet (Lumio 2021).

Virukset eroavat bakteereista huomattavasti pienemmän kokonsa perusteella. Lisäksi virukset tarvitsevat isäntäsolua lisääntyäkseen, näin ollen ne ovat ihmisen kannalta täydellisiä loisia. Viruksiin nähden bakteereilla on selkeä soluseinä eivätkä ne välttämättä tarvitse isäntäsolua lisääntyäkseen. (Vuento 2020.)

## 2.1 Taudin syntyyn vaikuttavat tekijät

Jokainen tauti tarvitsee sille ominaisen määrän yksittäisiä mikrobeja, jotta ihminen sairastuu. Määrät vaihtelevat taudinaiheuttajasta riippuen aina yksittäisestä bakteerista satoihin tuhansiin bakteereihin. Ihmisen henkilökohtainen vastustuskyky vaikuttaa ihmisen sairastavuuteen, mihin geneettiset tekijät osaltaan vaikuttavat. Lisäksi ikä ja mahdolliset perussairaudet voivat vaikuttaa negatiivisesti vastustuskykyyn. Myös mikrobien taudinaiheuttamiskyky eli *virulenssi* vaikuttaa taudin syntymiseen, juuri virulenssien määrä ja luonne määrittelevät taudin vakavuuden. (Lumio 2021.)

Koronavirus tarttuu ilmajälitteisesti hienojakoisten aerosolien muodossa. Ihmisen esimerkiksi yskiessä, puhuessa tai aivastaessa, syntyy suurempien pisaroiden lisäksi hienojakoisia aerosoleja, jotka jäävät tilaan leijumaan, ja kulkeutuvat ilman mukana mahdollisesti jopa pitkiäkin matkoja. Koronavirus tarttuu myös pinnoilta kosketuksen välityksellä. (Terveystieteiden tutkimuskeskus 2022.)

## 2.2 Rajoitustoimenpiteet Suomessa

COVID-19 pandemian synnyttämät rajoitustoimenpiteet alkoivat Suomessa maaliskuussa 2020. Pandemiaa osattiin Suomessa odottaa, mutta se alkoi varautumisesta huolimatta levitä hallitsemattomasti. Hallitus totesi 13.3.2020 yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen vuoksi ja päätyi ottamaan valmiuslain käyttöön. (Hakala 2020.)

Sosiaali- ja terveysministeriö, STM, suositteli kiellettäväksi yli 500 hengen yleisötilaisuudet. STM ohjeisti aluehallintovirastoja sulkemaan oppilaitokset ja kieltämään yli 10 henkilön yleisötilaisuudet vain viisi päivää myöhemmin 18.3-13.4.2020 väliseksi ajaksi. (Valtioneuvosto 2020.)

Hallitus kertoi 24.3.2020, että liikkumista Uudenmaan rajojen yli aiotaan rajoittaa pandemian leviämisen estämiseksi. Uusimaa näin ollen eristettiin muusta Suomesta kolmeksi viikoksi, jolloin maakunnan rajojen ylittäminen ei ollut mahdollista ilman välttämätöntä syytä. Uudenmaan maakunnan asukkaiden tuli pysytellä maakunnan alueella, eikä muiden maakuntien asukkaat voineet käydä Uudellamaalla. Vapaa-ajan matkustus kiellettiin kokonaan. Uudenmaan eristäminen pohjautuu valmiuslakiin, joka otettiin pandemian takia käyttöön ensimmäistä kertaa rauhan aikana. Uudenmaan eristys toteutettiin aktiivisella valmiuslain 118. Pykälä. (Salmela ym. 2020.)

Valtioneuvosto linjasi 16.3.2020 uusista koronarajoituksista. Koulujen, oppilaitosten, yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen sekä kansalaisopistojen ja muun vapaan sivistystyön tilat suljetaan ja lähiopetus niissä keskeytetään. Valtion ja kuntien museot, teatterit, Kansallisooppera, kulttuuritalot, kirjastot, kirjastoautot, Kansallisarkiston asiakas- ja tutkijasalipalvelut, harrastustilat ja -paikat, uimahallit ja muut urheilutilat, nuorisotilat, kerhotilat, järjestöjen kokoontumistilat, vanhusten päivätoiminta, kuntouttava työtoiminta ja työkeskukset. (Valtioneuvosto 2020.)

Valtioneuvosto päätti ravintoloiden ja ravitsemisliikkeiden sulkemisesta, mitkä määrättiin suljettaviksi koko maassa perjantaina 3.4.2020 klo 24.00. Ravintolat olivat kiinni 31.5.2020 asti asiakkailta koronaviruksen leviämisen estämiseksi. (Valtioneuvosto 2020.)

### 3 TUTKIMUKSEN SUORITTAMISEN ESITTELY

Tässä opinnäytetyössä on **määrällisen eli kvantitatiivinen** tutkimustyön ja kirjallisuuskatsauksen piirteitä. Tarkka tutkimusmenetelmän määrittäminen on haastavaa, sillä teoriapohjamme tukeutuu poliisin ja Väyläviraston laatimiin tilastoihin sekä muista avoimista lähteistä löytyviin tutkimuksiin. Lisäksi hyödynnämme aiheeseen liittyvää uutisointia ja muuta faktatietoa.

#### 3.1 Tutkimuksen tyyppi

**Määrällisessä tutkimuksessa** tietoa tarkastellaan numeerisesti eli tutkittavaa asiaa tai sen ominaisuuksia kuvataan pääsääntöisesti numeroiden avulla. Tutkimusmenetelmä vastaa kysymyksiin: kuinka moni, kuinka paljon ja kuinka usein. Tämän tyyppisessä tutkimuksessa tieto on saatavilla entuudestaan numeroina tai tutkija itse ryhmittelee laadullisen aineiston numeeriseen muotoon. Tutkija esittää saadut tulokset numeroina ja tulkitsee sekä selittää niitä sanallisesti. (Vilkka 2007, 14.)

Määrällistä tutkimusta voidaan kutsua myös nimellä tilastollinen tutkimus. Kyseinen tutkimusmenetelmä vaatii riittävän suurta ja edustavaa otosta. Asioita kuvataan numeerisesti ja tuloksia voidaan havainnollistaa graafisesti. Tutkimuksen tarkoitus on yleensä selvittää asioiden välisiä riippuvuuksia.

sia tai tutkimuksen kohteena olevan ilmiön muutoksia. Aineistosta saatujen tietojen pohjalta pyritään tekemään yleistyksiä tutkittavasta ilmiöstä tilastollisesti pääättelemällä. Tämän tutkimustyyppin avulla saadaan kartoitettua ilmiön vallitseva tilanne, mutta se ei selitä riittävästi ilmiöön johtaneita syitä. (Heikkilä 2014, 15.)

Tutkimukseen tarvittavia tietoja voidaan etsiä julkisten tahojen ylläpitämistä tilastoista tai tietokannoista. Niiden ongelma on kuitenkin se, että ne harvoin soveltuvat sellaisenaan käytettäväksi kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Monesti muiden tahojen tekemiä tilastoja joudutaan muokkaamaan, yhdistelemään tai tarkistamaan ennen käyttöä. On myös mahdollista, että aineistojen tiedot eivät ole riittävän kattavia tai niiden yhteensovittaminen tutkimustyön kysymyksiin ei ole mahdollista. Tällöin valmiita aineistoja voidaan käyttää itse kerätyn aineiston vertailutietona, minkä kerääminen empiirisessä tutkimuksessa onkin varsin tavallista. Hyödynsitpä mitä tiedonkeruutapaa hyvänsä, kaikissa kvantitatiivisissa tutkimuksissa saatua tietoa voidaan syöttää, käsitellä ja analysoida samaan tapaan. (Heikkilä 2014, 16–17, 20.)

**Kuvaileva kirjallisuuskatsaus** on yleisin kirjallisuuskatsauksen kolmesta erilaisesta päätyypistä, kaksi muuta ovat *systemaattinen kirjallisuuskatsaus* ja *meta-analyysi*. Pääpiirteissään kuvailevaa kirjallisuuskatsausta voidaan luonnehtia kohtuu vapaamuotoiseksi yleiskatsaukseksi, missä asioita käsitellään laaja-alaisesti ilman rajoittavia metodisia sääntöjä. Kuvaileva kirjallisuuskatsaus voidaan jakaa vielä kahteen hieman toisistaan poikkeavaan suuntaukseen, joita ovat narratiivinen ja integroiva katsaus. *Narratiivisessa* katsauksessa pyritään helppolukuisuuteen yhdistämällä tutkittavan ilmiön palasia yhdeksi selkeäksi johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Sen avulla pyritään kuvaamaan käsiteltävän aiheen kehityskulkua ja historiaa, tai antamaan asiasta laaja-alainen kuva. *Integroivassa* kirjallisuuskatsauksessa pyritään kuvaamaan tutkinnan kohteena olevaa ilmiötä mahdollisimman monipuolisesti. (Salminen 2011, 6–8.)

### 3.2 Opinnäytetyön tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, miten COVID-19 pandemia on vaikuttanut tilastollisesti liikennerikosten määrään Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnissa, jotka yhdessä muodostavat Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen (Poliisi). Tarkoitus on tutkia ja selvittää, miten COVID-19 pandemian aiheuttama poikkeuksellinen ajanjakso on vaikuttanut ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja sitä kautta liikennerikosilmoitusten määrään. Tutkimuksessa pyritään löytämään vastauksia siihen, miten pandemian aiheuttamat yhteiskunnalliset vaikutukset näkyvät liikennerikosten määrässä. Opinnäyte ei kuitenkaan tule tarjoamaan syvällisiä vastauksia siihen, miksi mahdollisia muutoksia on tapahtunut. Tuomme vain asiaan oman näkemyksemme tilastoja vertailemalla ja tarkastelemalla.

### **3.3 Ajallinen rajaus**

Tutkimuksessa vertailemme Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenne-rikostilastoja vuosien 2018–2021 kattavalta ajanjaksolta. Opinnäytetyön suunnittelu- ja tekovaiheessa aiempien vuosien tilastoja ei ollut helposti saatavilla, jolloin päätimme rajata tilastot vuoteen 2018. Vanhempien tilastojen hankkiminen olisi vaatinut tutkimusluvan hakemista, koska tilastot on tallennettu Poliisin ylläpitämään PolStat-järjestelmään. Katsoimme, ettei vanhempien tilastojen antama tieto hyödyttäisi tutkimuksemme laatua riittävästi, että olisi tarkoituksenmukaista odottaa tutkimusluvan saamista.

Liikennekilometrisuoritteiden osalta tilastoja tullaan tarkastelemaan niin ikään vuosien 2018–2021 välisellä ajanjaksolla. Vuoden 2021 osalta kilometrisuoritetilastoa ei ole vielä julkaistu, mutta Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tilastossa alueellisen liikennemäärän kasvu vuodelta 2021 on ilmoitettu prosentteissa, joten laskennallisesti vuoden 2021 kilometrisuoritteen kokonaismäärä voidaan päätellä laskemalla.

### **3.4 Alueellinen rajaus**

Tutkimuksemme on rajattu käsittelemään vain Lounais-Suomen poliisilaitoksen aluetta, johon sisältyy Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnat. Tilastoissa on mukana vain edellä mainittujen maakuntien alueilla tapahtuneet liikenne-rikokset. Tutkimuksessa hyödynnetään myös edellä mainittujen alueiden liikennemääristä ja –suoritteista kertovaa tilastoa, jota ylläpitää Väylävirasto.

### **3.5 Tilastollinen ja lainsäädännöllinen rajaus**

Tutkimuksessa käsitellään liikenne-rikoksia, jotka koskevat nimenomaan vain liikenneturvallisuuden vaarantamista, rattijuopumusta ja niiden törkeitä tekemuotoja sekä kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta. Suomen rikoslain 23 luku käsittää näiden viiden lisäksi seitsemän muutakin liikenne-rikosnimikettä, esimerkiksi vesi-, juna- ja ilmaliikenteeseen liittyen. Nämä seitsemän muuta rikosnimikettä jätetään kuitenkin tutkimuksen ulkopuolelle niiden alueellisten tilastojen puuttuessa. Lisäksi näiden rikosten määrä kaikista liikenne-rikoksista on marginaalisia, joten senkään osalta niiden ottaminen mukaan tutkimukseen ei ole tarkoituksenmukaista.

Tutkimuksessa hyödynnetään myös Väyläviraston tilastointia liikenteen kokonaiskilometrisuoritteista. Tarkemmat rajaukset edellä mainitun aineiston osalta löytyvät 7. luvun toisesta tekstikappaleesta.

### 3.6 Aineiston esittely

Tilastollisen aineiston sisältö tullaan esittämään sanallisessa muodossa, mikä sisältää luonnollisesti numeerisia arvoja ja niiden välisiä eroavuuksia. Tilastojen esittelyssä tekstissä tulee esiintymään paljon toistoa lause- ja kappalerakenteissa. Tämä johtuu siitä, että yhtä ja samaa asiaa on mahdotonta esitellä eriävillä tavoilla ilman, että selkeys ja loogisuus kärsii.

### 3.7 Tuloksien esittäminen

Tulokset tullaan esittämään numeerisessa muodossa ja niiden havainnollistamiseen tullaan käyttämään graafisia menetelmiä. Edellä mainittuja keinoja tullaan käyttämään sanallisen analysoinnin tukena. Analysointi sisältää yksiköiden määrällistä vertailua ja niiden välisiä erotuksia niin numeerisissa kuin prosentuaalisissa muodoissa. Pyrimme tuomaan tilastot ja niistä muodostuneet tulokset selkeästi ja loogisesti esille, jotta oleellisen tiedon hakeminen tutkimuksesta olisi mahdollisimman vaivatonta niin lukijalle kuin mahdolliselle jatkotutkimuksen tekijälle.

### 3.8 Tutkimuskysymykset ja hypoteesi

Maailman siirtyessä pandemian pahentuessa asteittain kohti etätyötappaa, ihmisten vapaa-ajan lisääntyessä sekä palveluiden ja virikkeiden pysyessä suljettuina, työn tavoitteena on selvittää millä tavalla pitkittynyt COVID-19 pandemia on vaikuttanut ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Työssä on nojattu vahvasti poliisin omiin tilastoihin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueelta ja niitä hyödyntäen etsitty vastauksia aiheesta nousseisiin kysymyksiin.

Hypoteesi on oletamus tutkittavan ilmiön toimintamekanismeista (Tilastokeskus). Tutkimuksemme hypoteesi on, että liikennemäärien laskiessa myös liikenneerikostilastot laskevat.

Opinnäytetyön tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Millä tavoin pitkittynyt COVID-19 pandemia on vaikuttanut liikenneerikostilastoihin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella?
- Olivatko vaikutukset negatiivisia, positiivisia vai neutraaleja?
- Mihin suuntaan tieliikennekäyttäytyminen on tilastojen valossa kehittynyt pandemian aikana?

### 3.9 Aikaisemmat tutkimukset aiheesta

Tutkimuksemme kyseessä olevasta aiheesta ei ole tehty aikaisemmin vastaavia tutkimuksia nimenomaan liikenneerikostilastojen ja kilometrisuoritteiden näkökulmasta. COVID-19 pandemian vaiku-

tuksia on kuitenkin tutkittu useista eri näkökulmista aiemminkin. Osan näistä tutkimuksista lisätaamme tämän kappaleen alapuolelle ja kerromme tiivistetysti niiden sisällön sekä tutkimustuloksen.

*Koronaviruksen vaikutus poliisin kotihälytystehtävien määrään: koronaviruksen torjumiseksi asetettujen rajoitusten vaikutus kotihälytysten määrään poliisin Helsingin Itäisellä kenttäjohtoalueella keväällä 2020 (Riekkinen, Reiman 2021).*

Opinnäytetyössä on tutkittu vuonna 2020 Suomessa alkaneita, pandemiasta johtuvia rajoitustoimenpiteitä sekä niiden vaikutusta Helsingin poliisilaitoksen itäisen kenttäjohtoalueen kotihälytystehtävien määrään. Työssä on käytetty aineistona Poliisihallituksen tietopalvelun PolStatin hälytystehtävätilastoja ja näiden pohjalta on tulokseksi muodostunut havainto siitä, että kotihälytystehtävien määrä on noussut rajoitustoimenpiteiden alkaessa rajusti kesäkuuhun asti, jonka jälkeen tehtävämäärä on kääntynyt laskuun ja palautunut edellisvuosien tasolle.

*Baarit kiinni - bileet jatkuu kotona? : covid-19 rajoitusten vaikutus poliisin hälytystehtävien määrään ja laatuun Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella (Pax, David 2021).*

Tutkimuksessa on tarkasteltu vuoden 2020 alussa alkaneen COVID-19 pandemian vaikutusta poliisin työmäärään. Vertailemalla anniskeluravintoloiden poikkeuksellisia aukioloaikoja, sekä hyödyntämällä hätäkeskustietojärjestelmästä saatavia tilastoja hälytystehtävien määrästä, on pystytty muodostamaan tutkimukselle tulos, joka kertoo tehtävämäärien olleen hienoisessa laskussa pandemian aikana, näin ollen poiketen vallitsevasta ja vuosia jatkuneesta nousutrendistä

*Koronan vaikutukset Joensuun poliisiaseman operatiivisessa toiminnassa: tarkastelua COVID-19 pandemian vaikutuksista Pohjois-Karjalan kenttäjohtoalueella (Loukkaanhuhta, Junkkari 2021).*

Työssä on tarkasteltu Joensuun poliisiasemalla valvonta- ja hälytyssektorilla tapahtuneita muutoksia COVID-19 pandemian aikana. Tutkimuksessa on haastateltu kolmea Joensuun poliisiasemalla työskentelevää henkilöä, joista kaksi toimivat ylikonstaapeleina kenttäjohtajina sekä yhtä esimiestasolla toimivaa komisariota. Tutkimuksessa ilmenneiden seikkojen perusteella on muodostettu tutkimustulos, josta voidaan päätellä koronaviruksella olleen merkittäviä vaikutuksia normaaliin ja rutiinin omaiseen kenttätyöhön sekä henkilökohtaisen, että aseman oman hygienian suhteen. Pylväsdiagrammeilla on todettu hälytystehtävien olleen kokonaisuudessaan laskussa, mutta kotihälytystehtävien määrä on kuitenkin ollut nousussa pandemian aikana.

## 4 MÄÄRITELMÄT JA LAINSÄÄDÄNTÖ

Liikenne rikokset ovat nimensä mukaisesti liikenteessä tapahtuvia rikoksia. Liikenne rikosnimikkeet ja niiden teon kuvaukset löytyvät rikoslain luvusta 23. Tässä luvussa on yhteensä 12 pykälää, niistä 11 pykälää käsittelee liikenne rikoksia. Viimeinen pykälä käsittelee kyseessä olevan rikoslain luvun määritelmiä, joissa avataan luvun lakitekstissä ilmeneviä termejä. Tässä osiossa esittelemme liikenne rikosnimikkeiden teon kuvaukset ja pyrimme tuomaan niiden sisällöt ilmi konkreettisin esimerkein.

### Liikenneturvallisuuden vaarantaminen:

*“Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.”* (Rikoslaki 23:1.1.)

Tyypillinen rikkomistilanne on vallitsevan nopeusrajoituksen ylittyminen. Lähtökohtaisesti enintään 20 km/h ylitykset ovat *liikenne rikkomuksia*. Yleisessä oikeuskäytännössä on katsottu, että yli 20 km/h ylinopeudet vallitsevaan nopeusrajoitukseen nähden tulisi tuomita rikoslain mukaan. Näin ollen se tarkoittaisi, että edellä mainitut teot tulisi arvioida liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Oikeuskirjallisuudessa lakivaliokunnan mietinnöistä on kuitenkin tulkittu niin, että kyseessä ei ole absoluuttinen raja ja näin ollen kaikkia yli 20 km/h ylinopeuksia ei tulisi arvioida liikenneturvallisuuden vaarantamisina. Mitä ilmeisimmin lakivaliokunta on tarkoittanut, että edellä mainituista ylinopeuksista rangaistus määrätään päiväsakoin. (Itä-Suomen hovioikeus 2021.)

Nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 km/h ja ylinopeuden ollessa välillä 36–47 km/h, voidaan tekoa soveltaa vakavana piittaamattomuutena liikenneturvallisuutta kohtaan. Maantienopeuksilla eli yli 60 km/h nopeusrajoituksilla vakavaan piittaamattomuuteen sovellettavat ylinopeudet ovat 39–50 km/h. (Harmaala 2020.)

Poliisi vähentää tutkalla todetusta nopeudesta – 3 km/h mahdolliseen mittausvirheeseen perustuen (Asianajotoimisto Talviaro 2020). Tämän osion kappaleissa esiintyvät ajonopeudet ovat niin sanottuja “nettonopeuksia”, joista edellä mainittu varmuusvähennys on tehty.

### Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen:

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

*1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,*

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.” (RL 23:2.)

Nykyisessä valvonta- ja oikeuskäytännössä törkeän liikenneturvallisuuden soveltamisen rajana on pidetty vähintään 50 km/h ylinopeuksia, mutta joissakin tapauksissa se voi olla liian ankara edellytys säännöksen soveltamiselle. Rikoksen kokonaisarviointiin vaikuttaa teon olosuhteet (ajankohta, nopeusrajoitus, sääolosuhteet jne.) ja niistä riippuen kyseistä nimikettä voidaan soveltaa myös yli 30 km/h ylinopeuksista. (Lakivaliokunta 1998.) Dennis Pastersteinin Twitterissä julkaisema tilasto osoittaa, että alle 60 km/h rajoitusalueilla törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen riittää 48 km/h ylinopeus (Harmaala 2020).

### **Rattijuopumus:**

“Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai, että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.” (RL 23:3.)

Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen mukaisesti nykyisessä oikeuskäytännössä rattijuopumuksesta ei rangaista kannabiksen käyttänyttä, mikäli hänen ajonsa jälkeisestä verinäytteestään ei

löydy ajokykyyn vaikuttavaa tetrahydrokannabinolia (THC), joka on ajokykyyn negatiivisesti vaikuttava kannabiksen ainesosa. Näin ollen ajon aikana veressä saa olla THC:n aineenvaihduntatuotetta eli karboksitetrahydrokannabinolia. Sillä ei ole suurina pitoisuuksinakaan vaikutusta ajokykyyn ja se saattaa näkyä veressä vielä päiviä kannabiksen käytön jälkeen. Sen sijaan THC poistuu elimistöstä jo noin 6–8 tunnissa. (KKO 2016:42.)

Poliisi toteaa mahdolliset alkoholirattijuopumukset tien varressa seulonta-alkometrillä, jonka avulla kyetään nopeasti toteamaan kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus. Mikäli mittauksen tulos on yli rangaistavuuden rajan, kuljettaja viedään joko tarkkuusalkometrikokeeseen poliisiasemalle tai vaihtoehtoisesti sairaalaan verikokeisiin. Tarkkuusalkometri mittaa uloshengityksen alkoholimäärän ja sen antama tulos on lähes täydellisellä varmuudella todellista uloshengitysilmassa olevaa alkoholipitoisuutta alhaisempi, tällä varmistetaan kohdehenkilön oikeusturvan toteutuminen. Terveystieteiden ammattilainen suorittaa verikokeen poliisin läsnä ollessa. Tämän jälkeen verinäytteet toimitetaan poliisiin Rikostekniseen laboratorioon tutkittaviksi, missä todetaan kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajamishetkellä. (Lepola 2017, 7, 9–10.)

Mahdolliset huumausainerattijuopumukset poliisi toteaa tien päällä DrugWipe -huumepikatestillä, joka toimii apuvälineenä kuljettajan veren huumausainepitoisuuden toteamisessa. Se antaa positiivisen tai negatiivisen tuloksen yleisimmistä huumausaineista alle 10 minuutissa kohdehenkilön suun limakalvolta otetusta näytteestä. Pikatestiä voidaan käyttää samoilla lainsäädännöllisillä valtuuksilla kuin seulonta-alkometriäkin. Positiivisen tuloksen jälkeen henkilöltä otetaan verikoe ja toimitaan edellisen kappaleen lopussa kerrotulla tavalla. (Lepola 2017, 9–10.)

## **Törkeä rattijuopumus**

*“Jos rattijuopumuksessa*

*1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai*

*2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka*

*3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,*

*ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.” (RL 23:4.)*

Huumausaineiden osalta Suomessa ei ole asetettu tarkkoja raja-arvoja sille, milloin kyseessä on törkeä rattijuopumus (Liikenneturva).

### **Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta:**

*“Joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, raitiovaunua, junaa, alusta tai ilma-alusta ajo-oikeudetta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomittava kulku-neuvon kuljettamisesta oikeudetta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.” (RL 23:10).*

Ajo-oikeudella tarkoitetaan esimerkiksi henkilöauton kuljettamiseen vaadittavaa B-luokan ajokorttia.

## **5 PSYKOLOGISTA NÄKÖKULMAA**

Jotta voisimme pohtia työn myöhemmässä vaiheessa mahdollisia tilastoissa esiintyviä ilmiöitä, on tärkeää tutkia hieman liikenneturvallisuutta ja siihen vaikuttavia tekijöitä. Lisäksi tarkastellaan yksittäisten kuljettajien tieliikennekäyttäytymistä ja miten kuljettajan henkilökohtainen psykologia vaikuttaa tämän profiloitumiseen kuljettajana. Liittämällä psykologisen aspektin tarkastelun osaksi työn teoriapohjaa, voimme myöhemmissä johtopäätöksissä sekä yhteenvedossa hyödyntää tässä osiossa esille tulleita seikkoja sekä syy-seuraussuhteita.

Osio on jaettu kahteen aiheeseen, joista ensimmäinen käsittelee liikenneturvallisuutta kevyesti. Jälkimmäinen osio tarkastelee ihmisten ennakko-odotuksia ja stereotyyppioita koskien tiettyjä kuljettajaryhmiä, sekä heidän suhtautumistaan näihin tarkasteltuihin ryhmiin. Lisäksi osiossa tarkastellaan, miten kuljettajan henkilökohtainen profiloituminen tapahtuu, kuinka nuorella iällä ihminen alkaa vastaanottamaan vaikutteita, jotka ajavat heitä lokeroitumaan tiettyyn kuljettajaprofiiliin ja mitä tiettyjä ominaispiirteitä tietyillä lokeroitumisilla on.

### **5.1 Liikenneturvallisuus**

Kuljettaessaan tieliikenteessä ajoneuvoa, tulee kuljettaja osalliseksi sosiaalista verkostoa. Sosiaalisessa verkostossa on avainasemassa vuorovaikuttaminen, ja se onkin keskeinen tukipilari, jolle liikenneturvallisuus rakentuu. Vuorovaikuttamalla liikenteessä myös omat valinnat reflektoituvat omaan liikenneturvallisuuteen. Omilla valinnoilla voidaan vaikuttaa siihen, kuinka turvallista tai vaarallista jokaisen kuljettajan henkilökohtainen liikkuminen on. (Liikenneturva.)

Liikenneturvan mukaan liikenteen vuorovaikutukselle ominaisia asioita ovat nopeus, kohtaamiset, anonyymius, vilkkaus ja erilaisuus. Ihmisen jokapäiväisestä toiminnasta lähes puolet on rutinoitunutta. Samankaltaisissa tilanteissa toimitaan usein samalla tavalla kuin ennenkin ilman sen suu-

remman päätöksenteon prosessin läpikäymistä. Näistä rutiininomaisista tavoista liikenteessä tyypillisimmät ovat reitin ja liikennöintitavan valinta. Vuorovaikutettaessa yhtenä informaation käsittelyvälineenä ihmisellä on käytössään tunteet. Tunne on reagointia ulkoiseen ärsykkeeseen. Ruuhkaliikenteen nopeatahtisuus saattaa esimerkiksi nostaa kuljettajan vireystilan korkealle, jolloin yllättävä tapahtuma liikenteessä saattaa johtaa nopeasti ärsytykseen. (Liikenneturva.)

Omalla toiminnalla voidaan vuorovaikuttaa. Jokaisen kuljettajan kohdalla korostuu tarkkaavaisuus, ennakointi, merkinanto, liikennesäännöt, tilannenopeus ja inhimillistäminen. Individuaalisella tasolla tehdyt päätökset reflektoituvat sekä kuljettajan omaan, että muiden tienkäyttäjien turvallisuuteen. (Liikenneturva.)

## **5.2 Lokeroituminen kuljettajana**

Liikenteen sosiaalisen verkostoon kuuluu käsitykset muista tienkäyttäjistä, jotka luovat odotuksia ja saavat tienkäyttäjät ennakoimaan näitä odotuksia omassa toimintatavassa. Vuonna 2007 suoritetussa SOSITA hankkeessa havaittiin aikuisilla kuljettajilla stereotyyppisiä käsityksiä muista liikennöitsijöistä. Esimerkiksi maskuliinisuuden normi sisältää ajatuksen nopeasta ja riskejä ottavasta ajotavasta. Simulaattorilla suoritetussa tutkimuksessa, jossa tutkittiin maskuliinisuuden vaikutuksia ylinopeuteen, pystyttiin selkeästi osoittamaan maskuliinisten sanojen kuuntelun nostavan kuljettajan ajonopeutta verrattuna feminiinisten sanojen kuunteluun. (Keskinen 2012, 38–39, 44.)

Granién ja Papafavan 2011 suorittamassa tutkimuksessa Ranskassa, huomattiin, että stereotyyppisiä käsityksiä mies ja naiskuljettajista on jo 10- vuotiailla lapsilla. Varhaisella iällä muodostuneet käsitykset roolittuneesta tieliikennekäyttäytymisestä johtavat usein pojat ottamaan sukupuoleensa kuuluvan mieskuljettajan roolin ja toimimaan sen mukaisesti. (Keskinen 2012, 45, 49.)

## **6 LIIKENNERIKOSTEN MÄÄRÄT**

Tässä osiossa tutkitaan poliisin omia tilastoja vuosilta 2018–2021. Tilastoista tutkimme liikennetrikostilastoja, kokonaisuuksina ja jaettuna viiteen kategoriaan rikosnimikkeittäin. Nämä rikosnimikkeet ovat liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus, törkeä rattijuopumus sekä kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Tarkoituksena on tutkia aikaa ennen koronapandemian aiheuttamia rajoitustoimenpiteitä sekä vuoden 2020 maaliskuussa alkaneiden rajoitustoimenpiteiden vaikutusta rikostilastojen määrään.

Pyrimme havainnollistamaan mahdolliset vaikutukset vertaamalla viiden kategorian kattavuutta koko tarkastellun ajanjakson liikennetrikostilastoihin maakunnittain. Tämän lisäksi jokainen katego-

ria käsitellään erikseen omalla maakunnallaan. Kategorioittain käsiteltäessä tutkitaan tarkasteltavan nimikkeen kattavuutta tutkitun ajanjakson kokonaisliikenne rikosmäärästä. Lisäksi tutkitaan vuosittaista muutosta edellisvuosien tilastoihin.

Kun nimikkeet on käsitelty maakunnittain, tarkastellaan tilastoja vielä kokonaisuutena koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Näiden vertailujen ja analysointien perusteella pyrimme luomaan tukevan teoriapohjan myöhempiä vaikutusten pohdintaa varten.

Lähteenä tässä kappaleessa on käytetty poliisin omia ja poliisin itse ylläpitämiä liikenne rikostilastoja Lounais-Suomen alueelta. Tilastot ovat kaikkien saatavilla ja ladattavissa poliisien kotisivuilta tilastot -osiosta. Työssä on käytetty tilastoja vuodesta 2018 vuoteen 2021 asti. Tarkasteltavana ovat olleet Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen tilastot, Varsinais-Suomi sekä Satakunta. (Poliisi.)

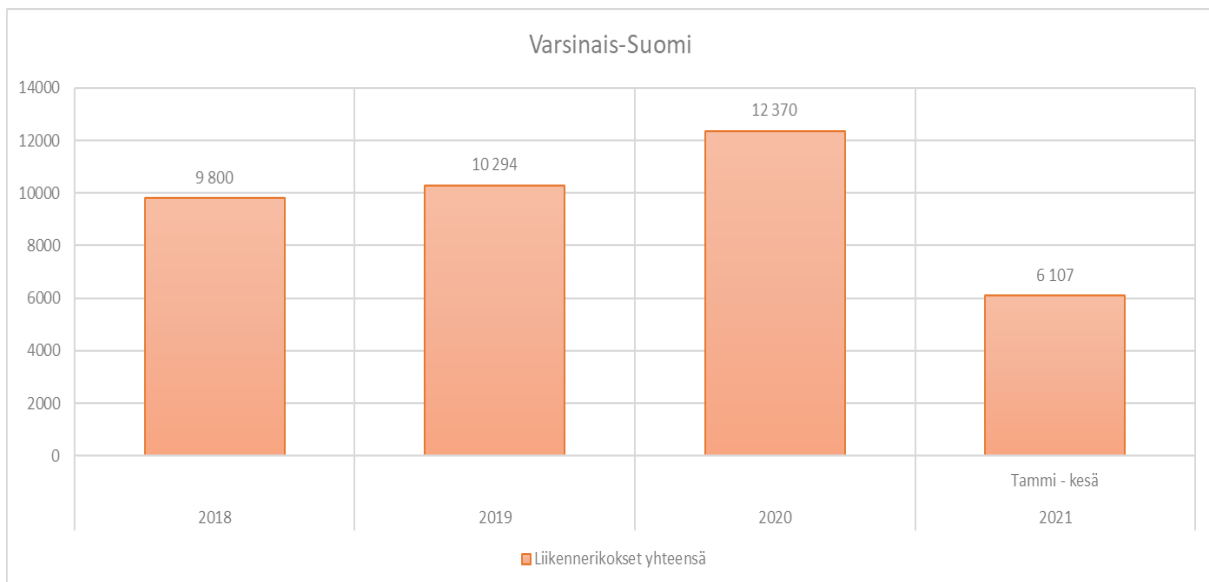
## **6.1 Varsinais-Suomen liikenne rikokset**

Varsinais-Suomessa kirjattiin kaiken kaikkiaan tammikuun 2018 ja vuoden 2021 kesäkuun välisenä ajanjaksona yhteensä 38 571 liikenne rikosta, mikä tarkoittaa keskimäärin noin 11 020 liikenne rikosta vuotta kohden. Tilastointi jakautuu neljään erilaiseen rikosnimikkeeseen, jotka ovat: liikenne turvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenne turvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus. Edellä mainittujen nimikkeiden kokonaismäärä on yhteensä 30 340, jolloin ne kattavat suurimman osan, eli noin 78,7 % kaikista yhteenlasketuista liikenne rikoksista. Taulukossa 1 on esiteltyinä Varsinais-Suomen liikenne rikostilastoja vuositasolla.

Vuonna 2018 liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin yhteensä 9 800 kappaletta. Seuraavana vuonna eli 2019 vastaavia ilmoituksia kirjattiin 10 294 kappaletta. Liikenne rikos ilmoitusten kokonaismäärä kasvoi 494 kappaletta ja prosentuaalisesti nousua tapahtui likimain 5,0 %.

Vuonna 2020 liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin yhteensä 12 370 kappaletta. Ilmoitusten määrä kasvoi 2 076 kappaletta verrattuna vuoteen 2019. Tämä tarkoittaa, että nousua edellisvuoteen verrattuna tapahtui peräti noin 20,2 %. Tässä kohtaa on hyvä muistuttaa, että vuoden 2020 maaliskuussa alkoivat koronaepidemian vastaiset rajoitustoimenpiteet.

Vuoden 2021 ensimmäisellä vuosipuoliskolla ilmoituksia kirjattiin 6 107 kappaletta. Vuonna 2020 vastaavana ajanjaksona ilmoituksia kirjattiin 5 759 kappaletta. Näin ollen ilmoituksia kirjattiin 348 kappaletta enemmän vuoden 2021 ensimmäisellä vuosipuoliskolla verrattuna vuoden 2020 ensimmäiseen vuosipuoliskoon, nousua siis tapahtui noin 6,0 %.



Taulukko 1. Pylväskaavio Varsinais-Suomen liikennerekostilastoista ajanjaksolta tammikuu 2018 - kesäkuu 2021. Tilastot on saatu poliisin omista Lounais-Suomen alueen tilastoista. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### 6.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Vuoden 2018 alun ja vuoden 2021 puoleen väliin sijoittuvalla ajanjaksolla liikenneturvallisuuden vaarantamisista kirjattiin yhteensä 22 743 rikosilmoitusta. Laskennallisesti se tarkoittaa, että niiden osuus ajanjakson kaikista liikennerekoksista oli peräti noin 59 %. Voidaan siis todeta, että kyseessä olevalla ajanjaksolla se on ollut selkeästi yleisin rikosnimike kaikista rikoslakiin kirjatuista liikennerekoksista.

Vuonna 2018 tämän nimikkeen rikoksia kirjattiin 5 663 kappaletta. Kyseisenä vuonna se on kattanut noin 57,8 % kaikista liikennerekoksista.

Vuonna 2019 liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 5 741 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatuista ilmoituksista se kattaa noin 55,8 %. Ilmoituksia kirjattiin määrällisesti 78 kappaletta edellisvuotta 2018 enemmän, mikä tarkoittaa noin 1,4 % nousua.

Vuoden 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 7 393 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että liikenneturvallisuuden vaarantamiset kattoivat noin 59,8 % vuoden kaikista kirjatuista liikennerekoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 1 652 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui peräti noin 28,8 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä vuosipuoliskolla liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin ilmoituksia 3 946 kappaletta, mikä vastaa noin 64,6 % kaikista kirjatusta liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä nousi 706 kappaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin 21,8 % nousua.

### **6.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuoden 2018 alun ja vuoden 2021 puoleen väliin sijoittuvalla ajanjaksolla ilmoituksia törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 1 739 kappaletta. Kaikista kyseessä olevan ajanjakson kirjatusta liikenne rikoksista se vastaa noin 4,5 % osuutta.

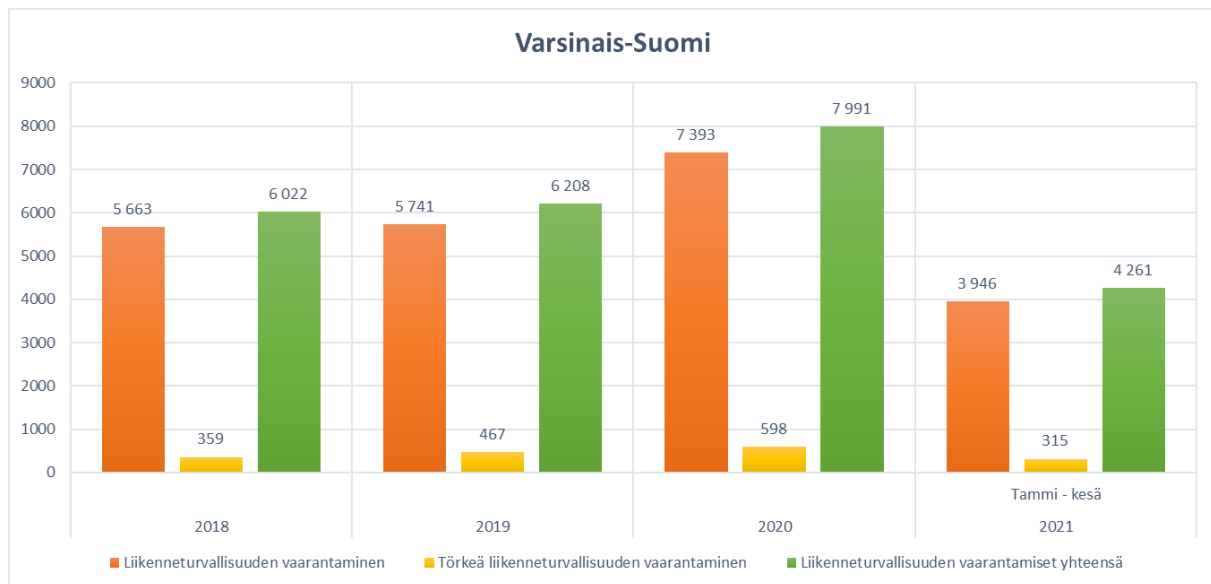
Vuonna 2018 kyseessä olevan nimikkeen rikoksia kirjattiin yhteensä 359 kappaletta. Kyseisen vuoden liikenne rikoksien kokonaismäärästä se vastaa noin 3,7 % osuutta.

Vuoden 2019 aikana törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 467 rikosilmoitusta. Tällä nimikkeellä ilmoitusten osuus kaikista vuoden kirjatusta liikenne rikoksista vastaa noin 4,5 %. Samaisen nimikkeen rikoksia kirjattiin edellisvuoteen verrattuna 108 kappaletta enemmän, mikä tarkoittaa noin 30,1 % nousua.

Vuonna 2020 kyseisellä nimikkeellä olevia rikosilmoitusta kirjattiin yhteensä 598 kappaletta. Määrä vastaa noin 4,8 % kaikista sinä vuonna kirjatusta liikenne rikoksista. Vuoteen 2019 verrattuna saman nimikkeen ilmoituksia kirjattiin 131 kappaletta enemmän, näin ollen nousua oli tapahtunut noin 28,1 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 315 ilmoitusta. Kaikista vuosipuoliskon ilmoituksista se kattaa noin 5,2 % osuuden. Ilmoituksia kirjattiin 12 kappaletta enemmän kuin vuoden 2020 vastaavalla ajanjaksolla, mikä tarkoittaa likimain 3,8 % nousua.

Taulukossa 2 on visuaalisesti havainnollistettu liikenneturvallisuuden vaarantamisten lisääntyminen taulukon muodossa.



Taulukko 2. Eriteltyinä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen sekä näiden kokonaismäärä yhteensä pylvästaulukkoon Varsinais-Suomen alueelta. Lähteinä käytetty poliisin omia tilastoja Lounais-Suomen osalta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### 6.1.3 Rattijuopumus

Vuoden 2018 alun ja vuoden 2021 puoleen väliin sijoittuvalla ajanjaksolla rattijuopumuksia kirjattiin yhteensä 3 752 kappaletta. Kaikista kyseessä olevan ajanjakson liikenne rikoksista edellä mainittu summa kattaa noin 9,7 % osuuden.

Vuonna 2018 kyseessä olevalla rikosnimikkeellä kirjattiin ilmoituksia yhteensä 987 kappaletta. Kyseisen vuoden kaikista liikenne rikoksista se kattaa noin 10,1 % osuuden.

Vuonna 2019 rattijuopumuksesta kirjattiin 1 071 rikosilmoitusta. Kyseisen vuoden liikenne rikosten kokonaismäärästä se oli noin 10,4 %. Edelliseen vuoteen verrattuna ilmoituksia kirjattiin 84 kappaletta enemmän, mikä tarkoittaa, että vuodessa on tapahtunut kyseisellä nimikkeellä noin 8,5 % nousu.

Vuoden 2020 aikana rikosilmoituksia rattijuopumuksesta kirjattiin 1 207 kappaletta. Kaikista vuoden aikana kirjatuista liikenne rikoksista se kattaa noin 9,8 %. Edellisvuoteen verrattuna kyseisellä nimikkeellä olevia ilmoituksia kirjattiin 136 kappaletta enemmän, jolloin nousua tapahtui noin 12,7 %.

Vuoden 2021 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattiin yhteensä 487 kappaletta. Kyseisen vuoden kaikista liikenne rikoksista se kattaa noin 8,0 %. Edellisvuoden

samaan ajanjaksoon verrattuna ilmoituksia kirjattiin 134 kappaletta vähemmän, mikä tarkoittaa noin -21,6 % prosentin laskua.

#### **6.1.4 Törkeä rattijuopumus**

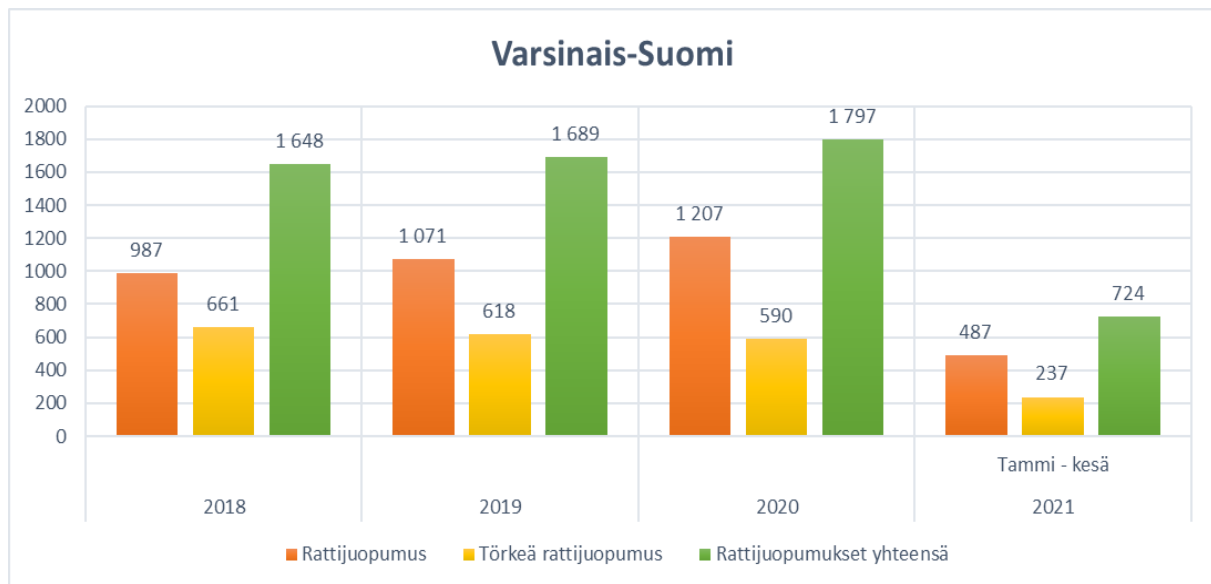
Vuoden 2018 alun ja vuoden 2021 puoleen väliin sijoittuvalla ajanjaksolla törkeästä rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 2 106 rikosilmoitusta. Laskennallisesti se tarkoittaa, että niiden osuus ajanjakson kaikista liikenne rikoksista oli noin 5,5 %. Taulukko 3 havainnollistaa hyvin rattijuopumusten osuuden kehityksen vuosien 2018–2021 aikana.

Vuonna 2018 tämän nimikkeen rikoksia kirjattiin 661 kappaletta. Kyseisenä vuonna se on kattanut noin 6,7 % kaikista kyseessä olevan vuoden liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 törkeästä rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 618 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksesta se kattaa lähes tarkasti 6,0 %. Ilmoituksia kirjattiin määrällisesti 43 kappaletta edellisvuotta 2018 vähemmän, mikä tarkoittaa noin -6,5 % laskua.

Vuoden 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 590 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että törkeät rattijuopumukset kattoivat noin 4,8 % vuoden kaikista kirjatusta liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 28 kappaletta vähemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti laskua tapahtui noin -4,5 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä vuosipuoliskolla liikenne rikosilmoituksia kirjattiin yhteensä 6 107 kappaletta. Törkeitä rattijuopumuksia tästä määrästä oli 237 kappaletta, mikä vastaa 3,9 % kaikista kirjatusta liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä laski 68 kappaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin -22,3 % laskua.



Taulukko 3. Taulukossa havainnollistettu Varsinais-Suomen alueen rattijuopumus tilastoja vuodesta 2018 vuoteen 2021 asti. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

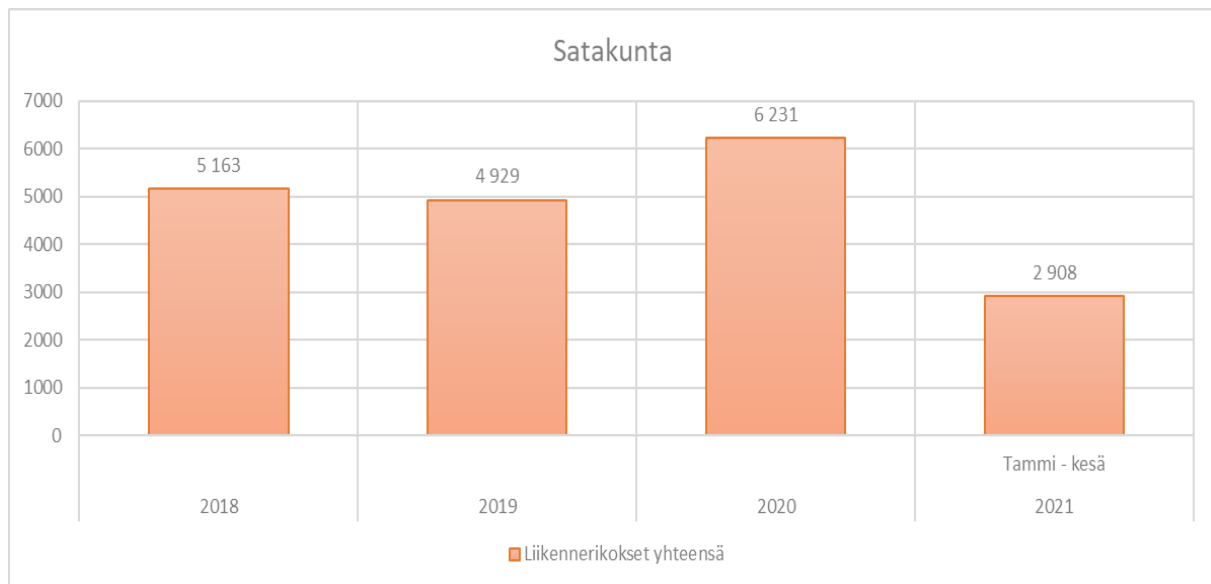
## 6.2 Satakunnan liikennerikokset

Tammikuun 2018 ja vuoden 2021 kesäkuun välisenä aikana Satakunnassa tilastoitiin yhteensä 19 231 liikennerikosta, mikä tarkoittaa noin 5 494 liikennerikosta vuotta kohden. Liikennerikokset on jaoteltu neljään erilliseen rikosnimikkeeseen, jotka ovat: liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus. Edellä mainittujen nimikkeiden kokonaismäärä Satakunnassa oli yhteensä 14 673, jolloin näiden nimikkeiden kattavuus on 76,3 % kaikista yhteenlasketuista liikennerikoksista. Tämän voi myös katsoa taulukosta 4, jossa on visuaalisesti esitetty liikennerikosten kehitys Satakunnan alueella.

Vuonna 2018 liikennerikosilmoituksia kirjattiin yhteensä 5 163 kappaletta. Vuonna 2019 vastaavia ilmoituksia kirjattiin 4 929 kappaletta. Liikennerikosilmoitusten määrä laski 234 kappaleella ja prosentuaalista laskua tapahtui noin -4,5 %.

Vuonna 2020 liikennerikosilmoituksia kirjattiin yhteensä 6 231 kappaletta. Ilmoitusten määrä kasvoi 1 302 kappaleella vuodesta 2019. Vuoden 2020 maaliskuussa alkoivat koronapandemian vastaiset rajoitustoimenpiteet ja kasvua tilastoissa vuoteen 2019 verrattuna tapahtui 20,7 %

Vuoden 2021 ensimmäiseltä puolelta vuodelta liikennerikosilmoituksia kirjattiin 2 908 kappaletta. Edellisen vuoden vastaavalla ajanjaksolla ilmoituksia kirjattiin 2 892 kappaletta. Näin ollen ilmoituksia kirjattiin vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla 16 kappaletta enemmän verrattuna edellisvuoteen, eli nousua tapahtui noin 0,6 %.



Taulukko 4. Havainnollistus Satakunnan alueen liikenne rikostilastoista ajanjaksolta tammikuu 2018 - kesäkuu 2021. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### 6.2.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Vuoden 2018 alun ja vuoden 2021 puoliväliin sijoittuvalla ajanjaksolla kirjattiin yhteensä 10 878 kappaletta rikosilmoituksia liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Laskennallisesti tämä tarkoittaa, että niiden osuus ajanjakson kaikista liikenne rikoksista oli peräti noin 56,6 %. Voidaan todeta, että tarkasteltavalla ajanjaksolla se on ollut selkeästi yleisin rikosnimike kaikista rikoslakiin kirjatusta liikenne rikoksista.

Vuonna 2018 tarkasteltavan nimikkeen rikoksia kirjattiin 2 865 kappaletta. Kyseisenä vuotena se oli kattanut noin 55,5 % kaikista liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 2 787 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksista se kattaa noin 56,5 %. Ilmoituksia kirjattiin määrällisesti 78 kappaletta vähemmän kuin edellisvuonna 2018. Tämä tarkoittaa noin -2,7 % laskua.

Vuoden 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 3 509 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että liikenneturvallisuuden vaarantamiset kattoivat noin 56,3 % vuoden kaikista kirjatusta liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kuitenkin kirjattiin 722 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui peräti noin 25,9 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä vuosipuoliskolla liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin ilmoituksia 1 717 kappaletta, mikä vastaa noin 59,0 % kaikista liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä

olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä nousi 228 kappaaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin 15,3 % nousua.

### **6.2.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Tarkastellulla ajanjaksolla tammikuun 2018 ja kesäkuun 2021 aikana Satakunnassa kirjattiin yhteensä 845 kappaletta ilmoituksia törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista. Tämä tarkoittaa, että niiden osuus kaikista tarkasteltavan ajanjakson liikenne rikoksista oli noin 7,8 %. Voidaan todeta kyseessä olevan perusmuotoista liikenneturvallisuuden vaarantamista selkeästi harvinaisempi nimike.

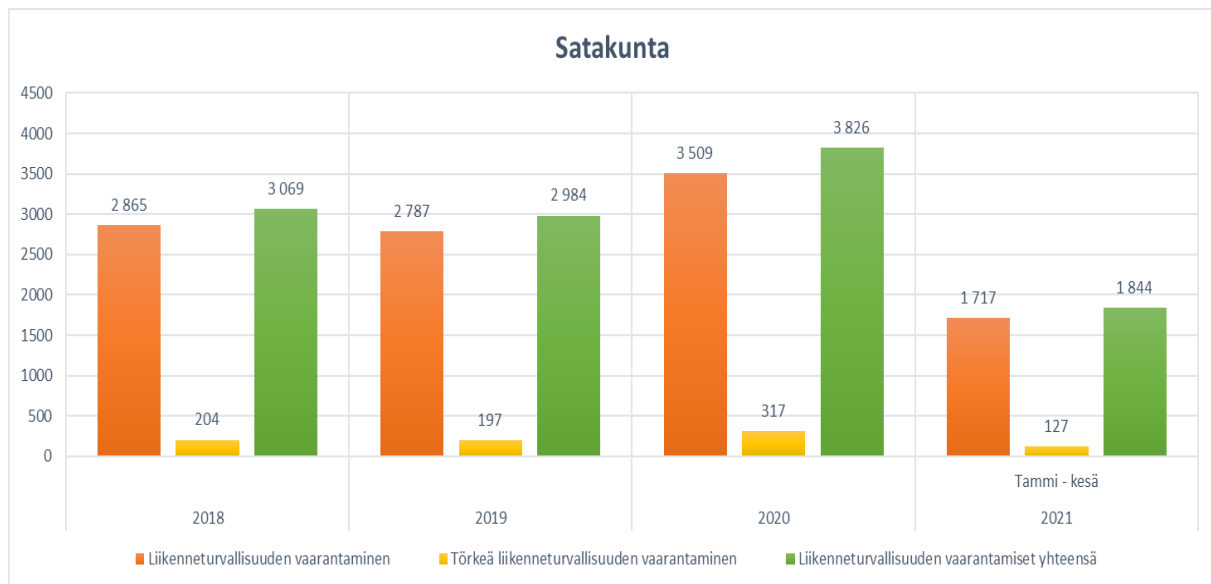
Vuonna 2018 käsiteltävän nimikkeen rikosilmoituksia kirjattiin 204 kappaletta. Kyseisenä vuonna se oli kattanut noin 4,0 % kaikista liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 197 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista 4 929 kirjatuista ilmoituksista se kattaa noin 4,0 %. Ilmoituksia kirjattiin kuitenkin määrällisesti 7 kappaletta vähemmän kuin edellisvuonna 2018. Tämä tarkoittaa noin -3.4 % laskua.

Vuonna 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 317 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset kattoivat noin 5,1 % vuoden kaikista kirjatuista liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 120 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui peräti noin 60,9 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä puolella vuodella liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin ilmoituksia 127 kappaletta, mikä vastaa noin 4,4 % kaikista liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä laski 24 kappaaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin -15,9 % laskua.

Taulukossa 5 alapuolella, on havainnollistettu tämä liikenneturvallisuuksien vaarantamisten selkeä nousu vuonna 2020.



Taulukko 5. Havainnollistus Satakunnan alueen liikenneturvallisuuksien vaarantamisista 2018–2021. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### 6.2.3 Rattijuopumus

Tarkastellulla ajanjaksolla tammikuun 2018 ja kesäkuun 2021 aikana Satakunnassa kirjattiin yhteensä 1 655 kappaletta ilmoituksia perusmuotoisista rattijuopumuksista. Tämä tarkoittaa, että niiden osuus kaikista tarkasteltavan ajanjakson liikenne rikoksista oli noin 8,6 %.

Vuonna 2018 käsiteltävän nimikkeen rikosilmoituksia kirjattiin 432 kappaletta. Kyseisenä vuonna se oli kattanut noin 8,4 % kaikista liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 rattijuopumuksista kirjattiin yhteensä 435 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksista se kattaa noin 8,8 %. Ilmoituksia kirjattiin myös määrällisesti 3 kappaletta enemmän kuin edellisvuonna 2018. Tämä tarkoittaa noin 0,7 % nousua.

Vuonna 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 544 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että rattijuopumukset kattoivat noin 8,7 % vuoden kaikista kirjatusta liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kuitenkin kirjattiin 109 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui peräti noin 25,1 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä puolella vuodella rattijuopumuksia kirjattiin 244 kappaletta, mikä vastaa 8,4 % kaikista kirjatusta liikenne rikosilmoituksista ajanjakson aikana. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä laski 41 kappaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin –14,4 % laskua.

## 6.2.4 Törkeä rattijuopumus

Tarkastellulla ajanjaksolla tammikuun 2018 ja kesäkuun 2021 aikana Satakunnassa kirjattiin yhteensä 1 295 kappaletta ilmoituksia törkeistä rattijuopumuksista. Tämä tarkoittaa, että niiden osuus kaikista tarkasteltavan ajanjakson liikennerikoksista oli noin 6,7 %.

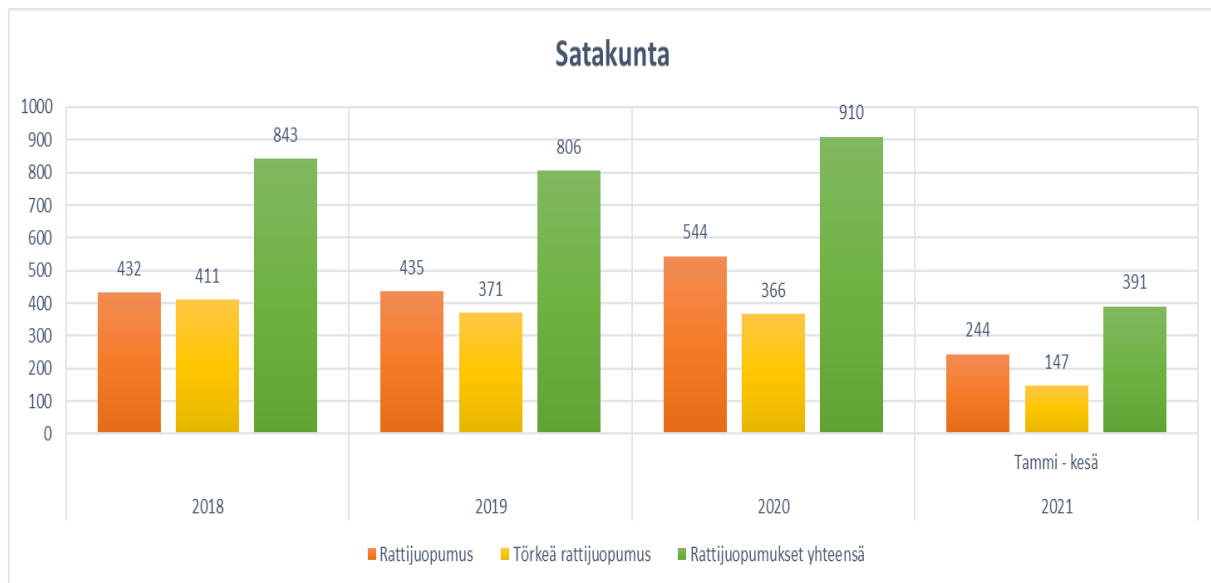
Vuonna 2018 käsiteltävän nimikkeen rikosilmoituksia kirjattiin 411 kappaletta. Kyseisenä vuonna se oli kattanut noin 8,0 % kaikista liikennerikoksista.

Vuonna 2019 törkeistä rattijuopumuksista kirjattiin yhteensä 371 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatuista ilmoituksista se kattaa noin 7,5 %. Ilmoituksia kirjattiin määrällisesti 40 kappaletta vähemmän kuin edellisellä vuotena. Tämä tarkoittaa noin -9,7 % laskua.

Vuonna 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 366 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että törkeät rattijuopumukset kattoivat noin 5,9 % vuoden kaikista kirjatuista liikennerikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 5 kappaletta vähemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti laskua tapahtui noin -1,3 %.

Vuoden 2021 ensimmäisellä puolella vuodella törkeitä rattijuopumuksia kirjattiin 147 kappaletta, mikä vastaa noin 5,1 % kaikista liikennerikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä laski 39 kappaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin -21,0 % laskua.

Taulukossa 6 on havaittavissa lievä nousu rattijuopumusten osalta vuonna 2020, kuten muissakin liikennerikostilastoissa.



Taulukko 6. Kuvastaa Satakunnan alueen tilastoja rattijuopumuksien osalta. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

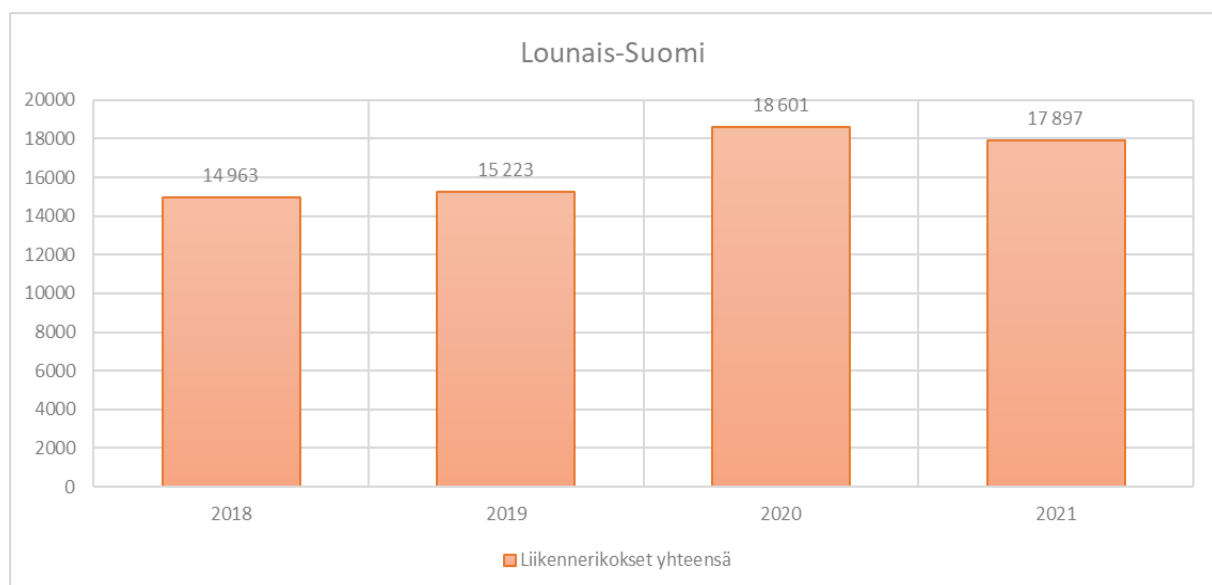
### 6.3 Koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen liikenne rikokset

Vuoden 2018 alusta vuoden 2021 loppuun kestäneellä kaudella tilastoitiin yhteensä 66 684 liikenne rikosta, mikä tarkoittaa 16 671 kappaletta liikenne rikoksia vuotta kohden. Kuten aikaisemmissa kappaleissa, liikenne rikokset on jaoteltu viiteen erilliseen rikosnimikkeeseen, joiden osuus kaikista Lounais-Suomen tilastoiduista liikenne rikoksista on yhteensä 66 317 kappaletta. Tämä tarkoittaa, että käsitellyt nimikkeet kattoivat tarkastellulla ajanjaksolla peräti noin 99,4 % kaikista tilastoiduista liikenne rikoksista. Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen liikenne rikokset havainnollistettuna taulukko muodossa taulukossa 7.

Vuonna 2018 liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin yhteensä 14 963 kappaletta. Vuonna 2019 vastaavia ilmoituksia kirjattiin 15 223 kappaletta. Liikenne rikos ilmoitusten määrä nousi 260 kappaleella ja prosentuaalista nousua tapahtui noin 1,7 %.

Vuonna 2020 liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin yhteensä 18 601 kappaletta. Ilmoitusten määrä kasvoi 3 378 kappaleella vuodesta 2019. Vuoden 2020 maaliskuussa alkoivat koronapandemian vastaiset rajoitustoimenpiteet ja kasvua tilastoissa vuoteen 2019 verrattuna tapahtui 22,2 %

Vuoden 2021 aikana liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin yhteensä 17 897 kappaletta. Ilmoituksia kirjattiin kyseisenä vuonna 704 kappaletta vähemmän verrattuna edellisvuoteen. Laskua näin ollen tapahtui -3,8 %.



Taulukko 7. Havainnollistus koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen liikenne rikoksista kollektiivisesti ajalta 2018–2021. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### **6.3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuosien 2018–2021 muodostavalla ajanjaksolla kirjattiin yhteensä 39 338 kappaletta rikosilmoituksia liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Laskennallisesti tämä tarkoittaa, että niiden osuus ajanjakson kaikista liikenne rikoksista oli peräti noin 59,0 %. Voidaan todeta, että tarkasteltavalla ajanjaksolla se on ollut selkeästi yleisin rikosnimike myös koko Lounais-Suomen alueella.

Vuonna 2018 tarkasteltavan nimikkeen rikoksia kirjattiin 8 528 kappaletta. Kyseisenä vuotena se oli kattanut noin 57,0 % kaikista vuoden liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 8 528 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksista se kattaa noin 56,0 %. Ilmoituksia kirjattiin kuitenkin määrällisesti täsmälleen yhtä paljon kuin vuonna 2018.

Vuoden 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 10 902 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että liikenneturvallisuuden vaarantamiset kattoivat noin 58,6 % vuoden kaikista kirjatusta liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 2 374 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui peräti noin 27,8 %.

Vuonna 2021 liikenneturvallisuuden vaarantamisia kirjattiin 11 380 kappaletta, mikä vastaa 63,6 % kaikista kirjatusta liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä nousi 478 kappaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin 4,4 % nousua.

### **6.3.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Tarkastellulla ajanjaksolla eli vuosien 2018–2021 aikana Lounais-Suomen alueella kirjattiin yhteensä 3 052 kappaletta ilmoituksia törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista. Tämä tarkoittaa, että niiden osuus kaikista tarkasteltavan ajanjakson liikenne rikoksista on noin 4,6 %.

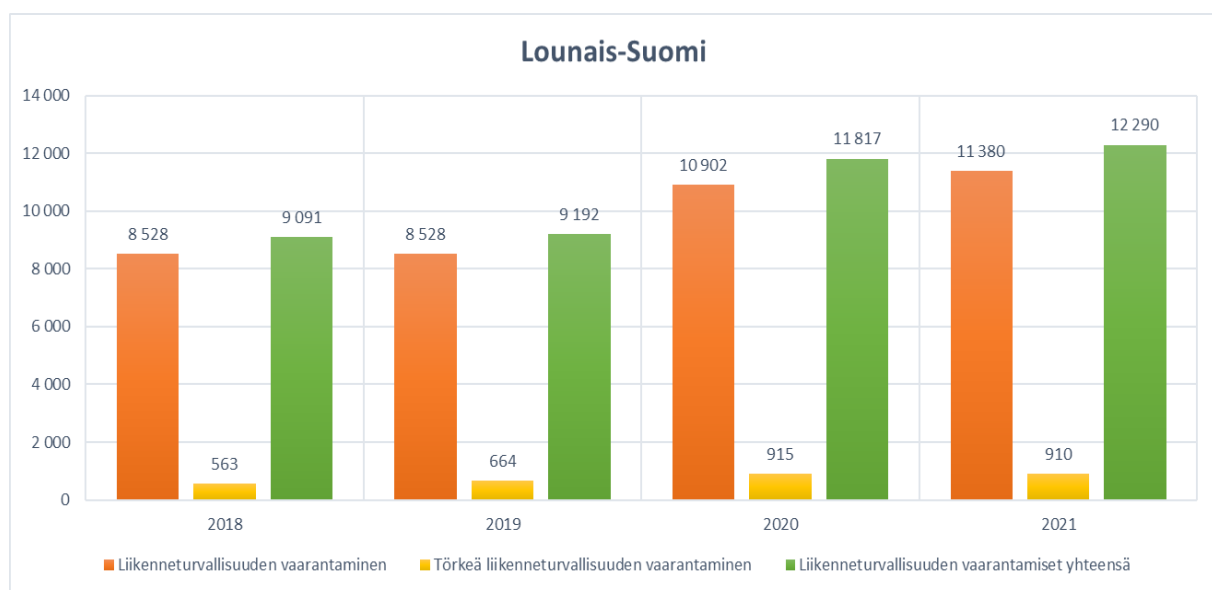
Vuonna 2018 käsiteltävän nimikkeen rikosilmoituksia kirjattiin 563 kappaletta. Kyseisenä vuonna se oli kattanut noin 3,8 % kaikista liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 664 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksista se kattaa noin 4,4 %. Ilmoituksia kirjattiin määrällisesti 101 kappaletta enemmän kuin vuonna 2018 ja tämä tarkoittaa noin 17,9 % nousua.

Vuoden 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 915 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset kattoivat noin 4,9 % vuoden kaikista kirjatusta liikennetrikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 251 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui peräti noin 37,8 %.

Vuonna 2021 törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia kirjattiin 910 kappaletta, mikä vastaa noin 5,1 % kaikista kirjatusta liikennetrikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä väheni 5 kappaleella edellisvuoteen verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin -0,5 % laskua.

Taulukko 8 havainnollistaa selkeästi vuonna 2020 alkaneen kasvun liikenneturvallisuuksien vaarantamisten osalta.



Taulukko 8. Taulukko osoittaa koko Lounais-Suomen tilastoja liikenneturvallisuuden vaarantamisten osalta. Taulukosta on havaittavissa selkeästi nousua sekä perusmuotoisen, että törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta vuosina 2020 ja 2021. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### 6.3.3 Rattijuopumus

Tarkastellun ajanjakson aikana Lounais-Suomessa kirjattiin yhteensä 6 043 kappaletta ilmoituksia rattijuopumuksista. Tämä tarkoittaa, että niiden osuus kaikista tarkasteltavan ajanjakson liikennetrikoksista oli noin 9,1 %.

Vuonna 2018 käsiteltävän nimikkeen rikosilmoituksia kirjattiin 1 419 kappaletta. Kyseisenä vuonna se oli kattanut noin 9,5 % kaikista liikennetrikoksista.

Vuonna 2019 rattijuopumuksista kirjattiin yhteensä 1 506 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksista se kattaa noin 9,9 %. Ilmoituksia kirjattiin kuitenkin määrällisesti 87 kappaletta enemmän kuin vuotta aiemmin. Tämä tarkoittaa noin 6,1 % nousua.

Vuonna 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 1 751 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että rattijuopumukset kattoivat noin 9,4 % vuoden kaikista kirjatusta liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 245 kappaletta enemmän kuin vuonna 2019, prosentuaalisesti nousua tapahtui noin 16,3 %.

Vuonna 2021 rattijuopumuksia kirjattiin 1 367 kappaletta, mikä vastaa noin 7,6 % kaikista kirjatusta liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä laski 384 kappaleella vuoteen 2020 verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin -21,9 % laskua.

#### **6.3.4 Törkeä rattijuopumus**

Vuosien 2018–2021 aikana Lounais-Suomessa kirjattiin yhteensä 3 846 kappaletta ilmoituksia törkeistä rattijuopumuksista. Tämä tarkoittaa, että niiden osuus kaikista tarkasteltavan ajanjakson liikenne rikoksista oli noin 5,8 %. Katso taulukko 9.

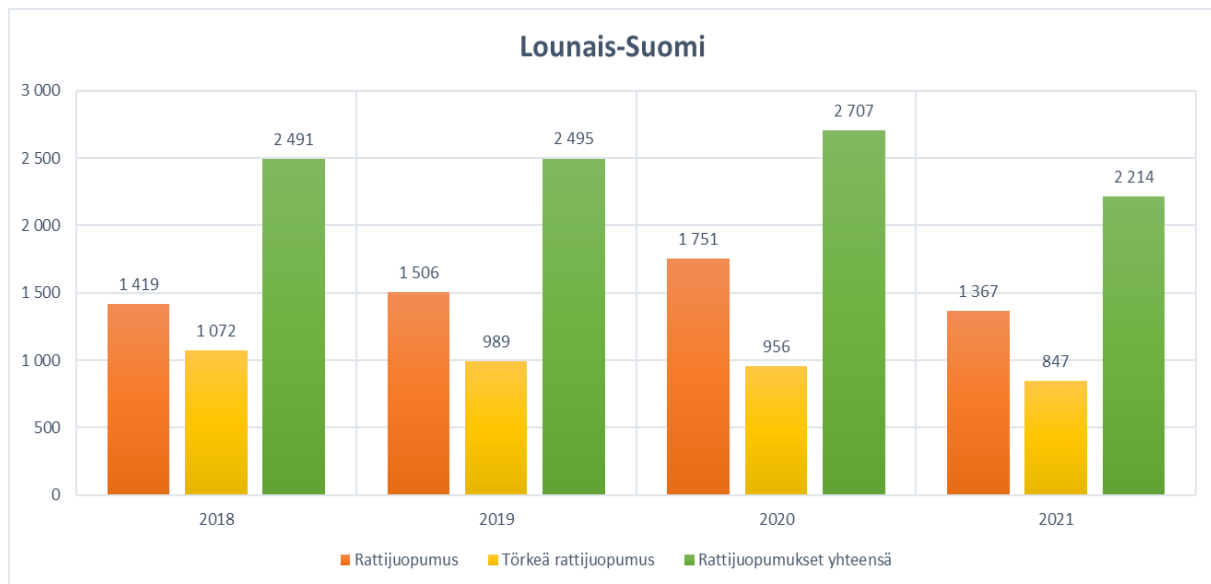
Vuonna 2018 käsiteltävän nimikkeen rikosilmoituksia kirjattiin 1 072 kappaletta. Kyseisenä vuonna se oli kattanut noin 7,2 % kaikista liikenne rikoksista.

Vuonna 2019 törkeistä rattijuopumuksista kirjattiin yhteensä 989 rikosilmoitusta. Vuoden kaikista kirjatusta ilmoituksesta se kattaa noin 6,5 %. Ilmoituksia kirjattiin määrällisesti 83 kappaletta vähemmän kuin vuonna 2018. Tämä tarkoittaa noin -7,7 % laskua.

Vuoden 2020 aikana tällä nimikkeellä kirjattiin yhteensä 956 rikosilmoitusta. Tämä tarkoittaa, että törkeät rattijuopumukset kattoivat noin 5,1 % vuoden kaikista kirjatusta liikenne rikoksista. Määrällisesti nimikettä koskevia ilmoituksia kirjattiin 33 kappaletta vähemmän edellisvuoteen verrattuna, prosentuaalisesti laskua tapahtui noin -3,3 %.

Vuonna 2021 törkeitä rattijuopumuksia kirjattiin 847 kappaletta, mikä vastaa 4,7 % kaikista kirjatusta liikenne rikosilmoituksista. Kyseessä olevalla nimikkeellä kirjattujen ilmoitusten määrä laski 109 kappaleella edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna, mikä prosentuaalisesti tarkoittaa noin -11,4 % laskua.

Taulukosta 9 on havaittavissa pieni piikki vuonna 2020 rattijuopumusten osalta. Muuten rattijuopumukset näyttävät pysyneen tilastojen valossa muuttumattomina.



Taulukko 9. Lounais-Suomen tilastot rattijuopumusten osalta vuodesta 2018 vuoteen 2021. Vuonna 2020 havaittavaa piikkiä lukuun ottamatta tilastoissa ei suurta muutosta. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### 6.3.5 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Otsikon mukaisen nimikkeen osalta käytämme toista poliisin luomaa tilastoa, johon ei ole eroteltu nimikkeen rikosilmoitusmääriä maakunnittain. Näin ollen maakuntakohtaisten tilastojen vertailut jäävät pois tämän rikosnimikkeen osalta. Tämän toisen tilaston avulla voidaan kuitenkin tutkia kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattujen rikosilmoitusten määriä vuosien 2018–2021 aikana koko Lounais-Suomen alueella. Tilastossa on myös nähtävillä vuoden 2016 ja 2017 luvut koskien yllä mainittua nimikettä, vaikka niitä ei tässä tutkimuksessa huomioidakaan. Halusimme ottaa tämän nimikkeen mukaan tähän osioon, koska kyseessä on suhteellisen yleinen liikenne rikosnimike ja näin ollen sen tutkiminen on perusteltua.

Vuoden 2018–2021 sijoittuvalla ajanjaksolla ilmoituksia kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattiin yhteensä 14 020 kappaletta. Kaikista kyseessä olevan ajanjakson kirjatusta liikenne rikosilmoituksista se vastaa noin 21,0 % osuutta.

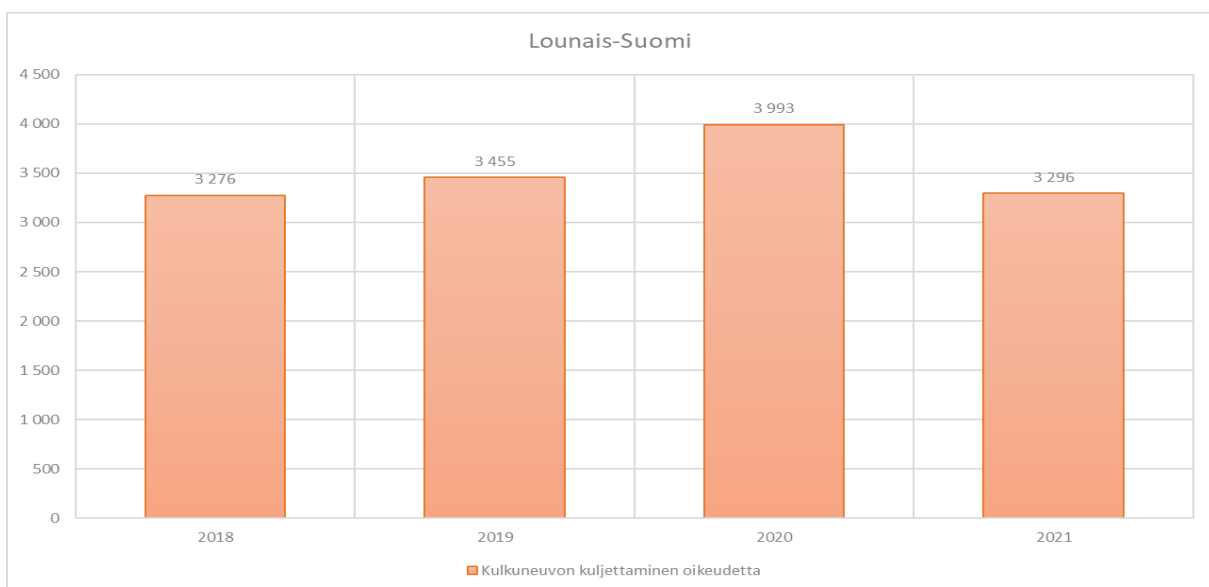
Vuonna 2018 kyseessä olevan nimikkeen rikoksia kirjattiin yhteensä 3 276 kappaletta. Kyseisen vuoden liikenne rikoksien kokonaismäärästä se vastaa noin 21,9 % osuutta.

Vuoden 2019 aikana kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattiin yhteensä 3 455 rikosilmoitusta. Tällä nimikkeellä ilmoituksien osuus kaikista vuoden kirjatusta liikenne rikoksista vastaa noin 22,7 %. Samaisen nimikkeen rikoksia kirjattiin edellisvuoteen verrattuna 179 kappaletta enemmän, mikä tarkoittaa noin 5,5 % nousua.

Vuonna 2020 kyseisellä nimikkeellä olevia rikosilmoitusta kirjattiin yhteensä 3 993 kappaletta. Määrä vastaa noin 21,5 % kaikista sinä vuonna kirjatusta liikenne rikoksista. Vuoteen 2019 verrattuna saman nimikkeen ilmoituksia kirjattiin 538 kappaletta enemmän, näin ollen nousua tapahtui noin 15,6 %.

Vuoden 2021 aikana kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattiin yhteensä 3 296 ilmoitusta. Kaikista vuoden liikenne rikos ilmoituksista se kattaa noin 18,4 % osuuden. Ilmoituksia kirjattiin 697 kappaletta vähemmän kuin vuoden 2020 vastaavalla ajanjaksolla, mikä tarkoittaa likimain –17,5 % laskua.

Alapuolella oleva taulukko 10, on kasattu havainnollistamaan kulkuneuvojen oikeudetta kuljettamiset Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Kuten muissakin liikenne rikostilastoissa, myös kulkuneuvojen kuljettaminen oikeudetta on tilastojen valossa kokenut selkeää nousua vuonna 2020.



Taulukko 10. Havainnollistus Lounais-Suomen poliisilaitoksen tilastoista kulkuneuvojen kuljettamisesta oikeudetta. Taulukossa havaittavissa nousua vuonna 2020. Lähteenä poliisin omat tilastot Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

## 7 TIELIIKENTEN KEHITYS JA KILOMETRISUORITTEET

Osion tarkoituksena on tarkastella liikenteen kokonaissuoritteita maakunnittain. Kuten liikenne rikostilastoissakin, tullaan tilastoja avaamaan ensin Varsinais-Suomen alueella, sitten Satakunnassa ja lopulta koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Kokonaissuorite kertoo kaikilla ajoneuvoilla yhteensä liikutun määrän. Kun kokonaissuoritteesta vähennetään raskaan liikenteen tai raskaiden ajoneuvojen osuus, kutsumme jäljelle jäävää osuutta kevyiden ajoneuvojen tai henkilöliikenteen suoritteeksi.

Pyrimme myös tutkimaan, mikä vaikutus COVID-19 pandemialla on ollut liikenteen määrään. Kilometrisuoritteiden tarkastelu on tärkeää teoriapohjan kannalta tutkimuksen myöhäisemmässä vaiheessa, kun analysoimme tekemiämme havaintoja. Kilometrisuoritteita tullaan vertaamaan tarkastellun ajanjakson liikennerekostilastoihin, minkä pohjalta pystymme muodostamaan havaintoja COVID-19 pandemian vaikutuksista ihmisten liikennekäyttäytymiseen.

Olemme rajanneet tutkimuksen ulkopuolelle raskaan liikenteen ja moottorittomat ajoneuvot. Näin ollen tutkimuksemme käsittelee alle 3500 kg painavien ajoneuvojen ja niiden ajoneuvoyhdistelmien sekä kaksipyöräisten kilometrisuoritteita. Tutkimuksessa käytetään Väyläviraston ylläpitämiä liikennesuoritetilastoja. Liikenteen kehitystiedot saadaan LAM-järjestelmästä. Lyhenne tarkoittaa liikenteen automaattista mittausta (Väylävirasto). Kilometrisuoritetilastoista tarkastellaan niin ikään vuosien 2018–2021 välistä ajanjaksoa.

Vuoden 2021 kilometrisuoritteita ei tutkimuksen kirjoitushetkellä ole saatavilla samalla tavalla kuin vuosien 2018–2020, mutta Väylävirasto on kuitenkin julkaissut vuoden 2021 pääteiden kilometrisuoritteiden prosentuaaliset kasvuluvut verrattuna vuoteen 2020. Pääteillä tässä yhteydessä tarkoitetaan valta- ja kantateitä, eli tiennumeroita 1-99 (Väylävirasto). Luvut esitellään näissä tilastoissa ELY-keskusten tarkkuudella. Näin ollen suoritteen pystytään manuaalisesti laskemaan vain Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueelta, johon sisältyvät Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnat. Vuoden 2021 tilastoa ei kuitenkaan käsitellä maakuntakohtaisesti, vaan ainoastaan koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen osalta.

Tutkimuksen valmistuttua on mahdollista, että Väylävirasto on julkaissut vuoden 2021 tilastot samassa muodossa kuin aiempien vuosien tilastot. Tässä tutkimuksessa edellä mainitussa muodossa olevaa tilastoa ei kuitenkaan voida hyödyntää vuoden 2021 osalta.

Tässä kappaleessa käytämme Väyläviraston julkaisemia tilastoja, jotka löytyvät heidän nettisivuiltaan. Lähdeluettelosta löytyvät suorat linkit käsiteltäviin tilastoihin. Tutkimuksessa käytetään seuraavia tilastoja: *“Liikenteen kehitys liikennevastuualueittain 2021”* ja *“Maanteiden liikennesuoritteet ELY-liikennevastuualueittain ja maakunnittain vuosina 2009–2020”* (Väylävirasto). Jäljempänä mainitusta hyödynnetty sekä ELY-keskusten alueisiin ja maakuntiin jaoteltuja tilastoja.

## **7.1 Varsinais-Suomi**

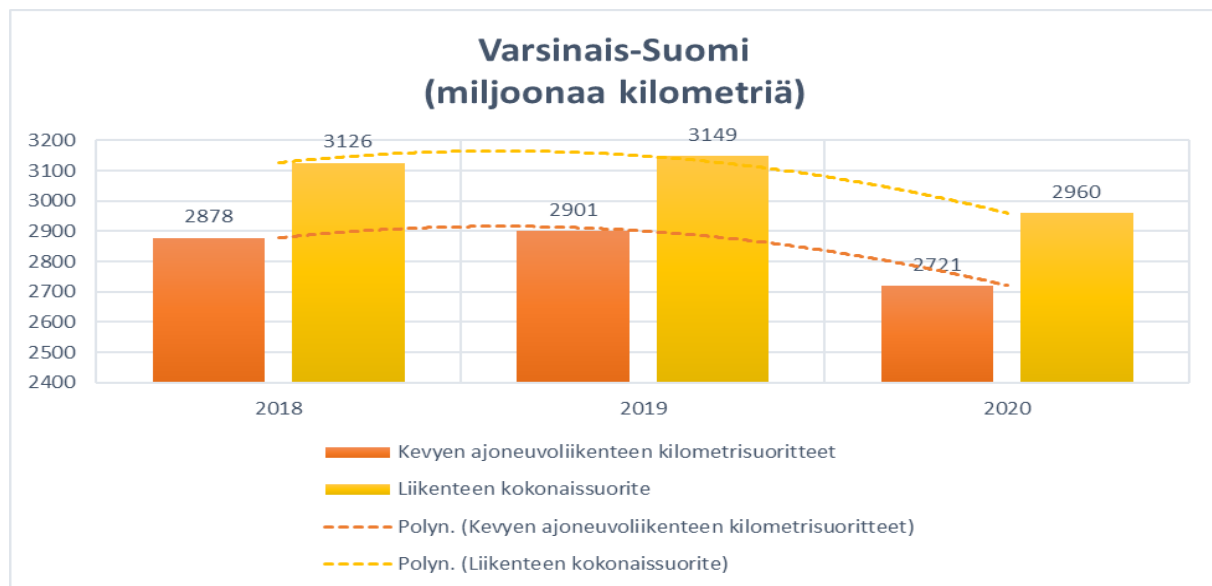
Vuonna 2018 Varsinais-Suomen alueella liikenteen kokonaissuorite, eli kaikilla ajoneuvoilla liikuttu määrä, oli yhteensä 3 126 miljoonaa kilometriä. Kun tästä määrästä vähennetään raskaan liikenteen osuus, kevyen ajoneuvoliikenteen osuudeksi jää 2 878 miljoonaa liikennekilometriä. Näin ollen se kattoi noin 92,1 % osuuden kokonaissuoritteesta.

Vuonna 2019 liikenteen kokonaissuorite oli 3 149 miljoonaa kilometriä, mistä kevyen ajoneuvoliikenteen määrä oli 2 901 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenne kattoi noin 92,1 % osuuden. Vuoteen 2018 verrattuna henkilöliikennettä ajettiin 23 miljoonaa kilometriä enemmän, jolloin nousua tapahtui noin 0,8 %.

Vuonna 2020 liikenteen kokonaissuorite oli 2 960 miljoonaa kilometriä, mistä henkilöliikenteen määrä oli 2 721 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenteen osuus oli noin 91,9 %. Vuoteen 2019 verrattuna liikenteen kokonaissuorite laski 180 miljoonaa kilometriä, prosentuaalisesti laskua tapahtui noin –6,2 %.

Vuosien 2018–2020 liikenteen kokonaissuorite Varsinais-Suomen maakunnan alueella oli yhteensä 9 235 miljoonaa kilometriä. Tästä määrästä henkilöliikenne kattoi 8 500 miljoonaa kilometriä eli noin 92,0 %. Liikenteen kokonaissuoritteiden keskiarvo vuotta kohden oli noin 3 078 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenteellä vastaava keskiarvo oli noin 2 833 miljoonaa kilometriä.

Taulukossa 11 havaittavissa selkeää laskutrendiä kilometrisuoritteissa. Laskutrendiä on pyritty havainnollistamaan trendiviivojen avulla.



Taulukko 11. Varsinais-Suomen kilometrisuoritteet. Trendiviivojen avulla voidaan huomata liikennemäärien vähentyneen selkeästi vuonna 2020. Lähteenä Väyläviraston liikennesuoritetilastot ja LAM järjestelmästä saadut liikenteen kehitystiedot. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

## 7.2 Satakunta

Vuonna 2018 Satakunnan alueella liikenteen kokonaissuorite, eli kaikilla ajoneuvoilla liikuttu määrä, oli yhteensä 1 578 miljoonaa kilometriä. Kun tästä määrästä vähennetään raskaan liikenteen

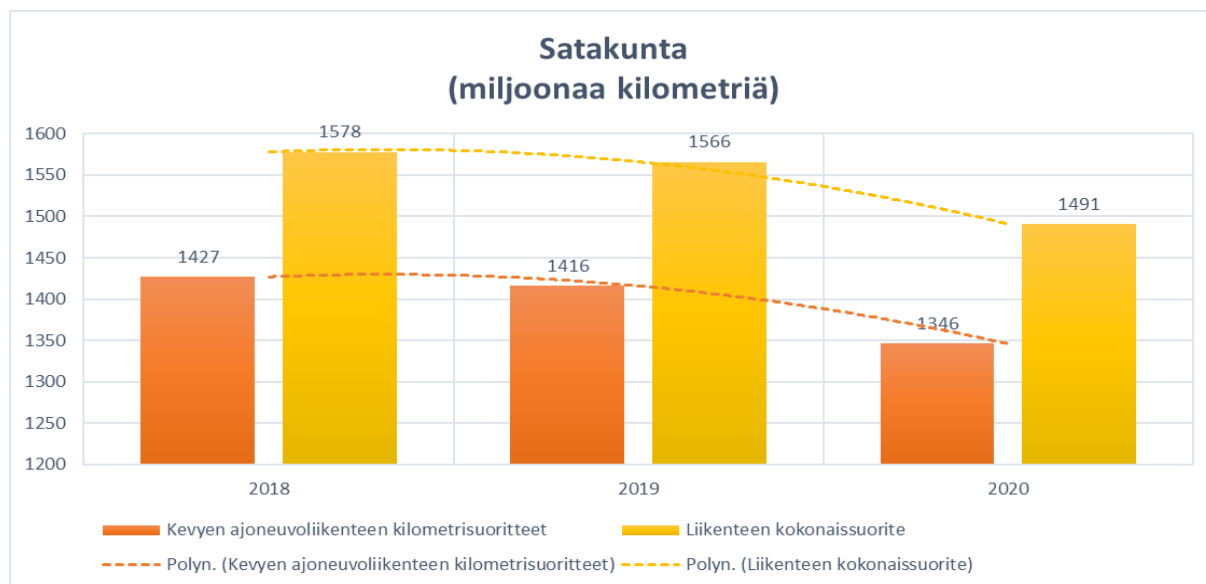
osuus, jäljelle jää 1 427 miljoonaa henkilöliikennekilometriä. Näin ollen se kattoi noin 90,4 % osuuden kokonaissuoritteesta.

Vuonna 2019 liikenteen kokonaissuorite oli 1 566 miljoonaa kilometriä, mistä henkilöliikenteen määrä oli 1 416 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenne kattoi noin 90,4 % osuuden. Vuoteen 2018 verrattuna henkilöliikenteen kokonaissuorite laski 11 miljoonaa kilometriä, näin ollen laskua tapahtui noin –0,8 %.

Vuonna 2020 liikenteen kokonaissuorite oli 1 491 miljoonaa kilometriä, mistä henkilöliikenteen määrä oli 1 346 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenteen osuus oli noin 90,3 %. Vuoteen 2019 verrattuna henkilöliikenteen kokonaissuorite laski 70 miljoonaa kilometriä, näin ollen prosentuaalista laskua tapahtui noin –4,9 %.

Vuosien 2018–2020 liikenteen kokonaissuorite Satakunnan alueella oli yhteensä 4 635 miljoonaa kilometriä. Tästä määrästä henkilöliikenne kattoi 4 189 miljoonaa kilometriä eli noin 90,4 %. Liikenteen kokonaissuoritteen keskiarvo vuotta kohden oli noin 1 545 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenteellä vastaava keskiarvo oli noin 1 396 miljoonaa kilometriä.

Taulukossa 12 on havaittavissa selkeää laskutrendiä sekä liikenteen kokonaissuoritteessa, että kevyen ajoneuvoliikenteen kilometrisuoritteissa. Vuosien 2020 ja 2021 aikana voidaan todeta liikennöinnin vähentyneen Satakunnan alueella.



Taulukko 12. Liikenteen kokonaissuoritteet Satakunnan alueella. Trendiviivat osoittavat selkeästi kilometrisuoritteiden kääntyneen selkeään laskuun vuonna 2020. Lähteenä Väyläviraston liikennesuoritetilastot ja LAM järjestelmästä saadut liikenteen kehitystiedot. (Taulukko: Ville-Valter Halve & Christian Harju.)

### 7.3 Koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alue

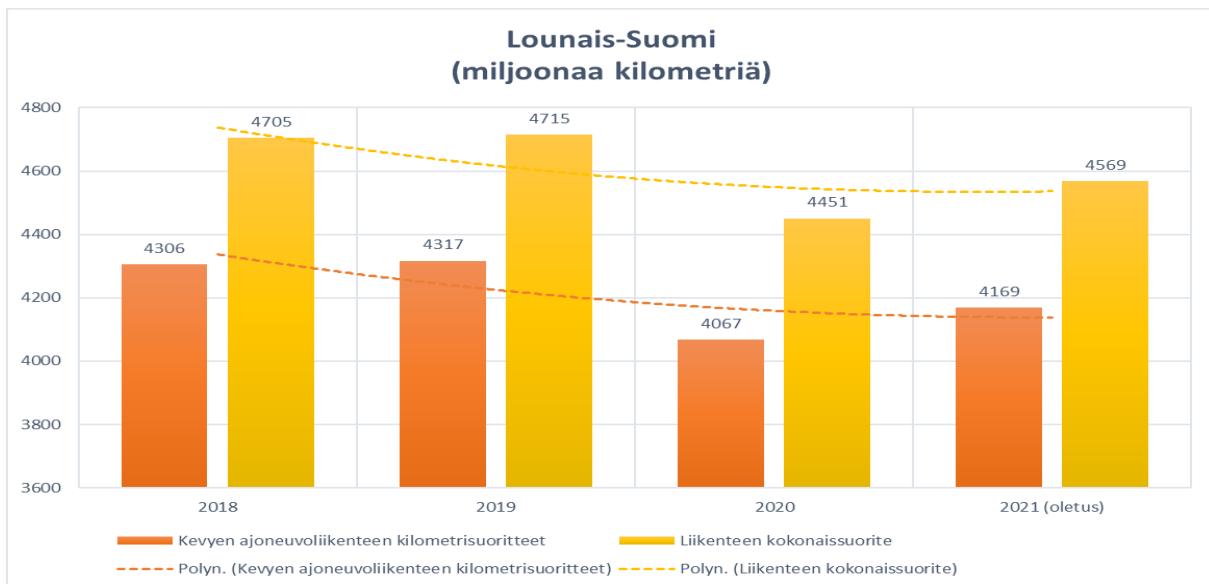
Vuonna 2018 Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella liikenteen kokonaissuorite, eli kaikilla ajoneuvoilla liikuttu määrä, oli yhteensä 4 705 miljoonaa kilometriä. Kun tästä määrästä vähennetään raskaan liikenteen osuus, jäljelle jää 4 306 miljoonaa henkilöliikennekilometriä. Näin ollen se kattoi noin 91,5 % osuuden kokonaissuoritteesta. Katso taulukko 13.

Vuonna 2019 liikenteen kokonaissuorite oli 4 715 miljoonaa kilometriä, mistä henkilöliikenteen määrä oli 4 317 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenne kattoi noin 91,6 % osuuden. Vuoteen 2018 verrattuna henkilöliikenteen kokonaissuorite nousi 12 miljoonaa kilometriä, näin ollen nousua tapahtui noin 0,3 %.

Vuonna 2020 liikenteen kokonaissuorite oli 4 451 miljoonaa kilometriä, mistä henkilöliikenteen määrä oli 4 067 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenteen osuus oli noin 91,4 %. Vuoteen 2019 verrattuna henkilöliikenteen kokonaissuorite laski 250 miljoonaa kilometriä, näin ollen laskua tapahtui noin -5,8 %.

Vuoden 2021 aikana Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella pääteiden kilometrisuorite oli kokonaisuudessaan noin 2 606 miljoonaa ajokilometriä. Kevyiden ajoneuvojen suorite tästä määrästä oli noin 2 337 miljoonaa ajokilometriä. Liikenteen kokonaissuorite olisi noin 4 569 miljoonaa kilometriä olettaen, että kaikilla tieosuuksilla nousua olisi tapahtunut tilastossa kerrottu 2,65 % edellisvuoteen verrattuna. Jos oletetaan, että kevyiden ajoneuvojen kilometrisuorite kasvoi prosentuaalisesti saman verran myös seutu- ja yhdysteillä, niin kevyiden ajoneuvojen suorite olisi yhteensä noin 4 169 miljoonaa kilometriä vuonna 2021. Verrattuna vuoteen 2020 prosentuaalinen kasvu luonnollisesti olisi noin 2,5 %, mikä tarkoittaa 102 miljoonan ajokilometriä suurempaa suoritetta.

Vuosien 2018–2020 liikenteen kokonaissuorite Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella oli yhteensä 18 439 miljoonaa kilometriä. Tästä määrästä henkilöliikenne kattoi 16 858 miljoonaa kilometriä eli noin 91,4 %. Liikenteen kokonaissuoritteen keskiarvo vuotta kohden oli noin 4 610 miljoonaa kilometriä. Henkilöliikenteellä vastaava keskiarvo oli noin 4 215 miljoonaa kilometriä.



Taulukko 13. Koko Lounais-Suomen kilometrisuoritteet. Vuoden 2021 kilometrisuoritteet ovat matemaattinen oletus historian perusteella, ja voisi esittää mahdollista loppua kilometrisuoritteiden laskussa. Lähteenä Väyläviraston liikennesuoritetilastot ja LAM järjestelmästä saadut liikenteen kehitystiedot. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

## 8 LIIKENNERIKOSTEN JA KEVYEN AJONEUVOLIIKENTEEEN KILOMETRISUORITTEIDEN SUHDE

Tässä kappaleessa käsitellään Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien osalta kaikkia muita nimikkeitä paitsi kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta, koska kyseisen nimikkeen osalta ei ollut saatavilla vuoden 2021 maakuntakohtaista tilastoa. Lounais-Suomen osalta rikosilmoitusmäärät edellä mainitulla nimikkeellä olivat kuitenkin saatavilla, joten nimikettä käsitellään Lounais-Suomen alla samalla tavalla kuin muitakin nimikkeitä. Osiossa tullaan vertailemaan soveltaen samoja tilastoja kuin kahdessa aiemmassa kappaleessakin.

Maakuntien osalta vuosien 2021 keskimääräistä liikenne rikosilmoitusmäärää miljoonaa kilometriä kohden ei tulla laskemaan, koska se vaatisi tekemään liikaa oletuksia tilastoista saatavista muuttujista.

### 8.1 Varsinais-Suomi

Varsinais-Suomen alueella vuonna 2018 liikenne rikosilmoituksia kirjattiin yhteensä 9 800 kappaletta. Samana vuonna kilometrisuoritteiden määrä oli 2 878 miljoonaa kilometriä. Vuoden aikana liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 3,41 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana liikennerikosten lukumääräksi kirjattiin 10 294 kappaletta. Samana vuonna kilometrisuoritteita kirjattiin yhteensä 2 901 miljoonaa kilometriä. Keskiarvoksi liikennerikoksissa muodostuu keskimäärin noin 3,55 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikennerikosten suhde miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 4,1 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa rikosilmoituksia liikennerikoksista kirjattiin 12 370 kappaletta. Vuotuinen ajokilometrisuorite oli 2 721 miljoonaa kilometriä. Näin ollen liikennerikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 4,55 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikennerikosilmoitusten suhde kilometrimäärään nousi peräti 28,2 %.

Lopuksi on esiteltynä havainnollistava taulukko Varsinais-Suomen liikennerikoksista. Taulukko 14 löytyy nimikkeiden jälkeen ja siinä on esiteltynä nimikkeet ja niiden suhdeluku jokaista ajettua miljoonaa kilometriä kohden.

### **8.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuonna 2018 Varsinais-Suomen alueella rikosilmoituksia liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 5 663 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikennerikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 1,97 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 5 741 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu noin 1,98 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikennerikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 0,5 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 7 393 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikennerikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 2,72 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikennerikosilmoitusten määrä miljoonaa kilometriä kohden nousi peräti 37,4 %.

### **8.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuonna 2018 Varsinais-Suomen alueella rikosilmoituksia törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 359 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikennerikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,125 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 467 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu noin 0,161 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikennerikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 28,8 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 598 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,220 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikos ilmoitusten määrä miljoonaa kilometriä kohden nousi noin 36,6 %.

### **8.1.3 Rattijuopumus**

Vuonna 2018 Varsinais-Suomen alueella rikos ilmoituksia rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 987 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,343 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana rattijuopumuksesta kirjattujen rikos ilmoitusten lukumäärä oli 1 071 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,369 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 7,6 %.

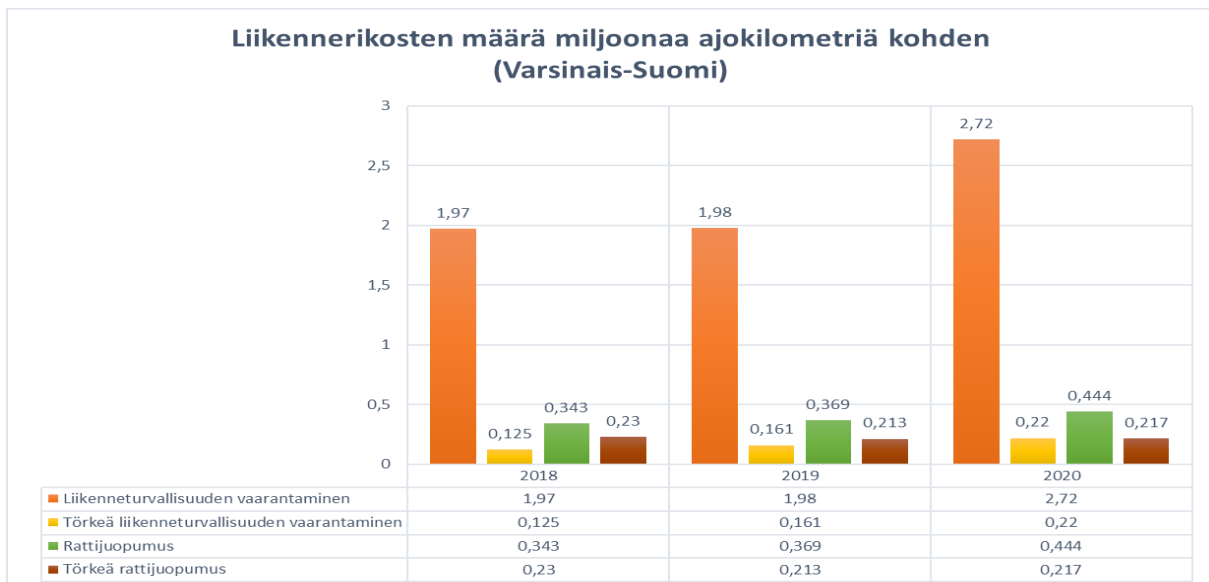
Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin rattijuopumuksesta 1 207 kappaletta rikos ilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,444 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikos ilmoitusten määrä miljoonaa kilometriä kohden nousi noin 20,3 %.

### **8.1.4 Törkeä rattijuopumus**

Vuonna 2018 Varsinais-Suomen alueella rikos ilmoituksia törkeästä rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 661 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,230 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana törkeästä rattijuopumuksesta kirjattujen rikos ilmoitusten lukumäärä oli 618 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,213 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden putosi noin -7,4 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin törkeästä rattijuopumuksesta 590 kappaletta rikos ilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,217 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikos ilmoitusten määrä nousi noin 1,9 %.



Taulukko 14. Liikennerikosten ilmaantuvuus esiteltynä taulukossa. Jokaisen nimikkeen kohdalta on havaittavissa suhdeluku, joka vastaa ilmaantuvuutta jokaisella ajettulla miljoonalla kilometrillä. Lähteenä käytetty Väyläviraston tilastoja kilometrisuoritteista ja poliisin tilastoja Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

## 8.2 Satakunta

Satakunnan alueella vuonna 2018 liikennerikosilmoituksia kirjattiin yhteensä 5 163 kappaletta. Samana vuonna kilometrisuoritteiden määrä oli 1 427 miljoonaa kilometriä. Vuoden aikana liikennerikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 3,62 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana liikennerikosten lukumääräksi kirjattiin 4 929 kappaletta. Samana vuonna kilometrisuoritteeksi kirjattiin yhteensä 1 416 miljoonaa kilometriä. Keskiarvoksi liikennerikoksissa muodostuu keskimäärin noin 3,48 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikennerikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden laski noin -3,9 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa rikosilmoituksia liikennerikoksista kirjattiin 6 231 kappaletta. Vuotuinen ajokilometrisuorite oli 1 346 miljoonaa kilometriä. Näin ollen liikennerikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 4,63 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikennerikosilmoitusten määrä nousi noin 33,0 %.

Osion lopussa on esiteltynä havainnollistava taulukko Satakunnan liikennerikoksista. Taulukko 15 löytyy nimikkeiden jälkeen ja siinä on esiteltynä nimikkeet ja niiden suhdeluku jokaista ajettua miljoonaa kilometriä kohden.

### **8.2.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuonna 2018 Satakunnan alueella rikosilmoituksia liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 2 865 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 2,01 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 2 787 kappaletta. Keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 1,97 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden laski noin -2,0 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 3 509 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 2,61 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikosilmoitusten määrä nousi noin 32,5 %.

### **8.2.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuonna 2018 Satakunnan alueella rikosilmoituksia törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 204 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,143 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 197 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu noin 0,139 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden laski noin -2,8 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 317 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,236 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikosilmoitusten määrä nousi peräti 69,8 %.

### **8.2.3 Rattijuopumus**

Vuonna 2018 Satakunnan alueella rikosilmoituksia rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 432 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,303 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana rattijuopumuksesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 435 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,307 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 1,3 %.

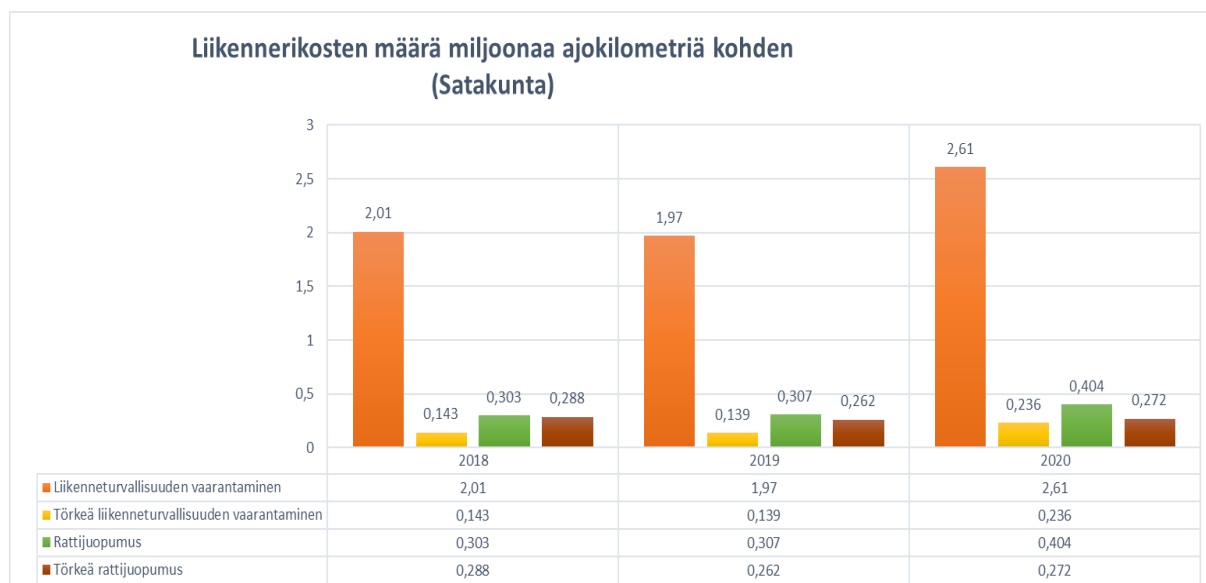
Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin rattijuopumuksesta 544 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,404 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikosilmoitusten määrä miljoonaa kilometriä kohden nousi noin 31,6 %.

#### 8.2.4 Törkeä rattijuopumus

Vuonna 2018 Satakunnan alueella rikosilmoituksia törkeästä rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 411 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,288 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana törkeästä rattijuopumuksesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 371 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,262 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden putosi noin -9,0 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin törkeästä rattijuopumuksesta 366 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,272 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikosilmoitusten määrä nousi noin 3,8 %.



Taulukko 15. Havainnollistus Satakunnan alueen liikennerikostilastoista. Jokaisen pylvään kohdalla on havaittavissa suhdeluku, joka on merkattu myös kaavion alareunan taulukkoon. Tämä luku indikoii kyseisen nimikkeen ilmaantuvuuden jokaisella miljoonalla ajokilometrillä. Lähteenä käytetty Väyläviraston tilastoja kilometrisuoritteista ja poliisin tilastoja Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

### **8.3 Koko Lounais-Suomi**

Lounais-Suomen alueella vuonna 2018 liikennerikosilmoituksia kirjattiin yhteensä 14 963 kappaletta. Samana vuonna kilometrisuoritteen määrä oli 4 306 miljoonaa kilometriä. Vuoden aikana liikennerikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 3,47 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana liikennerikosten lukumääräksi kirjattiin 15 223 kappaletta. Keskiarvoksi liikennerikoksissa muodostuu keskimäärin noin 3,53 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikennerikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 1,7 %.

Vuonna 2020 edellä mainitulla alueella rikosilmoituksia liikennerikoksista kirjattiin 18 601 kappaletta. Näin ollen liikennerikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 4,57 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikennerikosilmoitusten määrä nousi noin 29,5 %.

Liikennerikoksia vuonna 2021 kirjattiin yhteensä 17 897 kappaletta. Väyläviraston tilastoista voidaan todeta ajokilometriä kohden olleen noin 4 169 miljoonaa kilometriä. Kirjattujen liikennerikosten vuotuinen keskiarvo miljoonaa ajettua kilometriä kohden oli noin 4,29 kappaletta. Vuoden 2021 aikana liikennerikosten määrä laski edellisvuoteen verrattuna noin -6,1 %.

Osion lopussa on esiteltyä havainnollistava taulukko koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen liikennerikoksista. Taulukon 16 tarkoituksena on auttaa lukijaa sisäistämään osiossa läpikäyty numeraalinen materiaali saattamalla se visuaaliseen muotoon.

#### **8.3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuonna 2018 Lounais-Suomen alueella rikosilmoituksia liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 8 528 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikennerikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 1,98 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä niin ikään oli 8 528 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin jälleen noin 1,98 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikennerikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden pysyi lähestulkoon muuttomattomana.

Vuonna 2020 edellä mainitulla alueella kirjattiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 10 902 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 2,68 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikos ilmoitusten määrä nousi noin 35,4 %.

Vuonna 2021 edellä mainitusta rikosnimikkeestä kirjattiin rikos ilmoituksia yhteensä 11 380 kappaletta. Vuotuinen keskiarvo miljoonaa ajettua kilometriä kohden oli noin 2,73 kappaletta. Vuoden 2021 aikana liikenne rikosten määrä nousi edellisvuoteen verrattuna noin 1,9 %.

### **8.3.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

Vuonna 2018 Lounais-Suomen alueella rikos ilmoituksia törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattiin yhteensä 563 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,131 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta kirjattujen rikos ilmoitusten lukumäärä oli 664 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,154 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 17,6 %.

Vuonna 2020 edellä mainitulla alueella kirjattiin törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 915 kappaletta rikos ilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,225 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikos ilmoitusten määrä nousi peräti noin 46,1 %.

Vuonna 2021 edellä mainitusta rikosnimikkeestä kirjattiin rikos ilmoituksia yhteensä 910 kappaletta. Vuotuinen keskiarvo miljoonaa ajettua kilometriä kohden oli noin 0,218 kappaletta. Vuoden 2021 aikana liikenne rikosten määrä laski edellisvuoteen verrattuna noin -3,1 %.

### **8.3.3 Rattijuopumus**

Vuonna 2018 Lounais-Suomen alueella rikos ilmoituksia rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 1 419 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikos ilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,330 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana rattijuopumuksesta kirjattujen rikos ilmoitusten lukumäärä oli 1 506 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,349 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 5,8 %.

Vuonna 2020 edellä mainitulla alueella kirjattiin rattijuopumuksesta 1 751 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,431 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikosilmoitusten määrä nousi noin 23,5 %.

Vuonna 2021 edellä mainitusta rikosnimikkeestä kirjattiin rikosilmoituksia yhteensä 1 367 kappaletta. Vuotuinen keskiarvo miljoonaa ajettua kilometriä kohden oli noin 0,328 kappaletta. Vuoden 2021 aikana liikenne rikosten määrä laski edellisvuoteen verrattuna noin -23,9 %.

#### **8.3.4 Törkeä rattijuopumus**

Vuonna 2018 Lounais-Suomen alueella rikosilmoituksia törkeästä rattijuopumuksesta kirjattiin yhteensä 1 072 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,249 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana törkeästä rattijuopumuksesta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 989 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,229 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden laski noin -8,0 %.

Vuonna 2020 edellä mainitulla alueella kirjattiin törkeästä rattijuopumuksesta 956 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden oli noin 0,235 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikenne rikosilmoitusten määrä nousi noin 2,6 %.

Vuonna 2021 edellä mainitusta rikosnimikkeestä kirjattiin rikosilmoituksia yhteensä 847 kappaletta. Vuotuinen keskiarvo miljoonaa ajettua kilometriä kohden oli noin 0,203 kappaletta. Vuoden 2021 aikana liikenne rikosten määrä laski edellisvuoteen verrattuna noin -13,6 %.

#### **8.3.5 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta**

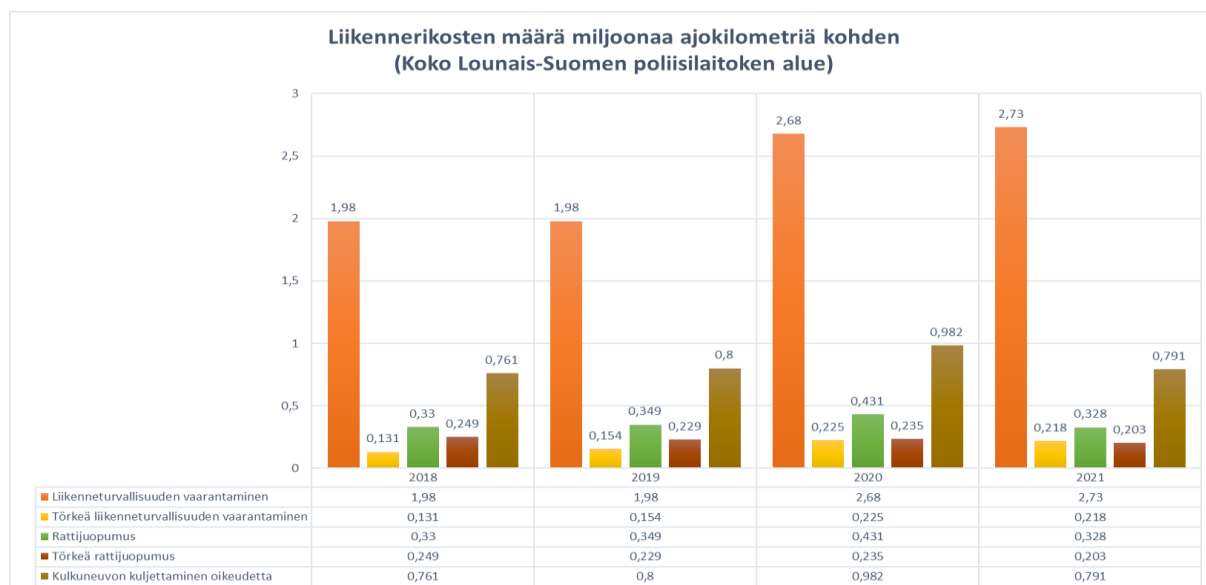
Vuonna 2018 Lounais-Suomen alueella rikosilmoituksia kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattiin yhteensä 3 276 kappaletta. Vuoden aikana yllä mainitulla nimikkeellä liikenne rikosilmoituksia kirjattiin keskimäärin noin 0,761 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden.

Vuoden 2019 aikana kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattujen rikosilmoitusten lukumäärä oli 3 455 kappaletta. Nimikkeen ilmoitusten keskiarvoksi muodostuu keskimäärin noin 0,800 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vuoden 2018 lukuihin verrattuna liikenne rikosten määrä miljoonaa kilometriä kohden kasvoi noin 5,1 %.

Vuonna 2020 edellä mainitussa maakunnassa kirjattiin kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta 3 993 kappaletta rikosilmoituksia. Näin ollen liikenne rikosten määrä miljoonaa ajokilometriä kohden

oli noin 0,982 kappaletta. Edellisvuoteen verrattuna kirjattujen liikennerikosilmoitusten määrä nousi noin 22,8 %.

Vuonna 2021 edellä mainitusta rikosnimikkeestä kirjattiin liikennerikosilmoituksia yhteensä 3 296 kappaletta. Vuotuinen keskiarvo miljoonaa ajettua kilometriä kohden oli 0,791 kappaletta. Vuoden 2021 aikana liikennerikosten määrä laski edellisvuoteen verrattuna noin –19,5 %.

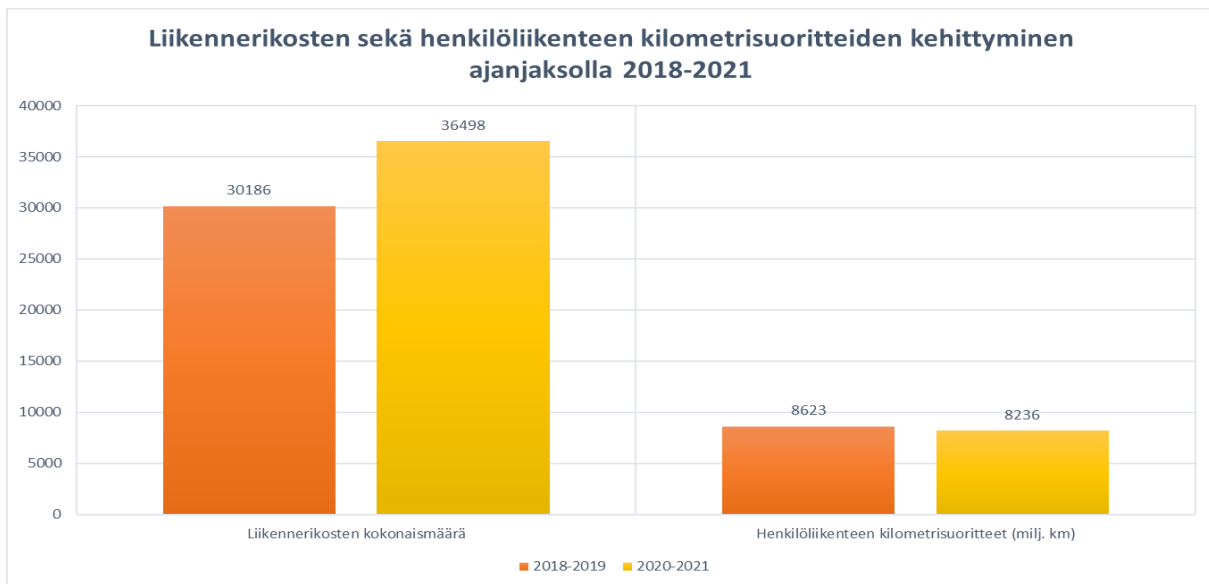


Taulukko 16. Taulukossa havainnollistettuna liikennerikosten ilmaantuvuus Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Lähteenä käytetty Väyläviraston tilastoja kilometrisuoritteista ja poliisin tilastoja Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

## 9 LIKENNERIKOKSIEN JA KILOMETRISUORITTEIDEN SUHDE LOUNAIS-SUOMEN POLIISILAITOKSEN ALUEELLA

Lounais-Suomen alueella liikennerikosten kokonaismäärä oli tarkastellulla ajanjaksolla yhteensä 66 684 kappaletta. Vuosien 2018 ja 2019 yhteenlaskettu määrä oli 30 186 kappaletta ja vuosien 2020–2021 vastaava määrä oli 36 498 kappaletta. Kahden jälkimmäisen vuoden aikana liikennerikoksia oli 6 312 kappaletta enemmän eli noin 20,9 %.

Henkilöliikenteen kilometrisuoritteen kokonaismäärä oli tarkastellulla ajanjaksolla yhteensä noin 16 859 miljoonaa kilometriä. Vuosien 2018 ja 2019 yhteenlaskettu kilometrimäärä oli noin 8 623 miljoonaa kilometriä ja vuosien 2020–2021 vastaava määrä oli noin 8 236 miljoonaa kilometriä. Kahden jälkimmäisen vuoden aikana kokonaissuoritteen määrä oli noin 387 miljoonaa kilometriä vähemmän eli noin –4,5 %. Taulukossa 17 on havainnollistettu tässä ja edellisessä tekstikappaleessa ilmenevät luvut.



Taulukko 17. Taulukossa on havaittavissa selkeää nousua liikennerikosnimikkeiden osalta sekä laskua henkilöliikenteen kilometrisuoritteissa vuosina 2020–2021. Lähteenä käytetty Väyläviraston tilastoja kilometrisuoritteista ja poliisin tilastoja Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

Vuosien 2018–2019 aikana liikennerikoksia tapahtui keskimäärin noin 3,50 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vastaava keskimääräinen arvo vuosina 2020–2021 oli noin 4,43 liikennerikosta miljoonaa ajettua kilometriä kohden. Nousua tapahtui noin 26,6 %.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisten rikosilmoitusmäärä oli yhteensä 39 338 kappaletta koko tarkasteluajanjaksolla. Vuosina 2018–2019 kyseessä olevien rikosten kokonaismäärä oli 17 056 kappaletta ja vuosina 2020–2021 vastaava luku oli 22 282 kappaletta. Nousua tapahtui 5 226 kappaleella, mikä tarkoittaa noin 30,6 % kasvua.

Edellä mainittuja liikennerikoksia tapahtui vuosina 2018–2019 keskimäärin noin 1,98 kappaletta miljoonaa kilometriä kohden. Seuraavan kahden vuoden aikana puolestaan noin 2,71 kappaletta miljoonalla ajokilometrillä. Nousua tapahtui noin 36,9 %.

Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten rikosilmoitusmäärä oli yhteensä 3 052 kappaletta koko tarkasteluajanjaksolla. Vuosina 2018–2019 kyseessä olevien rikosten kokonaismäärä oli 1 227 kappaletta ja vuosina 2020–2021 vastaava luku oli 1 825 kappaletta. Nousua tapahtui 598 kappaleella, mikä tarkoittaa noin 48,7 % kasvua.

Kyseessä olevia liikennerikoksia tapahtui vuosina 2018–2019 keskimäärin noin 0,143 kappaletta miljoonaa kilometriä kohden. Seuraavan kahden vuoden aikana puolestaan noin 0,222 kappaletta miljoonalla ajokilometrillä. Nousua tapahtui noin 55,2 %.

Rattijuopumusten yhteenlaskettu rikosilmoitusmäärä oli 6 043 kappaletta koko tarkasteluajanjaksoilla. Vuosina 2018–2019 kyseessä olevien rikosten kokonaismäärä oli 2 925 kappaletta ja vuosina 2020–2021 vastaava luku oli 3 118 kappaletta. Nousua tapahtui 193 kappaleella, mikä tarkoittaa noin 6,6 % kasvua.

Edellisessä kappaleessa kerrotulla nimikkeellä olevia rikoksia tapahtui vuosina 2018–2019 keskimäärin noin 0,340 kappaletta miljoonaa kilometriä kohden. Seuraavan kahden vuoden aikana puolestaan noin 0,380 kappaletta miljoonalla ajokilometrillä. Nousua tapahtui noin 11,8 %.

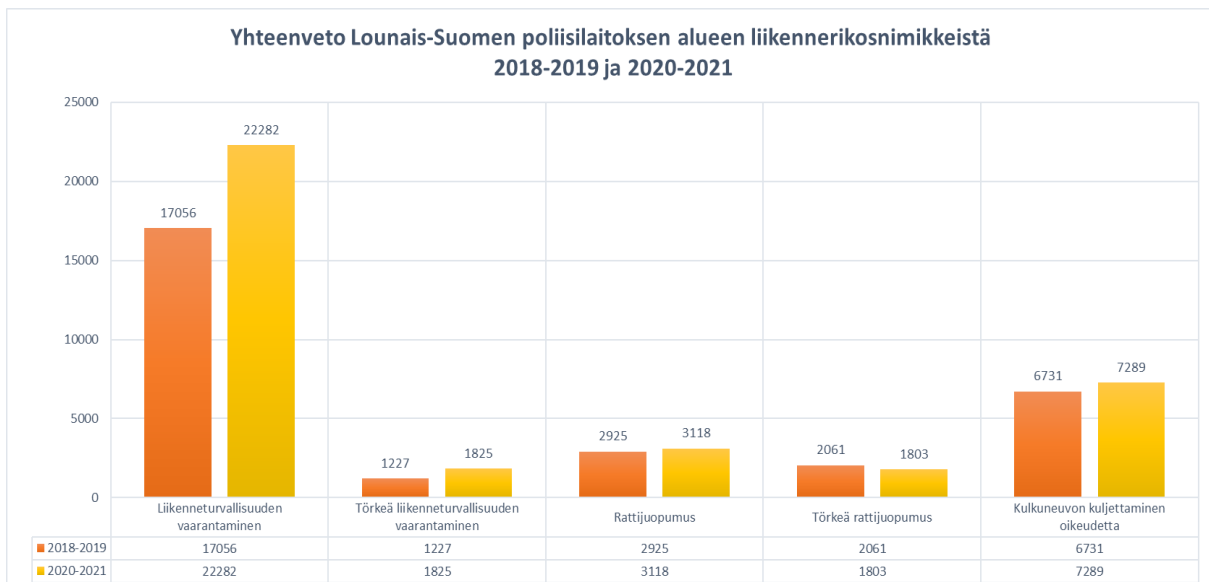
Törkeiden rattijuopumusten yhteenlaskettu liikenne rikosilmoitusmäärä oli 3 864 kappaletta koko tarkasteluajanjaksoilla. Vuosina 2018–2019 kyseessä olevien rikosten kokonaismäärä oli 2 061 kappaletta ja vuosina 2020–2021 vastaava luku oli 1 803 kappaletta. Laskua tapahtui 258 kappaleella, mikä tarkoittaa noin –12,5 % laskua.

Edellä kerrotulla nimikkeellä olevia rikoksia tapahtui vuosina 2018–2019 keskimäärin noin 0,239 kappaletta miljoonaa kilometriä kohden. Seuraavan kahden vuoden aikana puolestaan noin 0,219 kappaletta miljoonalla ajokilometrillä. Laskua tapahtui noin –8,4 %.

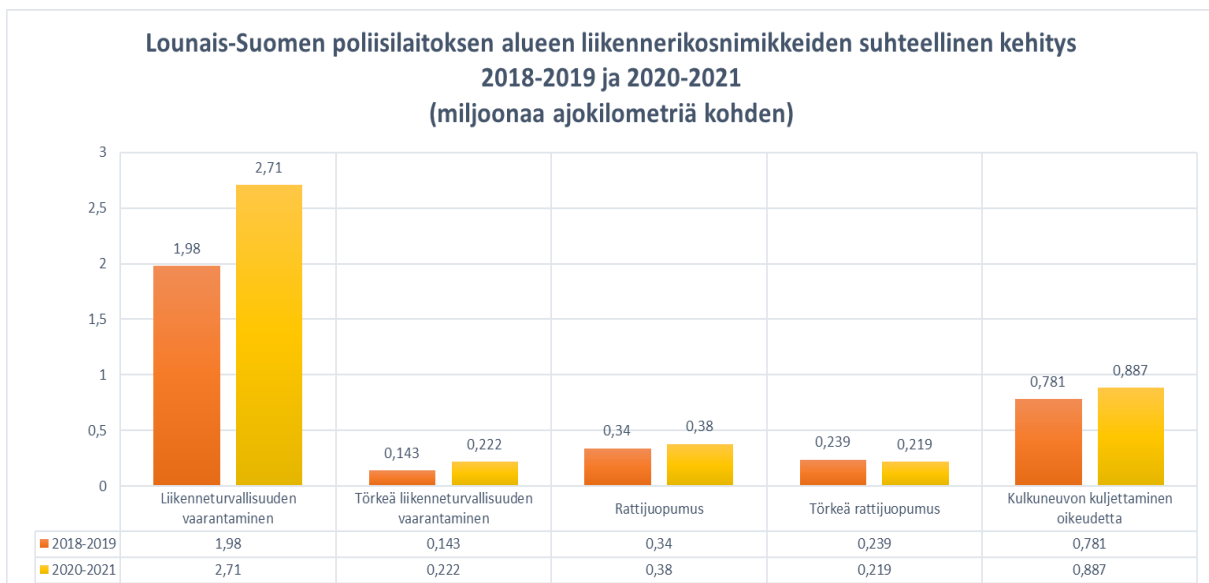
Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta kirjattiin yhteensä 14 020 kappaletta liikenne rikosilmoituksia vuosien 2018–2021 aikana. Vuosien 2018 ja 2019 kirjattujen ilmoitusten yhteismäärä oli 6 731 kappaletta. Vuosina 2020–2021 vastaava määrä oli 7 289 kappaletta. Näin ollen nousua tapahtui 558 kappaletta eli noin 8,3 %.

Edellisessä kappaleessa mainitulla rikosnimikkeellä olevia ilmoituksia kirjattiin vuosien 2018–2019 välisenä aikana noin 0,781 kappaletta miljoonaa ajokilometriä kohden. Vastaavasti vuosien 2020–2021 aikana niitä kirjattiin noin 0,887 kappaletta miljoonaa ajettua kilometriä kohden. Nousua ajanjaksojen välillä tapahtui 13,6 %.

Asioiden selkeyttämiseksi tämän luvun tekstissä ilmenevät numerot ja niistä lasketut arvot ovat esitetty taulukoiden muodossa. Rikosnimikkeiden lukumääräistä kehitystä on käsitelty taulukossa 18. Tietyn rikosnimikkeen ilmaantuvuutta miljoonaa ajokilometriä kohden on käsitelty taulukossa 19.



Taulukko 18. Liikennerikosnimikkeiden lukumäärällinen kehitys Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella vuosina 2018–2019 ja 2020–2021. Lähteenä käytetty Väyläviraston tilastoja kilometrisuoritteista ja poliisin tilastoja Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)



Taulukko 19. Liikennerikosnimikkeiden ilmaantuvuusmäärä miljoonaa ajokilometriä kohden Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella 2018–2019 ja 2020–2021. Lähteenä käytetty Väyläviraston tilastoja kilometrisuoritteista ja poliisin tilastoja Lounais-Suomen alueelta. (Taulukko: Ville-Valtteri Halve & Christian Harju.)

## 10 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

### 10.1 Tutkimuksen tulokset

Ennen tulosten käsittelyä palataan vielä tutkimuksen alussa työlle asetettuihin tutkimuskysymyksiin. Työllä haluttiin selvittää kolme asiaa. Millä tavoin COVID-19 pandemia on vaikuttanut liikenne-rikostilastoihin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella? Olivatko vaikutukset negatiivisia, positiivisia vai neutraaleja ja mihin suuntaan tieliikennekäyttäytyminen on tilastojen valossa kehittynyt pandemian aikana?

COVID-19 pandemian aiheuttamilla rajoitustoimenpiteillä voidaan katsoa olleen negatiivinen vaikutus liikenne-rikostilastoihin. Pandemia aikana pystyimme tilastojen avulla osoittamaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen nousseen 27,8 % sekä törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen nousseen 37,8 % vuonna 2020 Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen nousi vielä vuodesta 2020 noin 4,4 % verran, kun taas törkeää liikenneturvallisuuden vaarantaminen kääntyi laskuun -0,5 % verran verrattuna vuoteen 2020. Nämä nousut on havainnollistettu taulukossa 8.

Perusmuotoinen ja törkeä rattijuopumus ovat tilastoissa ainoat lähes muuttumattomina pysyneet rikosnimikkeet. Tilastoja tarkastellessa voidaan todeta rattijuopumusten kääntyneen jopa laskuun. Vuonna 2020 rattijuopumukset nousivat 16,3 % verran, mutta vuonna 2021 niiden lukumäärä laski -21,9 % vuoteen 2020 verrattuna. Törkeät rattijuopumukset laskivat -3,3 % vuonna 2020 ja edelleen -11,4 % vuonna 2021 verrattuna edellisvuoteen. Tulokset ovat tarkistettavissa taulukosta 9.

Nousua on tapahtunut myös kulkuneuvon kuljettamisissa oikeudetta 15,6 % verran vuonna 2020. Vuonna 2021 kulkuneuvon kuljettamiset oikeudetta olivat kuitenkin kääntyneet jo laskuun ja vuoteen 2020 verrattuna olivatkin kulkuneuvon kuljettamiset oikeudetta vähentyneet -17,5 % verran. Tulokset ovat tarkistettavissa taulukosta 10.

Väyläviraston tilastoja tutkimalla pystyimme osoittamaan Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella liikenteen kokonaissuorituksen laskeneen -5,8 % vuonna 2020, mutta nousseen 2,5 % vuonna 2021 verrattuna edellisvuoteen. Tulokset tarkistettavissa taulukosta 13.

### 10.2 Tutkimuksen johtopäätökset

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta voidaan tehdä johtopäätös, että näiden nimikkeiden määrä on kasvanut pandemia aikana merkittävästi. Perusmuotoinen liikenneturvallisuuden vaarantaminen kasvoi voimakkaasti vuonna 2020 ja

jatkoj nousua edelleen vuonna 2021. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen kasvoi myös rajusti vuonna 2020, mutta ei ole jatkanut nousua vuonna 2021.

Rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus on pysynyt lähes muuttumattomana. Jos ei oteta huomioon rattijuopumuksen noin 16,3 % nousua vuonna 2020, voidaan todeta näiden kahden nimikkeen jopa kääntyneen laskuun vuosina 2020–2021.

Kulkuneuvon kuljettamisia oikeudetta tulkittaessa tilastojen valossa voidaan tehdä johtopäätös, että nimikkeen lukumäärällinen ilmenevyys on kokenut pienen kasvupyrähdyksen vuonna 2020, mutta tasoittuneen normaalille tasolle vuonna 2021.

Henkilöliikenteen kilometrisuoritteiden kokonaismääristä voidaan todeta liikennemäärien laskeneen selkeästi vuonna 2020 ja 2021. Eryteisesti vuoden 2020 kilometrisuorite putoaa selkeästi. Vuoden 2021 osalta voidaan havaita kohtalaista nousua kohti pandemiaa edeltävien vuosien tasoa.

Tilastoista voidaan tehdä johtopäätös, että liikenneturvallisuuden vaarantamiset, liikenneturvallisuuden vaarantamiset sekä kulkuneuvon kuljettamiset oikeudetta ovat nousseet samalla kun yleinen liikennöinti on vähentynyt. Rattijuopumukset, mahdollisesti rajoitustoimenpiteistä johtuen ovat vähentyneet perinteisten rattijuopumusten vähentyessä ja huumetapausten lisääntyessä. Yleisesti ajetut kilometrit henkilöliikenteessä ovat vähentyneet vuosina 2020–2021.

Tutkimuksen tulos on yllättävä. Aikana, jolloin voidaan tilastojen avulla osoittaa yleisen liikennöinnin vähentyneen, liikennesuoritteet kääntyvätkin nousuun. Eryteisesti liikenneturvallisuuden vaarantamisen sekä törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen räjähdysmäinen kasvu tuli yllätyksenä. Tutkimustulos on tärkeä herättämään pohdintaa poliisitoiminnan kehittämisessä tulevaisuuden varalle.

Tutkimus osoittaa poliisitoiminnassa kehityksen tarpeen. Valvonnan lisääminen ei ole ratkaisu tässä tapauksessa sillä ongelmaan tulisi pystyä puuttuman ennen kuin se tapahtuu. Tämä on asia jota voitaisiin lähteä kehittämään muun muassa ennaltaehkäisevän toiminnan kautta. Liikenneturvallisuus luennoinnilla nuorisolle ja näkyvällä partioinnilla päästään jo pitkälle. Lisäksi kunnallisella tasolla voitaisiin pohtia harrastealueita nuorisolle, jossa katuliikenteessä liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi tulkittavat temput olisivat mahdollisia. Nuoret voisivat itse vastata alueen kunnossapidosta ja tapahtumien järjestämisestä alueella.

### **10.3 Pohdinta**

COVID-19 pandemia tilanne ja sen luomat rajoitustoimenpiteet muodostivat vuonna 2020 aivan uudenlaisen tilanteen, johon suomalaisen yhteiskunnan oli sopeuduttava. Valmiuslaki otettiin käyttöön 13.3.2020 ensimmäistä kertaa rauhanajan Suomessa taistelussa pandemian leviämistä vastaan.

Rajoitustoimenpiteet johtivat töiden siirtymisen etätyömalliseksi, koulutus siirtyi etäkoulutukseen ja lähikoulunkäynti kiellettiin. Anniskeluravintolat ja muut sosiaaliset kohtaamispaikat, sekä harrastustoiminta keskeytyi. Tämä jätti yhteiskuntaan ihmisille tyhjiön täytettäväksi.

Varsinkin nuorten keskuudessa tilanne oli haasteellinen. Sosiaaliset kohtaamiset vaikeutuivat, kun koulut suljettiin ja harrastustoiminta keskeytettiin. Valtava määrä vapaa-aikaa nuorten keskuudessa ilman aktiviteetteja pakotti niin nuoret, kuin vanhemmatkin sukupolvet sopeutumaan vallitsevaan tilanteeseen. Ajatellessamme omaa nuoruuttamme oli auto vahva sosiaalistumisen väline. Se mahdollisti liikkumisen kaupungin sisällä sekä kaupunkien välillä aivan uudella tavalla ja usein illat kuuluivatkin autolla liikenteessä.

Pohdinnan arvoista on, onko tämä valtava äkillinen vapaa-aika saanut nuoret uudet kuljettajat siirtymään liikenteeseen suuremmissa määrin. Kuten aikaisemmassa osiossa kuljettajan profiloitumista pohtiessa jo todettiin, niin varsinkin nuoret miehet omaksuvat todennäköisemmin sukupolvelleen ominaisen, maskuliinisen ajotavan. Nuoret mieskuljettajat suurissa määrin saattavat helposti erehtyä painamaan kaasupoljinta turhankin raskaasti. Myös nuorten kuljettajien keskuudessa esiintyvä termi ”viivat”, eli kilpaa kiihdyttäminen elää ja voi hyvin. Pohdinnan arvoista on, onko suuri määrä vapaa-aikaa kasvattanut tätä trendi-ilmiötä entisestään.

Väyläviraston tarjoamista tilastoista on havaittavissa kilometrisuoritteiden aleneminen pandemia-aikana. Tämä tarkoittaa, että ihmiset ovat liikkuneet ajoneuvoilla liikenteessä vähemmän kuin aikaisemmin. Todennäköisesti tämä on pitkälti seurausta lomamatkojen ja sukulaisilla vierailujen poisjäännistä. Niin kutsuttu ylimääräinen ja turha matkustaminen on jäänyt valtaväestöltä pois Lounais-Suomen alueella. Kuitenkin liikennenerikosten lukumäärä on ollut trendisuunnassa ylöspäin pandemia aikana ylinopeuksien osalta. Tässäkin on pohdinnan arvoista puntaroida korreloiko vähentynyt liikenne kasvaneisiin liikennöintinopeuksiin. Tyhjältä näyttävä tie voi saada kuljettajan yrittämään taittaa matkansa nopeammin lisäämällä ajonopeutta.

Pohdinnan arvoista on myös, onko poliisin valvonta vähentynyt, ja olisiko kirjattuja ilmoituksia todellisuudessa enemmän, jos valvontaa olisi riittävästi. Myöskin on mietittävä olisiko ilmoituksia todellisuudessa vähemmän suuremmalla valvontamäärällä, ihmisten ottaessa liikenteessä aikaisempaa vähemmän riskejä. Pandemia aikaan keskustelun aiheeksi nousi myös poliisin budjettileikkaukset, jotka johtivat poliisien määrän vähenemiseen. Tämä pohdinta herättää ajatuksia siitä, olisiko varsinkin nuorten, alle 20-vuotiaiden kuljettajien pandemia-ajan kokemuksilla vaikutusta heidän liikennekäyttäytymiseensä.

Sekä perusmuotoinen, että törkeä rattijuopumus näyttää tilastojen valossa pysyneen lähes muuttumattomana. Taulukoita 9 sekä 19 tulkittaessa voidaan tehdä havainto jopa lievistä laskutrendistä.

COVID-19 pandemian torjuntatoimiin kuuluneissa rajoitustoimenpiteistä saattaa löytyä osa syy tilastojen muuttumattomuuteen.

Toinen pohdintaa herättävä havainto syntyi uutisartikkelista, jossa mainitaan huumerattijuopumustapausten olevan selkeässä kasvussa. Kun anniskeluravintolat, muiden palveluiden ohella ovat sulkeutuneet koronan vastaisessa taistelussa, voidaan olettaa, että alkoholin nautiskelu on siirtynyt kotioloihin. Ihmisillä ei ole ollut tarvetta liikkua nauttiakseen alkoholia. Näin ollen esimerkiksi anniskeluravintoloihin ei olla enää lähdetty ajoneuvoilla, näin vähentäen rattijuopumustapausten lukumäärää, kun kuljettajat eivät enää ole ravintolaillan jälkeen hypänneet auton rattiin. Tällä on ollut laskeva vaikutus tilastoihin. Huumerattijuopumukset ovat jo pitkään olleet kasvava huolenaihe liikenteessä ja näiden tapausten osuus rattijuopumustapauksissa onkin noussut selkeästi. Perinteisten rattijuopumusten vähentyessä huumerattijuopumukset ovat siirtyneet tasapainottamaan tilastoja saaden ne näyttämään lähes muuttumattomina.

Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta on tilastojen valossa pandemia aikana lisääntynyt taulukoiden 18 ja 19 perusteella. Tutkittaessa taulukkoa 17 havaitaan kilometrisuoritteiden olevan laskusuunnassa. Pandemia on vaikuttanut kilometrisuoritteisiin laskevasti, sillä yleinen matkustaminen on vähentynyt ihmisten vältellessä turhia ihmiskontakteja. Liikennemäärän vähentyessä poliisin liikenteenvalvonta on helpottunut, sillä vähentynyt liikennemäärä on ollut helpommin seulottavissa. Epäilyttävät ajoneuvot sekä kuljettajat ovat olleet helpommin havaittavissa ja näin ollen on osaltaan varmasti vaikuttanut tilastojen loivaan kasvuun. Meillä ei ole mitään näyttöä siitä, että nimenomaan pandemia aikana kulkuneuvojen kuljettaminen oikeudetta olisi jostain syystä lisääntynyt. Tietysti tämäkin luo mahdollisuuksia ajo-oikeudetta ajamiseen, kun ihmiset eivät liiku palveluiden ollessa suljettuina. Näin ollen poliisikaan ei partioi yhtä aktiivisesti. Tämän huomion tehneenä ajo-oikeudeton on voinut luoda olettaman, että liikkuminen olisi nyt jollain tapaa riskittömämpää, kun valvonta on hänen virheellisen olettamuksensa mukaan vähentynyt.

#### **10.4 Tutkimuksen luotettavuus**

Tutkimukseen kerättyä ja siitä saatua tietoa voidaan pääsääntöisesti pitää hyvin luotettavana. Liikenne- ja viikotilastot perustuvat täysin poliisin tuottamiin tilastoihin ja Suomessa poliisiin maine luotettavana organisaationa on vahva. Peräti 91 % poliisibarometriin vastanneista luottaa poliisiin melko tai erittäin paljon, vuonna 2018 vastaava luku on ollut 95 %. Barometrissä on haastatellut 4.2.-3.3.2020 välisenä aikana 1 082 Manner-Suomessa asuvaa 15–79-vuotiasta henkilöä. (Sisäministeriö.) Suomen asukaslukuun nähden barometri ei ole kokonaisuudessaan kovinkaan kattava. On kuitenkin syytä huomata, ettei poliisin luottamus kerro suoraan tilastoinnin luotettavuudesta. Emme kuitenkaan ole löytäneet päteviä perusteluja sille, miksi tilastot eivät olisi luotettavia tai miksi niitä olisi manipuloitu.

Ainoa luotettavuutta heikentävä seikka on se, ettei poliisin nettisivuilla tai tilastoiden yhteydessä ole ilmoitettu, millä tavalla liikennerikokset ovat otettu tilastoinnissa huomioon. Emme voi varmuudella sanoa, ovat ne vuosien aikana tutkittuja ja syyteharkintaan asti edenneitä vai ovatko ne vain olleet poliisin tutkinnassa. Lähtökohtaisesti voimme käytännön kokemuksen ja oikeuskäytännön tuntemuksen perusteella sanoa, että tilastoihin on merkattu syyteharkintaan asti edenneet liikennerikokset.

Tutkimuksessa käsitellyt liikennerikosnimikkeiden teonkuvaukset ovat kirjattu lakiin kohtuullisen yksiselitteisesti ja niiden yleisyyden vuoksi lain tulkinnat ovat nimikkeiden osalta vakioituneet. Esimerkiksi kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta on helposti näytettävissä toteen ja tekoa on käytännössä mahdotonta kiistää tuomioistuimessa. Jos poliisipartio on pysäyttänyt henkilön ja selvittänyt, ettei kuljettajalla ole vaadittavaa ajo-oikeutta, se riittää. Muuta näyttöä ei tuomion antamiseksi vaadita.

Toisena merkittävänä lähteenä käytimme Väyläviraston tuottamia liikennekilometrisuoritetilastoja. Väylävirasto kertoo käyttävänsä tilastojen keräämiseen liikenteen automaattista mittausjärjestelmää (LAM). Liikennekilometrisuoritteiden tilastoja voidaan pitää erityisen luotettavana, sillä edellä mainitun mittausjärjestelmän tuottamien tietojen pohjalta on tehty "LAM-kirjoja", joiden avulla saatu tieto on esitetty tiekohtaisesti erittäin seikkaperäisesti. Niissä esitellään muun muassa tiekohtaisia viikonpäivä- ja tuntivaihteluita sekä vuosikohtaisia muutoksia kilometrisuoritteissa niin määrällisesti kuin prosentuaalisestikin. Tämän pohjalta voidaan olettaa, että kokonaiskilometrisuoritteet ovat esimerkillisen tarkkoja ja niiden virhemarginaali on pieni.

Myöskään kokonaiskilometrisuoritetilastoissa emme havainneet eroja, kun vertailimme Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueen tilastoa maakuntakohtaisiin tilastoihin. Ainoastaan yhden miljoonan kilometrin eroavaisuuden havaitsimme tilastoja tutkittaessa. Oletamme sen kuitenkin liittyvän vain matemaattisista pyöristämissäännöistä johtuvaksi. Yhden miljoonan kilometrin heitto näin suurissa suoritemäärissä ei vaikuta tutkimuksen lopputulokseen.

Työn ulkopuolelle oli tarkoituksella rajattu raskaan liikenteen suoritteet. Mielestämme raskasta kalustoa liikenteessä kuljettavat pääsääntöisesti ammattilaiset. Heille asetettujen vaatimusten takia, voimme heidän olettaa syyllistyvän liikennerikokseen erityisen vähän. Tavalliselle henkilöauton kuljettajalle ei tule samanlaisia ammatillisia seuraamuksia kuin ammattikuljettajalle, joten voidaan olettaa, että ammattikuljettajien osuus liikennerikostilastoissa olisi marginaalinen. Näin ollen heidän kilometrisuoritteensa huomioiminen olisi todennäköisesti vääristänyt tutkimuksen lopputulosta.

Väyläviraston yhdessä tilastossa oli kuitenkin puutteensa ja se koskee vuoden 2021 tilastointia. Tutkimuksen suorittamishetkellä kyseiseltä vuodelta ei ollut saatavilla kuin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella olevien pääteiden muutokset. Tutkimuksen kannalta paras mahdollinen tilanne

olisi ollut, että vuoden 2021 tilastot olisivat olleet samanlaisessa muodossa edeltävien vuosien kanssa. Näin ei kuitenkaan ollut ja jouduimme jättämään maakuntien kilometrisuoritteiden käsittelyn pois vuoden 2021 osalta tilastoinnin puuttuessa. Edellä mainitun vuoden pääteiden tilastosta puuttui myös tieto siitä, mitä tilastossa oleva luku tarkoittaa. Oliko kyse prosenteista vai miljoonista kilometreistä? Oletimme kuitenkin yleiseen käytäntöön perustuen, että tilastossa olevat luvut kertovat prosentuaalisia nousuja. Tämä seikka tiedoksi tutkimukseen perehtyneille.

Edellisessä kappaleessa kerrotun lisäksi Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen kanssa jouduimme olettamaan kilometrisuoritteiden määrän kasvun seutu- ja yhdysteillä, mikä ei tietenkään ollut luotettavin tapa lähestyä asiaa. Näin oli kuitenkin pakko tehdä tutkimuksen loppuunsaattamiseksi. Oletuksemme oli kuitenkin perusteltu, sillä tutkimme aiempien vuosien suoritteita kyseisiltä tieosuuksilta ja havaitsimme, että oletettu 2,51 % nousu näillä tieosuuksilla verrattuna vuoteen 2020 oli hyvinkin realistinen. Vuoden 2021 tilastoinnin puute johtuu hyvin todennäköisesti siitä, ettei Väylävirasto ole vielä yksinkertaisesti ehtinyt analysoidaan järjestelmänsä tuottamaa tietoa ja tekemään siitä vastaavanlaisia tilastoja kuin aiemmilta vuosilta tehty.

Lukijan tulee huomata myös se, että olemme syventyneet aiheeseen ainoastaan kahden tilaston näkökulmasta. Tutkimus perustuu täysin tilastotietoihin, eikä sen avulla voida tehdä suoria johtopäätöksiä esimerkiksi siitä, miten pandemia on vaikuttanut ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Sen tutkimiseen tarvittaisiin toisenlaisia menetelmiä, mihin esimerkiksi haastattelu- tai lomaketutkimus olisi huomattavasti soveltuvampi.

Lisäksi tulee arvioida kriittisesti liikennerikosilmoitustilastoja. Ne kertovat vain kokonaismääriä, eikä niissä ole eritelty esimerkiksi ikäluokkien välisiä eroja. Näin ollen tutkimuksen pohjalta ei voi suoraan todeta, että nousua olisi tapahtunut kaikissa ajoneuvoja kuljettavissa ikäryhmissä. Lähtökohteisesti rikokset keskittyvät samoille henkilöille (Haapakangas 2018).

Asia on hyvin todennäköisesti näin myös liikennerikostenkin kanssa. Käytössämme olleesta tilastosta ei ole luokiteltu pois esimerkiksi vuoden aikana useita liikennerikoksen tehneitä kuljettajia, joten voimme vain todeta, että vain kokonaismäärissä on tapahtunut nousua tarkastellulla ajanjaksolla. Määrien jakautumisista näin ollen emme voi tehdä minkäänlaisia johtopäätöksiä, tai siitä, mitkä seikat ovat nousua aiheuttaneet. Samat asiat pätevät myös kilometrisuoritteiden tilastoihin ja niissä nähtäviin muutoksiin.

## **10.5 Eettisyys**

Mielestämme tutkimus on suoritettu eettisesti onnistuneella tavalla. Ennen opinnäytetyön aloittamista pyrimme valitsemaan sellaisen aiheen, mihin ei tarvitse hakea tutkimuslupaa. Tutkimuksessa hyödynnettiin täysin julkisista lähteistä saatavia materiaaleja. Näin ollen henkilötietojen käsittelystä

ei tarvinnut huolehtia, koska materiaali oli jo valmiiksi anonyymissä muodossa. Lisäksi tutkimuksen suorittaminen ja siihen kerätty aineisto ei ole aiheuttanut kenellekään ulkopuoliselle haittaa.

Lähdeviittaukset ovat tehty asianmukaisesti ja näin ollen emme loukkaa kenenkään tekijänoikeuksia. Olemme pyrkineet olemaan lähteiden kanssa tarkkoina työn uskottavuuden säilyttämiseksi. Olemme myös pyrkineet tuomaan tutkimuksen tulokset ja siinä käsitellyt tilastot ja niistä lasketut luvut selkeästi sekä yksinkertaisesti esille, jotta kuka tahansa tutkimuksen lukija pystyy tekemään ainakin samankaltaisia johtopäätöksiä, mitä itse olemme tehneet. Edellä mainittu toimintatapa myös mahdollistaa esille tulleiden lukujen kriittisen arvioinnin ja niiden tarkastamisen, mikäli joku havaitsee tai epäilee työssä ilmenevän laskuvirheitä, jotka ovat inhimillisesti täysin mahdollisia. Lukujen kanssa on kuitenkin pyritty olemaan erityisen tarkkoja, eikä laskuvirheitä varmuudella ole sellaisia määriä, että ne vaikuttaisivat tutkimuksesta tehtyihin johtopäätöksiin.

Edellä mainittua tapaa on käytetty myös tutkimuksessa kerrottuihin havaintoihin, jotka pohjautuvat täysin tutkimusaineistoon. Tutkimuksessa esiin tulleita tietoja ei ole sepitetty eikä havaintoja ole vääristelty. Nämä seikat ovat näkyvillä ja jokaisen tarkastettavissa.

Tutkimus tullaan julkaisemaan Theseuksessa, minkä jälkeen se tulee olemaan avoimesti kaikkien saatavilla. Lisäksi tutkimuksen julkaistu versio tulee olemaan ainakin sähköisesti tallennettuna molemmilla tekijöillä.

## **10.6 Opinnäytetyöprosessi**

Opinnäytetyöprosessi alkoi erittäin haasteellisesti. Kummallakaan tämän opinnäytetyön tekijällä ei ollut mitään konkreettisesta opinnäytetyön suhteen ennen joulukuuta 2021. Vertailun vuoksi suurin osa kurssimme jäsenistä olivat siinä vaiheessa jo valmistuneet. Molemmilla osapuolilla oli ollut ideoita, mutta kummankaan osalta ne eivät olleet ottaneet tuulta alleen. Lopulta hieman ennen joulukuun puoliväliä päätimme yhdistää voimamme, koska olimme mielestämme löytäneet sopivan laaja-alaisen aiheen parityönä tehtävään opinnäytetyöhön. Joulukuun aikana saimme hahmoteltua työn rakennetta ja pääsimme myös hiukan aloittamaan kirjoitusprosessia.

Vuoden 2022 alusta pääsimmekin oikein kunnolla työn makuun, ja opinnäytetyö eteni sujuvasti yksilötyön merkeissä selkeästi jaoteltujen vastualueiden parissa. Vähintään viikoittain teimme opinnäytetyötä yhdessä eteenpäin joko etäyhteyden välityksellä tai kasvotusten, samalla suunnitellen opinnäytetyön rajauksia ja rakennetta. Helmikuun alussa palautimme opinnäytteen ohjaajillemme väliarviointiin, jonka pohjalta lähdimme työstämään opinnäytetyössä ilmenneitä puutteita. Helmikuun työskentely kohdistui pääosin työn loppuvaiheen tekemiseen ja viimeistelyyn, koska väliarviointiin palautettu työ sisälsi jo suurimman osan hyödynnettävästä materiaalista.

Työn viimeiset hetket osoittautuivat kuitenkin haasteellisiksi "kisaväsymyksen" painaessa molempia opinnäytetyön osapuolia. Saimme työn kuitenkin taisteltua huolellisesti valmiiksi edellä mainitusta huolimatta. Valmis opinnäytetyö palautettiin helmikuun 2022 puolivälissä.

### **10.6.1 Opinnäytetyöstä suoriutuminen ja sen rajoitukset**

Opinnäytetyömme tekemistä osittain rajoitti välimatka asuinpaikkojemme välillä. Toisen osapuolen oli ajettava useasti noin 40 kilometrin matka tapaamaan toista osapuolta, kun olimme sopineet tekemämme tutkimusta eteenpäin kasvatusten. Yhteensä 80 kilometrin edestakaista matkaa nykyisillä polttoaineiden hinnoilla ei ole järkevää ajaa jatkuvasti. Onneksi tutkimuksemme eteenpäin vieminen onnistui pitkälti yksilötyönä ja tarvittaessa parityönä etäyhteyden välityksellä.

Toinen rajoittava seikka liittyi kunnollisen työskentelytilan puutteeseen. Kummankaan osapuolen luona ei ollut kunnollista työtilaa tai -pöytää, jonka ääressä työskentely olisi ollut mahdollisimman sujuvaa ja mukavaa. Näin ollen työskentely tapahtui käytännössä kokonaan ruokapöytien ääressä, missä työskentelyrauhan saaminen välillä oli haasteellista.

Omasta mielestämme onnistuimme opinnäytetyössä hyvin kautta linjan, mikä oli molemmille opinnäytteen tekijöille pienimuotoinen yllätys. Koimme, että perehtymisemme aiheeseen oli huolellista, mikä johtui onnistuneesta aihevalinnasta. Se innosti kumpaakin osapuolta perehtymään asiaan erittäin syvästi ja perusteellisesti. Myös tilastoista johdettuihin laskutoimituksiin suhtauduimme erittäin huolellisesti, koska halusimme olla varmoja siitä, että laskut ovat laskettu oikein. Laskeminen vei ison osan opinnäytteen vaatitusta ajasta haasteellisuutta ja tarkkuutta vaativan työskentelytavan takia.

Myös kehitettävää työskentelyssämme oli. Excel-taulukoiden pohjalta luotujen kaavioiden kanssa tuhraantui paljon aikaa, koska niitä jouduttiin tekemään uudestaan useita kertoja ulkonäöllisistä syistä. Tässä näkyi molempien osapuolten heikkotasoinen Excel-osaaminen. Lisäksi laskemisen numeraalisten arvojen kirjaaminen ylös erilliselle paperille olisi nopeuttanut työskentelyä merkittävästi. Lopulta tässäkin asiassa työ opetti tekijöitään.

### **10.6.2 Oppiminen**

Opinnäytetyö prosessi on opettanut meitä hyvin paljon itse tutkimisen suorittamisesta, siihen liittyvistä käytännöistä ja tiedon hakemisesta. Molemmilla tämän opinnäytteen tekijällä oli aluksi erittäin vaikea sisäistää, mitä pitäisi alkaa tekemään. Kummallakaan ei ollut aikaisempaa kokemusta tämänkaltaisesta tutkimustyöstä, näin ollen kaikki asiat olivat täysin uusia ja vieraita. Se vaikeutti opinnäytetyön aloittamista merkittävästi. Käytännössä koko vuoden 2021 syksy meni molemmilta täysin ohi opinnäytetyöprosessin suhteen.

Kun aloimme työstämään opinnäytettä yhdessä, alkoivat asiat sujumaan huomattavasti paremmin. Molempien esittämistä ehdotuksista alkoi syntyään kokonaisia ideoita, jotka antoivat työskentelylle selkeän suunnan. Tämän jälkeen aloimme etsimään aiheeseen liittyvää tietoa. Aluksi etsiminen ei ollut kovin nopeaa, mutta se nopeutui selkeästi, mitä pidemmälle tiedonhaun kanssa etenimme. Aloimme oivaltamaan, miten tietoa löytää nopeammin. Varsinkin lähdekettuja seuraamalla saattoi saada helposti ja nopeasti lisää tietoa aiheesta. Tiedonhaun kehittyessä kuitenkin huomasimme, että tietoa tuli kerätyksi liikaa. Ylimääräisen ja aihetta sivuavan tiedon hylkääminen olikin merkittävä asia koko opinnäyteprosessissa. Mikä tahansa ei kelvannut, vaan meidän tuli karsia ja kategorisoida etsitty tieto ja pohtia, liittyykö se riittävästi tutkittavaan aiheeseemme.

Prosessin aikana myös tieteellisen tutkimuksen pelisäännöt ja käytännöt alkoivat kirkastua mielisämme. Huomasimme, että aiheesta kuin aiheesta löytyy tietoa ja oikeastaan mitä tahansa on mahdollista tutkia, mutta tärkeintä on kyetä perustelemaan oma tutkimuksemme tieteellisessä kentässä. Pitää pystyä perustelemaan, miksi oma aihe on tärkeä ja miksi sitä pitää tutkia. Näiden asioiden lisäksi tieteellisyys osoitetaan työn laadun ja luotettavuuden avulla. Ilman asianmukaisia lähteitä ja niiden kriittistä arviointia tutkimusta ei voida pitää juurikaan tieteellisesti pätevänä.

Myös työn ulkoasun pitää olla sen näköinen, että se vaikuttaa laadukkaalta. Epäjohdonmukainen rakenne, kirjoitusvirheet ja huonosti muodostetut lauserakenteet eivät ainakaan paranna työn luotettavuutta. Ne eivät tietenkään täysin pilaa hyvin tehtyä tutkimusta, mutta luonnollisesti herättävät kriittisiä kysymyksiä tutkimuksen suorittamisesta.

Luotettavuuden osalta mainittakoon vielä, että tutkimustuloksien ja niistä muodostettujen johtopäätöksien tulee pohjautua selkeästi käsiteltyyn aineistoon. Tutkimuksesta saatu tieto pitää myös olla selkeästi näkyvillä, jotta kuka tahansa pystyy tarkastelemaan niitä kriittisesti.

Opinnäytetyö on opettanut myös pitkäjänteisyyttä ja sen, että asioilla on tapana laajentua. Kun aloimme työskentelemään kunnolla tammikuun alussa, emme olisi uskoneet, että onnistumme saamaan työstämme näin eheän ja laajan kokonaisuuden. Silloin emme osanneet ajatella, että työhömmä tosiaan tulisi lähemmäs 60 sivua tekstiä lähdeluetteloiheen. Työ on havainnollistanut sen, että kokonaisuus koostuu pienistä osista. Kun saavutimme pienemmän osakokonaisuuden, olimme taas hieman lähempänä päämäärää. Laadukkaasti tehdyt osakokonaisuudet myös helpottivat työn tekemistä myöhemmissä vaiheissa.

Luonnollisesti nälkä kasvaa syödessä tässäkin asiassa. Mitä pidemmälle aiheeseen syvennyimme, sitä enemmän meillä heräsi uusia kysymyksiä ja ideoita, mitä halusimme työhömmä tuoda. Me opimme sen karun tosiasian, ettei kaikkea voi lähteä tutkimaan ja pyörittelemään, vaan on tiukasti

pitäydyttävä alussa tehdyssä suunnitelmassa. Työ myös opetti toista meistä luomaan sujuvasti Excel-taulukoita ja tekemään niiden avulla kaavioita. Toinen puolestaan pääsi kertaamaan jo yläkou-lustakin tuttuja prosenttilaskuja.

### **10.7 Jatkotutkimusmahdollisuudet**

Tutkimuksemme antaa mielenkiintoisia jatkotutkimusmahdollisuuksia. Yksi varteenotettava aihe olisi COVID-19 pandemian vaikutukset ihmisten liikennekäyttäytymiseen, mistä aiemmin mainit-simme. Se tulisi olemaan varmasti riittävän laaja-alainen aihe ammattikorkeakoulutasoisen opin-näytetyön pohjaksi. Aihe olisi myös sovellettavissa pro gradu –tutkielman laajuiseksi kokonaisuudeksi.

Toinen aihe liittyisi nuorten kuljettajien liikennerikoksiin tutkimuksessamme ilmenevään ajankoh-taan sovellettuna. Olisi mielenkiintoista tietää kuinka paljon pandemia aika on vaikuttanut nuoriin kuljettajiin. Mediassa on ollut nähtävillä useasti, että korona-aika on iskenyt pahiten juuri nuoriin ihmisiin. Nostamme esille muun muassa mielenterveysongelmiin viittaavat tutkimukset ja uutiset, mitkä ovat vain osa nuoren hyvinvoinnin kokonaisuutta.

Kolmas kiinnostava aihe käsittelee kilometrisuoritteiden määrää tietyllä tieosuudella. Tutkimuksessa verrattaisiin pandemian ja sitä edeltäneen ajanjakson välillä tapahtuneita muutoksia kilometrisuorit-teissa. Väyläviraston LAM-kirjat toimisivat hyvänä teoriapohjana tämänkaltaiselle tutkimukselle.

## LÄHTEET

- Asianajotoimisto Talviaro 2020: Rikesakko on nykyään liikennevirhemaksu – ylinopeussakko 1.6.2020 alkaen. Luettavissa: <https://lakineuvo.fi/liikennevirhemaksu-ja-rikesakko-poliisin-sakotuskaytanto/>. Luettu 31.1.2022.
- Haapakangas, Kimmo 2018: Nuorten miesten rikollisuus on laskussa. Tieto & trendit. Luettavissa: <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2018/nuorten-miesten-rikollisuus-on-laskussa/?listing=simple>. Luettu 15.2.2022.
- Hakala, Kristiina 2020: Valmiuslain käyttöönotto korona-aikana. Eduskunta. Luettavissa: [https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen\\_oikeus/LATI/Sivut/valmiuslain-kayttoonottaminen-koronavirustilanteessa.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/valmiuslain-kayttoonottaminen-koronavirustilanteessa.aspx). Luettu 22.1.2022.
- Harmaala, Minna 2020: Poliisilta pysäyttävä tilasto: Vakava piittaamattomuus +84 %, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen +47 % - "Sytä voidaan arvailla". Helsingin Uutiset. Luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/1775064>. Luettu 25.1.2022.
- Harmaala, Minna 2021: Poliisi huolissaan erityisesti nuorten tieliikennekäyttäytymisestä: liikenneturvallisuuden vaarantamisissa 25 % kasvu, vaikka liikennettä vähemmän. Helsingin Uutiset. Luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/4237261>. Luettu 31.1.2022.
- Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. Edita Publishing Oy. Luettavissa: <https://www.elibrary.com/fi/book/978-951-37-6495-1>. Luettu 19.1.2022.
- Tilastokeskus: Käsitteet, hypoteesi. Luettavissa: <https://www.stat.fi/meta/kas/hypoteesi.html>. Luettu 9.1.2022.
- I-SHO 2021:2: Ratkaisu, johon haettu muutosta, Itä-Suomen hovioikeus, 18.6.2021, ratkaisunumero 21/127075. Luettavissa: <https://oikeus.fi/hovioikeudet/ita-suomenhovioikeus/fi/index/hovioikeudenratkaisuja/i-sho20212.html>. Luettu 21.1.2022.
- Keskinen, Esa 2014: Lapset ja Nuoret Liikenteessä. Raportti. Luettavissa: [https://www.liikenneturva.fi/app/uploads/2021/09/keskinen\\_e\\_2012\\_lapset\\_ja\\_nuoret\\_raportti\\_nettiin.pdf](https://www.liikenneturva.fi/app/uploads/2021/09/keskinen_e_2012_lapset_ja_nuoret_raportti_nettiin.pdf). Luettu 17.1.2022
- KKO 2016:42: Ratkaisu, johon haettu muutosta, Vantaan käräjäoikeus, 15.6.2016, diaarinumero R2015/876. Luettavissa: <https://finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2016/20160042>. Luettu 25.1.2022.
- Lakivaliokunnan mietintö 24/1998: Hallituksen esitys liikennevirhemaksua koskevan lainsäädännön uudistamisesta. Luettavissa: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/lavm\\_24+1998.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/lavm_24+1998.pdf). Luettu 25.1.2022.
- Lepola, Sannu 2017: Prosessimenettely huume- ja rattijuopumus tapauksissa poliisissa. Prosessimenettely huume- ja rattijuopumus tapauksissa poliisissa kenttämiehen silmin. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö. Luettavissa: [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/133898/ON\\_Lepola.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/133898/ON_Lepola.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu 31.1.2022.

Liikenneturva: Vuorovaikutus liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/vuorovaikutus-liikenteessa/>. Luettu 17.1.2022.

Liikenneturva: Huumeet liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/huumeet-liikenteessa/#267148fe>. Luettu 25.1.2022.

Poliisi: Lounais-Suomen poliisilaitos. Luettavissa: <https://poliisi.fi/lounais-suomen-poliisilaitos>. Luettu 9.1.2022.

Lumio, Jukka 2021: Infektioiden tartunta, taudin synty ja leviäminen. Lääkärikirja Duodecim. Luettavissa: <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk00569>. Luettu 19.1.2022.

LVM017:00/2021: Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta. Helsinki. Liikenne- ja viestintäministeriö. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2021>. Luettu 7.1.2022.

Opetus- ja kulttuuriministeriö & Sosiaali- ja terveysministeriö & Valtioneuvoston viestintäosasto 2020: Hallitus on todennut yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen vuoksi. Tiedote. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallitus-totesi-suomen-olevan-poikkeusoloissa-koronavirustilanteen-vuoksi>. Luettu 22.1.2022.

Pax, David 2021: Baarit kiinni - bileet jatkuu kotona? : covid-19 rajoitusten vaikutus poliisin hälytystehtävien määrään ja laatuun Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö. Luettavissa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/508214>. Luettu 25.1.2022.

Repo, Sirpa 2021: Rikokset lisääntyivät viidenneksellä viime vuonna - Suurin kasvu liikenne- ja omaisuusrikoksissa. Helsingin Uutiset. Luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/4400968>. Luettu 31.1.2022.

Salmela, Jussi & Muhonen, Teemu & Kerkelä, Lasse 2020: Mitä hallituksen päätös Uudenmaan sulkemisesta tarkoittaa käytännössä? HS kokoaa vastauksia keskeisiin kysymyksiin. Helsingin Sanomat. Luettavissa: <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000006452972.html>. Luettu 22.1.2022.

Salminen, Ari 2011: Mikä kirjallisuuskatsaus? Johdatus kirjallisuuskatsauksen tyyppeihin ja hallintotieteellisiin sovelluksiin. Vaasan yliopiston julkaisuja. Vaasa. Luettavissa: [https://osuva.uwasa.fi/bitstream/handle/10024/7961/isbn\\_978-952-476-349-3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://osuva.uwasa.fi/bitstream/handle/10024/7961/isbn_978-952-476-349-3.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu 21.1.2022.

Sisäministeriö 2020: Poliisibarometri: suomalaisten luotto poliisiin on yhä vahva. Tiedote. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/-/1410869/poliisibarometri-suomalaisten-luotto-poliisiin-on-yha-vahva>. Luettu 14.2.2022.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2020a: Suomi on varautunut uuden koronaviruksen varalta tilanteen niin vaatiessa. Tiedote. Luettavissa: <https://stm.fi/-/suomi-on-varautunut-uuden-koronaviruksen-varalta-tilanteen-niin-vaatiessa>. Luettu 5.12.2021.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2020b: Mitä yli 70-vuotiaan pitää ottaa huomioon koronavirustilanteessa? Tiedote. Luettavissa: <https://stm.fi/-/mita-yli-70-vuotiaan-pitaa-ottaa-huomioon-koronavirustilanteessa->. Luettu 14.12.2021.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2020c: Uusi koronavirus lisätään yleisvaarallisten tartuntatautien joukkoon – tavoitteena estää taudin leviäminen. Tiedote. Luettavissa: <https://stm.fi/-/uusi-koronavirus-lisataan-yleisvaarallisten-tartuntatautien-joukkoon-tavoitteena-estaa-taudin-leviaminen>. Luettu 5.12.2021.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2020d: Sosiaali- ja terveysministeriö on asettanut kansanterveysuhkaan varautumista koordinoivan ryhmän. Tiedote. Luettavissa: <https://stm.fi/-/sosiaali-ja-terveysministerio-on-asettanut-kansanterveysuhkaan-varautumista-koordinoivan-ryhman>. Luettu 5.12.2021.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2020e: Yleisötilaisuuksien kieltäminen: STM on lähettänyt toimenpideohjeet aluehallintovirastoille. Tiedote. Luettavissa: <https://stm.fi/-/yleisotilaisuuksien-kieltaminen-stm-on-lahettanyt-toimenpideohjeet-aluehallintovirastoille>. Luettu 14.12.2021.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2020f: STM ohjeistaa aluehallintovirastoja sulkemaan oppilaitokset ja kieltämään yli 10 henkilön yleisötilaisuudet. Tiedote. Luettavissa: <https://stm.fi/-/stm-ohjeistaa-aluehallintovirastoja-sulkemaan-oppilaitokset-ja-kieltamaan-yli-10-henkilon-yleisotilaisuudet>. Luettu 14.12.2021.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos 2022: Koronaviruksen tarttuminen ja itämisaika. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/web/infektiotaudit-ja-rokotukset/ajankohtaista/ajankohtaista-koronaviruksesta-covid-19/tarttuminen-ja-suojautuminen-koronavirus/koronaviruksen-tarttuminen-ja-itamisaika>. Luettu 22.1.2022.

Tieteen Kuvalehti 2021: Koronavirus-aikajana: Yhdestä potilaasta pandemiaksi. Luettavissa: <https://tieku.fi/laaketiede/koronavirus-aikajana-yhdesta-potilaasta-pandemiaksi>. Luettu 14.12.2021.

Poliisi: Tilastot. Luettavissa: <https://poliisi.fi/tilastot>. Luettu 9.1.2022.

Poliisi: Toimintaympäristöt ja tilastot. Luettavissa: <https://poliisi.fi/toimintaymparisto-ja-tilastot>. Luettu 9.1.2022.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2020: Ravintolat sulkeutuvat koko maassa perjantaina puolen yön aikaan koronavirusepidemian vuoksi. Tiedote. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/-/1410877/ravintolat-sulkeutuvat-koko-maassa-perjantaina-puolen-yon-aikaan-koronavirusepidemian-vuoksi>. Luettu 22.1.2022.

Vilka, Hanna 2007: Tutki ja mittaa. Määrällisen tutkimuksen perusteet. Tampereen yliopisto, Tammi. Luettavissa: [https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98723/Tutki-ja-mittaa\\_2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98723/Tutki-ja-mittaa_2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu 5.12.2021.

Vuento, Risto 2020: Infektioiden aiheuttajat: loiset, bakteerit, arkit sienet, alkueläimet, virukset ja prionit. Lääkärikirja Duodecim. Luettavissa: <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk00562>. Luettu 19.1.2022.

Väylävirasto: Tieliikenteen kehitys pääteillä. Luettavissa: <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/tilastot/tietilastot/tieliikenteen-kehitys>. Luettu 18.1.2022.

Väylävirasto: Maanteiden liikennesuoritteet ja pituudet. Luettavissa: <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/tilastot/tietilastot/maanteiden-liikennesuoritteet>. Luettu 18.1.2022.

World Health Organization: Coronavirus disease (COVID-19). Luettavissa:  
[https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1). Luettu 19.1.2022.