

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Hoitotyön koulutusohjelma / Sairaanhoidaja

Taru Eiskonen

ITSEMURHAT LIIKENTEESSÄ – Millaisen kuvan media antaa liikenteen itsemurhista ja miten niistä uutisoidaan?

Opinnäytetyö 2013

## TIIVISTELMÄ

### KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

#### Hoitotyön koulutusohjelma

TARU EISKONEN

Itsemurhat liikenteessä – Millaisen kuvan media antaa liikenteen itsemurhista ja miten niistä uutisoidaan?

Opinnäytetyö

30 sivua + 8 liitesivua

Työn ohjaaja

Sari Virkki, KM

Toimeksiantaja

Ehkäise tapaturmat 2009–2015 -hanke

Marraskuu2013

Avainsanat

itsemurha, liikenne, mielenterveys, media

Tämän opinnäytetyön aiheena oli liikenteen itsemurhat. Opinnäytetyö oli osa Ehkäise tapaturmat 2009–2015 -hanketta, joka päättyi Kotkan kaupungin osalta jo vuonna 2012. Opinnäytetyö on tehty sovellettuna kirjallisuuskatsauksena ja sen aineisto on analysoitu sisällön analyysillä. Opinnäytetyön tarkoituksena oli etsiä tietoa siitä, missä ja miten itsemurhia liikenteessä tehdään. Tämän työn avulla on selvitetty myös, min-kälaisia yhdistäviä tekijöitä itsemurhien uhrin tai osalliseksi joutuneen kertomuksissa ja niiden uutisoinneissa. Kirjallisuuskatsauksen avulla pystyttiin jo uutisoiduista ja julkaistuista teksteistä kokoamaan kokonaisuus, joilla saatiin tarvittavat vastaukset tutkimuskysymyksiin.

Opinnäytetyön keskeisimmiksi tuloksiksi saatiin se, että eniten ihmiset tekevät itse-murhia henkilöautolla ajaen vastaan tulijan kaistalla raskasta ajoneuvoa päin. Myös ju-nan alle jättäytytään usein. Moni ammattikuljettaja joutuu jättämään työelämän pahoi-ten henkisten vammojen vuoksi. Osalliseksi joutuminen toisen henkiseen pahoinvoin-tiin koettiin raskaana. Myös julkisesti puhuminen liikenteen itsemurhista koettiin hu-ona vaihtoehtona.

Opinnäytetyön perusteella voidaan todeta, että itsemurhat ovat suomalainen kansan-terveyden ongelma, jonka hoitoon panostaminen on tärkeää, jotta voidaan ehkäistä myös liikenteessä tapahtuvia itsemurhia. Liikenteessä tapahtuvat itsemurhat ovat aina vakava ja usein muitakin ihmisiä koskettava ongelma.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Health Care

EISKONEN, TARU

Suicides in Traffic – What kind of picture media gives about suicides in traffic and how those are published?

Bachelor's Thesis

30 pages + 8 pages of appendices

Supervisor

Sari Virkki, MSc

Commissioned by

Ehkäise tapaturmat 2009–2015 -project

November 2013

Keywords

suicide, traffic, mental health, media

This Bachelor's thesis was about suicides in traffic. It was part of the Ehkäise tapaturmat 2009–2015 -project, which ended in the city of Kotka in 2012. This thesis was carried out as a literature review and the material was analyzed by content analysis. The purpose of this thesis was to look for knowledge about the places and times of these suicides in traffic were committed. This thesis also examined the connective things between the stories by the victims of suicides and the people involved and the ways they were reported. The research questions could be answered and the complete text written on the basis of the literature review.

The key result was that most suicides in traffic were committed by driving against an oncoming heavy vehicle. Some people also stay under the train and get run over. Many the professional drivers have to finish working due to mental problems. Being part of somebody's problems was felt mentally painful. Speaking about traffic accidents in public was also regarded as a bad option.

On the basis this thesis suicides can be regarded as Finnish public health problem whose treatment is very important in order to prevent suicides. Suicides in traffic are always a really serious problem what affects the people involved.

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

1	TAUSTA JA TARKOITUS	5
2	LIIKENNEONNETTOMUUDET	7
3	ITSEMURHAT	8
4	JULKINEN MEDIA	10
5	TUTKIMUSMENETELMÄ JA TOTEUTUS	12
	5.1 Kirjallisuuskatsaus	12
	5.2 Tutkimusongelmat ja tutkimuskysymykset	13
	5.3 Aineiston keruu	14
	5.4 Hakusanat	15
	5.5 Aineiston analysointi	16
6	TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET	17
7	POHDINTA	23
	7.1 Tulosten arviointi	24
	7.2 Luotettavuus ja hyödynnettävyys	25
	7.3 Vaihtoehtoinen tutkimusmenetelmä ja jatkotutkimukset	26
	LÄHTEET	27
	LIITTEET	31

Liite 1. Kirjallisuuskatsaukseen valitut artikkelit

Liite 2. Alkuperäisilmaisut ajatuskokonaisuuksittain

## 1 TAUSTA JA TARKOITUS

Opinnäytetyöni tarkoituksena on selvittää liikenteeseen liittyvien itsemurhien määrää, yleisyyttä ja sitä, missä ja miten itsemurhia tehdään liikenteessä. Opinnäytetyössäni keskitys on maantieliikenteen lisäksi rautatieliikenteessä tehtyihin itsemurhiin. Koska aiheesta löytyy vain vähän tutkittua tietoa, on opinnäytetyössä käytetty artikkeleita internetistä ja lehdistä.

Opinnäytetyötä voidaan hyödyntää myös sosiaali- ja terveysalalla. Esimerkiksi terveydenhuollon hoitohenkilökunta tai sosiaaliala voi hyötyä tästä opinnäytetyöstä niin, että he osaavat tunnistaa ajoissa itsemurhariskissä olevan ja mahdollisesti pystyvät ymmärtämään sitä, mikä ajaa ihmisen tekemään näitä tekoja. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on myös muille kertoa ja herättää ajatuksia, jotta näitä liikenteessä tapahtuvia itsemurhia voidaan ennalta ehkäistä ja niiden uhreja voidaan auttaa parhaalla mahdollisella tavalla kuten tarjoamalla työterveyden palveluita tai vertaistukea. Opinnäytetyöaiheen valitsemiseen vaikutti suurelta osalta myös oma kiinnostus tätä aihetta kohtaan.

Opinnäytetyöni aihe on osa Ehkäise tapaturmat -hanketta 2009–2015, jonka tarkoituksena on tuottaa ja kehittää ennalta ehkäiseviä toimintamalleja. Toimintamalleja voidaan hankkeen jälkeen käyttää myös valtakunnallisesti tapaturmien ehkäisyyn. Hankkeen tarkoituksena on myös vähentää merkittävästi terveydenhuollon kuormitusta tapaturmien suhteen. Terveiden ja hyvinvoinninlaitos on hankkeen vetäjänä ja tutkimustyön ohjaajana. Hallinnoijana tässä hankkeessa olivat Kotkan kaupunki ja Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri. Kotkan kaupungin osalta hanke on päättynyt vuonna 2012, mutta se jatkuu edelleen Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiirissä. (Ehkäise tapaturmat -hanke 2009–2015.)

Itsemurhat ovat yksi Suomen kansanterveyden ongelma. Suomessa tehdään Euroopan maissa ja Aasian lisäksi eniten itsemurhia maailmassa. Suomessa joka 2000:nnes mies ja 8000:nnes nainen päätyy tekemään itsemurhan eli yhteensä itsemurhaa yrittää Suomessa 2000–2400 ihmistä vuosittain. (THL 2009, THL 2012.)

Itsemurhat ovat nousseet alkoholin ohella yleisimmäksi kuolinsyiksi Suomessa. Vuosittain 50–60 ihmistä hyppää junan alle tai rekan eteen, jonka lisäksi maantieliikenteessä n. 20 ihmistä, yleisimmin 25–35-vuotiaat miehet, ajavat itsemurhaan johtavan

kolarin. Kuolemansyytilasto, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan tilastot ja Turun yliopistossa tehtävä itsemurhatutkimus moottoriliikenteeseen liittyen kertovat tilastotietoja liikenteessä tapahtuneista itsemurhista. Itsemurhien lisäksi liikenteessä sattuu sairaskohtauksia, joiden seurauksena tapahtuu kuolonkolareita. Tieliikenteessä tehdyt itsemurhat sisällytetään tieliikenneonnettomuustilaston määritelmien mukaisesti tieliikenteen kuolemalukuihin. (Rajalin 2011.)

Kuljetus- ja autoilualan ammattilehdet kirjoittavat tapahtuneista onnettomuuksista, joissa on kyseessä tahallinen vastakkaisten ajosuuntien yhteentörmäys. Esimerkkinä tyypillisestä kirjoituksesta: *32-vuotias mies ajaa vastaan tulevaa rekkaa päin. Rekan kuljettaja pyrkii väistämään, mutta autot törmäävät ja henkilöauton kuljettaja kuolee. Ajohetkellä sää oli hyvä, pakkasta -13 astetta ja kirkasta. ”Taustalla vaikuttivat mielen terveysongelmat. Kuljettaja ei käyttänyt hänelle määrättyä lääkehoitoa.”* (Ks. Kalama 2013, 74.)

Rautatieliikenteessä tapahtui vuonna 2012 Tilastokeskuksen mukaan 51 tasoristeys-onnettomuutta. Näissä onnettomuuksissa kuoli 6 henkilöä. Tilaston mukaan onnettomuuksien määrä oli kaksinkertainen vuoteen 2011 verrattuna. Vuonna 2011 tasoristeys-onnettomuuksissa kuoli 2 henkilöä. (Liikennevirasto 2013.) Myös rautatieliikenteessä tehdään itsemurhia ja vuosina 2005–2009 itsemurhia oli yhteensä 264. Yhteensä junan alle näinä vuosina jäi 311 ihmistä, ja niistä tapauksista epäselviksi jäivät 12. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tutkimuksen mukaan rautatieliikenteessä onnettomuuksia sekä itsemurhia tapahtuu eniten viikon loppupuoliskolla ja suurin osa näistä henkilöistä on miehiä. Tutkimuksessa todetaan myös, että yli puolet junan alle jääneistä oli päihteiden tai alkoholin vaikutuksen alaisena. 39 prosentilla oli tai oli ollut mielen terveydellisiä ongelmia. (Silla 2011.)

Suomessa raideliikenteessä tapahtuneista onnettomuuksista ja itsemurhista pitävät tilastoa VR-Yhtymä, Poliisi, Pelastuslaitos, Liikennevirasto ja Tilastokeskus. Käytössä on siis erilliset tietokannat. Silla toteaa tutkimuksessaan, että VR-Yhtymän tietokanta on tämän hetkistä tietokannoista parhaimpia kun raportoidaan tietoja Euroopan rautatievirastolle tahattomista ja tahallisista allejäännistä. Tahallinen allejäänti tarkoittaa itsemurhaa, tahaton allejäänti tarkoittaa onnettomuutta. (Silla 2011.)

Yli kaksi kolmasosaa jäi henkilöjunan alle. Allejäännit tapahtuivat selkeästi ruuhkaisuilla rata-alueilla, joissa ihmisiä ja junaliikennettä on paljon. Näitä olivat rataosuudet

Helsinki–Turun Satama ja Helsinki–Riihimäki. 24 prosenttia allejäämisistä tapahtui lähellä asemaa tai seisaketta. (Silla 2011.)

## 2 LIIKENNEONNETTOMUUDET

Tieliikenneonnettomuudeksi määritellään sellainen tapahtuma, joka johtaa henkilö- tai omaisuusvahinkoihin tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitetulla tiellä. Tällaiseksi alueeksi määritellään myös yleisesti liikenteeseen käytetty alue ja siinä on osallisena ainakin yksi liikkuva ajoneuvo. Tasoristeysonnettomuuksissa myös juna ja raitiovaunu luetaan muiden tieliikennelaisissa määriteltyjen ajoneuvojen lisäksi osalliseksi kulkuneuvoiksi. Polkupyörä voidaan myös määritellä osalliseksi ajoneuvoksi onnettomuudessa. (Tilastokeskus b.)

Kulkuneuvojen kuljettajat, jalankulkijat, loukkaantuneet ja kuolleet matkustajat katsotaan osallisiksi onnettomuuteen. Jos kyseessä on eläinonnettomuus, on eläin silloin onnettomuuteen osallinen. Henkilö, joka on kuollut 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudessa, määritellään onnettomuudessa kuolleeksi. (Tilastokeskus a.)

Tieliikenteessä vuonna 2013 välillä tammikuu–heinäkuu on eniten kuollut ihmisiä siihen, että kulkuneuvo on suistunut tieltä. Näissä onnettomuuksissa on kuollut tilastojen mukaan jo tällä edellä mainitulla aika välillä 56 ihmistä, joka on enemmän kuin vuonna 2012. Myös vastakkaisten ajosuuntien yhteentörmäykseen on kuollut tammikuu–heinäkuu välillä jo 43 ihmistä. 32 ihmistä on kuollut tieliikenteessä onnettomuuksiin, joissa syynä on ollut sama ajosuunta tai risteävä ajosuunta. (Tilastokeskus 2013.)

Vuoden 2001 jälkeen Euroopassa tieliikenteen kuolemantapaukset ovat vähentyneet selkeästi. Vuonna 2001 kuoleman tapauksia oli 54 000, ja vuonna 2012 niitä oli enää 28 000. Euroopan komissiossa on hyväksytty tieliikenneturvallisuuteen liittyvä ohjelma, jonka tarkoituksena on vähentää selvästi kuolemantapauksia tieliikenteessä. (European commission.)

Rautateiden turvallisuusindikaattorit -käsikirjassa raidetieliikenteessä merkittäväksi onnettomuudeksi määritellään tapahtuma, jossa on osallisena ainakin yksi raideliikenteessä kulkeva kulkuneuvo ja sen seurauksena vähintään yksi henkilö loukkaantuu va-

kavasti, kuolee tai kalustoon tulee merkittäviä vahinkoja tai liikennehäiriöitä. Tällä tarkoitetaan onnettomuuksia, jotka tapahtuvat varikoiden, verstaiden ja varastoiden ulkopuolisilla alueilla. Onnettomuuksien seurauksena voi aiheutua vahinkoa kaluston ja ihmisten lisäksi luonnolle tai yrityksille. (Ks. Pajunen 2013.)

Tässä opinnäytetyössä uhrilla tarkoitetaan ihmistä, jota päin ajetaan tai hän on osallisena liikenteessä tapahtuvaan itsemurhaan. Myös rautatieliikenteessä junankuljettajia ja ratatyöntekijöitä, jotka ovat joutuneet kohtaamaan raideliikenteessä itsemurhan tekijän, käsitellään tässä työssä uhrina. Uhri sanana on hämäävä, mutta se kuvaa parhaiten sitä, miten itsemurhan tekeminen ja siihen ulkopuolisena osalliseksi joutuminen vaikuttaa esimerkiksi työkykyyn tulevaisuudessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kirjoittama artikkeli kertoo hyvin siitä, miten Suomessa ollaan vertaistuen antamisessa ja saamisessa vielä vasta kehitystasolla. SKAL on käynnistänyt raskaanliikenteen vertaistuen, ja tällä olisi tarkoitus saada apu juuri niitä, jotka ovat joutuneet kriisitilanteeseen. Tätä mallia käytetään Norjassa ja Ruotsissa. Auttamiskeinoina on kuunteleminen ja keskusteleminen ja tätä työtä tekevät siihen koulutuksen saaneet henkilöt. Autoliiton tiepalvelunumero ohjaa apua tarvitsevaa. (SKAL 2012.)

Tämän vertaistuen saaminen on kuljettajille äärimmäisen tärkeää. Tarkoituksen mukaista olisi, että ammattikuljettaja saisi tarvittavan avun heti kun vain mahdollista. VR Yhtymällä kuljettajaa vaihdetaan heti kun mahdollista, ja hänet ohjataan tarvittaessa työterveyteen, kertoo Helsingin Sanomien artikkelissa työsuojelupäällikkö Jyri Kaisla. Osa ammattikuljettajista voi saada niin sanotun ”hiutalekuumeen”, jossa kuljettaja pelkää samanlaisia olosuhteita, missä onnettomuus on sattunut. Kaikille tätä ei kuitenkaan tule. (Helsingin sanomat 2012.)

### 3 ITSEMURHAT

*Itsemurhalla* tarkoitetaan oman hengen riistämistä. *Laajennettu itsemurha* tarkoittaa myös muiden ihmisten henkien riistämistä omansa rinnalla. Niihin lukeutuu muiden perheenjäsenien surmaajat ja itsemurhapommittajat. (Mielenterveyden keskusliitto.)



Itsemurhien riskiryhmiin kuuluvat masennusta sairastavat, päihdeongelmaiset ja persoonallisuushäiriöstä kärsivät potilaat. Myös lähipiirissä tehdyt itsemurhat, aiemmat omat itsemurhayritykset ja toivottomuus lisäävät itsemurhariskiä huomattavasti. Itsemurhien taustalla on altistavia sekä suojaavia tekijöitä. Pitkän kehityksen lopputuloksena, jonka jokin laukaiseva tekijä on aloittanut, voi olla itsemurha suunnitelma ja itsemurhayritys. (Kuhanen, Oittinen, Kanerva, Seuri & Schubert 2010, 238.)

Itsemurhia alkaa ilmaantua joillakin nuorilla ja nuorilla aikuisilla, ei niinkään lapsilla. Myös sukupuolellisesti ja alueellisesti itsemurhien teossa on eroja. Miessukupuoli on yksi tunnetuimmista riskitekijöistä. Nuoret sekä vanhat miehet tekevät yhtä paljon itsemurhia Suomessa. Naisilla taas itsemurhien määrä lisääntyy lähestyttäessä myöhäistä keski-ikää. Suomessa tehdään eniten itsemurhia Itä- ja Pohjois-Suomessa muuhun maahan verrattuna. Muita riskitekijöitä ovat matala koulutustaso ja heikko sosiaalinen asema yhteiskunnassa sekä siviilisäädyn ja sosiaalisen elämän muutokset kuten avioero. (Lönnqvist 2009.)

Itsemurhayrityksiä on nykyisin tytöillä enemmän, sen sijaan poikien osuus itsemurhakuolleisuudessa on suurempi kuin tytöillä. Itsemurhalla voi olla selkeitä ennusmerkkejä, joita voivat olla itsemurha-ajatukset ja niiden julkituominen sekä aiemmat yritykset. Riskitekijöiden kasautuminen ja päihteiden käyttö ovat myös vaikuttavimpia syitä itsemurhaan, noin 40 prosenttiin itsemurhista liittyy päihteet. Aina riskitekijöitä ei tarvitse olla enempää kuin yksi, jotta henkilö päätyy tekemään itsemurhan. (THL 2013.)

*18-vuotias mies henkilö ilmaisi illanvietossa itsetuhoiset aikeensa. Mies päätyi istumaan seututien reunaan kaverinsa kanssa, jonka kanssa keskustelivat kaiteella. Rekka lähestyi paikkaa ja yhtäkkiä mies juoksi tielle rekan alle. ”Jalankulkija jäi rekan alle ja kuoli.” ”Jalankulkija oli vahvassa humalassa.” ”Hänen tekonsa oli tietoinen.” ”Taustalla vaikuttivat erilaiset ongelmat elämäntilanteessa.” (Ks. Kallama 2011, 85.)*

Usein yhtenä vaikuttavana tekijänä itsemurhassa on mielenterveyden häiriö, jota on yleisimmin hoidettu jo terveydenhuollossa, mutta hoidossa on myöhemmin todettu olleen puutteita. Hyvä hoito ja diagnostiikka on yksi merkittävä ehkäisykeino itsemurhissa. (Lönnqvist 2009.) Itsetuhoisuutta esiintyy myös sellaisilla ihmisillä, joilla on päihteiden käyttöä sekä masennusta (Luhtasaari 2010).

10–15 prosenttia ihmisistä sairastuu elämänsä aikana masennukseen, jonka sairausalttuteen on monia vaikuttavia tekijöitä. Niitä ovat muun muassa perinnölliset tekijät, lapsuusaikaiset elämäntapahtumat sekä erilaiset pettymykset ja menetykset elämässä. Masennustilat ovat erilaisia ja usein ne toistuvat elämänaikana. Vaikeissa tapauksissa itsemurhariski on kohonnut. Lievemmistä masennustiloista 5 prosenttia tekee itsemurhan, vakavimmissa masennustiloissa tähän tilanteeseen päätyy jopa nelinkertainen määrä lievempiin masennustiloihin verrattuna. (Huttunen 2011.)

#### 4 JULKINEN MEDIA

Tässä opinnäytetyössä julkisella mediallyä tarkoitetaan lehtiä ja internetiä, jossa uutisoidaan liikenteessä tapahtuvista itsemurhista. Internetistä julkiseksi mediaksi käsitellään tässä opinnäytetyössä myös ammattiliittojen sivustot. Opinnäytetyössäni olen paneutunut siihen, miten julkinen media uutisoi tapahtuneista itsemurhista.

Medialukutaito on tärkeä osa tätä työtä. Medialukutaitoon sisältyy niin lukutaitoisuus kuin myös kirjoitustaito. Näiden lisäksi voidaan myös sanoa, että se tarkoittaa lisäksi tulkinnan, tekemisen ja tuotannon taitoja medioita käytettäessä. Nykyään mediaa tulkittaessa ja medialukutaitoja kehittäessä voidaan käyttää myös äänittämistä, kuvaimista ja editoimista. Medialukutaitoon vaikuttaa huomattavasti se, että ihminen pääsee medialaitteiden ääreen. Suomessa melkein jokaisella ihmisellä on pääsy tietokoneelle ja internetiin, mikä vaikuttaa huomattavasti siihen, että medioita käytetään paljon. (Lundvall.)

On hyvä muistaa kuitenkin, ettei median käyttötaito tarkoita suoraan sitä, että on medialukutaitoinen. Medialukutaitoon vaikuttaa paljon se, osaako ihminen arvioida ja käyttää tietoa eettisesti. Internetin ja median lisäksi tiedottajina voi toimia kirjastot ja museot ym., jolloin ihmisen täytyy osata käyttää myös niitä tiedonhankinnassa. Medialukutaidossa on tärkeä ymmärtää median rooli yhteiskunnassa. Medialukutaidolla on myös vaikutus ihmisen tulevaisuuteen. Heikko medialukutaito voi vaikeuttaa asioiden seuraamista ja niiden ajan tasalla pysymistä, mikä voi vaikuttaa työ- ja koulutusmahdollisuuksiin. (Lundvall.)

Mediassa on tuotu myös selkeästi esiin syy, miksi näistä asioista, itsemurhista liikenteessä, ei puhuta julkisuudessa. Liikenneonnettomuuksia tutkivat yliopistotutkija sekä poliisi ovat nostaneet esiin pelon, että itsetuhoisia ajatuksia omaava henkilö saa lisäpontta ryhtyä tekoonsa, jos media pitää asiaa liian paljon esillä. Ylen uutisoimassa artikkelissa vedotaan myös siihen, että tapahtumien selvittely vie liikaa aikaa ja siksi niitä ei julkisuudessa avata enempää. Tätä on pohdittu maakunnittain tutkijalautakunnissa monesta näkökulmasta. Kuitenkin on myös pohdittu julkisessa mediassa, että julkisuuteen tuonti voisi olla hyväkin asia. Ylen artikkelin mukaan, Kymenlaakson liikenneonnettomuuksien tutkintalautakunnan puheenjohtaja ylikomisario Jari Strengell on sitä mieltä, että tiukempi ajo-oikeuksien myöntäminen ja liikennelääkäri olisivat erittäin tärkeitä tekijöitä näiden tapahtumien ehkäisyssä. (YLE 2012a, YLE 2012b.)

Julkisessa mediassa on nostettu esiin myös idea siitä, että itsemurhat tieliikenteessä pidettäisiin edelleen onnettomuustilastoissa, vaikka esimerkiksi Ruotsissa siitä on jo luovuttu. Luvut olisivat silti epätarkkoja, mutta saataisiin viitteitä siitä, kuinka paljon itsemurhia todellisuudessa tapahtuu liikenteessä. Tarkoituksena tässä olisi vain kertoa faktoja lukijoille. Julkinen media kertoo suoraan, että Kymenlaaksossa 21-vuotias mies ajoi tahallisesti päin vastaantulevaa autoa, minkä seurauksena molempien autojen kuljettajat kuolivat. Usein kyseessä on raskas ajoneuvo, mutta edellä mainitussa tapauksessa oli kyse henkilöautosta. Liikenteessä tapahtuvien itsemurhien vakavuus korostuu, kun raskaan ajoneuvon kuljettajat joutuvat osallisiksi näihin onnettomuuksiin ja sitä kautta näkevät ja kokevat monenlaisia asioita. (Kuisma.)

Raskaan ajoneuvon kuljettajasta tulee itsemurhan uhri, kun joku ajaa tahallisesti päin rekkaa. Syytön ihminen saa kärsimyksiä, mahdollisesti fyysisiä kuin psyykkisiäkin vammoja. Usein tämä johtaa ammatinvaihtoon tai työkyvyttömyyteen. Kyseessä voi siis olla tämän kuljettajan elinkeino, jonka joku muu riistää purkamallaan pahaa oloa. (SKAL 2012.)

## 5 TUTKIMUSMENETELMÄ JA TOTEUTUS

### 5.1 Kirjallisuuskatsaus

Tässä työssä on käytetty kirjallisuuskatsausta tutkimusmenetelmänä. Tämä työ on selvitys, jossa tarkoituksena on löytää rajatusta materiaalista yhdistäviä ja informatiivisia tekijöitä, joita voimme käyttää tulevaisuudessa hyödyksi. Kirjallisuuskatsaus on valittu siksi, että se mahdollistaa kattavan materiaalin hankinnan ja saamme arkaluontoista tietoa artikkeleista, joita ihmiset eivät välttämättä haluaisi yksinomaan tätä selvitystä varten kertoa. Kirjallisuuskatsauksella pystytään myös etsimään aiempia teoksia ja tutkimuksia tähän aiheeseen liittyen.

Kirjallisuuskatsauksessa tutkijan kuuluu keskittyä työnsä kannalta käsillä olevaan ja olennaiseen kirjallisuuteen. Näitä ovat aikakauslehtien artikkelit, tutkimuselosteet ja muut keskeisesti olennaiset teokset. Tutkimusmenetelmän tarkoituksena on näyttää lukijalle, miten asiaa on aiemmin tutkittu ja mistä näkökulmista sitä on katseltu. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 108–109.) Tänä päivänä kuitenkin kartoituksia, tietojen keräämistä ja luokittelua, tilastotietoihin perustuvia esitelmiä sekä omakohtaisiin kokemuksiin perustuvia kuvauksia kutsutaan tutkimukseksi. Tutkimusprosessi jakautuu viiteen osioon, joita ovat ideataso, sitoutuminen, toteuttaminen, kirjoittaminen ja tiedottaminen. Tutkimusprosessi ei kuitenkaan pysähdy missään näissä tutkimuksen vaiheissa ja usein muutama näistä tasoista lomittuvat. Tutkimuksen edetessä tutkija voi kohdata ongelmia ja umpikujia. (Vilka 2009, 20, 42.)

Kirjallisuuskatsausta tehtäessä tutkijan täytyy olla kriittinen lukija, ja työssä on pystyttävä näyttämään havaitut erot, ristiriitaisuudet ja puutokset. On myös tarkoin mietittävä lukijaa varten tarvittavat keskeiset näkökulmat, eri menetelmin saadut tutkimustulokset ja metodiset ratkaisut. Kirjallisuuskatsausta tehtäessä tutkijan tulee olla rehellinen tulkitessaan muita tekstejä sekä ristiriitaisiakin tekstejä tulee tulkita puolueettomasti. Tutkijan pitää pystyä perustelemaan hyvin, miksi hän on valinnut juuri ne tietyt lähteet ja miksi hän niitä käyttää. Tutkijan tulee myös tuntea oma aiheensa niin hyvin, että hän pystyy erittelemään lähteistä tarpeettomat ja tarpeelliset. (Hirsjärvi ym. 2000, 109–110.)

Koska kirjallisuuskatsausta tehdessä käytetään yleensä tutkimuksia, tieteellisiä artikkeleita ja julkaisuja, ei tämä opinnäytetyö voi olla selkeä kirjallisuuskatsaus. Työ on-

kin tehty kirjallisuuskatsauksen menetelmää soveltaen. Sillä tavoin on saatu kattava tieto ja pystytty analysoimaan aineisto niin, että tutkimuskysymyksiin saadaan vastaus.

## 5.2 Tutkimusongelmat ja tutkimuskysymykset

Tutkimusta aletaan tehdä silloin, kun halutaan uutta tietoa, koska ongelmien ratkaisuun tarvitaan uutta näkökulmaa. Silloin voidaan puhua soveltavasta tutkimuksesta, kun etsitään tietoa joka auttaa pääsemään ongelmista yli avaamalla ongelman luonnetta ja auttaa selviämään eteen tulleista ongelmista. Soveltavan tutkimuksen lisäksi voimme käyttää termiä perustutkimus, jonka päätavoitteena on löytää uutta tieteellistä tietoa vain ja ainoastaan tiedon itsensä takia. Emme välttämättä pidä enää tutkittua tietoa tutkittuna, vaan se on monin tavoin kietoutunut yhteiskunnan tietovarantoon. (Hirsjärvi ym. 2000, 19–21.)

Tutkimusongelmien tai -kysymysten määrittelyssä täytyy olla täsmällinen ja ne täytyy olla rajattu tarkasti, jotta tutkimustulokset ovat käyttökelpoisia. Tutkimusongelman tarkoituksena on olla ratkaistava ongelma tai pulma, positiivisessa mielessä. Ongelma on sellainen, joka pystytään selvittämään tutkimuksen tekemisen avulla. Usein yhdessä tutkimuksessa voidaan vastata vain 2–4 tutkimuskysymykseen. Työn tarkoituksen kannalta on myös tärkeää päättää heti alussa, onko tarkoituksena tehdä kartoitus, tutkimus vai selvitys. Selvityksessä ei mennä tutkimusaineistossa pintaa syvemmälle, vaan selvitetään kaikki näkyvissä oleva. Tutkimuksessa mennään pintaa syvemmälle ja etsitään sellaisia asioita, joita emme pintatasolta näe. (Vilka 2009, 44–47.) Tutkimusongelmissa voi olla sekä pääongelma että alaongelma, jolloin aineiston analysointi helpottuu (Hirsjärvi ym. 2000, 113–116).

Tutkimuskysymykset tässä työssä:

1. Missä ja miten liikenteessä tapahtuvia itsemurhia useimmiten tehdään?
2. Mitkä ovat yhdistäviä asioita liikenteessä tehtyjen itsemurhien uhrien kertomuksissa ja niistä uutisoiduissa artikkeleissa?

Kysymyksiä on otettu tähän selvitykseen vain kaksi, koska ne ovat jo itsessään niin kattavia ja aika on rajallinen, joten enempää tutkimuskysymyksiä ei ole voitu ottaa. Tutkimuskysymyksiin pyritään vastaamaan mahdollisimman tarkasti ja pohtimaan, miten niiden avulla työtä voidaan hyödyntää jatkossa. Tutkimuskysymykset ovat selkeitä ja yksinkertaisia, jotta lukijalle saadaan mahdollisimman hyvä kuva siitä, miksi tätä opinnäytetyötä on tehty ja mitkä sen tarkoitukselliset tavoitteet ovat. Tutkimuskysymykset nousivat esiin jo työn alkuvaiheessa, kun päätös artikkelien analyysistä oli tehty. Tutkimuskysymyksiin etsittiin pohjatietoja jo teoriaosassa, jossa pyritään selittämään konkreettisesti ilmiöön liittyviä tärkeitä käsitteitä. Tutkimuskysymysten perustaksi on kerätty myös hieman tilastotietoa.

### 5.3 Aineiston keruu

Aineisto kerätään tässä opinnäytetyössä Googlasta. Kotimaiset viitetietokannat on jätetty pois hakukoneista, koska halutaan juuri kokoneiden kertomuksia siitä, mitkä ovat niitä yhdistäviä tekijöitä kertomuksissa ja ilmeneekö niissä lisää siitä, missä ja miten itsemurhia tehdään liikenteessä. Aineisto rajataan vuosiin 2010–2013, jolloin saadaan tietoa lähiaikojen tapahtumista.

Kirjallisuutta ja aineistoa valittaessa täytyy olla lähdekritiikkiä. Sekä lähteiden aineiston valinta ja tulkinta tarvitsee kriittisyyttä lukiessa. Kun aineistoa aletaan etsiä, on ennen sitä mietittävä aineiston hankintamenetelmä, mikä tarkoittaa sitä, että tutkijan on pohdittava se, kuinka paljon hänellä on ajallisesti resursseja sen tekemiseen. Aineiston keruu on aina ajallisesti hidasta. Aineiston otantaan on määriteltävä perusjoukko ja siten poimitaan hakumateriaalista otettava materiaali. (Hirsjärvi ym. 2009, 119, 178–180.)

Aineistosta suljetaan pois sellaiset lähteet, joissa esiintyy vain toinen hakusanoista, kuten itsemurha tai liikenne. Suljetaan pois myös kaikki sellaiset tekstit, jotka ovat joko selvityksiä, seminaareja, ilmoituksia tai tilastoja. Aineistosta on myös poissuljettu sellaiset aineistot, mitkä eivät ole julkaistu tämän työn julkisen median määrittelyn mukaisesti. Nyt halutaan löytää vain artikkeleita ja mielipidekirjoituksia. Poissulkukriteereillä voidaan rajata tuloksista pois sellaiset aineistot, joita ei voida hyödyntää tässä opinnäytetyössä. Poissululla pystytään myös rajaamaan aineistoa, ettei siitä tule liian laaja.

## 5.4 Hakusanat

Ensimmäisenä hakusanana on käytetty ”itsemurhat liikenteessä 2010”, jolla kaikkiaan tuloksia tuli 1 230 000 ja niistä läpi käytyjä sivuja on 15 ensimmäistä. Seuraavista sivuista esittelyteksteissä alkoi esiintyä vain toinen haku sanoista kuten itsemurha tai liikenne, joka ei silloin ole tähän selvitykseen sopivaa aineistoa. Tarkoituksena oli siis löytää artikkeleita ja mielipidekirjoituksia, joissa esiintyy molemmat sanat siten, että artikkelissa puhutaan nimenomaan liikenteessä tapahtuvista itsemurhista. Hakutuloksista otettiin kuusi artikkelia tai mielipidekirjoitusta, jotka käydään läpi sisällön analyysillä.

Toisella haulla haettiin hakusanoilla ”itsemurhat liikenteessä 2011”, ja sillä saadut hakutulokset olivat samat kuin ensimmäisellä haulla saadut tulokset. Kokonaismäärä hakutuloksista oli 1 160 000. Ensimmäiset 15 sivua hakutuloksia käytiin läpi. Analyysiin mukaan otettavia artikkeleita on siis kuusi kappaletta. Kolmannessa haussa hakusanoina olivat ”itsemurhat liikenteessä 2012”. Hakutuloksia saatiin yhteensä 51 400, joista läpikäytyjä edellisen haun mukaan 15 ensimmäistä sivua. Näillä hakusanoilla saatiin viisi aiemmin saatua artikkelia ja neljä uutta artikkelia. Yhteensä siis käyttökelpoisia artikkeleita on yhdeksän kappaletta.

Neljäntenä hakusanana käytettiin ”itsemurhat liikenteessä 2010–2013”, jolla kaikkiaan tuloksia tuli 393 kappaletta. Näistä löydetyistä hakutuloksista ei löytynyt yhtään tähän selvitykseen sopivaa artikkelia. Viimeisellä haulla käytettiin sanoja ”liikenteen itsemurhat”. Kokonaismäärä tuloksia oli 1 120 000, joista käytiin läpi taas ensimmäiset 15 sivua, jonka jälkeen hakusanoista alkoi esiintyä teksteissä vain toinen. Selvitykseen sopivia artikkeleita löytyi 10 kappaletta.

Edellä mainitut hakusanat on valittu juuri näin siksi, että artikkeleista tulee löytyä molemmat hakusanat. Vuosi 2013 jätettiin hausta pois siksi, että se esiintyy neljännessä hakusanassa ja kokeilu haussa se antoi samat aineistot, jotka löytyivät jo aiemmilla hakusanoilla. Jo näillä hakusanoilla saaduista aineistosta saadaan tarvittavia tietoja, jotta pystytään vastaamaan tutkimuskysymyksiin. Taulukossa 1 on esitetty pelkistetyt hakusanat ja valituksi tullut aineisto. Joillakin hakusanoilla löytyi siis samoja aineistoja, ja ne on luetteloitu kuhunkin hakusanaan mukaan, mutta työssä niitä on käytetty vain kerran. Näin on menetelty siksi, että samat ilmaisut ja niiden esiin tuominen ei tuo meille mitään lisätietoa työhön.

Taulukko 1. Hakusanat ja työhön valitut artikkelit

<b>Valittu hakusana</b>	<b>Työhön valitut artikkelit ja kirjoitukset</b>
Itsemurhat liikenteessä 2010	6 kpl
Itsemurhat liikenteessä 2011	6 kpl
Itsemurhat liikenteessä 2012	9 kpl
Itsemurhat liikenteessä 2010–2013	0 kpl
Liikenteen itsemurhat	10 kpl

### 5.5 Aineiston analysointi

Tämän opinnäytetyön artikkelit analysoidaan sisällönanalyysillä. Tällä analyysimethodilla on tarkoituksena etsiä merkityssuhteita ja -kokonaisuuksia. Sisällönanalyysi voidaan suorittaa joko aineistolähtöisenä tai teorialähtöisenä. Näiden kahden tavan välillä on paljon eroavaisuuksia. Keskeisenä tavoitteena on, että sisällölliset ominaisuudet voidaan ilmaista tilastollisina tuloksina. (Vilka 2009, 139–140.) Voi olla kuitenkin niin, että vaikka työn alkuvaiheessa on päätetty analyysimenetelmä, voi se muuttua tutkimuskysymysten myötä, ne usein ohjaavat menetelmän valintaan. Aineiston analysoiminen, tulkinta ja niistä johtopäätöstenteko on työn keskeinen ydin jota tavoitellaan. Vaikka analyysi olisi tehty, on tulokset vielä selitettävä ja tulkittava tekstiksi. (Hirsjärvi 2009, 221–229.)

Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä tutkija päättää aloittaessaan, että mitä tyypillistä kertomusta tai toimintaa hän lähtee aineistosta etsimään. Tämän jälkeen aineisto puretaan auki ja jaotellaan johdonmukaiseen kokonaisuuteen. Kaikki tutkimukselle epäolennainen tieto karsitaan pois. Johdonmukaista kokonaisuutta ja aineiston tiivistämistä tulee ohjata tutkimusongelmien ja -kysymysten avulla. Uusi jaottelu tehdään etsitävän tiedon mukaan. Kun aineisto on jaettu analyysiyksiköihin, tulee niille tehdä



myös niin sanottu pääkäsite, joka kuvaa parhaiten juuri näitä ryhmiä. (Vilka 2009, 140.)

Tässä opinnäytetyössä käytetään aineistolähtöistä sisällönanalyysiä. Tällä analyysimallilla saamme vastattua tutkimuskysymyksiin ja pystymme vastaamaan niihin mahdollisimman tarkasti. Opinnäytetyössä hakujen ja poissulkujen jälkeen aineistosta suljettiin pois kaikki epäolennainen tieto värjäämällä haluttu tieto eri koodivärein. Tämän jälkeen kaikki samalla koodivärillä maalatut osiot jaettiin ryhmiin ja listattiin. Ryhmitely on tehty analyysiyksikön ajatuskokonaisuuden perusteella.

Aineiston jaottelussa joudutaan tekemään myös tarkkojen ilmaisujen lisäksi oletuksia, jotka helpottavat tulosten tulkintaa ja ilmaisujen jaottelu ajatuskokonaisuuksiin on helpompaa. Oletukset perustuvat kuitenkin siihen tietoon, mitä muualta artikkelista löytyy.

## 6 TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Ennen kuin tuloksia voidaan kirjata, on tutkijan tarkistettava, että tutkijan laatimiin tutkimusongelmiin tai tutkimuskysymyksiin on saatu tarvittavat vastaukset. Myös vastauksen puuttuminen on tavallaan vastaus, se voi johtua menetelmän valinnasta tai siitä, ettei aiempaa tietoa ole laadittu. Tutkimuksen keskeinen tulos on ilmaistava tutkimusongelmaan tai -kysymykseen viitaten ja siinä järjestyksessä, että ne ovat loogiset. Lukijan tulee löytää tästä osiosta se tärkein eli päätulos tutkimuksesta. Tutkimuksen tuloksia on verrattava ja tulkittava tuloksia kirjoitettua teoriaa viitaten. (Hirsjärvi ym. 2009, 262–267.)

Tulokset esitetään niin tekstinä kuin myös taulukoina tai kuvioina. Taulukot ja kuvat ovat erittäin havainnollisia ja selkeitä tiivistämiskeinoja. Tuloksien esittäminen tulee siis olla niin tekstinä ja kuviona, jotta lukijalle saadaan mahdollisimman selkeä kuva saaduista tuloksista. Liikaa toistoa on kuitenkin vältettävä. Tutkimukset osiossa on myös tärkeää tulkita saatuja tuloksia, joten voidaan tehdä niin sanottuja johtopäätöksiä siitä, mitä uutta tai vanhaan tietoon verrattavia tuloksia olemme saaneet. (Vilka 2009, 263.)

Tässä opinnäytetyössä tulokset esitetään kirjallisina johtopäätöksinä sekä taulukoina. Jos artikkeli käsittelee vain yhtä onnettomuutta ja siinä on toistettu tapahtumapaikkaa,

on se listattu tähän vain kertaalleen. Jos on kyse eri onnettomuuksista, on ne listattu ominaan tähän kuvioon. Kutakin artikkelia on käytetty vain kerran, vaikka se olisi aineiston keruussa tullut useammalla hakusanalla. Liitteessä 2 on avattu lukijalle näkyviin alkuperäisilmaisut joiden mukaan nämä havainnollistavat taulukot on tehty ja miten aineisto on analysoitu. Aineistosta löytyi paljon samankaltaisia ja samanlaisia ilmaisuja.

1. Tutkimuskysymys: Missä ja miten liikenteessä tapahtuvia itsemurhia useimmiten tehdään?

Analysoiduissa artikkeleissa on mainittu useaan otteeseen se, että henkilöauto ajoi rekkaa päin, joten silloin se on luokiteltu vastaantulijan kaistalla tapahtuneisiin itsemurhiin. Usein se on myös uutisoitu niin, että henkilöauto on ajautunut tuntemattomasta syystä vastaantulijan kaistalle ja törmännyt raskaaseen ajoneuvoon. 15 ilmaisua kertoi artikkeleista niin, että onnettomuus on sattunut siis vastaan tulijan kaistalla. Armas Kumpulainen kirjoittaa artikkelissaan, siitä miten auto ohituskaistalla koukkasi äkkinäisesti eteen ja väistöliikkeestä huolimatta pikkuauto ajautui raskaan ajoneuvon keulaan (Kumpulainen 2010). Liikenteessä tapahtuneiden itsemurhien määrää ei voida täysin varmasti tilastoida, koska tilastoinnissa on mukana muut syyt, kuten sairaskoh-  
taukset (Rajalin 2011).

Kuten siis voidaan olettaa, itsemurhia oletetaan tehtävän tai tehdään eniten näiden artikkelien mukaan vastaantulevan kaistalla. Kyseessä on silloin usein raskas ajoneuvo. Neljästä artikkelista on löydetty kirjoitus siitä, että jättäytymällä junan tai raitionvau-  
nun alle on helppo tapa päästä hengestään. Artikkeleissa on myös uutisointeja yrityksistä, jotka vaikuttavat juna- tai autoliikenteeseen:

*”Itsemurhan yrittäjä on katkaissut pääradan junaliikenteen, kertoo Helsingin Sanomat verkkosivuillaan.”* (Etelä-Suomen sanomat 2013.)

Tuloksissa on vähiten ohituskaistojen lisäksi mainittuina sillat ja kalliot, missä ihmiset tekevät itsemurhia. Näitä löytyi vain yksi kappale analysoiduista artikkeleista. Täyttää totuutta näiden paikkojen suosittavuudesta ei voida kuitenkaan tietää, koska mukaan on otettu vain tietyillä kriteereillä ja hakusanoilla valitut artikkelit. Uutisoinnissa on myös ongelmana se, että monikin vastaantulijan kaistalle ajautunut tai kalliioleikkausta päin ajava ei välttämättä ole itsemurha-kandidaatti vaan kyseessä voi olla myös sai-

raskohtaus. Toinen huomioitava seikka sairaskohtausten lisäksi on se, että moni kuljettaja ajaa autoa väsyneenä ja voi tahattomasti nukahtaa rattiin, jonka seurauksena onnettomuus sattuu. Joskus sairaskohtauksista voidaan saada tietoa jälkikäteen. (Ks. taulukko 2.)

Koska vastaantulijan kaistalla tehdään eniten näiden tulosten mukaan itsemurhia, ja kyseessä on usein myös raskas ajoneuvo, on myös joskus kahden henkilöauton yhteentörmäys. Näissä onnettomuuksissa voi kuolla molempien autojen kuljettajat. Kymenlaakson alueella tuorein tapaus tapahtui moottoritiellä jossa kahden henkilöauton tahallisessa yhteentörmäyksessä kuoli molempien autojen kuljettajat (Kuisma). Kun tieliikenteessä törmää kaksi autoa, tulee silloin heistä osallisia liikenne onnettomuuteen ja edellä mainitussa tapauksessa heistä tulee myös onnettomuudessa kuolleita (vrt. Tilastokeskus a).

*”Eilen nuori mies ajoi vastaantulevaa autoa päin. Molempien autojen kuljettajat kuolivat.”(MTV.)*

Taulukko 2. Itsemurhien tapahtumapaikat liikenteessä.

	<b>Ohituskaistatiellä</b>	<b>Vastaantulijan kaistalla</b>	<b>Silta/Kallio</b>	<b>Junan alle</b>
<b>Missä?</b>	1	15	1	4

Taulukko 3 havainnollistaa sitä miten ihmiset päätyvät tekemään itsemurhia. Artikkeleista etsittiin mainintoja niistä varmoista tapauksista ja epäilyksistä siitä, miten ihmiset tekevät itsemurhia liikenteessä. Suurin osa käsittelee selkeästi sitä, että ne tehdään henkilöautolla ajamalla raskasta ajoneuvoa päin.

*”Tämän talven aikana on sattunut poikkeuksellisen paljon tapauksia, joissa henkilöauton kuljettaja on ajautunut vastaantulevalle kaistalle kuorma-auton eteen ”toistaiseksi tuntemattomasta syystä”.” (Jp news 2012.)*

Junan tai metron alle jättäytyy tulosten mukaan tai arvioituna kuusi ihmistä. Kyseessä voi olla myös hyppy, mutta eniten mainittuna oli junan alle jättäytyminen. Jättäytyminen voi olla asettumista junaradalle makuulleen tai ajamista autolla tasoristeykseen odottamaan saapuvaa junaa. Näitä tapauksia analysoiduissa artikkeleissa oli reilu puolet vähemmän kuin henkilöautolla tehtäviä itsemurhia. Vähiten itsemurhia on tehty näistä artikkeleista polkupyörällä. Näitä tapauksia oli vain yksi. Aikaisemmin työssä on esitetty esimerkki siitä, miten myös kuljetus- ja autoilualan ammattilehdet kirjoittavat siitä, miten ihminen voi kävellen tai juosten joutua ajoneuvon tai junan alle.

*”Kun itsemurhan tekijä hyppää junan alle tai ajaa päin rekkaa, joutuu uhriksi myös toisen pahoinvointiin syytön ammattikuljettaja.”* (Helsingin sanomat 2012.)

Taulukko 3. Itsemurhien ajoneuvo liikenteessä.

	<b>Henkilöautolla</b>	<b>jättäytymällä junan alle</b>	<b>polkupyörällä</b>
<b>Miten?</b>	16	6	1

2. Tutkimuskysymys: Mitkä ovat yhdistäviä asioita liikenteessä tehtyjen itsemurhien uhrien kertomuksissa ja niistä uutisoiduissa artikkeleissa?

Tähän tutkimuskysymykseen etsittiin mahdollisimman moninaisesti yhteisiä ja yhdistäviä tekijöitä sanoilla, ilmaisuilla ja maininnoilla. Jokainen näistä taulukoiduista ilmaisuista löytyi analysoiduista artikkeleista. Kaikkia ei ollut ilmaistu aivan näillä sanoilla, mutta niiden tarkoitus perä oli sama. Tarkoituksena on kuitenkin löytää suuntaa antavia yhdistäviä ilmaisuja. Yhdistävien ilmaisujen kautta voidaan löytää uusia näkökulmia siihen, millä tavoin uhriksi tai osalliseksi joutunut käsittelee asiaa tai miten häntä voitaisiin auttaa parhaalla mahdollisella tavalla.

Analysoiduissa aineistosta nousi esiin, että useinkaan ammattikuljettaja, jota kutsuttiin myös sanoilla itsemurhan uhri, ei voi jatkaa työtään tai joutuu hetkellisesti sairas-

lomalle. Näitä ilmaisuja löytyi artikkeleista yhdeksän kappaletta. Tästä voidaan päätellä, että ammattikuljettajat kärsivät niin henkisiä kuin fyysisiäkin oireita itsemurhaonnettomuuden jälkeen. Jopa pelkästään onnettomuuspaikan ohiajaja voi oireilla henkisesti näkemänsä jälkeen. Analysoidusta aineistosta voidaan myös huomata se, että useinkaan henkinen pahoinvointi ammattikuljettajalla ei lopu heti onnettomuuden jälkeen, vaan se voi seurata pitkään elämässä (vrt. SKAL 2012).

*”Jokaista kuorma-autoa ohjaa oikea ihminen, joka on syytön keulaansa ajavan kuljettajan pahoinvointiin. Raskaan liikenteen kuljettajasta tulee itsemurhan uhri.”* (Jp news 2012.)

*”- Se on ammattikuljettajalle niin rankka pakka, ettei pysty välttämättä palaamaan enää koskaan jatkamaan työtään.”* (Kuisma.)

Taulukko 3 esittää, että mielenterveyteen ja psyykeeseen viittaavia ilmaisuja oli seitsemän kappaletta. Tähän kuuluu niin kuljettajien kuin myös itsemurhan tekijän mielenterveyteen ja psyykeen liittyvät ilmaisut. Itsemurhaan ajavalla kuljettajalla mielenterveysongelmat ovat olleet ennen onnettomuutta. Osalliseksi joutuneella kuljettajalla näitä esiintyy onnettomuuden jälkeen, jopa koko loppuelämän. Monelle ammattikuljettajalle voi aiheutua pelkoja tietyistä keleistä ja tieosuuksista. Kuten aiemmin tässä opinnäytetyössä on mainittu, niin usein itsemurhan tekijällä on mielenterveyden häiriö, jonka hoito on ollut puutteellista tai huonoa. Tämän seurauksena useampi etsii keinoja helpottaa oloaan, ja moni päätyy liikenteeseen.

Mielenterveysongelmien merkitys liikenteen itsemurhiin on yksi suurimpia. Usein mielenterveyden ongelmat saavat kimmokkeen jostakin tapahtuneesta asiasta, kuten esimerkiksi avioero ja siten mielenterveyden järkkyminen purkautuu itsemurhana liikenteessä. (Kumpulainen 2010.)

Aineistosta ilmeni myös, että moni ammattikuljettaja jää pohtimaan jälkikäteen, olisiko hän voinut tehdä jotakin toisin tai olisiko onnettomuus voitu estää. Viisi analysoitua artikkelia kertoi siitä, että mitään ei ollut enää tehtävissä, jotta onnettomuudelta oltaisi vältytty. Usein itsemurhakuljettaja tekee äkkinäisen liikkeen juuri ennen törmäystä, jotta tulos olisi mahdollisimman lopullinen. Auton nopeus voi olla myös niin suuri ettei osalliseksi joutuva ehdi väistää ajoissa.

*”Kello 2.45 loivassa kaaressa vastaan tuli henkilöauto. Huomasin heti, että auto tuli keskellä tietä tosi kovaa. En ehtinyt tehdä yhtään mitään, kun henkilöauto nopeasti kurvasi kuskin puoleiseen etukulmaan.” (YLE Etelä-Karjala 2011.)*

Aineisto toi esiin myös sitä, miten ammattikuljettajat kokevat saavansa syyt niskoilleen tapahtuneesta onnettomuudesta. Usein heillä ei kuitenkaan ole minkäänlaista osaa siihen, miksi onnettomuus on sattunut, koska itsemurhakuljettaja on omassa autossaan päättänyt ajaa sivullista päin. Yksi artikkeli kertoo siitä, miten ammattikuljettajan todistus on vaikuttanut niin, ettei onnettomuuden aiheuttanutta kuljettajaa syytetty liikenteen vaarantamisesta.

Teoriaosassa on kerrottu, että osa ihmisistä ja onnettomuustutkijoista on sitä mieltä, että tapahtuneista liikenteen itsemurhista olisi hyvä puhua julkisesti ja ääneen. Kuusi artikkelia kuitenkin analysoiduista kertoi, että näistä tapahtumista ei missään nimessä tulisi puhua, jotta ihmiset eivät ottaisi mallia tapahtumista. Joko kyse on suoranaisestä pelosta julkisuudessa puhumisesta tai siitä, että niistä ei pidä puhua, jotta estetään ja ehkäistään tulevia itsemurhia liikenteessä. Emme voi kuitenkaan olla varmoja siitä, miten julkisuudessa liikenteen itsemurhista puhuminen vaikuttaa. Vaikuttaisiko puhuminen siten, että tämän kaltainen ilmiö lisääntyy, jos jokainen liikenteen itsemurha uutisoitaisiin realistisesti.

*”Mielenterveyspuolen ammattilaiset ovat jossakin vaiheessa olleet sitä mieltä, että liikenteessä tapahtumista ei pitäisi kovin suurin otsikoin kertoa. Pelätään, että ihmiset kokevat liikenteen helpoksi alustaksi päästä hengestään.” (Kuisma.)*

*”Turun yliopiston psykologian emeritus professori Esko Keskinen sanoo tutkimusten näyttävän, että avoimuus lisää samankaltaisia itsemurhia. Tämän takia liikenteessä tapahtuvista itsemurhista ei pitäisi puhua.” (YLE 2012c.)*

Usein, kun ihminen tekee itsemurhan liikenteessä, ottaa hän mukaan sivullisia ihmisiä, jotka ovat usein syyttömiä itsemurhakuljettajan pahoinvointiin. Sivullisia osapuolia artikkeleista löytyi kuusi kappaletta. Näiden sivullisten osapuolten mukaan joutuminen on usein sattumaa, koska itsemurhan tekijä liikenteessä ei valitse tarkoituksen mukaisesti juuri sitä ihmistä, vaan hän valitsee juuri tämän auton ollakseen varma, että tulos on lopullinen.

Taulukossa 4 on lyhyesti aineistosta löytyneet yhdistävät tekijät. Tästä voidaan huomata, että eniten löytyneet yhdistävät tekijät painottuvat ammattikuljettajaan ja uhriin. Huomattavan vähän aineistosta löytyi siis konkreettisia mielipiteitä siitä millainen vaikutus liikenteen itsemurhista puhumisesta on. Joko suoranaisesti pelätään puhua niistä, ettei mallioppimista tapahtuisi, tai on mainittu ettei niistä pidä puhua missään nimessä.

Taulukko 4. Artikkelien yhdistävät tekijät.

	<b>Itsemurhasta ei ole todisteita</b>	<b>Mitään ei ole tehtävissä, jotta onnettomuus voitaisiin estää</b>	<b>Sivullisen syytökset onnettomuudesta</b>	<b>Sivullinen osapuoli</b>
<b>Yhdistävät tekijät</b>	2	5	3	6
	<b>Rekan tai junan kuljettaja ei voi jatkaa työtään</b>	<b>Mielenterveys ja psyyke (itsemurhan tekijä ja osallinen)</b>	<b>Pelko puhua julkisesti itsemurhasta</b>	<b>Liikenteen itsemurhista ei pitäisi puhua</b>
<b>Yhdistävät tekijät</b>	9	7	3	3

## 7 POHDINTA

Tutkimuksen pohdinta-osiossa on tärkeää pohtia saatuja tuloksia, verrata niitä teoriaosuuteen ja mahdollisiin tutkimusongelmiin. Täytyy pohtia ja arvioida tutkimuksen luotettavuutta ja mahdollista käytettävyyttä. Pohdinta-osiossa kirjoittaja vetää yhteen niin sanotusti koko tutkimuksen. Tässä osiossa voidaan miettiä mahdollisia muita keinoja tällaisen tutkimuksen toteuttamiseen. (Hirsjärvi ym. 2009, 263–265.)

Pohdinnassa voidaan verrata saatuja tuloksia aiempaan tutkittuun tietoon, onko yhdistäviä tekijöistä vai onko tieto uutta. Koska tuloksissa on kerrottu jo paljon saaduista tuloksista, on kirjoittajan huomioitava ettei toista samoja tuloksia, vaan käyttää erilaisia ilmaisuja ja pohtii. Kirjoittajan tulee pohtia neutraalisti saatuja tuloksia, niitä ylistämättä ja latistamatta. (Hirsjärvi ym. 2009, 263–265.)

## 7.1 Tulosten arviointi

Tässä opinnäytetyössä haluttiin löytää mahdollisimman paljon kuvaavia ja havainnollistavia ilmaisuja, joiden avulla tämän opinnäytetyön käyttöä jatkossa voitaisiin helpottaa. Opinnäytetyössä oli todella vaikea rajata aineistoa, koska artikkeleita ja muita kirjoituksia löytyi paljon, mutta ihan tarkkaa tutkittua tietoa taas vähän. Tässä opinnäytetyössä saavutettiin tavoitteet kuitenkin niille asetetuilla resursseilla ja rajauksilla, siten, että opinnäytetyö kertoo lukijalle tärkeimpiä huomioita liikenteen itsemurhista. Tämän työn suurimpia ongelmia tuottivat niin aika kuin myös se, ettei tarkkoja määriä liikenteen itsemurhista saada ikinä.

Aineiston rajaus oli hankalaa, mutta siihen vedettiin selkeät rajat, jotta ajallisesti opinnäytetyön tekeminen olisi mahdollista. Koska tekijöitä oli vain yksi, oli aineiston määrää rajattava siten, että kaikki hakusanat löytyivät haetuista artikkeleista ja työn määrä aikaan verrattuna olisi mahdollista. Tällä tavoin saavutettiin sopiva määrä aineistoa, joka kertoi erittäin monipuolisesti siitä, missä ja miten itsemurhia tehdään liikenteessä. Saatiin myös paljon yhdistäviä tekijöitä, joiden avulla voidaan huomata, että liikenteen itsemurhissa on tavallaan aika useasti sama kaava. Itsemurhakuljettaja ajaa raskasta ajoneuvoa päin vastaan tulijan kaistalla toistaiseksi tuntemattomasta syystä. Osalliseksi joutuva kuljettaja ei ehdi reagoida, ja törmäyksestä aiheutuu niin fyysisiä kuin psyykkisiäkin vammoja. Usein tämä johtaa ammattikuljettajan työkyvyttömyyteen ja jopa ammatinharjoittamisen loppumiseen.

Artikkeleita analysoitaessa oli myös otettava huomioon se, että uusia artikkeleita ilmaantuu koko ajan lisää, ja tutkimus on tehtävä sillä hetkellä käsillä olevista artikkeleista. Aineistoa kerätessä osumia saattoi tulla lisää kolmansilla tai neljänsillä hakukerroilla, mutta tämä opinnäytetyö on tehty ensimmäisten aineiston hakukertojen saaduilla tuloksilla. Googlessa on valtava määrä aineistoa, ja sen läpikäyminen olisi vienyt liikaa aikaa ja voimia. Koska kotimaiset hakukoneet jätettiin kokonaan pois, piti



opinnäytetyötä tehdessä muistaa, että lähdekritiikki on tärkeää kun tietoa haetaan vain Googlestä. Aiheesta on tutkimuksia, mutta niistä ei ollut hyötyä tässä työssä.

## 7.2 Luotettavuus ja hyödynnettävyys

Todisteiden puuttuminen liikenteen itsemurhista vaikutti siihen, miten kriittinen näiden aineistojen keräämisessä tuli olla. Koska moni artikkeli puhui arvioitavista määristä ja siitä, miten vaikea niitä on todentaa, on tässä työssä käytetty tilastoinnissa vain selkeäksi todistettuja tilastoja, kuten esimerkiksi Trafín tilastot junan allejäänneistä vuosina 2005–2009. On vaikea myös arvioida sitä, miksi raideliikenteen allejääntilastot ovat tarkempia kuin tieliikenteessä tapahtuvat itsemurhat. Kuitenkaan tässä opinnäytetyössä ei ollut pääasiallisena tarkoituksena tuottaa tilastollisia tietoja ihmisten tietoon, vaan sellaista tietoa, jota ei ole vielä tuotettu. Kuten se, miten osalliseksi joutujan tunteita ja kuntoa voidaan ymmärtää ja siihen voidaan siten antaa apua esimerkiksi vertaistuellalla. Kuten edellä jo on mainittu, suurin osa on oletuksia, mihin ovat vaikuttaneet niin medialukutaito kuin se kuinka varmoja voidaan olla siitä, että artikkelin kirjoittaja tietää varmasti, että kyseessä on ollut itsemurha-ajo.

Opinnäytetyön validiutta tulee myös arvioida. Validius tarkoittaa tutkimuksen pätevyyttä eli tutkimusmenetelmän kykyä mitata niitä asioita, joita haluttiinkin mitata tai tutkia (Hirsjärvi ym. 2009, 231). Tämän opinnäytetyön validiutta voidaan pitää hyvänä, koska saimme valittuihin tutkimuskysymyksiin vastaukset siinä suhteessa kun se oli mahdollista. Artikkelien analysointi toi meille eteen juuri niitä asioita, joihin halutaan vastaus, jotta tätä ilmiötä olisi helpompi ymmärtää. Tämä opinnäytetyö voidaan myös toistaa, mutta silloin on otettava huomioon uusien artikkelien uutisointi ja mahdolliset muutokset uutisoinnin suhteen. Voidaan olettaa, että tulevaisuudessa tätä asiaa joko uutisoidaan enemmän, tai sitten uutisoinnista on luovuttu kokonaan.

Tässä opinnäytetyössä käytettiin artikkeleita internetistä, on muistettava ne luotettavuuteen vaikuttavat tekijät, kuten se miten lukija tulkitsee lukemaansa tekstiä ja se mitä artikkelin kirjoittaja on miettinyt tehdessään kirjoitusta. Medialukutaito korostuu huomattavan paljon. Monet ihmiset pystyvät lukemaan saman tekstin useaan eri tapaan ja siksi tätä työtä tehdessä on muistettava se, että tulkinta voi olla erilainen kuin se mitä kirjoittaja on tarkoittanut. Julkisen median artikkeleita lukiessa on myös huomioitava ne asiat, mitä toimittajat saavat tietää juttua tehdessään ja halutaanko nostaa lehden myyntiä kirjoittamalla ns. ”traagiseen tyyliin. Vaikka kirjoittaja muistaisi kriit-

tisyyden tehdessään opinnäytetyötä, on lukijankin pidettävä mielessä, että hän tekijä on voinut tehdä oletuksia, koska liikenteen itsemurhista usein puuttuvat konkreettiset todisteet.

Monet käsitteet tai ilmaisut voivat olla tuntemattomia ja suorilla lainauksilla työstä on saatu lukijaläheinen. Opinnäytetyön toivotaan olevan ajatuksia herättävä ja ilmiön tuoksi tuova teos, minkä jälkeen tästä ilmiöstä olisi ehkä helpompi puhua tulevaisuudessa. Silloin aiheen esille nostaminen ei olisi enää niin pelottavaa ja tätä opinnäytetyötä terveysalalla hyödyntävät voisivat tukeutua jo mainittuihin ja selville tullessiin asioihin.

Opinnäytetyössä on käytetty suoria lainauksia. Näillä suorilla lainauksilla on aiheesta saatu konkreettista ja kuvaavaa. Opinnäytetyön tulokset toivat esiin, että uhriksi ja osalliseksi joutuminen on vaikuttava tekijä ja jälkioireet voivat olla vakavat. Terveystieteiden ammattilaisille opinnäytetyö on heräte siihen, miten paljon ihmiset kokevat henkisiä paineita ja ongelmia tällaisen tapahtuman jälkeen. Tärkeintä olisi saada tietoon se, mistä heille saadaan apua ja milloin sitä tulee tarjota. Tätä opinnäytetyötä voitaisiin hyödyntää myös työterveyden puolella, jossa varmasti näistä asioista jo keskustellaan, mutta tämä työ toisi ehkä konkreettisemmin esiin sen, kuinka huonosti ammattikuljettajat uhriksi joutumisen jälkeen oikeasti voivat. Tätä kautta voidaan pohdita ja keskustella, mitä on tehty ja mitä vielä voitaisiin tehdä.

### 7.3 Vaihtoehtoinen tutkimusmenetelmä ja jatkotutkimukset

Tutkimus on tehty kirjallisuuskatsauksena. Toisena tutkimusvaihtoehtona oltaisi voitu miettiä haastattelua, jolloin olisimme saaneet konkreettisia tietoja näiden asioiden kanssa toimijoilta, kuten poliiseilta, ensihoitohenkilökunnalta, mielenterveysalan työntekijöiltä kuin myös osalliseksi joutuneilta. Kuitenkin haastattelun negatiivisena puolena on muistettava se, että osalliseksi joutunut henkilö ei välttämättä halua palata mielestään takaisin traumaattisiin tapahtumiin. Kirjallisuuskatsauksella saatiin kattava kokonaisuus kaikenlaisia artikkeleita ja kirjoituksia ja siten voitiin käyttää jo niitä tarinoita, joita ihmiset ovat halunneet jakaa julkisesti. Haastattelut olisivat kuitenkin ajallisesti vieneet enemmän aikaa, joten siksi päätettiin kirjallisuuskatsauksessa.

Tästä työstä voitaisiin tehdä jatkotutkimus, jossa voitaisiin kysyä ammattikuljettajilta sitä, miten he kokevat vertaistuen ja työterveyden avun onnettomuuden jälkeen. Sil-

loin voitaisiin kehittää myös jatkohoitoa ja sen merkityksen tärkeys nousisi entisestään, kun ne ketkä sitä tarvitsevat, toisivat tarpeitaan esiin. Toisena jatkotutkimusaiheeksi voitaisiin ottaa se, miten tällaisia onnettomuuksia voitaisiin ennalta ehkäistä. Löytyisikö jokin keino terveydenhuoltoon, jolla riskiryhmässä olevat voitaisiin tunnistaa ja heidän ajoterveyttään voitaisiin parantaa, jotta muut eivät joutuisi osalliseksi liikenteen itsemurhiin.

## LÄHTEET

Ehkäise tapaturmat -hanke 2009–2015. Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiirin internetsivut. Saatavissa: <http://www.epshp.fi/ehkaisetapaturmat-hanke> [viitattu 16.9.2013].

Etelä-Suomen sanomat. 2013. HS: Itsemurhaa yrittävä katkaissut pääradan junaliikenteen. Päivitetty 5.9.2013. Etelä-Suomen sanomien internetsivut. Saatavissa: <http://www.ess.fi/uutiset/kotimaa/2013/04/05/hs-itsemurhaa-yrittava-katkaissut-paaradan-junaliikenteen> [viitattu 10.11.2013].

European commission. Statistics – accidents data. Euroopan komissionin internetsivut. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/) [viitattu 10.10.2013].

Helsingin sanomat. 2012. Itsemurhan tekijä voi pilata ammattikuljettajan työkyvyn. Päivitetty 7.7.2012. Helsingin sanomien internetsivut. Saatavissa: <http://www.hs.fi/kotimaa/a1305581288377> [viitattu 10.11.2013].

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2000. Tutki ja kirjoita. 6. painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

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

Huttunen, M. 2011. Masennustilat eli depressiot. Terveyskirjasto. Lääkärikirja Duodecim internetsivut. Päivitetty 30.11.2011. Saatavissa: [http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=dlk00538](http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=dlk00538) [viitattu 13.4.2013].

Jp news. 2012. Liikenteen itsemurhat osuvat raskaasti kuorma-autoalaan. Jp news internetsivut. Päivitetty 19.4.2012. Saatavissa: <http://www.jpnews.fi/uutiset/liikenteen-itsemurhat-osuvat-raskaasti-kuorma-autoalaan/> [viitattu 11.11.2013].

Kallama, S. 2011. Pimeys, sade ja tuuli. Moottori-lehti 12/2012, s. 85.

Kallama, S. 2013. Vaarallinen kohtaaminen. Moottori-lehti 2/2013, s. 74.

Kuhanen, C., Oittinen, P., Kanerva, A., Seuri, T. & Schubert, C. 2010. Mielenterveys-hoitotyö. 1. Painos. Helsinki: WSOYpro Oy.

Kuisma, S. Liikenneturva: Tieliikenne väärä paikka itsemurhalle. Päivitetty 2.5. Suomenmaa verkkoopilalehden internetsivut. Saatavissa: [http://www.suomenmaa.fi/etusivu/liikenneturva\\_tieliikenne\\_v%C3%A4%C3%A4r%C3%A4\\_paikka\\_itsemurhalle\\_5802195.html](http://www.suomenmaa.fi/etusivu/liikenneturva_tieliikenne_v%C3%A4%C3%A4r%C3%A4_paikka_itsemurhalle_5802195.html) [viitattu 12.10.2013].

Kumpulainen, A. 2010. Itsemurhat liikenteessä. Uusisuomi.fi:n internetsivut. Päivitetty 19.9.2010. Saatavissa: <http://armaskumpulainen.puheenvuoro.uusisuomi.fi/44195-itsemurhat-liikenteessa> [viitattu 27.11.2013].

Luhtasaari, S. 2010. Alkoholi ja itsetuhoisuus. Kustannus Oy Duodecimin internetsivut. Päivitetty 26.6.2010. Saatavissa: [http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=ama00044](http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=ama00044) [viitattu 13.4.2013].

Lundvall, A. Media- ja informaatiolukutaito. Mediakasvatusseura ry:n internet-sivut. Saatavissa: <http://www.mediakasvatus.fi/artikkelit/medialukutaito> [viitattu 4.11.2013].

Lönnqvist, J. 2009. Itsemurhat. Duodecimin Terveysportti-internetsivut. Päivitetty 19.1.2009. Saatavissa: [http://www.terveysportti.fi.xhalex-ng.kyamk.fi:2048/dtk/shk/koti?p\\_haku=itsemurha](http://www.terveysportti.fi.xhalex-ng.kyamk.fi:2048/dtk/shk/koti?p_haku=itsemurha) [viitattu 24.10.2012].

Mielenterveyden keskusliitto. Mielenterveyden keskusliiton internetsivut. Saatavissa: [http://www.mtkl.fi/liiton\\_toiminta/hankkeet/prinsessa-koulukampanja/vaikeat-asiat-puheeksi/itsetuhoisuus/itsemurhat/](http://www.mtkl.fi/liiton_toiminta/hankkeet/prinsessa-koulukampanja/vaikeat-asiat-puheeksi/itsetuhoisuus/itsemurhat/) [viitattu 24.10.2012].

MTV. Itsemurhakuski voi viedä ammattiautoilijalta työn ja terveyden..Mtv:n internet-sivut. Päivitetty 2.5. Saatavissa: <http://m.mtv.fi/uutiset/kotimaa/2012/05/1538294> [viitattu 10.11.2013].

Pajunen, K. 2013. Rautateiden turvallisuusindikaattorit. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin internetsivut. Päivitetty 28.1.2013.Saatavissa:[http://www.trafi.fi/filebank/a/1362493179/ba3554aef4bb5ba6da998b299a8bcb13/11732-Rautateiden\\_turvallisuusindikaattorit\\_kasikirja.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1362493179/ba3554aef4bb5ba6da998b299a8bcb13/11732-Rautateiden_turvallisuusindikaattorit_kasikirja.pdf) [viitattu 5.10.2013].

Rajalin, S. 2011. Tieliikenteen itsemurhat, sairaskohtaukset ja niiden tilastointi. Liikenneturva. Päivitetty 9.8.2011.Saatavissa: [http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/erillisselvitykset/liitetiedostot/Itsemurhat\\_tieliikenteess.pdf](http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/erillisselvitykset/liitetiedostot/Itsemurhat_tieliikenteess.pdf) [viitattu 23.9.2013].

Silla, A. 2011. Rautatieliikenteen allejäännit. Tilastointi ja analyysit. Liikenteen turvallisuustilasto Trafin tutkimus 9/2011. Saatavissa: [http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/3313a9da3b23a2b1b6292ce6001f103f/1651-Trafin\\_julkaisuja\\_09-2011\\_-\\_Rautatieliikenteen\\_allejaannit\\_-\\_netti.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1322207626/3313a9da3b23a2b1b6292ce6001f103f/1651-Trafin_julkaisuja_09-2011_-_Rautatieliikenteen_allejaannit_-_netti.pdf) [viitattu 5.10.2013].

SKAL. 2012. Liikenteen itsemurhat osuvat raskaasti kuorma-autoalaan. Päivitetty 17.4.2012. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n internetsivut. Saatavissa: [http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal\\_tiedottaa/tiedotarkisto/tiedotteet\\_2012/liikenteen\\_itsemurhat\\_osuvat\\_raskaasti\\_kuorma-autoalaan.7388.news](http://www.skal.fi/ajankohtaista/skal_tiedottaa/tiedotarkisto/tiedotteet_2012/liikenteen_itsemurhat_osuvat_raskaasti_kuorma-autoalaan.7388.news) [viitattu 12.10.2013].

THL. 2012. Itsetuhoisuus. Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen internet-sivut. Saatavissa: [http://www.thl.fi/fi\\_FI/web/fi/tutkimus/tyokalut/aikalisa/materiaalit/mielenterveys/itsetuhoisuus](http://www.thl.fi/fi_FI/web/fi/tutkimus/tyokalut/aikalisa/materiaalit/mielenterveys/itsetuhoisuus) [viitattu 7.12.2012].

THL. 2009. Itsetuhokäyttäytyminen. Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen internet-sivut. Saatavissa: [http://www.ktl.fi/portal/suomi/tietoa\\_terveydesta/terveys\\_ja\\_sairaudet/mielenterveys/mielialahairiot/itsetuhokayttaytyminen](http://www.ktl.fi/portal/suomi/tietoa_terveydesta/terveys_ja_sairaudet/mielenterveys/mielialahairiot/itsetuhokayttaytyminen) [viitattu 7.12.2012].

THL. 2013. Nuorten itsemurhat ja itsensä vahingoittamiset. Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen internet-sivut. Saatavissa:

[http://www.thl.fi/fi\\_FI/web/fi/tutkimus/ohjelmat/kansallinen\\_lasten\\_ja\\_nuorten\\_tapat\\_urmien\\_ehkaysyn\\_ohjelma/menetykset/itsemurhat](http://www.thl.fi/fi_FI/web/fi/tutkimus/ohjelmat/kansallinen_lasten_ja_nuorten_tapat_urmien_ehkaysyn_ohjelma/menetykset/itsemurhat) [viitattu 19.9.2013].

Tilastokeskus. 2013. Liitekuvio 1. Tieliikenteessä kuolleet onnettomuustyyppin mukaan, tammi–heinäkuu 2013. Tilastokeskuksen internetsivut. Päivitetty

22.8.2013. Saatavissa: [http://www.stat.fi/til/ton/2013/07/ton\\_2013\\_07\\_2013-08-22\\_kuv\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/ton/2013/07/ton_2013_07_2013-08-22_kuv_001_fi.html) [viitattu 19.9.2013].

Tilastokeskus a. Käsitteet ja määritelmät. Tilastokeskuksen internetsivut. Saatavissa:

<http://www.stat.fi/til/ton/kas.html> [viitattu 5.10.2013].

Tilastokeskus b. Tieliikenneonnettomuus. Tilastokeskuksen internetsivut. Saatavissa:

<http://www.stat.fi/meta/kas/tieliikenneonne.html> [viitattu 5.10.2013].

Vilkka, H. 2009. Tutki ja kehitä. 1.–3. painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

YLE. 2012 a. Tieliikenteen itsemurhat ovat vaiettu ongelma. Päivitetty 6.6.2012. Ylen internetsivut. Saatavissa:

[http://yle.fi/uutiset/tieliikenteen\\_itsemurhat\\_ovat\\_vaiettu\\_ongelma/5321524](http://yle.fi/uutiset/tieliikenteen_itsemurhat_ovat_vaiettu_ongelma/5321524) [viitattu 10.10.2013].

YLE. 2012 b. Poliisi: ”Itsetuhoisilta kortti pois”. Päivitetty 6.6.2012. Ylen internetsivut. Saatavissa: [http://yle.fi/uutiset/poliisi\\_quotitsetuhoisilta\\_kortti\\_poisquot/2365814](http://yle.fi/uutiset/poliisi_quotitsetuhoisilta_kortti_poisquot/2365814) [viitattu 10.10.2013].

YLE. 2012 c. Itsemurhat raskaassa liikenteessä vaiettu ongelma. Päivitetty 6.6.2012.

Ylen internet-sivut. Saatavissa:

[http://yle.fi/uutiset/itsemurhat\\_raskaassa\\_liikenteessa\\_vaiettu\\_ongelma/5326833](http://yle.fi/uutiset/itsemurhat_raskaassa_liikenteessa_vaiettu_ongelma/5326833) [viitattu 11.11.2013].

YLE Etelä-Karjala. 2011. Tahallinen päinajo on rekkakuskin painajainen. Ylen internet-sivut. Päivitetty 6.6.2012. Saatavissa:

[http://yle.fi/uutiset/tahallinen\\_painajo\\_on\\_rekkakuskin\\_painajainen/5321239](http://yle.fi/uutiset/tahallinen_painajo_on_rekkakuskin_painajainen/5321239) [viitattu 11.11.2013].

## Liite 1. Kirjallisuuskatsaukseen valitut artikkelit

<b>Tekijä/julkaisija, vuosi, nimi</b>	<b>Keskeinen sanoma</b>
Armas Kumpulainen/Uusisuomi, 2010, Itsemurhat liikenteessä	Artikkelissa kerrotaan siitä, miten liikennekuolemista uutisoidaan ja miten hän on itse joutunut kokemaan tämänlaisen tapahtuman sekä sitä miten itsemurhia tehdään.
Matti Heikura/Kaleva, 2010, Ajautui suoralla tiellä vastaan tulevan rekan alle	Artikkelissa pohditaan sitä, miksi liikenteen itsemurhista ei saa puhua, sitä miten liikenteen itsemurhia toteutetaan ja ketkä joutuvat niihin osallisiksi.
Toimitus/Jpnews, 2012, Liikenteen itsemurhat osuvat raskaasti kuorma-autoalaan	Artikkelissa pohditaan raskaan ajoneuvon osuutta liikenteen itsemurhaan, sitä miten ammattikuljettajia voitaisiin auttaa. Artikkelissa mainitaan myös toive siitä, ettei liikenteen itsemurhia tehtäisi, koska se koskettaa aina myös muita.
Ammattilehti, 2011, Itsemurhat raskasta liikennettä vasten on vaiettu ongelma	Artikkelissa vaaditaan avoimempaa keskustelua aiheesta, ja sitä mitä mieltä muut ammatti-ihmiset ovat asiasta mieltä.
Suomen kuvalehti, 2011, Uhri päivässä: Mitä kuolonkolareille voi tehdä?	Artikkelissa on käsitelty keskeisiä syitä kuolonkolareihin. Artikkelissa on esimerkein puitu liikennekuolemien ongelmia ja ratkaisuja.
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n internetsivut, 2012, Liikenteen itsemurhat osuvat raskaasti kuorma-autoalaan	Artikkelissa puhutaan ammattikuljettajien osuudesta liikenteen itsemurhiin, siihen mitä apua he kaipaavat ja mitä seurauksia liikenteen itsemurhan uhriksi joutumisella voi olla.
Seppo Kuisma/Suomenmaa, Liikenneturva: Tieliikenne väärä paikka itsemurhalle	Artikkelissa puhutaan asian avaamisesta julkisuudessa ja siitä miten epävarmoja itsemurhista voidaan olla. Artikkelissa kerrotaan osalliseksi joutujasta ja tekotavasta.
YLE, 2011, Tahallinen päinajo on rekkakuskin painajainen	Artikkelissa pohditaan liikenteen itsemurhan uhriksi joutuneen kokemuksia ja sen seurauksia. Artikkelissa pohditaan myös rekkakuskiin tunnetta syyllisyydestä. Tekotapoja ja –paikkoja

	on myös kerrattu.
YLE, 2011, Itsemurhat liikenteessä vaiettu ongelma	Artikkelissa kerrotaan toiveita avoimemmasta keskustelusta ilmiön suhteen. Artikkelissa on myös pohdittu sitä miten julkisuudessa puhuminen voi vaikuttaa muihin ihmisiin.
STT, 2012, Itsemurhan tekijä voi pilata ammattikuljettajan työkyvyn	Artikkelissa käsitellään liikenteen itsemurhien tekotapoja, osallisiksi joutujia ja seuraukset liikenteen itsemurhan uhriksi joutumiselle.
Merja Kyllönen, 2011, Liikenneministeri Merja Kyllönen Tuntemattomasta syystä - itsemurhakuolemat liikenteessä - seminaarissa Helsingissä 9.9.2011	Kirjoituksessa on mainittu liikenteen itsemurhien ehkäisyistä, taustoista, seurauksista.
MTV, 2004, Itsemurhat yleistyvät liikenteessä	Artikkelissa on mainittu itsemurhien tekotapoja, sukupuoli ja uhriksi joutuva.
Etelä-Suomen sanomat, 2013, HS: Itsemurhaa yrittävä on katkaissut pääradan junaliikenteen	Artikkelissa kerrotaan siitä, kun itsemurhaa yrittänyt on katkaissut junaliikenteen hetkellisesti.
Uusi Suomi, 2012, Kuskit tuskastuivat itsemurhiin: ”Olemme syyttömiä pahoinvointiin	Artikkelissa kerrotaan kuorma-autoalan kuljettajien tuntemuksista liikenteen itsemurhia kohtaan. Artikkelista nousee esiin sanoma siitä, miten itsemurhia tehdään ja miten se vaikuttaa uhriksi joutuneeseen.
Tuulilasi, 2011, Sairaat ja itsemurhakokeilat ajoivat puolet kuolonkolareista	Artikkelissa on läpikäyty sairaskohtaukset ja liikenteen itsemurhat, jotka ovat selkeitä. Artikkelissa on puhuttu myös syistä ja ehkäisykeinoista liikenteen itsemurhiin.
Anna Kivinen/ Keskisuomalainen, 2011, Junan alle jää tahallisesti yli 50 henkeä vuosittain	Artikkelissa on keskitytty junaliikenteessä tehtyihin itsemurhiin ja kuolemantapauksiin. Tiedot perustuvat Trafin selvitykseen.
MTV, Itsemurhakuski voi viedä ammatti-autoilijalta työn ja terveyden	Artikkelissa keskitytään ammattikuljettajien pahoinvointiin osalliseksi joutumisen jälkeen. Artikkelissa myös pohditaan sitä, miksi näistä ei ole enempää tietoa. Artikkelissa kerrotaan myös aiheutuneista seurauksista ammattikuljettajalle.



Parhaat renkaat, Ihmisiä ratin takana	Kertoo rekkakuskin omista ja tuttavien kokemuksista liikenteen itsemurhista.
MTV, 2012, Järkyttävä totuus kuolonkolareista: Joka kymmenes on itsemurha	Artikkeli kertoo siitä, että moottoriajoneuvoilla sattuneista kuolonkolareista ainakin kymmenes osa on itsemurhia. Artikkelissa kerrotaan myös Haminassa tapahtuneesta onnettomuudesta.

## Liite 2. Alkuperäisilmaukset ajatuskokonaisuuksittain

	<b>ohituskaistatiellä</b>	<b>vastaantulijan kaistalla</b>	<b>silta/kallio</b>	<b>junan alle</b>
<b>MISSÄ?</b>	”...tapahtuma sattui ns. Ohituskaistatiellä...”	”...ihminen ajaa päin rekkaa...”	”...ohjaa auton päin kalliroleikkausta tai siltapalkkia...”	”...tekijä hyppää junan alle...”
		”...päin toista ajoneuvoa ajaa...”		”...osa jättäytyy junan tai metron alle...”
		”...ajautunut vastaan tulevan kaistalle...”		”...itsemurhan yrittäjä on katkaissut pääradan...”
		”...ajoi päin vastaan tulleen kuorma-auton keulaa...”		”...50 itsemurhaa jäämällä tahallisesti junan alle...”
		”...ajoi auton väärälle kaistalle...”		
		”...vastaan tulleen kuorma-auton keulaan...”		
		”...tahallisen päin ajon kohteeksi...”		
		”...ihminen ajaa päin rekkaa tai muuta suurta autoa...”		
		”...tahallaan päin vastaan tullutta henkilöautoa...”		
		”...vastaantulevaan raskaaseen ajoneuvoon...”		
		”...useimmiten päin toista ajoneuvoa...”		
		”...henkilöauton kuljettaja on syöksynyt päin kuorma-autoa...”		
		”...mies ajoi päin rekkaa Porvoossa...”		

		”...kuorma-auton kuljettaja yritti turhaan väistää eteensä ajanutta henkilöautoa...”		
		”...henkilöauto nopeasti kurvasi kuskin puoleiseen etukulmaan...”		

	<b>henkilöautolla</b>	<b>jättäytymällä junan alle</b>	<b>polkupyörällä</b>
<b>MITEN?</b>	”...ajoi auton väärälle kaistalle...”	”...eteen hyppääjä loikkaa viimeisillä metreillä...”	”...ajoi polkupyörällä päätiestä ajavan kuormurin eteen...”
	”...auton joka ohitti...muutaman kilometrin jälkeen koukkasi vastaan tulleen rekan eteen...”	”...itsemurhan tekijä hypää junan alle...”	
	”...taas ohjaa auton päin...”	”...osa jättäytyy junan tai metron alle...”	
	”...henkilöauton kuljettaja on ajautunut vastaantulevan kaistalle...”	”...itsemurhan yrittäjä on katkaissut pääradan junaliikenteen...”	
	”...auto ajoi päin...”	”...junan alle jääneistä valtaosa teki itsemurhan...”	
	”...ihminen ajaa päin rekkaa...”	”...tahallisesti junan alle jääneistä 71 % oli miehiä...”	
	”...henkilöauton kuljettaja on ajautunut...”		
	”perheenisän ohjaama auto ajoi päin vastaan tulleen kuorma-auton keulaa...”		
	”...ajaa päin rekkaa...”		
	”...kolarissa kuolivat molempien autojen kuljettajat...”		

	”...henkilöauto nopeasti kurvasi kuskin puoleiseen etukulmaan...”		
	”...henkilöauton kuljettaja on syöksynyt päin kuorma-autoa..”		
	”...mies kuoli kuorma-autoa päin ajettuaan...”		
	”vastaantuleva auto on ajautunut kuorma-auton eteen...”		
	”...henkilöautolla ajetaan päin rekkaa..”		
	”...henkilöauto ajautui tuntemattomasta syystä...”		

	<b>itsemurhista ei ole todisteita</b>	<b>mitään ei ole tehtävissä, jotta onnettomuus voitaisiin estää</b>	<b>sivullisen syytökset onnettomuudesta</b>	<b>sivullinen osapuoli</b>
<b>YHDISTÄVÄT TEKIJÄT</b>	”...liikenteen itsemurhaa on usein vaikea todistaa...”	”...ei ole mitään tehtävissä...”	”...semmonen tunne, että rekkakuskia syyllistetään...”	”...tapahtumaan vedetään mukaan sivullinen osapuoli...”
	”...toistaiseksi tuntemattomasta syystä...”	”...yritti turhaan väistää eteensä ajanutta henkilöautoa...”	”...olemme syyttömiä pahoinvointiin...”	”...osalliseksi joutuneille sivullisille...”
		”...mitään ei ollut tehtävissä...”	”...kuoleman aiheuttaneen auton kuljettajaa syytetään oikeudessa liikenteen vaarantamisesta..”	”osallisiksi joutuneista joka kolmas saa huomattavia oireita...”
		”...vastapuoleksi raskaan ajoneuvon ollakseen mahdollisimman varma...”		”...raskaan liikenteen kuljettajasta tulee itsemurhan uhri...”
		”...olisiko onnettomuuden voinut jotenkin estää...”		”...osallisiksi tahtomattaan vedettyjen ihmisten...”

				”...kymmenet raskaan ajoneuvon kuljettajat joutuvat vuosittain tahallisen päänäön kohteeksi...”
	<b>rekan tai junan kuljettaja ei voi jatkaa työtään</b>	<b>mielenterveys ja psyhyke (itsemurhan tekijä ja osallinen)</b>	<b>pelko puhua julkisesti itsemurhista</b>	<b>liikenteen itsemurhista ei pitäisi puhua</b>
<b>YHDISTÄVÄT TEKIJÄT</b>	”...monenlaisia ongelmia kuten työkyvyttömyyttä...”	”...huolissaan silminnäkijöiksi joutuneiden kuljettajien mielenterveydestä...”	”...pelätään, että ihmiset kokevat liikenteen helpoksi alustaksi päästä hengestään...”	”...ei pitäisi hänen mielestään puhua...”
	”...osa menettää jopa työkykynsä...”	”...henkiset vammat ovat sitäkin suuremmat...”	”...pelätään, että puhuminen lisää niiden määrää...”	”...liikenteessä tapahtuvista itsemurhista ei pitäisi puhua...”
	”...osasta tulee työkyvyttömiä...”	”...vakavat henkiset oireet seuraavat...”	”...ei halua lietsoa pelkoa liikenteen itsemurhilla...”	”...tilanne ei parane hänen mielestään sillä, että jätetään kertomatta...”
	”...kuljettaja ei ole sairausloman jälkeen pystynyt enää palaamaan työhönsä...”	”...mielenterveyden häiriöiden tunnistaminen...”		
	”...kuljettajasta ei ole ollut enää entiseen työhönsä...”	”...mielenterveyttä ja ihmisen psyykkistä tilaa on vaikea arvioida...”		
	”...johtavat helposti pitkäaikaiseen työkyvyttömyyteen ja ammatinvaihtoon...”	”...mesennus...skitsofrenia, mielialahäiriöt ja tuntemus elämän ajautumisesta umpikujaan...”		
	”...itsetuhoiset kuljettajat saattavat viedä ammattikuskin hengen, työkyvystä puhumatta...”	”...hän voi kokea ahdistusta, syyllisyyttä ja henkistä painetta...”		
	”...ettei pysty välttämättä palaamaan enää koskaan jatka-			

	maan työtään...”			
	”...tekijä voi pilata ammattikuljettajan työkyvyn ja elämän...”			