

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Hoitotyön koulutusohjelma / Sairaanhoidaja

Petra Laukkonen, Tuuli Palvimo

NUORTEN ASEENTEET PÄIHTEIDEN KÄYTTÖÄ KOHTAAN LIIKENTEESSÄ

Opinnäytetyö 2011

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Hoitotyön koulutusohjelma

LAUKKONEN, PETRA

PALVIMO, TUULI

Nuorten asenteet päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä

Opinnäytetyö 46 sivua + 7 liitesivua

Työn ohjaaja

TtM Mirja Nurmi

Toimeksiantaja

Kotkan kaupunki

Joulukuu 2011

Avainsanat

nuoret, asenteet, päihteet, liikennekäyttäytyminen

Tutkimuksen tarkoituksena oli kartoittaa nuorten asenteita päihteitä kohtaan liikenteessä sekä niihin liittyviä tekijöitä. Työ on osa valtakunnallista Ehkäise tapaturmat -hanketta (2009–2015), jossa pilottialueina ovat Etelä-Kymenlaakso ja Etelä-Pohjanmaa. Hankkeen tarkoituksena on paneutua paikallisiin tapaturmien erityispiirteisiin ja kehittää toimintamalleja niiden ehkäisemiseksi.

Tutkimus on kvantitatiivinen ja aineisto kerättiin strukturoidulla kyselylomakkeella. Tutkimukseen osallistui 210 opiskelijaa Kotkan merenkulun sekä hoito- ja palveluolosten oppilaitoksista. Aineiston ulkopuolelle rajattiin 58 (28 %) vastausta, joten vastausprosentti oli 72 % (N=152). Tutkimusaineisto analysoitiin SPSS-tilasto-ohjelmalla, jonka avulla tehtiin ristiintaulukointeja sekä khiin neliö -testejä.

Nuorten asenteet päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä olivat pääsääntöisesti hyvät. Riskikäyttäytyminen liikenteessä oli melko vähäistä. Kuitenkin nuorista noin neljännes oli ajanut päihtyneenä ja yli kolmannes oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä, näillä oli keskenään erittäin merkitsevä yhteys. Päihteiden käytöllä liikenteessä oli merkittäviä yhteyksiä myös iän, riskinoton ja humalajuomisen välillä sekä sillä, miten nuoret kokivat päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa.

Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää kehitettäessä toimintamalleja tapaturmien ehkäisemiseksi vaikuttamalla nuorten käyttäytymiseen liikenteessä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Health Care

LAUKKONEN, PETRA

PALVIMO, TUULI

Bachelor's Thesis

Supervisor

Commissioned by

December 2011

Keywords

Attitudes of Youths to the Use of Intoxicants in Traffic

46 pages + 7 pages of appendices

Mirja Nurmi, Msc

The city of Kotka

youths, attitudes, intoxicants, traffic behaviour

The purpose of the study was to map out youths' attitudes to the use of intoxicants in traffic and to factors thereof. The work belongs to the nationwide project Prevention of Accidents (2009–2015), with Southern Kymenlaakso and Southern Ostrobothnia as pilot areas. The aim of the project is to focus on the specific characteristics of local accidents and to develop action models for their prevention.

For this quantitative study the material was collected by a structured questionnaire. 210 students from Kotka Marine Navigation School and Kotka Institute of Nursing and Service Branches participated in the study. 58 replies (28 %) were excluded from the data, with the response rate being 72 % (N=152). The research material was analysed by SPSS (statistical programme), by means of which cross tabulations and chi square tests were performed.

Primarily, the youths' attitudes to the use of intoxicants in traffic were good. There was only a little at risk behaviour in traffic. However, about one fourth of the youths had driven a motor vehicle under the influence of intoxicants, and over one third had taken a ride in a vehicle whose driver was under the influence of intoxicants. These factors were significantly interconnected. The use of intoxicants in traffic also had significant connections with age, taking risks and drinking in order to get drunk and with how the youths felt intoxicants affected their driving skills.

The findings of the study can be used in order to develop action models with the aim of accident prevention through influencing the behavior of youths in traffic.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	TAUSTA JA TARKOITUS	6
2	EHKÄISE TAPATURMAT -HANKE 2009–2015	7
3	LIKENNETAPATURMAT	8
	3.1 Liikennetapaturmat Suomessa	8
	3.2 Nuorten liikennetapaturmat	9
4	LIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN	10
	4.1 Yleinen liikennekäyttäytyminen	10
	4.2 Nuorten liikennekäyttäytyminen	11
5	PÄIHTEIDEN KÄYTTÖ	11
	5.1 Päihteiden käyttö Suomessa	11
	5.2 Nuorten päihteiden käyttö	12
6	PÄIHTEET JA LIIKENNE	14
7	NUORTEN ASEENTEET PÄIHTEISIIN LIIKENTEESSÄ	15
8	ASEENTEISIIN JA KÄYTTÄYTYMISEEN VAIKUTTAMINEN	16
9	TUTKIMUSONGELMAT	17
10	TUTKIMUSAINEISTO- JA MENETELMÄ	17
	10.1 Kysely	17
	10.2 Kysymyslomakkeen laadinta	18
	10.3 Kohderyhmä ja aineiston hankinta	19
	10.4 Aineiston analyysi	21
11	TUTKIMUSTULOKSET	22
	11.1 Vastaajien taustatiedot	22
	11.2 Nuorten yleinen suhtautuminen päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä	24

11.3 Nuorten taustatietojen yhteys heidän asenteisiinsa päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä	26
11.4 Nuorten liikenteessä tapahtuvan riskin oton yhteys heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä	28
11.5 Nuorten päihteiden käytön yhteys heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä	29
11.6 Nuorten päihteiden käyttö liikenteessä	29
11.7 Päihteiden vaikutuksen kokeminen nuorten ajotaitoon	33
11.8 Tulosten yhteenveto	35
12 POHDINTA JA PÄÄTELMÄT	36
12.1 Tulosten tarkastelu	36
12.2 Tutkimuksen eettisyys	38
12.3 Tutkimuksen luotettavuus	38
12.4 Loppusanat ja kehittämishaasteet	40
LÄHTEET	42
LIITTEET	
Liite 1. Kyselylomake	
Liite 2. Muuttujataulukko	
Liite 3. Tutkimustaulukko	

1 TAUSTA JA TARKOITUS

Suomessa päihteiden käyttö on vakava ongelma tieliikenteen turvallisuudelle. Vuonna 2009 tieliikenteessä kuolemaan johtaneista 229 onnettomuudesta neljäsosaan (25 %) on liittynyt alkoholi. Tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on laadittu eri ministeriöiden ja tahojen toimesta Liikenneturvallisuussuunnitelma 2011–2014, jonka visiona on välttyä kokonaan vakavilta loukkaantumisilta ja kuolemilta. Keinoina on tarkoitus käyttää lainsäädäntöä, valvontaa, tiedotusta sekä valistusta. Suunnitelmassa halutaan panostaa alkoholikon käyttöön lisääntyvästi ja jatkossa myös muihin teknisiin laitteisiin. Rattijuopumusvalvontaan sekä tiedottamiseen panostetaan erilaisilla kampanjoilla. (Liikenneraittiuskampanja 2011.) Vuosittain toteutetaan liikenneraittiuskampanjoita, ja kesän 2011 kampanja oli kohdistettu erityisesti nuorille. Siinä korostettiin nuorten yhteistä vastuuta, ei päästetä ystävää päihtyneenä rattiin, ei mennä päihtyneen kuljettajan kyytiin eikä itse ajeta päihtyneenä. Kampanjaa toteutti sosiaali- ja terveysministeriö, poliisi, Liikenneturva ja Terveystieteiden tutkimuskeskus. (Sjöholm 2011,6.)

Liikennetapaturmat ovat nuorten yleisimpiä tapaturmia (Markkula & Öörni 2009, 28). Viimeisen kymmenen vuoden aikana 15–17-vuotiaiden tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on kasvanut 63 prosentilla, joka selittyy suurelta osin mopovahinkojen kasvulla. 15-vuotiaille mopoilijoille sattuvat henkilövahingot ovat lähes kaksinkertaistuneet vuodesta 2004. Liikenneonnettomuuksissa kuolleista nuorista kolme neljästä kuoli henkilöautossa ja 8 % mopolla liikkeessään. Viimeisen viiden vuoden aikana liikenteessä on kuollut vuosittain keskimäärin 78 ja loukkaantunut 2900 nuorta. Nuoret liikkuvat eniten kesällä viikonloppuöisin, mikä näkyy myös onnettomuustilastoissa. Liikennekuolemista yli kolmannes sattui kesäisin. Onnettomuuksille altistaa kokemattomuus liikenteessä. Myös päihteiden vaikutus näkyy selvästi kuolemaan johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa, yli kolmannes niihin onnettomuuksiin osallisena olleista kuljettajista oli nuoria. (Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä 2011.)

Nuorten asenteista päihteitä kohtaan liikenteessä on vähän tutkimustietoa. Talosen tutkimuksen mukaan nuoret tiedostavat hyvin päihtyneenä ajamiseen liittyvät riskit ja se on heidän mielestään vastuuntunnotonta. Silti päihtyneenä ajamista ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemista esiintyi kyseisessä tutkimuksessa. Aiemmin päihtyneenä

ajaneiden nuorten asenteet eivät olleet niin kriittiset päihteitä kohtaan liikenteessä. (Talonen 2009, 23, 59).

Tarkoituksenamme oli tutkia Kotkassa opiskelevien nuorten asenteita päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä. Kartoitimme myös nuorten yleistä päihteiden käyttöä sekä liikennekäyttäytymistä ja sitä, onko niillä yhteyttä asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä. Toteutimme työn kyselytutkimuksena Kotkan Merenkulun oppilaitoksen sekä Hoito- ja palvelualojen oppilaitoksen opiskelijoille. Päätimme valita opiskelijat kahdesta eri oppilaitoksesta saadaksemme mahdollisimman kattavan otoksen ja samalla pystymme vertailemaan eri alojen opiskelijoiden välisiä eroja. Näin pyrimme saamaan myös mahdollisimman luotettavat tutkimustulokset. Työmme on osa Ehkäise tapaturmat -hanketta ja toivomme, että tekemäämme tutkimusta ja siitä saatuja tuloksia voidaan hyödyntää tapaturmien ehkäisytyössä.

2 EHKÄISE TAPATURMAT -HANKE 2009–2015

Ehkäise tapaturmat -hanke on valtakunnallinen alueinterventiohanke. Pilottialueina ovat Etelä-Pohjanmaa ja Etelä-Kymenlaakso. Hanke on käynnistetty Liikenne terveeksi -esiselvityksen (2008) pohjalta. Valtion teknillinen tutkimuskeskus ja Terveysten- ja hyvinvoinnin laitos ovat hankkeen tukena. Valtakunnallisen hankkeen tarkoituksena on kehittää toimintamalleja tapaturmien ehkäisemiseksi, niiden hoitamiseksi sekä seurausten hallitsemiseksi. (Ehkäise tapaturmat -hanketiivistelmä 2009.)

Tavoitteena on saada tapaturmien kirjaamiskäytännöistä yhtenäiset ja luoda seuranta-järjestelmä, joka parantaa ennaltaehkäisevän työn suunnittelua, arviointia ja tutkimusta. Etelä-Kymenlaaksossa on tarkoitus paneutua paikallisiin tapaturmien erityispiirteisiin, joita ovat ongelmat, joita rajaliikenne tuo mukanaan. Lisäksi Etelä-Kymenlaaksossa paneudutaan työikäisten turvallisuustyöhön sekä alkoholin käyttöön, joka synkentää alueella tilastoja. Hankkeen kohteena ovat kaikki ikäryhmät ja on tärkeää ymmärtää kunkin ikäryhmän tarpeet liittyen tapaturmien ehkäisytyöhön, koska tapaturmiin liittyvät piirteet ovat usein ennakoitavissa. Hanke pyrkii vaikuttamaan nuorten asenteisiin liikennekulttuurissa. Nuorisolle on järjestetty erilaisia koulutustilaisuuksia ja tempauksia yhdessä Terveys ry:n ja Liikenneturvan kanssa. Kotkassa on kehitteillä toisen asteen opiskelijoille varhaisen puuttumisen malli päihdekäyttöön. Tavoitteena on ottaa malli käyttöön koko hankealueella. (Heikkilä 2010.)

Hanketta hallinnoi Etelä-Kymenlaaksossa Kotkan kaupunki ja aluekoordinaattorina toimii Anne Heikkilä ja Etelä-Pohjanmaalla Miia Hietaniemi. Pilottialueiden tuloksia voidaan hyödyntää kansallisesti. (Heikkilä 2010.)

3 LIIKENNETAPATURMAT

3.1 Liikennetapaturmat Suomessa

Liikenne ja viestintäministeriön neuvottelukunta on valmistellut ohjelman, jolla pyritään parantamaan tieliikenteen turvallisuutta vuosina 2006–2010. Ohjelman tavoitteena on vähentää liikennekuolemia ja vakavia onnettomuuksia jatkuvasti. Vuoden 2010 tavoite oli vähentää liikennekuolemat alle 250:een. Tavoitteeseen ei kuitenkaan päästy, sillä vuonna 2010 tieliikenteessä kuoli 270 henkilöä. Tavoitteena on vähentää liikennekuolemien määrä alle sataan vuoteen 2025 mennessä. Vastuu on turvallisuuden parantamisen parissa kehitystyötä tekevillä toimijoilla sekä tieliikenteen käyttäjillä. (Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010, 6,11.)

1970-luvulla Suomessa kuoli liikenteessä vuosittain yli tuhat henkilöä. Autokannan kasvusta huolimatta kuolemien määrä on neljässäkymmenessä vuodessa vähentynyt noin kolmannekseen. Syitä tähän ovat tiestön paraneminen, tiukentuneet liikennesäädökset kuten nopeusrajoitukset, ajoneuvojen turvallisuuden paraneminen, turvallisuus tietoisuuden lisääminen, nopeutunut ensiapuvalmius sekä onnettomuuksissa sattuneiden vammojen tehokas hoito. (Karkola 2009.) Kuolemien määrän vähenemiseen liittyy myös turvalaitteiden tunnollinen käyttö. Toisaalta määrän voisi arviolta vielä puolittaa nykyisestä käyttämällä turvavyötä. Määrien arvellaankin vähenevän entisestään turvavyön käytöllä. (Tiirikainen 2009, 99.)

Liikenneturvan tilastojen mukaan vuoden 2010 aikana liikenneonnettomuuksissa loukkaantui 7661 ihmistä. Määrä on laskenut 387:llä edellisvuoteen verrattuna. (Liikenneturvan tilastokatsaus 2011.) Vuoden 2009 Kansallisessa uhritutkimuksessa taas luvut ovat merkittävästi suuremmat, koska suurin osa lievemmistä liikennetapaturmista ei päädy poliisin rekisteritietoihin. Uhritutkimuksen haastatteluvastausten perusteella fyysisen vamman aiheuttaneita liikennetapaturmia sattui noin 74 000 kpl 15 vuotta täyttäneille tai sitä vanhemmille. Näistä tapaturmista 11 000 sattui mopolla ja 23 000 henkilöautolla liikuttaessa. (Haikonen & Lounamaa 2010, 39–40.)

Viidennekseen liikennekuolemista liittyy alkoholi. Rattijuopoilla, jotka ovat olleet osallisina kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa, on taipumusta uusien juopumusrikos ja lisäksi puolella heistä on ollut päihdeongelmia. Ehkäisevänä toimenpiteenä ajoneuvoihin asennettava alkolukko estää juopuneena ajamaan lähtemistä. Lisäksi muita tärkeitä keinoja ovat päihdeongelman varhainen tunnistaminen sekä paheksuvan asenteen ylläpitäminen rattijuoppoutta kohtaan. (Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010, 30.)

3.2 Nuorten liikennetapaturmat

Liikennetapaturmat ovat nuorten yleisimpiä tapaturmia (Markkula & Öörni 2009, 28). Suhteutettuna muuhun väestöön heille sattuu liikennetapaturmia eniten (Haikonen & Lounamaa 2010, 44). Vuonna 2009 liikenteessä loukkaantui 3018 ja kuoli 73 nuorta, jotka olivat iältään 15–24-vuotiaita (Tanttu & Merin 2010, 9). Nuoret liikkuvat paljon, se on tapa viettää aikaa, joten tapaturmariski liikenteessä kasvaa. Loukkaantumiset sattuvat pääosin moottoriajoneuvolla liikuttaessa. (Markkula & Öörni 2009, 28.)

Kolmasosaan kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista liittyy alkoholi. Kolmanneksessa niistä tapauksista kuljettaja on ajanut ilman ajolupaa. (Tanttu & Merin 2010, 10.) Alempaan sosioekonomiseen ryhmään kuulumisen kasvattaa myös tapaturmariskiä (Tiirikainen 2009, 174).

Mopojen ja skoottereiden yleistymisen on aiheuttanut kasvua loukkaantumisissa (Markkula & Öörni 2009, 28). Rekisteröityjen mopojen määrä on kymmenessä vuodessa lähes kaksinkertaistunut. Vuonna 2001 mopoja oli rekisteröity koko Suomessa 102 579 kappaletta, joista 4938 Kymenlaaksossa. Vuonna 2011 vastaavat luvut olivat koko Suomessa 228 662, joista Kymenlaaksossa 10 864. (Ajoneuvokantatilastot, 2001, 2011.)

15–17-vuotiaiden nuorten mopoilijoiden henkilövahinkomäärä on noussut 2003–2007 välisenä aikana. Pojilla määrä on lähes kaksinkertaistunut ja tytöillä kolminkertaistunut. Mopoilijoiden riskitekijöitä ovat vähäinen ajokokemus, alkoholin osuus, mopon virittäminen, turvakypärän käyttämättömyys tai väärinkiinnittäminen. (Markkula & Öörni 2009, 28–31.) Myös Kansallisen uhritutkimuksen mukaan mopolla sattuneiden tapaturmien määrä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2003 (Haikonen & Lounamaa 2010, 44). Tyypillisimpiä onnettomuuksia ovat suistumisonnettomuudet. Niistä aiheu-

tuu puolet kaikista liikennekuolemista ja noin puolet loukkaantumisista. (Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä 2011.) Mopoilijoiden kuolonkolareissa mopoilija oli usein onnettomuuden pääaiheuttaja ja tilannenopeus oli liian suuri. Myös moottoripyöräkuolemista kyse oli usein liian suuresta nopeudesta ja pyörän hallinnan menetyksestä. Henkilöautokuolemista moniin liittyi turvavyön käyttämättömyys, ja onnettomuudessa kuollut henkilö oli useimmiten kaverinsa kyydissä. (Mattila 2011, 19.) Talosen tutkielmassa kiinnostuneimpia moottoriajoneuvoista olivat alhaisella koulutustasolla opiskelevat, 16–18-vuotiaat sekä he, jotka olivat joskus ajaneet päihtyneinä (Talonen 2009, 27).

4 LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

4.1 Yleinen liikennekäyttäytyminen

Mittareita, jotka kuvaavat liikennekäyttäytymistä, ovat mm. ajonopeudet, ajoneuvojen etäisyydet, turvalaitteiden käyttö ja punaisia päin ajaminen. Liikennekäyttäytymisestä raportoi Suomessa Liikenneturva. Seuraamalla edellä mainittuja asioita voidaan tehdä havaintoja liikenneturvallisuudesta ja siinä tapahtuvista muutoksista. (Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010, 14–15.)

Tapaukset, joissa kuljettaja ylittää sallitun nopeusrajoituksen, ovat laskussa. Vuonna 2004 heitä oli 100 km/h nopeusrajoitusalueella noin seitsemän prosenttia ja 80 km/h rajoitusalueella 8,4 prosenttia. Liikennevalojen noudattamista seuraavan tutkimuksen mukaan joka viidennellä valojen vaihtumiskerralla yksi tai useampi autoilija ajaa päin punaisia. Syynä siihen ilmoitetaan usein olevan kiire, ja suurin osa tapauksista on tahallisia. Henkilöautojen etuistuimilla matkustavista 90 prosenttia käyttää taajamien ulkopuolella turvavöitä. Luku on pysynyt samana 80-luvulta lähtien. Takaistuimilla matkustettaessa turvavyön käyttö on hieman harvinaisempaa, sitä käyttää kahdeksan kymmenestä. Ammatikseen autoa ajavilla käyttö on vähäistä. Autoilijoista 85 prosenttia käyttää liikenteessä suuntamerkkiä. Tarkkailututkimuksen mukaan kuusi prosenttia käyttää matkapuhelinta ajon aikana ilman handsfree-laitetta, vaikka se on kiellettyä. (Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010, 14–15.)

4.2 Nuorten liikennekäyttäytyminen

Nuoret ottavat liikenteessä enemmän riskejä. Ryhmässä riskikäyttäytyminen korostuu, siihen liittyy usein sosiaalinen ryhmäpaine. Ystäväpiirin arvomaailma muodostuu aikuisten ja yhteiskunnan sääntöjä tärkeämmäksi. (Markkula & Öörni 2009, 28.) Lisäksi pojat ovat taipuvaisempia riskikäyttäytymiseen kuin tytöt (Tiirikainen 2009, 174). Talosen mukaan riskejä ottavat useammin 16–18-vuotiaat kuin 19-vuotiaat tai vanhemmat. Merkittävää oli hänen tutkimuksessaan myös se, että aiemmin päihtyneenä ajaneet nuoret ottivat liikenteessä enemmän riskejä kuin muut. Riskin otto oli hieman yleisempää myös alemmassa koulutustasossa opiskelevilla nuorilla. (Talonen 2009, 26–27.) Nuorten tyypillisimpiä riskikäyttäytymisen muotoja ovat kaahailu, humaltuneena ajaminen tai kyydissä olo sekä runsas kertajuominen ja huumeiden käyttö. (Tiirikainen 2009, 174.) Tahallinen riskinotto näkyy kuolonkolareissa merkittävästi, vain 12–15 %:ssa tapauksista on noudatettu liikennesääntöjä. Tyypillisesti nuorten kuolonkolareita tapahtuu yöaikaan klo 22–6.00. (Tanttu & Merin 2010, 9.)

Nuorten kuljettajien ajotaidoissa ilmeneviä puutteita ovat mm. ajolinjan seuraaminen, huomion kiinnittäminen epäolennaisiin kohteisiin, toimintojen automatisoimattomuus, vastaantulevien autojen vauhdin arvioiminen sekä vaaratilanteiden tunnistaminen. Ajotyyli määräytyy usein persoonan mukaan ja siihen on vaikea vaikuttaa. (Tanttu & Merin 2010, 8.)

5 PÄIHTEIDEN KÄYTTÖ

5.1 Päihteiden käyttö Suomessa

Alkoholin kokonaiskulutus on noussut vuodesta 2004, jolloin alkoholi veroa alennettiin ja tuontirajoitukset poistettiin. Siitä lähtien kulutus on ollut historiallisen korkealla tasolla. Vuonna 2009 suomalaiset käyttivät 100-prosenttista alkoholia 10,2 litraa asukasta kohden. Määrä on 1,5 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2008. Alkoholiuoma on määritelty nautittavaksi juomaksi, jonka alkoholipitoisuus on yli 2,8 tilavuusprosenttia etyylialkoholia. (Jääskeläinen & Virtanen 2010, 1.)

Alkoholin kokonaiskulutuksella tarkoitetaan sekä tilastoitua että tilastoimatonta kulutusta. Tilastoitua kulutusta on alkoholijuomien vähittäiskulutusta sekä anniskelua kotimaassa. Tilastoimaton kulutus on alkoholin epävirallista kulutusta eli suomalaisten ul-

komailla nauttima alkoholi, sieltä sekä laillisesti että laittomasti tuotu alkoholi, laillinen ja laiton kotivalmistus ja korvikealkoholit. (Jääskeläinen & Virtanen 2010, 8.)

Suomessa suurkuluttajia arvellaan olevan noin 300 000–600 000. Määrän arvioidaan kasvaneen 2000-luvulla. Vuonna 2009 alkoholin käytöstä johtuvia kuolemia oli 2954. Alkoholiperäisiin sairauksiin ja myrkytyksiin kuoli 2070 henkeä ja päihtyneenä tapaturmaisesti sekä väkivaltaisesti kuoli 848. (Jääskeläinen & Virtanen 2010, 16, 21.)

5.2 Nuorten päihteiden käyttö

Pirskanen tutki väitöskirjassaan nuorten päihteiden käyttöä kolmella eri mittarilla, jotka olivat Nuorten päihdemittari (Adolescent's Substance Use Measurement, ADSU-ME), AUDIT sekä CRAFT. ADSUME on kehitetty koulu- ja opiskeluterveydenhuoltoon (Pirskanen, Pietilä, Halonen & Laukkanen 2007, 115) ja se koostuu 17:sta kysymyksestä, jotka selvittävät nuorten päihteiden käyttöä viimeiseltä vuodelta sekä päihteiden käytön haitallisia seurauksia. Mittarilla selvitetään myös nuorten sosiaalista tukea. AUDIT koostuu kymmenestä kysymyksestä, jotka mittaavat alkoholin kulutusta viimeiseltä vuodelta, alkoholiriippuvuuden oireita sekä alkoholin käytön haitallisia seurauksia. CRAFT puolestaan koostuu kuudesta ”kyllä” ja ”ei” -kysymyksestä ja siinä oletetaan nuoren käyttävän alkoholia tai huumausaineita. (Pirskanen ym. 2007, 4.)

ADSUMEn mukaan 14–15-vuotiaista nuorista 49 % oli raittiita, kun taas vastaava luku 16–18-vuotiailla oli 20 % (Pirskanen ym. 2007, 75). Nuorten terveystapatutkimus 2009 osoittaa, että 18-vuotiaista alle 10 prosenttia on raittiita (Rainio, Pere, Lindfors, Lavikainen, Saarni & Rimpelä 2009, 37). Alkoholia käyttäneet nuoret käyttivät usein myös muita päihteitä, joista tupakka oli yleisin. 24 % tupakoi ja 3 % oli käyttänyt kannabista tai lääkkeitä. Iän myötä humalajuominen kasvoi. Yli 16-vuotiaista tytöistä 43 % joi kerralla viisi annosta tai enemmän, joka on aikuisten naisten kertakulutuksen riskirajan ylittävä määrä. Pojista 34 % joi seitsemän annosta tai enemmän, joka on vastaavasti aikuisten miesten kertakulutuksen riskirajan ylittävä määrä. 11 % 16–18-vuotiaista joi kerralla 11–24 annosta, jonka katsotaan olevan huomattavan suuri alkoholimäärä. (Pirskanen ym. 2007, 75.)

Pohjoismaisessa vertailussa tanskalaiset ja norjalaiset nuoret joivat ikäisiään suomalaisia ja ruotsalaisia nuoria enemmän. 24 % tanskalaisista ja norjalaisista nuorista joi kerralla viisi annosta tai enemmän, kun vastaavasti suomalaisista ja ruotsalaisista joi

kerralla viisi annosta tai enemmän 16 %. Tämä tulos saatiin käyttämällä ESPAD-kyselyä (European School Survey Project on Alcohol and Other Drugs) vuonna 2003. Tutkimuksen mukaan humalajuomisella on usein harmillisia seurauksia, kuten väkivalta, sammuminen, päihtyneenä ajaminen sekä suojaamattoman seksin harrastaminen. (Pirskanen ym. 2006, 439.)

16–18-vuotiaat joivat keskimäärin kerran kuukaudessa. Nuoret, jotka joivat kerralla suuria määriä, joivat myös useammin. Päihteiden käytöstä oli aiheutunut haittoja viidennekselle. (Pirskanen ym. 2007, 77.)

Pirskanen tutki nuorten alkoholin käyttöä myös AUDIT-testillä. Kuten edellisen mittarin tulokset osoittivat, myös tämän testin mukaan todettiin, että mitä vanhemmaksi nuori kasvaa sitä suuremmaksi alkoholin riski- ja suurkulutuksen osuus lisääntyy. Lisäksi todettiin eroja peruskoululaisten, lukiolaisten ja ammattikoululaisten välillä. AUDITin suurkulutuksen pisteraja on kahdeksan tai enemmän ja sen ylitti peruskoululaisista 10 %, lukiolaisista 16 % ja ammattikoululaisista 41 %. (Pirskanen ym. 2007, 77.)

CRAFFT-testin keskeisimpiä tuloksia olivat, että 36 % nuorista käytti päihteitä rentoutumisen vuoksi ja 35 % unohti tekemisiään päihteiden käytön vuoksi (Pirskanen ym. 2007, 75–79).

Terveystieteiden tutkimuskeskuksen julkaiseman Päihdebarometri 2009 mukaan nuorten päihteiden käyttö on vähentynyt, mutta on edelleen yleistä. Nuorten asenteet raittiuteen ovat kehittyneet myönteisempään suuntaan, joka näkyy raittiiden nuorten lisääntymisessä. Toisaalta osa nuorista käyttää aiempaa enemmän päihteitä. (Järvinen, Jokinen, Ketonen, Laari, Opari & Varamäki 2009, 18–19.)

Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisemassa Nuorten terveystapatutkimuksessa 2007 käy ilmi, että vuodesta 2004 alkoholin käytön väheneminen pysähtyi 18-vuotiailla pojilla ja että heidän viikoittainen humalajuominen lisääntyi. Syynä siihen arvellaan olevan alkoholiveron alennus, joka laskee alkoholin hintaa. (Rimpelä, Rainio, Huhtala, Lavikainen, Pere & Rimpelä 2007, 50.) Vuoden 2009 terveystapatutkimuksessa 18-vuotiaiden poikien viikoittainen humalajuominen oli yhdeksän prosentin luokkaa, kun taas vuonna 2007 vastaava luku oli 12. 18-vuotiaiden tyttöjen viikoittainen humala-

juominen on pysynyt samana vuodesta 2007 vuoteen 2009, heillä prosenttiluku on kuusi. (Rainio ym. 2009, 41.)

Nuorille tehtävässä kouluterveyskyselyssä vuonna 2009 tuli ilmi, että humalajuominen oli aiempaa hyväksyttävämpää. Myös marihuanan polttamiseen liittyvät asenteet olivat keventyneet. Humalajuomisen ja tupakoinnin osalta ammattikoululaisten asenteet olivat lukiolaisia sallivammat. Ammattikoululaisilla päivittäinen tupakointi oli nelinkertaista lukiolaisiin verrattuna. Ammattikoululaisilla myös humalajuominen ja laittomien huumeiden kokeilut olivat kaksinkertaista lukiolaisiin verrattuna. (Pietikäinen 2009.)

Raitasalo ja Simonen vertailivat nuorten juomista koskevassa artikkelissaan vuosina 1985 ja 2005 kerättyjä nuorten naisten juomatapoja käsitteleviä haastatteluaineistoja. Muutos humalaan asennoitumiseen oli suuri. Vuoden 1985 aineistosta todettiin, että humalajuomiseen liittyy häpeää ja pelkoa kontrollin menettämisestä. Myöhemmin kerättyssä aineistossa humalahakuisuutta korostetaan runsaasti, eikä kontrollin menettäminen ole lainkaan vierasta. (Raitasalo & Simonen 2011, 25.)

6 PÄIHTEET JA LIIKENNE

Rattijuopumus on Suomessa vakava turvallisuusongelma (Varamäki, Risku, Pohjonen, Jäppinen & Hara 2010, 2). Liikenneturvan tekemän tutkimuksen mukaan autoilijoiden mielestä rattijuopumus on vakavin liikennerikos. Asenteet ovat tiukentuneet, rattijuopumus ei ole kuitenkaan vähentynyt merkittävästi. (Rajalin 2011, 11.) Rattijuopumusraja on 0,5 promillea ja törkeän rattijuopumuksen raja 1,2 promillea. Laki määrittelee rattijuopoksi myös henkilön, joka kuljettaa moottoriajoneuvoa huumausaineen vaikutuksen alaisena. Poliisi puhalluttaa vuosittain 1,2–1,8 miljoonaa kuljettajaa. (Varamäki ym. 2010, 2.) Vuonna 2007 rattijuopumukseen syyllistyi 27 547 kuljettajaa. Määrä on laskenut vuosittain. Vuonna 2010 rattijuopumuksesta jäi kiinni 21 025 kuljettajaa eli noin 58 rattijuoppoa päivässä. (Poliisin rattijuopumustilastot 2010.) Kolmannes rattijuopoista jää kiinni sivullisten ilmiantamina ja kolmannes poliisin pitämissä puhallusratsioissa. 90 % kiinni jääneistä rattijuopoista on miehiä. Onnettomuusriski kasvaa 40-kertaiseksi, kun alkoholia on veressä 1,5 promillea. Erityisesti riski kasvaa nuorilla, koska alkoholi vaikuttaa nuorten ajotaitoihin, jotka eivät ole vielä automatisoituneet. Jo pienestä alkoholipitoisuudesta havaintokenttä supistuu, reagointikyky heikkenee ja silmät eivät kykene seuraamaan liikkuvaa kohdetta normaalisti.

Humaltuneena kuljettajat myös ajavat usein aggressiivisesti ja ottavat suurempia riskejä. Myös lääkkeitä ja huumeita käytetään liikenteessä ja huumetapaukset ovat viimeisen 15 vuoden aikana kasvaneet huomattavasti. (Varamäki ym. 2010, 2–5.)

7 NUORTEN ASEENTEET PÄIHTEISIIN LIIKENTEESSÄ

Suomalaiset suhtautuvat päihteiden käyttöön liikenteessä kielteisesti (Varamäki ym. 2010, 2). Talosen pro gradu -tutkielmassa tutkittiin nuorten asenteita päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä. Siinä nuoret tunnistivat hyvin päihtyneenä ajamiseen liittyvät riskit. Tosin nuoremmat vastaajat eivät tiedostaneet päihtyneenä ajamisen vaarallisuutta yhtä hyvin kuin vanhemmat vastaajat. Lähes kaikkien vastaajien mukaan päihtyneenä ajaminen on vastuuntunnotonta ja että päihtyneenä ajaessa joku saattaa loukkaantua. He kertoivat välttävänsä päihtyneenä ajamista myös sen takia, että moottoriajoneuvo mahdollisesti romuttuisi tai he voisivat joutua poliisin pysäyttämiksi. Toisaalta tutkimuksen mukaan 22 % oli ajanut moottoriajoneuvoa päihtyneenä. (Talonen, 2009, 23,59.) Nuorilla, jotka käyttivät alkoholia useammin, esiintyi enemmän päihtyneenä ajamiseen liittyviä käyttäytymismalleja (Talonen 2009, 32).

Nuoret, jotka olivat aiemmin itse ajaneet päihtyneinä, eivät suhtautuneet päihtyneenä ajamiseen niin kriittisesti. Päihtyneenä itse ajanut oli useammin ollut päihtyneenä ajavan kyydissä. Kaikkiaan päihtyneenä ajavan kyydissä oli ollut 31 % nuorista. Tutkimukseen osallistuneista 11 % ei kokenut alkoholin vaikuttavan omaan ajotaitoonsa. Todennäköisempää tämä oli nuorten vastaajien kohdalla. (Talonen 2009, 30–33.) Pirskasen tutkimuksessa tuli ilmi, että 16–18-vuotiaista 25 % ja 14–15-vuotiaista 13 % oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä (Pirskanen 2007, 79).

Omien arvioidensa mukaan 16 % vastaajista saattaisi ajaa päihtyneenä kotiin pääsemiseksi ja kuusi prosenttia hakemaan lisää alkoholia. Todennäköisempää tämä oli heillä, jotka olivat aiemminkin ajaneet päihtyneinä. (Talonen 2009, 30–33.)

Luukkasen tutkimuksen mukaan 13 % nuorista on osittain tai täysin sitä mieltä, että he ovat hyviä kuljettajia myös humalassa. Pojista seitsemän prosenttia ja tytöistä kaksi prosenttia on väittämän kanssa täysin samaa mieltä. Käsitykseen ei vaikuttanut omistiko nuori ajokortin vai ei. Tutkimuksessa tutkittiin myös nuorten suhtautumista ystäviensä humaltuneena ajamiseen. 80 % oli osittain tai täysin samaa mieltä siitä, ettei todellinen ystävä tue humaltuneena ajamista. Kävi myös ilmi, että nuoret, jotka eivät

itse kokeneet olevansa hyviä kuljettajia humalassa eivät myöskään tukeneet ystäviensä humalassa ajamista. (Luukkanen 2002, 18.)

8 ASENTESIIN JA KÄYTTÄYTYMISEEN VAIKUTTAMINEN

Asenteet muodostuvat uskomuksista, arvoista sekä tunteista. Ne ovat mielipiteitä asioista ja voivat ilmetä myös tekoina. (Himberg & Jauhiainen 1998, 37.) Asenteiden kehittyminen tapahtuu pitkällä aikavälillä ja ne pohjautuvat ihmisten kokemukseen ja tietoon (Viestinnän arviointi). Esimerkiksi jos ihminen kokee saavansa mielihyvää tai hyötyä jostakin asiasta, saattaa hän omaksua tietynlaisen asenteen kyseistä asiaa kohtaan. Asenteiden sisäistäminen lähtee jo varhaislapsuudesta. Nuorten asenteisiin vaikuttavat voimakkaasti ympäristöseikat, kuten läheiset ihmiset, koulu ja media. Lisäksi asenteet voivat muuttua tilanteiden tai olosuhteiden muuttuessa. (Himberg & Jauhiainen 1998, 37–38.)

Kun halutaan vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen, täytyy ensin vaikuttaa ihmisten tietoon ja sitä kautta asenteisiin. Vasta sitten voidaan vaikuttaa käyttäytymiseen. Toisaalta käyttäytymisen muuttamiseksi ei aina riitä pelkästään asenteisiin vaikuttaminen, sillä käyttäytymiseen vaikuttavat muitakin tekijöitä. Niitä voivat olla esimerkiksi muiden suhtautuminen, omat arvioidut mahdollisuudet, seuraukset ja satunnaiset tilannetekijät. Jotta saadaan aikaan muutoksia käyttäytymisessä, täytyy vaikuttaa laajasti yksilöön ja hänen toimintaympäristöönsä. (Viestinnän arviointi.)

Asenteet ja käyttäytyminen voivat olla ristiriidassa keskenään. Silloin puhutaan Festingerin kognitiivisen dissonanssin teoriasta eli ajattelun, toiminnan ja tunteiden epäjohdonmukaisuudesta. (Himberg & Jauhiainen 1998, 48.) Tämä tila koetaan usein epämiellyttävänä ja se pyritään poistamaan esimerkiksi asennetta tai käyttäytymistä muuttamalla, jotta maailmankuva säilyisi eheänä ja sopusointuisena. Esimerkiksi kun ihminen ajattelee tupakoinnin olevan terveydelle vaarallista, mutta silti tupakoi, ovat hänen ajattelu ja toiminta ristiriidassa keskenään. Asenteet ovat suuri osa ihmisen minäkuvaa ja niiden muuttaminen on vaikeaa, koska se koetaan uhkana minäkuvalle. Tieto, joka poikkeaa omista asenteista, usein torjutaan tai sitä vääristellään. (Himberg & Jauhiainen 1998, 48.)

9 TUTKIMUSONGELMAT

Tutkimusongelmat nousivat Ehkäise tapaturmat -hankkeen taholta sekä aikaisemman teorialiedon pohjalta. Tavoitteenamme on tutkia, mikä on nuorten suhtautuminen päihteiden käyttöön liikenteessä ja mitkä tekijät niihin vaikuttavat. Samalla kartoitamme heidän yleistä päihteiden käyttöä sekä liikennekäyttäytymistä ja selvitämme niiden yhteyttä edellä mainittuihin asenteisiin. Tutkimme toisen asteen ammatillisessa oppilaitoksessa opiskelevia nuoria.

Tutkimusongelmat

1. Millainen on nuorten yleinen suhtautuminen päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä?
2. Miten nuorten taustatiedot (ikä, sukupuoli, koulutus) ovat yhteydessä heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä?
3. Miten nuorten riskien otto liikenteessä on yhteydessä heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä?
4. Miten nuorten päihteiden käyttö on yhteydessä heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä?
5. Millaisissa tilanteissa nuoret käyttävät päihteitä liikenteessä?
6. Miten nuoret kokevat päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa?

10 TUTKIMUSAINEISTO- JA MENETELMÄ

10.1 Kysely

Kvantitatiivinen tutkimus luokitellaan esimerkiksi pitkittäis- ja poikittaistutkimuksiin. Poikittaistutkimuksessa aineisto kerätään kertaluontoisesti. (Kankkunen & Vehviläinen-Julkunen 2009, 42.) Kysely on yleisin aineistonkeruutapa kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Kysely on hyvä aineistonkeruutapa kun tutkittavia on paljon ja tarkoituksena on mitata esimerkiksi asenteita tai terveyskäyttäytymistä. (Vilka 2007, 28.) Oli oletettavaa, että tutkimukseemme osallistuisi suuri joukko nuoria, joten päädyimme menetelmässä kyselyyn. Tutkimme nuorten asenteita, joten myös sen vuoksi kysely oli aineistonkeruumenetelmänä hyvä.

Lisäksi kyselyn avulla voidaan mitata tosiasioita, toimintaa, tietoja, arvoja, uskomuksia, käsityksiä sekä mielipiteitä. Lomakkeessa on mahdollista pyytää myös perusteluja edellä mainituille asioille. Yleensä kyselyssä kysytään myös vastaajan taustatietoja, kuten ikä, sukupuoli, koulutus, ammatti ja perhesuhteet. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 197.) Kyselyä voidaan toteuttaa postikyselynä, informoituna kyselynä tai joukkokyselynä. Kysymykset esitetään kaikille vastaajille samalla tavalla, eli vakioitusti tai standardoidusti. (Vilkkä 2005, 73.)

Toteutimme kyselyn informoidusti eli paikan päällä, jolloin jaoimme kyselylomakkeet vastaajille henkilökohtaisesti ja samalla saimme vastaukset heti takaisin analysoitaviksi. Näin saimme vastausprosentin mahdollisimman suureksi. (Vrt. Heikkilä 2008, 67). Samalla kerroimme vastaajille kyselyn tarkoituksesta (Vrt. Hirsjärvi ym. 2009, 197).

Kyselymenetelmällä säästimme aikaa ja samalla se mahdollisti aikataulun ja kustannusten suunnittelun melko tarkasti. Toisaalta lomakkeen laatiminen oli vaativaa ja aikaa vievää. Tulosten analysoimisen helpottamiseksi on kehitetty tilasto-ohjelmia ja raportointimuotoja, joita hyödynsimme tässä tutkimuksessa. Kyselyyn saattaa liittyä myös haittoja, kuten vastaajien motivaatio ja asennoituminen kyselyyn vastaamiseen. Tätä kyselyä tehdessä emme huomanneet vastaajien motivaatiossa puutteita kyselyä täytettäessään. Heidän asennoitumista oli lopulta vaikea arvioida, sillä emme varmasti voi sanoa, kuinka rehellisesti he kyselyyn vastasivat. Lisäksi on mahdollista, että he ovat tulkinneet joitakin kysymyksiä väärin. (Vrt. Hirsjärvi ym. 2009, 195.)

Kyselyssä voi olla sekä avoimia että strukturoituja kysymyksiä. Tässä tutkimuksessa käytimme pääosin strukturoituja, jotka mahdollistivat nopean vastaamisen ja vaivattoman tulosten käsittelyn. Toisaalta vastaaja voi helposti valita ”en osaa sanoa” -vaihtoehdon, kysymykset voivat olla johdattelevia tai vastaajalle sopiva vaihtoehto saattaa puuttua kokonaan. Hyvissä kysymyksissä vastausvaihtoehdot ei ole liikaa, ne sulkevat pois toisensa ja ne ovat järkeviä ja mielekkäitä. (Heikkilä 2008, 51.)

10.2 Kysymyslomakkeen laadinta

Suunnittelimme kyselylomakkeen huolellisesti, jotta pystyimme kokoamaan aineiston nopeasti tallennettuun muotoon (Hirsjärvi ym. 2009, 195). Pyrimme tekemään siitä selkeän ja varmistuimme siitä, että kysymykset merkitsivät samaa asiaa kaikille vastaajille. Avasimme teoreettiset määritelmät eli operationalisoimme käsitteet tulkinta-

virheiden välttämiseksi. Lisäksi teimme kysymyksistä lyhyitä. (Hirsjärvi ym. 2009, 202.) Lomakkeen ulkoasun suunnittelimme siistiksi ja laadimme vastaajille yksinkertaiset ohjeet. Kussakin kysymyksessä kysyimme vain yhtä asiaa loogisessa järjestyksessä. Kysymykset olivat numeroituja ja helppoimmat niistä asetimme lomakkeen alkuun. Välttimme turhia kysymyksiä, jotta saimme lomakkeesta sopivan mittaisen. (Heikkilä 2008, 48–49.) Laadimme muuttujataulukon, jossa luokittelimme kysymykset tutkimusongelmiemme mukaan. Varmistimme siten, että saamme vastaukset kaikkiin tutkimusongelmiimme. (Ks. liite 2.)

Kyselyssämme kysyimme vastaajien taustatietoja kuten ikä, sukupuoli, koulutuslinja ja mahdollisen ajoluvan omistaminen. Lisäksi selvitimme heidän päihteiden käyttöä Auditista poimituilla kysymyksillä sekä liikennekäyttäytymistä ja asenteita, jotka koskevat päihteiden käyttöä liikenteessä. Kyselymme oli vakioitu, eli esitimme kysymykset kaikille vastaajille samalla tavalla sekä annoimme valmiit vastausvaihtoehdot. Ainoastaan ikää sekä mahdollisten muiden päihteiden käyttöä kysyimme avoimina kysymyksinä.

Lisäksi käytössämme oli viisiasteinen Likert-asteikko, jota käytetään usein mielipidevääntämissä. Se on yleensä 4- tai 5-portainen järjestysasteikko, jonka toisessa päässä vastausvaihtoehtona on usein *täysin samaa mieltä* ja toisessa päässä *täysin eri mieltä*. Vastaaja valitsee asteikolta itselleen sopivan vaihtoehdon. (Heikkilä 2008, 53.) Tutkimuksessamme käytimme 5-portaista asteikkoa. (Liite 1.)

Esitestasimme kyselylomakkeen kuudella 18–19-vuotiaalla nuorella, jotka vastasivat varsinaista kohdejoukkoa. Esitestauksen yhteydessä ei tullut ilmi puutoksia vastausohjeissa tai niiden selkeydessä eikä kysymysten ymmärrettävyydessä. Lomake oli testaajien mielestä sopivan pituinen, ja aikaa sen täyttämiseen meni noin 10 minuuttia. Esitestauksessa ei ilmennyt tarpeettomia kysymyksiä, emmekä havainneet, että siitä olisi puuttunut joitakin olennaisia kysymyksiä. (Vilka 2007, 78.)

10.3 Kohderyhmä ja aineiston hankinta

Käytimme otantamenetelmänä ryväsotantaa, jossa kohteena ovat useimmiten ryhmät kuten koululuokat, yritykset, organisaatiot, kotitaloudet tai kaupunginosat. Ne voidaan valita joko systemaattisesti tai satunnaisesti ja niille voidaan tehdä kokonaistutkimus. (Vilka 2007, 55.) Tässä tutkimuksessa valitsimme ryppäät systemaattisesti. Ryppäät

olivat kaksi oppilaitosta, joissa kyselyyn osallistuivat kaikki kyselyn toteutushetkellä läsnä olleet opiskelijat. Valitsimme kaksi ryvästä saadaksemme mahdollisimman kattavan aineiston ja luotettavat tulokset.

Otos vastasi ominaisuuksiltaan perusjoukkoa, eli nuoria. Perusjoukolla tarkoitetaan joukkoa, joka on määritelty tutkimuskohteeksi. Se sisältää havaintoyksiköt, joita tutkimuksella halutaan selvittää. (Vilka 2009, 177.) Ryppäät koostuivat yhteensä noin neljästä sadasta opiskelijasta, joista tutkimukseen lopulta osallistui 210 opiskelijaa. Olimme ennakoineet kadon, jotta vertailu olisi mahdollista. (Vilka 2007, 55, 57.)

Keräsimme tutkimuksen aineiston kahdesta toisen asteen ammatillisesta oppilaitoksesta. Toinen on merenkulun oppilaitos Kotkan Katariinassa, jossa on logistiikan-, talouden- ja merenkulunlinjat. Oppilaitoksessa piti ennakkotietojen mukaan olla kyselyn toteutushetkellä noin 200 opiskelijaa, joiden toivoimme kaikkien osallistuvan kyselyymme. Toisessa, Hoito- ja palvelualojen oppilaitoksessa Jylpyn kampuksella opiskeli tuolloin 150–200 opiskelijaa, jotka koostuivat nuorista sekä aikuisista terveydenhuoltoalan opiskelijoista ja noin kahdenkymmenen hengen starttiryhmästä. Tutkimusluvat myönnettiin kummaltakin oppilaitokselta suullisesti Ehkäise tapaturmat -hankkeen edustajalle Anne Heikkilälle.

Toteutimme kyselyn toukokuussa 2011 pidettyjen Action day -tapahtumapäivien yhteydessä. Olimme mukana suunnittelemassa tapahtumaa yhdessä Anne Heikkilän ja nuoriso-ohjaaja Liisa Lämsmänsin kanssa, joiden ansiosta saimme toteuttaa kyselyn omalla rastilla. Merenkulun oppilaitoksessa tapahtuma järjestettiin 4.5.2011 ja Jylpyn kampuksella 9.5.2011. Kumpaankin tapahtumaan osallistui lisäksi suomen kieltä opiskeleva maahanmuuttajaryhmä, joiden osallistumisesta tutkimuksen tekijöillä ei ennalta ollut tietoa. Tapahtumat aloitettiin yhteisellä kokoontumisella klo 8.15–9.00, jonka jälkeen opiskelijat lähtivät kiertämään rasteja. Opiskelijat jaettiin neljään ryhmään, jotka kiersivät neljää rastia. Kussakin rastissa heidät jaettiin vielä pienempiin ryhmiin, jotka kiersivät pisteitä rastien sisällä. Pidimme yhdessä rastissa pistettä, jossa toteutimme kyselyä. Ryhmäkokoo vaihteli 6–25 opiskelijan välillä. Ryhmät viettivät aikaa kullakin pisteellä noin 20 minuuttia. Tuona aikana kerroimme tutkimuksemme tarkoituksesta, joka on myös saatteena kyselylomakkeen alussa ja jaoimme heille lomakkeet täytettäväksi. (Liite 1.) Lomakkeen täyttämiseen jäi aikaa noin 15 minuuttia, joka riitti hyvin vastaamiseen. Lisäksi mukanaamme oli Ehkäise tapaturmat -hankkeen

aluekoordinaattori Anne Heikkilä. Ohjeistimme yhdessä opiskelijoita, lähinnä maahanmuuttajia, lomakkeen täyttämässä. Keräsimme vastatut lomakkeet saman tien takaisin itsellemme. Action day -tapahtuma päätettiin yhteisesti pienellä loppukevennyksellä, joka oli Arman Alizadin stand up -esitys.

10.4 Aineiston analyysi

Aineisto analysoitiin PASW Statistics 18 -ohjelmalla (SPSS). Katsoimme sen soveltuvan parhaiten tutkimusaineiston analysointiin. Vastaajien ikää kysyttiin avoimella kysymyksellä ja luokittelimme sen ohjelman avulla analyysivaiheessa kolmeen luokkaan: *alle 18-vuotiaat*, *18–25-vuotiaat* ja *yli 25-vuotiaat*. Myös Likertin asteikon vastausvaihtoehtojen luokittelu muutettiin viidestä kolmeen, vaihtoehtoiksi jäivät *samaa mieltä*, *ei samaa eikä eri mieltä* ja *eri mieltä* tässä järjestyksessä.

Teimme ohjelmalla ristiintaulukointeja eri muuttujien välisien yhteyksien selvittämiseksi (Vilkka 2007, 129). Riippuvuuksien tutkimisessa käytimme apuna khiin neliö -testiä, jolla selvitimme, ovatko yhteydet tilastollisesti merkitseviä. (Heikkilä 2008, 203). Raportoimme merkitsevyyksiä kolmella eri tasolla ja niiden p-arvoilla: erittäin merkitsevä ($p < 0.001$), merkitsevä ($p < 0.001$) ja melkein merkitsevä ($p < 0.05$) (Metsämuuronen 2000, 34).

Esitimme tutkimustuloksia myös graafisessa muodossa. Käytimme taulukoita ja piirakkakuvioita. Niillä halusimme visuaalisesti havainnollistaa keskeisiä tutkimustuloksia. (Vilkka 2007, 138.) Taulukkojen avulla saadaan esitettyä paljon lukuja pienessä tilassa. Taulukon lukija voi tehdä vertailuja lukujen ja niiden suhteiden välillä. Tulkitimme taulukkojen sisällön tekstissä. (Heikkilä 2008, 149.) Taulukot teimme Microsoft Wordin taulukkotoimintoa käyttäen. Halusimme herättää piirakkakuvion lukijan mielenkiinnon kyseistä aihetta kohtaan. Kuviot havainnollistavat muuttujien välisiä yhteyksiä ja välittävät oleellisen tiedon yhdellä silmäyksellä (Heikkilä 2008, 155), lisäksi ne sopivat hyvin kuvaamaan prosenttilukuja (Heikkilä 2008, 162). Käytimme kuvioissa värejä niiden lukemisen helpottamiseksi ja informatiivisuuden lisäämiseksi. Varmistimme niiden luettavuuden myös mustavalkoisista kopioista. (Vilkka 2007, 145.) Piirakkakuvioiden tekemiseen käytimme Microsoft Office Excel 2007 -ohjelmaa, josta siirsimme kuviot opinnäytetyöhön.

11 TUTKIMUSTULOKSET

11.1 Vastaajien taustatiedot

Jaoin kyselylomakkeita yhteensä 210 kappaletta Kotkan Merenkulun sekä Kotkan Hoito- ja palvelualojen oppilaitoksissa. Saimme kaikki jaetut lomakkeet takaisin täytettyinä, mutta analysoinnin ulkopuolelle rajattiin 58 (28 %) vastausta, sillä vastaajista osa oli suomen kieltä opiskelevia maahanmuuttajia, joiden vastausten luotettavuutta oli vaikea arvioida. Vastaushetkellä heidän kohdallaan tuli esiin kielellisiä puutteita ja suuri osa vastauksista oli puutteellisesti täytettyjä. Vastatuista kyselylomakkeista analysoitaviksi otettiin yhteensä 152 (72 %).

Vastaajista oli miehiä 40 % ja naisia 60 %. Alle 18-vuotiaita oli 41 %, 18–25-vuotiaita 35 % sekä yli 25-vuotiaita 24 %. Yksi vastaaja jätti ilmoittamatta iän kokonaan. Hoito- ja palvelualojen opiskelijoita oli reilu puolet (55 %) ja Merenkulun opiskelijoita hiukan alle puolet (45 %). Vastaajista lähes puolet (44 %) ilmoitti omistavansa mopokortin, noin joka kymmenes (8 %) moottoripyöräkortin ja hieman alle puolet (41 %) ajokortin. Vastaajista neljäsosalla (24 %) ei ollut mitään edellä mainituista ajoluista. (Taulukko 1.)

Taulukko 1. Nuorten taustamuuttajat (N=152)

Taustamuuttajat		n	%
Sukupuoli			
	Nainen	92	60,5
	Mies	60	39,5
Yhteensä		152	100,0
Ikä			
	Alle 18-vuotiaat	62	40,8
	18–25-vuotiaat	53	34,9
	Yli 25-vuotiaat	36	23,7
	Vastaamatta	1	0,7
Yhteensä		152	100,0
Koulutuslinja			
	Hoito- ja palvelualojen oppilaitos	84	55,3
	Merenkulun oppilaitos	68	44,7
Yhteensä		152	100,0
Ajokortin omistaminen			
	Kyllä	115	76,0
	Ei	37	24,0
Yhteensä		152	100,0

Vastaajista lähes viidesosa (17 %) ei käyttänyt alkoholia viimeisen vuoden aikana ollenkaan. Kolmannes (34 %) käytti alkoholia noin kerran kuukaudessa tai harvemmin. Reilu kolmannes (38 %) käytti alkoholia 2–4 kertaa kuukaudessa ja noin joka kym-

menes (8 %) 2–3 kertaa viikossa. Kaksi prosenttia käytti alkoholia 4 kertaa viikossa tai useammin.

Neljännes vastaajista (26 %) joi yleensä 1–2 alkoholiannosta niinä päivinä jolloin nautti alkoholia. 14 % vastaajista joi 3–4 annosta, 16 % vastaajista joi 5–6 annosta, 15 % vastaajista joi 7–9 annosta ja kerralla kymmenen annosta tai enemmän joi 17 % vastaajista. (Taulukko 2.) Sukupuolten välisissä vertailuissa esiintyi selkeitä eroja. Miehistä 41 % ja naisista 6 % joi kerralla yli 9 annosta niinä päivinä jolloin käytti alkoholia. 1–2 annosta kerralla nautti miehistä 24 % ja naisista 33 %. Tämä ero oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ($p=.000$).

Reilu neljännes vastaajista (28 %) ei viimeisen vuoden aikana ollut juonut kertaakaan alkoholia kuutta tai useampaa annosta kerralla. Miltei sama määrä (29 %) joi edellä mainitun määrän alkoholiannoksia harvemmin kuin kerran kuukaudessa tai kerran kuukaudessa (28 %). Kerran viikossa kuusi tai useamman alkoholiannoksen kerralla joi vastaajista 14 %. Yksikään vastaajista ei juonut mainittua alkoholimäärää päivittäin tai lähes päivittäin. Kerralla kuusi annosta tai enemmän joi miehistä kerran viikossa 25 % ja naisilla vastaava luku on 7 %.

Vastaajista 10 % prosenttia oli kokeillut tai käyttänyt muita päihteitä edellisen vuoden aikana (taulukko 2). Yleisimpiä niistä olivat kannabis ja tupakka.

Taulukko 2. Nuorten alkoholinkäyttö (N=152)

Alkoholinkäyttö		n	%
Alkoholinkäyttö			
	Ei koskaan	26	17,1
	Noin kerran kk tai harvemmin	51	33,6
	2–4 kertaa kk:ssa	57	37,5
	2–3 kertaa vko:ssa	12	7,9
	4 kertaa vko:ssa tai useammin	3	2,0
	Vastaamatta	3	2,0
Yhteensä		152	100,0
Annosten määrä kerralla			
	1–2 annosta	39	25,7
	3–4 annosta	21	13,8
	5–6 annosta	25	16,4
	7–9 annosta	23	15,1
	10 tai enemmän	26	17,1
	Vastaamatta	18	11,8
Yhteensä		152	100,0
Humalajuominen			
	Ei koskaan	42	27,6
	Harvemmin kuin kerran kk:ssa	44	28,6
	Kerran kk:ssa	43	28,3
	Kerran vko:ssa	21	13,8
	Päivittäin tai lähes päivittäin	-	-
	Vastaamatta	2	1,3
Yhteensä		152	100,0
Muiden päihteiden kokeilu/käyttö			
	Kyllä	15	9,8
	Ei	137	90,2
Yhteensä		152	100,0

11.2 Nuorten yleinen suhtautuminen päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä

Vastaajista 13 %:n mukaan päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos. 78 % oli väittämän kanssa eri mieltä ja 7 % ei ollut asiasta samaa eikä eri mieltä. Reilu kolmannes (36 %) vastaajista totesi, että jos promillerajaa laskettaisiin nykyisestä 0,5 promillesta alaspäin, se vähentäisi päihtyneenä ajoa. 40 % ei uskonut sen vähentävän päihtyneenä ajoa ja 24 % ei ollut asiasta samaa eikä eri mieltä. Vastaajista 68 % totesi, että juopuneena ajamaan lähtemistä estävän alkolukon tulisi olla pakollinen. 12 % oli asiasta eri mieltä ja 19 % ei ollut samaa eikä eri mieltä. Valtaosa vastaajista (95 %) oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä joku saattaa loukkaantua ja suurin osa (89 %) nuorista oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä se on vastuuntunnotonta. Niin ikään suurin osa (94 %) vastaajista oli sitä mieltä, ettei todellinen ystävä anna ystävänsä ajaa humalassa. (Taulukko 3).

Taulukko 3. Nuorten suhtautuminen päihteisiin liikenteessä (N=152)

Nuorten suhtautuminen päihteisiin liikenteessä	Samaa mieltä		Ei samaa eikä eri mieltä		Eri mieltä		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos	20	13,2	10	6,6	119	78,3	149	98,0
Jos promillerajaa laskettaisiin nykyisestä 0,5 promillesta alaspäin, se vähentäisi päihtyneenä ajoa	54	35,5	37	24,3	60	39,5	151	99,3
Juopuneena ajamaan lähtemistä estävän alkoholukon tulisi olla pakollinen	104	68,4	29	19,1	18	11,8	151	99,3
Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä joku saattaa loukkaantua	144	94,7	6	3,9	1	0,7	151	99,3
Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä se on vastuuntunnotonta	135	88,8	10	6,6	6	3,9	151	99,3
Todellinen ystävä ei anna ystävänsä ajaa humalassa	143	94,1	7	4,6	2	1,3	152	100,0

Kahteen seuraavaan kysymykseen vastasi vain ne nuoret, joilla oli jokin poliisin myöntämä ajolupa. Heitä oli yhteensä 115. Heistä 76 % oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä saattaa romuttaa auton/moottoripyörän/mopon. 13 % oli väittämän kanssa eri mieltä ja 7 % ei ollut samaa eikä eri mieltä. 79 % heistä oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä poliisi saattaa pysäyttää. 8 % oli asiasta eri mieltä ja 8 % ei ollut samaa eikä eri mieltä. (taulukko 4)

Taulukko 4. Ajoluvallisten suhtautuminen päihteisiin liikenteessä (n=115)

Ajoluvallisten suhtautuminen päihteisiin liikenteessä	Samaa mieltä		Ei samaa eikä eri mieltä		Eri mieltä		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä saatan romuttaa auton/moottoripyörän/mopon	87	75,7	8	7,0	15	13,0	110	95,7
Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä poliisi saattaa pysäyttää minut	91	79,0	9	7,9	9	7,9	109	94,8

11.3 Nuorten taustatietojen yhteys heidän asenteisiinsa päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä

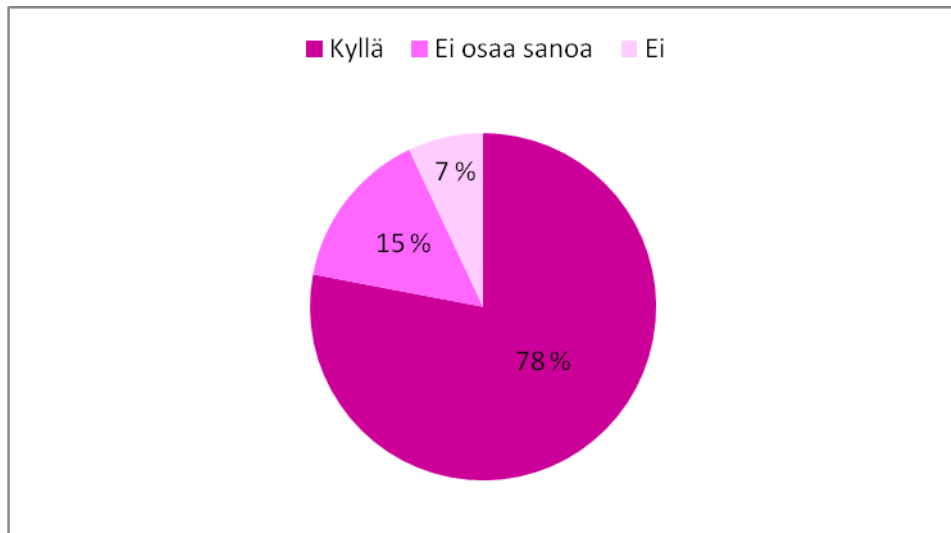
Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajaminen ei ollut vähäinen rikos. Iän ja sukupuolen välisiä eroja ei esiintynyt. Sen sijaan koulutuksen välisiä eroja ilmeni merenkulun ja hoito- ja palvelualojen laitoksissa opiskelevien oppilaiden välillä. Merenkulun opiskelijoista 19 % oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos kun taas vastaava luku hoito- ja palvelualojen opiskelijoilla oli 10 %. Ero ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevä ($p=.129$).

Sukupuoli tai koulutus ei ollut yhteydessä siihen, mitä vastaajat ajattelivat siitä, että promillerajan laskeminen vähentäisi päihtyneenä ajoa kun taas ikäryhmien välisiä eroja esiintyi. Vähiten päihtyneenä ajamisen vähenemiseen uskoivat 18–25-vuotiaat (27 %). Vastaavat luvut alle 18-vuotiailla olivat 34 % ja yli 25-vuotiailla 53 % (taulukko 5). Ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.017$).

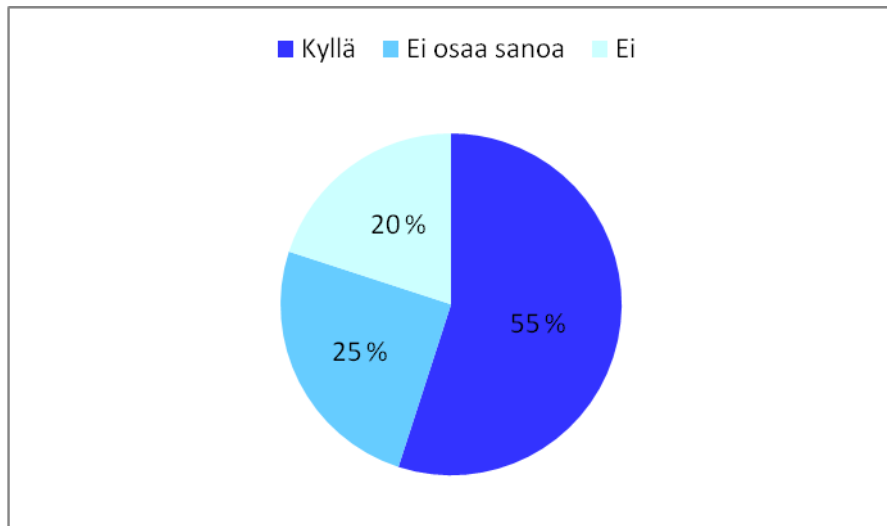
Taulukko 5. Nuorten arviot promillerajan laskemisesta (N=152)

Nuorten arviot promillerajan laskemisesta			Samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Eri mieltä	Yhteensä
Jos promillerajaa laskettaisiin nykyisestä 0,5 promillestä alaspäin, se vähentäisi päihtyneenä ajoa						
Alle 18-vuotiaat	n		21	21	20	62
	%		33,9	33,9	32,3	100,0
18–25-vuotiaat	n		14	10	28	52
	%		26,9	19,2	53,8	100,0
Yli 25-vuotiaat	n		19	6	11	36
	%		52,8	16,7	30,6	100,0

Kysyttäessä tulisiko juopuneena ajamaan lähtemisen estävän alkolukon olla pakollinen, ilmeni eroja kaikkien taustatietojen välillä. Naisista 78 % kannatti alkolukon pakollisuutta (kuva 1) ja miehistä 55 % (kuva 2). Ero oli tilastollisesti merkitsevä ($p=.007$). Hoito- ja palvelualojen opiskelijoista 78 % ja merenkulun opiskelijoista 57 % kannatti alkolukon pakollisuutta. Ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.019$). Ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.046$) myös ikäryhmien välillä. Alle 18-vuotiaista alkolukon pakollisuutta kannatti 61 %, 18–25-vuotiaista 64 % ja yli 25-vuotiaista 89 %.



Kuva 1. Alkolukon pakollisuutta kannattaneet nuoret naiset (n=92)



Kuva 2. Alkolukon pakollisuutta kannattaneet nuoret miehet (n=60)

Vastaajien taustatietojen välillä ei esiintynyt eroja siinä, että päihtyneenä ajamista olisi syytä välttää loukkaantumisriskin takia. 83 % miehistä välttäisi päihtyneenä ajamista, sillä se on vastuuntunnotonta. Naisilla vastaava luku oli 93 %. Ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.026$).

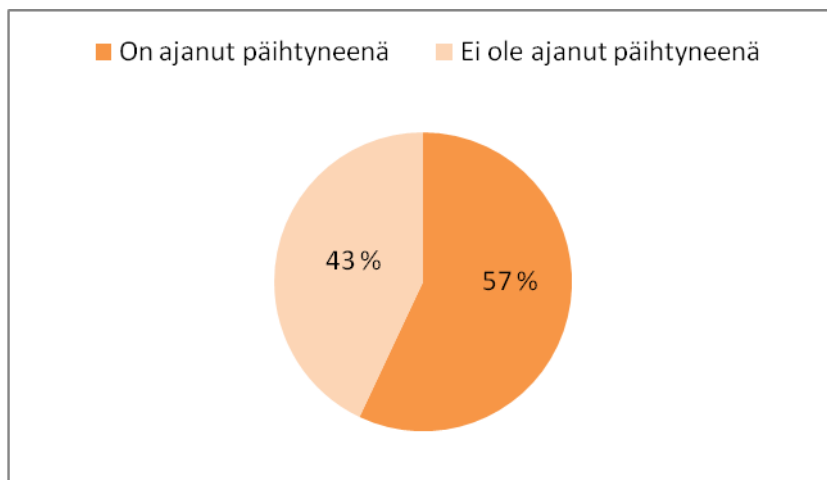
Miehistä 88 % ja naisista 98 % vastasi, että todellinen ystävä ei anna ystävänsä ajaa humalassa. Ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.041$). Vastaavat luvut hoito- ja palvelualojen opiskelijoilla olivat 99 % ja merenkulun opiskelijoilla 88 %. Myös tässä ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.022$).

Suurin osa vastaajista välttäisi päihtyneenä ajamista, sillä saattaisi romuttaa auton tai joutua poliisin pysäyttämäksi. Näillä ei ollut eroja taustatietojen välillä.

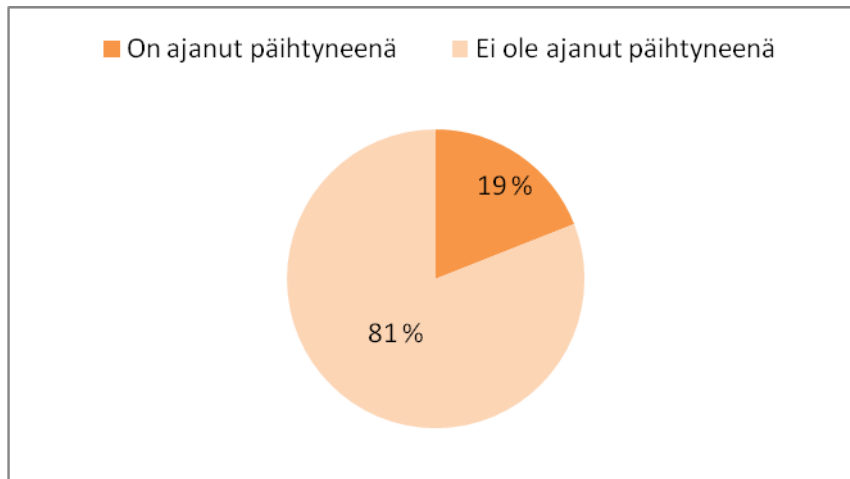
11.4 Nuorten liikenteessä tapahtuvan riskin oton yhteys heidän asenteisiin pähteiden käyttöä kohtaan liikenteessä

Suurin osa (92 %) kaikista vastaajista käytti aina turvavyötä ollessaan liikkuvassa autossa ja noudatti aina liikennevaloja (90 %). Nopeusrajoituksia noudatti aina 65 % vastaajista. Riskinotto liikenteessä oli siis melko vähäistä.

Yli puolet (57 %) heistä, jotka eivät noudattaneet nopeusrajoituksia, oli ajanut päihtyneenä moottoriajoneuvoa (kuva 3). Vastaavasti nopeusrajoituksia aina noudattaneista nuorista vain viidennes (19 %) oli ajanut päihtyneenä (kuva 4). Tämä yhteys oli tilastollisesti merkitsevä ($p=.002$). Nopeusrajoitusten noudattamisessa esiintyi myös sukupuolten välisiä eroja. Naisista 36 % ja miehistä 64 % ei noudattanut aina nopeusrajoituksia. Tämä ero ei ollut kuitenkaan tilastollisesti merkitsevä ($p=.136$).



Kuva 3. Nopeusrajoituksia noudattamattomien nuorten yhteys päihtyneenä ajamiseen (n=22)



Kuva 4. Nopeusrajoituksia noudattavien nuorten yhteys päihtyneenä ajamiseen (n=72)

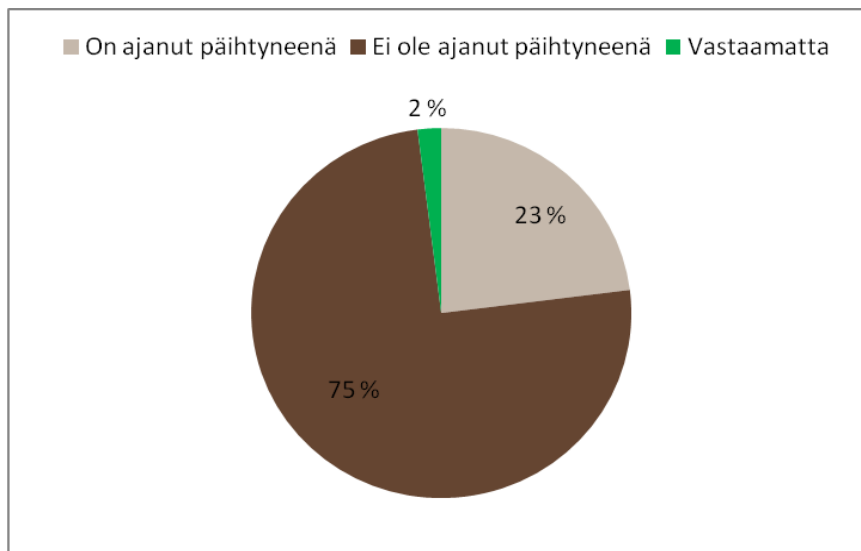
Nuoret, jotka ottivat riskejä liikenteessä, olivat sitä mieltä, että päihtyneenä ajamista tulisi välttää, sillä joku saattaisi loukkaantua tai koska se on vastuuntunnotonta. Lähes kaikki vastaajista oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä ajoneuvo saattaa romuttua tai he saattavat tulla poliisin pysäyttämiksi. He olivat myös sitä mieltä, että todellinen ystävä ei anna ystävänsä ajaa humalassa.

11.5 Nuorten päihteiden käytön yhteys heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä

Nuoret, jotka eivät edellisen vuoden aikana olleet juoneet lainkaan alkoholia tai olivat juoneet yleensä 1–2 annosta niinä päivinä, jolloin olivat käyttäneet alkoholia, olivat useimmiten sitä mieltä, että päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos. Vastaavasti he, jotka olivat nauttineet alkoholia kerran kuukaudessa tai harvemmin sekä he, jotka nauttivat yleensä 5–6 annosta kerralla eivät pitäneet päihtyneenä ajamista vähäisenä rikoksena. Kerran kuukaudessa tai harvemmin humalahakuisesti juovista nuorista suurin osa oli sitä mieltä, että päihtyneenä ajaminen ei ole vähäinen rikos.

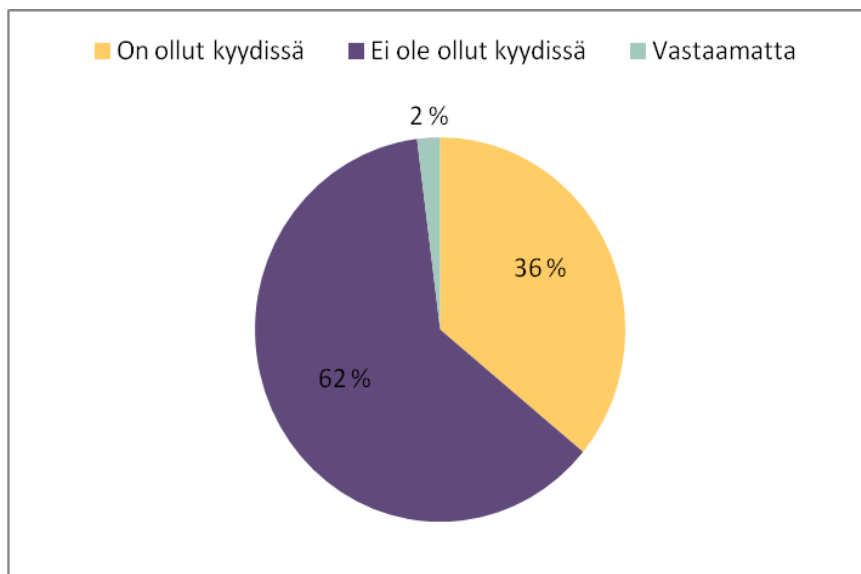
11.6 Nuorten päihteiden käyttö liikenteessä

Nuorista noin neljännes (23 %) oli ajanut moottoriajoneuvoa alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena (kuva 5).



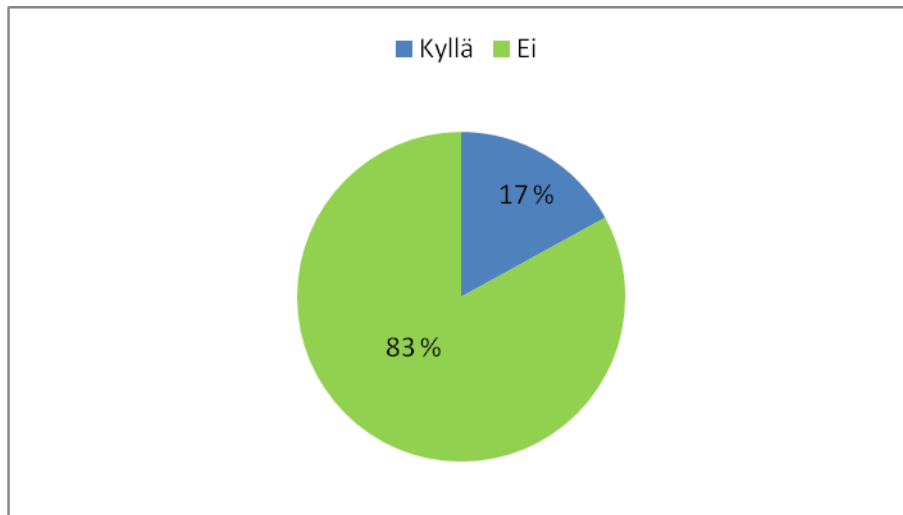
Kuva 5. Päihtyneenä ajaminen (N=152)

Hieman yli kolmannes (36 %) vastaajista oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä (kuva 6).



Kuva 6. Päihtyneen kuljettajan kyydissä oleminen (N=152)

Vastaajista 5 % oli joutunut onnettomuuteen ajaessaan moottoriajoneuvoa päihtyneenä. Päihtyneenä ajaneista vajaa viidennes (17 %) oli joutunut onnettomuuteen ajaessaan päihtyneenä (kuva 7).



Kuva 7. Päihtyneenä ajaneiden nuorten onnettomuuteen joutuminen päihtyneenä ajessaan (n=35)

Aiemmin päihtyneinä ajaneista 57 % oli alle 18-vuotiaita, 26 % 18–25-vuotiaita ja 17 % yli 25-vuotiaita. Miehiä heistä oli 57 % ja naisia 43 %.

Nuorista, jotka olivat ajaneet päihtyneinä, 74 % oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä (taulukko 6), ja vastaavasti heistä, jotka eivät olleet ajaneet päihtyneinä, 75 % ei ollut ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä (taulukko 7). Yhteys päihtyneenä ajamisen ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisen välillä oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ($p=.000$).

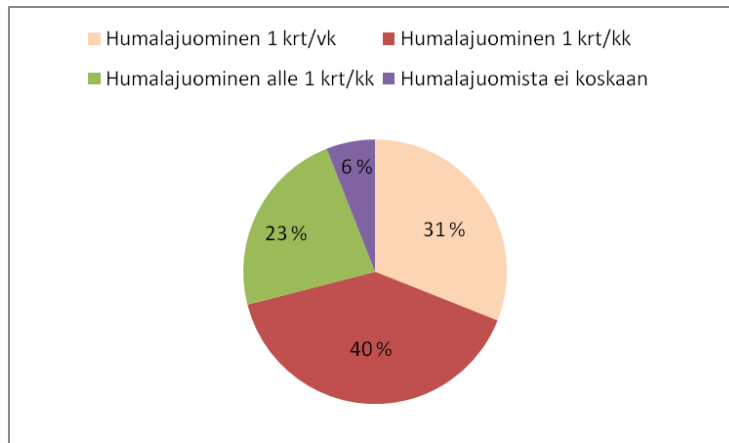
Taulukko 6. Päihtyneenä ajaneet nuoret (n=35)

Päihtyneenä ajamisen yhteys päihtyneen kuljettajan kyydissä olemiseen		Päihtyneenä ajaneet nuoret	
		n	%
Päihtyneen kuljettajan kyydissä olleet nuoret			
	Kyllä	26	74,3
	Ei	9	25,7
	Yhteensä	35	100,0

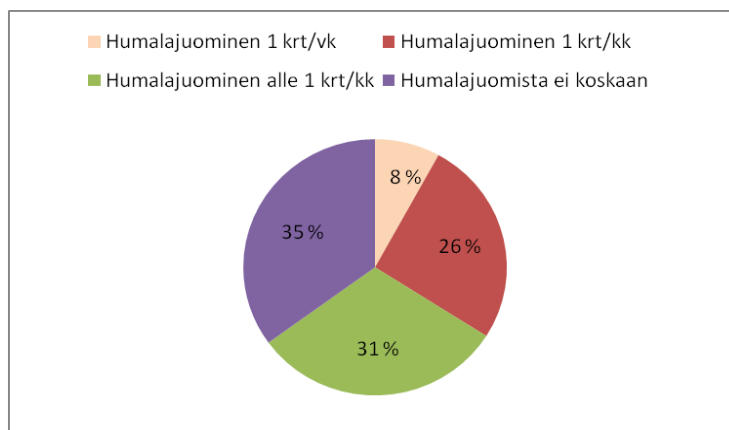
Taulukko 7. Nuoret, jotka eivät ole ajaneet päihtyneenä (n=113)

Päihtyneenä ajamisen yhteys päihtyneen kuljettajan kyydissä olemiseen		Nuoret jotka eivät ole ajaneet päihtyneenä	
		n	%
Päihtyneen kuljettajan kyydissä olleet nuoret			
	Kyllä	28	24,8
	Ei	85	75,2
	Yhteensä	113	100,0

Päihtyneenä ajaneista nuorista kolmannes (31 %) joi kerran viikossa alkoholia kerralla 6 annosta tai enemmän (kuva 8). Nuoret, jotka eivät olleet ajaneet päihtyneenä heistä reilu kolmannes (35 %) ei ollut kertaakaan edellisen vuoden aikana juonut kyseistä alkoholimäärää kerralla (kuva 9). Tämä yhteys oli tilastollisesti erittäin merkitsevä ($p=.000$).



Kuva 8. Päihtyneenä ajaneet nuoret (n=35)



Kuva 9. Päihtymättöminä ajaneet nuoret (n=113)

Nuorista 36 % sanoi viettävänsä paljon vapaa-aikaa moottoriajoneuvojen parissa. 44 % oli väittämän kanssa eri mieltä ja 18 % ei ollut samaa eikä eri mieltä. Noin kolmannes (35 %) niistä nuorista, jotka viettivät paljon aikaa moottoriajoneuvojen parissa, oli ajanut päihtyneenä.

Suurin osa (80 %) nuorista ei lähtisi alkoholia nauttineena ajamaan autolla, mopolla tai moottoripyörällä kotiin, jos ei pääsisi sinne muulla tavalla. Noin joka kymmenes

(12 %) kertoi, että lähtisi ja 8 % ei osannut sanoa. Niin ikään suurin osa (82 %) ei lähtisi alkoholia nauttineena ajamaan hakeakseen lisää alkoholia, jos huomaisi sen loppuneen. Noin joka kymmenes (9 %) lähtisi siinä tilanteessa ja 9 % ei osannut sanoa. Ystävien painostuksestaan suurin osa (85 %) ei lähtisi alkoholia nauttineena ajamaan. 6 % lähtisi ja 9 % ei osannut sanoa.

Nuorista, jotka lähtisivät alkoholia nauttineena ajamaan kotiin, 62 % oli ajanut päihtyneenä aiemmin. Heistä, jotka lähtisivät alkoholia nauttineena hakemaan sitä lisää, 70 % oli ajanut päihtyneenä aiemmin. (Taulukko 8.)

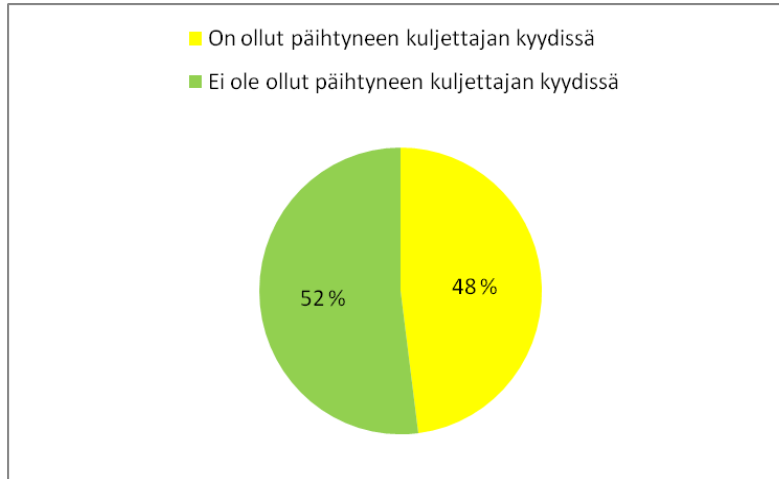
Taulukko 8. Tilanteita, joissa aiemmin päihtyneenä ajaneet nuoret käyttävät päihteitä liikenteessä (n=35)

Tilanteita, joissa nuoret käyttävät päihteitä liikenteessä	Päihtyneenä ajaneet nuoret	
	n	%
Vietän paljon aikaa moottoriajoneuvojen parissa		
Samaa mieltä	19	54,3
Ei samaa eikä erimieltä	5	14,3
Eri mieltä	11	31,4
Yhteensä	35	100,0
Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä autolla/moottoripyörällä/mopolla kotiin, sillä en pääsisi sinne muulla tavalla		
Samaa mieltä	8	24,2
Ei samaa eikä erimieltä	3	9,1
Eri mieltä	22	66,7
Yhteensä	33	100,0
Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä autolla/moottoripyörällä/mopolla hakemaan lisää alkoholia, jos huomaa alkoholin loppuneen		
Samaa mieltä	7	21,2
Ei samaa eikä erimieltä	4	12,1
Eri mieltä	22	66,7
Yhteensä	33	100,0

11.7 Päihteiden vaikutuksen kokeminen nuorten ajotaitoon

Ajoluvan omistavista vastaajista 20 % ei kokenut päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa niin, että se olisi vaarallista. Aiemmasta teoretiedosta poiketen vanhimmat vastaajista olivat useimmiten (27 %) sitä mieltä, etteivät päihteet vaikuta ajotaitoon niin, että se olisi vaarallista. Tämä tulos oli tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=.021$). Vastaajista, jotka eivät kokeneet päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa, kolmannes (32 %) oli ajanut päihtyneenä. Noin puolet (48 %) heistä oli ollut päihtyneen kul-

jettajan kyydissä (kuva 10). Vastaavasti nuorista, jotka kokivat päihteiden vaikuttavan ajotaitoonsa, 72 % ei ollut ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä (kuva 11) ja 74 % ei ollut ajanut humalassa. Päihteiden vaikutuksen kokemisen ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisen yhteys oli tilastollisesti merkitsevä ($p=.002$).



Kuva 10. Nuoret, jotka eivät kokeneet päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa (n=22)



Kuva 11. Nuoret, jotka kokivat päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa (n=72)

11.8 Tulosten yhteenveto

Tutkimuksemme tarkoituksena oli kartoittaa nuorten asenteita päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä sekä siihen liittyviä tekijöitä. Pohdimme taustatietojen, riskinoton ja päihteiden käytön välisiä yhteyksiä asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä. Lisäksi selvitimme, millaisissa tilanteissa nuoret käyttävät päihteitä ja vaikuttavatko päihteet nuorten mielestä heidän ajotaitoonsa. Tässä osiossa käsittelemme keskeiset tulokset tilastollisten merkitsevyyksien mukaan merkitsevimmistä alkaen.

Nuorten alkoholinkäytössä esiintyi tilastollisesti erittäin merkitsevä ero sukupuolten välillä. Miehillä kerralla nautittujen alkoholiannosten määrä ylitti riskikäytön rajan selkeästi useammin kuin naisilla. Lisäksi tilastollisesti erittäin merkitsevä yhteys havaittiin humalajuomisen ja päihtyneenä ajamisen välillä. Humalajuominen oli yleisempää aiemmin päihtyneenä ajaneiden kohdalla ja harvinaisempaa heillä, jotka eivät olleet ajaneet päihtyneenä. Yhteys päihtyneenä ajamisen ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisen välillä oli myös tilastollisesti erittäin merkitsevä. Päihtyneenä ajaneista nuorista valtaosa oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä ja he, jotka eivät olleet ajaneet päihtyneenä eivät myöskään pääosin olleet olleet päihtyneen kuljettajan kyydissä.

Päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisen ja päihteiden vaikutuksen kokemisen välillä yhteys oli tilastollisesti merkitsevä. Nuorista, jotka eivät kokeneet päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa, noin puolet oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä. Vastaavasti valtaosa nuorista, jotka kokivat päihteiden vaikuttavan ajotaitoon, ei ollut ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä. Nopeusrajoitusten noudattamisella ja päihtyneenä ajamisella oli myös tilastollisesti merkitsevä yhteys. Nopeusrajoituksia rikkoneista nuorista yli puolet oli aiemmin ajanut päihtyneenä. Vastaavasti nopeusrajoituksia noudattaneista nuorista vain viidennes oli ajanut päihtyneenä. Lisäksi alkolukon pakollisuuden kannattamisessa esiintyi tilastollisesti merkitsevä ero sukupuolten välillä. Naiset kannattivat alkolukkoa selkeästi enemmän kuin miehet.

Tilastollisesti melkein merkitsevä ero ilmeni siinä, mitä eri ikäiset ajattelivat promillerajan laskemisesta. Vanhimmat vastaajista, yli 25-vuotiaat, uskoivat useimmiten promillerajan laskemisen vähentävän päihtyneenä ajamista, kun taas vähiten siihen uskoivat 18–25-vuotiaat. Alkolukon pakollisuuden kannattamisessa

esiintyi tilastollisesti melkein merkitseviä eroja ikäryhmien ja koulutuksen välillä. Vähiten alkoholikon pakollisuutta kannattivat alle 18-vuotiaat sekä merenkulun opiskelijat ja eniten yli 25-vuotiaat sekä hoito- ja palvelualojen opiskelijat.

Naiset välttäisivät miehiä useammin päihtyneenä ajamista, sillä se on vastuuntunnotonta, ero oli tilastollisesti melkein merkitsevä. Naiset väittivät miehiä useammin myös, ettei todellinen ystävä anna ystävänsä ajaa humalassa. Vastaavasti hoito- ja palvelualojen opiskelijat olivat merenkulun opiskelijoita useammin väittämän kanssa samaa mieltä. Nämäkin erot olivat tilastollisesti melkein merkitseviä.

Tutkimuksemme mukaan valtaosan mielestä päihtyneenä ajaminen on vakava rikos. Pääosin nuoret välttäisivät päihtyneenä ajamista, koska se on vastuuntunnotonta ja joku saattaisi loukkaantua. He välttäisivät päihtyneenä ajamista myös koska siihen liittyy moottoriajoneuvon romuttamisen tai poliisin pysäyttämäksi tulemisen riski. Suurin osa vastaajista ei lähtisi päihtyneenä ajamaan hakeakseen lisää alkoholia tai päästäkseen kotiin. Päihtyneenä ajamaan lähteminen oli todennäköisempää heidän kohdallaan, jotka olivat aiemmin ajaneet päihtyneenä. Kolmannes nuorista vietti paljon vapaa-aikaa moottoriajoneuvojen parissa ja heistä kolmannes oli ajanut päihtyneenä. Kaikkiaan vastaajista noin neljännes oli ajanut moottoriajoneuvoa alkoholin tai huumaiden vaikutuksen alaisena ja hieman yli kolmannes oli ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä. Päihtyneinä ajaneista nuorista vajaa viidennes oli joutunut onnettomuuteen ajaessaan päihtyneenä. Riskinotto liikenteessä oli melko vähäistä, suurin osa nuorista käytti turvavöitä ja noudatti liikennevaloja. Useimmiten liikennetrikkeleitä tapahtui nopeusrajoitusten noudattamisessa.

12 POHDINTA JA PÄÄTELMÄT

12.1 Tulosten tarkastelu

Nuoret joivat alkoholia keskimäärin 2–4 kertaa kuukaudessa tai harvemmin. Tavallisin kerralla nautittujen alkoholiannosten määrä oli 1–2 annosta, ja suurempia annoksia juovien nuorten määrä jakautui melko tasaisesti. Humalajuomista esiintyi nuorten keskuudessa pääsääntöisesti kerran kuukaudessa tai harvemmin. Miehillä humalajuomista esiintyi selkeästi enemmän kuin naisilla, kuten aikaisemmissakin tutkimuksissa on tullut ilmi (Vrt. Rainio ym. 2009, 41).

Alkolukon pakollisuus sai nuorten keskuudessa kannatusta. Promillerajan laskeminen jakoi mielipiteitä. Lisäksi nuorten mielestä todellinen ystävä ei anna ystävänsä ajaa humalassa. Tämä osoittautui kuitenkin melko ristiriitaiseksi siihen nähden, että päihtyneenä ajoa sekä päihtyneen kuljettajan kyydissä matkustamista esiintyi nuorten keskuudessa. Päihtyneenä ajamisella ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisella oli merkittävä yhteys. Lähes joka viidennes päihtyneenä ajaneista nuorista oli joutunut liikenneonnettomuuteen päihtyneenä ajaessaan.

Useimmiten liikenneerikkomuksia tapahtui nopeusrajoitusten noudattamisessa. Tämä tulos on yhteneväinen aiemman tutkimustiedon kanssa, jonka mukaan kaahailu on yksi nuorten tyypillisimmistä riskikäyttäytymisen muodoista. (Vrt. Tiirikainen 2009, 174.) Aiempaa tutkimustietoa tukee myös ilmi tullut yhteys päihtyneenä ajamisen ja riskinoton välillä. Nopeusrajoitusten noudattamattomuus oli todennäköisempää niillä nuorilla, jotka olivat ajaneet päihtyneenä. (Ks. Talonen 2009, 26.) Miehet olivat taipuvaisempia rikkomaan nopeusrajoituksia, ja tämä tulos oli aiemman tutkimustiedon mukainen (Vrt. Tiirikainen 2009, 174).

Viidennes vastaajista ei kokenut päihteiden vaikuttavan ajotaitoon niin, että se olisi vaarallista. Päihteiden vaikutuksen kokemisella ajotaitoon ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisella oli selkeä yhteys. Aiemmasta teorialiedosta poiketen vanhimmat vastaajista olivat useimmiten sitä mieltä, etteivät päihteet vaikuta ajotaitoon niin, että se olisi vaarallista. (Vrt. Talonen 2009, 30).

Tuloksista voimme päätellä, että nuoret suhtautuvat pääsääntöisesti kielteisesti päihteitä kohtaan liikenteessä. Kuitenkin tutkimuksessa esiintyi asenteiden vastaisia käyttäytymismalleja. Asenteiden ja käyttäytymisen välillä oli siis kognitiivinen dissonanssi. Tämä saattaisi selittyä tilannetekijöillä, koska päihtyneenä ajamaan lähteminen on usein impulsiivista.

Koska päihtyneenä ajamisella ja päihtyneen kuljettajan kyydissä olemisella oli selkeä yhteys, voidaan päätellä, että päihteitä liikenteessä käyttävät nuoret liikkuvat jokseenkin samoissa kaveriporukoissa. Nuoret saavat toisiltaan vaikutteita käyttäytymiseensä ja heidän arvomaailmansa muodostuu aikuisten ja yhteiskunnan sääntöjä tärkeämmäksi. Riskikäyttäytymiseen saattaa liittyä myös sosiaalinen ryhmäpaine.

12.2 Tutkimuksen eettisyys

Toteutimme tutkimuksessamme eettisiä periaatteita, joita ovat mm. tutkimuslupien hakeminen, kyselyyn osallistuvien vapaaehtoisuus ja tutkittavien anonymiteetin turvaaminen. Lisäksi käsitelimme aineistoa luottamuksellisesti ja hävitimme sen asianmukaisesti analysoinnin jälkeen. Saimme tutkimusluvut Ehkäise tapaturmat -hankkeen edustaja Anne Heikkilältä, jolle oppilaitokset olivat ne suullisesti myöntäneet. Tutkimukseen osallistuvat olivat yli 15-vuotiaita, joten emme tarvinneet suostumusta heidän vanhemmiltaan. Jakaessamme kyselyt informoimme vastaajia siitä, että tutkimukseen osallistuminen oli vapaaehtoista. Lisäksi kerroimme, että vastaukset olivat luottamuksellisia eikä vastaajien henkilöllisyys tulisi julki missään tutkimuksen vaiheessa. Tutkimusprosessin ulkopuoliset eivät myöskään pääsisi tutkimustietoihin käsiksi. (Ks. Kankkunen & Vehviläinen-Julkunen 2009, 176–180.) Noudatamme siis hyvää tieteellistä käytäntöä loukkaamatta tutkimuksen kohderyhmää tai tiedeyhteisöä. Emme myöskään aiheuta tutkimuksellamme haittaa tutkimukseen osallistuville pitämällä heille annetut lupaukset. (Ks. Vilka 2007, 90–91.)

Olemme julkaisseet tutkimustulokset niitä vääristelemättä olemalla raportoinnissa objektiivisia. Aineiston analysoinnissa olemme pyrkineet välttämään omaa tulkintaa ja tutkimustulosten esittämisessä olemme olleet puolueettomia. (Ks. Vilka 2007, 160.) Emme myöskään ole plagioineet toisten tekstejä. Lisäksi olemme tehneet lähdeviittaukset huolellisesti. (Ks. Kankkunen & Vehviläinen-Julkunen 2009, 182.)

12.3 Tutkimuksen luotettavuus

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa luotettavuutta mitataan validiteetilla ja reliabiliteetilla, joista muodostuu tutkimuksen kokonaisluotettavuus. Validiteetin kannalta pohditaan mittaako tutkimus sitä mitä on tarkoituskin mitata. Keskeisimpiä asioita on mittarin luotettavuus. (Kankkunen & Vehviläinen-Julkunen 2009, 152.) Varmistimme validiteetin huolellisella suunnittelulla ja tarkalla tiedon keruulla (Vrt. Heikkilä 2010, 30). Operationalisoimalla teoreettiset käsitteet arkikieliseksi teimme mittarista yksiselitteisen (ks. Vilka 2007, 150) ja niin laajan, että saimme vastaukset tutkimusongelmiin. (Vrt. Heikkilä 2010, 30.) Mittarin muodostimme tutkimuksessa käytetyn teorian pohjalta (ks. Vilka 2007, 150). Onnistuimme siinä mielestämme hyvin, sillä kysymykset mittasivat tutkimusongelmien kannalta oikeita asioita (Vrt. Heikkilä 2008, 188). Olemme olleet kriittisiä lähteiden valinnassa ja myös sitä kautta pyrkineet vaikutta-

maan tutkimuksen luotettavuuteen. On myös mahdollista, että tutkimuksessa on esiintynyt systemaattisia virheitä, jos nuoret ovat kaunistelleet kysyttäviä asioita tai vastanneet niihin niin kuin he olettavat toivotun suhtautumisen olevan (Vrt. Heikkilä 2008, 186).

Reliabiliteetin kannalta mittarin tulisi pystyä tuottamaan sama tulos eri mittauksella riippumatta mittaajasta. Näin arvioidaan tulosten pysyvyyttä. Pyrimme saamaan ei satumanvaraisia tuloksia. Otimme huomioon myös mahdolliset satunnaisvirheet, jotta tutkimuksemme olisi mahdollisimman tarkka. (Vrt. Vilka 2007, 149–150.) Luotettavuutta on lisännyt tutkijoiden määrä. Teimme koko tutkimusprosessin yhdessä, jolloin satunnaisvirheiden mahdollisuus käsittelyvirheiden osalta on ollut pienempi. (Vrt. Heikkilä 2008, 187.)

Pohdimme mittarin toimivuutta luotettavuuden kannalta ja huomasimme kysymyksissä mittausvirheitä. Kysyttäessä vastaajilta omistivatko he poliisin myöntämää ajolupaa, saimme paljon puutteellisia vastauksia. Vastausvaihtoehtoina oli mopokortti, moottoripyöräkortti ja ajokortti. Toivoimme heidän vastaavan kuhunkin kohtaan, mutta suurin osa oli ympyröinyt vain jonkin edellä mainituista vaihtoehdoista. Tulkitsimme, että vastaajat omistivat vain heidän ympyröimänsä ajoluvan. Tulkintavirheen mahdollisuus on siis olemassa, mutta tutkimuksen kokonaisluotettavuuden kannalta sillä ei ole merkitystä. Saman ongelman huomasimme muita päihteitä kuin alkoholia koskevassa kysymyksessä. Kysymyksen asettelua olisi ehkä selkeyttänyt jos eri päihteet olisi luokiteltu kirjaimin (a,b,c...). Tällöin nuoret olisivat ehkä todennäköisemmin vastanneet jokaiseen kohtaan. (Vrt. Vilka 2007, 150.) Toisaalta erilaisten päihteiden erittely tutkimuksemme kannalta oli turhaa.

Likert-asteikon väittämät olivat pääsääntöisesti onnistuneita, ja niillä saimme hyvin vastaukset tutkimusongelmiimme. Jäimme pohtimaan kysymyksen asettelua kahdessa väittämässä. Väittämässä ”*Vietän paljon vapaa-aikaa moottoriajoneuvojen parissa*” olisimme voineet määritellä mitä tarkoitamme sanalla ”*paljon*”, sillä se on hyvin suhteellinen käsite. Lisäksi väittämää ”*Päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos*” olisi voitu muotoilla hieman loogisemmin, kuten ”*Päihtyneenä ajaminen on vakava rikos*”.

Tutkimuksesta selvisivät hyvin nuorten asenteet päihteitä kohtaan liikenteessä. Tulokset tukivat myös aikaisemmissa tutkimuksissa saatuja tuloksia. Erityisen hyviksi kysymyksiksi osoittautuivat kysymykset nuorten päihtyneenä ajamisesta sekä päihtyneen

kuljettajan kyydissä olosta. Tilastollisesti merkitseviä yhteyksiä ilmeni, kun ristiintaulukoimme näitä kahta kysymystä mm. riskikäyttäytymisen, humalajuomisen ja taustatietojen kanssa. Tutkimuksen kannalta merkityksettömäksi kysymykseksi osoittautui kysymys, jossa selvitimme minkä ajoluvan nuori omistaa. Olisimme voineet kysyä, omistaako nuori ylipäättään ajolupaa vai ei. Muiden päihteiden, kuin alkoholin, käyttö osoittautui niin vähäiseksi, että sillä ei ollut tutkimuksen kannalta merkitystä.

12.4 Loppusanat ja kehittämishaasteet

Koemme tämän tutkimuksen tarpeelliseksi, koska aihe on hyvin ajankohtainen ja viimeisten vuosien aikana tullut yhä tärkeämmäksi liikenneajoneuvojen lisääntyessä dramaattisesti. Nuoret viettävät liikenteessä yhä enemmän aikaa ja luonnollisesti se näkyy myös onnettomuus- ja rattijuopumustilastoissa. Skootteritytöt ovat yleinen näky tämän päivän katukuvassa, he ovat lisääntyneet selkeästi verraten esimerkiksi viiden-toista vuoden takaiseen aikaan, ja trendi tuntuu vain kasvattavan suosiotaan. Sitä myöten myös riski altistua tapaturmille kasvaa. Riskiä lisää matkustajan kuljettaminen mopolla tai skootterilla, mikä on muuttunut lailliseksi. Omalta osaltaan riskiä lisää myös mopon tai skootterin virittäminen, josta nuoret saavat helposti tietoa esimerkiksi internetistä. Mielenkiintoista on nähdä, tapahtuuko nuorten liikennekäyttäytymisessä ja liikennetapaturmatilastoissa muutosta viime kesäkuussa voimaan tulleen mopokorttiuudistuksen myötä. Lakiuudistus velvoittaa mopokortin saamiseksi opetusta sekä ajokokeen suorittamista.

Mopojen ja skoottereiden lisääntymisen voidaan ajatella johtuvan, paitsi nuorten lisääntymisestä, myös esimerkiksi nykypäivän hektisyydestä. Vanhemmat ovat usein kiireisiä, joten mopon tai skootterin hankinnalla pyritään helpottamaan koko perheen arkipäiväistä elämää. Näin nuoret pääsevät itse kulkemaan kouluun, harrastuksiin tai kavereille. Vanhemmat hankkivat ajoneuvon myös helposti nuorten sitä vaatiessa, koska ”kaikilla muillakin on”.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää kehitettäessä toimintamalleja tapaturmien ehkäisyssä. Tässä tutkimuksessa on kartoitettu tämän alueen tilannetta ja siten toimintamallin tarvetta. Mallin tulisi olla sellainen, jolla pyritään vaikuttamaan nuorten käyttäytymiseen, koska muutosta asenteisiin ei tulosten mukaan tarvita. Päihteiden käyttöä liikenteessä esiintyi melko paljon, ja siihen tulisi puuttua myös tapaturmien ehkäisy-

työn kannalta, koska päihtyneinä ajaneista nuorista vajaa viidennes oli joutunut onnettomuuteen ajaessaan päihtyneenä.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää nuorten parissa työskentelevien henkilöiden koulutuksissa sekä erilaisissa nuorille suunnatuissa infotilaisuuksissa keskustelun avaamiseksi asenteista päihteettömään liikenteeseen. Lisäksi niitä voidaan käyttää apuna kehitettäessä erilaisia puuttumisen malleja. Tulokset ovat myös hyvä pohja uusille tutkimuksille ja niitä voidaan vertailla eri alueiden välillä, kuten oli tarkoituskin Etelä-Pohjanmaan kanssa. Tuloksia voidaan hyödyntää myös perustellessa paikallisten nuorten liikennekulttuuriin tähtääviin toimia.

Nuorten päihde- ja liikennekäyttäytymiseen tulisi vaikuttaa opetuksen ja kasvatuksen keinoin. Ennaltaehkäisevän työn osalta valistusta tulisi antaa mahdollisimman varhaisesta vaiheesta lähtien ja sen tulisi jatkua pitkälle varhaisaikuisuuteen. Valistustyöhön tulisi panostaa entistä enemmän sekä kotona että kouluissa. Sitä tulisi suunnitella ja kehittää tehokkaammaksi. Hyviä keinoja voisi olla myös lainsäädännön tiukentaminen ja valvonnan lisääminen. Nuorilla voisi promillerajan laskea nolnaan ja liikennesrikkojen seurausten tulisi olla vakavampia, kuin mitä ne tällä hetkellä ovat. Lisäksi virkavalta voisi olla näkyvämmiin esillä liikenteessä esimerkiksi suorittamassa enemmän ratsioita, nopeusrajoitusten noudattamiseen tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Nuorille tulisi korostaa vastuun ottamista itsestään sekä toisistaan. Myöskään vanhempien vastuuta ei pidä vähätellä, vanhemmat toimivat nuorille esimerkkinä ja kasvattavat heistä vastuuntuntoisia yksilöitä. Lopulta nuori kuitenkin itse tekee omat valintansa, mutta edellytykset oikean valinnan tekemiselle tulee taata heille edellä mainituin keinoin.

LÄHTEET

Ajoneuvokantatilastot 2001, 2011. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Saatavissa: <http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/> [viitattu 7.10.2011].

Ehkäise tapaturmat -hanketiivistelmä. 2009. Etelä-Kymenlaakso. Ehkäise tapaturmat -internetsivut. Saatavissa: http://www.epshp.fi/ehkaisetapaturmat/tiedostot/Tiivistelm%C3%A4_%20Etel%C3%A4-Kymenlaakso.pdf [viitattu 7.2.2011].

Haikonen, K. & Lounamaa, A. (toim.). 2010. Suomalaiset tapaturmien uhreina 2009, Kansallisen uhritutkimuksen tuloksia. Helsinki: Terveiden ja hyvinvoinnin laitos. Raportti 13/2010. Yliopistopaino.

Heikkilä, A. 2010 & 2011. Tapaturmien laaja-alainen torjunta paikallisella ja alueellisella tasolla – poikkihallinnollinen hanke. Etelä-Kymenlaakso. Terveystiedon edistämisen yksikkö.

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

Himberg, L. & Jauhiainen, R. 1998. Suhteita. Minä, me ja muut. 1. painos. Porvoo: WSOY.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Järvinen, A., Jokinen, N., Ketonen, T., Laari, L., Opari, P. & Varamäki, R. 2009. Päihdebarometri 2009. Kuntien ja järjestöjen näkemyksiä päihdetilanteesta. Terveystiedon edistämisen keskuksen julkaisuja 6/2009. Saatavissa: <http://www.health.fi/timage.php?i=100910&f=1&name=P%E4ihdebarometri+2009.pdf> [viitattu 3.3.2011].

Jääskeläinen, M. & Virtanen, S. 2010. Alkoholijuomien kulutus 2009. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos. Tilastoraportti 10/2010. Helsinki.

Jääskeläinen, M., Virtanen, S., Wahlfors, L., Hietala, M., Österberg, E., Virtanen, A., Forsell, M. & Väänänen, T. 2010. Päihdetilastollinen vuosikirja 2010. Alkoholi ja huumeet. Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen internetsivut. Saatavissa: <http://www.thl.fi/thl-client/pdfs/85338d3b-c126-4914-9384-d5847d59d598> [viitattu 13.4.2011].

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

Karkola, K. 2009. Liikenneonnettomuudet. Duodecim. Terveyskirjasto.fi-internetsivut. Saatavissa: http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=seh00135 [viitattu 2.4.2011].

Liikenneraittiuskampanja 2011. Liikenneraittiuistyöryhmä. Liikenneraittius.fi-internetsivut. Saatavissa: <http://www.liikenneraittius.fi/tietopaketti.html#tiedotus> [viitattu 7.10.2011].

Liikenneturvan Tilastokatsaus 25.1.2011. Liikenneturva.fi-internetsivut. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tilannekatsaus-2010.pdf> [viitattu 2.4.2011].

Luukkanen, L. 2002. Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskikokemukset, eettiset tulkinnat ja suhtautuminen liikennekasvatukseen. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 94/2002. Helsinki. Liikenneturva.fi-internetsivut. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/liitetiedostot/94nuoret.pdf> [viitattu 3.4.2011].

Markkula, J. & Öörni E. (toim.) 2009. Turvallinen elämä lapsille ja nuorille. Kansallinen lasten ja nuorten tapaturmien ehkäisyn ohjelma. Helsinki. Yliopistopaino.

Mattila, V. 2011. Tyhmä saa olla mutta ei rattijuoppo. Liikennevilkku 3/2011, s. 19. Liikenneturva.fi-internetsivut. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/uutispoyta/liikennevilkku/liikennevilkku_sahkoinen/liikennevilkku_0311.html [viitattu 7.10.2011].

Metsämuuronen, J. 2000. Tilastollisen päättelyn perusteet. Metodologia-sarja 3. Paik-
nopaikka: Jaabes Oy, Viro.

Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä. Liikenneturvan tilastokatsaus 8.3.2011. Lii-
kenneturva.fi-internetsivut. Saatavissa:

http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Nuorten_henkilovahingot.pdf
[viitattu 2.4.2011].

Pietikäinen, M. 2009. Kouluterveyskysely 2009: Nuorten päihdeasenteet höltyneet.

Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen internetsivut. Saatavissa:

http://www.thl.fi/fi_FI/web/fi/tiedote?id=18620 [viitattu 7.4.2011].

Pirskanen, M. 2007. Nuorten päihdeyttämyyden edistäminen. Varhaisen puuttumisen
malli koulu- ja opiskeluterveydenhuoltoon. Väitöskirja. Kuopion yliopisto.

Pirskanen, M., Pietilä, A.-M., Halonen, P. & Laukkanen, E. 2007. Nuorten päihteiden
käytön ja sen haitallisten seurausten varhainen tunnistaminen – menetelmiä preventii-
viseen hoitotyöhön. Tutkiva hoitotyö. Kuopion yliopisto.

Pirskanen, M., Pietilä, A.-M., Halonen, P. & Laukkanen, E. 2006. School health nurs-
es and substance use among adolescents – towards individual identification and early
intervention. Scandinavian Journal of Caring Sciences 20(4).

Poliisin rattijuopumustilastot 2010. Liikenneraittiuistyöryhmä. Liikenneraittius.fi-
internetsivut. Saatavissa:

<http://www.liikenneraittius.fi/tilastotietoa.html> [viitattu 7.10.2011].

Rainio, S., Pere, L., Lindfors, P., Lavikainen, H., Saarni, L. & Rimpelä, A. 2009.

Nuorten terveystapatutkimus 2009, Nuorten tupakkatuotteiden ja päihteiden käyttö
1977-2009. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2009:47. Helsinki.

Raitasalo, K. & Simonen, J. 2011. Alaikäiset juovat entistä vähemmän, mutta nuorten
aikuisten juominen lisääntyy. Terveysten ja hyvinvoinnin laitos. Yhteiskuntapolitiikka
1/2011. Tammerprint Oy.

Rajalin, S. 2011. Tyhmä saa olla mutta ei rattijuoppo. Liikennevilkku 3/2011, s. 11. Liikenneturva.fi-internetsivut. Saatavissa:
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/uutispoyta/liikennevilkku/liikennevilkku_sahkoinen/liikennevilkku_0311.html [viitattu 7.10.2011].

Rimpelä, A., Rainio, S., Huhtala, H., Lavikainen, H., Pere, L. & Rimpelä, M. 2007. Nuorten terveystapatutkimus 2007, Nuorten tupakkatuotteiden ja päihteiden käyttö 1977–2007. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007: 63. Helsinki.

Sjöholm, P. 2011. Tyhmä saa olla mutta ei rattijuoppo. Liikennevilkku 3/2011, s. 6. Liikenneturva.fi-internetsivut. Saatavissa:
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/uutispoyta/liikennevilkku/liikennevilkku_sahkoinen/liikennevilkku_0311.html [viitattu 7.10.2011].

Talonen, V. 2009. Nuorten päihteettömyyden tukeminen liikenteessä. Pro gradu – tutkielma. Kuopion yliopisto. Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta. Hoitotieteen laitos.

Tanttu, A. & Merin, M. 2010. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus. Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2010. Liikenne- ja viestintäministeriö.fi-internetsivut. Saatavissa:
http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10802.pdf&title=Julkaisuja [viitattu 4.3.2011].

Tieliikinteen turvallisuus 2006 – 2010. Ohjelmia ja srategioita 8/2005. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriö.fi-internetsivut. Saatavissa:
http://www.lvm.fi/fileserver/OS8_2005.pdf [viitattu 2.4.2011].

Tiirikainen, K. (toim.) 2009. Tapaturmat suomessa. Edita Publishing Oy.

Varamäki, R., Risku, V-M., Pohjonen, J., Jäppinen, M.& Hara, K. Liikenneraittiuskampanja 2010. Tietopaketti. Liikenneraittiuustyöryhmä. Terveiden edistämisen keskus.fi-internetsivut. Saatavissa:
http://www.tekry.fi/liikenneraittius/Tietopaketti_2010.pdf [viitattu 7.4.2011.].

Viestinnän arviointi. JÄRVI-hanke. Sosiaali- ja terveysturvan keskusliitto ry & Terveysturvan edistämisen keskus ry. Järjestöarviointi.fi-internetsivut. Saatavissa: http://www.jarjestoarviointi.fi/tukea_arviointiin/viestinnan_arviointi/aloita_tasta/viestinta_ja_vaikuttaminen/vaikuttaminen/ [viitattu 7.10.2011].

Vilkkä, H. 2005. Tutki ja kehitä. Helsinki: Tammi.

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

Olemme kaksi kolmannen vuoden sairaanhoitajaopiskelijaa Kymenlaakson ammattikorkeakoulusta ja teemme opinnäytetyötä nuorten päihteiden käytöstä liikenteessä ja päihteiden käyttöön liittyvistä tekijöistä. Tutkimuksemme on osa Ehkäise tapaturmat -hanketta. Antamanne vastaukset käsitellään nimettöminä ja luottamuksellisinä. Tulokset julkaistaan kokonaistuloksina, eikä kenenkään vastauksen tiedot paljastu tuloksista.

Kiitos etukäteen osallistumisestanne!

– Petra Laukkonen ja Tuuli Palvimo

Ympyröi sopiva vaihtoehto jokaisesta kysymyksestä.

1. Sukupuoli

- 1 Mies
- 2 Nainen

2. Ikä _____

3. Koulutuslinja

- 1 Kotkan hoito- ja palvelualojen oppilaitos
- 2 Kotkan merenkulun oppilaitos

4. Onko sinulla poliisin myöntämää ajolupaa?

	Kyllä	Ei
Mopokortti	1	2
Moottoripyöräkortti	1	2
Ajokortti	1	2

Rengasta se vaihtoehto, joka lähinnä vastaa omaa tilannettasi **viimeisen vuoden aikana**.

5. Kuinka usein juot olutta, viiniä tai muita alkoholijuomia? Koeta ottaa mukaan myös ne kerat, jolloin nautit vain pieniä määriä esim. pullon keskisolutta tai tilkan viiniä.

- 1 En koskaan
- 2 Noin kerran kuukaudessa tai harvemmin
- 3 2–4 kertaa kuukaudessa
- 4 2–3 kertaa viikossa
- 5 4 kertaa viikossa tai useammin

Seuraavassa kysymyksessä alkoholiannoksella tarkoitetaan:

pullo (0,33l) keskisolutta/siideriä tai
reilu puoli lasia (12cl) mietoa viiniä tai
vajaa puoli lasia (8cl) väkevää viiniä tai
vajaa neljännes lasia (4cl) viinaa

6. Kuinka monta annosta alkoholia yleensä olet ottanut niinä päivinä, jolloin käytit alkoholia?

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

7. Kuinka usein olet juonut kerralla 6 tai useampia annoksia?

- 1 En koskaan
- 2 Harvemmin kuin kerran kuukaudessa
- 3 Kerran kuukaudessa
- 4 Kerran viikossa
- 5 Päivittäin tai lähes päivittäin

8. Oletko kokeillut/käyttänyt muita päihteitä kuin alkoholia viimeisen vuoden aikana?

	Kyllä	En
Lääkkeitä päihtymistarkoituksessa	1	2
Liuotinaineita (imppaaminen)	1	2
Huumausaineita, mitä	1	2
Jotain muita päihteitä, mitä	1	2
Alkoholia ja edellä mainittuja aineita samaan aikaan (sekakäyttö)	1	2
Muuta, mitä? _____		

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
9. Käytän aina turvavöitä ollessani liikkuvassa autossa	5	4	3	2	1
10. Noudatan aina liikennevaloja	5	4	3	2	1
11. Vietän paljon vapaa-aikaa moottoriajoneuvojen parissa	5	4	3	2	1
12. Päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos	5	4	3	2	1
13. Jos promillerajaa laskettaisiin nykyisestä 0,5 promillesta alaspäin, se vähentäisi päihtyneenä ajoa	5	4	3	2	1
14. Juopuneena ajamaan lähtemistä estävän alkolukon tulisi olla pakollinen	5	4	3	2	1
15. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä joku saattaa loukkaantua	5	4	3	2	1
16. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä se on vastuuntunnotonta	5	4	3	2	1
17. Todellinen ystävä ei anna ystävänsä ajaa humalassa	5	4	3	2	1

Liite 1

Mikäli sinulla ei ole ajolupaa, siirry kysymykseen 25

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
18. Ajan aina nopeusrajoitusten mukaisesti	5	4	3	2	1
19. Päihteet eivät vaikuta ajotaitooni niin paljon, että se olisi vaarallista	5	4	3	2	1
20. Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä autolla/moottoripyörällä/mopolla kotiin, sillä en pääsisi sinne muulla tavalla	5	4	3	2	1
21. Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä autolla/moottoripyörällä/mopolla hakemaan lisää alkoholia, jos huomaan alkoholin loppuneen	5	4	3	2	1
22. Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä ajamaan autolla/ moottoripyörällä/mopolla ystävien painostuksesta	5	4	3	2	1
23. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä saatan romuttaa auton/moottoripyörän/mopon	5	4	3	2	1
24. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä poliisi saattaa pysäyttää minut	5	4	3	2	1

25. Oletko ajanut moottoriajoneuvoa alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena?

- 1 Kyllä
- 2 En

26. Oletko ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä?

- 1 Kyllä
- 2 En

27. Oletko joutunut onnettomuuteen ajaessasi päihtyneenä?

- 1 Kyllä
- 2 En

Kiitos vastauksistanne!

Muuttujataulukko

Liite 2/1

Tutkimusongelmat & muuttujat	Sivunumero	Kyselylomakkeen kysymykset ja väittämät
Taustamuuttujat		1. Sukupuoli 2. Ikä 3. Koulutuslinja 4. Onko sinulla poliisin myöntämää ajolupaa?
1. Millainen on nuorten yleinen suhtautuminen päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä? Muuttujat: Päihtyneenä ajamiseen liittyvien riskien tiedostaminen	13	12. Päihtyneenä ajaminen on vähäinen rikos 13. Jos promillerajaa laskettaisiin nykyisestä 0,5 promillesta alaspäin, se vähentäisi päihtyneenä ajoa 14. Juopuneena ajamaan lähtemistä estävän alkolukon tulisi olla pakollinen 23. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä saatan romuttaa auton/moottoripyörän/mopon 24. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä poliisi saattaa pysäyttää minut 15. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä joku saattaa loukkaantua 16. Päihtyneenä ajamista on syytä välttää, sillä se on vastuuntunnotonta 17. Todellinen ystävä ei anna ystävänsä ajaa humalassa
2. Miten nuorten taustatiedot (ikä, sukupuoli, koulutus) ovat yhteydessä heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä? Muuttujat: 16–18 vuotiaat eivät kokeneet päihteiden vaikuttavan ajotaitoonsa. Pojat kokivat olevansa hyviä kuljettajia humalassa tyttöjä useammin.	11 13	1. Sukupuoli 2. Ikä 3. Koulutuslinja 4. Onko sinulla poliisin myöntämää ajolupaa?
3. Miten nuorten riskien otto liikenteessä on yhteydessä heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä? Muuttujat: Aiemmin päihtyneenä ajaneet nuoret ottivat liikenteessä enemmän riskejä kuin muut.	9 10	9. Käytän aina turvavöitä ollessani liikkuvassa autossa 18. Ajan aina nopeusrajoitusten mukaisesti 10. Noudatan aina liikennevaloja

<p>4. Miten nuorten päihteiden käyttö on yhteydessä heidän asenteisiin päihteiden käyttöä kohtaan liikenteessä?</p> <p>Muuttujat: Nuoret, jotka käyttivät alkoholia useammin, heidän kohdalla esiintyi enemmän päihtyneenä ajamiseen liittyviä käyttäytymismalleja.</p>	13	<p>5. Kuinka usein juot olutta, viiniä tai muita alkoholijuomia?</p> <p>6. Kuinka monta annosta alkoholia yleensä olet ottanut niinä päivinä, jolloin käytit alkoholia?</p> <p>7. Kuinka usein olet juonut kerralla 6 tai useampia annoksia?</p> <p>8. Oletko kokeillut tai käyttänyt muita päihteitä kuin alkoholia viimeisen vuoden aikana?</p>
<p>5. Millaisissa tilanteissa nuoret käyttävät päihteitä liikenteessä?</p> <p>Muuttujat: Kotiin pääseminen Alkoholin hakeminen</p>	8 9 13	<p>11. Vietän paljon vapaa-aikaa moottoriajoneuvojen parissa</p> <p>20. Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä autolla/moottoripyörällä/mopolla kotiin, sillä en pääsisi sinne muulla tavalla</p> <p>21. Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä autolla/moottoripyörällä/mopolla hakemaan lisää alkoholia, jos huomaan alkoholin loppuneen</p> <p>22. Vaikka olisin juonut alkoholia, saatan lähteä ajamaan autolla/moottoripyörällä/mopolla ystävien painostuksesta</p> <p>25. Oletko ajanut moottoriajoneuvoa alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena?</p> <p>26. Oletko ollut päihtyneen kuljettajan kyydissä?</p> <p>27. Oletko joutunut onnettomuuteen ajaessasi päihtyneenä?</p>
<p>6. Miten nuoret kokevat päihteiden vaikuttavan heidän ajotaitoonsa?</p> <p>Muuttujat: Etenkään nuorimmat vastaajat eivät kokeneet alkoholin vaikuttavan heidän ajotaitoonsa</p>	13	<p>19. Päihteet eivät vaikuta ajotaitooni niin paljon, että se olisi vaarallista</p>

Tutkimustaulukko

Liite 3/1

Tekijä(t), vuosi, tutkimuksen nimi	Tutkimuksen tarkoitus	Otos ja menetelmä	Keskeiset tulokset
Talonen, V. 2009. Nuorten päih-teettömyyden tukeminen liiken-teessä	Kuvata millaisia keinoja voidaan käyttää nuorten päihtyneenä ajamisen ehkäisemiseksi sekä arvioida Terveys ry:n Selvä peli – koulutuksen merkitystä päih-teettömyyden edistäjänä liikenteessä nuorten kokemana	Terveys ry:n Selvä peli - koulutukseen osallistuneet nuoret (n=188) Kyselytutkimus	Nuorten päih-teettömyyteen liiken-teessä vaikutti nuorten turvallinen liikennekäyttäytyminen ja riskien oton välttäminen. Nuoret tunnisti-vat päih-teiden käyttöön liikentees-sä liittyvät riskit hyvin ja päihty-neenä ajaminen oli impulsiivista toimintaa, jonka seurauksia ei pohdittu. Ikä, korkeakoulutustaso ja erilaiset mielenkiinnon kohteet nuoren elämässä ehkäisivät päih-dekäyttäytymistä liikenteessä. Ystävien alkoholinkäytön ja päihtyneenä ajamisen välttäminen edisti nuorten päih-teettömyyttä liikenteessä. Ne nuoret, jotka eivät olleet ajaneet päihtyneenä, arvioi-vat Selvä peli – koulutuksen merkityksen päih-teettömyyden edistäjänä liikenteessä olevan positiivisempi.
Luukkanen, L. 2002. Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskiko-kemukset, eettiset tulkinnat ja suhtautuminen liikennekasvatuk-seen	Selvittää millaista nuorten liiken-nekäyttäytyminen heidän omien arvioidensa mukaan on ja millai-seksi he kokevat nuorten kuole-man- ja loukkaantumisriskiä lisäävät tekijät, miten sitoviksi he kokevat eettisissä tulkinnoissaan humalassa ajoa, maksiminopeu-della ajoa ja turvavyön käyttöä koskevat normit ja millainen liikennekasvatus on nuorten mielestä vaikuttavaa ja kiinnosta-vaa.	Menossa mukana – tilaisuuteen osallistuneet nuoret (n=756) Kyselytutkimus	Suurin osa nuorista pyrkii käyttäy-tymään liikenteessä turvallisesti riskejä välttämällä ja pyrkien turvalli-seen ja harkitsevaan ajotyyliin. Riskejä ottivat tavallisesti pojat. Humalassa ajamista pidettiin nuorten riskikokemuksissa suu-rimpana uhkana nuorten liikenne-turvallisuudelle. Eettiset tulkinnat säätelivät voimakkaasti itsearvioi-tua riskien välttämistä ja turvallis-ta ajotyyliä. Nuoret pitivät kiin-nostavina liikennekasvatus muo-toina autokoulua ja liikenneonnet-tomuudessa loukkaantuneen nuoren omaa kertomusta onnetto-muudestaan. Omassa toiminnas-saan riskejä ottavat nuoret eivät olleet yhtä kiinnostuneita liiken-nekasvatuksesta kuin muut nuoret.

Liite 3/2

<p>Pirskanen, M. 2007. Nuorten päihteettömyyden edistäminen, Varhaisen puuttumisen malli koulu- ja opiskeluterveyden-huoltoon.</p>	<p>Testata nuorten päihdemittarin luotettavuutta ja arvioida varhaisen puuttumisen toimintamallin soveltuvuutta päihteettömyyden edistämiseksi nuorten, terveydenhoitajien ja yhteistyökumppanien näkökulmasta.</p> <p>Tuottaa varhaisen puuttumisen malli nuorten päihteettömyyden edistämiseksi koulu- ja opiskeluterveyden-huoltoon.</p>	<p>14–18-vuotiaat nuoret (n=326)</p> <p>puolistrukturoitu kysely</p>	<p>Nuorten päihdemittarilla tunnistettiin raittius- ja kokeilukäyttö (47 %), toistuva päihdekäyttö (19 %) ja riskikäyttö (18 %) yhtä pitävästi AUDITin kanssa.</p> <p>Nuorten päihdemittarilla tunnistettiin vaarallista suurkulutusta (16 %) enemmän kuin AUDITilla.</p> <p>Terveydenhoitajat tunnistivat nuorten päihteiden käyttöön liittyvät taustatekijät puutteellisesti. Nuoret arvioivat terveydenhoitajan luotettavaksi asiantuntijaksi. Lähes neljännes nuorista halusi vähentää päihteidenkäyttöään, mutta terveydenhoitajan tuki oli vähäistä.</p> <p>Nuorten päihdemittari osoittautui luotettavaksi ja varhaisen puuttumisen toimintamalli arvioitiin soveltuvaksi muutamien korjauksin.</p>
--	---	--	--