

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Hoitotyön koulutusohjelma / sairaanhoitaja

Suvi Solja

NUORTEN AIKUISTEN SUHTAUTUMINEN RISKIKÄYTTÄYTYMISEEN LII-
KENTEESSÄ

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Hoitotyön koulutusohjelma

sairaanhoitaja

SOLJA, SUVI

Nuorten aikuisten suhtautuminen riskikäyttäytymiseen liikenteessä

Opinnäytetyö

65 sivua + 8 liitettä

Työn ohjaaja

Mirja Nurmi, TtM

Toimeksiantaja

Ehkäise Tapaturmat-hanke 2009 – 2015

Avainsanat

Liikenne, nuoret, alkoholi, riskikäyttäytyminen, ylinopeus, liikennekäyttäytyminen

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli kartoittaa yli 18-vuotiaiden nuorten aikuisten suhtautumista riskikäyttäytymiseen liikenteessä. Tutkimuksen tarkoitus on kartoittaa liikennekäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä, suhtautumista alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen ja suhtautumista ylinopeuteen.

Tutkimuksen aineisto kerättiin kyselylomakkeella Etelä- Kymenlaakson Ammattikoululla Kotkan toimipisteessä ja vastaajat olivat iältään 18–25-vuotiaita. Vastauksia olisi ollut mahdollisuus saada 200 - 250 kappaletta, mutta tämä ei toteutunut vaan vastauksia palautui 80 kappaletta.

Tulokset osoittavat, että vastaajat suhtautuivat kielteisesti alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen. Päähtyneen kuljettajan kyydissä oli ollut viisi miespuolista vastaajaa. Vastaajat olivat sitä mieltä, että päähtyneenä ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle. Suurin osa vastaajista myös koventaisi rattijuoppojen rangaistuksia ja oli sitä mieltä, että autoon pitäisi asentaa alkolukko heti ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen.

Tuloksista voi huomata, että miehet ottavat liikenteessä enemmän riskejä. Miehet ovat alttiimpia sosiaalisen paineen vaikutuksille. Miehet ovat useammin rikkoneet useampaa liikennesääntöä saman päivän aikana kuin naiset. Miehet ärsyyntyvät toisten autoilijoiden virheistä liikenteessä useammin kuin naiset. Naiset haluavat että rangaistuksia tiukennetaan ja sääntöjä noudatetaan.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Health Care

SOLJA, SUVI

Bachelor's Thesis

Supervisor

Commissioned by

Keywords

Young Adults' Attitudes towards Risk Behavior in Traffic

65 pages + 8 appendices

Mirja Nurmi, MNSc

Accident prevention-project 2009 – 2015

Traffic, young adult, high-risk behavior, alcohol, speeding, traffic behavior

The purpose of this Bachelor's thesis was to chart the attitudes of over 18-year-old young adults towards high-risk behavior in traffic. The purpose was also to examine the facts affecting traffic behavior, the attitudes to driving drunk and to speeding.

The material was collected by questionnaires at Etelä-Kymenlaakso Vocational College and the respondents were between the ages of 18 and 25 years. Answers would have been able to get 200 - 250 pieces, but the answers were returned, however, only 80 pieces.

The research results showed that the respondents had negative attitudes towards driving drunk. Five male respondents had been in a drunk driver's car. According to the respondents driving drunk was a risk to traffic safety. Most respondents would raise the penalty of the drunken drivers and were of the opinion that an alcolock should be installed in the car straight after the first driving drunk.

The results show that men take more risks in traffic. They are more susceptible to social pressure. Men have breached several traffic rules on the same day more often than women. Men get irritated by other drivers' mistakes more often than women. Women want the penalties to be tightened and the rules to be followed.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
1 TAUSTA JA TARKOITUS	6
2 EHKÄISE TAPATURMAT- HANKE	8
3 NUORTEN AIKUISTEN RISKIKÄYTTÄYTYMINEN	9
4 RISKIKÄYTTÄYTYMISEN ILMENTYMISMUODOT LIIKENTEESSÄ	11
4.1 Nuorten aikuisten suhtautuminen päihtyneenä ajamiseen	11
4.2 Nuorten aikuisten suhtautuminen ylinopeuteen	15
4.3 Liikennekäyttämiseen vaikuttavat tekijät	17
4.4 Onnettomuusriski	20
5 TUTKIMUSONGELMAT	26
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	27
6.1 Tutkimusmenetelmä	27
6.2 Kyselyn suunnittelu	28
6.3 Kyselyn toteutus	30
6.4 Aineiston analysointi	31
6.5 Eettisyys ja luotettavuus	32
7 TUTKIMUSTULOKSET	34
7.1 Suhtautuminen päihtyneenä ajamiseen	34
7.2 Alkoholin käyttö ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen	38
7.3 Suhtautuminen ylinopeuteen	39
7.4 Ajokokemus ja suhtautuminen ylinopeuteen	42
7.5 Liikennekäyttämisen	44
8 POHDINTA	53
8.1 Tulosten tarkastelu	53
8.1.1 Suhtautuminen päihtyneenä ajamiseen	53
8.1.2 Suhtautuminen ylinopeuteen	54

8.1.3 Liikennekäyttäytyminen	55
8.2 Tutkimuksen luotettavuus ja eettisyys	58
8.3 Loppusanat ja jatkoehdotukset	60
LÄHTEET	62
LIITTEET	
Liite 1. Tutkimustaulukko	
Liite 2. Muuttujataulukko	
Liite 3. Tutkimuslupa	
Liite 4. Saatekirje	
Liite 5. Kyselylomake	
Liite 6. Hypoteesitaulukko	
Liite 7. Hypoteesitaulukko	
Liite 8. Hypoteesitaulukko	

1 TAUSTA JA TARKOITUS

Riskikäyttäytymisellä tarkoitetaan vaaroille altistavaa, elämönhakuista ja impulsiivista käyttäytymistä. Nuorille tyypillistä riskikäyttäytymistä on kaahailu, humalassa ajaminen tai kyydissä oleminen, itsetuhoinen tai väkivaltainen käytös ja osallistuminen riskialttiisiin vapaa-ajan harrastuksiin. Pojat ovat alttiimpia riskeille kuin tytöt. (b. THL 2012.)

Nuorten tupakointi, alkoholin ja huumeiden käyttö ja haitat lisääntyivät 1990-luvulla. Vuosikymmenen vaiheesta lähtien tupakointi ja humalahakuinen juominen on vähentynyt 14-18-vuotiailla, mutta 18-vuotiailla tytöillä lisääntynyt (Kalliomaa, Puura, Tasanko 2004, 20). Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001 tutkimuksessa hieman päihtyneenä ajamisella tarkoitettiin henkilöä joka oli nauttinut yhden oluen tai yhden ravintola-annoksen. Molempien vuosien kyselyissä miehet kertoivat ajavansa useammin päihtyneenä kuin naiset (Laapotti, Keskinen, Rajalin. 2002, 15).

Vuonna 2005 kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa alkoholilla oli osuutta 22,5 %:ssa ja vuonna 2006 vastaava luku oli noussut 28,3 %:iin. Ympäri suomea tehdyissä ratsiatutkimuksissa käy ilmi, että kuljettajista 0,2-0,3 % ajaa autoa päihtyneenä eli veressä on alkoholia yli 0,5 %. Lisäksi moninkertainen määrä autoilijoita on maistellut alkoholia ennen auton rattiin käymistä, mutta alkoholin määrä veressä ei ylitä rattijuopumusrajaa. Suomessa annetaan joka vuosi noin 25000 tuomiota rattijuopumuksesta. Loukkaantuneiden osuus alkoholiin liittyvissä liikenneonnettomuuksissa on yli tuhat vuodessa. (Karkola K. 2009.)

Erityisesti nuorten miesten ajotyylille on tyypillistä suuret ajonopeudet, lyhyet turvavälit, liikennesääntöjen vähäinen kunnioittaminen, ajaminen humalassa ja ajaminen ilman turvavyötä. Naisten ajotyyli on usein rauhallisempaa, varovaisempaa ja huomaavaisempaa. Naisten ajotyylistä puuttuu kilpaileminen ja aggressiivinen ajotyyli, toisin kuin miehiltä. Onnettomuusriskin on huomattu kasvavan silloin kun kyydissä on kuljettajan lisäksi muita nuoria. Nuorelle tulee usein näyttämisen halu ja tarve kilpail-la, jolloin riskit lisääntyvät huomattavasti. Nuorille on myös tyypillistä yliarvioida omia ajotaitojaan. (f. Liikenneturva. 2012.)

Laapotin tutkimuksessa kävi ilmi, että nuoren toimiessa kuljettajana matkustajat olivat hyvin harvoin pyytäneet ajamaan hiljempaa tai lujempaa. Ammattioppilaitoksen poikien kohdalla oli kuitenkin enemmän yritetty yllyttää ylinopeuteen tai yrittää hillitä ajonopeutta. Tyttöjen ajonopeuteen eivät matkustajat olleet juurikaan puuttuneet. (Laapotti ym. 2005, 15.)

Rajalin tutkimuksen mukaan vuonna 2006 miesten ja naisten kokemukset liikenteelle vaarallisista tekijöistä vaihtelivat. Miehet kokivat, että huonot tiet ja sääolosuhteet olivat liikenteelle vaarallisimpia tekijöitä. Naiset vastasivat miehiä useammin, että ylinopeudella ajaminen ja liikenteen kiivas rytmi oli vaarallisimpia tekijöitä liikenteessä. (Rajalin ym. 2006, 12.)

Kuljettajien pelot liittyivät yleensä liukkauteen tai vesiliirtoon, rattijuoppoihin, hirvieläimiin, hurjastelijoihin, pimeään ja muuhun huonoon näkyväsyyteen. Verrattaessa vuosia 1988 ja 2006, pelko lisääntyi etenkin rattijuoppoja, hurjastelijoita ja hirvieläimiä kohtaan. Vuonna 2006 pelot pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, liukkautta ja vesiliirtoa sekä huonoa näkyvyyttä kohtaan olivat vähentyneet. Koettuja pelonkohteita yhdistävä tekijä oli ulkopuolelta tuleva ”yllätystekijä”. Kuljettajien luottamus omia ajotaitoja kohtaan on hieman laskenut. Oma osallisuutta onnettomuuteen pelkäsi joka kymmenes autoilija ja vaaran aiheuttamista muille pelkäsi joka kuudes. (Rajalin ym. 2006, 12-13.)

Molempina tutkimusvuosina 1988 ja 2006 kuljettajat mainitsivat ärsyttävimpinä asiaina liikenteessä liian lähellä ajamisen ja toisten kuljettajien tekemät vaaralliset ohitukset. Vuonna 2006 ärtymys liikennesääntöjä rikkovia kuljettajia kohtaan oli lisääntynyt 15 prosenttia verrattuna vuoteen 1988. Molempina tutkimusvuosina yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että suuttumus ei ole vaikuttanut riskinottoon. Nuoret vastasivat useammin, että ärtymys vaikuttaa ajotapaan. Nuorista 45 prosenttia kuitenkin vastasi, että ärtymys ei vaikuta ajotapaan. Kuljettajat kertoivat yleensä lisäävänsä ajonopeutta tai oman huomion herpaantuvan omasta ajamisesta jos ärtymyksen antaa vaikuttaa ajotyylisiin. (Rajalin ym. 2006, 14-16.)

2 EHKÄISE TAPATURMAT - HANKE

Ehkäise tapaturmat - hanke pyrkii ehkäisemään ja valistamaan yhteisöä tapaturmista. Ehkäise tapaturmat hanke on Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiirien kuntien ja Etelä-Kymenlaakson kuntien yhteinen hanke. Hanketta hallinnoi Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymä ja Kotkan kaupunki. Hankkeen tavoitteena on vähentää tapaturmia ja terveydenhuollon kuormitusta kehittämistoimintaan valituilla paikoilla. (Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri. Ehkäise tapaturmat - hanke 2009 – 2015.) Tarkoituksena on kehittää tapaturmia ehkäiseviä toimintamalleja, joita on tarkoitus käyttää pilottihankkeen päättymisen jälkeen valtakunnallisesti. Toimintaa ja tutkimustyötä hankealueella ohjaa Terveysten ja hyvinvoinnin laitos. (Kotkan kaupunki.)

”Valtakunnallisen hankkeen tavoitteena on

- Yhteisölähtöisen toimintamallin kehittäminen tapaturmien tehokkaaseen ennaltaehkäisyyn*
- Tunnistetaan alueelliset tarpeet*
- Hyödynnetään alueella toimivia ja hyviä käytäntöjä*
- Hyödynnetään alueellisten toimijoiden verkostoja ja kehitetään verkostollista toimintaa*
- Hyödynnetään jo olemassa olevaa tietoa tehokkaammin alueellisessa turvallisuustyössä, työn suunnittelussa, kohdentamisessa ja arvioinnissa*
- Yhtenäistää tapaturmien kirjaamiskäytäntöjä seurantajärjestelmäksi, mikä tukee ennaltaehkäisevän työn suunnittelua, arviointia ja tutkimusta.*
- Tieteellisen tiedon tuottaminen ja tieteellisen arvioinnin toteuttaminen tutkijaryhmän kanssa.*
- Vaikutetaan väestötasolla erityisesti riskikäyttäytymiseen ja päihde-ehtoisten tapaturmien vähentämiseen.”* (Kotkan kaupunki.)

3 NUORTEN AIKUISTEN RISKIKÄYTTÄYTYMINEN

Riskikäyttäytymisellä tarkoitetaan vaaroille altistavaa, elämänhakuista ja impulsiivista käyttäytymistä. Henkisen hyvinvoinnin ongelmat voivat myös ilmetä riskikäyttäytymisenä ja altistaa tapaturmille. Riskikäyttäytymiseen liittyy yleensä halu kokeilla uusia käyttäytymismalleja, aistituntemuksien haku, halu kokeilla aikuisuutta, sosiaalinen ryhmäpaine ja positiivinen asennoituminen riskinottoon. Riskienottoon liittyy lähes aina ryhmäpaine. Harvoin nuori lähtee yksinään tekemään tyhmiä tekoja ja ottamaan riskejä. Kaveripiirin ollessa myönteinen riskienottoa kohtaan, altistuu myös nuori itse riskeille samanlaisen toiminnan ja harrastuksien vuoksi. Nuori on altis ihailemaan ja arvostamaan toisten tekoja, jolloin oma terveys ja turvallisuus voi unohtua. (2. THL 2012.)

Nuorille tyypillistä riskikäyttäytymistä on kaahailu, humalassa ajaminen tai kyydissä oleminen, itsetuhoinen tai väkivaltainen käytös ja osallistuminen riskialttiisiin vapaa-ajan harrastuksiin. Jos nuorella on taipumusta riskikäyttäytymiseen, esiintyy hänellä yleensä useampi kuin yksi riskikäyttäytymisen muoto. Pojat ovat alttiimpia riskeille kuin tytöt. Maskuliininen kulttuuri ajaa pojat riskienottoon. Murrosiässä poikien testosteronitaso nousee, mistä voi johtua lisääntynyt riskienotto. Nuorille pitäisi luoda turvallinen ympäristö elämyksellisiä kokemuksia varten. Esimerkiksi seinäkiipeilyssä riskit on huomioitu, mutta samalla se antaa jännitystä elämään. Näin pyrittäisiin ehkäisemään nuorten ”ei toivotut” riskienotot. (2. THL 2012.)

Nuoren saavuttaessa murrosiän hän testaa perheen ja yhteiskunnan sääntöjä ja oman päätösvaltansa rajoja. Nuoren kapinoidessa aikuisten edustamia arvoja vastaan voi johtaa vaarallisiin seuraamuksiin. Yleensä nuorten riskikäyttäytyminen liittyy ryhmäkäyttäytymiseen, halutaan näyttää omaa uskallusta ja aikuisuutta kavereille. Nuoren kaveriporukan myönteinen suhtautuminen päihteisiin, rikoksiin ja väkivaltaan johtaa yleensä nuoren riskitilanteisiin. (Väestöliitto 2012.)

Nuoret etsivät ja haluavat kokeilla kaikkea jännittävää ja palkitsevaa, ilman että he ajattelevat siihen liittyviä riskejä. Nuorten kokemusten etsiminen ilmenee muun muassa päihteiden kokeiluna tai ennenaikaisen sukupuolielämän aloittamisena. Murrosikä on nuorelle eräänlainen siirtymisriitti aikuisuuteen ja irtautuminen vanhemmista. Riskikäyttäytyminen on osa nuoruuden muutosta ja nuoren kehitystä. Ongelmaksi riskikäyttäytyminen muodostuu silloin, kun se on runsasta ja toistuvaa eikä nuoreen saa-

da kontrollia. Useimmiten riskikäyttäytymistä esiintyy samoilla henkilöillä ja usein tarvitaan ammattiapua, jotta nuori saadaan pois riskikäyttäytymisen kierteestä. (Ahrelma & Hyrkäs 2010, 2.)

Nuoren riskikäyttäytymiseen vaikuttaa moni asia. Taustalla voi olla yksilöllisiä, perheen ulkopuolisia sekä perheen sisäisiä suoja- ja riskitekijöitä. Nuorelle itsetunto on tärkeässä osassa kehitystä. Korkea itsetunto voi suojata nuorta riskikäyttäytymiseltä. On tärkeää että nuori tuntee kuuluvansa kouluyhteisöön, sillä ulkopuolinen olo voi johtaa esimerkiksi päihteiden käyttöön. (Ahrelma & Hyrkäs 2010, 2.)

Omien rajojen kokeilu kuuluu nuoruuteen. Nuoren ei välttämättä tarvitse luopua kaikista riskeistä, mutta nuoren tulisi osata arvioida tilanteita kriittisesti. Tapaturmat tapahtuvatkin usein kun harkintaa ei ole käytetty riittävästi. (KTL 2009.)

Nuorilla on 2000-luvulla edelleen perinteisiä arvoja. Nuoret arvostavat perhettä, terveyttä, hyvää toimeentuloa ja pysyvää työsuhdetta. Kuitenkin on noussut esille, että taloudellinen turvallisuus ei ole enää yhtä keskeisellä sijalla ihmisten arvomaailmassa. Nuoret haluavat nykyään toteuttaa itseään ja paremman elämänlaadun. Filosofian tohtori Helena Helve on tehnyt seurantatutkimuksia nuorten arvoista ja asenteista. Helven tutkimuksien mukaan nuoret eivät ole nykyään enää niin työ- tai urakeskeisiä kuin heidän vanhempansa olivat. Nuoret suhtautuvat myös kriittisesti taloudellisen hyvinvoinnin kasvuun, sillä heidän mielestään se lisää ihmisten henkistä pahoinvointia. (Kalliomaa, Puura & Tasanko 2004, 41.)

Tutkimuksien mukaan nuorten arvot ovat muuttumassa materialistisista arvoista post-materialistisiin arvoihin. Lama 90-luvulla käänsi nuorten arvoja hetkellisesti materialistisia arvoja kohden. Nuorten suhtautuminen työttömiä, sairaita ja huono-osaisia kohtaan muuttui välinpitämättömäksi. Nuorten suhtautuminen ympäristöä kohtaan muuttui myös välinpitämättömäksi eivätkä he olleet valmiita tinkimään elintasosta vähentääkseen ympäristöongelmia. Nuoret valitsevat asenteensa vallitsevan tilanteen mukaan eri arvojärjestelmästä, nuori voi suhtautua eri asioihin yksilöllisesti, filosofisesti tai rasistisesti. Nuoret eivät ole kiinnostuneet puoluepolitiikasta tai uskonnosta, vaan he tykkäävät keskittyä pieniin projekteihin kuten eläinten oikeuksien puolustaminen tai muuhun luonnonsuojeluun. (Kalliomaa ym. 2004, 41.)

4 RISKIKÄYTTÄYTYMISEN ILMENTYMISMUODOT LIIKENTEESSÄ

Tässä kappaleessa käsitellään riskikäyttäytymisen ilmentymismuotoja liikenteessä. Tarkastellaan nuorten suhtautumista päihtyneenä ajamiseen, suhtautumista ylinopeuteen ja suhtautumista liikennekäyttäytymiseen.

4.1 Nuorten aikuisten suhtautuminen päihtyneenä ajamiseen

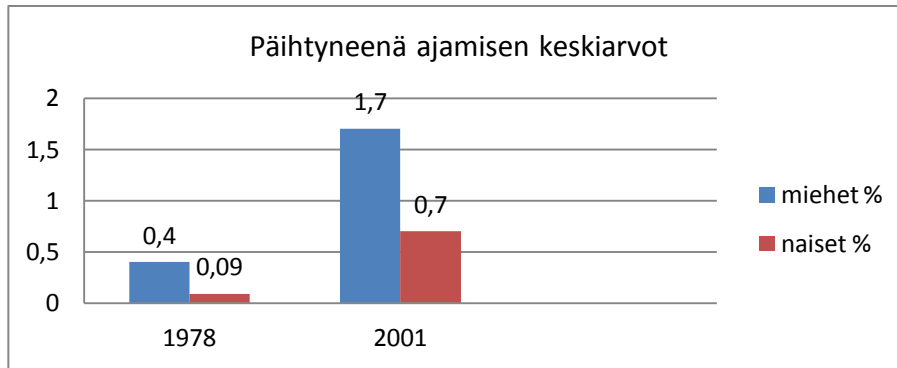
Rattijuopumuksella tarkoitetaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista silloin kun veren alkoholipitoisuus on ajon aikana tai heti sen jälkeen vähintään 0,5 promillea tai uloshengitysilmassa on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia. Törkeän rattijuopumuksen raja on 1,2 promillea alkoholia veressä tai 0,53 milligrammaa alkoholia uloshengitysilmassa. Rattijuopumuksesta seuraa rangaistuksena sakkoa tai vankeutta enintään kuusi kuukautta. Törkeästä rattijuopumuksesta saa vähintään kuusikymmentä päiväsakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta. Viranomaisilla on myös oikeus määrätä rattijuoppo ajokieltoon tai ottaa ajokortti pois pysyvästi tai määräaikaaisesti. (5. Liikenneturva 2012.)

Pienikin määrä alkoholia veressä heikentää reagointikykyä ja nostaa onnettomuusriskiä. Onnettomuusriski kasvaa voimakkaasti kun veressä on 0,5 promillea alkoholia ja 1,6 promillen rajan ylittäessä kuljettajan onnettomuusriski on kasvanut jo 40-kertaiseksi selvään kuljettajaan verrattuna. (5. Liikenneturva 2012.)

Nuorten tupakointi, alkoholin ja huumeiden käyttö ja haitat lisääntyivät 1990-luvulla. Vuosikymmenen vaiheesta lähtien tupakointi ja humalahakuinen juominen on vähentynyt 14 – 18-vuotiailla, mutta 18-vuotiailla tytöillä lisääntynyt. Yhä nuoremmat aloittavat tupakoinnin ja alkoholin käytön, joka viides 14 – 18-vuotiaasta juo itsensä humalaan joka kuukausi. Nuoremmat ikäryhmät ovat kuitenkin kehittyneet positiivisempaan suuntaan. (Kalliomaa ym. 2004, 20.)

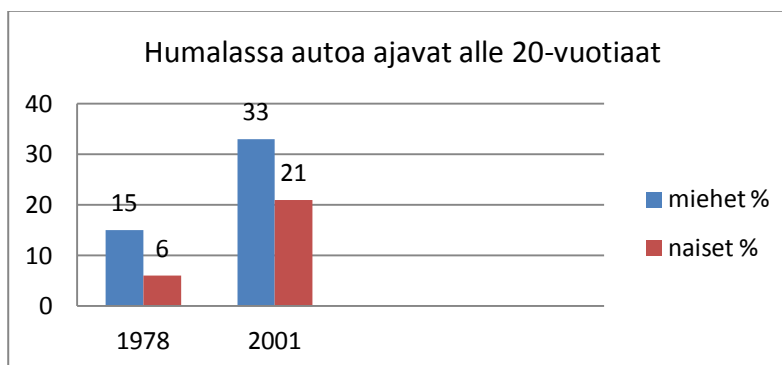
Nuorilla aikuisilla on tapahtunut kehitystä parempaan suuntaan. Huumausaineiden kokeilun ja käytön trendi on laskusuunnassa erityisesti nuorilla aikuisilla, jotka ovat olleet altein ikäryhmä huumeekokeiluille. Riskikäyttäjillä ja hoitoon hakeutuneilla on yleensä ongelmia koulutuksen, työn ja asumisen suhteen. Nämä ongelmat johtavat yleensä syrjäytymiseen ja edelleen pysyvään huumeidenkäyttöön. (Kalliomaa ym. 2004, 20.)

Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001 tutkimuksessa hieman päihtyneenä ajamisella tarkoitettiin henkilöä, joka oli nauttinut yhden oluen tai yhden ravintola-annoksen. Vuonna 2001 päihtyneenä ajaminen oli huomattavasti yleisempää kuin vuonna 1978, kuten kuvasta 1 voi asian todeta. (Laapotti, Keskinen & Rajalin 2002, 15.)

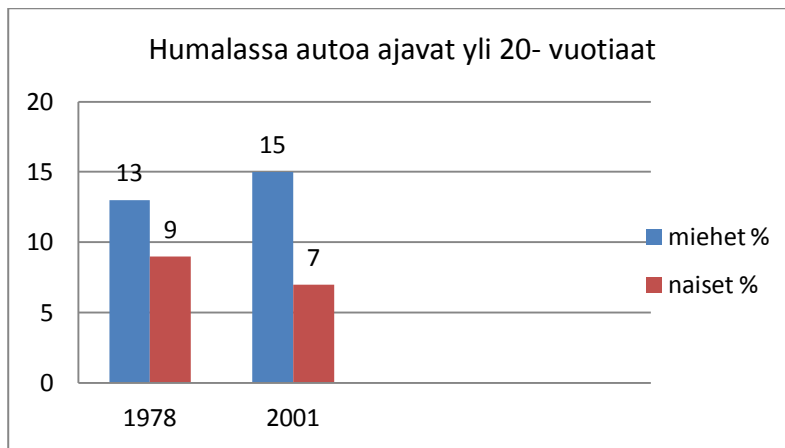


Kuva 1. Päihtyneenä ajamisen keskiarvot. Laapotti, Keskinen, Rajalin. 2002, 15.

Molempien vuosien kyselyissä miehet raportoivat ajavansa useammin humalassa kuin naiset. Ikäryhmien välillä oli jonkun verran eroa, mutta tulos oli kuitenkin samansuuntainen, eli miehet ajoivat useammin humalassa kuin naiset. Kuvasta 2 ja 3 voi tämän asian huomata. (Laapotti ym. 2002, 15.)



Kuva 2. Humalassa autoa ajavat alle 20-vuotiaat. Laapotti ym. 2002, 15.



Kuva 3. Humalassa autoa ajavat yli 20-vuotiaat. Laapotti ym. 2002, 15.

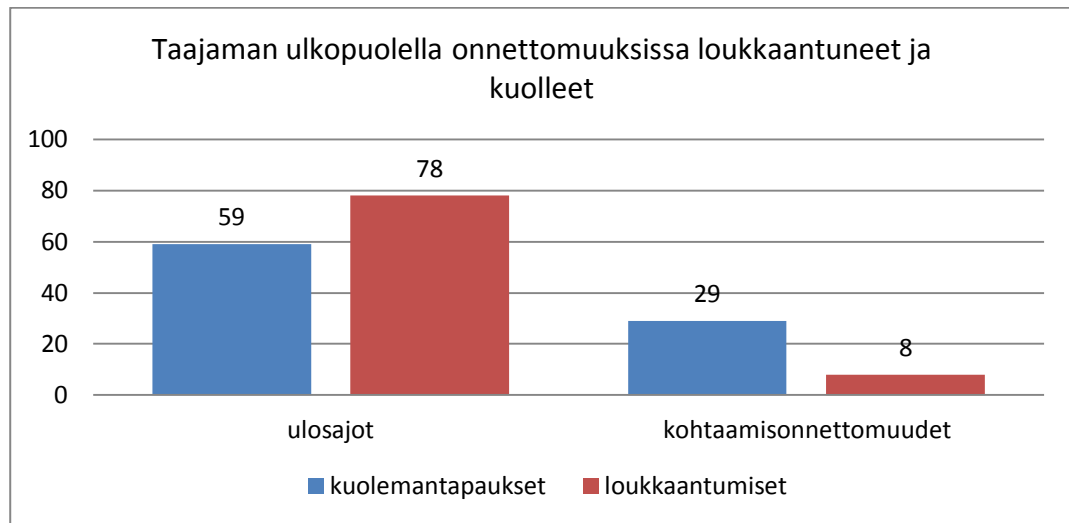
Tutkimuksen mukaan n. 40 % ammattioppilaitoksen ja n. 20 % lukion oppilaista oli joskus ollut alkoholia nauttineen kuljettajan kyydissä. Myös ennestään tuntemattoman kuljettajan kyytiin meno oli melko yleistä nuorten keskuudessa. Kolme neljästä ammattikoulun pojista ja lukiolaistytöistä yli puolet oli ollut joskus vieraan kuljettajan kyydissä. Lähes 90 % kaikista oppilaista oli jättänyt joskus käyttämättä turvavyötä. Ammattikoululaisista 39 % ja lukiolaisista noin 23 % oli jättänyt melko usein tai usein käyttämättä turvavyötä. (Laapotti & Keskinen 2005, 13.)

Lukiolaisista 90 % ilmoitti että ei ollut koskaan ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena. Ammattioppilaitoksen pojista 80 % ei ollut ajanut koskaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Erot sukupuolten ja koulujen välillä eivät olleet tilastollisesti merkittäviä. (Laapotti & Keskinen 2005, 17.)

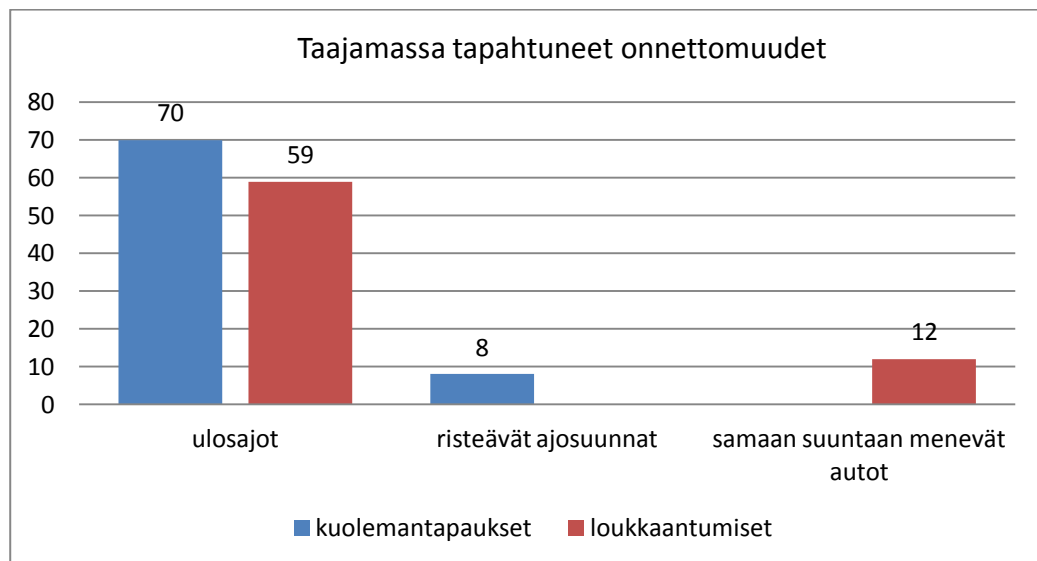
Viimeisen kymmenen vuoden aikana rattijuopumustapaukset ovat laskeneet neljänneksellä. Tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on vastaavasti laskenut lähes viidenneksellä kymmenen vuoden aikana. Vuosittain on kuollut keskimäärin 79 ja loukkaantunut 900 henkilöä onnettomuuksissa, joissa rattijuoppo on ollut osallisena. Menehtyneistä miehiä oli 87 prosenttia ja loukkaantuneita 77 prosenttia. (1. Liikenneturva 2012.)

Suurin osa, kolme neljästä kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtui taajamien ulkopuolella. Kuusi kymmenestä loukkaantumisesta tapahtui taajaman ulkopuolella. Neljännes kuolemantapauksista tapahtui taajamissa. Neljä kymmenestä loukkaantui

taajamassa sattuneessa onnettomuudessa. Kuvassa 4 ja 5 on havainnollistettu onnettomuuksien jakaantumista taajamassa ja sen ulkopuolella. (1. Liikenneturva 2012.)



Kuva 4. Taajaman ulkopuolella onnettomuuksissa loukkaantuneet ja kuolleet. 1. Liikenneturva 2012.



Kuva 5. Taajamassa tapahtuneet onnettomuudet. 1. Liikenneturva 2012.

Vuonna 2005 kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa alkoholilla oli osuutta 22,5 %:ssa ja vuonna 2006 vastaava luku oli noussut 28,3 %:iin. Ympäri suomea tehdyissä ratsiatutkimuksissa käy ilmi, että kuljettajista 0,2 – 0,3 % ajaa autoa päihtyneenä eli veressä on alkoholia yli 0,5 %. Lisäksi moninkertainen määrä autoilijoita on mais-tellut alkoholia ennen auton rattiin käymistä, mutta alkoholin määrä veressä ei ylitä rattijuopumusrajaa. Suomessa annetaan joka vuosi noin 25000 tuomiota rattijuopu-

muksesta. Loukkaantuneiden osuus alkoholiin liittyvissä liikenneonnettomuuksissa on yli tuhat vuodessa. (Karkola 2009.)

Vuonna 2012 Kymenlaaksossa tapahtui 20 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta jossa alkoholilla oli osuutta. Vuonna 2011 tapahtui 25 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, jossa alkoholi oli osallisena. Vuosien 2008–2010 keskiarvo oli 32 liikenneonnettomuutta vuodessa jossa kuljettaja ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena. (2. Tilastokeskus 2012.)

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän yksi sääntöehdotus on ollut, että avattuja alkoholipulloja ei saisi pitää ajoneuvossa. Tätä sääntöä olisi kuitenkin vaikea valvoa. On ehdotettu myös, että nuorilla kuljettajilla olisi alhaisempi rattijuopumuksen promilleraja. Työryhmä perustelee tätä ehdotusta sillä, että nuorilla kuljettajilla on suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla. Uusilla kuljettajilla ei ole vielä vähäisen ajokokemuksen takia automatisoituneita toimintoja ja alkoholi vaikuttaa näihin toimintoihin ja vaistoihin vielä voimakkaammin. Toisaalta työryhmän mielestä olisi hyvä jos promillerajaa laskettaisiin kaikille kuljettajille, ei pelkästään uusille kuljettajille. Promillerajan alentaminen kaikille olisi viesti, että alkoholi ja ajoneuvolla ajaminen eivät kuulu yhteen. Tutkimuksissa on osoitettu, että promillerajan laskeminen 0,5:stä alemmas paransi liikenneturvallisuus ja valtaosa kansasta pitäisi sitä myös myönteisenä toimenpiteenä. Nimenomaan nuoret kuljettajat hyötyisivät promillerajan laskusta, sillä nuorten osuus rattijuopumuksesta aiheutuvista henkilövahingoista on 30 %. Työryhmän mielestä uusi kuljettaja voitaisiin määrätä käyttämään alkolukkoa jo ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010. 13 - 14.)

4.2 Nuorten aikuisten suhtautuminen ylinopeuteen

Erityisesti nuorten miesten ajotyylille on tyypillistä suuret ajonopeudet, lyhyet turvavälit, liikennesääntöjen vähäinen kunnioittaminen, ajaminen humalassa ja ajaminen ilman turvavyötä. Naisten ajotyyli on usein rauhallisempaa, varovaisempaa ja huomaavaisempaa. Naisten ajotyylissä puuttuu kilpaileminen ja aggressiivinen ajotyyli, toisin kuin miehiltä. Onnettomuusriskin on huomattu kasvavan silloin kun kyydissä on kuljettajan lisäksi muita nuoria. Nuorelle tulee usein näyttämisen halu ja tarve kilpailla, jolloin riskit lisääntyvät huomattavasti. Nuorille on myös tyypillistä yliarvioida omia ajotaitojaan. (6. Liikenneturva 2012.)

Laapotin tutkimuksen mukaan tytöt olivat huomauttaneet kuljettajalle liian kovasta nopeudesta useammin kuin pojat. Ammattioppilaitoksessa opiskelevat tytöt olivat huomauttaneet ylinopeudesta enemmän kuin lukiossa opiskelevat tytöt. Poikien kohdalla oppilaitosten välillä ei ollut eroja. Ammattioppilaitoksessa pojat ajoivat enemmän ylinopeutta kuin tytöt. Lukiossa sukupuolten välillä ei ollut merkittävää eroa. Ammattioppilaitoksen pojat kertoivat ajavansa enemmän ylinopeudella kuin lukiolaiset pojat. Ylinopeus-kysymykseen oli vastannut huomattavasti enemmän ammattioppilaitoksen oppilaita kuin lukiolaisia. Tutkimuksessa ylinopeudella tarkoitettiin yli 15km/h ylinopeutta. (Laapotti & Keskinen 2005, 14 - 15.)

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mielestä yksi tärkeimmistä asioista liikenneturvallisuuden lisäämiseksi on ajonopeuksiin vaikuttaminen. Työryhmän mukaan yksi mahdollinen rangaistus kuljettajakohtaisesti olisi nopeuden rajoittaminen. Toistuvista sääntörikkomuksista uusi kuljettaja voitaisiin määrätä käyttämään teknistä nopeusrajoitinta tai satelliittipaikanninta jonka avulla voitaisiin seurata kuljettajan liikkeitä. Työryhmän mielestä seurantajärjestelmään liittyy paljon hyödynnettäviä ja kehittämisen mahdollisuuksia ja niitä tulisi tutkia lisää. Suomessa on jo testattu seurantalaitteita takseissa ja ajo-opetustilanteissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 12.)

Työryhmä ei kuitenkaan ole sen kannalla, että kaikille uusille kuljettajille asetettaisiin heti alempi nopeusrajoitus. Kuljettajakohtaiseen nopeuteen liittyy monia turvallisuuskysymyksiä. Ajaminen on turvallisempaa, mitä yhtenäisempää liikennevirran nopeus on. Jotta rajoitettu nopeus vaikuttaisi positiivisesti nuoriin kuljettajiin, tulisi kuljettajakohtaisia rajoituksia pystyä valvomaan tehokkaasti. Automaattisilla liikenteenvalvontalaitteilla kuljettajakohtaisia nopeusrajoituksia ei pystyttäisi valvomaan. Lisäksi kuljettajakohtaista rajoitusta osoittava 80km/h lätkä koetaan leimaavana. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 12.)

Suomessa ajokielto voidaan määrätä rikkomuksen vakavuuden tai lukumäärän perusteella. Seuraamukset ankaroituvat portaittain. Ajokieltoon voidaan asettaa jo yhden vakavamman rikkomuksen jälkeen tai useamman lievemmän rikkomuksen jälkeen. Rattijuopumustapauksissa ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyneet tuomioistuimien määrää ajokiellon tai ehdollisen ajokiellon. Poliisi määrää muista rikkomuksista tai rikkomuksista kuljettajalle ajokiellon tai antaa varoituksen. Kuljetta-

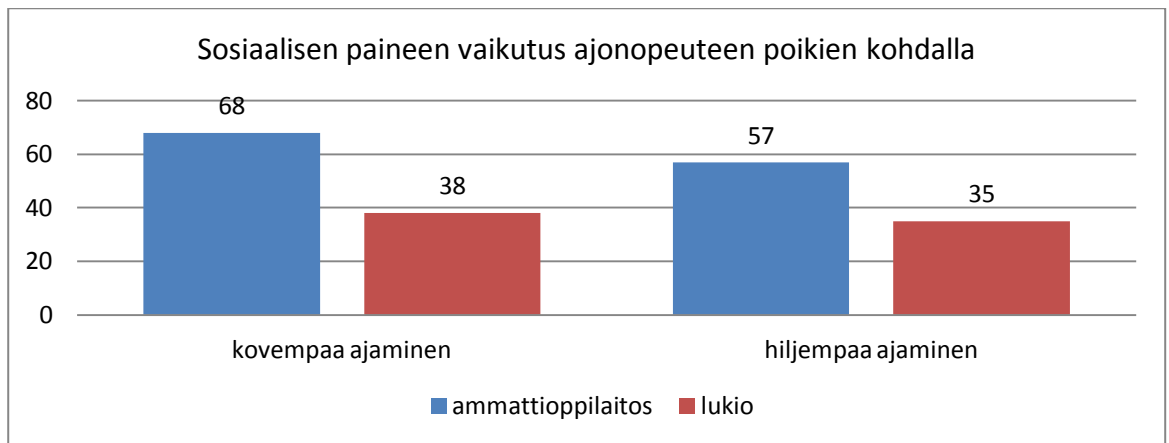
jalle lähetetään postissa kirjelmä yhtä rikkomusta ennen kuin ajokielto määrättäisiin toistuvien rikkomuksien takia. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 13.)

Uusien kuljettajien rikkomuksiin puututaan herkemmin kuin muiden kuljettajien rikkeisiin. Kaikkien uusien kuljettajien rikkomuksiin puututaan herkemmin lyhytaikaisen ajokortin voimassaoloaikana, tämä ei siis koske pelkästään nuoria kuljettajia. Työryhmä on sitä mieltä, että uusien kuljettajien valvonnan tehostaminen ja rikkomuksien seuraaminen on tärkeää. Rikkomuksiin tulee pystyä puuttumaan herkemmin kahden ensimmäisen vuoden aikana riippumatta ajokortin voimassaoloajasta. Jo pelkkä poliisin puhuttelu voi vaikuttaa positiivisesti kuljettajan myöhempään ajokäyttäytymiseen. Rikkomuksiin syyllistyneiden uusien kuljettajien käsittelyyn ja poliisin puhutteluun tulisi kehittää yhtenäinen sisältörunko. Puhuttelulle voitaisiin määrätä vähimmäiskesto ja tätä voitaisiin toteuttaa kokeiluna ja jatkossa sitä voitaisiin kehittää edelleen ja arvioida resurssikysymyksiä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 13.)

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on ehdotettu, että nuorille kuljettajille asetettaisiin erilaisia kieltoja ja rajoituksia. Esimerkiksi seuraavanlaisia kieltoja on ehdotettu: yöajo- tai viikonloppuajokielto tai kielto ajaa ikätovereiden kanssa. Työryhmä on kuitenkin sitä mieltä, että täysi-ikäisen ihmisen oikeutta liikkua vapaasti ja kenen kanssa hän haluaa, ei voida rajoittaa vuorokauden ajan tai viikonpäivän mukaan. Uusilla kuljettajilla tulisi olla mahdollisuus kartuttaa ajotaitojaan erilaisissa olosuhteissa. Tällaisia rajoituksia käytetään muun muassa niissä maissa, joissa ajokortin voi saada jo 16-vuotiaana. Yleensä kyseessä on ajokokelaskortti ja rajoitukset päättyvät, kun kuljettaja saavuttaa 18-vuoden iän. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 13.)

4.3 Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat tekijät

Laapotin (2005) tutkimuksessa kävi ilmi, että nuoren toimiessa kuljettajana matkustajat olivat hyvin harvoin pyytäneet ajamaan hiljempaa tai lujempaa. Ammattioppilaitoksen poikia oli kuitenkin enemmän yritetty yllyttää ylinopeuteen tai yrittää hillitä ajonopeutta. Tyttöjen ajonopeuteen eivät matkustajat olleet juurikaan puuttuneet. Kuvassa 6 on havainnollistettu, miten ammattioppilaitoksessa ja lukiossa opiskelevien poikien ajonopeuteen matkustajat ovat pyrkineet vaikuttamaan. (Laapotti & Keskinen 2005, 15.)



Kuva 6. Sosiaalisen paineen vaikutus ajonopeuteen poikien kohdalla. Laapotti & Keskinen 2005, 15.

Liikenneturvan tutkimuksessa vertailtiin vuoden 1988 ja vuoden 2006 kuljettajien kokemuksia ja asenteita liikennettä kohtaan. Molempina vuosina vastaajat olivat sitä mieltä, että väärät asenteet ovat eniten liikennettä vaarantava tekijä. Molempina vuosina 14 prosenttia vastasi, että huono liikennekuri on myös ongelma liikenneturvallisuudelle. Ylinopeutta vastaajat pitivät kolmanneksi vaarallisimpana tekijänä. (Rajalin & Pöysti 2006, 11.)

Rajalin tutkimuksen mukaan vuonna 2006 miesten ja naisten kokemukset liikenteelle vaarallisista tekijöistä vaihtelivat. Miehet kokivat, että huonot tiet ja sääolosuhteet olivat liikenteelle vaarallisimpia tekijöitä. Naiset vastasivat miehiä useammin, että ylinopeudella ajaminen ja liikenteen kiivas rytmi oli vaarallisimpia tekijöitä liikenteessä. Eroja eri-ikäisten kuljettajien välillä oli myös. Yli 50-vuotiaat pitivät huonoa liikennekuriä suurempana ongelmana kuin muut vastaajat. Nuoret taas kokivat, että kuljettajan huonot ajotaidot olivat riski liikenteessä. (Rajalin & Pöysti 2006, 12.)

Rajalin ja Pöystin (2006) tutkimuksessa kysyttiin, mitä kuljettajat pelkäävät liikenteessä. Vuonna 1988 seitsemän prosenttia vastaajista kertoi ettei juurikaan pelkää liikenteessä. Vuonna 2006 sama luku oli pudonnut viiteen prosenttiin. Kuljettajien pelot liittyivät yleensä liukkauteen tai vesiliirtoon, rattijuoppoihin, hirvieläimiin, hurjastelijoihin, pimeään ja muuhun huonoon näkyvyyteen. Verrattaessa vuosia 1988 ja 2006, pelko lisääntyi etenkin rattijuoppoja, hurjastelijoita ja hirvieläimiä kohtaan. Vuonna 2006 pelot pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, liukkautta ja vesiliirtoa sekä huonoa näkyvyyttä kohtaan olivat vähentyneet. Koettuja pelonkohteita yhdistävä tekijä oli ulkopuolelta tuleva ”yllätystekijä”. Kuljettajien luottamus omia ajotaitoja kohtaan on

hieman laskenut. Omaa osallisuutta onnettomuuteen pelkäsi joka kymmenes autoilija ja vaaran aiheuttamista muille pelkäsi joka kuudes. (Rajalin & Pöysti 2006, 12 - 13.)

Molempina tutkimusvuosina 1988 ja 2006 kuljettajat mainitsivat ärsyttävimpinä asiana liikenteessä liian lähellä ajamisen ja toisten kuljettajien tekemät vaaralliset ohitukset. Vuonna 2006 ärtymys liikennesääntöjä rikkovia kuljettajia kohtaan oli lisääntynyt 15 prosenttia verrattuna vuoteen 1988. Vuodesta 1988 ärtymys ruuhkassa seisomista, huonoja teitä ja toisten tunarointia kohtaan oli vähentynyt. Sukupuolten välillä oli muutamia eroja. Naisia ei ärsyttänyt enää niin paljon ruuhkassa seisominen, huonokuntoiset autot tai matkustajien huomautukset ajotyylissä. Miehillä oli myös vähentynyt ärtymys ruuhkassa seisomista kohtaan, lisäksi ärtymys toisten kuljettajien tunarointia kohtaan, toisten tekemiin vaarallisiin ohituksiin ja huonoihin teihin kohdistuva ärtymys oli vähentynyt. Nuoria ärsytti enemmän pilkuntarkasti liikennesääntöjä noudattavat kuljettajat, matkustajien huomautukset ajotyylissä, toisten tunarointi ja ruuhkat. (Rajalin & Pöysti 2006, 14 - 15.)

Molempina tutkimusvuosina 1988 ja 2006 yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että suuttumus ei ole vaikuttanut riskinottoon. Nuoret vastasivat useammin, että ärtymys vaikuttaa ajotapaan. Nuorista 45 prosenttia kuitenkin vastasi, että ärtymys ei vaikuta ajotapaan. Kuljettajat kertoivat yleensä lisäävänsä ajonopeutta tai oman huomion herpaantuvan omasta ajamisesta jos ärtymyksen antaa vaikuttaa ajotyyliin. Verrattaessa vuosia 1988 ja 2006, useampi kuljettaja kertoi että ei anna suuttumuksen vaikuttaa ajotapaan. Kuljettajat vilkuttelivat valoja tai näyttivät muita merkkejä, jarruttivat äkinäisesti tai kiihdyttivät tai pitivät omista oikeuksistaan harvemmin kiinni. (Rajalin & Pöysti 2006, 15 - 16.)

Vuosien 2001 ja 1978 tutkimuksissa kuljettajat arvioivat omaa ajotaitoaan 5-portaisella janalla: huonot, keskinkertaista huonommat, keskinkertaiset, keskinkertaisista paremmat, erinomaiset. Molempien vuosien tutkimuksissa miehet arvioivat omaa ajotaitoaan huomattavasti paremmaksi kuin naisvastaajat. Vuoden 2001 kuljettajat arvioivat oman ajotaitonsa huomattavasti paremmaksi kuin vuoden 1978 kuljettajat. Miesten ajotaidon keskiarvo nousi 2,4 %:sta 3,6 %:iin ja naisilla 2,1 %:sta 3,3 %:iin. Vuonna 1978 kukaan vastaajista ei arvioinut omaa ajotaitoaan erinomaiseksi, kun taas vuonna 2001 miesvastaajista 8 % ja naisista 1 % arvioi omaa ajotaitoaan erinomaisek-

si. Yli 20-vuotiaiden ryhmässä tulokset olivat samansuuntaisia. (Laapotti ym. 2002, 15.)

Nuorten mielestä liikenteeseen liittyvät lait ovat tarpeellisia. Erityisen kielteisesti nuoret suhtautuvat humalassa ajamiseen, kuitenkin 13 % nuorista oli sitä mieltä että on hyvä ajaja humalassa. Suurimmat riskit nuorten mielestä liikenneturvallisuudelle ovat humalassa ajaminen, ylinopeus ja näyttämisen tarve. Nuoret kokevat että turvavöiden käyttämättä jättäminen ja kavereiden yllytys ei ole riski liikenneturvallisuudelle. Pojat ottavat tavallisesti enemmän riskejä kuin tytöt. Pojat myös ajavat enemmän humalassa ja tuntevat olevansa parempia kuljettajia kuin muut. (4. Liikenneturva 2008.)

4.4 Onnettomuusriski

Nuorten liikennekuolemat ovat laskeneet neljänneksellä viimeisen vuosikymmenen aikana. Loukkaantuneiden määrä on kuitenkin kasvanut 17 %. 18 - 24-vuotiaiden kohdalla loukkaantumisten määrä on laskenut 18 %. 15 - 17-vuotiaiden kohdalla mopo-onnettomuudet kasvattavat loukkaantuneiden määrää ja onnettomuudet ovatkin kaksinkertaistuneet. (2. Liikenneturva 2012.)

Vuonna 2006 riskitekijänä onnettomuuksissa oli alkoholi, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä kaikkiaan 84 %:ssa onnettomuuksista. Inhimillinen tekijä esimerkiksi viireystilaa heikentävä väsymys oli arvioitu merkittäväksi 95 %:ssa tapauksista. Ajonopeuteen liittyviä riskejä oli noin joka toisella ja turvalaitteiden käyttämättä jättäminen tai virheellinen käyttö 40 %:ssa kuolonkolareista. Riskejä liittyi myös ajoneuvon kuntoon ja renkaiden kunnossa oli eniten puutteita (16 %). (Karkola 2009.)

Vuonna 2010 henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 6072 kappaletta. Onnettomuuksissa menehtyi 272 ja loukkaantui 7673 ihmistä. Nuorten liikennekuolemien määrä on vähentynyt. Nuoria 15 - 24-vuotiaita menehtyi 61, luku on 13 vähemmän kuin vuonna 2009. (Tilastokeskus 2011.)

Vuonna 2011 tieliikenneonnettomuuksissa menehtyi 292 ja loukkaantui 7931. Vuoteen 2010 verrattuna kuolleiden määrä kasvoi 20 ihmisellä. Nuoria 15 - 24-vuotiaita menehtyi 65 eli neljä kertaa enemmän kuin vuonna 2010. Tieliikenteessä menehtyneistä joka viides oli nuori. (1. Tilastokeskus 2012.)

Vuonna 2012 tieliikenneonnettomuuksissa oli kuollut tammi-lokakuussa kolmekymmentä 18-24-vuotiasta miestä ja yhdeksän 18-24-vuotiasta naista (1. Tilastokeskus 2012). Lokakuussa 2012 tieliikenteessä kuoli 15 ihmistä. Onnettomuuksia tapahtui tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan 489. Loukkaantuneiden määrä oli 608 ihmistä. Loukkaantuneita oli 26 vähemmän ja kuolleita 3 vähemmän kuin vuoden 2011 lokakuussa. (3. Tilastokeskus 2012.)

Viimeisen viiden vuoden aikana on kuollut keskimäärin 74 ja loukkaantunut 2900 nuorta vuodessa. Miesten osuus menehtyneistä on 80 %. Joka kolmas liikenteessä loukkaantunut on nuori ja lähes joka neljäs kuollut on nuori. Suurin osa onnettomuuksista tapahtui taajamien ulkopuolella. Loukkaantuneista suurin osa on 15-vuotiaita mopoilijoita sillä heille tapahtuu onnettomuuksia lähes puolitoista kertaa enemmän kuin autolla liikkuvalla 18-vuotiaalle. (2. Liikenneturva. 2012.)

Nuorten kuljettajien kuolleisuus on suuri, koska ajokokemusta ei ole vielä kertynyt. Väestöön suhteutettu kuolemanriski on yli kolminkertainen. Vaikka nuorilla on korkea kuolemanriski, kaikki eivät kuitenkaan kuulu riskiryhmään. Kesällä onnettomuuksia tapahtuu enemmän. Yli kolmannes kuolemantapauksista sattuu kesällä. Katsottaessa koko vuoden kuolemantapauksia 55 % tapahtui perjantain ja sunnuntain välisenä aikana. Yli kolmannes kuolemantapauksista tapahtui klo 0 - 7 välisenä aikana. (2. Liikenneturva 2012.)

Tyypillistä nuorten ajotavalle on omien taitojen yliarviointi ja suurempi riskinotto. Onnettomuuksista suurin osa on suistumisonnettomuuksia, joissa melkein puolet uhreista menehtyi. Kohtaamisonnettomuuksissa menehtyi joka neljännes uhreista. Loukkaantuneista nuorista yli puolet olivat olleet osallisena suistumis- tai risteysonnettomuudessa. Rattijuopumisonnettomuudet jotka johtivat kuolemaan, osallisina oli yli kolmannes nuoria. (2. Liikenneturva. 2012.)

Huolimatta siitä että autokanta ja liikennevirta ovat kasvaneet huomasti, ovat liikennekuolemat vähentyneet kolmannekseen noin neljässä kymmenessä vuodessa. Selitys tälle ilmiölle löytyy liikenneympäristön eli teiden paranemisesta, ajoneuvojen turvallisuuden parantumisesta, tiukentuneista liikennesäädöksistä kuten nopeusrajoituksista, lisääntyneestä liikennevalistuksesta ja sattuneiden onnettomuuksien nopeasta ensiapuvalmiudesta ja terveydenhuollon tehokkaasta toiminnasta vammojen hoidossa. (Karkola 2009.)

Vuonna 1980 päästiin liikennekomitean ja valtioneuvoston periaatepäätösten mukaisiin tavoitteisiin. Tavoitteena oli puolittaa vuoteen 1980 mennessä vuoden 1973 lähes 1200 liikennekuolemaa. Vuonna 2000 tavoite meni muutaman kymmenen kuolemantapauksen yli. Tavoite vuodelle 2025 on, että liikenteessä ei kuole yhtään ihmistä. Kuolemantapaukset eivät ole ainoa asia mikä kuormittaa tilastoja. Loukkaantumisia liikenteessä tapahtuu lukuisia määriä. Vakuutusyhtiöiden tilastojen mukaan korvauksiin johtaneita vammautumisia tapahtuu noin 15000 vuosittain. Vakaviksi luokiteltavia loukkaantumisia tapahtuu noin kaksinkertainen määrä kuolleisiin verrattuna. (Karkola 2009.)

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat selvittäneet perusteellisesti lähes kaikki liikennekuolemat viime vuosikymmenien aikana. Muutaman vuosikymmenen aikana suistumisonnettomuudet ovat lisääntyneet (35 - 45 %), huomattavaa ylinopeutta ajaneiden osuus lisääntyi (26 - 45 %) ja samalla tavalla myös alkoholin vaikutuksen alaisena ajaneiden osuus on kasvanut (18 - 33 %). Useampaa turvallisuussääntöä rikkovien osuus on ollut noin 10 %, mutta vuonna 2006 osuus nousi 26 %. (Karkola 2009.)

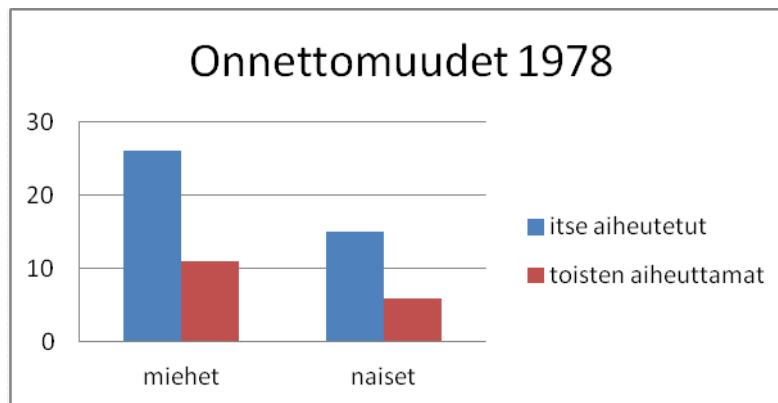
Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä kasvaa kesäkuukausina (touko - heinäkuu). Toukokuussa 2011 kuolleiden määrä 18 - 20-vuotiaiden ikäryhmässä oli 2, kun taas heinäkuussa kuolleita oli 6. Elo- ja syyskuussa määrä laski kolmeen. Huhtikuussa loukkaantuneita 18 - 20-vuotiaita oli 43. Kesäkuussa loukkaantuneiden määrä oli kasvanut jo 111. Syyskuuhun mennessä määrä oli laskenut 63 ja edelleen talvea kohden määrä laski. (4. Tilastokeskus 2012.)

Nuorten miesten riski kuolla liikenteessä on suurempi kuin minkään muun ikäryhmän kuljettajien. Pitää kuitenkin muistaa, että suurin osa nuorista ajaa maltillisesti ja sääntöjä noudattaen. Eri tutkimuksien mukaan noin 83 - 90 prosenttia nuorista kuljettajista ajaa autoa maltillisesti. Ajokokemuksen karttuessa laskee myös onnettomuusriski. Kokematon kuljettaja ei välttämättä osaa kohdentaa tarkkaavaisuutta ajamiseen ja tilanteisiin, joista voisi seurata vaaratilanteita. (6. Liikenneturva 2012.)

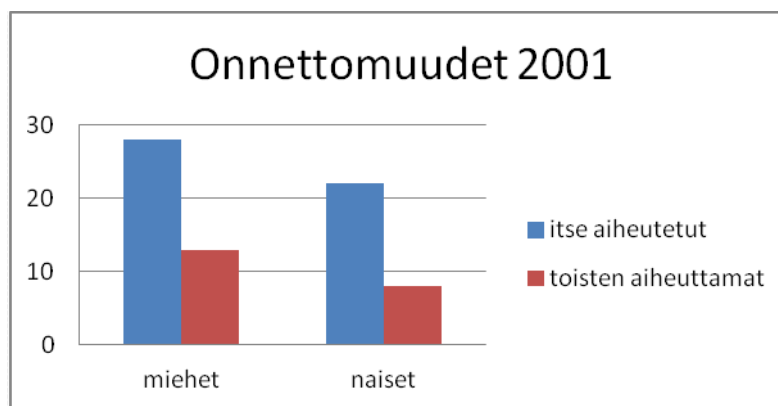
Monissa onnettomuuksissa ylinopeutta on ollut vähintään 20 km/h tai nopeus on ollut vähintään 130 km/h. Onnettomuuksissa joka on johtunut ylinopeudesta 68 % menehtyneistä ei ole käyttänyt turvavyötä, noin 50 % kuljettajista on juuri saanut ajokortin ja noin 65 % kuljettajista on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Vaikka osa nuorista

käyttäytyä liikenteessä riskialttiisti, on joukossa myös sääntöjä kunnioittavia nuoria. (3. Liikenneturva 2008.)

Vuonna 1978 tehdyssä Laapotin tutkimuksessa miesvastaajilla oli enemmän itse aiheutettuja ja toisten aiheuttamia liikenneonnettomuuksia kuin naisilla. Naisten aiheuttamat onnettomuudet kasvoivat vuoteen 2001 mennessä selvästi enemmän kuin miesten. Kuvissa 7 ja 8 on havainnollistettu onnettomuuksia vuosina 1978 ja 2001. (Laapotti ym. 2002, 12.)



Kuva 7. Onnettomuudet 1978. Laapotti ym. 2002, 12.



Kuva 8. Onnettomuudet 2001. Laapotti ym. 2002, 12 .

18 - 20-vuotiailla oli eniten sekä itseaiheutettuja että muiden aiheuttamia onnettomuuksia. Tilastollisesti naisilla oli enemmän itseaiheutettuja onnettomuuksia vuonna 2001 kuin vuonna 1978. Mieskuljettajilla tilanne oli sama, mutta ei niin merkittävä kuin naisilla. Suurin osa itseaiheutetuista onnettomuuksista oli lieviä. Naisilla aineellisia vahinkoja tai vahinkoja ei koitunut ollenkaan 97 %:lla ja vastaava luku miehillä oli 96 %. (Laapotti ym. 2002, 13.)

Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001 tutkimuksen mukaan parin vuosikymmenen aikana naisten riskienotto liikenteessä on lisääntynyt. Vuonna 1980 naisten osuus liikennevahingoista oli 13 % ja vuonna 2000 se oli noin 24 %. Naisten ajotapaa on pidetty yleensä turvallisena, mutta tutkimuksen mukaan se on muuttunut enemmän miehiseksi ja riskien otto on lisääntynyt. (Laapotti ym. 2002, 8.)

Vuonna 1978 aloitettuun tutkimukseen valittiin 7189 juuri ajokortin saanutta nuorta. Kysely ja uusintakysely lähetettiin vastaajille kun heillä oli 5-18 kuukautta ajokokemusta. Vastauksia palautettiin yhteensä 5894. Uusintatutkimukseen vuonna 2000 valittiin vähintään B-luokan ajokortin suorittaneita henkilöitä. Ajokorttirekisteristä satunnaisarvonnalla valittiin 5000 henkilöä tutkimukseen. Kyselyt lähetettiin aiemman tutkimuksen tapaan niin, että kuljettajilla oli 5-18 kuukautta ajokokemusta. Kyselyn vastausprosentti oli 65 %. Tutkimuksen pääpaino tässä raportissa oli 18 - 20-vuotiaissa kuljettajissa, koska suurin osa uuden ajokortin omistajista on 18 - 20-vuotiaita. (Laapotti ym. 2002, 9.)

Vuoden 1978 kyselyyn vastanneet kertoivat, että tärkein syy ajokortin hankkimiselle oli vapaa-aika- ja harrastuksiin pääseminen. Naisista 59 % ja miehistä 45 % kertoi tämän syyksi. Asuinpaikan huonot liikenneolosuhteet olivat 19 % sekä mies- että naiskuljettajilla syy hankkia ajokortti. Miesvastaajista 28 % ja naisvastaajista 9 % kertoi, että tarvitsee ajokorttia töissä tai työmatkoihin. (Laapotti ym. 2002, 10.)

Vuonna 2001 tutkimuksessa kävi ilmi, että 70 % miehistä ja 69 % naisista kertoi hankkineensa ajokortin vapaa-ajan tai harrastuksen vuoksi. Työ- tai koulumatkojen takia ajokortin oli hankkinut miehistä 55 % ja naisista 43 %. Työssä ajokorttia tarvitsi miehistä 20 % ja naisista 6 %. Naisista 40 % ja miehistä 35 % kertoi, että yksi syy ajokortin hankkimiselle oli asuinpaikkakunnan liikenneolosuhteet. (Laapotti ym. 2002, 10.)

Nuorilla on eri asenne ajamiseen kuin vanhemmalla väestöllä. Nuorilla korostuu hauskanpito, itsenäistyminen ja yhdessäolo. Nuoret eivät koe riskienoton olevan vaarallista, toisin kuin vanhempi väestö. 18 - 24-vuotiaista lähes joka viides kertoi ajavansa ylinopeutta usein tai hyvin usein. Yleensä kun nuorella on kavereita kyydissä, onnettomuusriski kasvaa. (1. THL 2012.)

Nuorten kuljettajien onnettomuuksien vähentämiseksi on yksi tärkeä ennaltaehkäisevä asia ja se on nuorten omien asenteiden muuttuminen. Alusta alkaen tulisi omaksua ennakoiva ajotapa, jolloin olisi aikaa reagoida ja tilaa toimia yllättävissäkin tilanteissa. Olennaisia keinoja välttää onnettomuuksia on noudattaa nopeusrajoituksia ja liikennesääntöjä, käyttää turvavyötä ja ajaa vain selvänä. Aina onnettomuus ei ole itsestään kiinni, mutta ainakin nämä seikat lieventävät onnettomuuden seurauksia. (6. Liikenneturva 2012.)

Kouluissa ja autokouluissa valistetaan nuoria ajamaan turvallisesti ja tuetaan noudattamaan vastuullista ajotapaa, lisäksi perheellä on tärkeä rooli nuoren liikennekasvatuksessa sillä perheen kesken luodaan yhdessä selkeät pelisäännöt autoilulle. Tutkimuksien mukaan nuoret kuuntelevat mieluiten vertaistensa kokemuksia ja siksi onkin tärkeää kannustaa nuoria huolehtimaan itsensä ja kavereidensa turvallisuudesta. (6. Liikenneturva 2012.)

Erilaisissa kuulemistilaisuuksissa on korostunut asennekasvatus ja koulutuksen merkitystä. Nuoret tuntevat säännöt, mutta eivät osaa tunnistaa riskejä tai onnettomuuksien seuraamuksia. Niinpä riskit ja onnettomuuksien seuraamukset tulisi ottaa viestinnän ydinaiheiksi. Liikennekasvatuksessa tulisi käyttää monipuolisia keinoja. Kampanjoien tehtävänä onkin nostaa ongelmat esille ja kehittää keskustelua. Nuori tarvitsee usein tukea ja hyväksyntää perheeltä ja kavereilta, jotta viestit menisivät perille. Myös nuorisoyhteisöt ja järjestöt tuovat osaltaan hyvää informaatiota ja tukea nuorille. Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen vaatii kokonaisvaltaista kehittämistä koko liikennejärjestelmään. Tiestön parantaminen, lainsäädännön uudistaminen, valvonnan tehostaminen ja ajoneuvojen kehittäminen ovat keskeisessä osassa lisäämässä turvallisuutta. Kuulemistilaisuuksien perusteella nuoret ovat myös itse sitä mieltä, että kovatkin rangaistukset ovat hyväksyttävissä, jos ne parantavat turvallisuutta. Nuoret kuitenkin ilmaisivat, että rangaistuksista pitää saada riittävästi tietoa ja perusteluja. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, 15.)

Nuoret ovat kiinnostuneita motivoivista kasvatukseen menetelmistä. Nuoret kokivat että rangaistukset ja valvonta eivät olleet yhtä tehokkaita valistuskeinoja. Erityisesti nuoret olivat kiinnostuneet autokoulussa käsiteltävistä asioista ja liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen nuoren omakohtaisesta kokemuksesta. Paljon riskejä ottavat nuoret eivät kokeneet valistuksen vaikuttavan heidän toimintaansa. Nämä nuoret tarvitsivat

rajumpaa valistusta ja kuvia todellisilta onnettomuuspaikoilta. Moni nuori oli sitä mieltä, että oma käyttäytyminen muuttuisi jos onnettomuus tapahtuisi itselleen, kaverrille tai lähiomaiselle. (4. Liikenneturva 2008.)

5 TUTKIMUSONGELMAT

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli kartoittaa 18 - 20-vuotiaiden nuorten aikuisten suhtautumista riskikäyttäytymiseen liikenteessä. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan liikennekäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä, suhtautumista alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen ja suhtautumista ylinopeuteen. Tutkimusongelmiksi muodostuivat seuraavat:

1. Miten nuoret aikuiset suhtautuvat alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen?
2. Miten alkoholin käyttö vaikuttaa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen?
3. Miten nuoret aikuiset suhtautuvat ylinopeuteen?
4. Miten ajokokemus vaikuttaa suhtautumiseen ylinopeuteen?
5. Mitkä tekijät vaikuttavat nuorten aikuisten liikennekäyttäytymiseen?
6. Miten ajokokemus vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen?

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

6.1 Tutkimusmenetelmä

Opinnäytetyössä käytettiin kvantitatiivista lähestymistapaa, jossa on tarkoitus löytää johtopäätöksiä aikaisemmista tutkimuksista ja etsiä mahdollisimman paljon teoriatietoa. Hypoteesien eli olettamuksen esittäminen on olennaista. Hypoteesit tulevat aiemmasta teorian tiedosta ja tutkimuksista. Aineistoa kerätessä tuli ottaa huomioon, että havaintoaineisto on määrällisesti ja numeraalisesta mitattavissa. Keskeiset käsitteet on määritelty tarkasti. Tutkittava aineisto on saatu tilastollisesti käsiteltävään muotoon. (Ks. Hirsjärvi ym. 2010, 140.)

Teorian tiedon etsiminen on tärkeää kvantitatiivisessa lähestymistavassa. Teorian tieto eri tutkimuksista ja tilastoista loi pohjan eri tutkijoiden näkökulmille ja keskustelulle tässä tutkimuksessa. Eri tutkijoiden aineistoista syntyi uusia ideoita. Vankka teoriapohja tuo esille tutkimusongelmien monimuotoisuuden ja luo niille selityksiä ja ennusteita. Teorian tietoon oli perehdytty huolellisesti ja karsittu sellainen tieto pois mikä oli epäoleellista tässä tutkimuksessa. Vasta sen jälkeen käytiin kirjoittamaan teoriapohjaa. (Ks. Hirsjärvi ym. 2010, 140 - 141.)

Kvantitatiivisen tutkimusmenetelmän mukaan teoriapohja on rakenteeltaan yksinkertaista ja käyttökelpoista. Selkeys, yksiselitteisyys ja täsmällisyys ovat kvantitatiivisen lähestymistavan perusteita. Teoriapohja on totuus pohjaista ja lähteitä käytettäessä on muistettu lähdekritiikki. Olen pohtinut ratkaisuja ja ollut kriittinen teoriaa kohtaan. (Ks. Hirsjärvi ym. 2010, 141 - 142.)

Tieteellisessä tiedonhaussa pyritään aina käsitteellistämään tutkittava ilmiö. Tutkimuksen lähtökohdaksi oli se että, se koostuu käsitteellisistä ratkaisuista ja merkitystulkintoista. Käsitteitä määriteltäessä on ensin oltava tietoinen mistä näkökulmasta tai teoriasuunnasta tutkittavaa ilmiötä tarkastelee. Tutkimus rakentuu käsitteiden ja merkitystulkintojen varaan. (Ks. Hirsjärvi ym. 2010, 146 - 147.) Käsitteitä voi olla kahdenlaisia. Konkreettiset käsitteet ovat tiettyihin ajallisiin ja paikallisiin asioihin liittyviä. Abstraktit käsitteet eli teoreettiset käsitteet eivät ole aika- ja paikkasidonnaisia. (Ks. Hirsjärvi ym. 2010, 147.)

Hypoteesit eli oletukset kerrotaan väitteiden muodossa. Hypoteeseja käsitellään kohdassa ”5.4 Aineiston analysointi”. Tutkimuksessa hypoteesit ovat perusteltuja ja perustelut löytyvät teorian tiedosta ja aiemmista tutkimuksista. Hypoteesit tulevat aiemmasta teorian tiedosta. Aiemmista tutkimuksista olen etsinyt seikkoja, mitkä olisivat jääneet muilta tutkijoilta huomaamatta. Olen pohtinut hypoteeseja myös yhdessä ohjaajani kanssa. (Ks. Hirsjärvi ym. 2010, 158.)

6.2 Kyselyn suunnittelu

Kyselylomakkeen suunnittelu on ollut mielessä koko teorian tiedon keräämisen ajan. Alusta lähtien on mietitty mitä halutaan kysyä, millä tavalla ja erityisesti mitä halutaan tutkia. Tutkimuksen edetessä kävi selville että aineisto analysoidaan SPSS-ohjelmalla. Tutkimuksen tavoite on selvitetty tutkimuskysymyksissä. Tutkimuskysymyksiin on täsmennetty alaongelmia, joissa käsitellään taustamuuttujien vaikutusta tutkimuskysymyksiin. (Ks. Heikkilä 2010, 47.)

Tutkimuksen tavoite on oltava selvillä, jotta kyselylomakkeen laatiminen voidaan aloittaa. Taustatekijät eli selittävät muuttujat on selvitettävä ennen lomakkeen laadintaa. Tutkimuslomakkeen kysymysten avulla on saatava selville tutkittava asia. Lisäksi pitää miettiä, tarvitseeko vastausten johdonmukaisuus varmistaa kontrollikysymyksillä, koska kysymyksiä ei voi muuttaa enää tiedonkeruun jälkeen. (Heikkilä 2010, 47.)

Hyvälle kyselylomakkeelle tunnuksenomaista ovat selkeät kysymykset ja oikea kohderyhmä. Lomakkeen alkuun olen sijoittanut taustatietoja kartoittavat kysymykset. Kyselylomakkeeni kysymykset sisältävät valmiit vastausvaihtoehdot, mikä helpottaa analyysia. Ainoastaan ikää kysyttäessä vastaaja kirjoittaa ikänsä sille varatulle paikalle. (Heikkilä 2010, 48.)

Kysymysten tulisi olla selkeitä ja houkuttelevan näköisiä (Heikkilä 2010, 48). Kysymykset eivät saa olla johdattelevia, häilyviä tai epämääräisiä (Aaltola & Valli 2010, 104). Lomakkeen pituus tulisi olla sopiva, joten jokaisella kysymyksellä pitää olla oma tarkoitus. Lomakkeen tulisi saada vastaaja tuntemaan vastaaminen tärkeäksi. (Heikkilä 2010, 48 - 49.)

Lomake näyttää lyhyemmältä, jos kirjaisinkoko on pienempi ja siksi tässä tutkimuksessa kyselylomakkeen fontin kooksi on valittu 10 (Ks. Heikkilä 2010, 49). Aikuisille

suunnattu lomake saisi olla enimmillään viisi sivua pitkä. Lomakkeen pituudessa täytyy myös huomioida, kuinka paljon vastaajalla on aikaa käytettävissä vastaamiseen. Vastausten luotettavuus voi kärsiä jos lomake on liian pitkä, jolloin vastaaja vastaa kysymyksiin ilman perusteellista pohdintaa. Yhdelle sivulle ei saa laittaa liian montaa kysymystä, koska vastaajalle tulee mielikuva pitkästä ja raskaasta lomakkeesta. (Ks. Aaltola & Valli 2010, 105 - 106.)

Asenteita, arvoja ja mielipiteitä mitattaessa on korostettava sitä, että vastaajat vastaavat kysymyksiin varmasti sen mukaan, mitä todella ajattelevat asiasta. Sekä avoimet että suljetut kysymykset sopivat näiden mittaukseen. Normaalisti esitetään useita samaa asiaa koskevia väitteitä, jolloin vastausten välisten korrelaatioiden perusteella saadaan selville, kuinka johdonmukaisesti vastaajat ovat vastanneet. Toinen menetelmä on, että vastaajille esitetään rinnakkain kaksi vaihtoehtoa, joista heidän täytyy valita toinen, esimerkiksi ”käyttekö mieluummin teatterissa vai elokuvissa?”. Tässä menetelmässä kysymysten määrä nousee nopeasti, jos keskenään vertailtavia vaihtoehtoja on useita. Tällöin on kätevämpi tapa pyytää vastaajaa suoraan asettamaan vaihtoehdot tiettyyn järjestykseen. (Heikkilä 2010, 56.)

Lomakkeen suunnittelu vaati tutkimusongelman rajausta, kirjallisuuteen tutustumista, käsitteiden määrittelyä ja tutkimusasetelman valintaa. Suunniteltaessa piti huomioida aineiston käsittely. Tämän tutkimuksen aineisto käsiteltiin SPSS-ohjelmalla ja kysymykset oli muotoiltu niin, että ne on helppo analysoida SPSS-ohjelmalla. Kysymyksiä suunniteltaessa määrittelin kuinka tarkkoja vastauksia halutaan ja kuinka tarkkoja tietoja on saatavilla. (Ks. Heikkilä 2010, 47.) Tässä tutkimuksessa vastausvaihtoehtojen numerot ovat väliltä 1 - 5 mikä helpottaa tulosten syöttämistä koneelle (Ks. Holopainen, Tenhunen, Vuorinen 2004, 169).

Operationalisoinnilla tarkoitetaan teoreettisten käsitteiden ja teorian muuttamista arkikieleen ja mitattavaan muotoon. Mittaamisella tarkoitetaan kaikkea sitä, missä tehdään eroja havaintoyksiköiden välille ja niiden eroja määritetään symboleilla. Havaintoyksiköjä ovat esimerkiksi esineet, asiat ja ihmiset. Mittaus tehdään mitta-asteikolla, jossa muuttujat ryhmitellään, järjestellään, luokitellaan ja vakioidaan. Muuttujat pitää pilkkoa ennen mittaamista pienemmiksi osa-alueiksi: kysymyksiksi ja vastausvaihtoehdoiksi. (Vilka 2007, 36 - 37.)

Ensimmäisessä vaiheessa tutkijan on muutettava teoreettiset käsitteet arkikieleksi eli käsitteet ensin hahmotellaan ja määritellään yleisesti. Tämän jälkeen ne muutetaan eri osa-alueisiin. Osa-alueet jaetaan kysymyksiksi ja vakioidaan vaihtoehdoiksi. Tutkijan on vertailtava, vastaako kysymysten arkikieli teoreettisen kielen tasoa. Operationalisointi täytyy tehdä tarkasti, jotta saadaan tarkin tieto siitä, mitä halutaan tietää. (Vilka 2007, 38.)

Operationalisoinnin toisessa vaiheessa tutkija siirtyy aineiston käsittelyn ja analysoinnin kautta teoreettiselle tasolle. Se on aina tulkintaa teorian, arkikielen ja tutkimuskohteen välillä. Tutkijan on tunnettava teoria, malli ja aiemmat tutkimukset, jotta operationalisointi onnistuu. Myös kohderyhmä ja arkikielen käsitteet, joita kohderyhmä käyttää on tunnettava hyvin. Nämä vaiheet vaikuttavat tutkimustulosten luotettavuuteen ja pätevyyteen. (Vilka 2007, 43 - 44.)

6.3 Kyselyn toteutus

Tämän opinnäytetyön aineisto kerättiin kyselylomakkeella. Kysely tehtiin Etelä-Kymenlaakson ammattikoulun opiskelijoille. Koulun yhteyshenkilölle Timo Erikoselle toimitettiin sähköpostilla linkki Zef-kyselylomakkeeseen. Tunnukset Zef-ohjelmaan saatiin koululta Pia Kupiaiselta. Kysymykset syötettiin siinä muodossa Zef-ohjelmaan kuin ne oli hyväksytyt.

Ensin oltiin yhteyksissä Etelä-Kymenlaakson ammattikoulun rehtoriin Juha Reivilään joulukuussa 2012. Hänelle kerrottiin mistä opinnäytetyössä on kysymys, ja hän ilmoitti, että koulu voi olla mukana tutkimuksessa. Juha Reivilä antoi tutkimusluvan opinnäytetyölle, katso liite 3. Jatkossa oltiin yhteyksissä palvelupäällikkö Timo Erikoseseen. Hänelle vielä kerrattiin opinnäytetyön aihe ja tarkoitus. Kun kyselylomake oli testattu ja hyväksytyt, syötettiin tiedot Zef-ohjelmaan. Linkki Zef-ohjelman kyselylomakkeeseen lähetettiin Timo Erikoselle, joka toimitti linkin edelleen koulun opettajille saatekirjeen kanssa. Opettajat veivät oppilaat tietokoneiluokkaan ja kirjoittivat kyselylomakkeen osoitteen taululle, josta oppilaat sen kopioivat ja kävivät sähköisesti vastaamassa kyselyyn. Tutkimustulokset syötettiin SPSS-ohjelmaan ja tehtiin hypoteesi analyyskejä ja ristiintaulukointeja.

Alhainen vastausprosentti pyrittiin minimoimaan sillä, että opettaja on mukana tietokoneiluokassa, kun oppilaat vastaavat kyselyyn. Tässä tutkimuksessa palautusajaksi oli

määritetty 2 viikkoa ja vastauksia palautui 80 kappaletta (N=80) (ks. Vilka 2005, 73-74).

Kyselylomake oli standardoitu eli jokaiselta vastaajalta kysytään sama asia, samalla tavalla ja samassa järjestyksessä. Näin tutkimuksesta tuli luotettava. (ks. Vilka 2007, 28.) Kyselylomakkeessa (liite 5) käytettiin taustatietoja kysyttäessä monivalintakysymyksiä. Muut kysymykset kysyttiin asteikkojen eli skaalojen avulla (ks. Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2010, 200). Käytin Likertin asteikkoa, jossa asteikon keskikohdasta toiseen suuntaan samanmielisyys kasvaa ja toiseen suuntaan se vähenee. Arvoiksi asteikolle valittiin *täysin eri mieltä, melko eri mieltä, en samaa enkä eri mieltä, melko samaa mieltä ja täysin samaa mieltä* (Ks. Heikkilä 2012, 53).

Kysymykset oli ryhmitelty aihepiireittäin, jotta niihin oli miellyttävä vastata ja jotta ne oli helpompi analysoida. Kysymykset olivat selkeitä ja houkuttelevan näköisiä. Vastausohjeet olivat selkeät ja yksiselitteiset ja lomake oli testattu esitestaajilla ennen varsinaisen kyselyn toteuttamista. Yhdessä kysymyksessä kysyttiin vain yhtä asiaa. Kysymykset oli numeroitu järjestyksessä. Alkuun sijoitettiin helppoja taustatietokysymyksiä. Lomakkeen jokainen kysymys oli harkittu, jotta lomakkeesta ei tulisi liian pitkä ja vastaaja ei kyllästyisi vastaamiseen. (Ks. Heikkilä 2012, 48 - 49.)

6.4 Aineiston analysointi

Tutkimuksessa testattiin hypoteeseja eli perusteluja väittämiä osassa tutkimuskysymyksissä (Ks. Heikkilä 2010, 189). Tutkimuskysymyksessä ”Miten nuoret aikuiset suhtautuvat alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen?” hypoteesina oli, että sukupuolten välillä on eroja. Vaihtoehtoinen hypoteesi oli, että sukupuolten välillä ei ole eroja.

Tutkimuskysymyksessä ”Miten nuoret aikuiset suhtautuvat ylinopeuteen?” nollahypoteesina oli, että sukupuolten välillä on eroja. Vaihtoehtoinen hypoteesi on, että sukupuolten välillä ei ole eroja.

Tutkimuskysymyksessä ”Mitkä tekijät vaikuttavat nuorten aikuisten liikennekäyttäytymiseen?” hypoteesina oli, että sukupuolten välillä on eroja liikennekäyttäytymisessä. Vaihtoehtoinen hypoteesi oli, että sukupuolten välillä ei ole eroja.

Hypoteesien testauksessa on pyritty selvittämään, pitävätkö ennakkokäsitykset paikkansa. Hypoteesit perustuvat teoriaan tai aikaisempiin tutkimuksiin ja ovat tässäkin tutkimuksessa tulleet esille aiemmassa teoriatiedossa ja tutkimuksissa (Ks. Heikkilä 2010, 189 - 190). SPSS-ohjelmalla tehdyt t-testit osoittavat onko tutkimuskysymyksiin hypoteesit tilastollisesti merkittävästi poikkeavia eli onko muuttujien välillä eroja (Ks. Heikkilä 2010, 190, 230). Nollahypoteesi hylättiin jos p-arvo oli pienempi kuin 0,05 (5 %), muussa tapauksessa nollahypoteesi jäi voimaan. Jos nollahypoteesi hylättiin otettiin vaihtoehtoinen hypoteesi käyttöön. (ks. Heikkilä 2010. 190-192).

Tutkimuksessa käytettiin lisäksi ristiintaulukointia. Ristiintaulukoinnilla selvitetään kahden muuttujan välistä yhteyttä ja sitä millä tavalla ne vaikuttavat toisiinsa. Ristiintaulukoinnilla pystyy selvittämään esim. miten naiset ja miehet ovat vastanneet samaan kysymykseen. (Ks. Heikkilä 2010, 210.)

Tutkimuksessa on käytetty taulukoita ja kuvioita havainnollistamaan tutkimustuloksia. Sekä taulukot ja kuviot on tehty selkeiksi ja helposti ymmärrettäviksi. Lukijalle välittyy tieto visuaalisesti, ja suurikin määrä tietoa on saatu koottua hyvin taulukkoon tai graafiseen pylväsdiagrammiin. Lukijan on helppo nähdä ja oivaltaa tutkimustulokset graafisesta pylväsdiagrammista. Taulukot ja kuviot auttavat lukijaa havainnollistamaan muuttujien välisiä yhtäläisyyksiä ja auttavat sanoman mieleen painumisessa. Taulukot ja kuviot on otsikoitu niin, että lukija saa helposti selville, mitä on tarkoitus tuoda esille kyseisessä taulukossa tai kuviossa. Koordinaattiakselit on nimetty ja ilmoitettu niissä käytetty mittayksikkö. (Ks. Heikkilä 2010, 154 - 155.)

6.5 Eettisyys ja luotettavuus

Hyvänä tieteellisenä käytäntönä pidetään sitä, että kysymysten asettelu ja tavoitteet, aineiston kerääminen ja käsittely, tulosten esittäminen ja säilytys ei loukkaa tutkimuksen kohderyhmää eikä hyvää tieteellistä tutkimustapaa (Vilka 2007, 90). Tämä opinäytetyö täyttää nämä kriteerit. Kysymykset esitettiin niin, ettei niistä voitu saada vastaajaa selville. Lomakkeet hävitettiin heti tulosten tulkinnan jälkeen asianmukaisella tavalla.

Tutkimuksen luotettavuutta voi heikentää esimerkiksi vastaajan tulkintavirhe kysymystä kohtaan ja siksi lomake testataan, jotta mahdolliset tulkintavirheet huomattaisiin ennakkoon. Vastaaja voi myös muistaa jonkin tapahtuneen asian väärin ja siksi

vastata väärin. Virheitä voi myös tapahtua tutkijalle tulosten analysoinnissa. (Ks. Vilkka 2005, 161 - 162.)

Hyvä kyselylomake on laadukkaan ja luotettavan tutkimuksen perusta. Kyselylomake pitää aina testata ennen varsinaisen aineiston keruuta. Testaaminen tarkoittaa sitä, että tehdään koehaastattelu, -kysely tai -havainnointi. Testaajina voivat toimia asiantuntijat (kollegat, ohjaajat), perusjoukkoon kuuluvat tai vastaavat henkilöt. (Ks. Vilkka 2007, 78.)

Kyselylomake testattiin 5 henkilöllä. He pyrkivät selvittämään kysymysten ja ohjeiden selkeyden ja yksiselitteisyyden, vastausvaihtoehtojen sisällöllisen toimivuuden ja lomakkeen vastaamisen raskauden sekä vastaamiseen kuluvan ajan. He myös miettivät, onko lomakkeessa turhia kysymyksiä, tai onko vastaavasti jotakin olennaista jäänyt heidän mielestään pois. Testaamisen jälkeen lomakkeen rakenteeseen, kysymysten järjestykseen, muotoiluun ja vastausvaihtoehtoihin tehtiin tarvittavat muutokset. Testaajat huomasivat että kysymykseen numero 6 pitää lisätä vastausvaihtoehtoksi 0 - 2 annosta alkoholia, koska jos kysymykseen 5 vastaa että ”ei juo koskaan alkoholia”, pitää seuraavassa kysymyksessä olla tällaisille vastaajille vastausvaihtoehto. Sanavalintoja korjattiin ja ajonopeutta koskeviin kysymyksiin valittiin kaikkiin sanamuodoksi ”ajonopeus” tilannenopeuden sijasta. Testaajien mukaan vastaamiseen menee aikaa noin 5-10 minuuttia. (Ks. Heikkilä 2010, 61.)

Tutkimusta voidaan pitää onnistuneena, koska sen avulla on saatu luotettavia vastauksia siihen mitä on kysytty ja haluttu selvittää (ks. Heikkilä 2010, 29). Tutkimuksessa mitattavat käsitteet ja muuttujat tulee olla tarkoin mietittyjä, koska jälkikäteen validiteettiä on vaikea tarkastella. Validiteetti onkin etukäteen tarkoin mietitty tarkalla tiedonkeruulla ja huolellisella suunnittelulla. Tutkimuslomakkeeni kysymykset mittaavat tarkoin tutkittavaa asiaa ja kattavat tutkimusongelmat. (Ks. Heikkilä 2010, 29.)

Tutkijan pitää olla koko tutkimuksen ajan tarkka ja kriittinen. Virheitä voi tapahtua tutkimuksen jokaisessa vaiheessa eli tietoja kerätessä, syötettäessä, käsiteltäessä ja tuloksia tulkittaessa. Tutkijan on tärkeää käyttää sellaisia analysointimenetelmiä, jotka hän hallitsee ja näin tulokset tulkitaan oikein. Tulosten tulkinta on vaikeaa jos otoskoko on kovin pieni. Tällöin voidaan puhua poistumasta eli kadosta, jolla tarkoitetaan lomakkeiden palauttamatta jättäneiden määrää. (Ks. Heikkilä 2010, 30.)

Tutkijan tulee ehdottomasti säilyttää puolueettomuus. Jokaiselle tutkijalle voi sattua tahattomia virheitä tutkimusta tehdessä, mutta anteeksiantamatonta on tulosten tahallinen vääristely ja kontrolloikeinojen käyttämättä jättäminen. Tutkimustulokset eivät saa vaihdella tutkijoiden välillä vaan tutkimus tulee olla toistettavissa. Tutkija ei saa myöskään antaa omien mielipiteiden tai vakaumusten vaikuttaa tutkimusprosessiin. (Ks. Heikkilä 2010, 31.)

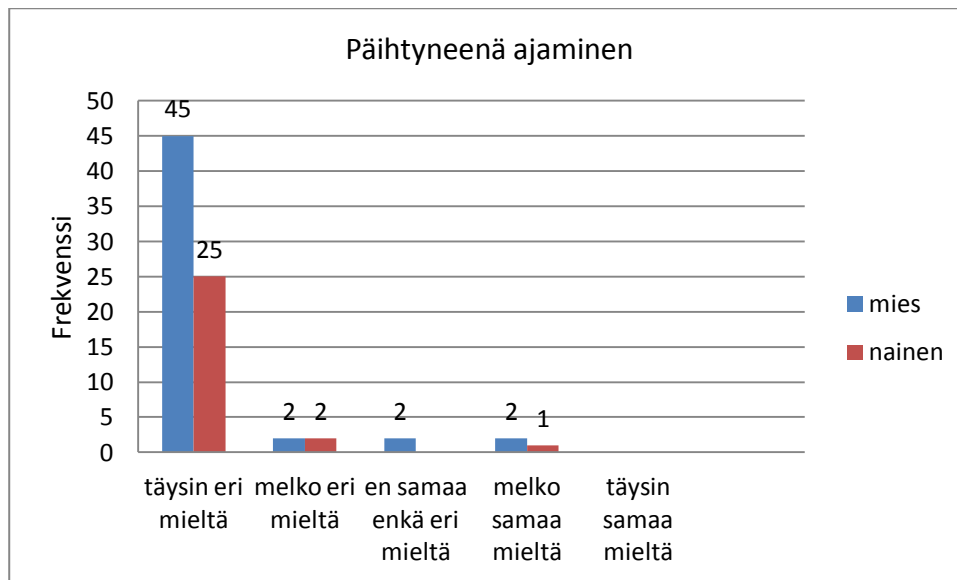
Tutkimusta tehdessä olen selvittänyt vastaajille mistä tutkimuksessa on kyse ja mihin käyttötarkoitukseen tulokset tulevat ja kuka niitä käyttää tutkimuksen jälkeen. Tutkimusraportissani esitän kaikki oleelliset tulokset ja johtopäätökset. Olen kertonut kaikki käytetyt menetelmät ja mahdolliset epätarkkuusriskit ja niiden vaikutukset tutkimukseen. (Ks. Heikkilä 2010, 31 – 32.)

7 TUTKIMUSTULOKSET

Kyselyyn oli tarkoitus saada 200 - 250 vastausta mutta vastauksia palautui vain 80 (N=80). Naisvastaajia oli (f=27) ja miesvastaajia (f=53). Alhaiseen vastausprosenttiin mahdollisesti vaikutti se, että kyselyyn piti mennä vastaamaan tietokoneiluokkaan, ja voi olla, että lähestyvä hiihtoloma vaikutti vastaajien määrään. Muutama vastaus jätettiin tuloksien tulkinnasta pois, koska vastaaja oli vastannut vain yhteen tai kahteen kysymykseen, yksi vastaaja oli 44-vuotias, mikä poikkesi huomattavasti tutkimuksen kohderyhmän iästä. Osa vastaajista oli myös jättänyt kokonaan vastaamatta muutama kysymyksiin, mutta heidän loput vastaukset kuitenkin huomioitiin tuloksissa.

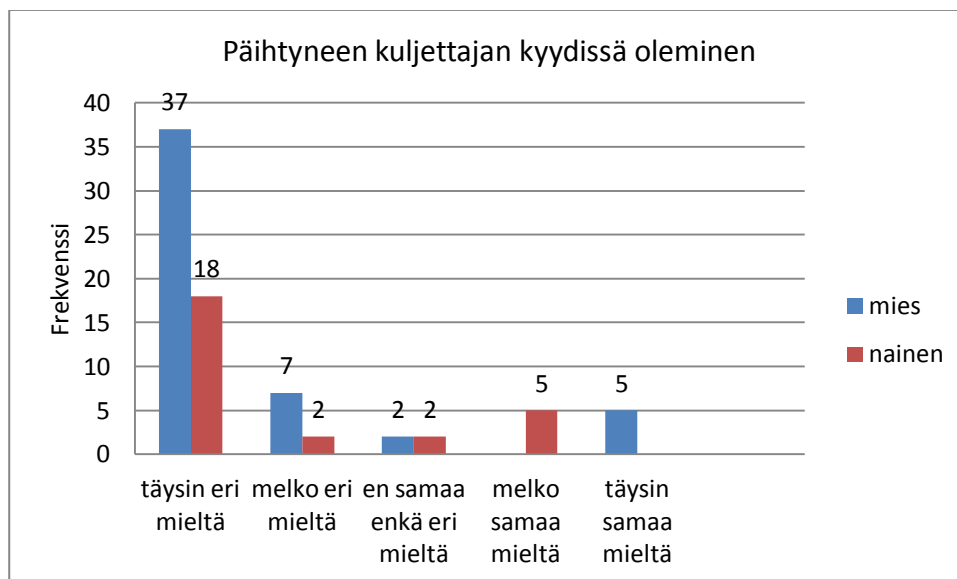
7.1 Suhtautuminen päihtyneenä ajamiseen

Kysyttäessä, onko vastaaja ajanut autolla päihtyneenä, suurin osa vastaajista (f=70) oli valinnut vastausvaihtoehdon ”täysin eri mieltä”. Vastaajista yksikään ei ollut ajanut autoa päihtyneenä. Naisvastaajista (f=1) ja miesvastaajista (f=2) olivat valinneet vastausvaihtoehdon ”melko samaa mieltä”. Vastauksissa ei ollut sukupuolten välillä eroja (p-arvo 0,723). (Kuva 9.)



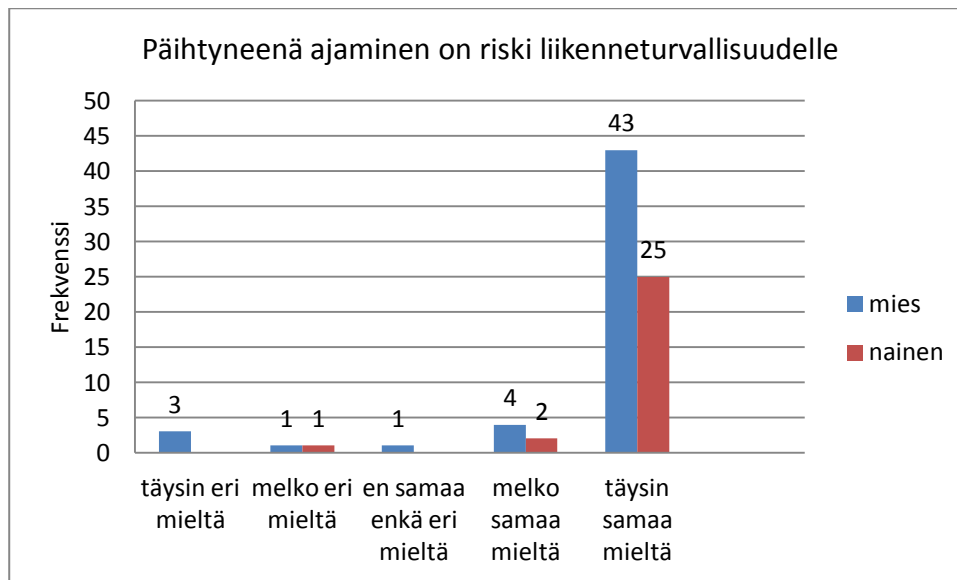
Kuva 9. Päihtyneenä ajaminen (f=79)

Päihtyneen kuljettajan kyydissä oli ollut miesvastaajista (f=5). Naisvastaajista (f=5) oli valinnut vastausvaihtoehdon ”melko samaa mieltä”. Vastauksissa ei ollut sukupuolten välillä eroja (p-arvo 0,563). (Kuva 10.)



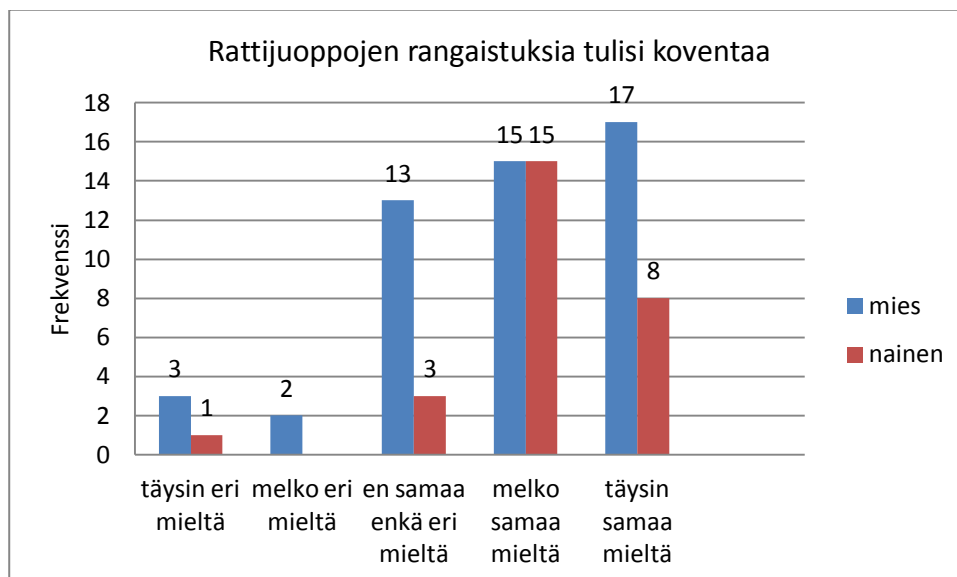
Kuva 10. Päihtyneen kuljettajan kyydissä oleminen (f=78)

Suurin osa vastaajista (f=68) oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajaminen on riski liiketurvallisuudelle. Kolme miesvastaajaa oli valinnut ”täysin eri mieltä” - vaihtoehdon. Yksi naisvastaaja ja yksi miesvastaaja oli valinnut ”melko eri mieltä” - vaihtoehdon. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,302) (Kuva 11.)



Kuva 11. Päihtyneenä ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle (f=80)

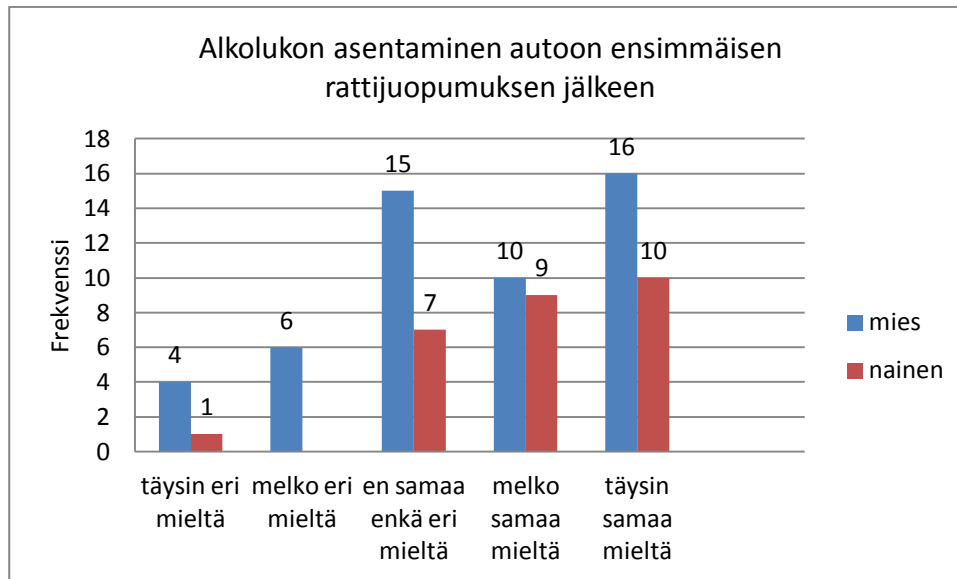
Miesvastaajista (f=5) ja naisvastaajista (f=1) oli sitä mieltä, että rangaistuksia ei tulisi koventaa. Suurin osa vastaajista (f=55) oli kuitenkin valinnut vastausvaihtoehdot ”melko samaa mieltä” ja ”täysin samaa mieltä”. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,226) (Kuva 12.)



Kuva 12. Rattijuoppojen rangaistuksia tulisi koventaa (f=78)

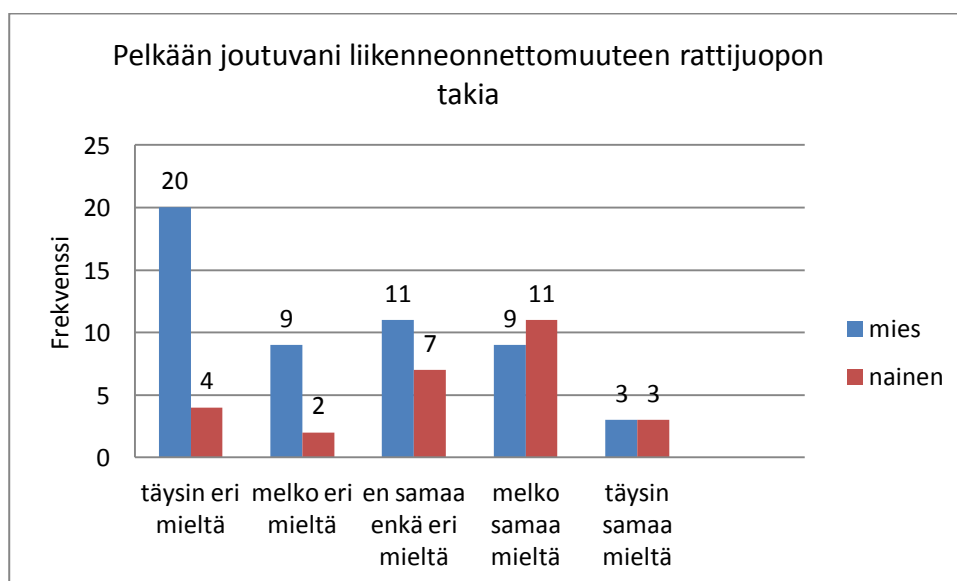
Vastaajista (f=26) suhtautuu myönteisesti alkolukon asentamiseen autoon. Miesvastaajista (f=15) ja naisvastaajista (f=7) ei ottanut asiaan kantaa. Kuitenkin (f=16) miesvastaajaa ja (f=10) naisvastaajaa oli sitä mieltä, että alkolukon asentaminen olisi hyvä

asia. Miesvastaajat ($f=10$) olivat kuitenkin enemmän alkoholukon asentamista vastaan kuin naisvastaajat ($f=1$). Sukupuolten välillä oli havaittavissa vähän eroja (p -arvo 0,114) (Kuva 13.)



Kuva 13. Alkoholukon asentaminen autoon ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen ($f=78$)

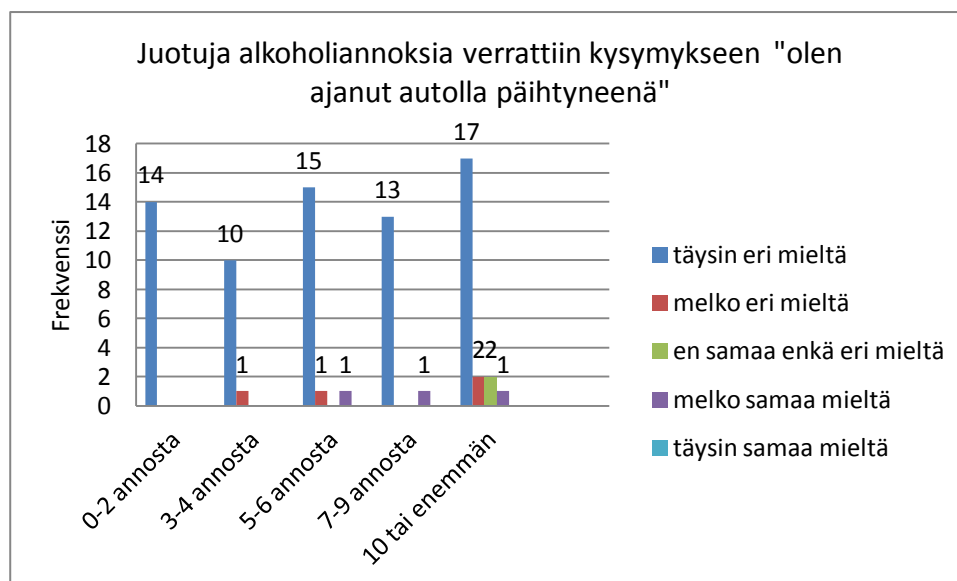
Valtaosa vastaajista ($f=73$) ei ollut joutunut onnettomuuteen minkä rattijuoppo olisi aiheuttanut. Vastaajien välillä oli kuitenkin vähän eroja (p -arvo 0,181). Naisvastaajat pelkäsivät selkeästi enemmän joutuvansa onnettomuuteen rattijuopon takia (p -arvo 0,004). (Kuva 14.)



Kuva 14. Pelkään joutuvani liikenneonnettomuuteen rattijuopon takia ($f=79$)

7.2 Alkoholin käyttö ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen

Vastaajat jotka joivat 0 - 2 annosta ($f=14$), eivät olleet koskaan ajaneet autolla päihtyneenä. Alkoholiannoksien määrän noustessa muutama vastaaja valitsi vastausvaihtoehdoista ”melko samaa mieltä” vaihtoehdon. Vastaajilla jotka juovat 10 annosta tai enemmän ($f=22$) oli suurempi riski päätyä auton rattiin alkoholin vaikutuksen alaisena. Kukaan vastaajista ei kuitenkaan valinnut ”täysin samaa mieltä” vastausvaihtoehtoa. Voi olla, että vastaajat eivät ole olleet aivan varmoja ajokunnostaan ja siksi ovat epävarmoina vastanneet ”melko samaa mieltä” ($f=3$). (Kuva 15.)

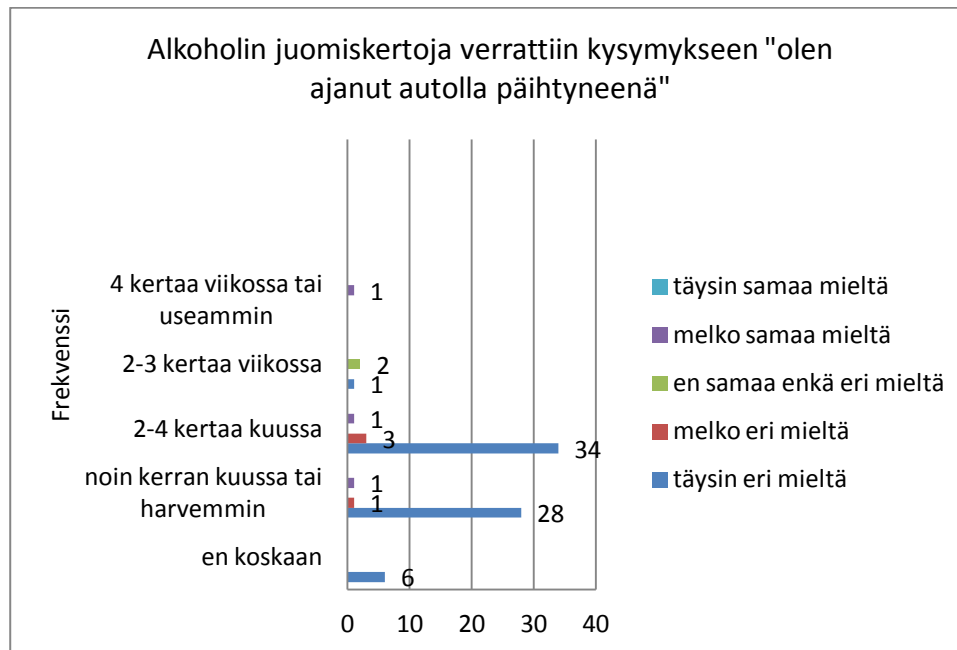


Kuva 15. Juotuja alkoholiannoksia verrattiin kysymykseen ”olen ajanut autolla päihtyneenä” ($f=78$)

Verrattaessa vastaajien alkoholin juomiskertoja ja päihtyneenä ajamista kävi ilmi, että melkein kaikki vastaajat ($f=69$) valitsivat ”täysin eri mieltä” vaihtoehdon. Yksi vastaaja kertoi juovansa 4 kertaa viikossa tai useammin ja oli valinnut ”olen ajanut päihtyneenä” kysymyksessä ”melko samaa mieltä” vaihtoehdon. Suurin osa vastaajista joi 2 - 4 kertaa kuussa ($f=38$), tai kerran kuussa tai harvemmin ($f=30$). Näistä vastaajista suurin osa oli valinnut ”täysin eri mieltä” vaihtoehdon ”olen ajanut päihtyneenä” kysymyksessä. Muutama yksittäinen vastaaja oli valinnut ”melko samaa mieltä” ($f=3$) ja ”melko eri mieltä” ($f=4$) vastausvaihtoehdon. (Kuva 16.)

Tuloksista voidaan päätellä, että juomiskerrat tai alkoholin annoksien määrä ei vaikuta olennaisesti tässä tutkimuksessa nuorten aikuisten suhtautumiseen alkoholin vaikutuk-

sen alaisena ajamiseen. Tutkimustulokset ovat positiivisia, eli nuoret aikuiset suhtautuvat negatiivisesti alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen.



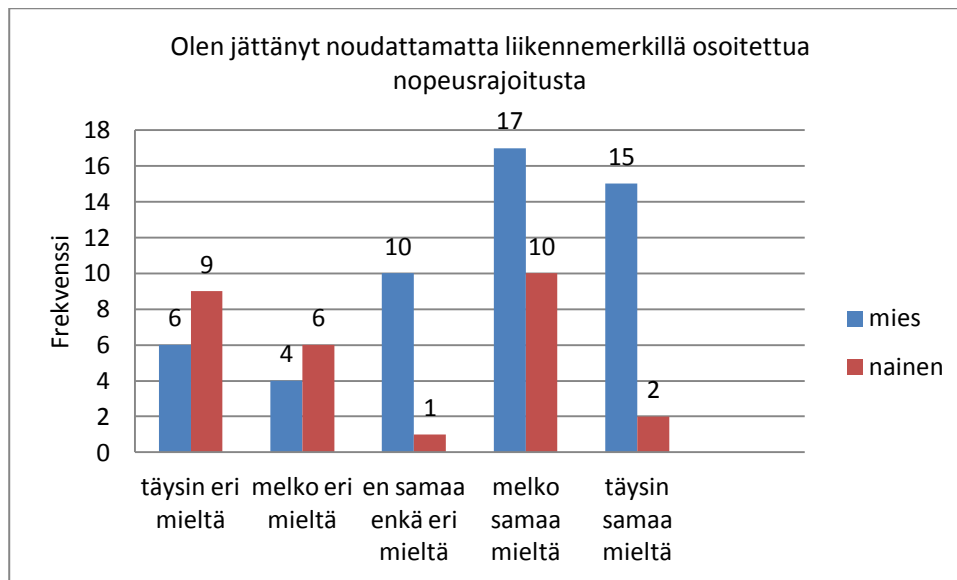
Kuva 16. Alkoholin juomiskertoja verrattiin kysymykseen ”olen ajanut autolla päihtyneenä” (f=78)

7.3 Suhtautuminen ylinopeuteen

Naiset olivat enemmän sitä mieltä, että ylinopeutta ajavien rangaistuksia tulisi tiukentaa, mutta suurin osa vastaajista ei ottanut kantaa tässä kysymyksessä (p-arvo 0,032).

Miesvastaajat olivat useammin jättäneet noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta (p-arvo 0,004) (Kuva 17). Lisäksi miesvastaajat (f=42) olivat olleet useammin kuljettajan kyydissä, joka on jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta (p-arvo 0,168). Naisvastaajista (f=20) oli ollut kuljettajan kyydissä, joka on jättänyt noudattamatta nopeusrajoitusta.

Naisvastaajat (f=20) olivat enemmän sitä mieltä, että ylinopeutta ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle (p-arvo 0,083). Miesvastaajista (f=11) oli sitä mieltä että, ylinopeus ei ole riski liikenneturvallisuudelle, kun vastaava luku naisilla oli vain (f=1).



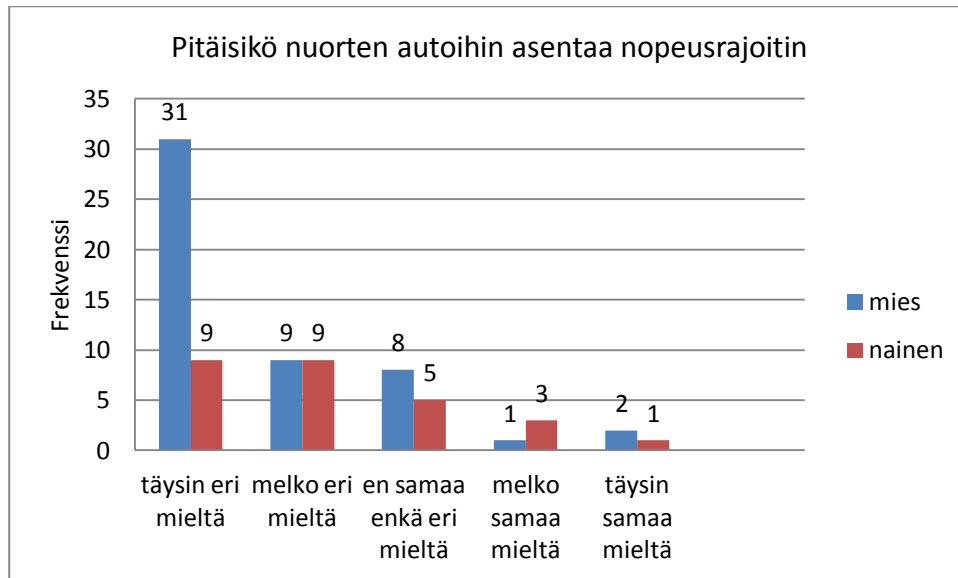
Kuva 17. Olen jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta (f=80)

Suurin osa vastaajista (f=58) oli sitä mieltä, että nopeusrajoitukset ovat tarpeellisia. Sukupuolten välillä ei ollut suuria eroja (p-arvo 0,109). Vastaajista (f=36) oli vastannut, että ei ole ajanut kilpaa liikenteessä. Miesvastaajista (f=16) oli ajanut kilpaa liikenteessä. Naisvastaajista (f=4) oli ajanut kilpaa liikenteessä. Miehet ajavat liikenteessä useammin kilpaa kuin naiset (p-arvo 0,088).

Sukupuolten välillä ei ollut eroavaisuuksia kysyttäessä ärsyttääkö heitä jos liikennevirta kulkee liian hitaasti (p-arvo 0,677). Vastaukset jakautuivat melko tasan kaikille vastausvaihtoehdoille. Naisvastaajista (f=16) ja miesvastaajista (f=31) ärsyyntyi, jos liikennevirta kulki liian hitaasti. Naisvastaajista (f=9) ja miesvastaajista (f=8) ei ärsyyntynyt, jos liikennevirta kulki liian hitaasti.

Suurin osa vastaajista (f=61) oli sitä mieltä, että jokin ulkoinen tekijä esim. sääolosuhteet saivat heidät miettimään ajonopeuttaan. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,211). Ylinopeutta ajavien rangaistuksia tiukentaisi naisvastaajista (f=12) ja miesvastaajista (f=7). Suurin osa vastaajista (f=42) oli valinnut vastausvaihtoehdon ”en samaa enkä eri mieltä” (p-arvo 0,032).

Suurin osa vastaajista (f=40) oli valinnut ”täysin eri mieltä” vastausvaihtoehdon kysyttäessä pitäisikö nuorten autoihin asentaa nopeusrajoitin (p-arvo 0,129). Miesvastaajista (f=2) ja naisvastaajista (f=1) oli valinnut ”täysin samaa mieltä” vastausvaihtoehdon. (Kuva 18.)

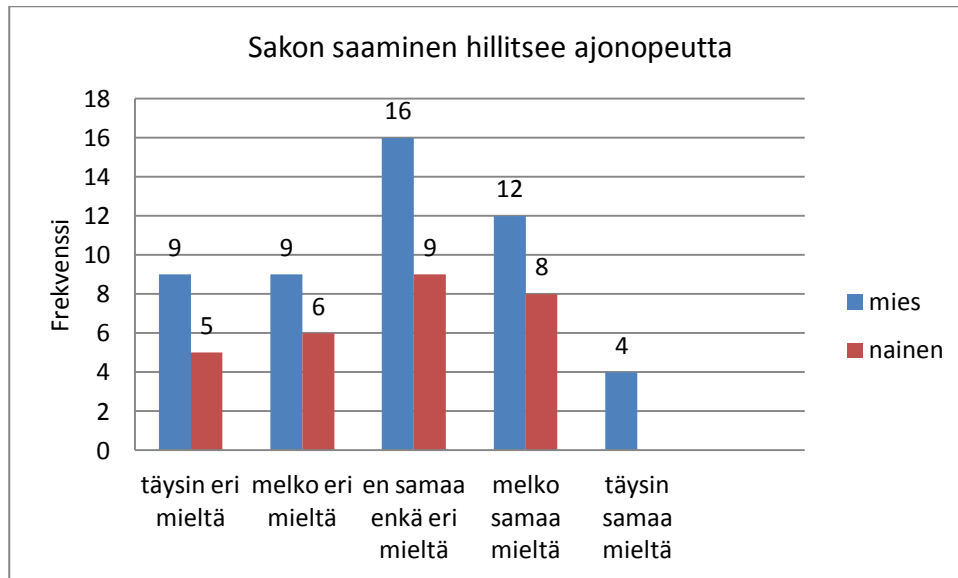


Kuva 18. Pitäisikö nuorten autoihin asentaa nopeusrajoitin (f=79)

Suurin osa vastaajista (f=49) ei halunnut, että nuorten autoihin otetaan uudestaan käyttöön maksimissaan 80 km/h ajonopeutta osoittava lätkä. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,239).

Kysyttäessä pitäisikö liikennevalvontaa lisätä, valtaosa vastaajista (f=28) ei ottanut kantaa tässä kysymyksessä. Loput vastaukset jakautuivat tasaisesti kumpaakin päähän vastausvaihtoehtoja ja sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,642).

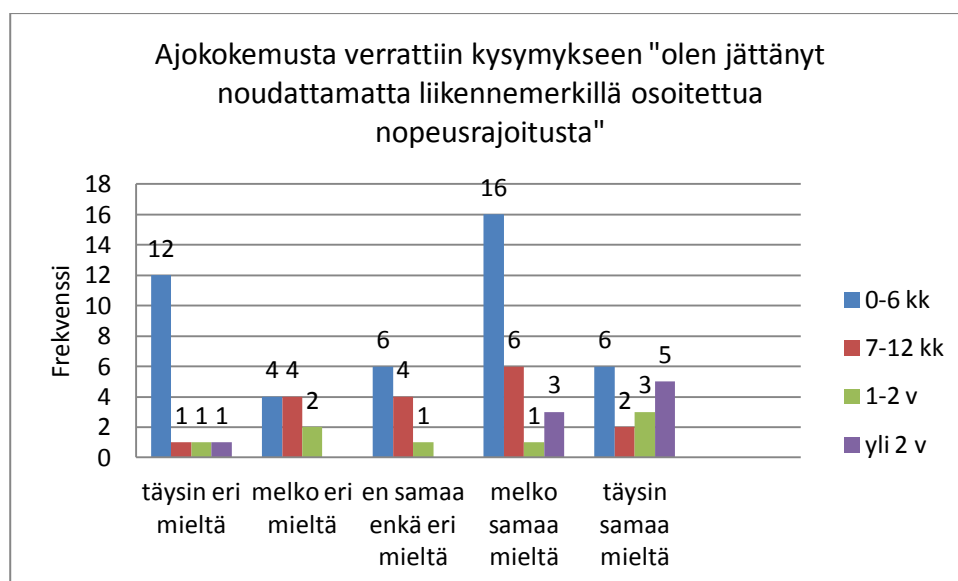
Miesvastaajista (f=4) oli täysin samaa mieltä, että sakon saaminen hillitsee ajonopeutta. Naisvastaajista (f=8) ja miesvastaajista (f=12) oli valinnut ”melko samaa mieltä vastausvaihtoehdon. Vastaajista (f=25) oli tässäkin kysymyksessä valinnut ”en samaa enkä eri mieltä” vastausvaihtoehdon. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,599). (Kuva 19.)



Kuva 19. Sakon saaminen hillitsee ajonopeutta (f=78)

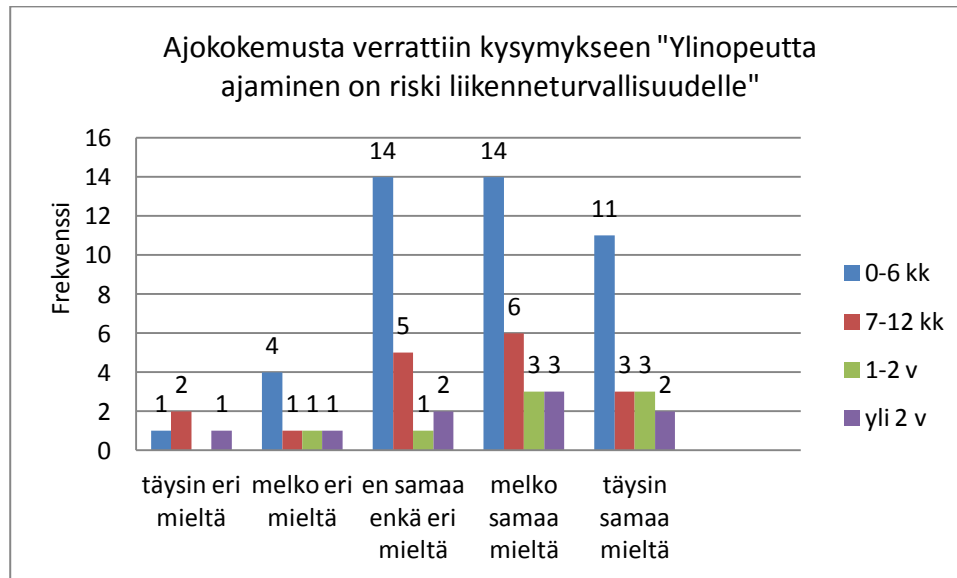
7.4 Ajokokemus ja suhtautuminen ylinopeuteen

Vastaajien ajokokemus jakautui seuraavanlaisesti, 0 - 6 kuukautta (f=44), 7-12 kuukautta (f=17), 1 - 2 vuotta (f=8) ja yli 2 vuotta ajokortin oli omistanut (f=9). Yli kaksi vuotta ajokortin omistaneista melkein kaikki olivat jättäneet noudattamatta nopeusrajoitusta. 0 - 6 kuukautta ajokortin omistaneista (f=22) oli noudattanut nopeusrajoitusta. Myös ryhmässä 7-12 kuukautta ajokortin omistaneista useat olivat noudattaneet nopeusrajoitusta (f=8). (Kuva 20.)



Kuva 20. Ajokokemusta verrattiin kysymykseen "olen jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta" (f=78)

Kysyttäessä onko ylinopeutta ajaminen riski liikenneturvallisuudelle niin kaikissa ryhmissä suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että se on riski liikenneturvallisuudelle (Kuva 20). Suurin osa vastaajista oli myös sitä mieltä, että esimerkiksi sääolosuhteet saavat heidät miettimään ajonopeuttaan.



Kuva 21. Ajokokemusta verrattiin kysymykseen "Ylinopeutta ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle" (f=78)

Suurin osa vastaajista (f=60) oli ollut kuskin kyydissä, joka on jättänyt noudattamatta nopeusrajoitusta. Kuitenkin 0 - 6 kuukautta ajokortin omistaneista (f=8) oli vastannut enemmän, että ei ole ollut kuskin kyydissä joka on jättänyt noudattamatta nopeusrajoitusta.

Verrattaessa ajokokemusta ja sitä, pitivätkö vastaajat nopeusrajoituksia tarpeellisena, kävi ilmi, että ajokokemus ei vaikuttanut tässä kysymyksessä. Suurin osa vastaajista piti nopeusrajoituksia tarpeellisena riippumatta siitä kuinka kauan olivat ajokortin omistaneet.

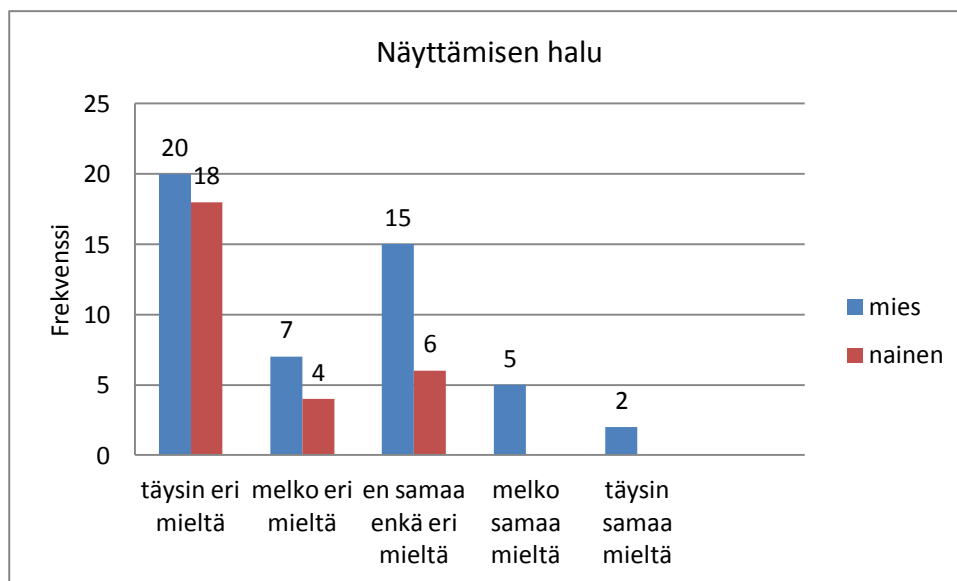
Kilpaa liikenteessä oli ajanut (f=4) yli kaksi vuotta ajokortin omistaneista. Vastaajat, jotka olivat omistaneet ajokortin 0-6 kuukautta, heistä (f=9) oli ajanut kilpaa liikenteessä. Kuitenkin suurin osa oli valinnut "täysin eri mieltä" vaihtoehdon.

Tuloksissa siis käy ilmi, että kun ajokokemus kasvaa niin myös suhtautuminen ylinopeuteen lievenee. Ylinopeuden riskejä ei enää tiedosteta ja otetaan tietoisia riskejä liikenteessä. Vähemmän ajokokemusta omaavat kuljettajat ajavat vielä maltillisemmin.

7.5 Liikennekäyttäytyminen

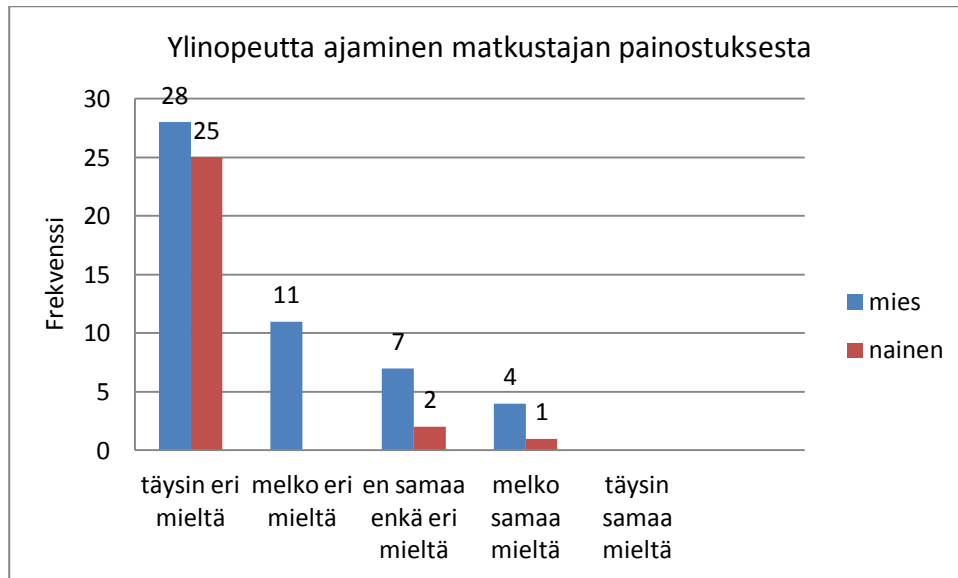
Miehet ovat ajaneet useammin ylinopeutta matkustajien painostuksesta (p-arvo 0,025). Miehet myös vastasivat, että ovat ajaneet ylinopeutta useammin toisen autoilijan painostuksesta kuin naiset (p-arvo 0,045). Miehillä on enemmän näyttämisen halua kuin naisilla (p-arvo 0,023). Naiset vastasivat useammin että toisten autoilijoiden liian lähellä ajaminen saa heidät ärsyyntymään (p-arvo 0,071). Molemmat sukupuolet olivat sitä mieltä että toisten autoilijoiden tunarointi saa heidät ärsyyntymään (p-arvo 0,919).

Kysymykseen ”minulla on näyttämisen halu” vastasi miehistä (f=2) olevansa täysin samaa mieltä ja melko samaa mieltä oli (f=5). Miesvastaajista (f=20) ja naisvastaajista (f=18) oli täysin eri mieltä. (Kuva 22.)



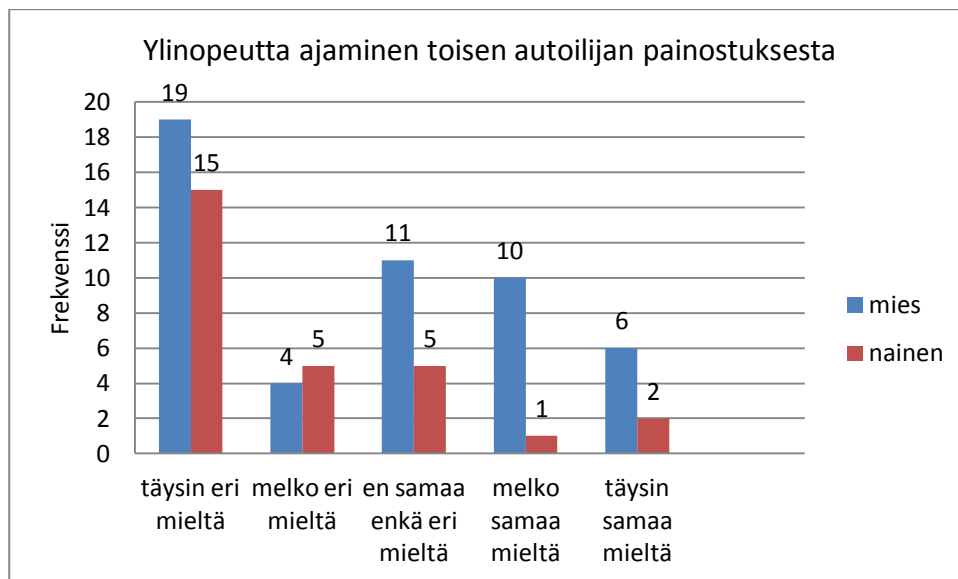
Kuva 22. Näyttämisen halu (f=77)

Kysymyksessä ”matkustajien painostuksesta olen ajanut ylinopeutta” kukaan vastaajista ei vastannut olevansa täysin samaa mieltä. Naisvastaajista (f=1) ja miesvastaajista (f=4) oli melko samaa mieltä. Yli puolet vastaajista oli täysin eri mieltä. (Kuva 23.)



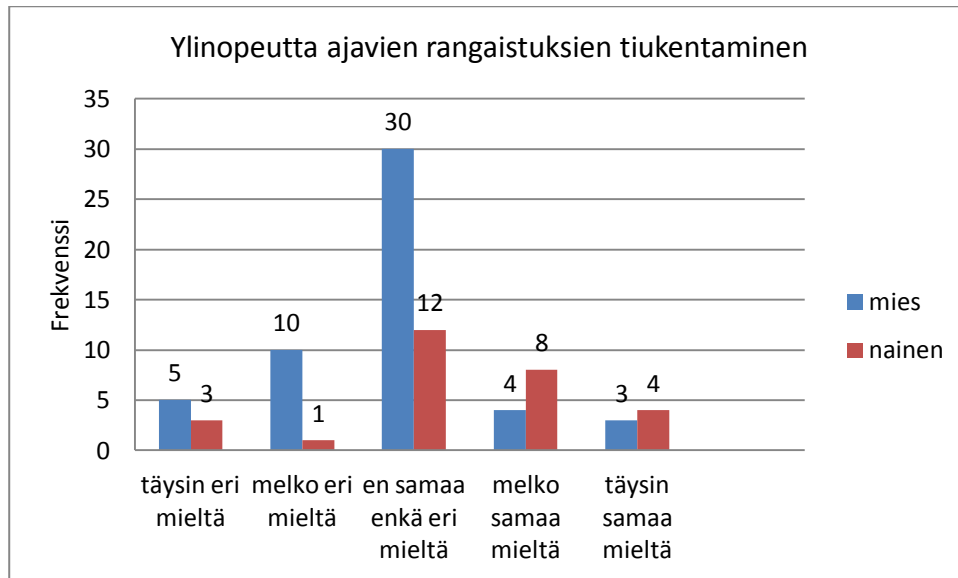
Kuva 23. Ylinopeutta ajaminen matkustajan painostuksesta (f=78)

Kysymyksessä ”olen ajanut ylinopeutta toisen autoilijan painostuksen takia” miesvastaajista (f=6) ja naisvastaajista (f=2) oli täysin samaa mieltä. Tässäkin kysymyksessä kuitenkin suurin osa vastaajista oli täysin eri mieltä. (Kuva 24.)



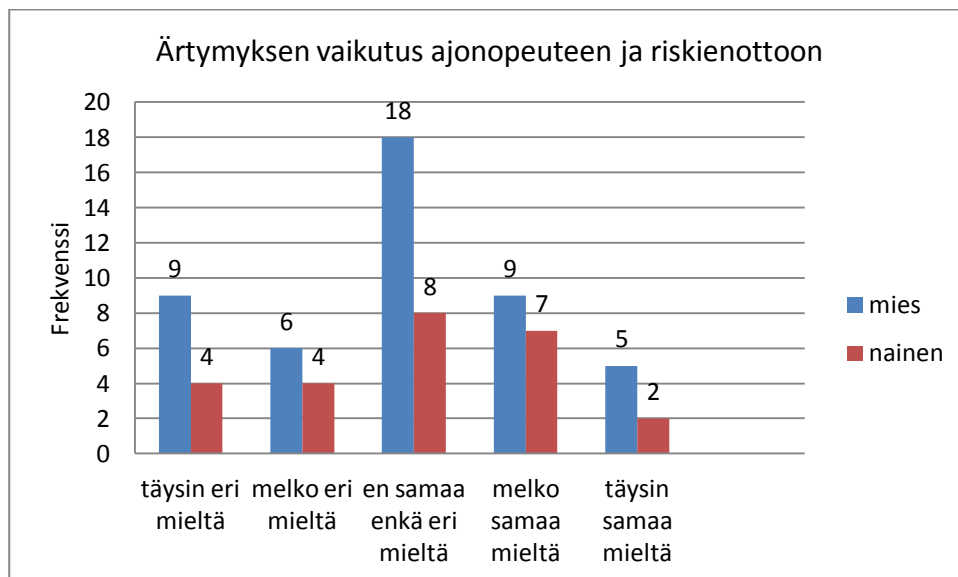
Kuva 24. Ylinopeutta ajaminen toisen autoilijan painostuksesta (f=78)

Miehistä vain (f=7) ja naisista vain (f=12) haluaisi tiukentaa ylinopeutta ajavien rangaistuksia. Suurin osa vastaajista (f=42) oli valinnut vastausvaihtoehdon ”en samaa enkä eri mieltä”. (Kuva 25.)



Kuva 25. Ylinopeutta ajavien rangaistuksien tiukentaminen (f=80)

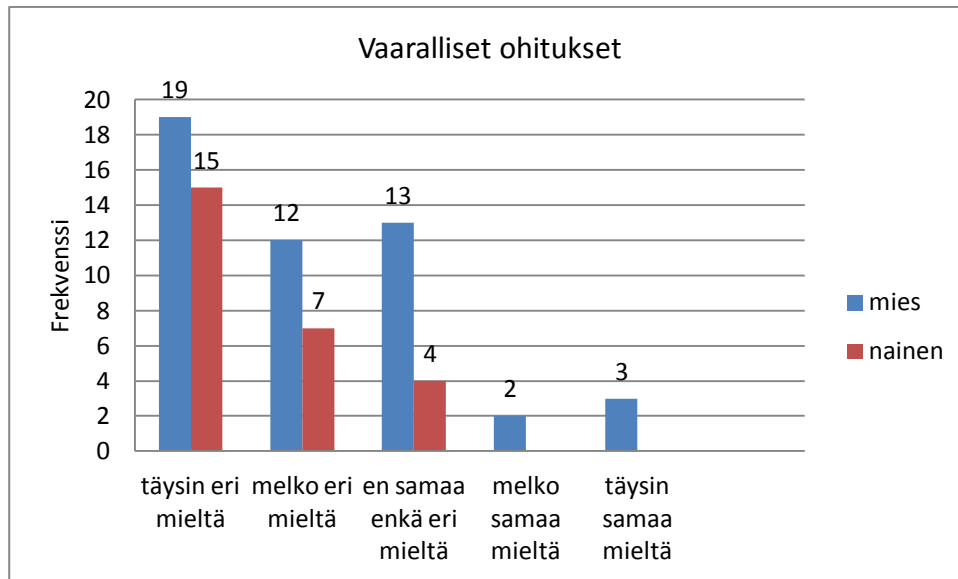
Miesvastaajista (f=14) ja naisvastaajista (f=8) antoi ärtymyksen vaikuttaa ajonopeuteensa ja tiedosti, että riskienotto lisääntyy. Miesvastaajista (f=15) ja naisvastaajista (f=8) oli sitä mieltä, että ei antanut ärtymyksen vaikuttaa ajonopeuteen. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,686). (Kuva 26.)



Kuva 26. Ärtymyksen vaikutus ajonopeuteen ja riskienottoon (f=72)

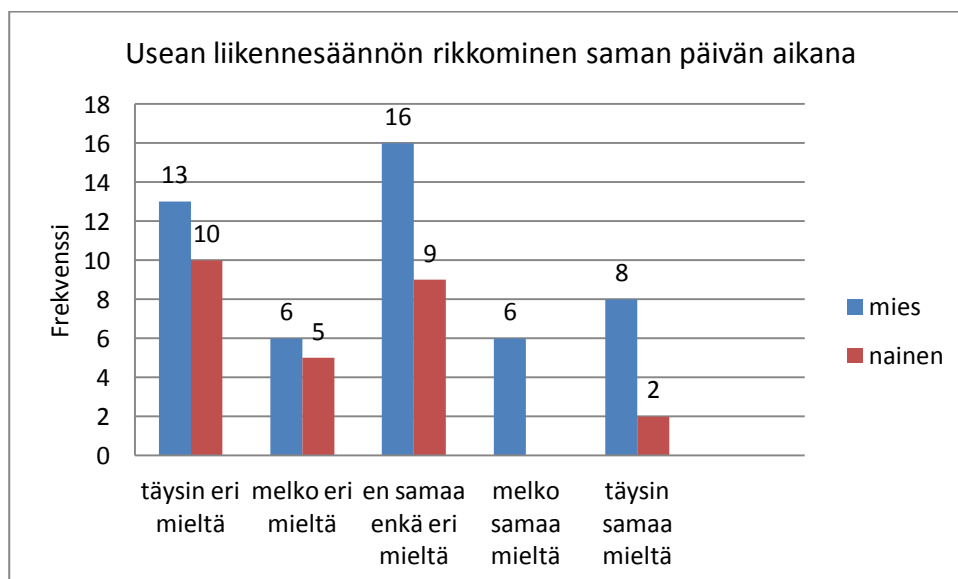
Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että ei ole tehnyt vaarallisia ohituksia. Miehistä (f=3) oli valinnut ”täysin samaa mieltä” vastausvaihtoehdon ja (f=2) oli valinnut ”melko samaa mieltä” vaihtoehdon. Suurin osa naisvastaajista (f=15) ei ollut tehnyt

vaarallisia ohituksia ja miesvastaajistakin ($f=19$) oli valinnut ”täysin eri mieltä” vastausvaihtoehdon. Miehet tekivät vaarallisia ohituksia enemmän kuin naiset (p -arvo 0,029). (Kuva 27.)



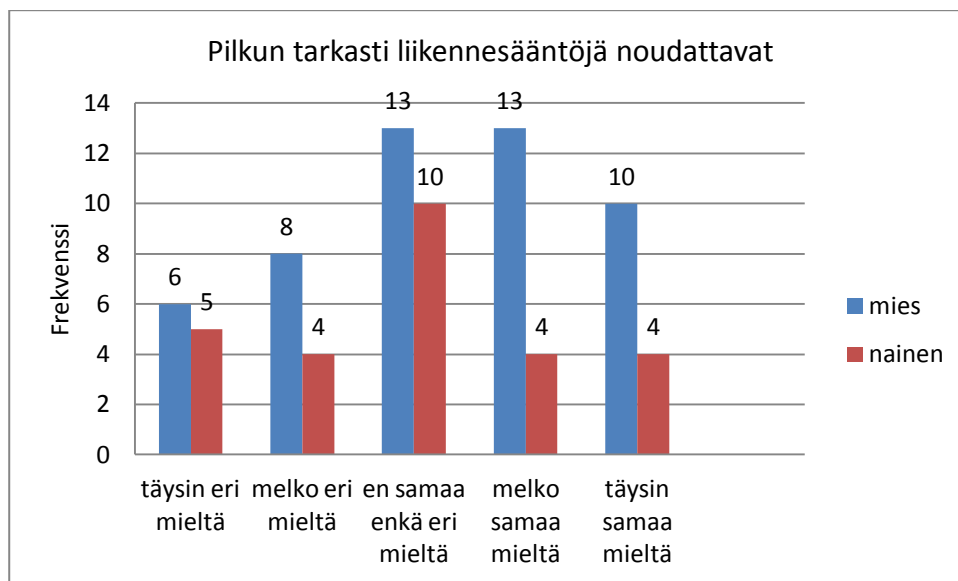
Kuva 27. Vaaralliset ohitukset ($f=75$)

Miesvastaajat rikkoivat useammin liikennesääntöjä kuin naiset (p -arvo 0,066). Miesvastaajista ($f=8$) oli rikkonut useampaa liikennesääntöä saman päivän aikana, kun naisvastaajista vain ($f=2$) oli rikkonut useampaa liikennesääntöä saman päivän aikana. Suurin osa vastaajista ($f=23$) oli kuitenkin sitä mieltä, että ei ole rikkonut useaa liikennesääntöä saman päivän aikana. Melko moni ($f=25$) oli valinnut ”en samaa enkä eri mieltä” vastausvaihtoehdon. (Kuva 28.)



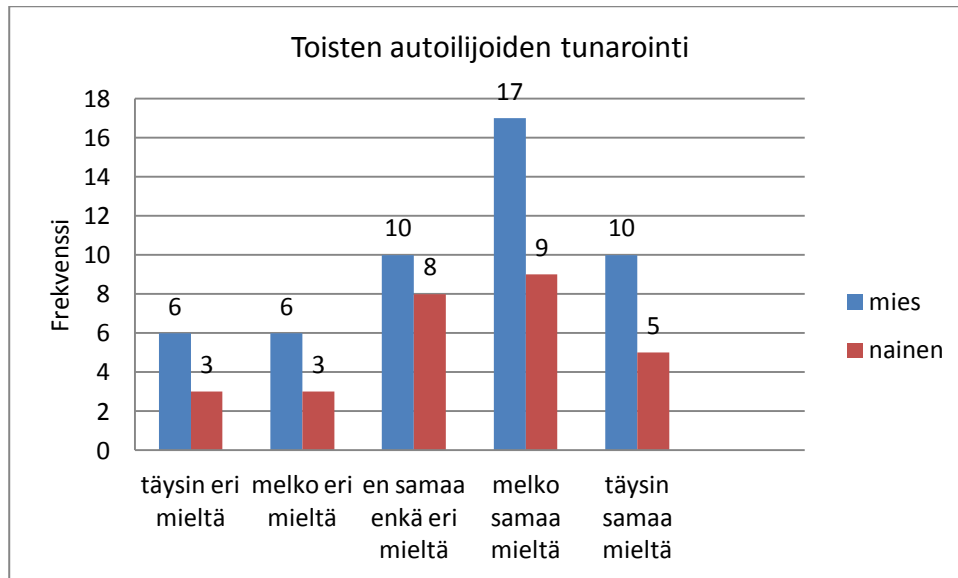
Kuva 28. Usean liikennesäännön rikkominen saman päivän aikana (f=75)

Kysyttäessä ärsyttääkö toisten autoilijoiden pilkun tarkasti liikennesääntöjä noudattava ajotyylillä suuri osa vastaajista (f=31) oli valinnut vastausvaihtoehdot ”melko samaa mieltä” (f=17) tai ”täysin samaa mieltä” (f=14). Noin puolet vastaajista (f=23) oli valinnut vastausvaihtoehdon ”en samaa enkä eri mieltä”. Miesvastaajista (f=23) oli valinnut ”melko samaa mieltä” tai ”täysin samaa mieltä” vastausvaihtoehdon. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,283). (Kuva 29.)



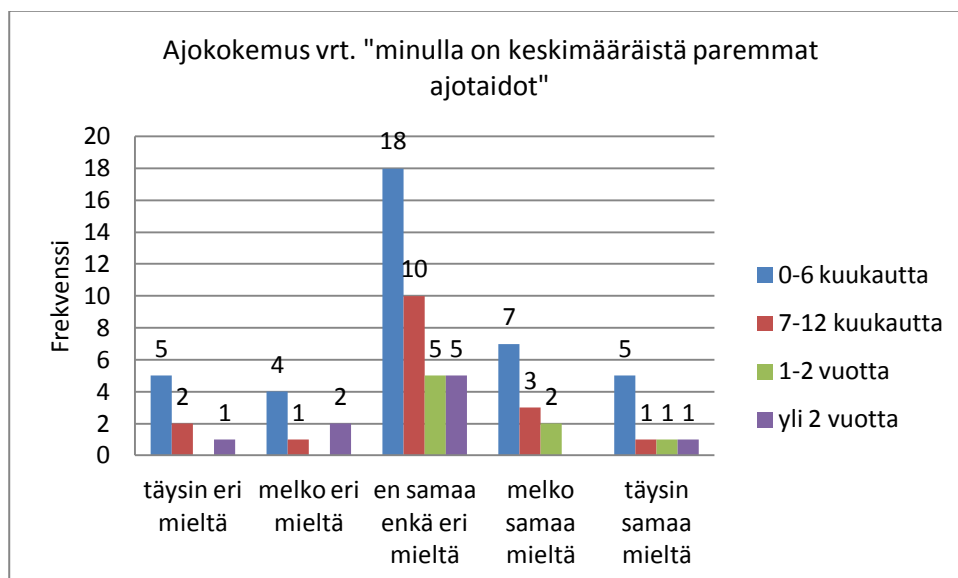
Kuva 29. Pilkun tarkasti liikennesääntöjä noudattavat (f=77)

Suurin osa vastaajista (f=41) ärsyyntyi toisten autoilijoiden tunaroinnista liikenteessä. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,919). (Kuva 30.)



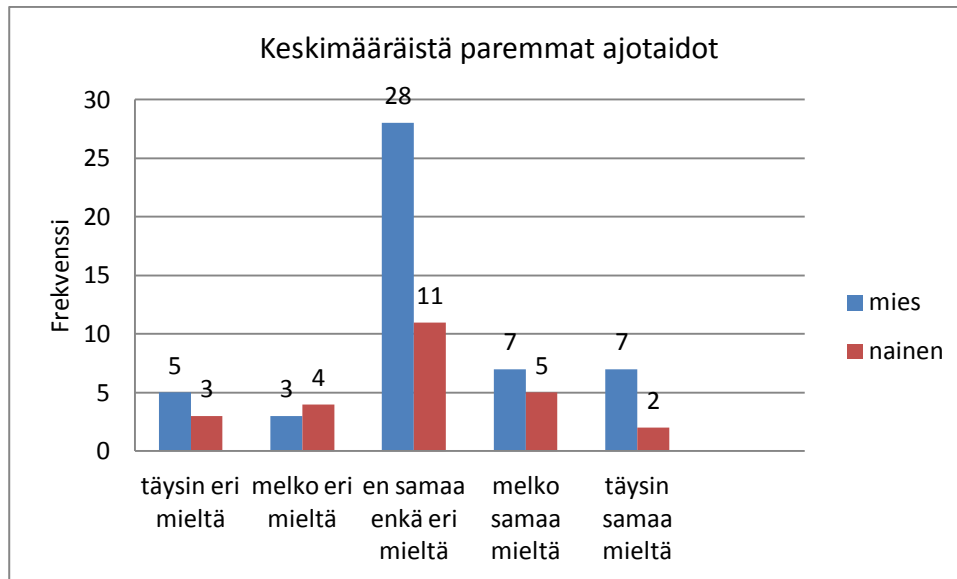
Kuva 30. Toisten autoilijoiden tunarointi (f=77)

Ajokokemus ei olennaisesti vaikuttanut siihen, minkälaisiksi kuljettaja ajattelee omat ajotaidot. Suurin osa vastaajista (f=39) oli omistanut ajokortin vasta 0 - 6 kuukautta. Kuitenkin tässä ryhmässä vastaajista (f=5) oli valinnut ”täysin samaa mieltä” vastausvaihtoehdon. Kaikissa ryhmissä suurin osa vastaajista ei ottanut kantaa tähän kysymykseen. Kuitenkin vastaajista (f=20) koki, että heillä on keskimääräistä paremmat ajotaidot. (Kuva 31.)



Kuva 31. Ajokokemus vrt. ”minulla on keskimääräistä paremmat ajotaidot” (f=73)

Sukupuolten välillä ei ollut eroja kysyttäessä onko heillä keskimääräistä paremmat ajotaidot (p-arvo 0,453). Suurin osa vastaajista ei ottanut kantaa tässä kysymyksessä. (Kuva 32.)

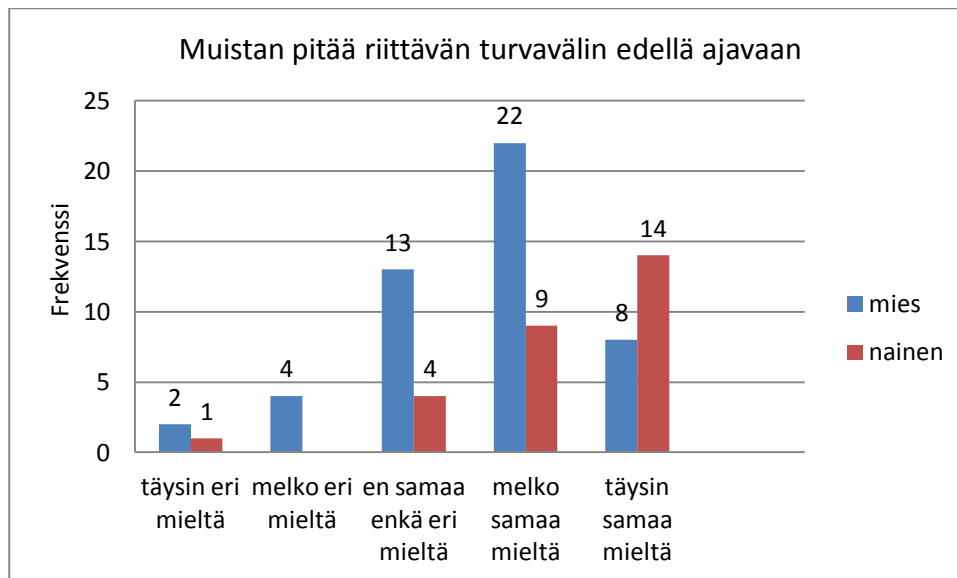


Kuva. 32. Keskimääräistä paremmat ajotaidot (f=75)

Molemmat sukupuolet olivat sitä mieltä, että toisten autoilijoiden liian lähellä ajaminen saa heidät hermostumaan (f=76). Melko tai täysin samaa mieltä oli miesvastaajista (f=29) ja naisvastaajista (f=20).

Suuri osa vastaajista (f=31) ei ollut ottanut kantaa kysymyksessä ”liikenteen kiivas rytmi on usein keskittymistäni häiritsevä tekijä”. Vastaajista jotka olivat valinneet muita vastausvaihtoehtoja, olivat useat valinneet täysin tai melko eri mieltä (f=21) eli liikenteen kiivas rytmi ei häirinnyt heidän keskittymistään. Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,309).

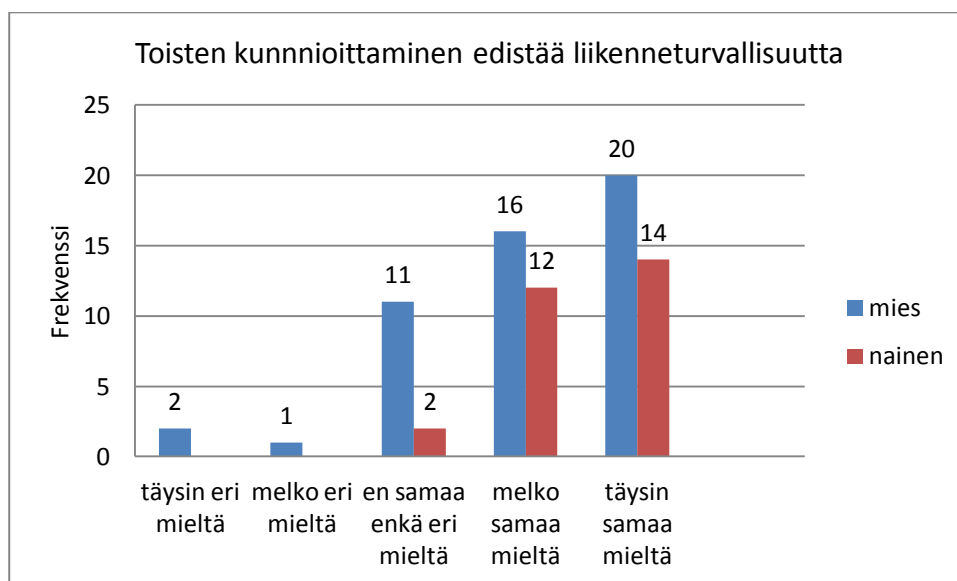
Molemmat sukupuolet olivat sitä mieltä, että muistavat pitää riittävän turvavälin edellä ajavaan (f=77). Naisista (f=23) oli valinnut melko tai täysin samaa mieltä vastausvaihtoehdon ja miehillä vastaava luku oli (f=30). Naiset muistivat useammin pitää riittävän turvavälin (p-arvo 0,008). (Kuva 33.)



Kuva 33. Muistan pitää riittävän turvavälin edellä ajavaan (f=77)

Suurin osa vastaajista (f=62) oli valmis antamaan tilaa toiselle autoilijalle esim. kais-
taa vaihdettaessa. Miesvastaajista (f=6) oli valinnut melko tai täysin eri mieltä vasta-
usvaihtoehdon ja naisvastaajista (f=3) oli valinnut melko eri mieltä vaihtoehdon. Su-
kupuolten välillä ei ollut suuria eroja (p-arvo 0,135).

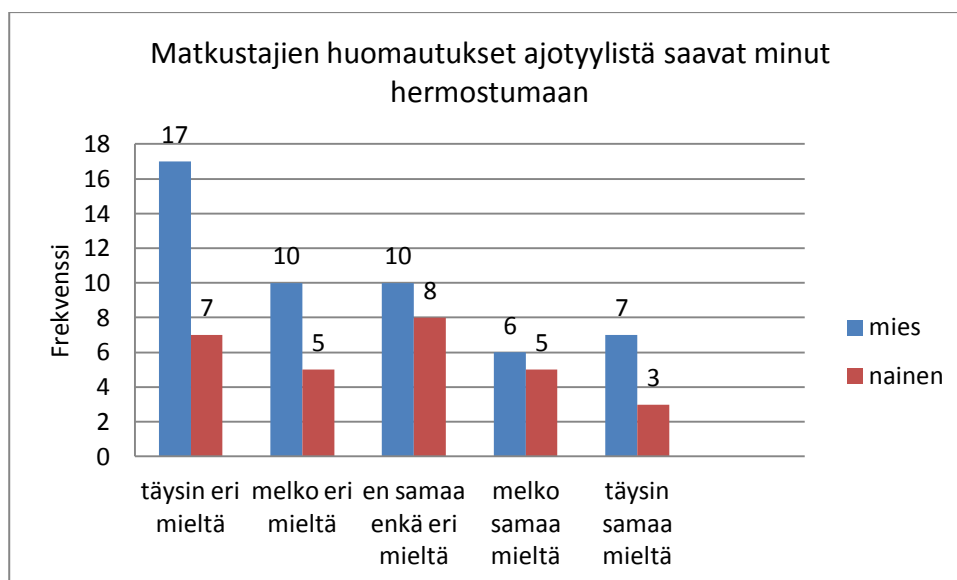
Naisvastaajista (f=26) ja miesvastaajista (f=36) oli sitä mieltä, että toisten kunnioitta-
minen edistää liikenneturvallisuutta. Miesvastaajista (f=3) oli valinnut melko tai täysin
eri mieltä vastausvaihtoehdon. Naisten mielestä toisten kunnioittaminen edistää
enemmän liikenneturvallisuutta (p-arvo 0,063). (Kuva 34.)



Kuva 34. Toisten kunnioittaminen edistää liikenneturvallisuutta (f=78)

Vastaajat olivat myös sitä mieltä, että väärät asenteet ovat riski liikenneturvallisuudelle. Miesvastaajista (f=11) ja naisvastaajista (f=3) oli valinnut melko tai täysin eri mieltä vastausvaihtoehdon. Suurin osa miehistä (f=29) ja naisista (f=22) oli valinnut melko tai täysin samaa mieltä vastausvaihtoehdon ja olivat sitä mieltä, että väärät asenteet ovat riski liikenneturvallisuudelle. Sukupuolten välillä ei ollut suuria eroja (p-arvo 0,172).

Miesvastaajista (f=13) ja naisvastaajista (f=8) oli sitä mieltä, että matkustajien huomautukset ajotyylistä saavat heidät hermostumaan. Täysin tai melko eri mieltä oli miehistä (f=27) ja naisista (f=13). Sukupuolten välillä ei ollut suuria eroja (p-arvo 0,557). (Kuva 35.)



Kuva 35. Matkustajien huomautukset ajotyylistä saavat minut hermostumaan (f=78)

Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että heidän ei ole tarvinnut ajaa matkustajien painostuksesta hiljempaa (f=39). Melko tai täysin samaa mieltä oli miesvastaajista (f=10) ja naisvastaajista (f=4). Sukupuolten välillä ei ollut eroja (p-arvo 0,864).

8 POHDINTA

8.1 Tulosten tarkastelu

8.1.1 Suhtautuminen päihtyneenä ajamiseen

Aiemmissa tutkimuksissa (THL 2012, Laapotti ym. 2002) on käynyt ilmi, että tyyppilistä nuorten riskikäyttäytymistä on kaahailu, humalassa ajaminen ja kyydissä oleminen. Tutkimuksen mukaan miehet raportoivat ajavansa useammin humalassa kuin naiset (Laapotti, Keskinen, Rajalin 2002). Toisen tutkimuksen (4. Liikenneturva 2008) mukaan nuoret suhtautuvat kielteisesti humalassa ajamiseen, mutta 13 % kuitenkin ilmoitti että on hyvä ajaja myös humalassa. Pojat myös ajavat enemmän humalassa kuin tytöt (4. Liikenneturva 2008). Tutkimuksen (Laapotti & Keskinen 2005) mukaan ammattioppilaitoksen oppilaat ovat useammin olleet alkoholia nauttineen kuljettajan kyydissä. Ammattioppilaitoksen pojista 80 % ilmoitti, että ei ollut koskaan ajanut autoa alkoholin vaikutuksen alaisena (Laapotti & Keskinen 2005).

Tässä opinnäytetyössä vastaajat suhtautuivat kielteisesti päihtyneenä ajamista kohtaan, toisin kuin aiemmissa tutkimuksissa (Laapotti, Keskinen, Rajalin 2002) on käynyt ilmi. Sukupuolten välillä ei ollut vastauksissa eroja. Päihtyneen kuljettajan kyydissä oli ollut miesvastaajista (f=5). Vaikka tämän tutkimuksen otos on pieni, niin voidaan kuitenkin huomata, että samalla tavalla kuin aiemmissa tutkimuksissa (THL 2012, Laapotti ym. 2002) on käynyt ilmi, että nuoret ovat olleet humalaisen kuskin kyydissä niin myös tässä tutkimuksessa.

Vuosittain kuolee keskimäärin 79 ja loukkaantuu 900 henkilöä onnettomuuksissa, joissa rattijuoppo on ollut osallisena. Menehtyneistä miehiä on 87 % ja loukkaantuneita 77 %. (1. Liikenneturva 2012.) Vuonna 2012 Suomessa oli voimassa 3,61 miljoonaa ajokorttia eli joka neljännellä viidestä suomalaisesta on ajokortti (Trafi 2012). Ympäri suomea tehdyissä ratsiatutkimuksissa käy ilmi, että kuljettajista 0,2 - 0,3 % ajaa autoa päihtyneenä eli veressä on alkoholia yli 0,5 % (Karkola 2009). Valtaosa vastaajista (f=73) tässä tutkimuksessa ei ollut joutunut onnettomuuteen, jonka rattijuoppo olisi aiheuttanut. Naisvastaajat kuitenkin pelkäsivät enemmän, että joutuvat onnettomuuteen rattijuopon takia.

Vuonna 2012 Kymenlaaksossa tapahtui 20 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta jossa alkoholilla oli osuutta. Vuonna 2011 tapahtui 25 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, jossa alkoholi oli osallisena. (2. Tilastokeskus 2012.) Liikenne- ja viestintäministeriön mielestä uusi kuljettaja voitaisiin määrätä käyttämään alkolukkoa jo ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010). Alkolukon asentamista autoon ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen kannatti tässä tutkimuksessa enemmän naisvastaajat.

Tässä opinnäytetyössä suurin osa vastaajista (f=68) oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle. Vastaukset sopivat siihen, että vastaajat eivät ole ajaneet päihtyneenä ja pitävät sitä myös riskinä liikenneturvallisuudelle. Rattijuoppojen aiheuttamia onnettomuuksia tapahtuu suhteellisen paljon ja suurin osa vastaajista (f=55) koventaisi rattijuoppojen rangaistuksia. Miesvastaajista (f=5) ja naisvastaajista vain (f=1) oli asiasta eri mieltä.

8.1.2 Suhtautuminen ylinopeuteen

Tutkimuksen (6. Liikenneturva 2012) mukaan erityisesti nuorten miesten ajotyylille on tyypillistä suuret ajonopeudet, lyhyet turvavälit, liikennesääntöjen vähäinen kunnioittaminen, ajaminen humalassa ja ajaminen ilman turvavyötä. Naisten ajotyylissä puuttuu kilpaileminen ja aggressiivinen ajotyyli, toisin kuin miehiltä. Onnettomuusriskin on huomattu kasvavan silloin kun kyydissä on kuljettajan lisäksi muita nuoria. Nuorelle tulee usein näyttämisen halu ja tarve kilpailla, jolloin riskit lisääntyvät huomattavasti. Nuorille on myös tyypillistä yliarvioida omia ajotaitojaan. (6. Liikenneturva 2012.) Yleensä kun nuorella on kavereita kyydissä, onnettomuusriski kasvaa (1. THL 2012).

Tässä tutkimuksessa naiset olivat enemmän sitä mieltä, että ylinopeutta ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle. Miesvastaajista (f=11) oli sitä mieltä, että ylinopeus ei ole riski liikenneturvallisuudelle, kun vastaava luku naisilla oli vain (f=1). Naiset olivat enemmän sitä mieltä, että ylinopeutta ajavien rangaistuksia tulisi tiukentaa, mutta suurin osa vastaajista oli valinnut kuitenkin ”en samaa enkä eri mieltä” vastausvaihtoehdon. Samalla tavalla kuin aikaisemmissa tutkimuksissa (6. Liikenneturva 2012) myös tässä tutkimuksessa käy ilmi, että miehet jättävät useammin noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta. Miesvastaajat olivat myös useammin olleet kuljettajan kyydissä, joka on jättänyt noudattamatta nopeusrajoitusta. Vaikka miehet

jättivät useammin noudattamatta nopeusrajoitusta niin silti suurin osa vastaajista (f=58) oli sitä mieltä, että nopeusrajoitukset ovat tarpeellisia ja sukupuolten välillä ei ollut merkittäviä eroja. Miesvastaajista (f=16) oli ajanut kilpaa liikenteessä. Naisvastaajista vain (f=4) oli ajanut kilpaa liikenteessä. Miehet ottavat siis enemmän tietoista riskiä liikenteessä kuin naiset ja tämä tulee ilmi myös aiemmissa tutkimuksissa (6. Liikenneturva 2012).

Tutkimuksen mukaan (Laapotti & Keskinen 2005) tytöt huomauttavat poikia useammin kuljettajan liian kovasta nopeudesta. Ammattioppilaitoksessa opiskelevat pojat ajoivat tutkimuksen mukaan (Laapotti & Keskinen 2005) useammin ylinopeutta kuin tytöt. Lisäksi ammattioppilaitoksessa opiskelevat pojat kertoivat ajavansa useammin ylinopeutta kuin lukiossa opiskelevat pojat (Laapotti & Keskinen 2005).

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mielestä yksi tärkeimmistä asioista liikenneturvallisuuden lisäämiseksi on ajonopeuksiin vaikuttaminen. Työryhmän mukaan yksi mahdollinen rangaistus kuljettajakohtaisesti olisi nopeuden rajoittaminen. Toistuvista sääntörikkomuksista uusi kuljettaja voitaisiin määrätä käyttämään teknistä nopeusrajoitinta tai satelliittipaikanninta jonka avulla voitaisiin seurata kuljettajan liikkeitä. Työryhmän mielestä kuljettajakohtaista rajoitusta osoittava 80km/h lätkä koetaan leimaavana ja siksi tekninen nopeusrajoitin tai satelliittipaikannin olisi parempi vaihtoehto. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010.)

Tässä tutkimuksessa ylinopeutta ajavien rangaistuksia tiukentaisi naisvastaajista (f=12) ja miesvastaajista (f=7). Suurin osa vastaajista (f=42) oli valinnut vastausvaihtoehdon ”en samaa enkä eri mieltä”. Nuoret olivat jyrkästi nopeusrajoittimen asennusta vastaan. Suurin osa vastaajista (f=49) ei halua, että nuorten autoihin otetaan uudestaan käyttöön maksimissaan 80 km/h ajonopeutta osoittava lätkä. Sukupuolten välillä ei ollut eroja.

8.1.3 Liikennekäyttäytyminen

Tutkimuksesta (Laapotti & Keskinen 2005) kävi ilmi, että nuoren toimiessa kuljettajana matkustajat olivat hyvin harvoin pyytäneet ajamaan hiljempaa tai lujempaa. Ammattioppilaitoksen poikien kohdalla oli kuitenkin enemmän yritetty yllyttää ylinopeuteen tai yrittää hillitä ajonopeutta. Tyttöjen ajonopeuteen eivät matkustajat olleet juurikaan puuttuneet.

Tässä tutkimuksessa miehet ovat ajaneet useammin ylinopeutta matkustajien painostuksesta, kuten myös aiemmissa tutkimuksissa (Laapotti & Keskinen 2005) on sama asia todettu. Miehet myös vastasivat, että ovat ajaneet ylinopeutta useammin toisen autoilijan painostuksesta kuin naiset. Miesvastaajilla ($f=7$) oli myös enemmän näyttämisen halua. Naisvastaajista suurin osa oli valinnut ”täysin eri mieltä” vastausvaihtoehdon. Suuri osa vastaajista oli sitä mieltä, että heidän ei ole tarvinnut ajaa matkustajien painostuksesta hiljempaa ($f=39$).

Tutkimuksen (Rajalin & Pöysti 2006) mukaan vastaajat olivat sitä mieltä, että väärät asenteet ovat eniten liikennettä vaarantava tekijä. Lisäksi 14 % vastaajista oli sitä mieltä, että huono liikennekuri on myös ongelma liikenneturvallisuudelle. Ylinopeutta vastaajat pitivät kolmanneksi vaarallisimpana tekijänä. Tässä tutkimuksessa miesvastaajat rikkoivat useammin liikennesääntöjä kuin naiset. Vastaajat olivat myös sitä mieltä, että väärät asenteet ovat riski liikenneturvallisuudelle. Suurin osa vastaajista ($f=62$) oli valmis antamaan tilaa toiselle autoilijalle esim. kaistaa vaihdettaessa. Naisvastaajista ($f=26$) ja miesvastaajista ($f=36$) oli sitä mieltä, että toisten kunnioittaminen edistää liikenneturvallisuutta.

Tutkimuksessa (Rajalin & Pöysti 2006) käy ilmi, että miehet kokivat, että huonot tiet ja sääolosuhteet olivat liikenteelle vaarallisimpia tekijöitä. Naiset vastasivat miehiä useammin, että ylinopeudella ajaminen ja liikenteen kiivas rytmi oli vaarallisimpia tekijöitä liikenteessä. Nuoret kokivat myös, että kuljettajan huonot ajotaidot olivat riski liikenteessä. Tässä tutkimuksessa liikenteen kiivas rytmi ei häirinnyt suurinta osaa vastaajista.

Tutkimuksen (Rajalin & Pöysti 2006) vastaajat pelkäsivät vuonna 2006 liikenteessä rattijuoppoja, hurjastelijoita ja hirvieläimiä. Koettuja pelonkohteita yhdistävä tekijä oli ulkopuolelta tuleva ”yllätystekijä”. Tutkimuksessa (Rajalin & Pöysti 2006) käy ilmi, että kuljettajan luottamus omia ajotaitoja kohtaan on hieman laskenut. Nuorten ajotavalle on kuitenkin tyypillistä omien taitojen yliarviointi ja suurempi riskinotto (2. Liikenneturva 2012). Tässä tutkimuksessa suurin osa vastaajista ($f=61$) oli sitä mieltä, että jokin ulkoinen tekijä esim. sääolosuhteet saivat heidät miettimään ajonopeuttaan. Sukupuolten välillä ei ollut eroja. Molemmat sukupuolet olivat sitä mieltä, että muistavat pitää riittävän turvavälin edellä ajavaan ($f=77$).

Kuljettajat olivat vastanneet tutkimuksessa (Rajalin & Pöysti 2006), että ärsyttävimpinä asiana liikenteessä koettiin liian lähellä ajaminen ja toisten kuljettajien tekemät vaaralliset ohitukset. Tässä tutkimuksessa suurin osa nuorista aikuisista oli sitä mieltä, että ei ole tehnyt vaarallisia ohituksia. Molemmat sukupuolet olivat sitä mieltä, että toisten autoilijoiden liian lähellä ajaminen saa heidät hermostumaan (f=76).

Ärtymys liikennesääntöjä rikkovia kuljettajia kohtaan oli lisääntynyt (Rajalin & Pöysti 2006). Naiskuljettajia ei ärsyttänyt niin paljon matkustajien huomautukset ajotyylisestä kuin mieskuljettajia (Rajalin & Pöysti 2006). Nuoria ärsytti enemmän pilkuntarkasti liikennesääntöjä noudattavat kuljettajat, matkustajien huomautukset ajotyylisestä, toisten tunarointi ja ruuhkat (Rajalin & Pöysti 2006). Tässä tutkimuksessa suurin osa vastaajista ärsyyntyi toisten autoilijoiden tunaroinnista liikenteessä, miehet kuitenkin enemmän kuin naiset. Miesvastaajista (f=13) ja naisvastaajista (f=8) oli sitä mieltä, että matkustajien huomautukset ajotyylisestä saavat heidät hermostumaan. Suuri osa vastaajista (f=39) oli kuitenkin sitä mieltä, että matkustajien huomautukset eivät ärsytä heitä. Miesvastaajia ärsytti enemmän toisten autoilijoiden pilkun tarkasti liikennesääntöjä noudattava ajotyyl.

Tutkimuksen (Rajalin & Pöysti 2006) mukaan yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että suuttumus ei ole vaikuttanut riskinottoon. Nuoret vastasivat useammin, että ärtymys vaikuttaa ajotapaan. Kuitenkin nuorista 45% vastasi että ei anna ärtymyksen vaikuttaa ajotapaan. Tutkimuksien (6. Liikenneturva 2012) mukaan noin 83 - 90 prosenttia nuorista kuljettajista ajaa autoa maltillisesti. Ajokokemuksen karttuessa laskee myös onnettomuusriski. Tässä tutkimuksessa sukupuolten välillä ei ollut suuria eroavaisuuksia kysyttäessä ärsyttääkö heitä jos liikennevirta kulkee liian hitaasti. Vastaukset jakautuivat melko tasan kaikille vastausvaihtoehdoille. Naisvastaajista (f=9) ja miesvastaajista (f=8) ei ärsyyntynyt, jos liikennevirta kulki liian hitaasti. Tässä tutkimuksessa miesvastaajista (f=14) ja naisvastaajista (f=8) antoi ärtymyksen vaikuttaa ajonopeuteensa ja tiedostaa, että riskienotto lisääntyy. Sukupuolten välillä ei ollut tässä kysymyksessä eroavaisuuksia ja vastaukset jakautuivat tasaisesti molempiin päihin vastausvaihtoehdoja.

Nuorten mielestä liikenteeseen liittyvät lait ovat tarpeellisia. Suurimmat riskit nuorten mielestä liikenneturvallisuudelle ovat ylinopeus ja näyttämisen tarve. Nuoret kokevat että turvavöiden käyttämättä jättäminen ja kavereiden yllytys ei ole riski liikennetur-

vallisuudelle. (4. Liikenneturva 2008.) Pojat tuntevat olevansa parempia kuljettajia kuin muut. (4. Liikenneturva 2008.) Tässä tutkimuksessa ajokokemus ei olennaisesti vaikuttanut siihen minkälaisiksi kuljettaja ajattelee omat ajotaidot. Suurin osa vastaajista ei ottanut kantaa tässä kysymyksessä. Kuitenkin vastaajista (f=20) koki, että heillä on keskimääräistä paremmat ajotaidot.

Tutkimuksen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010) perusteella nuoret ovat itse sitä mieltä, että kovatkin rangaistukset ovat hyväksyttävissä jos ne parantavat turvallisuutta. Nuoret kuitenkin ilmaisivat, että rangaistuksista pitää saada riittävästi tietoa ja perusteluja. Nuoret ovat kiinnostuneita motivoivista kasvatustieteistä. Nuoret kokivat että rangaistukset ja valvonta eivät olleet yhtä tehokkaita valistuskeinoja. Paljon riskejä ottavat nuoret eivät kokeneet valistuksen vaikuttavan heidän toimintaansa. Nämä nuoret tarvitsivat rajumpaa valistusta ja kuvia todellisilta onnettomuuspaikoilta.

Kysyttäessä pitäisikö liikennevalvontaa lisätä, valtaosa vastaajista (f=28) oli valinnut ”en samaa enkä eri mieltä” vastausvaihtoehdon. Loput vastaukset jakautuivat tasaisesti kumpaakin päähän vastausvaihtoehtoja. Miesvastaajat olivat enemmän sitä mieltä, että sikon saaminen hillitsee ajonopeutta. Sukupuolten välillä ei kuitenkaan ollut suuria eroja ja suuri osa vastaajista (f=25) oli valinnut ”en samaa enkä eri mieltä” vastausvaihtoehdon.

8.2 Tutkimuksen luotettavuus ja eettisyys

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa kokonaisluotettavuus perustuu validiteettiin ja reliabilitettiin. Validiteetin kannalta pitää pohtia onko tutkimuksessa tutkittu ja tarkasteltu sitä asiaa mitä on ollut tarkoitus. Mittarin luotettavuus on keskeisin asia. (Ks. Kankkunen, Vehviläinen-Julkunen 2009, 152.) Tässä tutkimuksessa validiteetti on varmistettu tarkalla tiedonkeruulla ja huolellisella kyselylomakkeen suunnittelulla (Ks. Heikkilä 2010, 30).

Tutkimukselle asetettiin selkeät tutkimuskysymykset, jotta tiedettiin mitä tutkitaan ja mitä halutaan saada selville (Ks. Heikkilä 2010, 29). Käsitteet ja muuttujat on tarkoin määritelty muuttujataulukkaan ja merkitty mistä tieto löytyy teoriapohjasta ja mikä kysymys aiheuttaa käsittelee kyselylomakkeessa (Ks. Heikkilä 2010, 30). Kyselylomakkeen kysymykset mittasivat hyvin tutkimuskysymysten kannalta oikeita asioita (Ks. Heikkilä 2010, 188).

Tutkittava perusjoukko on tässä tutkimuksessa tarkoin määritelty, jotta saatiin mielekäs otos tutkittavasta kohderyhmästä (Ks. Heikkilä 2010, 30). On kuitenkin mahdollista, että tutkimuksessa esiintyy systemaattisia virheitä, jos vastaajat ovat kaunistelleet vastauksiaan tai vastanneet niin kuin he olettavat että on toivottua vastata (Ks. Heikkilä 2010, 186).

Tieteellistä tutkimusta voidaan pitää luotettavana ja eettisesti hyväksyttävä ja tutkimustuloksia uskottavina, jos tutkimus on tehty hyvää tieteellistä käytäntöä noudattaen. Tätä tutkimusta tehdessä on käytetty rehellisyyttä, yleistä huolellisuutta, tarkkuutta tutkimustyössä, tulosten tallentamisessa. (Ks. Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012, 3 – 4.)

Tässä tutkimuksessa on käytetty huolella muita lähteitä ja lähteet on merkitty tekstiin. Lähteisiin on suhtauduttu kriittisesti ja arvioitu voiko tietoa käyttää. Vanhempia tutkimuksia on käytetty, koska on haluttu vertailla liikennekäyttäytymisen muuttumista vuosien varrella. (Ks. Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012, 3-4.)

Tarvittava tutkimuslupa hankittiin Etelä-Kymenlaakson ammattikoulun rehtorilta. Sopimus opinnäytetyöstä on toimitettu opintotoimistoon asianmukaisesti. Saatekirjeessä on kerrottu, että tutkimustulokset jäävät Kotkan kaupungin ja Ehkäise tapaturmat 2009-2015 hankkeen käytettäväksi. Lisäksi opinnäytetyö tallennetaan Theseukseen, jossa se on kaikkien nähtävillä kokonaisuudessaan. (Ks. Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012, 3-4.)

Tutkimuksessa on käytetty tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisia ja eettisiä tiedonhankinta-, tutkimus- ja arviointimenetelmiä. Tutkimustulokset on kerätty asianmukaisesti, kenenkään yksityisyyttä loukkaamatta ja aineisto on hävitetty tulosten tulokinnan jälkeen. Syötettäessä tutkimustuloksia SPSS-ohjelmaan käytettiin erityistä huolellisuutta ja tarkkaavaisuutta. Tutkimustulokset on esitetty käyttäen vastuullista tiedeviestintää ja avoimuutta mitään tietoa pimittämättä. (Ks. Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012, 3-4.)

Reliabiliteetti tarkoittaa tulosten tarkkuutta ja sitä, että tutkimustulokset eivät saa olla sattumanvaraisia. Tutkimuksen tulee olla toistettavissa riippumatta tutkijasta, missä tutkitaan tai ajasta milloin tutkitaan. (Ks. Heikkilä 2010, 30) Kyselylomake oli esites-

tattu ennen tutkimuksen toteutusta ja muutokset tehtiin esiin tulleiden parannusehdotuksien pohjalta (Ks. Heikkilä 2012, 49).

Tutkimustuloksien kirjoittamisen jälkeen on huomattu muutamia asioita, joita olisi pitänyt miettiä tarkemmin ennen lomakkeen lähettämistä. Kysyttäessä vastaajilta onko hän ajanut ylinopeutta, olisi kysymykseen voinut laittaa mitä ylinopeudella tässä tutkimuksessa tarkoitetaan. Kysyttäessä onko vastaaja ajanut autoa alkoholin vaikutuksen alaisena, olisi vastausvaihtoehtoihin voinut sisällyttää sen kuinka monta annosta hän oli juonut ennen autolla ajamista. Vastausvaihtoehdot olisivat voineet olla neljä portaiset eli vastausvaihtoehdon ”en samaa enkä eri mieltä” olisi voinut jättää pois, koska muutamissa kysymyksissä suurin osa vastaajista on valinnut tämän vaihtoehdon. Tuloksia ei niistä kysymyksistä saatu suuntaan eikä toiseen.

Tutkimuksessa saatiin selville nuorten asenteita ylinopeutta, päihtyneenä ajamista ja liikennekäyttäytymistä kohtaan. Kuitenkin on otettava huomioon, että tutkittava joukko oli vain pieni osa Kymenlaakson ammattikoulun opiskelijoita Kotkan toimipisteestä.

8.3 Loppusanat ja jatkoehdotukset

Koen että tämä tutkimus on tarpeellinen, koska uutisissa on liian usein juttuja nuorten aiheuttamista onnettomuuksista, kuolemantapauksista ja rattijuopumustapauksista. Lisäksi ajoneuvojen määrä vain tulee lisääntymään vuosien myötä ja samalla onnettomuusriski kasvaa. Vaikka nykyautoissa onkin hyvät turvalaitteet niin se ei kokonaan poista kuolemantapauksia ja loukkaantumisia onnettomuuksissa. Turvalaitteiden myötä voi myös käydä niin, että ihmiset ajattelevat että heille ei voi sattua mitään, koska auto on niin hyvin suojattu turvatyynyillä ja erilaisilla ajovakauden hallintalaitteilla.

Tutkimuksen tuloksia voidaankin hyödyntää erilaisina toimintamalleina tapaturmien ehkäisyssä. Toimintamallien tulisi keskittyä enemmän ennakoivaan ajotapaan ja näyttää nuorille konkreettisesti kuvia onnettomuuspaikoilta ja kertoa tositarinoita mitä voi pahimmassa tapauksessa käydä. Olisi myös hyvä saada paikalle ihmisiä, jotka ovat olleet onnettomuudessa mukana ja että he voisivat kertoa oman tarinansa. Päihteiden käyttöön tulisi myös kiinnittää huomiota jo opiskelijaterveydenhuollossa ja kartoittaa nuoren alkoholin käyttöä, jotta voitaisiin tehdä riskiarviota onko nuorella riski joutua rattiin päihtyneenä.

Uusintatutkimuksena voisi kartoittaa parin vuoden päästä miten ajokokemus on vaikuttanut suhtautumiseen riskikäyttäytymiseen liikenteessä. Uusintatutkimuksessa kartoitettaisiin niiden kuljettajien suhtautumista riskikäyttäytymiseen liikenteessä kenellä on tässä tutkimuksessa ollut ajokortti 0 - 6 kuukautta. Nähtäisiin miten asenteet muuttuvat kun ajokortti on ollut pidempää ja ajokokemus on lisääntynyt.

Tutkimus antaa viitteitä nuorten yli 18-vuotiaiden riskikäyttäytymisestä liikenteessä. Tutkimusta voisikin hyödyntää niillä osa-alueilla missä riskikäyttäytymistä esiintyy ja niistä voisi nuorille viedä enemmän tietoa esimerkiksi poliisin liikennepäivillä tai erilaisissa tapahtumissa missä käsitellään liikennettä.

Alun perin oli tarkoitus tehdä vertailututkimusta lukion ja ammattikoulun välillä, mutta se ei onnistunut. Jatkotutkimuksena olisikin mielenkiintoista tehdä vertailututkimus lukion ja ammattikoulun opiskelijoiden välillä. Ehkäise tapaturmat - hanke toimii myös Etelä-Pohjanmaalla, joten tutkimustuloksia voitaisiin vertailla jos siellä tehtäisiin samankaltainen tutkimus.

LÄHTEET

Aaltola J. & Valli R. 2010. Ikkunoita tutkimusmetodeihin. PS-kustannus.

Ahrelma A-M. & Hyrkäs K-L. 2010 Riskikäyttäytyminen ja siihen yhteydessä olevat suoja- ja riskitekijät yläkoulussa. Pro gradu-tutkielma. Saatavissa:

http://www.edu.utu.fi/laitokset/tokl/tutkimus/julkaisut/AhrelmaAnna-Maria_ja_HyrkasKaija-Leena.pdf [viitattu 21.9.2012]

Impinen A. 2011. Arrested Drunk Drivers: Trends, social background, recidivism and mortality Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. Helsinki. Saatavissa: <http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/9d7066e3-67aa-45fd-b444-e780507ac489> [viitattu 27.4.2012]

Aurala T. 2011. Työn kuormittavuus neurologisella kuntoutusosastolla kuntouttavan hoitotyön näkökulmasta. Saatavissa:

https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/26694/Aurala_Teija.pdf?sequence=1 [viitattu 10.10.2011]

Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri. Ehkäise tapaturmat – hanke 2009 - 2015. Saatavissa: <http://www.epshp.fi/ehkaisetapaturmat-hanke> [viitattu 4.9.2012]

Heikkilä T. 2010. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita.

Kalliomaa A., Puura S., Tasanko P. 2004. Nuoruus Suomessa. Opetusministeriön-julkaisu. Helsinki: Yliopistopaino. Saatavissa:

http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2004/liitteet/opm_241_nuoruus_suomessa.pdf?lang=fi [viitattu 5.9.2012]

Kankkunen, P. & Vehviläinen-Julkunen, K. 2009. Tutkimus hoitotieteessä. 1. painos. Helsinki: WSOY.

Karkola K. 2009 Liikenneonnettomuudet. Duodecim-julkaisu. Saatavissa:

http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=seh00135 [viitattu 25.11.2012]

Kotkan kaupunki. Ehkäise tapaturmat – hanke 2009 - 2015. Saatavissa:

<http://www.kotka.fi/ehkaisetapaturmat> [viitattu 5.12.12]

Laapotti S., Keskinen E., Rajalin S. 2002. Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001. Liikenneturva. Helsinki. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimukset/liitetiedostot/nuorten_kuljettajien_asenteet.pdf [viitattu 1.4.2012]

Laapotti S. & Keskinen E. 2005. Ehjänä elämässä- liikenneturvallisuus-esityksen vastaanotto ja vaikutukset. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 102/2005. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/liitetiedostot/Kampanjaraportti_ehjana_elamassa.pdf [viitattu 5.9.2012]

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2010. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10802.pdf&title=Julkaisu%2020-2010 [viitattu 11.12.12]

1. Liikenneturva. 2012. Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa. Tilastokatsaus. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Rattijuopumus_web.pdf [viitattu 6.9.2012]
2. Liikenneturva. 2012. Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä. Tilastokatsaus. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Nuorten_henkilovahingot.pdf [viitattu 6.9.2012]
3. Liikenneturva. 2008. Nuorten liikenneonnettomuudet. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/sarmana_liikenteessa/nuoret_liikenteessa_tilasto.php [viitattu 1.4.2012]
4. Liikenneturva. 2008. Nuorten mielipiteitä liikenteestä. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/sarmana_liikenteessa/nuoret_jalikenekasvatusmenetelmat.php [viitattu 1.4.2012]
5. Liikenneturva. 2012. Tietolehti rattijuopumus. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2010/siniset/rattijuopumus.php> [viitattu 20.01.13]
6. Liikenneturva. 2012. Tietolehti nuoret kuljettajat. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2010/keltaiset/nuoret_kuljettajat.php [viitattu 11.12.12]

Heikkilä T. Tilastollinen tutkimus. 2012. 7. - 8. painos. Helsinki: Edita.

Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P. 1997. Tutki ja kirjoita. 15. - 16. painos. Helsinki: Tammi.

Holopainen M., Tenhunen L., Vuorinen P. 2004. Tutkimusaineiston analysointi ja SPSS. Järvenpää: Yrityssanoma Oy.

Pöysti L. & Rajalin S. 2008. Tutkimustuloksia kuljettajien suhtautumisesta ylinopeudella ajamiseen. Saatavissa:
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/erillisselvitykset/liitetiedostot/Nopeustutkimus_2008.pdf [viitattu 17.9.2012]

Rajalin S. & Pöysti L. 2006. Kuljettajien vuorovaikutus ja koetut riskit liikenteessä - vertailututkimus vuosilta 1988 ja 2006. Liikenneturvan tutkimusmonisteita. Saatavissa:
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/liitetiedostot/kuljettajien_vuorovaikutus104_2006.pdf [viitattu 6.9.2012]

Routamaa T. 2009. Riskejä lapsuuden ja nuoruuden rajalla – yleensä nuoruuteen yhdistetty riskikäyttäytyminen hervantalaisten 6.-luokkalaisten elämässä vuonna 2008. Pro gradu-tutkielma. Tampereen yliopisto. Saatavissa:
<http://tutkielmat.uta.fi/pdf/gradu04071.pdf> [viitattu 24.9.2012]

KTL. 2009. Riskien tiedostaminen ja niistä kieltäytyminen nuorelle tärkeitä taitoja. Saatavissa:
http://www.ktl.fi/portal/suomi/julkaisut/kansanterveyslehti/lehdet_2008/nro_7_2008/riskien_tiedostaminen_ja_niista_kieltaytyminen_nuorelle_tarkeitaitoja/ [viitattu 21.9.2012]

Trafi - liikenteen turvallisuusvirasto. 2012. Ajokortti neljännellä viidestä suomalaisesta. Saatavissa:
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1734/ajokortti_neljalla_viidesta_suomalaisesta [viitattu 19.04.13]

1. THL. 2012. Nuorten tapaturmat liikenteessä. Saatavissa:
http://www.thl.fi/fi_FI/web/pistetapaturmille-fi/lapset-ja-nuoret/nuoret/tapaturmat-liikenteessa [viitattu 21.9.2012]

2. THL. 2012. Riskikäyttäytyminen yhteydessä tapaturmiin. Saatavissa:
http://www.thl.fi/fi_FI/web/pistetapaturmille-fi/lapset-ja-nuoret/nuoret/riskikayttaytyminen [viitattu 21.9.2012]

Tilastokeskus. 2010. Tieliikenneonnettomuustilasto. Saatavissa:
http://www.stat.fi/til/ton/2010/ton_2010_2011-06-17_tie_001_fi.html [viitattu 30.11.2012]

Tilastokeskus. 2011. Tieliikenneonnettomuustilasto. Saatavissa:
http://www.stat.fi/til/ton/2011/ton_2011_2012-06-15_tie_001_fi.html [viitattu 30.11.2012]

1. Tilastokeskus. 2012. Tieliikenneonnettomuustilasto. Saatavissa:
http://www.stat.fi/til/ton/2012/10/ton_2012_10_2012-11-22_tau_003_fi.html [viitattu 30.11.2012]
2. Tilastokeskus. 2012. Tieliikenneonnettomuustilasto. Liitetaulukko 1. Henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet, tammi-lokakuu 2012. Saatavissa:
http://www.stat.fi/til/ton/2012/10/ton_2012_10_2012-11-22_tau_001_fi.html [viitattu 30.11.2012]
3. Tilastokeskus. 2012. Tieliikenneonnettomuustilasto. Tieliikenteessä kuoli 15 ihmistä lokakuussa. Saatavissa:
http://www.stat.fi/til/ton/2012/10/ton_2012_10_2012-11-22_tie_001_fi.html [viitattu 30.11.2012]
4. Tilastokeskus. 2012. Tilastotietokannat. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet ikäluokittain ja kuukausittain 2003-2012. Saatavissa:
http://193.166.171.75/Dialog/varval.asp?ma=040_ton_tau_104_fi&ti=Tieliikenteess%E4+kuolleet+ja+loukkaantuneet+ik%E4luokittain+ja+kuukausittain+2003%2D2012&path=../Database/StatFin/lii/ton/&lang=3&multilang=fi [viitattu 30.11.2012]

Tilastokeskus. Korrelaatio. Saatavissa:

<http://www.tilastokeskus.fi/tup/verkkokoulu/data/tt/03/03/index.html> [viitattu 20.01.13]

Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukausepäilyjen käsitteleminen Suomessa – tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohje (2012). Saatavissa:

http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/htk_ohje_verkko14112012.pdf [viitattu 14.04.2013]

Vilkka H. 2005. Tutki ja kehitä. 1. - 3. painos. Helsinki: Tammi

Vilkka H. 2007. Tutki ja mittaa. Määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: Tammi.

Väestöliitto. 2012. Riskikäyttäytyminen. Saatavissa:

http://www.vaestoliitto.fi/murkun_kanssa/tietoa/riskikayttaytyminen/ [viitattu 21.9.2012]

Liite 1/8

Tutkimustaulukko

Tutkimuksen tekijä, nimi ja vuosi	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite	Tutkimusmenetelmä	Tutkimusalue/otos	Tulokset/pohdinta
Ahrelma Anna-Mari & Hyrkäs Kaija-Leena. 2010. Riskikäyttäytyminen ja siihen yhteydessä olevat suoja- ja riskitekijät yläkoulussa, pro gradu.	Tarkoitus selvittää nuorten riskikäyttäytymisen ilmentymistä yläkoulun aikana. Lisäksi tarkasteltiin riskikäyttäytymisen eri muotoja, pysyvyyttä sekä riskikäyttäytymisessä tapahtuvia muutoksia. Tutkimuksessa selvitettiin myös kasautuuko riskikäyttäytyminen tietyille oppilaille. Lisäksi tutkittiin mitkä tekijät suojaavat nuorta riskikäyttäytymiseltä.	Strukturoitu kyselylomake	Kahden yläkoulun oppilaat, otanta 354	Tutkimuksen kävi ilmi, että tupakointi, alkoholinkäyttö, humalajuominen, suulle suutelu, hyväily vaatteiden päältä ja alta tai alastomana sekä yhdyntäkoemukset lisääntyivät yläkoulun aikana ja edellä mainituista käyttäytymispiirteistä tuli hyvin pysyviä. Riskikäyttäytymisen eri muodot alkoivat muuttua säännölliseksi toiminnaksi kun vastaajien ikä nousi. Tupakointi, alkoholinkäyttö, humalajuominen, suulle suutelu, vaatteiden päältä ja alta tai alastomana hyväily näytti kasaantuvan samoille nuorille. Nuorten riskikäyttäytymisestä pitäisi huolestua kun tupakan polttoa esiintyy vähintään viikoittain ja alkoholin käyttöä kerran kuukaudessa.
Tutkimuksen tekijä, nimi ja vuosi	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite	Tutkimusmenetelmä	Tutkimusalue/otos	Tulokset/pohdinta

<p>Routamaa Tuija: Riskejä lapsuuden ja nuoruuden rajalla – yleensä nuoruuteen yhdistetty riskikäyttäytyminen hervantalaisten 6.-luokkalaisten elämässä vuonna 2008. Pro gradu-tutkielma 2009. Tampereen yliopisto.</p>	<p>Tutkimuksessa tarkastellaan sitä kuinka paljon nuoruusikään liittyy riskitekijöitä ja miten ne vaikuttavat alakoulun loppuvaiheessa. Tutkimuksessa keskitytään seuraaviin riskeihin: tupakka, alkoholi ja muut päihteet, internetkäyttäytyminen, seksuaaliasenteet, näpistely, ilkivalta ja väkivaltainen käyttäytyminen.</p>	<p>Määrällinen tutkimus</p>	<p>Hervannan peruskoulun kuudesluokkalaiset, otanta 124</p>	<p>Kuudesluokkalaista iso osa oli törmännyt riskeihin. Suurin osa vastanneista ei ole näyttänyt vanhemmilleen internetiin laittamia kuvia ja profiileja. Noin puolet kertoi internetissä olevansa vanhempi mitä oikeasti on. Yksi kolmasosa oli tavannut kasvatusten internet tuttavuuden. Noin yksi neljäsosa vastanneista oli kokeillut tupakkaa ja alkoholia. Kaksi vastaajista oli kokeillut muita päihteitä. Noin kolmas vastaajista kertoi näpistelleensä. Vastaajista 14% oli käyttäytynyt koulussa väkivaltaisesti ja melkein 10% vapaa-ajalla. Noin 40% oli sitä mieltä, että on hyväksyttävää seurustella yläkoululaisen kanssa. Yksi kolmasosa oli sitä mieltä, että on hyväksyttävää hyväillä toista vaatteiden päältä ja 15% kertoi että oli hyväksyttävää hyväillä toista vaatteiden alta.</p>
---	--	-----------------------------	---	--

Liite 2/8

Muuttujataulukko

Tutkimusongelma	Muuttujat	Teoreettinen tarkastelu	Kyselylomakkeen kysymykset
Taustatekijät	Ikä Sukupuoli Ajokortti ja ajokokemus Alkoholin käyttö	12,16,17,19,21 10,12,13,15,16,17,19 19,20,21 8,9	1 2 3,4 5,6
Miten nuoret aikuiset suhtautuvat alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen?	alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen päähtyneen kuljettajan kyydisä oleminen onnettomuudet päähtyneenä pelot rangaistukset	8,9,10,11,21 10 8,10,11 16 8,11,12	7,9 8 10 11 12,13
Miten nuoret aikuiset suhtautuvat ylinopeuteen?	liikennesääntöjen kunnioittaminen kilpaileminen liikenteessä liikennevirran nopeus valvonta ja rangaistukset pelot	12,13,16,18,19 12 13 13,14 16	14,15,16,17 18 19 21,22,23,24,25 20

Mitkä tekijät vaikuttavat nuorten aikuisten liikennekäyttäytymiseen?	kaverien vaikutus	13,14	26,27
	matkustajien huomautukset ajotyylisestä	16	28
	näyttämisen halu	12,21	29,30
	ajotaidot	12,15,16,18,22,23	31,32
	asenteet	15,21	33,34
	omista oikeuksista kiinni pitäminen	16	35
	turvaväli	12	36
	liikenteen kiiwas rytmi	15	37
	liian lähellä ajaminen	16	38
	suuttumuksen vaikutus riskienottoon	16	39
	toisten autoilijoiden tunarointi	16	40
	pilkun tarkasti liikennesääntöjä noudattavat	16	41
	liikennekuri	15	42
	vaaralliset ohitukset	16	43

nro:0/0

Tutkimusluvan myöntäminen Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijalle Suvi Soljalle

Valmistelija:

Suvi Solja anoo tutkimuslupaa opinnäytetyötutkimukselle:

Nuorten riskikäyttäytyminen liikenteessä

Sojlja tekee opinnäytetyötään Kotkan kaupungin terveyden edistämisen yksikköön Ehkäise tapaturmat-hankkeseen.

Päätös: Hyväksytään Suvi Soljan tutkimuslupa-anomus.

Toimeenpano:

Ote:

Ao.

Timo Erikoinen

Ulla Jaskari

Oikaisuvaatimusohjeet

Koulutuskuntayhtymän
johtaja

Reivilä Juha

Tämä pöytäkirja on yleisesti nähtävänä Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston Kotekon kampuksella 2.1.2013 klo 9.00 - 12.00.

Liite 4/8

Saatekirje

Hei!

Olen sairaanhoidon opiskelija Kymenlaakson Ammattikorkeakoulussa, Jylpyn toimipisteessä. Teen opinnäytetyötä aiheesta: ”*Nuorten aikuisten suhtautuminen riskikäyttäytymiseen liikenteessä*”. Tutkimukseni kuuluu Ehkäise tapaturmat 2009-2015 hankkeeseen.

Tutkimuksella on tarkoitus kartoittaa yli 18-vuotiaiden nuorten aikuisten suhtautumista päihtyneenä ajamiseen, suhtautumista ylinopeuteen ja kartoittaa liikennekäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä. Tutkimus toteutetaan kyselytutkimuksena Etelä-Kymenlaakson ammattioppilaitoksella 11.2.2013–22.2.2013. Vastauksia olisi tarkoitus saada 200–250 kappaletta.

Kyselyyn vastataan nimettömänä eikä yksittäistä vastaajaa pystytä tunnistamaan. Vastaukset käsitellään ehdottaman luottamuksellisesti ja vastaukset hävitetään kyselyn jälkeen. Tutkimustulokset jäävät Ehkäise Tapaturmat- hankkeen ja Kotkan kaupungin käytettäväksi. Opinnäyte työ tallennetaan internettiin opinnäytetyö arkistoon Theseukseen, jossa se on kaikkien nähtävillä.

Ystävällisin terveisin Suvi Solja, HO09SAB, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Yhteystiedot: Suvi Solja, suvi.solja@student.kyamk.fi

Ohjaava lehtori: Mirja Nurmi, mirja.nurmi@kyamk.fi

Liite 5/8

Kyselylomake

Vastaa kysymyksiin rengastamalla sopiva vaihtoehto tai kirjoittamalla vastaus sille varatulle viivalle. Kysymyksiin vastataan nimettöminä ja vastaukset käsitellään luottamuksellisesti, joten yksittäistä vastaajaa ei pystytä selvittämään. Tulosten tulkinnan jälkeen lomakkeet hävitetään asianmukaisesti.

Kiitos vastauksistasi!

Taustatiedot

1. Ikä

1 ikä vuotta

2. Sukupuoli

1 nainen
2 mies

3. Omistatko ajokortin (B-luokka)

1 kyllä
2 en
3 käyn autokoulua

4. Ajokokemukseni

1 0-6 kuukautta
2 7-12 kuukautta
3 1-2 vuotta
4 yli 2 vuotta

5. Kuinka usein juot alkoholia?

1 en koskaan
2 noin kerran kuussa tai harvemmin
3 2-4 kertaa kuussa
4 2-3 kertaa viikossa
5 4 kertaa viikossa tai useammin

6. Kuinka monta annosta alkoholia yleensä olet ottanut niinä päivinä, jolloin olet käyttänyt alkoholia? Yksi alkoholiannos on pullo (33cl) keskiolutta tai mietoa siideriä, lasi (12cl) mietoa viiniä, pieni lasi (8cl) väkevää viiniä, ravintola-annos (4cl) väkeviä

1 0-2 annosta
2 3-4 annosta
3 5-6 annosta
4 7-9 annosta
5 10 tai enemmän

Päihtyneenä ajaminen

	Täysin eri mieltä	Melko eri mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Melko samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
7. Olen ajanut autolla päihtyneenä	1	2	3	4	5
8. Olen ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä	1	2	3	4	5
9. Päihtyneenä ajaminen on riski liikenneturvallisudelle	1	2	3	4	5
10. Olen ollut osallisena onnettomuudessa minkä rattijuoppo on aiheuttanut	1	2	3	4	5
11. Pelkään joutuvani liikenneonnettomuuteen rattijuopontakia	1	2	3	4	5
12. Rattijuoppojen rangaistuksia tulisi koventaa	1	2	3	4	5
13. Autoon pitäisi asentaa alkolukko heti ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen	1	2	3	4	5

Ylinopeus

	Täysin eri mieltä	Melko eri mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Melko samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
14. Olen jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta	1	2	3	4	5
15. Olen ollut kuskin kyydissä joka on jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta	1	2	3	4	5
16. Ylinopeutta ajaminen on riski liikenneturvallisudelle	1	2	3	4	5
17. Nopeusrajoitukset ovat tarpeellisia	1	2	3	4	5
18. Olen ajanut kilpaa liikenteessä	1	2	3	4	5
19. Ärsyyn jos liikennevirta kulkee alle sallitun nopeuden	1	2	3	4	5
20. Jokin ulkoinen tekijä esim. sääolosuhteet saavat minut miettimään ajonopeuttani	1	2	3	4	5
21. Ylinopeutta ajavien rangaistuksia tulisi tiukentaa	1	2	3	4	5

22. Nuorten kuljettajien autoihin pitäisi asentaa nopeusrajoitin	1	2	3	4	5
23. Nuorten autoihin pitäisi ottaa uudelleen käyttöön maksimissaan 80 km/h ajonopeutta osoittava merkki	1	2	3	4	5
24. Liikennevalvontaa tulisi lisätä	1	2	3	4	5
25. Sakon saaminen hillitsee ajonopeutta	1	2	3	4	5

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat tekijät

	Täysin eri mieltä	Melko eri mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Melko samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
26. Matkustajien painostuksesta olen ajanut ylinopeutta	1	2	3	4	5
27. Matkustajien painostuksesta olen ajanut hiljempaa	1	2	3	4	5
28. Matkustajien huomautukset ajotyylistäni saavat minut ärsyntyneeseen	1	2	3	4	5
29. Olen ajanut ylinopeutta toisen autoilijan painostuksen takia	1	2	3	4	5
30. Minulla on näyttämisen halu	1	2	3	4	5
31. Minulla on keskimääräistä paremmat ajotaidot	1	2	3	4	5
32. Kuljettajan huonot ajotaidot ovat riski liikenneturvallisuudelle	1	2	3	4	5
33. Väärät asenteet ovat riski liikenneturvallisuudelle (esim. aggressiivinen ajotyyli, nopeusrajoituksista piittaamattomuus)	1	2	3	4	5
34. Toisten kunnioittaminen edistää liikenneturvallisuutta	1	2	3	4	5
35. Olen valmis antamaan tilaa toiselle autoilijalle esim. kaistaa vaihdettaessa	1	2	3	4	5
36. Muistan aina pitää riittävän turvavälin edellä ajavaan	1	2	3	4	5
37. Liikenteen kiivas rytmi on usein keskittymistäni häiritsevä tekijä	1	2	3	4	5

38. Toisten autoilijoiden liian lähellä ajaminen saa minut hermostumaan	1	2	3	4	5
39. Jos olen ärsyynytynyt ajonopeuteni kasvaa ja riskienotto lisääntyy	1	2	3	4	5
40. Toisten autoilijoiden tunarointi saa minut hermostumaan	1	2	3	4	5
41. Pilkun tarkasti liikennesääntöjä noudattavat kuljettavat saavat minut ärsyntymään	1	2	3	4	5
42. Olen rikkonut useita liikennesääntöjä saman päivän aikana	1	2	3	4	5
43. Olen tehnyt ohituksia mitkä ovat aiheuttaneet vaaraa muille autoilijoille tai tiellä liikkujille	1	2	3	4	5

Liite 6/8

Verrattiin sukupuolten välisiä eroja ja suhtautumista päihtyneenä ajamiseen

	Sig.
Olen ajanut autolla päihtyneenä	,723
Olen ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä	,563
Päihtyneenä ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle	,302
Olen ollut osallisena onnettomuudessa minkä rattijuoppo on aiheuttanut	,181
Pelkään joutuvani liikenneonnettomuuteen rattijuopontakia	,004
Rattijuoppojen rangaistuksia tulisi koventaa	,226
Autoon pitäisi asentaa alkolukko heti ensimmäisen rattijuopumuksen jälkeen	,114

Liite 7/8

Verrattiin sukupuolten välisiä eroja ja suhtautumista ylinopeuteen

	Sig.
Olen jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta	,004
Olen ollut kuskin kyydissä joka on jättänyt noudattamatta liikennemerkillä osoitettu nopeusrajoitusta	,168
Ylinopeutta ajaminen on riski liikenneturvallisuudelle	,083
Nopeusrajoitukset ovat tarpeellisia	,109
Olen ajanut kilpaa liikenteessä	,088
Ärsyynyn jos liikennevirta kulkee alle sallitun nopeuden	,677
Jokin ulkoinen tekijä esim. sääolosuhteet saavat minut miettimään ajonopeuttani	,211
Ylinopeutta ajavien rangaistuksia tulisi tiukentaa	,032
Nuorten kuljettajien autoihin pitäisi asentaa nopeusrajoitin	,129
Nuorten autoihin pitäisi ottaa uudelleen käyttöön maksimissaan 80km/h ajonopeutta osoittava merkki	,239
Liikennevalvontaa tulisi lisätä	,642
Sakon saaminen hillitsee ajonopeutta	,599

Liite 8/8

Vertailtiin sukupuolten välisiä eroja ja suhtautumista liikennekäyttäytymiseen

Olen tehnyt ohituksia mitkä ovat aiheuttaneet vaaraa muille autoilijoille tai tiellä liikkujille	,029
Olen rikkonut useita liikennesääntöjä saman päivän aikana	,066
Pilkun tarkasti liikennesääntöjä noudattavat kuljettajat saavat minut ärsyyntymään	,283
Toisten autoilijoiden tunarointi saa minut ärsyyntymään	,919
Jos olen ärsyyntynyt ajonopeuteni ja riskienotto lisääntyy	,686
Toisten autoilijoiden liian lähellä ajaminen saa minut hermostumaan	,071
Liikenteen kiivas rytmi on usein keskittymistäni häiritsevä tekijä	,309
Muistan pitää riittävän turvavälin edellä ajavaan	,008
Olen valmis antamaan tilaa toiselle autoilijalle esim. kais- taa vaihdettaessa	,135
Toisten kunnioittaminen edis- tää liikenneturvallisuu- tta	,063
Väärät asenteet ovat riski liikenneturvallisudelle	,172
Kuljettajan huonot ajotaidot ovat riski liikenneturvallisuu- delle	,539
Minulla on keskimääräistä paremmat ajotaidot	,453

Minulla on näyttämisen halu	,023
Olen ajanut ylinopeutta toisen autoilijan painostuksen takia	,045
Matkustajien huomautukset ajotyylisestäni saavat minut hermostumaan	,557
Matkustajien painostuksesta olen ajanut hiljempää	,864
Matkustajien painostuksesta olen ajanut ylinopeutta	,025