



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

LEENA-MARIA TÖRMÄLÄ
NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN
PORIN KAUPUNGISSA
Diplomityö

Tarkastaja: professori Jorma Mänty-
nen
Tarkastaja ja aihe hyväksytty
Talouden ja rakentamisen tiedekun-
taneuvoston kokouksessa 9. huhti-
kuuta 2014

TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Rakennustekniikan koulutusohjelma

TÖRMÄLÄ, LEENA-MARIA: Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen Porin kaupungissa

Diplomityö, 88 sivua, 8 liitesivua

Huhtikuu 2015

Pääaine: Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät

Tarkastaja: professori Jorma Mäntynen

Avainsanat: Liikenneturvallisuus, nuoret, kaupunki, Pori

Tieliikenneonnettomuudet ovat tällä hetkellä 15–24-vuotiaiden nuorten yleisin kuolinsyy maailmassa. Suomessa nuorten kuljettajien väestöön suhteutettu kuolemanriski on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. 15–24-vuotiaiden nuorten liikennekuolemien määrä on puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana, ja loukkaantumisten määrä on samassa ajassa kyseisellä ikäryhmällä laskenut viidenneksellä.

Nuorten liikenneturvallisuustilanne on heikko myös Porissa. Viime vuosina kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa kaikista osallisista 15–24-vuotiaita on ollut noin 38 %, ja loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa noin 34 %. Nuorten omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on viime vuosina vähentynyt, mutta loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei ole havaittavissa laskua. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat huomattavia kustannuksia Porin kaupungille. Liikenneonnettomuuksista, joissa on osallisena 15–24-vuotias nuori, aiheutuu vuosittain onnettomuuskustannuksia noin 17–19 miljoonaa euroa, josta kaupungille kohdistuu noin 3–3,3 miljoonaa euroa.

Tämän diplomityön tavoitteena oli kehittää toimenpiteitä, joiden avulla porilaisten nuorten liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa. Kirjallisuustutkimuksena toteutetun nykytila-analyysin lisäksi nuorten liikennekäyttäytymistä ja asenteita sekä mielipiteitä liikenneturvallisuuteen liittyvistä osatekijöistä selvitettiin kahdella kyselytutkimuksella sekä haastatteleamalla kolmea asiantuntijaa. Työhön haastateltujen asiantuntijoiden sekä kyselytutkimuksiin osallistuneiden porilaisten nuorten näkemykset nuorten liikenneturvallisuudesta olivat pääsääntöisesti hyvin samankaltaisia. Vastaajat ja asiantuntijat muun muassa toivoivat nykyistä enemmän liikenneaiheisia teemapäiviä, enemmän pakollisia ajotunteja sekä liikenneriikkomuksista nykyistä kovempia rangaistuksia. Suurimpina ongelmina nuorten liikennekäyttäytymisessä nousivat esiin ylinopeudet, rattijuopumukset ja välinpitämätön asenne.

Työn tuloksena esitetään useita toimenpide-ehdotuksia, joita voidaan hyödyntää myös valtakunnallisesti. Yleisten ehdotusten lisäksi kehitettiin Porin kaupungille oma toimintamalli, jonka avulla pyritään parantamaan nuorten liikenneturvallisuutta pitkällä aikavälillä toiminnan järjestelmällisyyden ja johdonmukaisuuden ansiosta.

ABSTRACT

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Master's Degree Programme in Civil Engineering

TÖRMÄLÄ, LEENA-MARIA: The Improvement of Young People's Road Safety in the City of Pori

Master of Science Thesis, 88 pages, 8 Appendix pages

April 2015

Major: Transportation Systems

Examiner: Professor Jorma Mäntynen

Keywords: Road safety, young people, city, Pori

Globally, road traffic accidents are the main cause of death for 15–24-year-olds. In Finland, the risk of death in a traffic accident for a young driver is twofold when it is proportioned to the whole population. The rate of fatal accidents involving young drivers has decreased by half during the last ten years. Also the number of accidents that leads to injuries, involving young people, has decreased by 20 %.

Young drivers' traffic safety is known to be somewhat challenging nationwide and the city of Pori is no exception. During the last few years, of all the participants in traffic accidents, 38 % of them have been 15-24-year-olds. Accidents that led to property losses have decreased during the last few years but the number of accidents that led to injuries or fatality has not decreased. Traffic accidents cause significant costs to the city of Pori. It has been estimated that a yearly cost of traffic accidents involving young drivers is around 17–19 million Euros. The cost effect to the city of Pori from this is around 3–3,3 million Euros.

The object for this Master of Science thesis was to develop action methods that could improve the traffic safety of the young drivers in Pori. Analysis of the present situation was conducted as a literature survey. For more enhanced knowledge of present views on traffic safety among young people, two surveys for young people and three interviews of experts were conducted related to the traffic safety. All in all, the two surveys and the interviews gave the same type of indications of how the traffic safety is viewed in population. The surveys and the interviews all brought up similar kind of suggestions: schools should have more theme days related to traffic safety, there should be more mandatory driving lessons and more strict punishments for traffic violations. According to the interviews and the surveys, main problems for the young people in traffic are considered to be speeding, drunken driving and attitude problems.

As a result of this thesis, several action suggestions were made that can be used nationally. Furthermore, a special program for Pori was developed which hopefully helps to better young drivers' traffic safety in the long term.

ALKUSANAT

Liikenne on merkittävä osa ihmisten jokapäiväistä elämää, ja liikennejärjestelmä on täynnä päivittäisiä valintamahdollisuuksia. Lapsille ja nuorille tulee opettaa turvallisuutta ja terveyttä edistävät toimintatavat ja asenteet, jotka heijastuvat koko elämään ja sitä kautta myös oikeisiin valintoihin liikenteessä. Jos tämän diplomityön ansiosta viestiä viedään eteenpäin ja yhdenkin nuoren henki säästyy tai joku välttyy vakavalta loukkaantumiselta, työ on ehdottomasti kannattanut tehdä.

Tämän diplomityön tilaajana on toiminut Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus, ja työn rahoituksesta ovat vastanneet Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus sekä Ramboll Finland Oy. Diplomityön tarkastajana on toiminut professori Jorma Mäntynen Tampereen teknilliseltä yliopistolta, ja työn ohjaajina liikennesuunnitteluinsinööri Eija Riihimäki sekä liikenneinsinööri Sanna Välimäki Porin kaupungilta. Tahdon kiittää tarkastajaa sekä ohjaajia työpanoksesta ja avusta diplomityön tekemisen aikana. Haluan myös kiittää Porin kaupungin Teknistä palvelukeskusta sekä työnantajaani Ramboll Finland Oy:tä ja Infra Pori -yksikön yksikön päällikkö Jouni Alista mahdollisuudesta tämän työn tekemiseen. Lisäksi kiitän kaikkia asiantuntijoita, joita sain haastatella työtäni varten: Liikenneturvan toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen, kihlakunnansyyttäjä Petri Törmälä, vanhempi konstaapeli Juha Grönblom, liikenneopettaja Pertti Jaakkola ja liikennesuunnittelija Matti Järvinen.

Kiitoksen ansaitsevat myös ystäväni ja työkaverini, jotka ovat kannustaneet minua koko opintojeni ajan. Lopuksi haluan vielä kiittää vanhempiani ja veljeäni kaikesta tuesta, kannustuksesta ja arvokkaista neuvoista matkan varrella.

Porissa 16. maaliskuuta 2015

Leena-Maria Törmälä

SISÄLLYS

1	Johdanto.....	1
1.1	Työn taustaa.....	1
1.2	Työn tavoitteet ja rajaukset.....	3
1.3	Työn rakenne.....	3
2	Liikenneturvallisuuden nykytila	5
2.1	Liikenneturvallisuuden nykytila Suomessa	5
2.1.1	Onnettomuudet	5
2.1.2	Onnettomuuskustannukset	7
2.1.3	Kuljutavat	9
2.1.4	Aiheen näkyvyys	10
2.2	Nuorten liikenneturvallisuustilanne Suomessa	11
2.2.1	Onnettomuudet	11
2.2.2	Kuljutavat	15
2.2.3	Liikennekäyttäytyminen ja asenteet	18
2.2.4	Merkittävimmät nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdyt toimenpiteet Suomessa	21
2.3	Nuorten liikenneturvallisuustilanne maailmalla	22
2.3.1	Onnettomuudet	22
2.3.2	Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen maailmalla	29
3	Liikenneturvallisuus Porin kaupungissa.....	32
3.1	Pori	32
3.2	Liikenneturvallisuustyö Porissa	33
3.3	Liikenneturvallisuuden nykytila Porissa.....	36
3.3.1	Onnettomuudet	36
3.3.2	Kuljutavat	41
3.3.3	Turvavarusteiden käyttö.....	42
4	Asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimukset	45
4.1	Asiantuntijahaastattelut.....	45
4.1.1	Kihlakunnansyyttäjä	45
4.1.2	Vanhempi konstaapeli.....	46
4.1.3	Liikenneopettaja	47
4.2	Kyselytutkimukset.....	49
4.3	Haastattelujen ja kyselytutkimusten yhteenveto	61
4.4	Haastattelujen ja kyselytutkimusten arviointi	63
5	Toimenpide-ehdotukset nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi	65
5.1	Yleiset toimenpide-ehdotukset	65
5.1.1	Nuorten liikkuminen.....	65
5.1.2	Esimerkin näyttäminen	66
5.1.3	Koulujen liikennekasvatus	67
5.1.4	Harrastukset.....	68

5.1.5	Media	68
5.1.6	Tiedottaminen ja valistus	69
5.1.7	Lainsäädäntö ja viranomaistoiminta	69
5.1.8	Uudet käyttäytymismallit	71
5.1.9	Ulkonäkö	72
5.2	Porin toimintamalli	72
6	Päätelmät	77
	Lähteet	79
	Liite 1: Kuninkaanhaan koulun ja Porin Lyseon lukion kyselytutkimuksen kysymykset	
	Liite 2: Porin toimintamallin esimerkkitoimenpiteet ja -toimijat ikäryhmittäin	

1 JOHDANTO

1.1 Työn taustaa

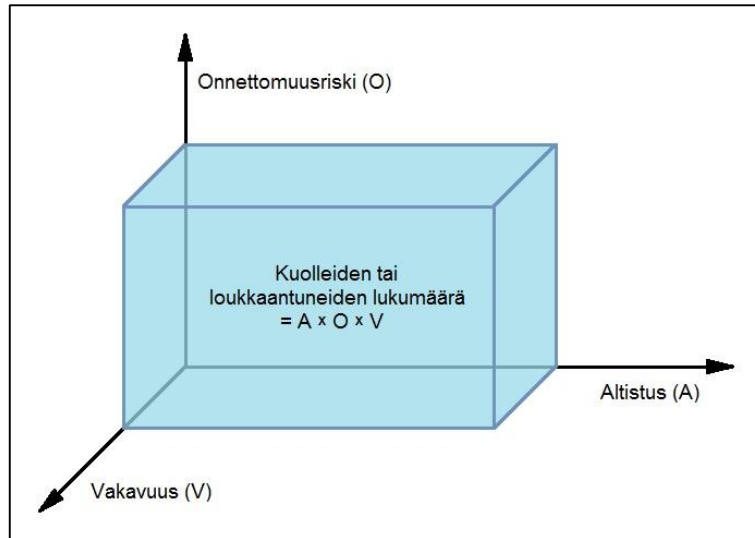
Turvallisuus on liikkumisen perusarvo. Julkisen vallan velvollisuutena on suojella kaikkia tienkäyttäjiä vastaamalla liikenneympäristöstä ja säätelemällä liikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita. Yhteistyö valtakunnan ja alue- sekä paikallistason toiminnassa ja eri hallinnonalojen kesken on tärkeää. Kuntien merkitys paikallisessa liikenneturvallisuustyössä on ensiarvoisen tärkeä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Vuoden 2001 valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Jatkuvalla liikenneturvallisuuden parantamisella pyritään kohti tätä niin sanottua nollavisiota. Vuoteen 2020 mennessä sekä Suomen että Euroopan unionin komission tavoitteena on vähentää tieliikennekuolemien määrää puoleen ja loukkaantumisten määrää neljänneksellä vuoden 2010 tasosta. (HE 39/2012; Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Suomen tieliikenteen turvallisuus on pitkällä aikavälillä tarkasteltuna parantunut. Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on hitaasti vähentynyt. Asukaslukuun suhteutettuna Suomen sijoitus kansainvälisessä liikenneturvallisuusvertailussa on kuitenkin heikentynyt viime vuosina. Liikenneonnettomuuksien uhrien ja heidän omaisten inhimillisten kärsimysten lisäksi puutteet tieliikenteen turvallisuudessa aiheuttavat merkittäviä ongelmia yhteiskunnalle. Liikenneonnettomuuksissa menehtyy Suomessa vuosittain satoja ja loukkaantuu tuhansia ihmisiä. Onnettomuuskustannuksia näistä aiheutuu noin 2–3 miljardia euroa vuodessa, ja lisäksi onnettomuuksien uhrin ovat usein nuoria verrattuna muilla tavoilla menehtyviin kansalaisiin. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Onnettomuuksien määrän pienentämiseksi tulee vaikuttaa liikenneturvallisuuden perusolottuvuuksiin eli altistukseen, onnettomuusriskiin ja vakavuuteen (kuva 1.1.). Näiden tekijöiden tulo on verrattavissa liikenteessä kuolleiden tai loukkaantuneiden määrään. Altistuksella kuvataan toimintaa, jonka yhteydessä onnettomuus voi tapahtua. Altistuksen mittarina käytetään useimmiten liikennesuoritetta eli määrättynä ajanjaksona tehtyjen matkojen yhteenlaskettua pituutta (esimerkiksi km/vrk). Mitä enemmän suoritetta kertyy, sitä todennäköisempää onnettomuuden sattuminen on. Vastaavasti onnettomuusriskillä tarkoitetaan ehdollista todennäköisyyttä onnettomuuden tapahtumiselle, ja sen mittarina käytetään useimmiten onnettomuusmäärää ajokilometrejä kohti. Onnettomuusriskiin vaikuttavat muun muassa kulkumuoto sekä ajotapa. Eri liikennemuodoista esimerkiksi joukkoliikenteessä riskit ovat pienimmät, ja kevyen liikenteen riskit ovat suuremmat kuin henkilöautolla matkustavien riskit. Onnettomuuksien seurauksia ku-

vaava osatekijä on vakavuus. Seuraukset voivat olla henkilö- tai omaisuusvahinkoja, ja niihin vaikuttavat muun muassa turvalaitteet. Kaikkiin kolmeen osatekijään vaikuttamalla voidaan vaikuttaa onnettomuuksien määrään. (Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 55–56; Liikennevirasto 2012c; Luoma et al. 2013.)



Kuva 1.1. Liikenneturvallisuuden kuutio (Nilsson 2004, muokattu).

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman mukaan nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Maailmanlaajuisesti tieliikenneonnettomuudet ovat tällä hetkellä 15–24-vuotiaiden nuorten yleisin kuolinsyy. Suomessa nuorten kuljettajien väestöön suhteutettu kuolemanriski on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. 15–24-vuotiaiden nuorten liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä on kuitenkin viime vuosina tasaisesti vähentynyt. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012; Liikenneturva 2014a; Terveystieteiden tutkimuskeskus 2014a.)

Nuorten liikenneturvallisuustilanne on huolestuttava myös Porissa. Viime vuosina kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa kaikista osallisista 15–24-vuotiaita nuoria on ollut yli kolmasosa. Nuorten omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on viime vuosina vähentynyt, mutta loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei ole havaittavissa laskua. Nuorten liikenneonnettomuuksista aiheutuu Porissa vuosittain noin 17–19 miljoonan euron kustannukset. (Klang et al. 2013; Onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013 2013.) Porin seudun viimeisimmässä liikenneturvallisuussuunnitelmassa painotetaan erityisesti nuorten onnettomuusriskin pienentämistä. Lisäksi Porilla on sama tavoite ja pitkäaikainen liikenneturvallisuusvisio kuin koko Suomella, eli ”kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. (Välimäki 2013; Porin seutu - Karhukunnat 2014.)

1.2 Työn tavoitteet ja rajaukset

Diplomityön tavoitteena on selvittää nuorten liikenneturvallisuuden nykytila sekä sen kehitys Porissa, Suomessa ja maailmalla. Työn tavoitteena on myös selvittää asiantuntijoiden ja nuorten omia mielipiteitä ja näkemyksiä liikenneturvallisuuden tilasta ja parantamismahdollisuuksista. Kirjallisuustutkimuksen sekä asiantuntijahaastatteluiden ja kyselytutkimusten pohjalta esitetään konkreettisia toimenpide-ehdotuksia nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Työn päätavoitteena on kehittää toimenpide-ehdotuksia, joilla erityisesti porilaisten nuorten liikenneturvallisuutta saataisiin parannettua. Tuloksia voidaan hyödyntää myös valtakunnallisesti.

Tässä diplomityössä nuorilla tarkoitetaan pääsääntöisesti iältään 15–24-vuotiaita henkilöitä. Mikäli nuorilla on viitattu johonkin muuhun eritavalla määritellyyn ikäryhmään, tämä on tekstissä erikseen mainittu. Alueellisesti diplomityö on rajattu koskemaan Suomen ja kansainvälisen tarkastelun lisäksi pääsääntöisesti Porin kaupunkia. Työssä on sivuttu vain lyhyesti nuorten liikenneturvallisuustilannetta Porin seudulla, eli Harjavallassa, Huittisissa, Kokemäellä, Luvialla, Merikarvialla, Nakkilassa, Pomarkussa, Porissa ja Ulvilassa (Porin seutu - Karhukunnat 2015). Diplomityön lopussa esitettävissä toimenpide-ehdotuksissa ei esitetä yleisiä, koko väestöä koskevia, liikenneturvallisuustoimenpiteitä, vaan toimenpide-ehdotukset on kohdistettu pääsääntöisesti koskemaan 15–24-vuotiaita nuoria.

Lisäksi onnettomuustilastoja tarkasteltaessa on huomioitava, että kaikki tieliikenneonnettomuudet eivät päädy tilastoihin. Tietoja liikenneonnettomuuksista kootaan Suomessa sekä poliisin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuustietojen perusteella. Tilastokeskuksen tiedot perustuvat poliisin onnettomuustietoihin. Kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ovat edustettuina tilastoissa sataprosenttisesti, mutta yleisesti henkilövahinko-onnettomuuksista vain noin kolmasosa ja omaisuusvahingoista tätäkin pienempi osa päätyy tilastoihin. (Klang et al. 2013.)

1.3 Työn rakenne

Diplomityön teoriaosuudessa, luvussa 2, esitellään Suomen yleistä liikenneturvallisuustilannetta, kuten onnettomuusmääriä ja niiden kehitystä, onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia sekä väestön liikkumistottumuksia. Luvussa käsitellään myös liikenneturvallisuuden näkyvyyttä ihmisten arjessa. Tämän jälkeen esitellään nuorten liikenneturvallisuustilanne Suomessa. Nuorten onnettomuuksien ja kulkutapojen lisäksi luvussa käsitellään nuorten liikennekäyttäytymisen ja -asenteiden erityispiirteitä sekä viime vuosien merkittävimpiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joilla on pyritty parantamaan nuorten turvallisuutta. Luvun 2 lopussa esitellään nuorten liikenneturvallisuustilannetta maailmalla.

Diplomityön soveltavassa osuudessa käsitellään aluksi, luvussa 3, Porin kaupungin liikenneturvallisuustyötä sekä liikenneturvallisuustilannetta. Tämän jälkeen, luvussa 4, esitellään asiantuntijahaastatteluiden ja kyselytutkimusten tulokset ja niiden vertailu

koko maan tilastotietoihin sekä tulosten pohjalta tehdyt johtopäätökset. Diplomityön lopussa, luvussa 5, esitetään yleisiä toimenpide-ehdotuksia nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Yleisten ehdotusten lisäksi esitellään työn aikana kehitetty Porin toimintamalli, jossa on tiivistetysti esitetty kaupungille suunnitellut lähivuosien esimerkkitoimenpiteet. Lopuksi, luvussa 6, esitetään johtopäätökset sekä jatkotoimenpidesuosituksukset nuorten liikenneturvallisuustilanteen parantamiseksi.

2 LIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

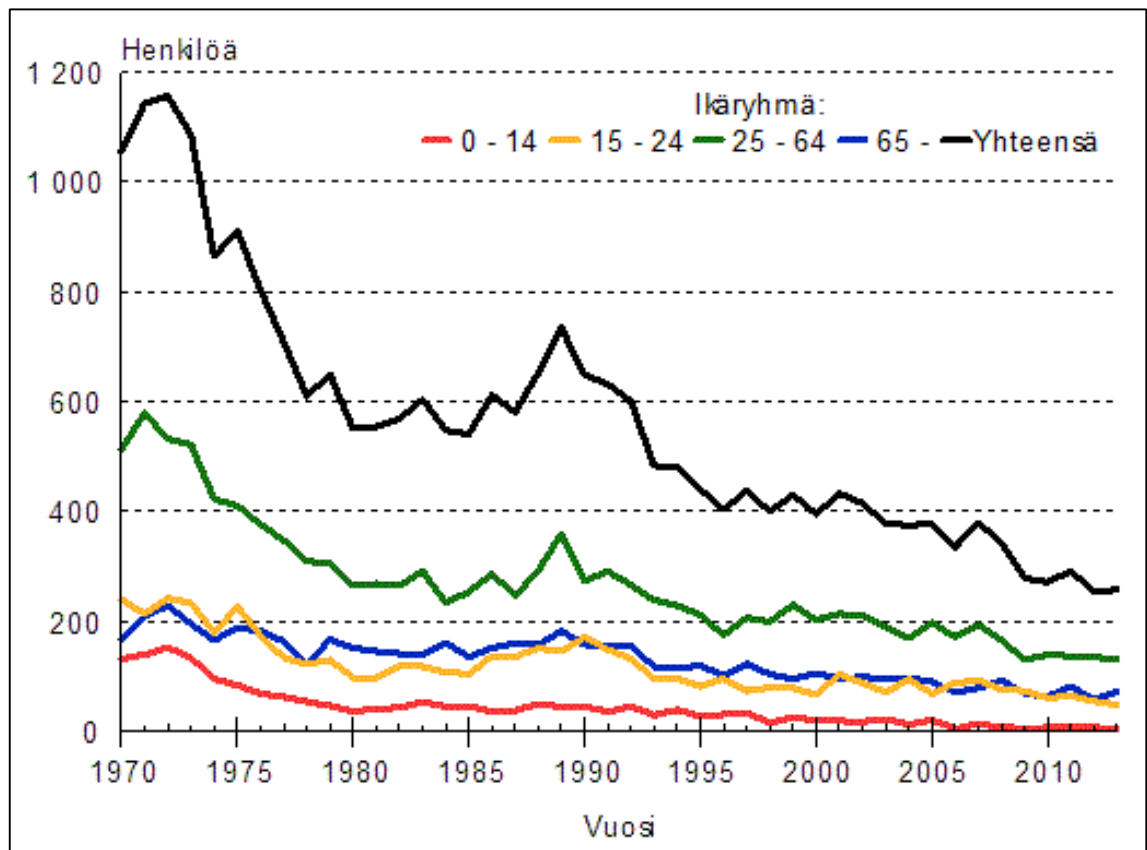
2.1 Liikenneturvallisuuden nykytila Suomessa

2.1.1 Onnettomuudet

Suomen tieliikenne on ajosuoritteeseen nähden neljänneksi turvallisim Euroopan unionin alueella. Turvallisuuskehitys vuosina 2001–2011 on kuitenkin ollut Euroopan unionin maista viidenneksi huonoin, ja ero liikenneturvallisuuden kärkimaihin on kasvanut. Suomen ja Euroopan tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta, mikä Suomessa tarkoittaa enintään 136 liikennekuolemaa. Viime vuosina liikennekuolemat ovat vähentyneet Suomessa keskimäärin noin 4 % vuodessa, mutta vauhti on liian hidas vuoden 2020 liikenneturvallisuuštavoitteisiin pääsemiseksi. (Granfelt 2012; Liikenneturva 2013a.)

Poliisin tietoon tulleiden ja Tilastokeskukselle (2014a) ilmoitettujen tietojen mukaan vuonna 2013 Suomen tieliikenteessä menehtyi 258 ja loukkaantui 6 681 henkilöä. Kaikista loukkaantuneista vakavasti loukkaantuneita, eli esimerkiksi vakavia hermo-, lihas-, jänne- tai sisäelinvammoja saaneita, oli 919 henkilöä. Kaikkiaan henkilövahinkoon johtaneita tieliikenneonnettomuuksia tapahtui 5 334 vuonna 2013. Vuosien 2008–2012 keskiarvoon verrattuna kuolleita oli 30 vähemmän ja loukkaantuneita 1 171 vähemmän. (Liikenneturva 2013a; Liikenneturva 2013i; Tilastokeskus 2014a.)

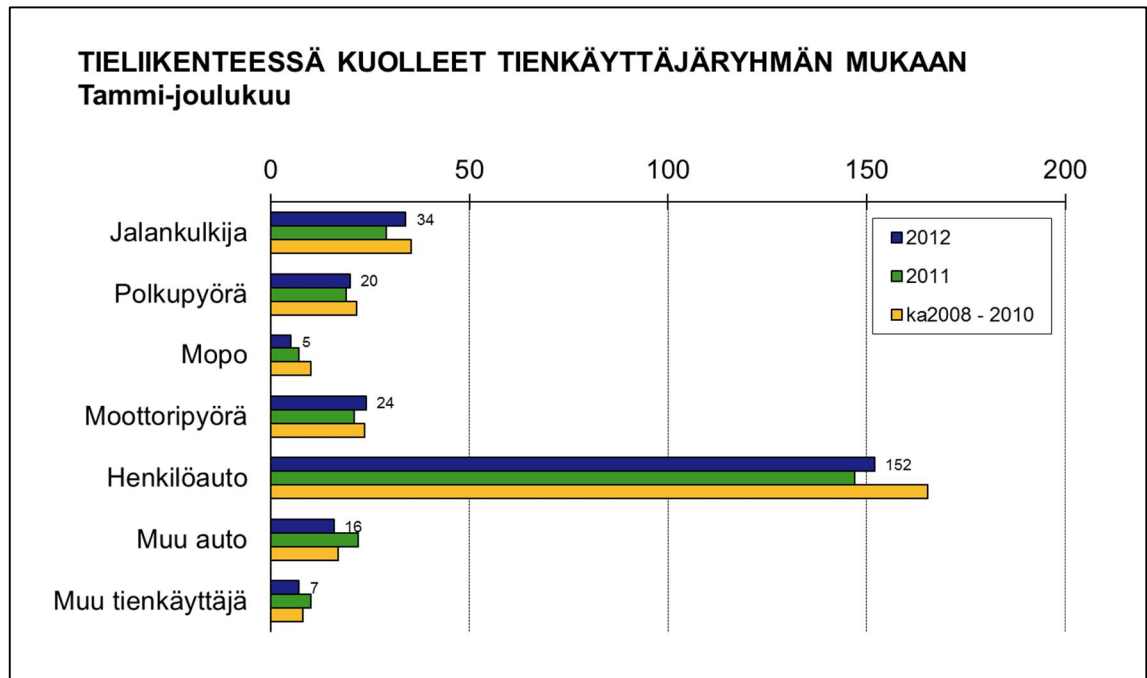
Vuoden 2014 marraskuun loppuun mennessä tieliikenteessä oli menehtynyt 200 henkilöä ja loukkaantunut 6 026. Liikenneturvan ennakoarvion mukaan tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneiden kokonaismäärä vuonna 2014 tulee olemaan noin 225 henkilöä eli noin 30 vähemmän kuin vuonna 2013. Loukkaantuneiden määrän arvioidaan pysyvän samalla tasolla kuin vuotta aiemmin. (Liikenneturva 2013a; Tilastokeskus 2014b.) Suomen tieliikenteen turvallisuuden kehitys vuodesta 1970 vuoteen 2013 ikäryhmittäin menehtyneiden henkilöiden määrän mukaan on esitetty kuvassa 2.1.



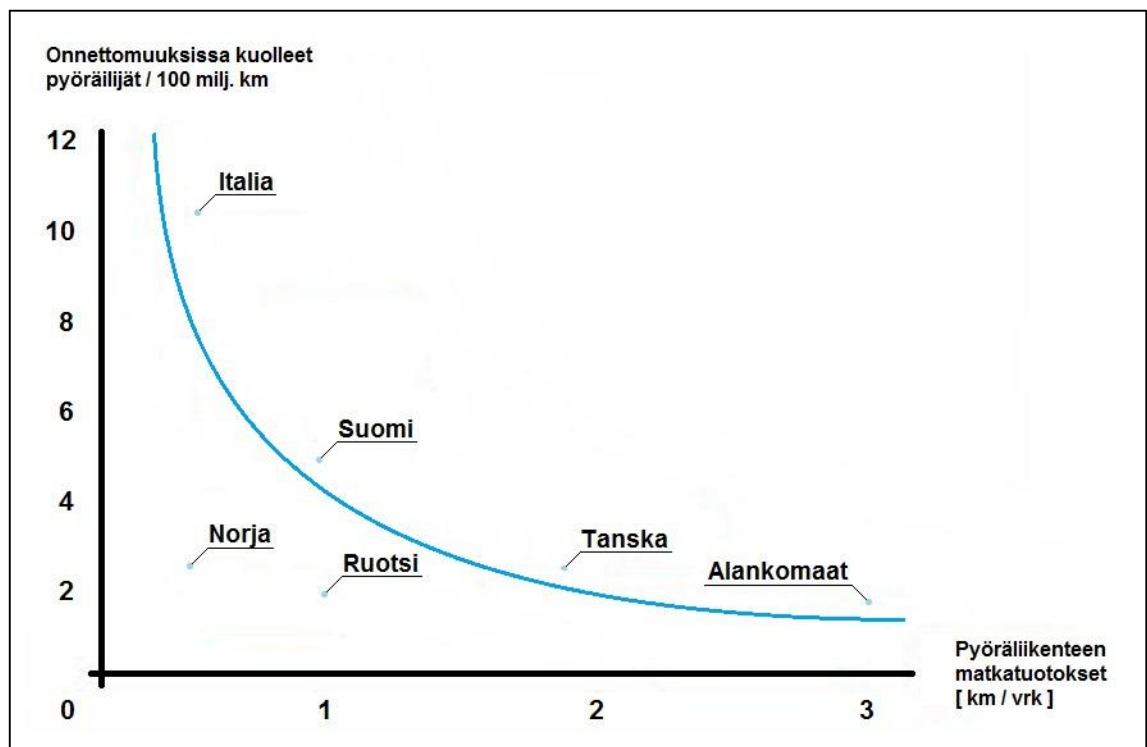
Kuva 2.1. Suomen tieliikenteessä kuolleet ikäryhmän mukaan 1970–2013 (Tilastokeskus 2014a).

Keskimäärin yli puolet tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä on miehiä. Vuosien 2009–2013 keskiarvon mukaan noin 200 miestä menehtyi liikenteessä vuosittain, kun vastaava luku naisilla oli noin 70 menehtynyttä. Yleisimmät onnettomuustyyppit, jotka vuonna 2013 johtivat kuolemaan, olivat tieltäsuistumisonnettomuudet sekä onnettomuudet, joissa osapuolet ajoivat vastakkaisiin ajosuuntiin. Lisäksi rattijuopumusonnettomuudet ovat Suomessa yleisiä. Rattijuopumustapauksissa menehtyi 57 henkilöä vuonna 2013 ja loukkaantui 676 henkilöä. (Liikenneturva 2013a; Tilastokeskus 2014a.)

Tienkäyttäjärhmittäin tarkasteltuna viime vuosina tieliikenteessä menehtyneistä henkilöistä selvästi suurin osa on matkustanut henkilöautolla. Toiseksi suurimmassa vaarassa ovat jalankulkijat. Moottoripyörällä ja polkupyörällä matkustavat ovat jalankulkijoiden jälkeen riskialttiimmat tienkäyttäjärhmit. (Liikenneturva. 2013a.) Tieliiikenteessä vuosina 2008–2012 kuolleiden määrä tienkäyttäjärhmitäin jaoteltuna on esitetty kuvassa 2.2. Tilastojen mukaan pyöräilijöiden riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen laskisi pyöräilymäärien kasvaessa (kuva 2.3.), joten pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuuksien kasvaminen parantaisi näiden tienkäyttäjärhmien liikenneturvallisuutta. Lisäksi pyöräilyn ja kävelyn lisääntyminen laskisi henkilöautolla matkustavien määrää, mikä vähentäisi myös henkilöauto-onnettomuuksien määrää. (Vaismaa et al. 2011, s. 21.)



Kuva 2.2. Suomen tieliikenteessä kuolleet tienkäyttäjärühmän mukaan (Liikenneturva 2013a).



Kuva 2.3. Pyöräilijöiden riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen laskee pyöräilymäärien kasvaessa (Vaismaa et al. 2011, s. 21, muokattu).

2.1.2 Onnettomuuskustannukset

Tieliikenteessä sattuneet onnettomuudet aiheuttavat yhteiskunnalle kustannuksia. Onnettomuuskustannukset kuvaavat tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuk-

sia, joita ovat aineelliset vahingot, taloudelliset menetykset sekä uhrien aineettoman hyvinvoinnin menetykset. Taloudellisia seuraamuksia kuvataan yksikköarvoilla, jotka määritetään henkilövahinkojen tyyppitapauksille sekä tilastollisesti tyypillisille yleisten teiden onnettomuustapauksille. Yksikköarvojen määrittäminen perustuu reaalitaloudellisten kustannustekijöiden inventointiin, ja inhimillisen hyvinvoinnin menetykset arvotetaan maksuhaluusselvitysten perusteella. Tilastollisesti tyypillisten onnettomuustapausten yksikköarvot määritetään huomioiden onnettomuutta kohti keskimäärin tapahtuvien kuolemien ja loukkaantumisten lukumäärä. (Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13.) Onnettomuuskustannukset muodostuvat seuraavista muuttujista:

- hallinnolliset kulut (tienpitäjä, pelastuslaitos, poliisi ja oikeuslaitos)
- ajoneuvovahingot
- sairaanhoitokulut (vakuutusjärjestelmän ulkopuolelle jäävät kulut)
- tuotannolliset menetykset (yksilön osuus bruttokansantuotteen muodostuksessa; ilman oman kulutuksen osuutta)
- inhimillisen hyvinvoinnin menetys (elämän menetys tai sen laadun pysyvä tai tilapäinen menetys) (Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13).

Kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat suurimmat yksikköarvot. Yksi kuolemaan johtanut onnettomuus aiheuttaa lähes 2,4 miljoonan euron kustannukset, kun taas omaisuusvahinko-onnettomuudesta aiheutuvat kustannukset ovat hieman alle 3000 euron. (Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13.) Henkilövahinkojen ja erityyppisten onnettomuuksien yksikköarvot on esitetty taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Henkilövahinkojen ja eri onnettomuustyyppien yksikköarvot vuonna 2010 (Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13).

Henkilövahinkojen yksikköarvot	[€]
Kuolema	1 919 000
Pysyvä vamma	1 079 000
Vaikea tilapäinen vamma	248 000
Lievä tilapäinen vamma	49 000
Tilapäinen vamma keskimäärin	148 000
Keskimääräinen (ei kuolemaan johtanut) vamma	241 000
Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot	
Kuolemaan johtanut onnettomuus	2 364 000
Vammautumiseen johtanut onnettomuus	351 000
Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin	493 000
Omaisuusvahinko-onnettomuus, vähäisempi ajoneuvovaurio	2 950
Tieliikenneonnettomuus keskimäärin	120 000

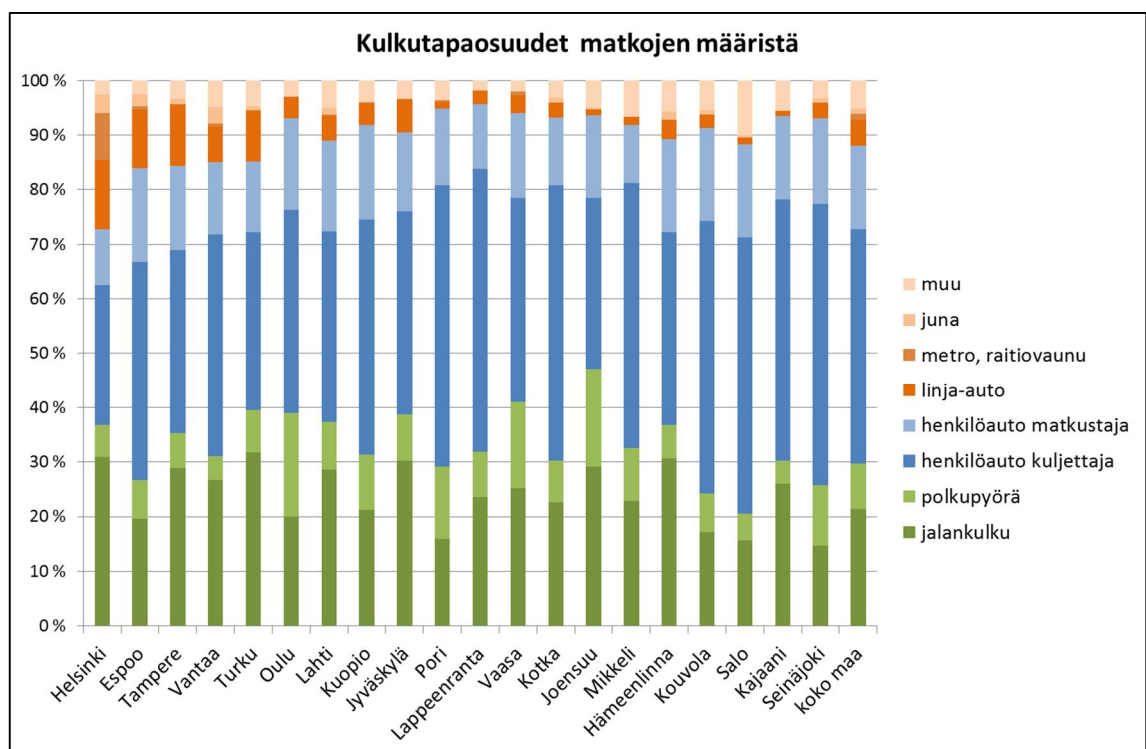
Liikenneviraston (Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13.) ohjeen mukaan tilastollisesti kuolemaksi luetaan liikenneonnettomuudesta 30 vuorokauden sisällä kuollut uhri. Pysyvällä vammalla tarkoitetaan vakavaa halvausta tai muuta pysyvää vammaa ja tila-

päisellä vaikealla vammalla pitkää hoitoa vaativia vammoja, jotka paranevat. Tilapäisellä lievällä vammalla tarkoitetaan vähällä hoidolla paranevia vammoja. (Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13.)

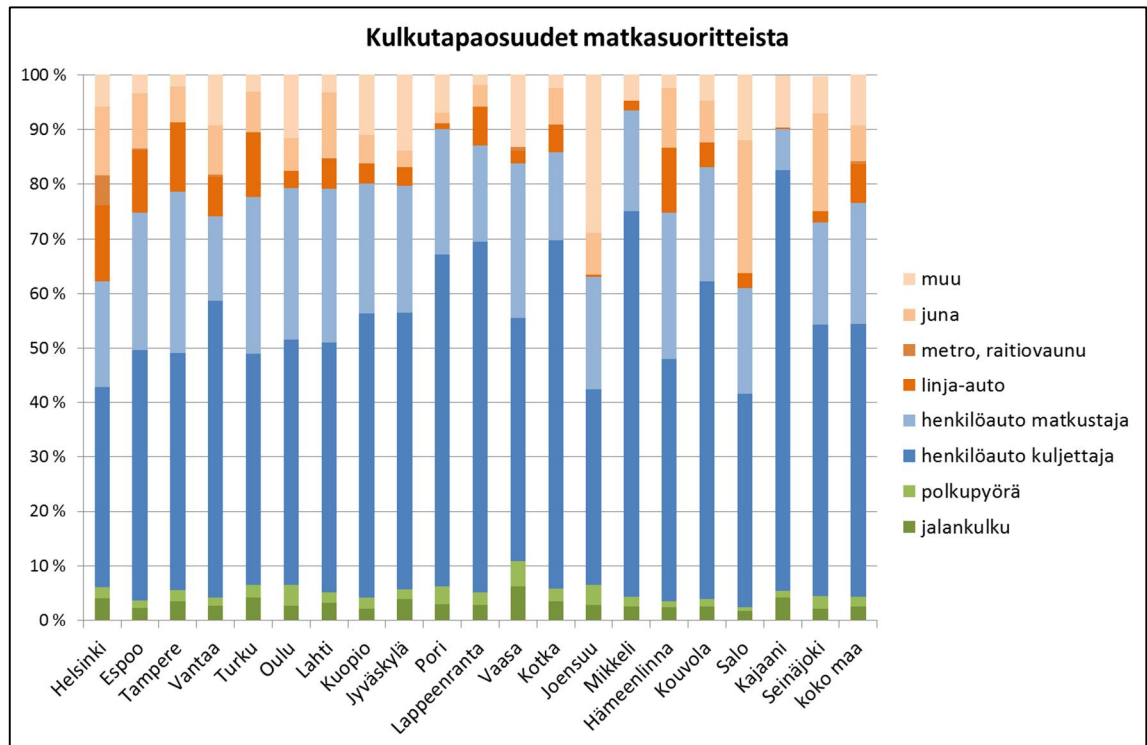
Euroopan unionin alueella tieliikenteen onnettomuuskustannuksien on arvioitu olevan noin 130 miljardia euroa vuosittain. Suomessa tieliikenteen henkilövahinkojen onnettomuuskustannukset ovat vuosittain noin 2–3 miljardia euroa. Kokonaisuudessaan Suomen tieliikenteen onnettomuuskustannuksiksi Liikenneturva on arvioinut esimerkiksi vuonna 2011 noin 3,8–4,7 miljardia euroa. Suurimmat kustannuserät syntyvät hoitokustannuksista ja työkyvyttömyysaikojen kustannuksista. (HE 39/2012; Lammi 2013.)

2.1.3 Kulkutavat

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Liikennevirasto 2014) mukaan suomalaiset tekevät suurimman osan matkoistaan henkilöautolla kuljettajana. Jos matkojen kilometrisuoritteiden sijasta tarkastellaan kuitenkin matkojen lukumäärää, jalankulun ja pyöräilyn merkitys kasvaa. Jalankulku- ja pyöräilysuoritteet ovat kaikissa ikäluokissa laskeneet viime vuosina, ja eniten laskua on tapahtunut mopoikäisten ja tätä nuorempien ikäluokassa. Jalankulun ja pyöräilyn osuus matkojen lukumäärää tarkasteltaessa on noin 30 %, mutta matkasuoritetta tarkasteltaessa osuus putoaa noin 5 %:iin. (Liikennevirasto 2014.) Kulutapaosuudet matkojen määrän sekä matkasuoritteiden suhteen eräissä Suomen kaupungeissa ja koko maassa on esitetty kuvissa 2.4. ja 2.5.



Kuva 2.4. Kulutapaosuudet matkojen määrien suhteen eräissä Suomen kaupungeissa (Liikennevirasto 2014).



Kuva 2.5. Kulikutapaosuudet matkasuoritteiden suhteen eräissä Suomen kaupungeissa (Liikennevirasto 2014).

Suurin matkasuorite suomalaisilla kertyy vapaa-ajan matkoista, kun taas koulumatkat sekä ostos- ja asiointimatkat ovat kaikkein lyhimpiä. Suomalainen tekee keskimäärin 2,9 kotimaanmatkaa vuorokaudessa ja käyttää tähän aikaa 1 h 6 min. Matkojen tarkoitus jakautuu melko tasaisesti kolmeen osaan. Vajaa kolmannes on ostos- ja asiointimatkoja, reilu kolmannes vapaa-ajanmatkoja ja noin kolmasosa työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyviä matkoja. (Liikennevirasto 2014.)

2.1.4 Aiheen näkyvyys

Liikenneturvallisuutta pyritään edistämään Suomessa monien eri tahojen toimesta ja monilla eri tavoilla. Liikenneturvallisuutta pidetään esillä ihmisten jokapäiväisessä elämässä muun muassa painetun ja sähköisen median avulla, ja suuressa roolissa ovat erilaiset kampanjat. Kampanjat ovat etenkin Liikenneturvan toiminnan keskeinen osa, joilla edistetään tiedon lisäämistä sekä pyritään muokkaamaan asenneilmastoa, liikennekulttuuria ja sosiaalisia normeja turvallisuusmyönteisemmiksi. Kampanjoiden toistuvia teemoja ovat erityisesti turvavyön ja pyöräilykypärän käyttö sekä liikenneraittius. Liikenneturvan kampanjoiden lisäksi erilaiset yhteiskampanjat eri toimijoiden kesken ovat yleisiä. Viimeaikaisia yhteiskampanjoita ovat olleet esimerkiksi vuotuinen Tapaturmapäivä sekä vuoden 2014 lopussa päättynyt kolmivuotinen Eläköön!-liikenneturvallisuuskampanja. Eläköön!-kampanjan yhteistyökumppaneina olivat muun muassa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Liikennevirasto, Liikenne- ja viestintäministeriö, Sosiaali- ja terveysministeriö, Poliisi, Liikenneturva, Sisäasiainministeriö, Li-

kennevakuutuskeskus sekä Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. (Liikenneturva 2013c; Eläköön.fi 2015.)

Sosiaalinen media on myös nousemassa tärkeäksi viestintäkanavaksi liikenneturvallisuuksi edistettäessä. Sosiaalinen media, eli internetin palvelut ja sovellukset, joissa yhdistyy käyttäjien välinen kommunikaatio sekä oma sisällöntuotanto, mahdollistavat uusia tapoja tiedottaa ja valistaa ihmisiä. Sosiaalisen median käyttäjät eivät ole ainoastaan tiedon vastaanottajia, vaan heidän kommenttinsa ja jakamansa sisältö ovat suuressa roolissa aiheen ja tiedon leviämässä. (Jyväskylän yliopisto 2015.) Liikennealan toimijat ovat seuranneet kehitystä ja perustaneet sivuja muun muassa Facebook-, Instagram-, Twitter-, YouTube- ja Flickr-palveluihin (Liikenneturva 2013c; Liikennevirasto 2014; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015). Esimerkiksi Liikenneturva julkaisee Facebook-sivullaan hyvin aktiivisesti ajankohtaisia tietoiskuja (Facebook 2015a). Sosiaalisen median kautta julkaistujen viestien leviämisen edellytys kuitenkin on, että käyttäjä valitsee henkilöt, yritykset, organisaatiot, yhteisöt ja järjestöt, joiden julkaisuja hän haluaa seurata ja jakaa (Jyväskylän yliopisto 2015). Esimerkiksi Liikenneturvan Facebook-profiililla on tällä hetkellä (tilanne 9.1.2015) noin 33 300 seuraajaa, Liikennevirastolla noin 1 100 ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilla noin 1 200 seuraajaa (Facebook 2015a; Facebook 2015b; Facebook 2015c), joten julkaisut kyseisten kanavien kautta eivät vielä tällä hetkellä tavoita suoraan kovin suurta määrää liikkujista. Toisaalta sosiaalinen media antaa myös tavallisille kansalaisille mahdollisuuden edistää liikenneturvallisuuksi. Sivuilla jaetaan esimerkiksi kansalaisten omia kirjoituksia sekä kuvia ja videoita vaarallisista liikennetilanteista.

2.2 Nuorten liikenneturvallisuuksitilanne Suomessa

2.2.1 Onnettomuudet

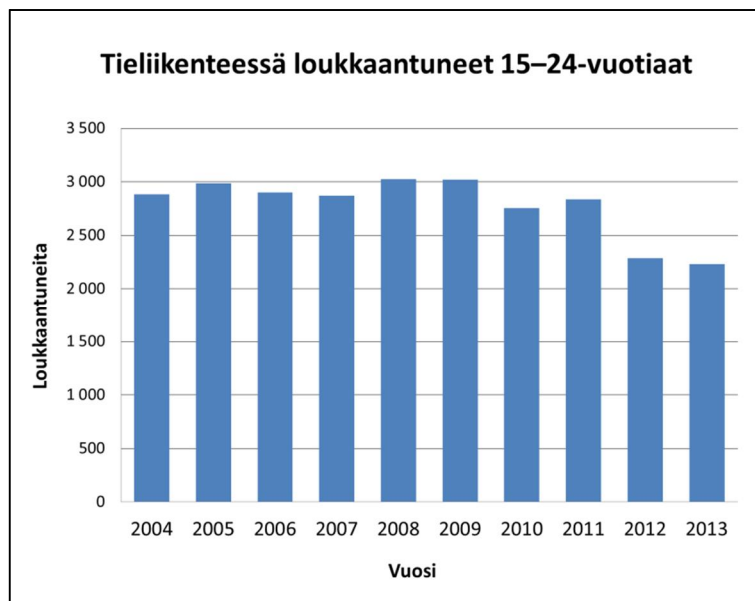
Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori, vaikka nuoria on väestöstä vain noin 12 prosenttia. Nuorten kuljettajien väestöön suhteutettu kuolemanriski on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. Vastaavasti väestömäärään suhteutettuna 18–20-vuotiaiden riski kuolla liikenteessä on noin kolminkertainen keski-ikäisiin verrattuna. Lisäksi 15–17-vuotiaiden riski kuolla liikenteessä on Suomessa suurempi kuin muissa Pohjoismaissa. Kaikista Suomen tieliikenteessä menehtyneistä noin viidennes ja loukkaantuneista kolmannes on 15–24-vuotiaita. (LINTU 2012; Liikenneturva 2013f; Liikenneturva 2014a.)

15–24-vuotiaiden nuorten liikennekuolemien määrä on kuitenkin puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Lisäksi loukkaantumisten määrä on samassa ajassa kyseisellä ikäryhmällä laskenut viidenneksellä. 18–24-vuotiaiden ikäluokassa loukkaantumiset ovat vähentyneet kolmanneksella. 15–24-vuotiaita nuoria menehtyi vuonna 2013 tieliikenteessä 47 ja loukkaantui 2 228. Vuosien 2008–2012 keskiarvoon verrattuna kuolleita oli 19 vähemmän ja loukkaantuneita 556 vähemmän. (Liikenneturva 2014a;

Tilastokeskus 2014a.) Suomen tieliikenteessä vuosina 2004–2013 kuolleiden ja loukkaantuneiden 15–24-vuotiaiden nuorten määrät on esitetty kuvissa 2.6. ja 2.7.



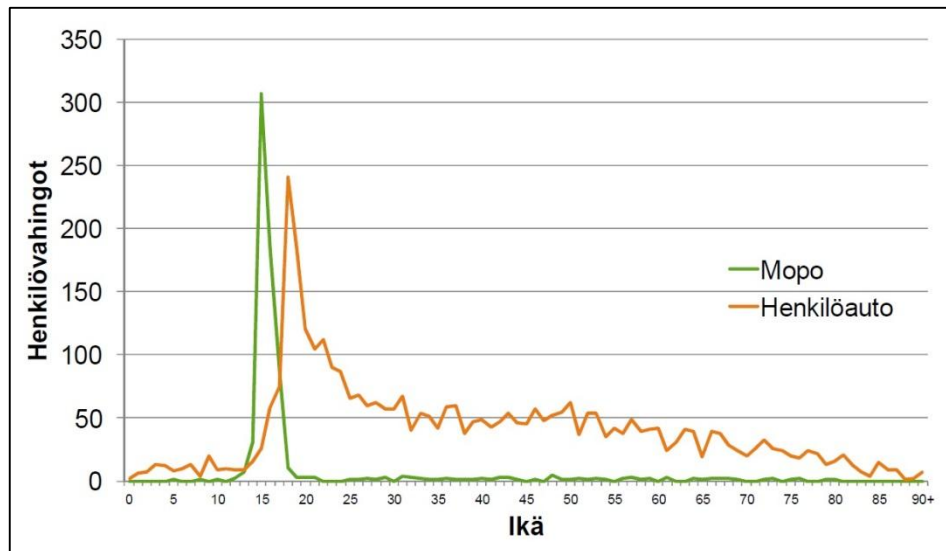
Kuva 2.6. Suomen tieliikenteessä kuolleet 15–24-vuotiaat nuoret vuosina 2004–2013 (Liikenneturva 2014a).



Kuva 2.7. Suomen tieliikenteessä loukkaantuneet 15–24-vuotiaat nuoret vuosina 2004–2013 (Liikenneturva 2014a).

Suurin osa nuorista menehtyy henkilöautossa. Vuosina 2011–2013 kaksi kolmesta tieliikenteessä kuolleesta nuoresta menehtyi ja 45 % loukkaantui henkilöautossa. Ajokilometreihin suhteutettuna vaarallisin moottoriajoneuvo on kuitenkin mopo. Mopoilijan riski joutua vakavaan liikenneonnettomuuteen on yli kymmenkertainen henkilöautoon verrattuna. Viimeisen kymmenen vuoden aikana mopoilijoiden liikennekuolemien määrä on laskenut kolmannekseen, mutta vastaavana aikana loukkaantuneiden määrä on

kasvanut 30 %:lla. Vuosien 2011–2013 aikana keskimäärin seitsemän mopoilijaa kuoli ja 860 loukkaantui vuosittain. Menehtyneistä nuorista joka kymmenes ja loukkaantuneista nuorista 30 % oli mopoilijoita. Mopoilijoiden osuus kaikista tieliikenteessä menehtyneistä oli 3 % ja loukkaantuneista 12 %. (Liikenneturva 2013g; Liikenneturva 2014a.) Kuvassa 2.8. voidaan nähdä 18-vuotiaiden henkilöautoilijoiden ja 15-vuotiaiden mopoilijoiden ryhmissä huomattavat piikit henkilövahinkojen määrissä muuhun väestöön verrattuna.



Kuva 2.8. Suomen tieliikenteen henkilövahingot iän mukaan vuonna 2013 mopolla ja henkilöautossa (Liikenneturva 2014b).

Vuonna 2011 voimaan tullut ajokorttilaki on parantanut huomattavasti mopoilijoiden liikenneturvallisuutta. Lakimuutoksen jälkeen AM-luokan ajokorttien, eli niin sanottujen mopo- ja mopoautokorttien, suorittamiseen on vaadittu teoria- ja ajo-opetusta sekä teoriakokeen lisäksi ajo- tai käsittelykoe. Tutkimusten ja poliisin havaintojen mukaan mopoilijoiden taidot ovat hieman parantuneet uuden lain aikana. Uudistuksen jälkeen suoritettujen mopokorttien määrä on laskenut noin 25 % vuodesta 2010 vuoteen 2012. Lisäksi mopojen ensirekisteröintien määrä ja mopojen kokonaismäärä ovat vähentyneet. Mopokorttien määrän vähenemisestä ja mopoilijoiden taitojen paranemisesta johtuen mopo-onnettomuudet ovat vähentyneet merkittävästi lakimuutoksen voimaan astumisen jälkeen. Vuonna 2012 mopoilijoiden onnettomuudet vähenivät yli 30 %:lla vuoteen 2011 verrattuna. (Ruonakoski & Seila 2013; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015.)

Mopoauto-onnettomuuksien määrä on kasvanut viime vuosina merkittävästi, koska mopoautojen määrä on kasvanut voimakkaasti. Mopoautojen onnettomuusriski on moninkertainen mopoisiin ja henkilöautoihin verrattuna. Vuonna 2012 ajoneuvokantaan ja vakuutusten määrään suhteutettuna mopoautoille tapahtui 88 liikennevahinkoa tuhatta mopoautoa kohden, kun vastaava luku mopoilla oli 21 liikennevahinkoa tuhatta mopoa kohden ja henkilöautoilla 31 liikennevahinkoa tuhatta henkilöautoa kohden. (Liikenne-

vakuutuskeskus 2014.) Pelastustoimi on kirjannut mopoauto-onnettomuuksia 89 kappaletta vuonna 2012, 91 kappaletta vuonna 2013 ja 107 kappaletta vuonna 2014, 10.12.2014 mennessä. Yhteensä kolmen vuoden aikana tehtäviä on ollut 287 kappaletta, joissa 3 henkilöä on menehtynyt ja 13 henkilöä on vakavasti loukkaantunut. Lievästi näissä onnettomuuksissa on loukkaantunut 219 henkilöä. (Kokki 2014.)

Mopoilijoiden onnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu useimmiten mieshenkilö. Vuosina 2011–2013 kolme neljästä tieliikenteessä menehtyneestä mopoilijasta oli miehiä ja loukkaantuneista kaksi kolmesta oli miehiä. (Liikenneturva 2014b.) Vastaavasti nuorten miesten riski kuolla henkilöauton kuljettajana on moninkertainen verrattuna nuoriin naisiin. (Liikenneturva 2013f.) Liikennevakuutuskeskuksen (2013) vuosien 2007–2011 tilastojen mukaan 18–24-vuotiaiden nuorten aiheuttamista onnettomuuksista nuorten miesten aiheuttamia oli 85 %. Onnettomuushetkellä ylinopeutta olivat ajaneet 70 % nuorista miehistä ja 24 % nuorista naisista. Nuorten aiheuttamissa onnettomuuksissa 27 %:lla nuorista naisista ja 60 %:lla nuorista miehistä oli ollut aikaisempia liikennerikkomuksia ja noin joka neljännellä aiempia onnettomuuksia. Nuorten miesten aiheuttamissa onnettomuuksissa alkoholi oli ollut mukana 44 %:ssa tapauksista, ja nuorten naisten aiheuttamissa onnettomuuksissa 6 %:ssa tapauksista. Vuosina 2007–2011 kaikista nuorista kuljettajista 38 % oli ollut onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena, kun yli 24-vuotiaiden onnettomuuksissa vastaava osuus oli 24 %. (Liikennevakuutuskeskus 2013.)

Liikennevakuutuskeskuksen (2013) vuosien 2007–2011 tilastoissa näkyy myös nuorten huono ajoneuvoturvallisuus sekä turvalaitteiden käyttämättömyys. Onnettomuuden aiheuttaneen nuoren henkilöauton keski-ikä oli ollut naisilla 12,4 vuotta ja miehillä 14,8 vuotta. Kuolemaan johtaneissa nuorten aiheuttamissa onnettomuuksissa noin 60 % nuorista miehistä ja neljäsosa nuorista naisista ei ollut käyttänyt turvavyötä. (Liikennevakuutuskeskus 2013.)

Yleisimmät onnettomuustyyppit nuorten aiheuttamissa onnettomuuksissa ovat tieltä suistuminen sekä vastakkaisiin suuntiin ajaneiden yhteenajo. Kyseisten onnettomuustyyppien osuudet ovat nuorilla useita prosenttiyksikköjä korkeammat kuin yli 24-vuotiailla henkilöillä. Onnettomuuteen joutuneista nuorista miehistä lähes 50 % menehtyy suistumisonnettomuuksissa. Vastaavasti lähes 60 % nuorten naisten liikennekuolemista tapahtuu kohtaamisonnettomuuksissa. Kaiken kaikkiaan vuosina 2011–2013 nuorista uhreista menehtyi suistumisonnettomuuksissa noin 40 % ja kohtaamisonnettomuuksissa noin 30 %. (LINTU 2012; Liikennevakuutuskeskus 2013; Liikenneturva 2014a.)

Nuorten kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa tietyt ajankohdat nousevat selvästi esiin. Vuosina 2011–2013 nuorten kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista 43 % tapahtui kesällä, eli kesäkuun ja elokuun välisenä aikana. Puolet onnettomuuksista sattui perjantain ja sunnuntain välisenä aikana, ja onnettomuuksista 44 % tapahtui yöaikaan, eli kello 00.00–07.00. Nuorten liikenneonnettomuudet liittyvät usein vapaa-ajan liikkumiseen. (Liikenneturva 2013f; Liikenneturva 2014a.) Tiivistetys-

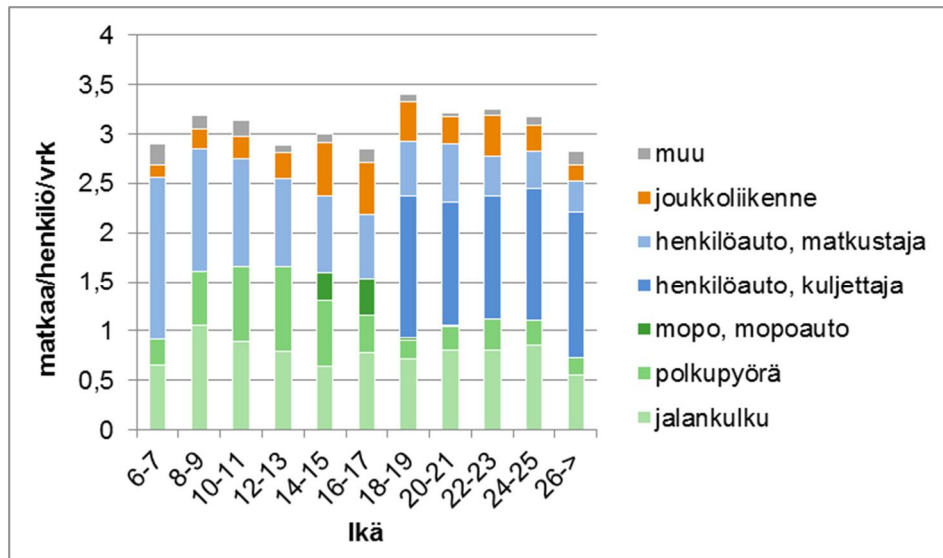
ti voidaan sanoa, että tyypillisiä piirteitä nuorten vakaville liikenneonnettomuuksille ovat:

- kova vauhti
- tieltä suistuminen
- turvavyöt kiinnittämättä
- kuljettaja alkoholin vaikutuksen alaisena
- kuljettajana nuori mies
- ajankohtana kesäviikonloppu (Liikenneturva 2013f).

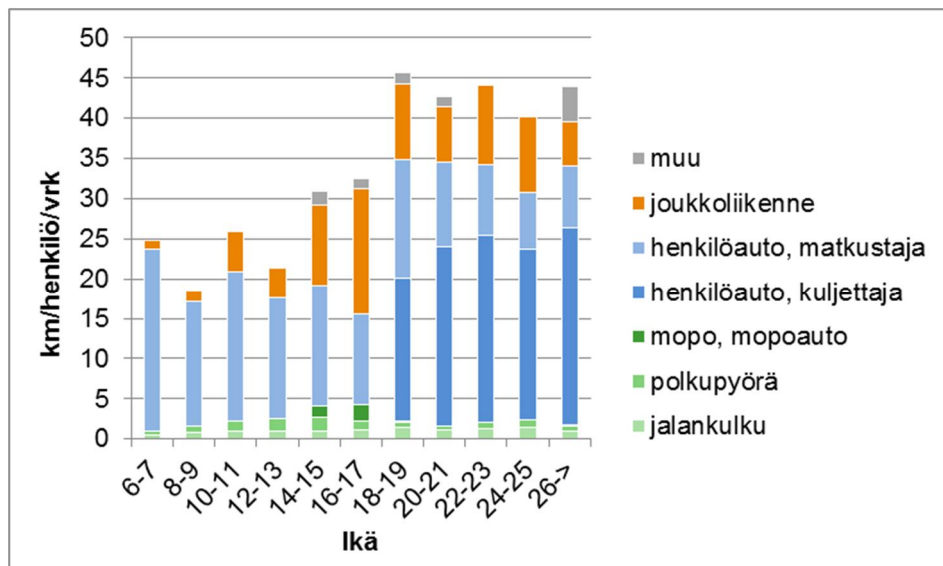
Nuorille jalankulku ja pyöräily ovat suhteellisen turvallisia kulkumuotoja. Vuosina 2011–2013 liikenneonnettomuuksissa menehtyneistä nuorista jalankulkijoita oli 4 % ja pyöräilijöitä alle 1 %. (Liikenneturva 2014a.) Useimmiten nuori pyöräilijä menehtyi päävammaan. Arvioiden mukaan ilman pyöräilykypärää ajaneista noin puolet olisi selvinnyt, jos he olisivat käyttäneet pyöräilykypärää. (Terveyden ja hyvinvoinnin laitos 2014a.)

2.2.2 Kulkutavat

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Liikennevirasto 2014) mukaan 15–24-vuotiaat nuoret tekevät suuren osan matkoistaan henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana. Yli 18-vuotiaiden matkoista suurin osa tehdään henkilöautolla, jota nuori itse ajaa, ja henkilöauton kuljettajana kertyvät myös suurimmat matkasuoritteet. Sekä matkamäärät että matkasuoritteet henkilöauton matkustajana pysyvät kuitenkin yli 18-vuotiailla lähes samalla tasolla kuin 15–18-vuotiaiden nuorten matkamäärät ja -suoritteet. Kokonaisuudessaan matkojen määrä vuorokaudessa kasvaa selvästi, kun nuoret tulevat täysi-ikäisiksi. 18–24-vuotiaiden keskimääräinen matkamäärä vuorokaudessa on noin 3,2 matkaa, kun se koko väestöllä on 2,9 matkaa/henkilö/vuorokausi. Myös matkasuorite kasvaa täysi-ikäisyyden myötä noin 20 kilometrillä vuorokaudessa. Vastaavasti mopoikään tullessa pyöräilyn osuus laskee ja nämä matkat korvautuvat mopolla tai mopoautolla tehdyillä matkoilla. Mopoilla ja mopoautoilla liikkuminen on lisääntynyt viime vuosien aikana ollen nykyisin merkittävä 15–17-vuotiaiden nuorten kulkutapa. Vuoden 2013 lopussa Manner-Suomessa oli liikennekäytössä yhteensä 7 918 mopoautoa. Vastaavasti liikennekäytössä olevia mopoja oli samaan aikaan Manner-Suomessa 208 003 kappaletta. (Liikennevirasto 2012a; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2014a; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2014b; Liikennevirasto 2015.) Kuvissa 2.9. ja 2.10. on esitetty lasten ja nuorten matkojen määrät sekä matkasuoritteet eri kulkutavoilla.



Kuva 2.9. Lasten ja nuorten matkat eri kulkutavoilla kotimaassa vuosina 2010–2011 (matkaa/henkilö/vrk) (Liikennevirasto 2015).

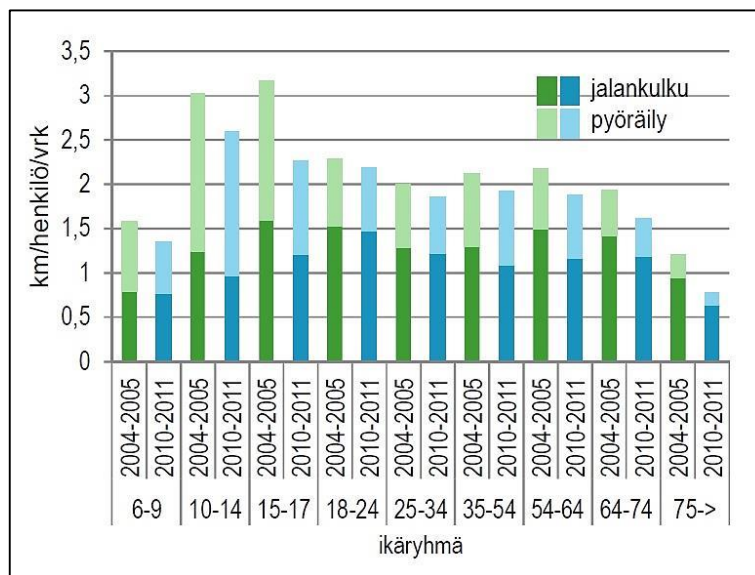


Kuva 2.10. Lasten ja nuorten matkasuorite eri kulkutavoilla kotimaassa vuosina 2010–2011 (km/henkilö/vrk) (Liikennevirasto 2015).

Mopoautoilla liikkumisen lisääntymiseen on vaikuttanut mopoautojen määrän voimakas kasvu viime vuosina. Vuoden 2013 lopussa eniten mopoautoja oli Pirkanmaalla (1 537 kappaletta), Uudellamaalla (1 411 kappaletta), Varsinais-Suomessa (1 146 kappaletta) ja Satakunnassa (1 127 kappaletta). Satakunta nousee kuitenkin ensimmäiseksi, kun suhteutetaan mopoautojen määrä asukaslukuun. Vuonna 2013 Satakunnassa oli noin 5 mopoautoa tuhatta asukasta kohden. Seuraavina ovat Pirkanmaa ja Etelä-Pohjanmaa, joissa molemmissa oli noin 3 mopoautoa tuhatta asukasta kohden. Kunta-kohtaisessa vertailussa eniten liikennekäytössä olevia mopoautoja vuoden 2013 lopulla oli Porissa, 499 kappaletta. Poria seurasivat Tampere 424 mopoautolla ja Espoo 253

mopoautolla. (Liikennevakuutuskeskus 2014; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2014a.)

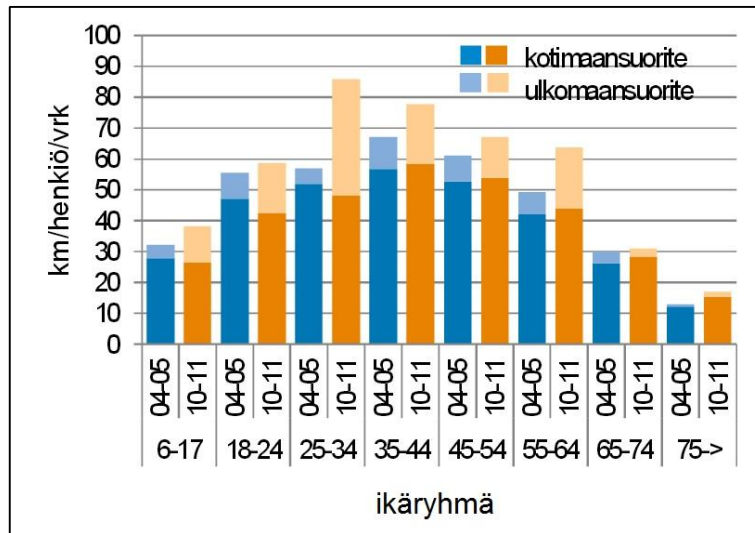
Mopojen ja mopoautojen lisääntyminen heijastuu jalankulku- ja pyöräsuoritteisiin. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Liikennevirasto 2014) mukaan viime vuosien aikana koko väestön jalankulku- ja pyöräsuoritteet ovat laskeneet, mutta eniten ovat kuitenkin vähentyneet mopoikäisten, eli 15–17-vuotiaiden, ja hieman tätä nuorempien jalankulku ja pyöräily. 15–17-vuotiaiden ja 18–24-vuotiaiden jalankulku- ja pyöräsuoritteissa ei ole juurikaan eroa. Viimeisimmän valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Liikennevirasto 2014) mukaan 15–17-vuotiaat kulkevat vuorokauden aikana jalan tai pyörällä keskimäärin noin 2,3 kilometriä, ja vastaava lukema 18–24-vuotiailla on noin 2,2 kilometriä. 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä tehdään kuitenkin jalan keskimäärin noin puoli kilometriä pidempiä matkoja kuin 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä. 18–24-vuotiaiden jalankulkusuorite on kaikkiin ikäryhmiin verrattuna suurin. (Liikennevirasto 2012a.) Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tulokset eri ikäisten jalankulku- ja pyöräilysuoritteista vuosilta 2004–2005 ja 2010–2011 on esitetty kuvassa 2.11.



Kuva 2.11. Eri-ikäisten suomalaisten jalankulku- ja pyöräilysuoritteet vuosina 2004–2005 ja 2010–2011 (Liikennevirasto 2012a).

Jalankulku- ja pyöräsuoritteiden laskun lisäksi nuorten kotimaanmatkojen kokonaissuoritteet ovat viime vuosina laskeneet (kuva 2.12.). 18–24-vuotiaiden keskimääräinen kotimaansuorite on hieman yli 40 kilometriä vuorokaudessa, joka on lähes 20 kilometriä vähemmän kuin suurimman kotimaansuoritteiden omaavilla 35–44-vuotiailla. (Liikennevirasto 2012b.) Matkasuorite vaikuttaa olennaisesti onnettomuuksille altistumiseen. Luotettavia tietoja nuorten ajokilometrimääristä sekä ajokilometreistä eri olosuhteissa ei kuitenkaan ole käytettävissä. (LINTU 2012). Henkilöliikennetutkimuksen kaaviot (kuvat 2.9. ja 2.10.) ovat suuntaa-antavia, mutta aineiston pohjalta ei voida tehdä laajoja

johtopäätöksiä nuorten matkamääristä tai matkasuoritteista, koska otokset ovat joissain ikäryhmissä hyvin pienet (Liikennevirasto 2015).



Kuva 2.12. Eri-ikäisten suomalaisten kotimaan- ja ulkomaanmatkojen suoritteet vuosina 2004–2005 ja 2010–2011 (Liikennevirasto 2012b).

Suuri osa 15–24-vuotiaiden matkoista tehdään myös joukkoliikenteen palveluja käyttäen (Liikennevirasto 2015). Hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja lyhyiden etäisyyksien ansiosta etenkin pääkaupunkiseudulla havaitun suuntauksen mukaan ajokorttia ei hankita enää heti iän salliessa, vaan ajokortin suorittamista lykätään myöhemmälle iälle tai sitä ei hankita lainkaan. Maaseutukunnissa ajokortin hankkiminen 18-vuotiaana on kuitenkin edelleen suosittua. Vuonna 2012 henkilöauton ajokortin hankki noin 75 % maaseutukunnissa, 67 % taajamakunnissa ja 56 % kaupungeissa asuvista 18-vuotiaista nuorista. Vuosittain koko maassa keskimäärin noin 60 % kaikista 18-vuotiaista suorittaa henkilöauton ajokortin ja 19-vuotiaiden osalta ajokortin haltijoiden kattavuus koko ikäryhmästä on hieman yli 70 %. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2013b; Löytty 2014, s. 5–6.)

2.2.3 Liikennekäyttäytyminen ja asenteet

Asenne voidaan määritellä opittuna tunteenomaisena toimintavalmiutena, jonka perusteella ympäristöä arvioidaan. Aseenteet vaikuttavat kaiken käyttäytymisen taustalla, ja ne ilmenevät ajattelutavassa, toiminnoissa ja viestinnässä. Aseenteet kehittyvät jo varhain lapsuudessa ja nuoruudessa kokemusten ja oppimisen kautta. Ihmisen koko elinympäristö, ja erityisesti kotona ja koulussa saadut vaikutteet, vaikuttavat asenteiden muodostumiseen. Asteiden muuttaminen on huomattavasti vaikeampaa kuin niiden luominen, koska emotionaalinen suhtautumistapa aiheuttaa usein vastustusta omasta näkökannasta poikkeavia mielipiteitä kohtaan. Mikäli asenteita halutaan muokata tai kehittää, tulisi asennekasvatus aloittaa ennen kuin vastakkaiset asenteet ehtivät kehittyä. (Rautiainen et al. 2006, s. 37–40; Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 71–81; Pöllänen 2013.)

Asenteiden, mielipiteiden ja arvostusten oppiminen tapahtuu tyypillisesti muilta saadun mallin kautta. Mallioppimisen kautta saadaan tietoa käyttäytymistavoista ja voidaan saavuttaa ja kokea tunnetiloja ilman osallistumista varsinaiseen toimintaan. Mallioppimisella on kaksi päämuotoa. Toisessa päämuodossa oppiminen tapahtuu havainnoimalla toisen ihmisen toiminnasta saatuja palkkioita ja rangaistuksia, ja havaittujen seurauksien pohjalta oppija joko vahvistaa tai heikentää ryhtymistä vastaavaan toimintaan omalla kohdallaan. Toinen mallioppimisen päämuoto on toiminnan jäljittely, jolloin oppija matkii, samaistuu ja kopioi toisten nuorten tai esikuviansa käyttäytymismalleja. Malliin samaistuminen on erityisen tärkeää mallioppimisessa, jotta vaikutukset ovat tarpeeksi voimakkaita ja tulokset mahdollisimman hyviä. (Luukkanen 2002.)

Myös liikenneasenteiden muodostumiseen vaikuttavat havainnoimalla opitut asenteet sekä lapsuuden kokemukset, kuten vanhempien esimerkki. Liikenneasenteisiin voivat vaikuttaa myös muun muassa liikennekasvatus ja kampanjat sekä tiedotusvälineiden avulla muodostettu kuva liikenneturvallisudesta. Lisäksi liikenneturvallisuteen asennoitumiseen vaikuttavat henkilökohtainen turvallisuusriskin kokeminen, eli hyväksyttävän riskin raja, sekä oman liikennekäyttämisen ja virheiden tiedostaminen ja niiden mahdollinen muokkaaminen. Liikenneasenteita voidaan pyrkiä muokkaamaan myös yhteiskunnan ja viranomaisten toimesta muun muassa antamalla huomautuksia ja rangaistuksia, lisäämällä valvontaa sekä tiedottamalla. (Rautiainen et al. 2006, s. 37–40; Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 71–81; Pöllänen 2013.)

Asenteet vaikuttavat tienkäyttäjän käyttäytymiseen huomattavasti enemmän kuin todellinen tietämys. Parhaiten tämän näkyy muun muassa liikennesääntöjen noudattamisessa. Useimmiten tienkäyttäjät osaavat liikennesäännöt, mutta toiminta ei ole aina sen mukaista. Asenteet ovat yleensä myös liikenneonnettomuuksien taustalla. Päihteiden, ylinopeuden ja turvalaitteiden käyttämättömyyden sallivat asenteet sekä kuljettajien omien taitojen yliarviointi ovat keskeisiä riskejä liikenteessä. Vastaavasti subjektiivisen riskin vähäisyys, eli liikenneonnettomuuden riskin kokeminen hyvin vähäisenä, on riski itsessään, koska se muuttaa liikennekäyttämistä varomattommaksi. Liikennekäyttämistä ohjaavat myös ylimääräiset motivaatiot, joita ovat muun muassa kiire ja kilpailu, tunteet kuten suuttumus ja hermostuneisuus, käyttäytymismallit eli omat mielikuvat oikeanlaisesta käyttäytymisestä, pätemisen tarve ja jännityksen etsiminen liikenteestä. (Rautiainen et al. 2006, s. 37–40; Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 71–81.)

Nuoruusiässä kaverit vaikuttavat suuresti mielipiteisiin ja asenteisiin. Liikenneasenteet eroavat vanhemmasta väestöstä muun muassa siten, että ajamisessa korostuu usein hauskanpito, itsenäistyminen ja yhdessäolo. Nuoren onnettomuusriskiä kasvattavat erityisesti kyydissä olevat kaverit, jonka seurauksena ryhmäpaine, näyttämisen halu ja tarve kilpailla lisääntyvät. Muita nuorelle kuljettajalle tyypillisiä riskejä ovat muun muassa omien taitojen yliarviointi, riskien aliarviointi, riskihakuisuus, kokemuksen puute, impulsiivisuus, kova vauhti, turvalaitteiden käyttämättömyys ja alkoholin käyttö. Lisäksi nuorten liikkumisajankohdat, kuten yöaika, lisäävät riskiä. Yksi pahimmista riskeistä on kuitenkin nuorten kuolemattomuuden ja haavoittumattomuuden tunne. Liikenneonnettomuuksia sattuu nuorten mielestä vain muille ihmisille, ei nuorille itselleen. Välttämät-

tä edes kaverin riskinotto ja siitä seurannut onnettomuus eivät toimi nuorelle varoittavana esimerkkinä, vaan tutkimusten mukaan kaverin tapaturman on jopa todettu ennustavan nuoren omaa tapaturmaa samanlaisen riskeille altistavan toiminnan ja harrastusten vuoksi. (Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 71–81; Sarias 2012; Liikenneturva 2013f; Liikenneturva 2013h; Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 2014a; Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 2014b.)

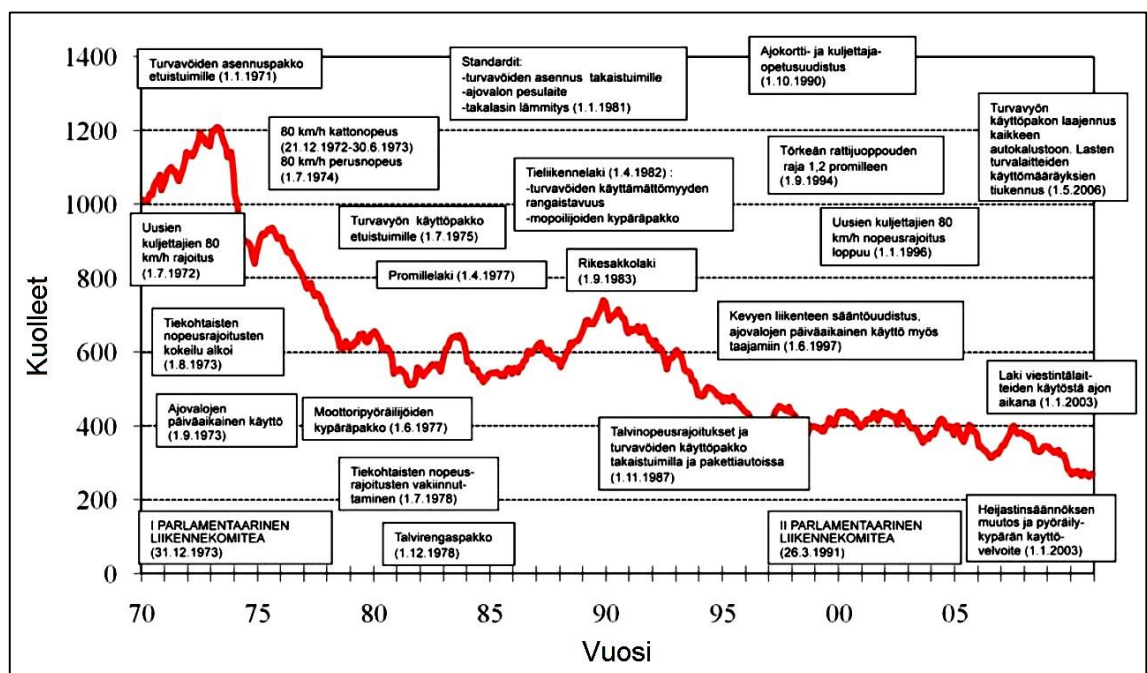
Viime vuosina sekä koko väestön että nuorten riskiksi liikenteessä on noussut myös älylaitteiden ja matkapuhelimen käyttö ajon aikana. Matkapuhelimen aiheuttama tarkkaamattomuus häiritsee ajamista pääasiassa kolmella tavalla: katse kiinnittyy pois liikennetilanteesta, käsi otetaan pois ajoneuvon hallintalaitteista ja tiedolliset ajatustoiminnot kiinnittyvät pois ajotehtävästä. Nuorilla yhdeksällä kymmenestä on käytössään kosketusnäyttölinen puhelin, kun muulla väestöllä vastaava luku on kaksi kolmesta. Tarkkaamattomuutta aiheuttavat toiminnot häiritsevät eniten kokemattomampia kuljettajia, mikä johtuu osaksi siitä, että nuorten ajotoiminnot eivät ole vielä automatisoituneet. Vanhempien ikäryhmien ongelmana on matkapuhelimeen puhuminen, mutta nuoret vastaavasti lukevat ja kirjoittavat viestejä ajon aikana enemmän kuin vanhemmat kuljettajat. Lisäksi nuoret suhtautuvat matkapuhelimen käyttöön liittyviin liikenneerikkomuksiin hieman vanhempia kuljettajia lievemmin. (Jääskeläinen & Pöysti 2014.)

Nuorten miesten riskinotto on yleisempää kuin nuorten naisten, mikä näkyy muun muassa tapaturmien määrissä. Erityisesti nuorten miesten riskialttiille ajotavalle ovat ominaista omien ajokykyjen yliarviointi, suuret ajonopeudet, lyhyet turvamarginaalit, liikennesääntöjen vähäinen kunnioittaminen, ajaminen humalassa ja ajaminen ilman turvavöitä. Sukupuolten välillä on käyttäytymiseroja, sillä naiset ovat turvallisuushakuisempia kuin miehet. Lisäksi riskitekijät ovat erilaiset. Naisten ongelmana pidetään auton käsittelyä, kun taas miesten riskitekijänä nähdään riskihakuinen käyttäytyminen. Tutkimusten mukaan sukupuolten välillä on myös selkeä ero ajamisen syissä. Nuorten naisten ajamiseen liittyy useimmiten selkeä syy, kun taas lähes neljäsosa nuorten miesten kaikesta ajosta on niin sanottua huviajelua. Erot yksilöiden välillä ovat kuitenkin sukupuolieroja selvästi merkitsevämmät. (Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 71–81; Liikenneturva 2013f; Liikenneturva 2013h; Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 2014a; Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 2014b.)

Eri tutkimusten mukaan riskikuljettajia arvioidaan olevan noin 10–17 % kaikista nuorista, ja heidän on arvioitu aiheuttavan noin 15 % kaikista onnettomuuksista. Riskinottajat uskovat olevansa muita parempia kuljettajia ja heidän keskuudessaan esiintyy muun muassa päihtyneenä ajamista enemmän kuin muilla nuorilla. Tunnusomaisia piirteitä riskikuljettajien liikennekäyttäytymiselle ovat päihtyneenä ajamisen lisäksi ajaminen ilman turvavyötä ja suuret ajonopeudet. Riskinottajat ovat useimmiten nuoria miehiä, jotka hakevat elämyksiä myös muilla elämän osa-alueilla. Riskinottajat ovat kuitenkin selvä vähemmistö, ja suurin osa nuorista pyrkii käyttäytymään liikenteessä turvallisesti. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002; Luukkanen 2002; Ahlroth & Pöllänen 2011, s. 71–81; Liikenneturva 2013f; Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 2014b.)

2.2.4 Merkittävimmät nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdyt toimenpiteet Suomessa

Nuorten liikenneturvallisuutta parannetaan tehokkaimmin koko väestöä koskevilla yleisillä liikenneturvallisuustoimenpiteillä, kuten liikenneympäristön kehittämisellä, uskotavalla valvonnalla ja tehokkaalla puuttumisella rikkomuksiin (Tarvainen 2015b). Merkittäviä koko väestöä koskevia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joilla on ollut vaikutusta myös erityisesti nuoriin, ovat viime vuosikymmeninä olleet muun muassa turvavöiden käyttämisen muuttuminen pakolliseksi, talvirengaspakko, mopoilijoiden kypäräpakko sekä promillelaki eli laki rattijuopumuksen rangaistavuudesta (Destia 2013). Kuvassa 2.13. on esitetty kootusti merkittävimpiä yleisiä liikenneturvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä vuosilta 1970–2011.



Kuva 2.13. Tieliikenteessä kuolleiden lukumäärä ja liikenneturvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä vuosilta 1970–2011 Suomessa (Destia 2013).

Yleisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden lisäksi tarvitaan kuitenkin erityisesti nuoriin kuljettajiin kohdistettuja toimia. Liikenneturvan toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen mukaan yksi tärkeimmistä toimista on liikennekasvatuksen sisällyttäminen perusopetukseen, koska koulumaailmassa luodaan pohja liikenneturvallisuuden arvostukselle. Opetussuunnitelman mukaisesti liikennekasvatus sisältyy perusopetukseen, ja se voidaan opetuksessa liittää usean eri aineen opetukseen. Peruskoulun yläluokilla liikennekasvatus on lisäksi omana osanaan terveystieto-oppiaineessa. Opettajien antaman opetuksen lisäksi kouluissa järjestetään liikenneturvallisuuteen liittyviä tapahtumia ja vierailuja. Käytännön toteutus ja opetuksen laajuus kouluissa kuitenkin vaihtelevat paljon. (Tarvainen 2015b.)

Liikenneturvallisuuden merkitys on tärkeä pitää esillä opettajien koulutuksessa ja täydennyskoulutuksessa. Liikenneturva on pitänyt vierailuluentoja opettajankoulutuslaitoksissa, ja lisäksi Liikenneturva on ollut mukana toteuttamassa eri puolilla maata järjestettyjä opettajien täydennyskoulutuspäiviä. Esimerkiksi vuosina 2011–2014 toteutetussa hankkeessa lähes tuhat opettajaa osallistui päivän kestäneeseen täydennyskoulutukseen. Koulutuksen jälkeen opettajat ovat ottaneet esitettyjä sisältöjä ja toimintamalleja opetuksessa käyttöön. (Tarvainen 2015b.)

Viime vuosien aikana on parannettu nuorten omia mahdollisuuksia ottaa kantaa ja osallistua liikenneturvallisuuden edistämiseen. Perinteisen luennoinnin sijaan nuoret on entistä enemmän innostettu itse tekemään liikenneturvallisuustyötä muun muassa draaman keinoin. Nuoret on myös otettu mukaan ideoimaan kampanjoita muun muassa liikenneraittisuuden ja turvavyön käytön puolesta. Liikennekasvatusta on toteutettu toiminnallisissa hankkeissa, ja vertaistoimintaa on kehitetty yhteistyössä nuorisojärjestöjen ja kuntien nuorisotyön kanssa. Liikenneturva on kohdannut nuoria ympäri Suomen monien eri toimintamallien avulla. Yhtenä tärkeänä toimintamallina on vuodesta 2010 alkaen toiminut Särmänä Liikenteessä -toimintamalli, joka tavoittaa vuosittain noin 20 000 varusmiestä. Liikenneturvan, Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen ja Sotilaskotiliiton yhteisessä toimintamallissa alokkaat muun muassa keskustelevalle varusmiesjohtajan johdolla nuorten liikenneturvallisuusriskeistä. (Tarvainen 2015a; Tarvainen 2015b.)

Liikennekasvatustyössä nuorille kohdennettua viestintää on lisätty, ja uudet vaikuttamiskanavat on otettu käyttöön. Kampanjaelokuvia on julkaistu muun muassa YouTube-palvelussa, jossa niitä on katsottu satojatuhansia kertoja. Myös perinteisissä medioissa tarjotaan edelleen nuorille kohdennettua viestintää. (Tarvainen 2015b.)

Liikenneturvan tekemän työn lisäksi Anna-Liisa Tarvainen näkee viime vuosien yhtenä tärkeimpänä nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehtynä toimenpiteenä kuljettajakoulutuksen kehittämisen. Kuljettajakoulutuksella on kehitetty uusien kuljettajien edellytyksiä toimia liikenteessä. Ajokorttilainsäädännön kokonaisuusdistuksen myötä muun muassa mopokorttiin tullut koulutuspakko ja tutkinnon laajennus sekä henkilöautokortin koulutussisällön kehitys ovat parantaneet nuorten liikenneturvallisuutta viime vuosina. (Tarvainen 2015b.)

2.3 Nuorten liikenneturvallisuustilanne maailmalla

2.3.1 Onnettomuudet

Nuorten tieliikenneonnettomuuksien suuri määrä on kansainvälinen ongelma. Tieliikenneonnettomuudet ovat 15–24-vuotiaiden yleisin kuolinsyy maailmassa. Joka vuosi lähes 400 000 alle 25-vuotiaasta nuorta kuolee tieliikenteessä, eli keskimäärin noin 1 050 nuorta päivittäin. (World Health Organization WHO 2012b.) 15–24-vuotiailla nuorilla on noin kaksinkertainen riski kuolla tieliikenneonnettomuudessa kuin muulla väestöllä. Euroopan unionin jäsenvaltioissa 15–24-vuotiaiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet vuosina 2001–2010 lähes puolella, ja vähentymisnopeus on ollut sa-

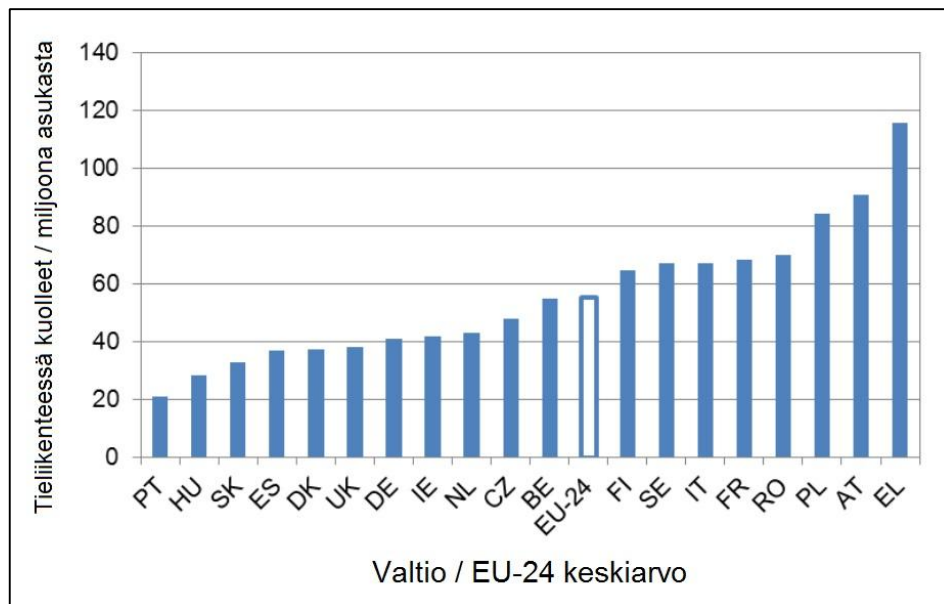
massa suhteessa koko väestön kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien laskun kanssa. (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b; European Commission 2014a.)

Maailmanlaajuisia vertailuja sekä johtopäätöksiä tehdessä tulee huomioida eri maiden tilastomerkintöjen mahdolliset eroavuudet. Esimerkiksi suurimmassa osassa maista itsemurhatapauksia ei sisällytetä liikenneonnettomuustilastoihin toisin kuin Suomessa. (Nordic Road Association (NVF) 2015.) Lisäksi tässä luvussa esitetyissä tilastoissa ei ole esitetty kaikkien Euroopan unionin jäsenvaltioiden tuloksia, vaan maiden esiintymisen tilastoissa riippuu siitä, onko jäsenvaltiossa sattunut kyseisessä tarkastelutapauksessa kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia enemmän kuin viisi kappaletta. Tilastot ovat vuodelta 2010 tai eräiden maiden osalta sellaiselta edeltävältä vuodelta, jolta tilastotiedot ovat saatavissa. Tilastoissa on esitetty eräiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden keskiarvo ”EU-23” tai ”EU-24”. Toisin kuin EU-24-maihin, EU-23-maihin ei kuulu Malta. (European Road Safety Observatory 2012a.) EU-23- ja EU-24-maihin kuuluvat maat sekä näiden maakoodit ja maiden suomenkieliset nimet on esitetty taulukossa 1.1.

Taulukko 1.1. EU-23- ja EU-24-maiden maakoodit ja maiden nimet (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b).

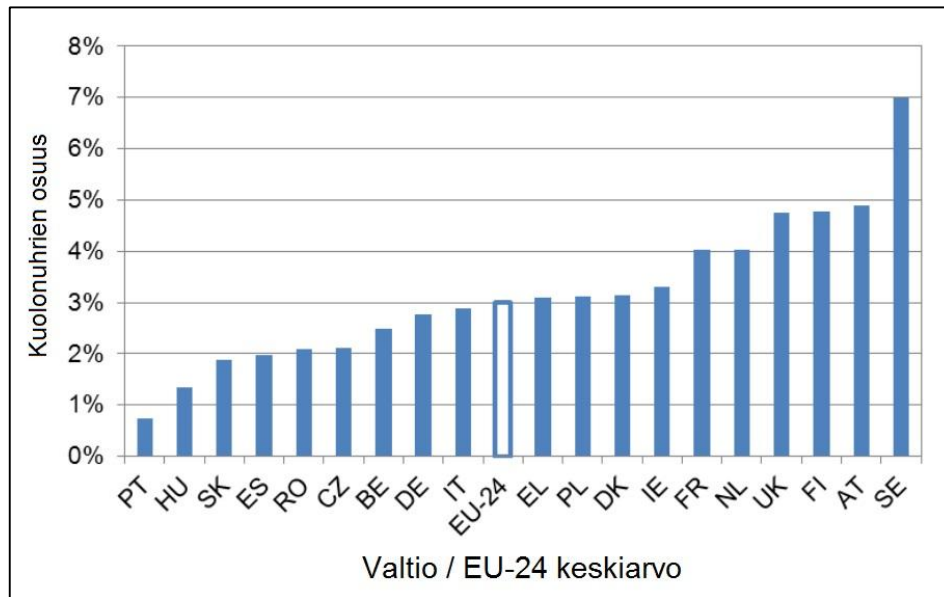
EU-23		EU-24	
BE	Belgia	BE	Belgia
CZ	Tšekki	CZ	Tšekki
DK	Tanska	DK	Tanska
DE	Saksa	DE	Saksa
IE	Irlanti	IE	Irlanti
EL	Kreikka	EL	Kreikka
ES	Espanja	ES	Espanja
FR	Ranska	FR	Ranska
IT	Italia	IT	Italia
LU	Luxemburg	LU	Luxemburg
NL	Alankomaat	NL	Alankomaat
AT	Itävalta	AT	Itävalta
PL	Puola	PL	Puola
PT	Portugali	PT	Portugali
RO	Romania	RO	Romania
SI	Slovenia	SI	Slovenia
FI	Suomi	FI	Suomi
SE	Ruotsi	SE	Ruotsi
UK	Yhdistynyt kuningaskunta	UK	Yhdistynyt kuningaskunta
EE	Viro	EE	Viro
HU	Unkari	HU	Unkari
LV	Latvia	LV	Latvia
SK	Slovakia	MT	Malta
		SK	Slovakia

Vuonna 2010 Euroopan unionin 24 jäsenvaltiossa tieliikenneonnettomuuksissa menehtyi miljoonaa asukasta kohden noin 55 iältään 15–17-vuotiasta nuorta. Vastaavasti samana vuonna Euroopan unionin 23 jäsenvaltiossa menehtyi miljoonaa asukasta kohden noin 300 iältään 18–24-vuotiasta nuorta. Kuvasta 2.14. nähdään, että vuonna 2010 tieliikenteessä kuoli eniten 15–17-vuotiaita nuoria Kreikassa (116 kuollutta miljoonaa asukasta kohden) ja Itävallassa (91 kuollutta miljoonaa asukasta kohden). Vähiten 15–17-vuotiaita nuoria menehtyi muun muassa Portugalissa (21 kuollutta miljoonaa asukasta kohden) ja Unkarissa (29 kuollutta miljoonaa asukasta kohden). (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b.)



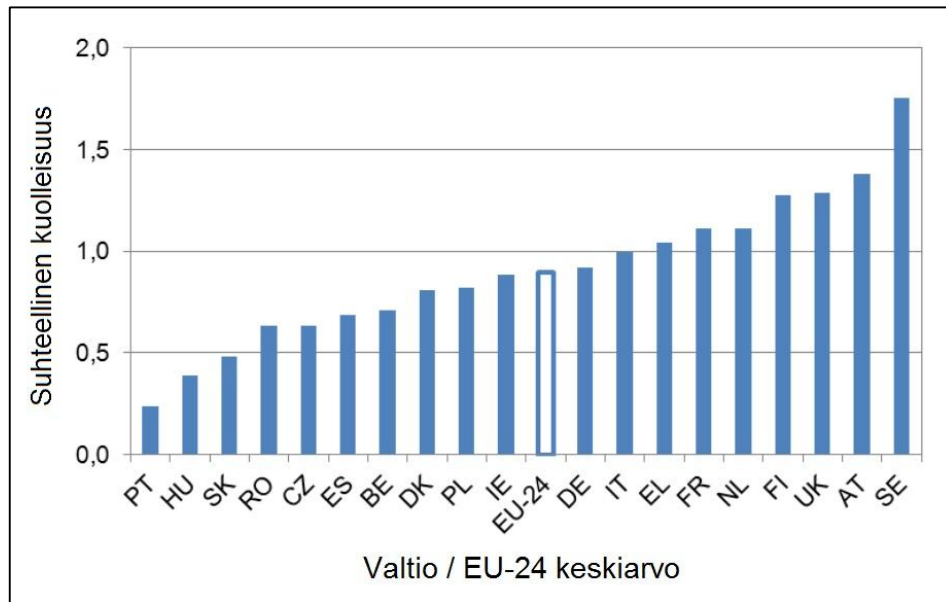
Kuva 2.14. Liikenneonnettomuuksissa vuonna 2010 kuolleiden 15–17-vuotiaiden määrä miljoonaa asukasta kohden eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-24-maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012a).

EU-24-maissa vuonna 2010 keskimäärin noin 3 % tieliikenteessä kuolleista oli iältään 15–17-vuotiaita (kuva 2.15.). Ruotsissa, Itävallassa ja Suomessa 15–17-vuotiaiden osuus kaikista tieliikenteessä kuolleista oli suurin, kun taas pienimmät osuudet olivat Portugalissa, Unkarissa ja Slovakiassa. (European Road Safety Observatory 2012a.) Vastaavasti 18–24-vuotiaiden osuus kaikista tieliikenteessä kuolleista vuonna 2010 oli EU-23-maissa noin 17 % (European Road Safety Observatory 2012b).

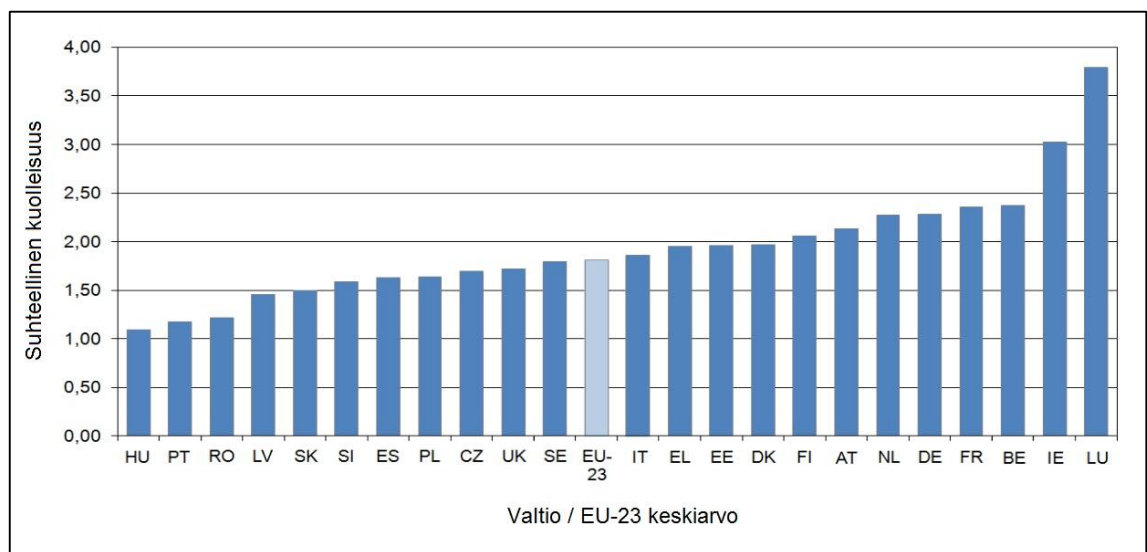


Kuva 2.15. Liikenneonnettomuuksissa vuonna 2010 kuolleiden 15–17-vuotiaiden osuus eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-24-maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012a).

15–17-vuotiaiden nuorten todennäköisyys joutua kuolemaan johtavaan tieliikenneonnettomuuteen oli vuonna 2010 EU-24-maissa keskimäärin hieman pienempi kuin muulla väestöllä (kuva 2.16.). Kuitenkin esimerkiksi Ruotsissa todennäköisyys kuolla liikenneonnettomuudessa oli lähes kaksi kertaa niin suuri kuin muulla väestöllä. Korkea riski oli myös muun muassa Itävallassa, Yhdistyneissä kuningaskunnissa ja Suomessa. Vastaavasti 15–17-vuotiaiden nuorten todennäköisyys joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen oli Portugalissa, Unkarissa ja Slovakiassa huomattavasti pienempi kuin muulla väestöllä. (European Road Safety Observatory 2012a.) 18–24-vuotiaiden todennäköisyys joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen oli vuonna 2010 EU-23-maissa keskimäärin lähes kaksinkertainen muuhun väestöön verrattuna (kuva 2.17.). Suurin riski oli Luxemburgissa, jossa todennäköisyys oli lähes nelinkertainen muuhun väestöön verrattuna. Irlannissa todennäköisyys oli kolminkertainen ja Belgiassa sekä Ranskassa 2,4-kertainen. Pienin todennäköisyys joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen suhteessa koko väestöön oli Unkarissa, Portugalissa ja Romaniassa, jossa todennäköisyys oli vain hieman muuta väestöä suurempi. (European Road Safety Observatory 2012b.)



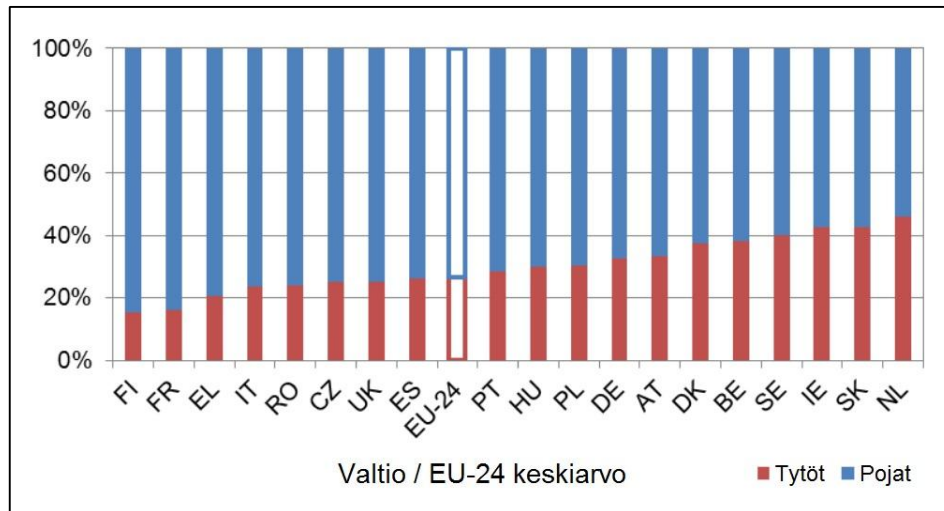
Kuva 2.16. 15–17-vuotiaiden nuorten todennäköisyys kuolla liikenneonnettomuudessa suhteessa muuhun väestöön vuonna 2010 eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-24-maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012a).



Kuva 2.17. 18–24-vuotiaiden nuorten todennäköisyys kuolla liikenneonnettomuudessa suhteessa muuhun väestöön vuonna 2010 eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-23-maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012).

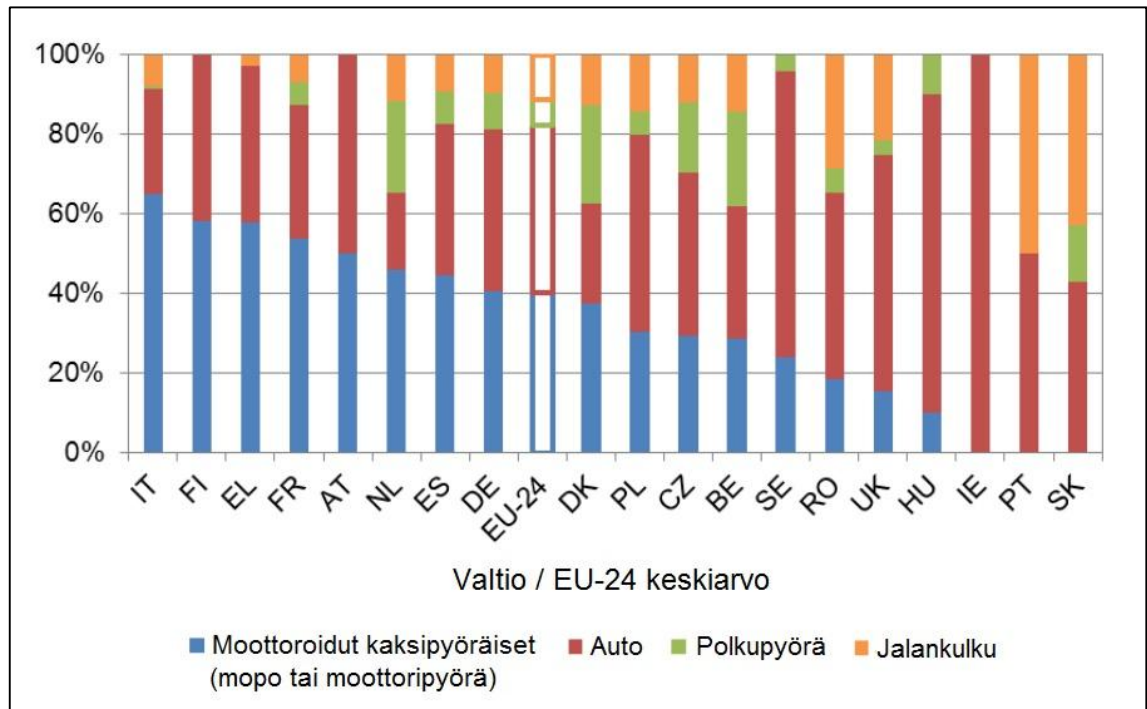
Keskimäärin noin kolme neljäsosaa tieliikenteessä kuolleista nuorista on miehiä. Vuonna 2010 EU-23-maissa liikenneonnettomuuksissa kuolleista 18–24-vuotiaista 81 % oli miehiä. Kuvasta 2.18. nähdään, että 15–17-vuotiaiden nuorten kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuonna 2010 noin neljäsosa menehtyneistä oli naisia. Suurimmat erot sukupuolten välillä olivat Suomessa ja Ranskassa, joissa alle viidesosa 15–17-vuotiaista tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista nuorista oli naisia. Slovakiassa ja Alankomaissa erot sukupuolten välillä olivat pienimmät. Näissä maissa hieman yli 40 %

tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista 15–17-vuotiaista nuorista oli naisia. (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b.)

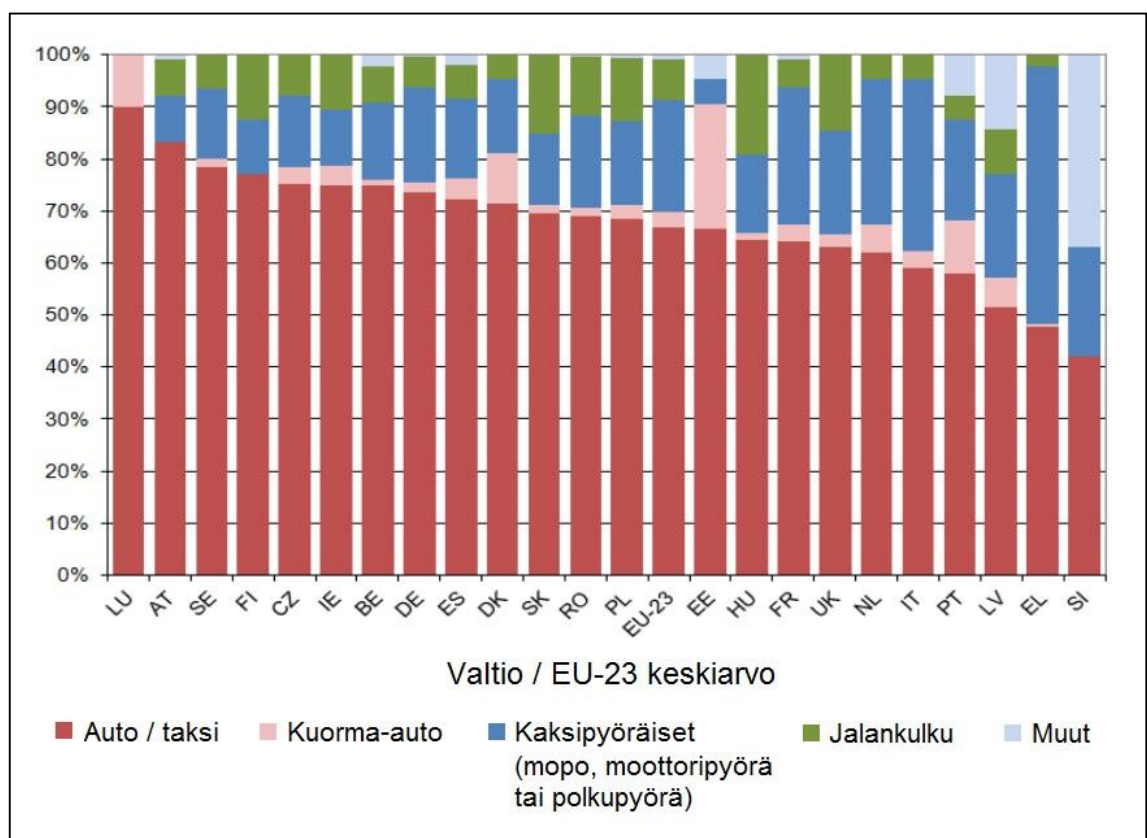


Kuva 2.18. Liikenneonnettomuuksissa vuonna 2010 kuolleiden 15–17-vuotiaiden sukupuolijakauma eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-24-maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012a).

Kulikutapojen mukaan jaoteltuna eniten nuoria kuoli vuonna 2010 autolla liikkuesssa. EU-24-maissa 15–17-vuotiaista nuorista keskimäärin 41 % kuoli henkilöauton matkustajana, 39 % moottoroidun kaksipyöräisen (mopo tai moottoripyörä) kuljettajana, 6 % polkupyöräilijänä ja 11 % jalankulkijana. EU-23-maissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista 18–24-vuotiaista noin 67 % menetti henkensä henkilöauton kuljettajana tai matkustajana, noin 21 % kaksipyöräisellä (mopo, moottoripyörä tai polkupyörä) matkustaessa ja noin 8 % jalankulkijana. (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b.) Kuvissa 2.19. ja 2.20. on esitetty sekä 15–17-vuotiaiden että 18–24-vuotiaiden nuorten kulkutavat vuonna 2010 sattuneissa tieliikenneonnettomuuksissa eräissä Euroopan maissa. Muun muassa Italiassa ja Suomessa 15–17-vuotiaita kuolee suhteessa eniten mopolla tai moottoripyörällä ajaessa, kun taas esimerkiksi Portugalissa ja Slovakiassa nuori menehtyy useimmiten jalankulkijana. Vastaavasti Luxemburgissa ja Itävallassa 18–24-vuotiaita kuolee suhteessa eniten auton kuljettajana tai matkustajana, ja esimerkiksi Kreikassa ja Italiassa nuori menehtyy useimmiten ajaessaan mopoa, moottoripyörää tai polkupyörää. (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b.) Koko maailmassa, erityisesti vähätuloisissa maissa, suurin osa nuorista menehtyy jalankulkijoina, pyöräilijöinä, moottoripyörän kuljettajina tai julkisen liikenteen käyttäjinä. (World Health Organization WHO 2012a).



Kuva 2.19. Liikenneonnettomuuksissa vuonna 2010 kuolleiden 15–17-vuotiaiden kulku-
tapojen osuus onnettomuushetkellä eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-24-
maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012a).



Kuva 2.20. Liikenneonnettomuuksissa vuonna 2010 kuolleiden 18–24-vuotiaiden kulku-
tapojen osuus onnettomuushetkellä eräissä Euroopan unionin maissa sekä EU-23-
maiden keskiarvo (European Road Safety Observatory 2012b).

Nuorten onnettomuuksissa nousevat esiin tietyt ajankohdat verrattuna muun väestön onnettomuuksiin. Vuonna 2010 EU-23- ja EU-24-maissa suuri osa liikenneonnettomuuksissa kuolleista nuorista menehtyi viikonloppuna. Liikenneonnettomuuksia sattui nuorille myös verrattain enemmän yöaikaan. Vuodenajoista esille nousivat kesäkuukausien korkeat onnettomuuslukemat sekä vastaavasti talvikuukausien vähäisemmät onnettomuusmäärät. (European Road Safety Observatory 2012a; European Road Safety Observatory 2012b.)

Yöaikaan sattuvien onnettomuuksien lisäksi Euroopan komissio nostaa esiin nuorten liikenneonnettomuuksille keskeisinä tyypillisinä piirteinä ylinopeuden, ajamisen päihtyneenä, onnettomuusluokkana yksittäisonnettomuudet sekä sukupuolen eli miesten suuren osuuden onnettomuuksissa. (European Commission 2014a.) Lisäksi Maailman terveysjärjestön (World Health Organization, WHO) mukaan merkittävimpiä nuorten liikenneonnettomuuksille altistavia tekijöitä ovat kypärän, turvavyön ja heijastimien käyttämättömyys. (World Health Organization WHO 2012).

2.3.2 Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen maailmalla

Euroopan komission mukaan parantamalla yleistä, koko väestön liikenneturvallisuustilannetta muun muassa tehokkaalla ja riittävällä valvonnalla, turvallisilla teillä ja turvallisilla autoilla parannetaan myös nuorten liikenneturvallisuutta. Tarvitaan kuitenkin myös nuorille kuljettajille suunnattuja erityistoimenpiteitä. Euroopan komissio esittää muun muassa pidempiaikaista, valvottua ajoharjoittelua ennen ajokortin saamista, pienempiä promillerajoja uusille kuskeille sekä rajoituksia yöllä ajamiseen ja matkustajien kuljettamiseen. (European Commission 2014a.)

Maailman terveysjärjestö esittää samojen toimenpiteiden pohjalta kolmivaiheista kuljettajatutkintoa uusien kuljettajien onnettomuusriskin pienentämiseksi. Maailman terveysjärjestö ottaisi mallia eräistä Australian osavaltioista ja asettaisi nuorille kuljettajille promillerajaksi 0,00. Lisäksi matkustajien kuljettamisrajoituksiin otettaisiin mallia Yhdysvalloista Connecticutin osavaltiosta. Connecticutissa kuljettajatutkinnon ensimmäisten vaiheiden aikana nuoret kuljettajat saavat ajaa vain yksin ja myöhemmin matkustajiksi sallitaan esimerkiksi lähimmät perheenjäsenet. Maailman terveysjärjestö näkee tehokkaana myös Ontariossa, Kanadassa käytössä olevan mallin, jossa nuorilta kuskeilta on kielletty ajaminen yöaikaan (kello 00.00–05.00) sekä ajaminen teillä, jossa nopeusrajoitus on yli 80 km/h. (World Health Organization WHO 2007a.)

Uudistetun kuljettajatutkinnon lisäksi Maailman terveysjärjestön mukaan nuorten liikenneturvallisuustason parantamiseksi turvavyön käyttöä tulisi valvoa nykyistä paremmin, ja sen käyttämisen kannustamiseksi tulisi järjestää kampanjoita. Kaikkien moopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tulisi käyttää kypärää, ja myös lapsia tulisi kannustaa kypärän käyttöön polkupyörällä ajaessa. Maailman terveysjärjestö nostaa tärkeäksi vaikuttajaksi nuorten liikenneturvallisuuteen myös heidän omat vanhempansa ja vanhempien esimerkin. Lisäksi nostetaan esiin liikennealan ammattilaiset, joiden tulisi huomioida lasten liikkumisen erityispiirteet, kuten lasten pituus, liikennejärjestelmää

suunniteltaessa. (World Health Organization WHO 2007a; World Health Organization WHO 2012a.)

Nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdään maailmalla paljon töitä useiden eri tahojen toimesta ja laajaa keinovalikoimaa käyttäen. Maailmalla suositetaan nuorten valistuksessa muun muassa erilaisia videoita ja lyhytelokuvia. Esimerkiksi Maailman terveysjärjestö julkaisi World Youth Assembly for Road Safety -tapahtuman yhteydessä vuonna 2007 videoita nuorten liikenneturvallisuusriskeistä sekä eri maiden televisioyhtiöille esitettäväksi että YouTube-palvelussa katsottavaksi. (World Health Organization WHO 2007b.) Vuonna 2014 Yhdistyneissä kuningaskunnissa puolestaan julkaistiin lyhytelokuva Teen – anti speeding UK, joka varoittaa nuoria kuljettajia ryhmäpaineen ja ylinopeuden vaaroista (European Commission 2014b).

Nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi järjestetään maailmalla myös erilaisia kampanjoita ja teemapäiviä. Esimerkiksi Yhdistyneissä kuningaskunnissa järjestetään vuosittain kesäkuussa koko maan kattava Brake's Giant Walk -kävely koululaisille. Brake's Giant Walk -kävelyn tarkoituksena on kiinnittää huomiota ylinopeuksiin, jotka ovat vaaraksi etenkin pienille koululaisille. Kävelyn tarkoituksena on myös edistää jalankulkua ja pyöräilyä koulumatkoilla. Tapahtuman yhteydessä liikenneturvallisuusteema nostetaan esiin myös eri oppiaineissa, ja koululaiset esimerkiksi piirtävät omia kylttejä kävelyä varten. Brake's Giant Walk -kävelyn organisoii kansallinen Brake-hyväntekeväisyysjärjestö, jonka tehtävänä on edistää liikenneturvallisuutta. (Brake 2015.)

Walesissa, Yhdistyneissä kuningaskunnissa, nuoria kannustetaan parantamaan ajotaitojaan Pass Plus Cymru -kurssilla. Kurssin tarkoituksena on lisätä juuri ajokortin saaneiden kuskien ajokokemusta sekä käydä läpi erilaisia ajotilanteita. Pass Plus Cymru on Walesin hallituksen tukema hanke, ja kurssi maksaa oppilaalle 20 puntaa (eli noin 28 euroa). Kurssin suorittamalla on mahdollisuus saada alennusta auton vakuutusmaksuista. (Pass Plus Cymru 2015.)

Yöaikaan sattuvien liikenneonnettomuuksien välttämiseksi espanjalainen Fecasarm sekä ranskalainen Stivo pyrkivät edistämään bussien käyttöä iltaisin ja öisin. Fecasarmin jäsenyritykset tarjoavat alkoholittomia juomia sekä alennuksia yökerhon sisäänpääsystä bussilippunsa esittäville. Stivo puolestaan pyrkii takaamaan opiskelijoille turvallisen kulkemisen illanviettoihin ja tapahtumiin sekä niistä kotiin erityisten opiskelijajärjestöjen kanssa yhteistyössä suunniteltujen bussiyhteyksien avulla. (Euroopan Komissio 2015.)

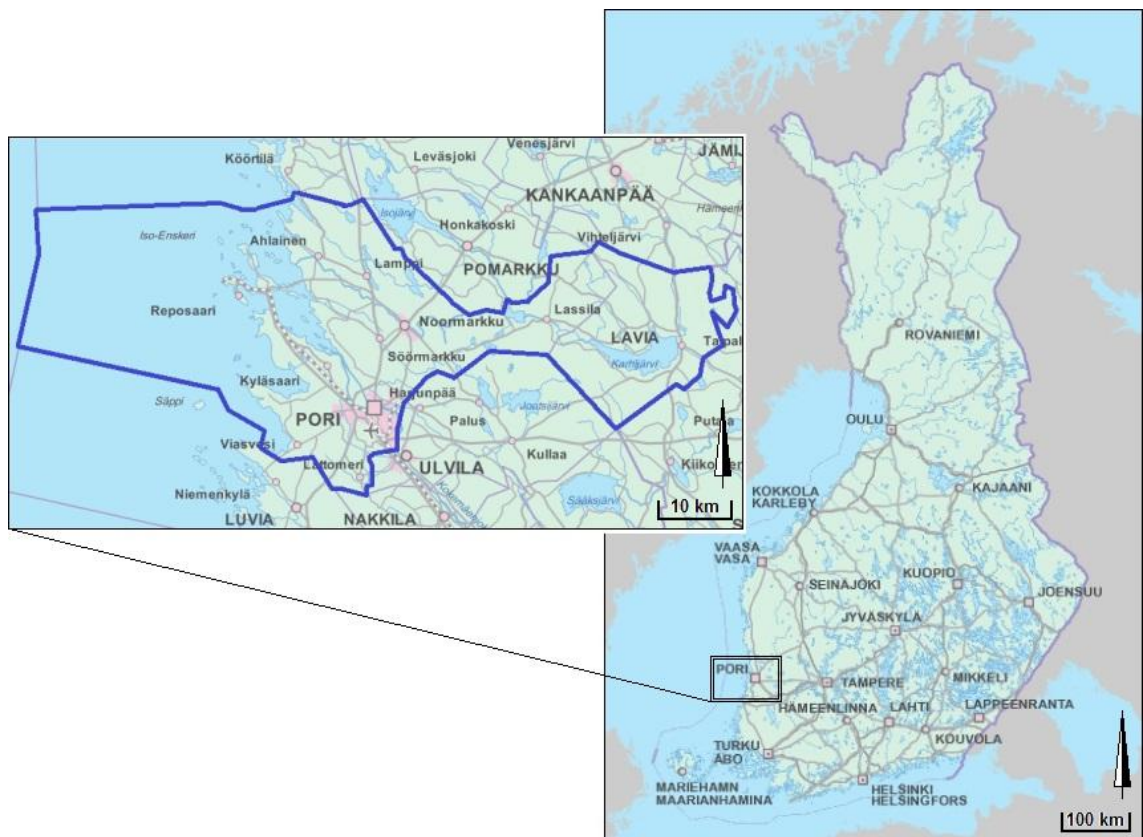
Maailmalla on saatu yhteistyökumppaneiksi myös ajoneuvo- ja ajovarustevalmistajia. Esimerkiksi Ruotsissa Moped- och motorcykel branschens riksförbund (McRF) toteuttaa ruotsalaisten moottoripyörä- ja mopokauppioiden kanssa virityksen vastaisen kampanjan. Pirelli puolestaan kehittää turvallisuuskampanjan, joka sisältää neuvontaa turvallisesta moottoripyöräilystä. (Euroopan Komissio 2015.) Tanskassa Volvo Trucks on kehittänyt yhteistyössä DTL:n, OK:n, Codanin, 3F:n, Danske Fragtmændin ja Børneulykkesfondenin kanssa Traffic Safety at Eye Level -projektin. Vuonna 2004 aloitettu projekti on suunnattu pääasiassa 7-10-vuotiaille lapsille sekä heidän opettajilleen ja

vanhemmilleen. Tavoitteena on opettaa lapsille oikeanlaiset toimintatavat liikenteessä etenkin kuorma-autojen läheisyydessä liikuttaessa. Opetus sisältää 20 minuutin opetuksen luokkatiloissa ja 20 minuutin käytännön opettelu kuorma-autojen luona sekä tietokilpailun. Vuoteen 2014 mennessä projekti on tavoittanut noin 75 000 lasta, ja parantuneen liikenneturvallisuuden lisäksi Volvo Trucks on saanut projektin ansiosta positiivista julkisuutta. (Hessel 2014.)

3 LIKENNETURVALLISUUS PORIN KAUPUNGISSA

3.1 Pori

Pori on noin 85 000 asukkaan kaupunki Satakunnan maakunnassa, Länsi-Suomen läänissä (kuva 3.1.). Porin seutu, jonka muodostavat Harjavalta, Huittinen, Kokemäki, Luvia, Merikarvia, Nakkila, Pomarkku, Pori ja Ulvila, on Suomen 7. suurin kaupunkiseutu. Väkiluvultaan Pori on Suomen 11. suurin kaupunki, ja se kuuluu muuttovoittokuntaan. Kaupunki on tunnettu erityisesti kesätapahtumistaan, kuten jokavuotisista Pori Jazz-festivaaleista sekä SuomiAreena-keskustelufoorumista. Kaupungin keskustan läpi virtaa Kokemäenjoki ja meren rannalla sijaitsevat Yyterin hiekkaranta sekä yksi Suomen syvimmistä satamista, Porin Satama. (Porin kaupunki 2014a; Porin kaupunki 2014d; Porin kaupunki 2014e; Porin Seudun Matkailu Oy MAISA 2015; Porin seutu - Karhukunnat 2015.)



Kuva 3.1. Porin kaupungin sijainti (Paikkatietoikkuna 2015, muokattu).

Korkeakouluasteella Porissa opetusta tarjoavat Satakunnan ammattikorkeakoulu, Diakonia-ammattikorkeakoulu sekä Porin yliopistokeskus. Yliopistokeskuksessa opetuksesta vastaavat Tampereen teknillinen yliopisto, Tampereen yliopisto, Turun yliopisto, Turun kauppakorkeakoulu ja Aalto-yliopiston taideteollinen korkeakoulu. Lisäksi Satakunnassa opetusta tarjoavat Turun yliopiston opettajankoulutuslaitos Raumalla ja Satakunnan ammattikorkeakoulun yksiköt Raumalla, Huittisissa sekä Kankaanpäässä. Yhteensä korkeakouluopiskelijoita on Satakunnassa yli 10 000. (Porin kaupunki 2014c.)

Peruskouluverkko ja toisen asteen koulutusmahdollisuudet ovat Porissa laajat. Peruskouluja on yhteensä 28 ja erityiskouluja neljä, joissa opiskelee yhteensä noin 7 300 oppilasta. Lukioita on kaupungissa kuusi, joista yksi toimii aikuislukiona. Yhteensä lukioissa opiskelijoita on noin 1 600. Ammatillista koulutusta sekä oppisopimuskoulutusta tarjoaa Porissa Länsirannikon koulutus Oy WinNova, jolla on toimipaikkoja Porissa yhteensä 15. Porissa opetusta tarjoavat myös muun muassa Palmgren-konservatorio, Porin taidekoulu, Satakunta Sports Academy, Porin kesäyliopisto, Suomen Ilmailuopisto sekä kansalaisopistot. (Porin kaupunki 2014c; Länsirannikon koulutus Oy WinNova 2015.)

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt esityksen Porin kouluverkon kehittämisestä lähivuosien aikana. Uudistuksen myötä koulujen määrä vähenee, kun lukioita ja peruskouluja lakkautetaan, ja niiden oppilaat siirretään toisiin kouluihin. Ensimmäiset muutokset tulevat voimaan jo syksyllä 2015. (Porin kaupungin kouluverkon kehittäminen. 2014.) Kouluverkkouudistus tulee lisäämään oppilaiden liikkumistarvetta ja liikennemääriä. Myös mopojen ja mopoautojen määrä sekä näiden vaatima pysäköintitilarave tulevaisuudessa kasvaa koulumatkojen pidentyessä.

3.2 Liikenneturvallisuustyö Porissa

Liikenneturvallisuustyö Porissa on alkanut virallisesti vuonna 1954, jolloin Porin kaupunginhallituksen päätöksellä perustettiin Porin kaupungin liikennetoimikunnan liikennevalistusjaosto. Jo tätä ennen kaupungissa oli toiminut noin kolmen vuoden ajan vapaaehtois pohjalta rekisteröimätön liikennetoimikunta. Vuonna 1970 toimikuntaan liittyi mukaan kaupungin edustaja, ja liikennevalistusjaoston nimi muutettiin Porin liikennetoimikunnaksi. Liikennetoimikunnan toimintaan kuuluivat muun muassa erilaisten liikennekilpailuiden ja liikenneviikon järjestäminen sekä tiedotus- ja koulutustoiminta. Nykyisenlaista laaja-alaista liikenneturvallisuustyötä on tehty Porissa aina 1980-luvun puolivälistä asti. Porin pitkäaikainen liikenneturvallisuusvisio on sama kuin koko Suomen tavoite eli ”kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. (Lahti 1992; Porin kaupunki 2012; Klang et al. 2013; Välimäki 2013.)

Porissa on laadittu vuonna 2010 Porin liikenneturvallisuussuunnitelma sekä vuonna 2013 Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelma. Suunnitelmia päivitetään noin kymmenen vuoden välein. Lisäksi kaupungin katu- ja puistosuunnittelu seuraa ja analysoi liikenneonnettomuustilastoja sekä tutkii ja selvittää muun muassa ihmisten heijastimen käyttöä ja pyöräilykypärän käyttöastetta säännöllisesti. Liikenneturvallisuustyöllä

on vuosittain teema, jota pyritään valistus- ja tiedotustyössä painottamaan. Esimerkiksi vuosien 2013 ja 2014 teemana olivat ”Nuoret ja liikenne” ja vuoden 2012 teemana ”Mopot ja mopoautot liikenteessä”. Porin liikenneturvallisuustyöryhmä ja Porin liikennefoorumi ovat järjestäneet myös erilaisia kampanjoita, kuten ”Vilkuta ajoissa” ja ”Säästä nuori päättä”. Omien kampanjoiden lisäksi järjestetään satunnaisesti ohjelmaa valtakunnallisten liikenneturvallisuuskampanjoiden ja -tapahtumien aikaan. Kaupungissa on esimerkiksi vietetty syksyisin Euroopan liikkujan viikkoa. (Porin kaupunki 2012; Heijastimen käyttö Porissa 2013; Välimäki 2013; Pyöräilykypärän käyttö Porissa 1995–2014 2014.)

Porissa liikenneturvallisuustyöhön on panostettu muodostamalla erilaisia liikennealan ammattilaisista koostuvia kokoonpanoja, jotka pyrkivät työllään kehittämään liikenneturvallisuutta. Poliisin, pelastuslaitoksen sekä kaupungin eri hallintokuntien edustajista koostuva Porin liikenneturvallisuustyöryhmä on nimetty vuonna 1998 ja se kokoontuu noin kaksi kertaa vuodessa. Työryhmän tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää kaupungin pyöräilyolosuhteita. Vuodesta 1996 lähtien toiminut Porin Liikennefoorumi koostuu Lounais-Suomen poliisilaitoksen, Satakunnan autokoulu yhdistyksen, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Porin kuorma-autoilijoiden, Porin taksiautoilijoiden, Ajovarman Oy:n, Ulvilan kaupungin sekä Teknisen palvelukeskuksen edustajista. Liikennefoorumi kokoontuu kuukausittain ja pyrkii erityisesti vuorovaikutteiseen keskusteluun liikenneasioissa. Foorumin tavoitteena on liikenneturvallisuuden ja -ympäristön kehittäminen sekä liikennekäyttäytymisen muuttaminen tiedottamalla, valistamalla ja valvomalla. Toiminnassa keskeistä ovat muun muassa liikenneonnettomuuksien analysointi, liikenneympäristön kehittäminen sekä erilaiset tiedotteet, kuten ”Hyvä tietää liikenteestä” -kirjoitukset. (Porin kaupunki 2012; Välimäki 2013; Porin kaupunki 2014f.)

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdään kaupungissa koko ajan töitä. Kesällä 2013 Kirjurinluotoon valmistui Mannerheimin lastensuojeluliiton Porin paikallisyhdistyksen sekä Porin Lasten ja Nuorten suojelusäätien lahjoittama liikennepuisto Vinkkari (kuva 3.2.). Vinkkari on tarkoitettu 4–12-vuotiaille lapsille ja se on mitoitettu lasten näkökulman mukaan. Liikennepuisto sisältää kaikki oikeasta liikenneympäristöstä löytyvät elementit, kuten liikennemerkkit, liikennevalot, kiertoliittymän ja suojatiet. Käytössä on 22 polkuautoa, kymmenen polkupyörää ja pyöräilykypärää sekä kaksi polkuautobussia. Liikennepuisto on rakennettu lasten liikennekasvatukseen edistämiseksi ja esimerkiksi ennen ajoneuvoon pääsemistä ohjaaja kertoo lapsille liikennesäännöt, joita kaikkien paikalla olijoiden tulee noudattaa. Liikennepuiston säännöissä painotetaan myös vanhempien vastuuta ohjata ja opettaa lapsiaan oikeaan liikennekäyttäytymiseen eri liikennetilanteissa. Puisto on ollut sen perustamisesta lähtien hyvin suosittu. Kahden ensimmäisen toimintavuoden aikana Vinkkarissa on vierailut noin 25 000 lasta. (Porin kaupunki 2014b; Porin kaupunki. 2014h.)



Kuva 3.2. Kirjurinluodon liikennepuisto Vinkkari (Porin kaupunki 2014b).

Alueellisen liikennekasvatustyön parantamiseksi Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradan toimintaa aiotaan laajentaa (kuva 3.3.). Ajoharjoittelurata on valmistunut vuonna 1990, ja parhaillaan odotetaan lopullista päätöstä radan toimintojen laajentamisesta niin sanotuksi turvallisuustaloksi. Laajennuksen suunnitelmat sekä rakennuslupa ovat valmiina, ja rakentamisen on tarkoitus alkaa aikaisintaan toukokuussa 2015. Laajennus valmistuu vaiheittain ja on lopullisesti valmis vuonna 2016. Laajennuksen myötä turvallisuustaloon saadaan muun muassa turvavyökelkka, pyörähdysauto, törmäyspainovaaka, niin sanottu niskatukikelkka, muita törmäysvoimia havainnollistavia laitteita ja liikenneonnettomuudessa vaurioitunut auto. Mahdollisesti paikalle saadaan myös luonnollisen kokoinen jäljitelmä hirvestä. Lisäksi suunnitelmissa on luoda elokuvatila psykologista liikennekasvatusta varten. Elokuvatilassa kolmiulotteisen kuvan avulla pyritään luomaan katsojille aidontuntuinen tilanne onnettomuuspaikan tapahtumista. Uudistuksen ansiosta ajoharjoittelurata tarjoaa laajempaa liikenneturvallisuustietoutta käyttäjille. Nykyisin radalla käy vuosittain yli 3 000 kuljettajatutkintoa suorittavaa oppilasta, ja lisäksi asiakkaita ovat muun muassa hälytysajoneuvojen kuljettajat, yritysten ja yhteisöjen henkilöstöt erilaisine kursseineen sekä esittelytilaisuuksia järjestävät autoliikkeet. Tulevaisuudessa ajoharjoitteluradan asiakaskunnan toivotaan laajenevan, ja rataa voitaisiin hyödyntää muun muassa koulujen liikennekasvatustyössä sekä työpaikkojen virkistystoiminnassa. Radan käyttöä ja sen liiallista kaupallistamista rajoittavat kuitenkin suhteellisen tiukat viranomaismääräykset. Radalla on esimerkiksi tarkat järjestyssäännöt sekä vaatimukset ratakouluttajien vähimmäismääristä. (Porin kaupunki 2011a; Järvinen 2015.)



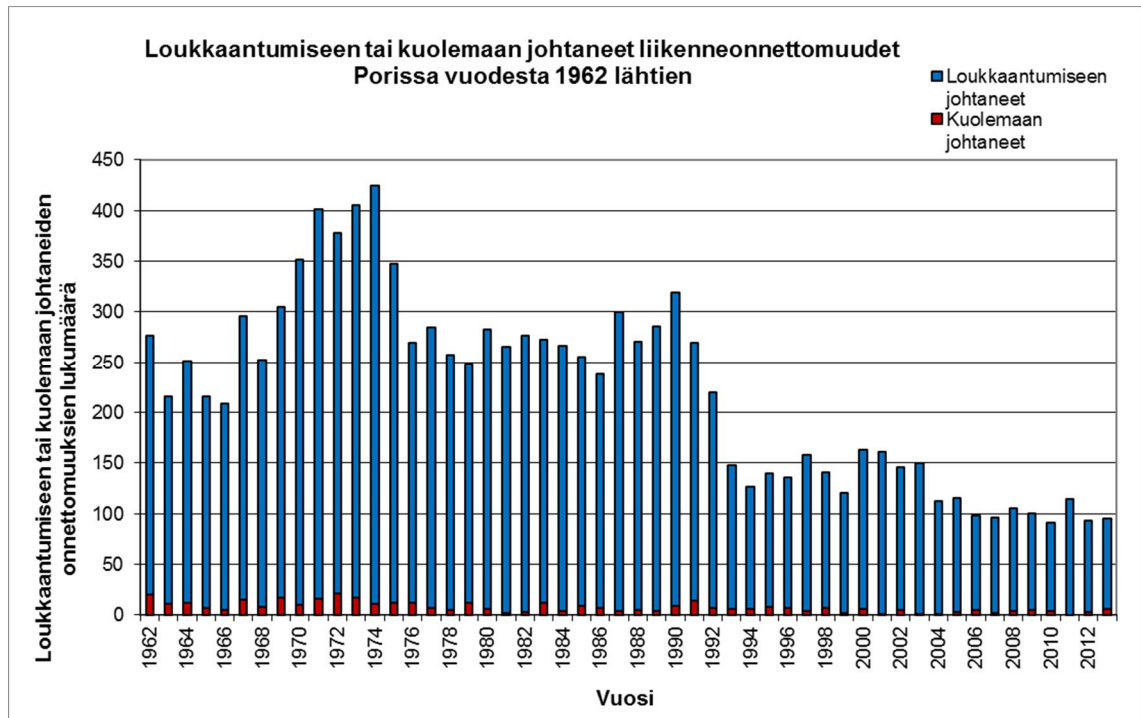
Kuva 3.3. Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoittelurata (Porin kaupunki 2011a).

Porissa myös koulut pyrkivät satunnaisesti järjestämään oppilaille erilaisia teemapäiviä ja tapahtumia, joissa liikenneturvallisuus on esillä. Tällaisen teemapäivän järjesti esimerkiksi Kuninkaanhaan koulu keväällä 2014. Hellitä hetkeksi -päivän yksi teemasta käsitteli liikenneturvallisuutta. Kouluissa myös vierailee satunnaisesti esimerkiksi Liikenneturvan ja poliisin edustajia. Julkisten tahojen lisäksi porilaisten lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta pyrkivät parantamaan myös yksityiset tahot ja henkilöt. Muun muassa Porin seudun isovanhemmat ry, Mannerheimin lastensuojeluliiton Porin paikallisyhdistys, Porin Lasten ja Nuorten suojelusäätiö sekä Porin Yrittäjät ry saivat kunniakirjat vuoden 2015 alussa kiitoksena arvokkaasta vapaaehtoistyöstä lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden parissa. Porin seudun isovanhemmat ry muun muassa ohjaa vuosittain liikennettä koulujen alkaessa ja Mannerheimin lastensuojeluliiton Porin paikallisyhdistys sekä Porin Lasten ja Nuorten suojelusäätiö lahjoittivat vuonna 2013 Porin kaupungille liikennepuisto Vinkkarin. Syksyllä 2014 kaikki koulutiensä aloittaneet porilaislapset puolestaan kutsuttiin Porin Yrittäjien järjestämään liikennepäivään. Päivän aikana oppilaille esiteltiin tärkeitä liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita eri toimipisteissä. (Porin kaupunki 2014g; Porin kaupunki 2014h.)

3.3 Liikenneturvallisuuden nykytila Porissa

3.3.1 Onnettomuudet

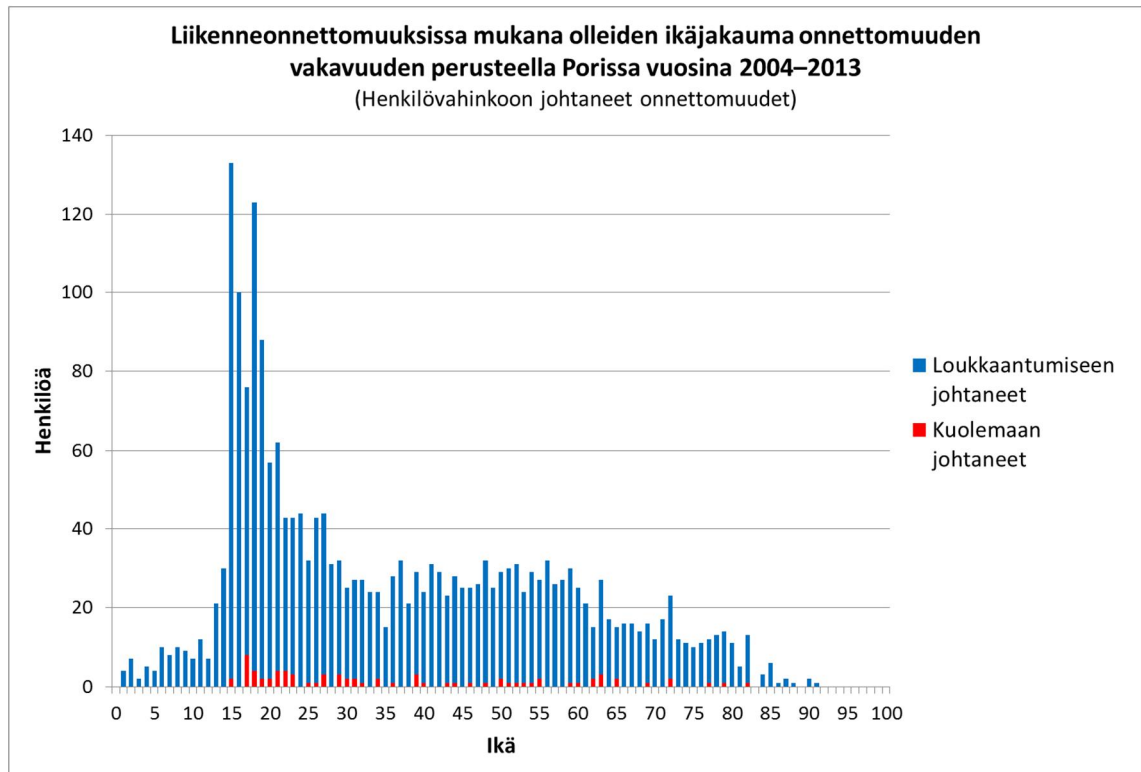
Koko väestö huomioiden Porissa sattui asukasmäärään suhteutettuna hieman enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin koko Suomessa keskimäärin vuosina 2008–2012 (Porin seutu - Karhukunnat 2014). Vuonna 2013 liikenneonnettomuuksissa kuoli Porissa 7 ja loukkaantui 101 henkilöä (Liitu 2014). 1960-luvulta lähtien tarkasteltuna koko väestön liikenneturvallisuuskehitys Porissa on kuitenkin ollut oikeansuuntaista (Porin liikenneturvallisuussuunnitelma 2010 2010). Kuvassa 3.4. on esitetty koko väestön osalta vuosina 1962–2013 henkilövahinkoon ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet Porissa.



Kuva 3.4. Poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet Porissa vuosina 1962–2013 (Tilastoa vuodesta 1962 2015).

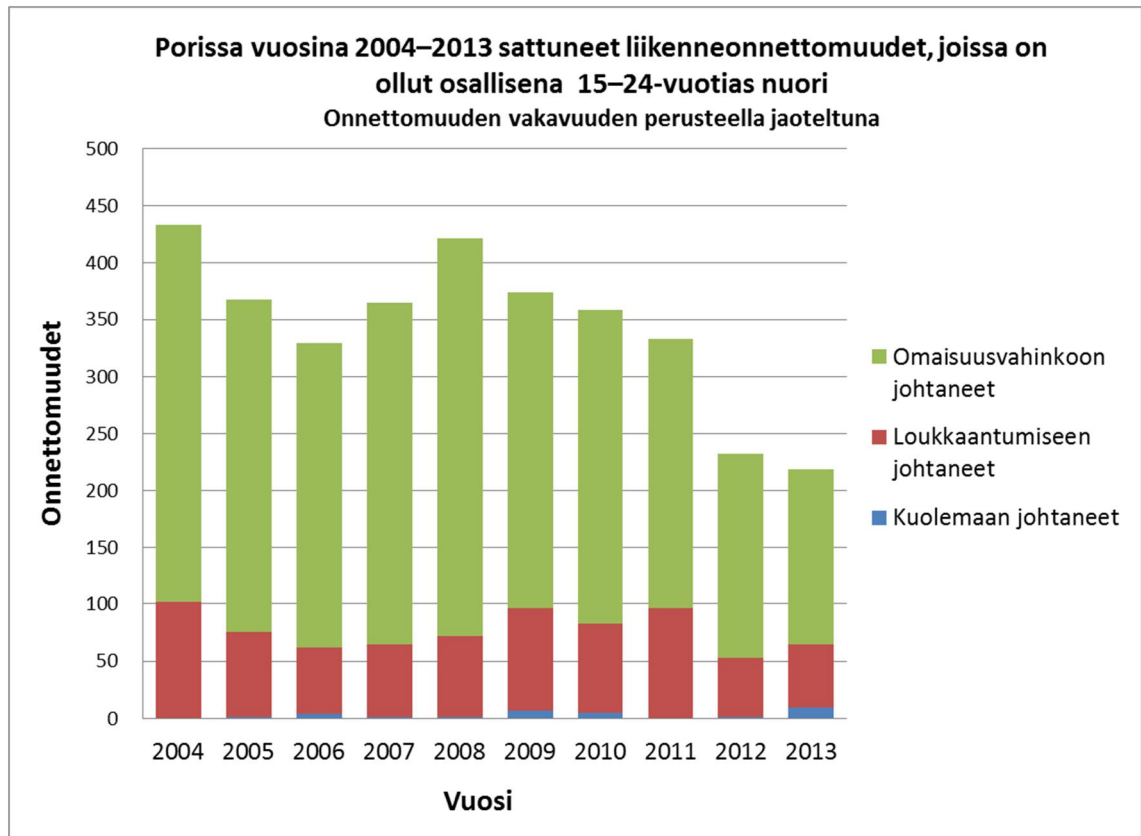
Asukasmäärään suhteutettuna Porin seudulla kuoli tai loukkaantui liikenteessä nuoria selvästi enemmän kuin koko Suomessa keskimäärin vuosina 2008–2012. Tarkasteluaikana Porin seudulla loukkaantui tai kuoli 567 nuorta 100 000 asukasta kohti, kun muualla maassa vastaava luku oli 431. Porin seudun yhteisenä tavoitteena on koko väestön liikennekuolemien määrän puolittaminen ja loukkaantumisten määrän vähentäminen neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Lisäksi Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelmassa painotetaan erityisesti nuorten onnettomuusriskin pienentämistä. (Porin seutu - Karhukunnat 2014.) Myös Porin liikenneturvallisuussuunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen (Porin liikenneturvallisuussuunnitelma 2010 2010).

Nuorten heikko liikenneturvallisuustilanne Porissa on selvästi nähtävissä onnettomuustilastoista. Vuosina 2004–2013 Porissa sattuneissa loukkaantumiseen johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa on ollut vuosittain osallisena keskimäärin 218 henkilöä. Näistä keskimäärin 74, eli noin 34 %, on ollut iältään 15–24-vuotiaita. Vastaavasti vuosina 2004–2013 Porissa sattuneissa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa on ollut vuosittain osallisena keskimäärin 8 henkilöä. Näistä keskimäärin 3, eli noin 38 %, on ollut iältään 15–24-vuotiaita. (Onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013 2013.) Kuvassa 3.5. on havainnollistettu nuorten suhteettoman suuri osuus loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa muuhun väestöön verrattuna.



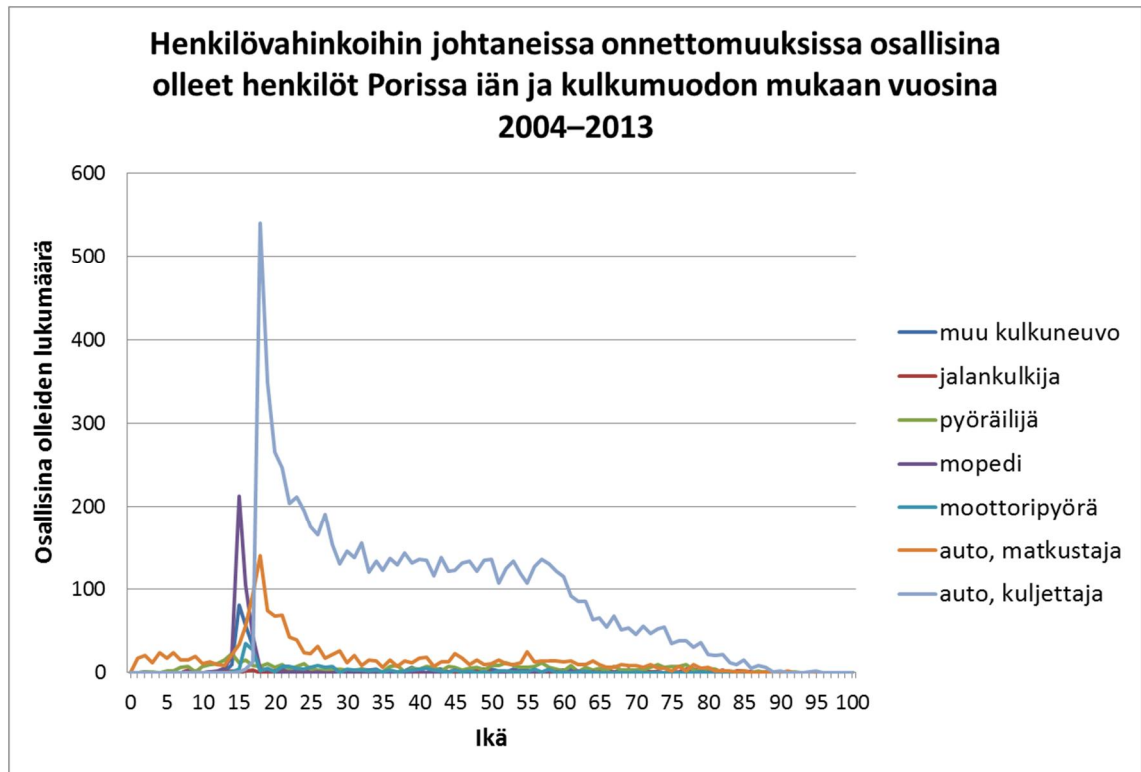
Kuva 3.5. Henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma onnettomuuden vakavuuden perusteella Porissa vuosina 2004–2013 (Henkilövahinko-onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013 2014).

15–24-vuotiaiden nuorten liikenneonnettomuuksien määrä Porissa on vuosien 2004–2013 aikana kuitenkin huomattavasti vähentynyt, kuten kuvasta 3.6. nähdään. Etenkin omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt tarkastelujakson aikana selvästi. Loukkaantumisiin johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on vaihdellut 50–100 kappaleen välillä, mutta selvää laskevaa trendiä ei tässä joukossa ole havaittavissa. Myöskään kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei näy laskevaa trendiä. Vuosien 2004–2013 aikana eniten nuoria oli osallisena kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa vuonna 2013, jolloin osallisena oli 9 nuorta. Vuonna 2009 vastaava luku oli 7 nuorta. Tarkastelujakson aikana, ainoastaan vuosina 2004 ja 2011, yksikään nuori ei ollut osallisena kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa. (Onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013 2013.) 15–24-vuotiaiden ikäryhmässä alkoholilla oli osuutta noin 7 %:ssa onnettomuuksista, kun koko väestön vastaava osuus oli noin 6 %. (Onnettomuudet: ikäjakauma ja alkoholi 2004–2013 2013.)



Kuva 3.6. Porissa vuosina 2004–2013 sattuneet liikenneonnettomuudet, joissa on ollut osallisena 15–24-vuotias nuori. Onnettomuudet on jaoteltu onnettomuuden vakavuuden perusteella. (Onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013 2013.)

Kulkumuodoittain tarkasteltuna suurin osa 15–24-vuotiaista nuorista on ollut osallisena henkilövahinkoihin johtaneissa liikenneonnettomuuksissa toimiessaan henkilöauton kuljettajana. Seuraavaksi eniten nuoret ovat olleet osallisina onnettomuuksissa ajamallaan mopoa tai ollessaan henkilöauton matkustajina. Erityisesti henkilöauton kuljettajana ja matkustajana onnettomuuksissa osallisina ovat olleet 18–20-vuotiaat nuoret, kun taas 15–16-vuotiaat ovat yleisimmin ajaneet mopoa tai liikkuneet luokkaan ”muu kulkuneuvo” luokitellulla kulkuneuvolla. Luokka ”muu kulkuneuvo” sisältää muun muassa mopoautot ja mönkijät. Jalankulun ja pyöräilyn osalta onnettomuuksien osallisten määrässä ei ole suurta eroa nuorten ja muun väestön välillä. (Onnettomuudet: ikäjakauma ja kulkumuoto 2004–2013 2013). Henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa osallisina olleet henkilöt Porissa iän ja kulkumuodon mukaan on esitetty kuvassa 3.7.



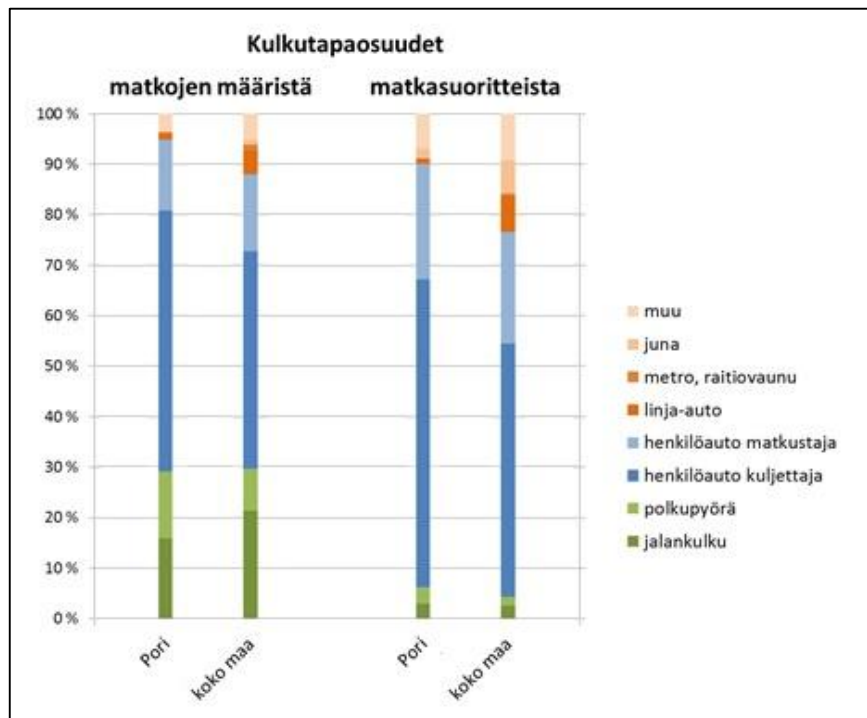
Kuva 3.7. Henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa osallisina olleet henkilöt Porissa iän ja kulkumuodon mukaan vuosina 2004–2013 (Onnettomuudet: ikäjakauma ja kulkumuoto 2004–2013 2013).

Kuten luvussa ”2.2.2 Kuljutavat” on aiemmin esitetty, Porissa oli vuoden 2013 lopussa muihin kuntiin verrattuna eniten mopoautoja ja tämä näkyy myös onnettomuustilastoissa (Liikennevakuutuskeskus 2014). Pelastustoimi on kirjannut mopoauto-onnettomuuksia Porissa 9 kappaletta vuonna 2012, 4 kappaletta vuonna 2013 ja 10. joulukuuta 2014 mennessä 6 kappaletta vuonna 2014. Yhteensä näissä onnettomuuksissa on vakavasti loukkaantunut 2 henkilöä. Kuntien vertailussa ainoastaan Tampereella on sattunut samassa ajassa enemmän Pelastustoimea vaatineita onnettomuuksia, eli yhteensä 25 kappaletta. Turku ja Kangasala ovat tilastoissa Porin jälkeen jaetulla kolmannella sijalla 11 onnettomuudella. Muissa kunnissa tehtäviä on ollut yhteensä alle 10 vertailuajanjakson aikana. (Kokki 2014.)

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat huomattavia kustannuksia Porin kaupungille vuosittain. Koko väestön liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onnettomuuskustannukset Porissa ovat keskimäärin noin 49,9 miljoonaa euroa vuodessa. Kaupungille kohdistuu tästä noin 15–20 %, eli noin 8,7 miljoonaa euroa, muun muassa erilaisina sosiaali- ja terveystoimen menoina. (Klang et al. 2013.) Koska 15–24-vuotiaat nuoret ovat osallisina noin 34–38 %:ssa henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa (Onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013 2013), voidaan arvioida näistä aiheutuvan Porille vuosittain onnettomuuskustannuksia noin 17–19 miljoonaa euroa, josta kaupungille kohdistuu noin 3–3,3 miljoonaa euroa.

3.3.2 Kulkutavat

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Liikennevirasto 2014) mukaan koko väestön kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista tehdyistä matkoista Porissa on noin 30 %, kun koko maassa vastaava luku on noin 29 %. Henkilöautolla, kuljettajana tai matkustajana, tehtyjen matkojen osuus on puolestaan noin 65 %, kun koko maassa osuus on noin 58 %. (Klang et al. 2013; Liikennevirasto 2014.) Matkasuoritteita verrattaessa Porissa liikutaan selvästi muuta maata vähemmän linja-autolla. Vastaavasti henkilöautolla ja polkupyörällä liikutaan muuta maata enemmän. (Liikennevirasto 2014.) Lisäksi Porissa liikutaan paljon mopoilla ja mopoautoilla. Tilastojen mukaan Porissa oli vuoden 2013 lopussa liikennekäytössä 499 mopoautoa ja 3 116 mopoa (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2014a; Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2014b). Porin ja koko Suomen kulkutapaosuudet on esitetty kuvassa 3.8.



Kuva 3.8. Kulkutapaosuudet matkojen määrien ja matkasuoritteen suhteen Porissa ja koko maassa (Liikennevirasto 2014).

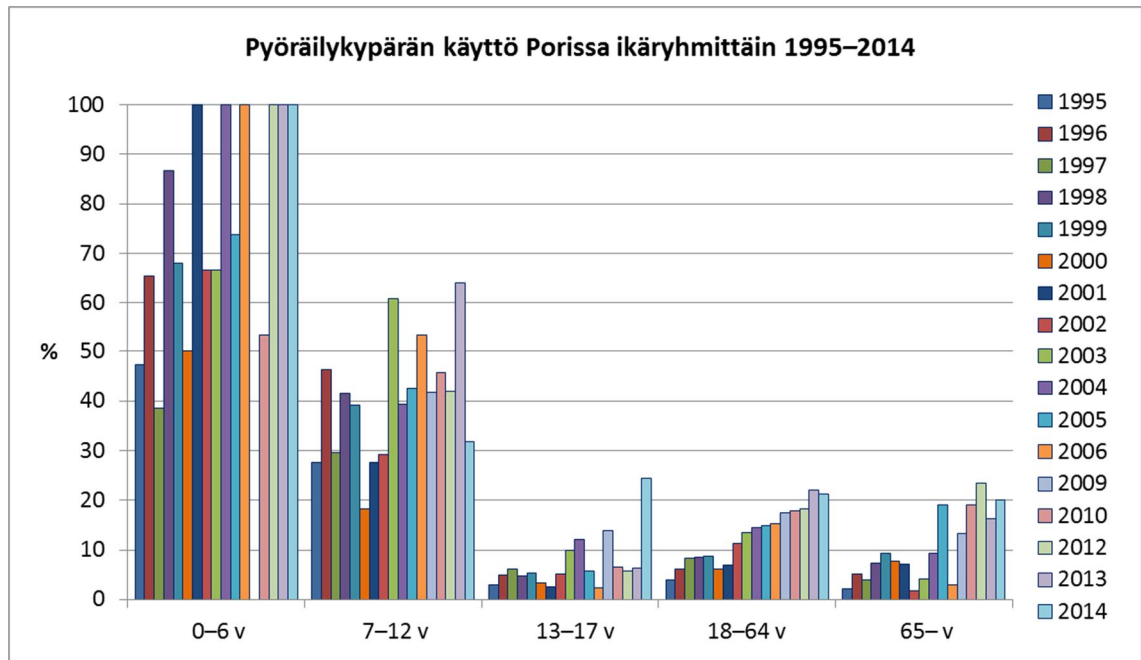
Pori tarjoaa hyvät edellytykset kävelylle ja pyöräilylle sekä niiden kulkutapaosuuksien kasvattamiselle. Kaupungin keskustassa on muun muassa suhteellisen tiheä kevyen liikenteen verkosto, maasto on tasaista ja etäisyydet lyhyitä. Kevyen liikenteen verkosto on kattava myös keskustan ulkopuolella, ja se ulottuu tasokkaana naapurikuntiin asti. (Klang et al. 2013.) Kävelyn ja pyöräilyn asemaa kaupungissa on pyritty parantamaan muun muassa olemalla mukana Tampereen teknillisen yliopiston toteuttamassa PYKÄ-LÄ-projektissa. Projektin tarkoituksena on ollut selvittää keskieuropalaisten kävelyn ja pyöräilyn esimerkkikaupunkien menestystekijät ja soveltaa tietoa suomalaisiin kaupunkeihin. (Porin kaupunki 2011b.)

Joukkoliikenne tuotetaan Porissa pääosin omana tuotantona Porin kaupungin omistaman Porin Linjat Oy:n toimesta. Paikallisliikenne palvelee arkisin työ-, opiskelu- ja asiointimatkoja, mutta iltaisin ja viikonloppuisin vuorotarjonta heikkenee selvästi. Kaupunkiliikenteessä päästään tällä hetkellä kerrostaloalueilla Liikenneviraston määrittelemään houkuttelevaan tasoon, joka on kuudesta tasosta toiseksi paras palvelutasoluokka. Houkuttelevalla tasolla joukkoliikenne on käyttökelpoinen, mutta ei vielä kuitenkaan todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Pientalo- ja työpaikka-alueilla palvelutasoluokka on kolmanneksi paras eli keskitaso, ja haja-asutusalueilla saavutetaan toiseksi huonoin taso eli minimitaso. Joukkoliikennettä täydennetään palvelu- ja asiointiliikenteellä. Paikallisliikenteessä tehdään vuosittain noin 1,7 miljoonaa matkaa, mutta kausivaihtelu on voimakasta ja etenkin kesäisin ihmiset suosivat mieluummin pyöräilyä. (Porin seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely 2012–2016 2011.)

3.3.3 Turvavarusteiden käyttö

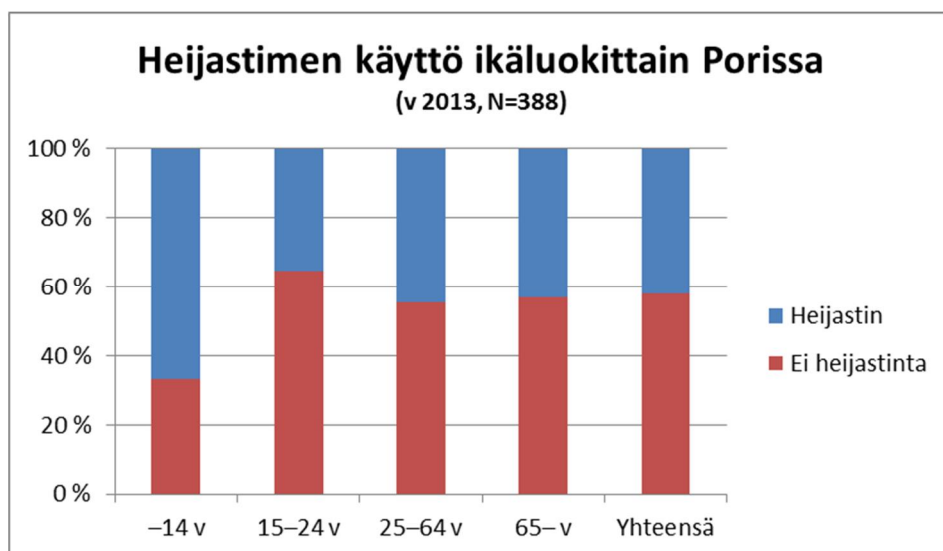
Porin kaupungin katu- ja puistosuunnittelu kerää vuosittain tietoa kaupunkilaisten pyöräilykypärän käytöstä ja muutaman vuoden välein heijastimen ja turvavyön käytöstä. Esimerkiksi pyöräilykypärän käytön havainnointitutkimukset on tehty vuosittain samoissa paikoissa samoihin kellonaikoihin, joten tulokset ovat vertailukelpoisia. Kaiken kaikkiaan erilaisten liikenneturvallisuutta parantavien turvavarusteiden käyttöasteet ovat Porissa pienempiä kuin muualla Suomessa. Turvavarusteiden käytön lisääminen on mainittu yhtenä keskeisenä tavoitteena Porin liikenneturvallisuussuunnitelmassa (Porin liikenneturvallisuussuunnitelma 2010 2010).

Pyöräilykypärän käyttöaste koko väestöllä vuonna 2014 oli Porissa noin 22 %, kun alle 7-vuotiaita ei huomioida tuloksissa. Koko maassa kypärää käytti vuonna 2014 41 % pyöräilijöistä (Liikenneturva 2013b). Käyttöaste on noussut Porissa hyvin tasaisesti vuodesta 2000 lähtien, jolloin käyttöaste oli noin 7 %. Vähiten kypärää käyttävät 13–17-vuotiaiden ikäryhmä sekä yli 65-vuotiaat. Kaikissa ikäluokissa käyttöaste on kuitenkin kasvanut viime vuosina suhteellisen tasaisesti. (Pyöräilykypärän käyttö Porissa 1995–2014 2014). Pyöräilykypärän käyttöasteen kehitys ikäryhmittäin on esitetty kuvassa 3.9.



Kuva 3.9. Pyöräilykypärän käyttö Porissa ikäryhmittäin 1995–2014 (Pyöräilykypärän käyttö Porissa 1995–2014 2014).

Liikenneturvan mukaan Suomessa keskimäärin joka toinen jalankulkija käyttää heijastinta (Liikenneturva 2013d). Porissa tehtyjen tutkimusten mukaan vuonna 2013 heijastinta käytti noin 42 % liikkujista. Vähiten heijastinta käyttivät 15–24-vuotiaiden ikäryhmä ja eniten alle 14-vuotiaat. Miesten ja naisten välillä heijastimen käytössä ei ollut havaittavissa eroja. (Heijastimen käyttö Porissa 2013 2013.) Heijastimen käyttöaste Porissa ikäryhmittäin on esitetty kuvassa 3.10.



Kuva 3.10. Heijastimen käyttö ikäluokittain Porissa vuonna 2013 (Heijastimen käyttö Porissa 2013 2013).

Myös turvavyön käyttöaste on heikko koko Suomeen verrattuna. Porin kaupungin tekemän tutkimuksen (Turvavyön käyttö 2010 ja 2014 2014) mukaan henkilöauton etupenkillä matkustavista turvavyötä käyttää taajama-alueella noin 91 % ja taajaman ulkopuolella noin 94 %. 15–24-vuotiaiden ikäryhmässä turvavyön käyttö on harvinaisempaa. Turvavyötä käyttää vain noin 60 % taajama-alueella henkilöauton takapenkillä matkustavista nuorista. (Turvavyön käyttö 2010 ja 2014 2014.) Vuonna 2011 valmistuneen tutkimuksen mukaan koko Suomessa 15–24-vuotiaista miehistä 91,7 % ja naisista 97,2 % ilmoitti käyttävänsä turvavyötä etupenkillä. Takapenkillä vastaavat prosentit olivat miehillä 87,6 % ja naisilla 93,3 %. Liikenneturvan tarkkailujen mukaan nuorten turvavyön käyttöaste on kuitenkin paikoin vain noin 50 %. (Liikenneturva 2013e.)

4 ASIANTUNTIJAHAASTATTELUT JA KYSELYTUTKIMUKSET

4.1 Asiantuntijahaastattelut

Nuorten liikenneturvallisuuden parissa työskentelee monen eri alan ammattilaisia. Tätä diplomityötä varten haastateltaviksi pyydettiin erityisesti asiantuntijoita, jotka ovat työssään tekemisissä liikenteessä lainvastaisesti toimineiden nuorten kanssa. Lisäksi haastateltavaksi pyydettiin ammattilaista, joka työssään näkee nuorten kuljettajien todellisen osaamisen ja asenteet sekä niiden kehityksen ja muutoksen.

Diplomityötä varten haastattelun antoivat kihlakunnansyyttäjä Petri Törmälä, vanhempi konstaapeli Juha Grönlom ja liikenneopettaja Pertti Jaakkola. Haastateltavat ovat kertoneet omat ammatilliset mielipiteensä, eikä niitä voida yleistää syyttäjälaitoksen, poliisiorganisaation tai kuljettajaopetusta antavien tahojen virallisiksi kannoiksi.

4.1.1 Kihlakunnansyyttäjä

Syyttäjän tehtävänä on huolehtia rikosoikeudellisen vastuun toteuttamisesta. Syyttäjä suorittaa esitutkimamateriaalin pohjalta syyteharkinnan eli arvioi onko rikos tehty ja onko siitä syyttämiseksi riittävästi näyttöä. Syyteharkinnan päätteeksi syyttäjä pääsääntöisesti joko nostaa syytteen tai tekee päätöksen syyttämättä jättämisestä. (Syyttäjälaitos 2014.) Liikenneturvallisuuden kanssa syyttäjä on tekemisissä erityisesti, kun rikosnimikkeinä ovat liikennetrikkomus, liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta sekä rattijuopumusrikokset. Vakavammat liikenteessä tapahtuneet rikkomukset päättyvät syyttäjälle syyteharkintaan. (Törmälä 2014.)

Kihlakunnansyyttäjä Petri Törmälä työskentelee Salpausselän syyttäjänvirastossa. Syyttäjän näkemyksen mukaan nuoret syyllistyvät useimmiten ylinopeuksiin, ajamiseen ilman voimassa olevaa ajo-oikeutta sekä rattijuopumukseen. Syyttäjän mukaan nuoret syyllistyvät usein erityisesti törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka tarkoittaa pääsääntöisesti sitä, että nopeuden ylitys on ollut yli 50 km/h. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen seurauksena on pääsääntöisesti sakkorangaistuksen lisäksi ajokielto. Tätä pienemmissä ylinopeuksissa ajokieltoa ei tuomioistuimen toimesta useimmiten määrätä. (Törmälä 2014.)

Nuorten rattijuopumustapaukset ovat syyttäjän näkemyksen mukaan lievässä kasvussa, vaikka muuten nuorten liikennetrikkomusten määrä on lievässä laskussa. Erityisesti alkoholin vaikutuksen alaisena ajavien tyttöjen osuus on noussut viime vuosina. Törkeään rattijuopumukseen nuoret eivät kuitenkaan useimmiten syyllisty. Muuhun

väestöön verrattuna nuoria jää enemmän kiinni huumausaineiden alaisena ajamisesta. (Törmälä 2014.)

Sekä rattijuopumus- että ylinopeustapauksissa nuorten käyttäytymismallissa on selvästi havaittavissa korkea tahallisuusaste sekä välinpitämätön asenne. Nuoret ajavat tietoisesti alkoholin vaikutuksen alaisena, ja usein nuoren kuljettajan kyydissä on muita henkilöitä, kun hän jää kiinni rikkomuksesta. Erityisesti nuorille miehille on tyypillistä syyllistyä samalla kertaa useampaan rikkomukseen eli esimerkiksi ajamiseen alkoholin vaikutuksen alaisena ylinopeutta ilman voimassa olevaa ajo-oikeutta. Tämän lisäksi kuljettaja saattaa vielä yrittää paeta poliisia. Yleisesti nuoret eivät osaa antaa selitystä tekemisilleen, mutta ylinopeustapauksissa syyksi kerrotaan yleensä kokeilunhalu. Syyttäjä ei kohtaa työssään nuoria, jotka selittäisivät tekemisiään liikennesääntöjen osaamattomuudella. (Törmälä 2014.)

Syyttäjän mukaan rikkeistä pitää seurata rangaistus, mutta rangaistusten koventaminen ei toimi ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä. Nykyinen rangaistusasteikko antaisi mahdollisuuden koventaa tuomioita, mutta suomalainen oikeuskäytäntö on muotoutunut suosimaan nykyisiä kohtuullisen lieviä rangaistuksia. Lisäksi alle 21-vuotias on nuori rikoksenteekijä, joka saattaa saada ikänsä vuoksi lievemmän rangaistuksen. Mikäli joi-tain rangaistuksia halutaan koventaa, nykyistä ankarammat ajokiellot voisivat tulla ky-seeseen. Etenkin nuorilla ajokieltorangaistus on monesti vaikuttavampi seuraamus kuin pelkkä sakkorangaistus, ja ajokieltoja rikotaan hyvin harvoin. Vaihtoehtona voisi olla myös nuorten sakkorangaistusten muuntaminen esimerkiksi liikennevalistuskurssiin tai yhdyskuntapalveluun, joiden avulla pyrittäisiin vaikuttamaan nuorten asenteisiin. On kuitenkin huomioitava, että työhön pakottaminen on vastoin Suomen perustuslakia. (Törmälä 2014.)

4.1.2 Vanhempi konstaapeli

Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Liikenneturvallisuudesta huolehtiminen on osa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämistä. (Poliisi 2015.)

Vanhempi konstaapeli Juha Grönbloom työskentelee Lounais-Suomen poliisilaitoksella. Vanhemman konstaapelin mukaan nuorten yleisin rikkomus liikenteessä on ylinopeus. Muita nuorille tyypillisiä rikkomuksia ovat lievät rattijuopumukset viikonloppuisin, mopolla tai moottoripyörällä ajaminen etupyörä ylös nostettuna eli niin sanottu keuliminen, kaistasääntöjen rikkominen sekä muissa ikäluokissa harvinainen pakeneminen. Lisäksi risteysajossa ja väistämisvelvollisuustilanteissa on nuorilla usein vaikeuksia. (Grönbloom 2014.)

Vanhemman konstaapelin mukaan nuorten rikkeistä muun muassa keuliminen osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, koska ajoneuvon ohjattavuus pelkällä takapyörällä ajettaessa on erittäin huono. Keuliminen osoittaakin nuorille, ja erityisesti pojille, tyypillistä näyttämisen halua. Näyttämisen halu ja ryhmäpaine tulevat esiin myös ylinopeuksissa sekä muun muassa leikkikentillä ja kevyen liikenteen

väylillä ajamisessa. Nuorten ylinopeudet ovat keskimäärin kovempia kuin muulla väestöllä, ja liikenneerikkomukset vaikuttavat kasaantuvan samoille henkilöille. Useimmissa tapauksissa vanhempi konstaapeli toivoisi kovempia rangaistuksia liikenneerikkomuksista, ja erityisen hyvänä ja toimivana rangaistuksena nuorille hän pitää ajokieltoa. (Grönblom 2014.)

Vanhemman konstaapelin havaintojen mukaan mopoautojen yleistyminen näkyy liikenteessä. Mopoauton kuljettajien liikenneosaaminen on heikompaa kuin henkilöauton kuljettajilla, ja liikennekäyttäytymisessä on usein huomautettavaa. Osaaminen on kuitenkin suhteellisen samalla tasolla mopon kuljettajien kanssa. Mopoautot ovat kuitenkin tuoneet mukanaan uusia ongelmia, joista esimerkkinä muun muassa mopoautossa kuljettavien henkilöiden sallitun määrän huomattavat ylitykset. Esimerkiksi Porissa pysäytetyssä mopoautossa on parhaimmillaan ollut kyydissä kuusi henkilöä. (Grönblom 2014.)

Kevytmoottoripyörän kuljettajien ajo- ja käsittelytaidot ovat vanhemman konstaapelin mukaan selvästi parempia kuin mopon kuljettajien, joten hän näkee erittäin positiivisena asiana mopo- ja mopoautokorttien ajo- ja teoriaopetuksen määrän lisääntymisen. Liikenteessä parannusta ei kuitenkaan tällä hetkellä vielä juurikaan näe. (Grönblom 2014.)

Nuorten liikenneerikkomusten määrä ei ole viime vuosina merkittävästi muuttunut suuntaan tai toiseen. Poliisin tilastoissa mahdollisesti näkyvät vaihtelut ovat suurimmaksi osaksi selitettävissä resurssien sen hetkiselä kohdentamisella haluttuihin tehtäviin. Vanhemman konstaapelin mielestä poliisin olisi kuitenkin hyvä näkyä kouluissa nykyistä enemmän, ja saattaa lasten ja nuorten tietoisuuteen liikenteen vaarat. Asioiden tiedostaminen auttaa muuttamaan asenteita, ja tässä hyvänä apuna voitaisiin käyttää onnettomuuksien uhreja ja heidän tarinoitaan. Vanhempi konstaapeli kannattaa myös ajatusta erityisesti nuorille suunnatusta, säännöllisesti järjestettävästä tapahtumasta, jossa esimerkiksi lentokentällä saisi turvallisesti testata autonsa, moottoripyöränsä, moponsa tai mopoautonsa suoritustehoa. (Grönblom 2014.)

4.1.3 Liikenneopettaja

Liikenneopettajalla on merkittävä rooli liikenteen kehittämisessä turvallisemmaksi. Eri-tyisesti nuorten liikenneturvallisuuteen liikenneopettajat vaikuttavat antamalla mopon, mopoauton, moottoripyörän sekä henkilöauton kuljettajakoulutusta. Muun muassa henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksen perusvaiheessa liikenneopettaja kouluttaa nuoria kuljettajia yhteensä vähintään 37 ajo- ja teoriatunnin ajan, joten hänen ammattitaitonsa on tärkeässä osassa nuorten liikenneturvallisuuden parantamisessa. (Autokoululiitto 2014.)

Pertti Jaakkola toimii kuljettajakoulutusta tarjoavan Porin Ajo-Expert Oy:n toimitusjohtajana ja liikenneopettajana. Hänen mukaansa mopokorttia suorittavien henkilöiden määrä on viime vuosina ollut laskussa. Aiemmin, kun mopokortin suorittamiseen riitti ainoastaan hyväksytty teoriakoe, mopokortin suoritti merkittävän suuri osa nuorista. Myös vuoden 2011 ajokorttiuudistuksen jälkeen mopo- tai mopoautokortin suorittavien

nuorten määrä pysyi suhteellisen korkeana. Viime vuosien heikko taloustilanne on kuitenkin vähentänyt sekä mopo- ja mopoautokorttien että moottoripyöräkorttien hankintaa. Nuorten keskuudessa mopokortin hankinta on edelleen suositumpaa kuin mopoautokortin hankinta. (Jaakkola 2014.)

Liikenneopettaja on tyytyväinen vuoden 2011 ajokorttiuudistukseen, jonka jälkeen on pitänyt suorittaa tutkinto erikseen mopolle ja mopoautolle. Myös uudistuksen tuoma pakollinen kuljettajaopetus sekä ajoneuvosta riippuen ajo- tai käsittelykoe, saa häneltä kiitosta. Nuorten vanhemmilta on myös tullut positiivista palautetta ajokorttiuudistuksesta, vaikka lakiehdotus aikanaan aiheuttikin vastustusta etenkin aikaisempaa selvästi korkeampien maksujen vuoksi. Nuorten vanhemmat ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä, koska uusilla kuljettajilla on uudistuksen ansiosta paremmat valmiudet toimia liikenteessä. (Jaakkola 2014.)

Lakiin liikenneopettaja tekisi kuitenkin muutaman muutoksen. Hän kannattaa ajatusta ajotuntien määrän lisäyksestä sekä mopo- että mopoautokorttien kuljettajaopetukseen. Tällä hetkellä vain mopoautokorttia varten vaadittavan ajokokeen hylkäysprosentti on liikenneopettajan mukaan melko suuri, mikä osaltaan kertoo lisätuntien tarpeesta. Mopo- ja mopoautokuljettajien liikenneosaaminen on myös selvästi heikompaa kuin henkilöautokuskien. Nykyisen kolmen ajotunnin sijaan liikenneopettaja pitäisi sopivana määränä kuutta ajotuntia sekä mopo- että mopoautokorttia suorittaville. Teoriaopetuksen määrä on liikenneopettajan mielestä nykyisellään riittävä, eikä hän näe myöskään tarpeelliseksi lisätä mopo- tai mopoautokorttien kuljettajatutkintoon pimeällä ajamisen opetusta tai liukkaan kelin ajoharjoittelua. Liikenneopettaja kuitenkin kannattaa ajatusta ajokokeen lisäämisestä myös mopon kuljettajatutkintoon. Lisäksi olisi hyvä lyhentää lyhytaikaisen henkilöauton ajokortin voimassaoloaikaa kahdesta vuodesta yhteen vuoteen, jotta uusi kuljettaja ei saisi esimerkiksi ajaa lähes kahta vuotta liikenteessä ilman pimeällä ajamisen koulutusta. (Jaakkola 2014.)

Tyttöjen ja poikien liikennekäyttäytymisessä voidaan havaita joitain eroavaisuuksia. Yleisellä tasolla voidaan sanoa, että ajoneuvojen käsittelytaito on pojilla parempi kuin tytöillä. Vastaavasti tytöt ovat varovaisempia, eivätkä edes kuvittele olevansa hyviä ja kuolemattomia kuten pojat. Liikenneopettajan mukaan työssä näkee hyvin vanhempien ajotyylin vaikutuksen nuoren liikennekäyttäytymiseen, ja suhteellisen helposti voi myös nähdä, ketkä nuorista kuljettajista kuuluvat riskinottajien ryhmään. Nuorten asenteet ovat myös muuttuneet vuosien varrella. Nykyaikana tyypillinen välinpitämätön asenne on erityisen vaarallinen liikenteessä. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi tärkeää korostaa asenteen merkityksen lisäksi vastuullisuutta sekä muiden huomioimista. (Jaakkola 2014.)

Turvallisuudesta sekä turvavarusteiden käytöstä puhutaan kaikkien ajokorttiluokkien teoriaopetuksessa. Turvavarusteiden käyttö alkaa kuitenkin jo pienenä lapsena, jolloin vanhempien vastuulla on näyttää lapsilleen oikeanlaiset toimintatavat ja vaikuttaa heidän asenteisiinsa liikenneturvallisuutta kohtaan. Liikenneopettaja muun muassa kannattaa ajatusta pyöräilykypärän käyttöpakosta turvallisuuden parantamiseksi. Hän muistaa, että aikanaan kypäräpakon tullessa mopoilijoille asia aiheutti paljon julkista keskustelua

ja vastustusta, kuten pyöräilykypärät tänä päivänä, mutta nykyisin katukuvaa katsoessa näkee jokaisella mopoilijalla kypärän. Liikenneopettaja uskoo, että lakimuutos voisi toimia myös pyöräilykypärien kanssa. (Jaakkola 2014.)

Liikenneturvallisuuden parantamista ajatellen Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradan toiminnan laajennus on hyvin positiivinen asia. Nuoret saavat nähdä omin silmin millaista tuhoa liikenneonnettomuuksista voi aiheutua, ja samalla he pääsevät itse testaamaan esimerkiksi turvavyökelkkaa. Liikenneopettaja toivoisi myös koulujen järjestävän erilaisia teemapäiviä liikenteen ja liikenneturvallisuuden ympärille nykyistä enemmän. Nykyisin kouluista ollaan hyvin harvoin yhteydessä autokouluihin, mutta yhteistyötä olisi mahdollista kehittää. Autokoulut järjestävät mahdollisuuksien mukaan myös itse esimerkiksi moottoripyöräilijöille retkiä moottoriradoille, joissa kuljettaja voi turvallisessa ympäristössä opetella muun muassa kaarreaajoa ja turvallisia ajolinjoja. Näiden lisäksi liikenneopettaja kannattaa ajatusta nuorille suunnatusta tapahtumasta, jossa tavallisten kiihdytysajojen lisäksi olisi tarjolla riittävän haastava ajorata. (Jaakkola 2014.)

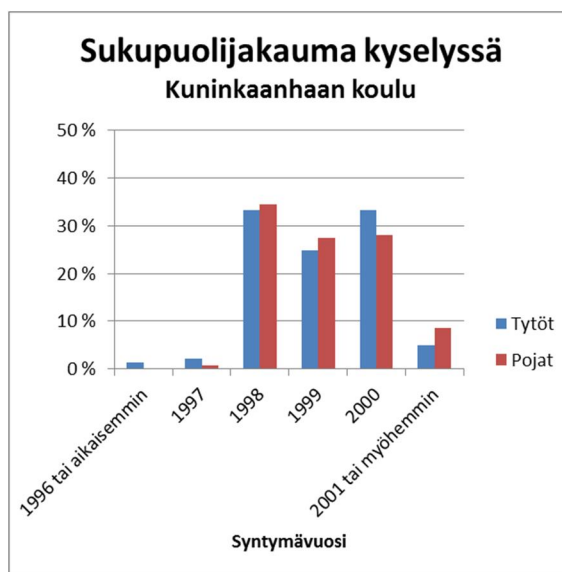
4.2 Kyselytutkimukset

Kyselytutkimusten avulla pyrittiin selvittämään porilaisten nuorten liikennekäyttäytymistä ja asenteita sekä heidän ajatuksiaan liikenneturvallisuuteen liittyvistä osatekijöistä. Kaksi erillistä kyselytutkimusta toteutettiin kahdessa porilaisessa koulussa, Kuninkaankaan koulussa ja Porin Lyseon lukiossa, keväällä 2014. Koulut valittiin niin, että vastaajat olivat pääsääntöisesti iältään 14–18-vuotiaita eli kuuluivat tutkimuksen kohde-ryhmään. Suurimmalla osalla vastaajista oli kyselyhetkellä ikänsä puolesta mahdollisuus omistaa mopon, mopoauton, moottoripyörän tai henkilöauton ajokortti. Iältään ja ajokokemukseltaan erilaisten vastaajien avulla pyrittiin saamaan mahdollisimman monipuolisia näkemyksiä ja mielipiteitä nuorten liikenneturvallisuudesta ja sen parantamisesta.

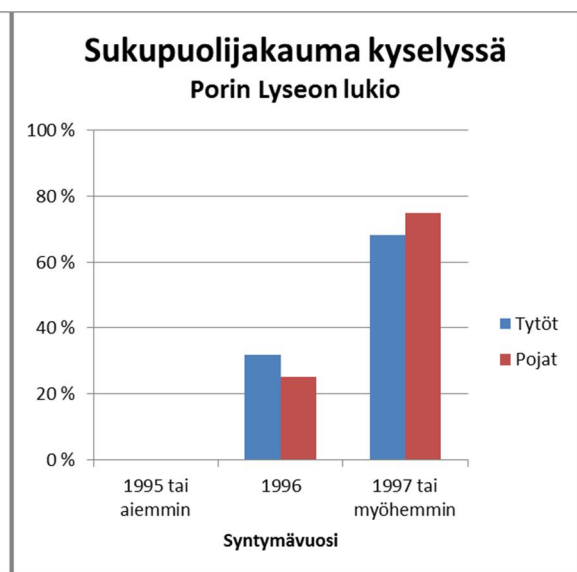
Kyselytutkimus toteutettiin internetpohjaisena kyselynä käyttäen ZEF Arviointikone-kyselyohjelmistoa. Kysely koostui seitsemästä kysymysryhmäkokonaisuudesta ja 27 kysymyksestä, joiden vastaustyyppinä olivat jana-, nelikenttä-, vapaapalaute-, vaihtoehto-, monivalinta- ja yhteystietokysymys. Jokaiseen kysymykseen oli myös mahdollista vastata ”en osaa sanoa”. Tuloksissa on esitetty vain kuhunkin kysymykseen vastanneiden henkilöiden vastaukset. Loput vastaajat on luokiteltu kategoriaan ”en osaa sanoa”. Tarkat kysymyskohtaiset vastaajamäärät (n) on esitetty tulosten yhteydessä. Kyselytutkimuksen kysymykset on esitetty liitteessä 1.

Kyselytutkimuksen lisäksi nuorten mielipiteitä, asenteita ja tietämystä havainnoitiin Kuninkaankaan koulussa 25. maaliskuuta 2014 järjestetyssä Hellitä hetkeksi -päivässä. Teemapäivä sisälsi erilaisia hyvinvointiteemaan liittyviä, puoli tuntia kestäviä tehtävärasteja, joita 6.–9. luokkien oppilaat kiersivät luokittain. Liikenneturvallisuusrastilla olivat edustajat Porin kaupungin katu- ja puistosuunnittelusta, Lounais-Suomen poliisilaitokselta, Liikenneturvasta sekä Ramboll Finland Oy:stä.

Kyselytutkimuksiin vastasi 285 Kuninkaankaan koulun oppilasta ja 115 Porin Lyseon lukion oppilasta. Kuninkaankaan koulun kyselyyn vastanneista yli 90 % oli syntynyt vuosina 1998–2000. Vastaavasti Porin Lyseon lukion kyselyn vastaajat olivat syntyneet vuosina 1996–1998. Sukupuolijakauma Kuninkaankaan koulun kyselyssä oli hyvin tasainen. Naispuolisia vastaajia oli 1 % enemmän kuin miespuolisia. Porin Lyseon lukion kyselyssä noin 69 % vastaajista oli naisia. Kyselyjen sukupuolijakauma syntymävuoden mukaan jaoteltuna on esitetty kuvissa 4.1. ja 4.2. Kuninkaankaan koulun kyselyyn vastanneista noin joka viidennellä vastaajalla oli kyselyhetkellä mopo- tai mopoautokortti. Vastaavasti Pori Lyseon lukion kyselyyn vastanneista mopo- tai mopoautokortin haltijoita oli kyselyhetkellä noin 80 % vastaajista ja henkilöauton ajokortti oli noin 9 %:lla vastaajista.

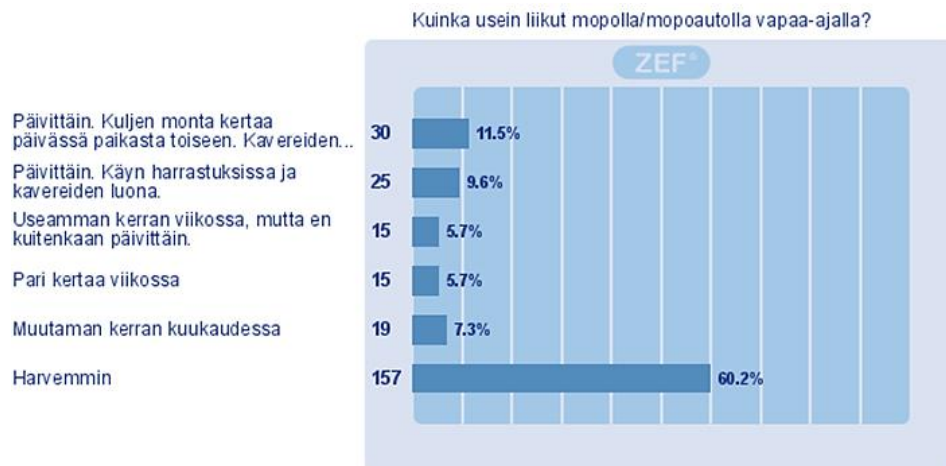


Kuva 4.1. Kuninkaankaan koulun kyselyn sukupuolijakauma syntymävuoden mukaan jaoteltuna. (n=285)

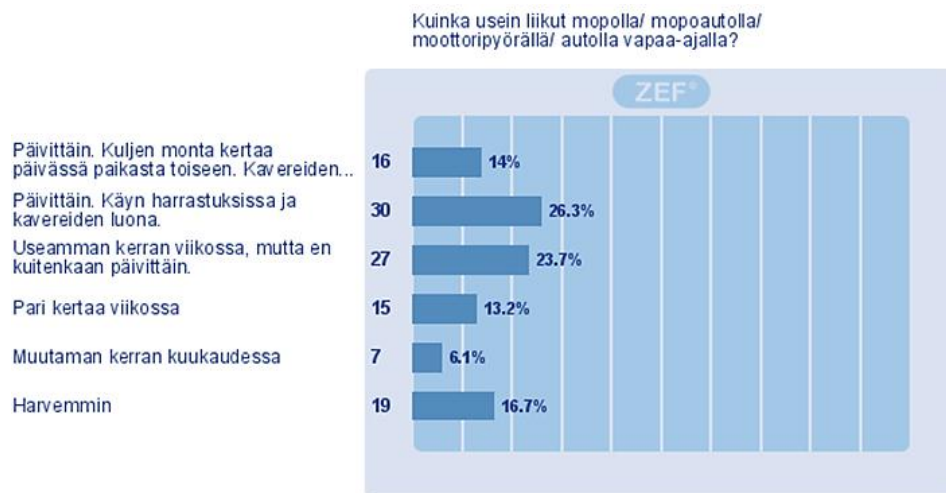


Kuva 4.2. Porin Lyseon lukion kyselyn sukupuolijakauma syntymävuoden mukaan jaoteltuna. (n=115)

Kyselytutkimuksen alussa selvitettiin nuorten liikkumistapoja ja -määriä. Nuorten liikkuminen linja-autolla vapaa-ajalla näyttää kasvavan iän myötä, mutta on kuitenkin suhteellisen vähäistä. Kuninkaankaan koulun kyselyn vastaajista noin 68 % liikkuu vapaa-ajallaan linja-autolla vain muutamia kertoja vuodessa tai harvemmin, ja Porin Lyseon lukion kyselyn vastaajista noin 53 %. Mopoilla, mopoautoilla ja moottoripyörillä liikuttiin selvästi enemmän. Sekä Kuninkaankaan koulun että Porin Lyseon lukion vastauksista (kuvat 4.3. ja 4.4.) huomataan, että mopoilla, mopoautoilla ja moottoripyörillä ajetaan vapaa-ajalla useita kertoja viikossa. Suuri osa vastaajista liikkuu mopolla, mopoautolla tai moottoripyörällä lähes päivittäin, ja suosittua on myös niin sanottu huviajelu eli esimerkiksi kaupungin keskustassa ajaminen ilman selvää syytä. Kuitenkin suuri osa etenkin Kuninkaankaan koulun kyselyn vastaajista liikkuu mopolla tai mopoautolla vapaa-ajallaan vain harvoin, minkä voidaan osaltaan olettaa selittyvän mopo- ja mopoautokorttien haltijoiden suhteellisen pienellä osuudella vastaajista.

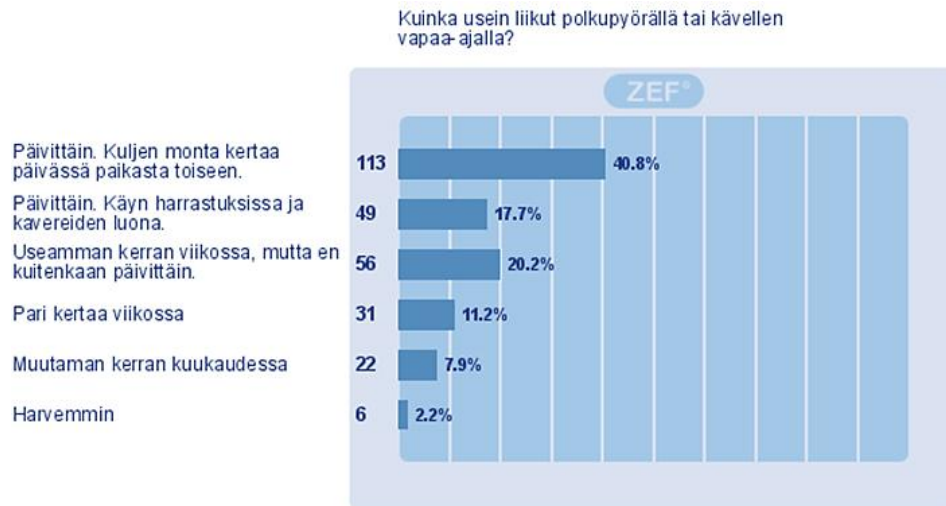


Kuva 4.3. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka usein liikut mopolla/mopoautolla vapaa-ajalla?”. (n=274)

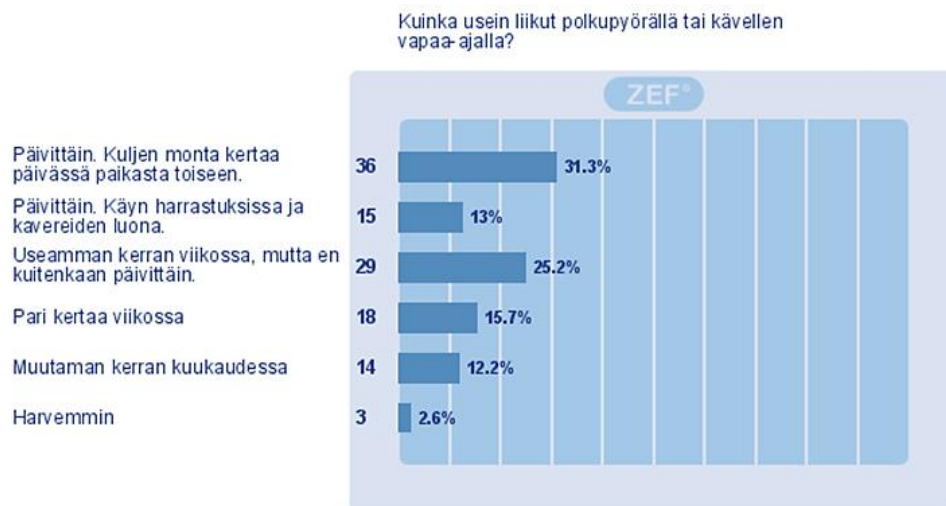


Kuva 4.4. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka usein liikut mopolla/mopoautolla/moottoripyörällä vapaa-ajalla?”. (n=115)

Pyöräily ja jalankulku ovat suosittuja liikkumismuotoja nuorten keskuudessa. Useamman kerran viikossa vapaa-ajallaan kävellen ja pyöräillen liikkuvien osuus on Kuninkaanhaan koulun kyselyssä noin 79 % ja Porin Lyseon lukion kyselyssä noin 70 % (kuvat 4.5. ja 4.6.). Vain muutaman kerran kuukaudessa tai tätä harvemmin liikkuu kuitenkin huomattavan suuri määrä, noin 10–15 % kaikista vastaajista. Päivittäin kävellen ja pyörällä liikkuvien osuus näyttää kyselyn tulosten mukaan laskevan iän myötä. Tämän voidaan olettaa johtuvan muun muassa kävellen ja pyörällä tehtyjen matkojen korvaantumisella mopolla ja mopoautolla tehtävillä matkoilla.



Kuva 4.5. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka usein liikut pyörällä tai kävellen vapaa-ajalla?”. (n=277)

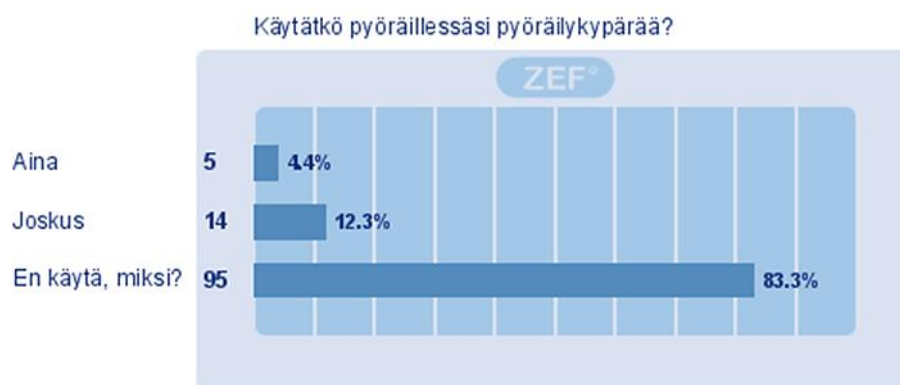


Kuva 4.6. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka usein liikut pyörällä tai kävellen vapaa-ajalla?”. (n=115)

Nuorten pyöräilykypärän käyttöaste on kyselyn tulosten perusteella hyvin samankaltainen kuin Porin kaupungin aiemmissa havainnointitutkimuksissa on käynyt ilmi. Pyöräilykypärää aina käyttävien osuus on kyselyjen tulosten perusteella noin 11 % Kuninkaanhaan koulun kyselyssä ja noin 4 % Porin Lyseon lukion kyselyssä, kun kypärän käyttöaste 13–17-vuotiaiden ikäryhmässä on aiempien tutkimusten mukaan ollut viimeisen kymmenen vuoden aikana noin 10 % (Pyöräilykypärän käyttö Porissa 1995–2014 2014). Pyöräilykypärää aina tai joskus käyttävien osuus on yhteensä noin 34 % Kuninkaanhaan koulun kyselyssä ja noin 17 % Porin Lyseon lukion kyselyssä (kuvat 4.7. ja 4.8.).

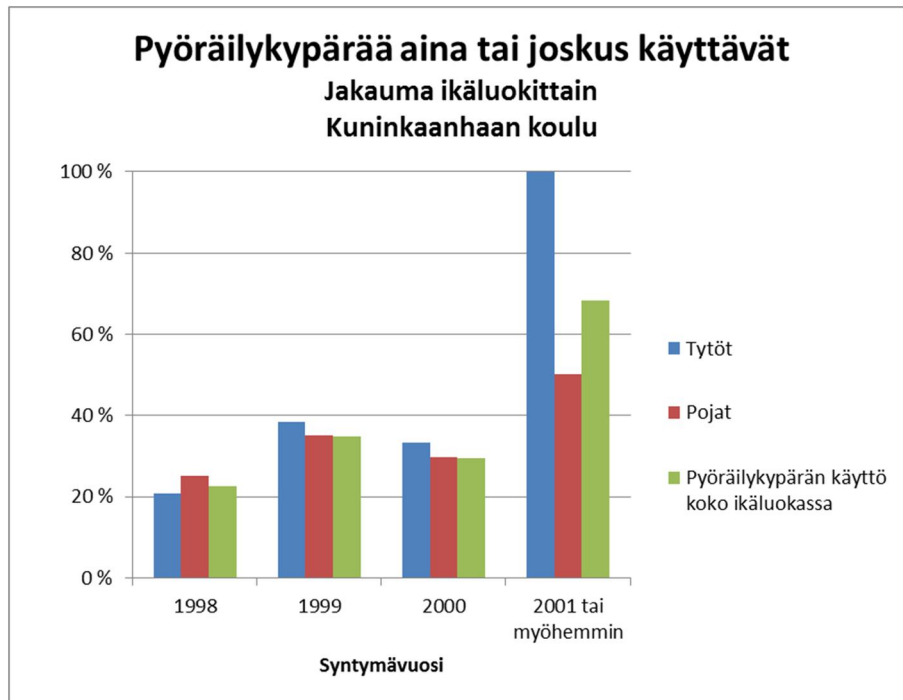


Kuva 4.7. Kuninkaankaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Käytätkö pyöräillessäsi pyöräilykypärää?”. (n=275)

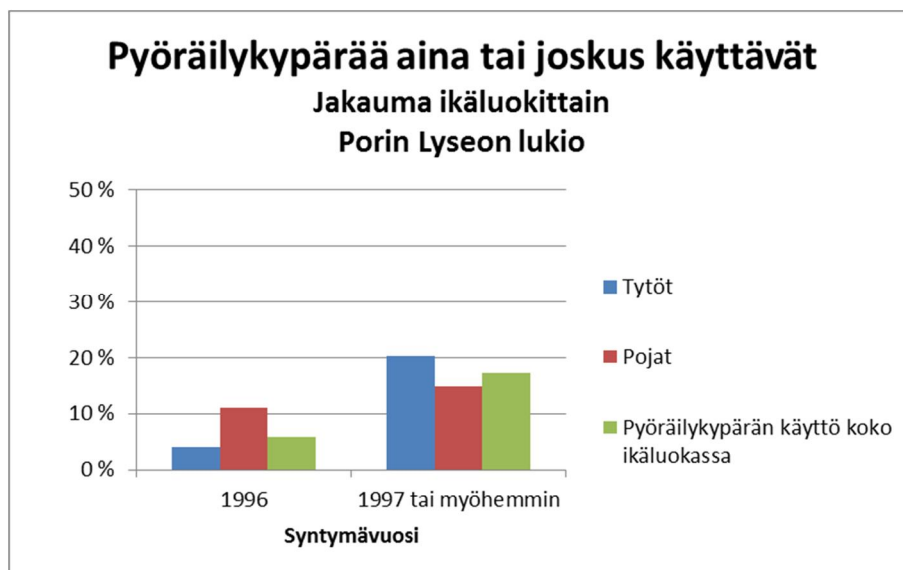


Kuva 4.8. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Käytätkö pyöräillessäsi pyöräilykypärää?”. (n=114)

Kuvissa 4.9. ja 4.10. esitetyistä kyselyjen tuloksista voidaan nähdä pyöräilykypärän käytön vähenevän iän myötä. Käyttöasteessa ei kuitenkaan näytä olevan juurikaan eroa sukupuolten välillä. Naispuolisten vastaajien pyöräilykypärän käyttöaste kyselyjen perusteella on vain hieman miespuolisia vastaajia suurempi. Kuvassa 4.9. ei ole esitetty vuonna 1997 ja sitä aiemmin syntyneiden tuloksia, koska kyseisissä ikäryhmissä vastaajamäärät olivat hyvin pienet.



Kuva 4.9. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaajien pyöräilykypärää aina tai joskus käyttävien osuus jaoteltuna sukupuolen ja syntymävuoden mukaan. (n=275)



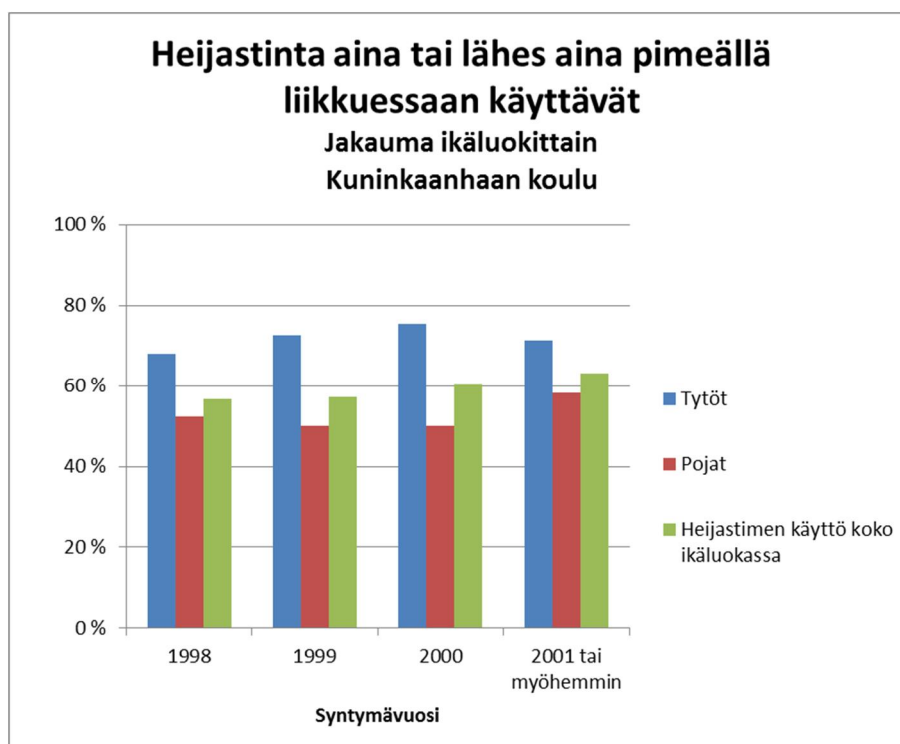
Kuva 4.10. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaajien pyöräilykypärää aina tai joskus käyttävien osuus jaoteltuna sukupuolen ja syntymävuoden mukaan. (n=114)

Vastaajat kertoivat pyöräilykypärän käyttämättömyydelle syiksi muun muassa niiden hankaluuden ja tarpeettomuuden. Kypärän käyttö koettiin vapaaehtoisena ja niiden ulkonäöstä ei pidetty. Kypärän käytön myös kerrottiin olevan noloa, ja useamman vastaajan mielestä he ovat varovaisia liikenteessä ja osaavat ajaa pyörällä eivätkä näin ollen koe tarvitsevansa kypärää. Lisäksi pyöräilykypärää ei käytetä, koska muutenkaan eivät käytä ja koska sellaista ei omisteta. Useammassa vastauksessa syyksi oli myös kirjoitettu kommentti: ”En jaksaa”.

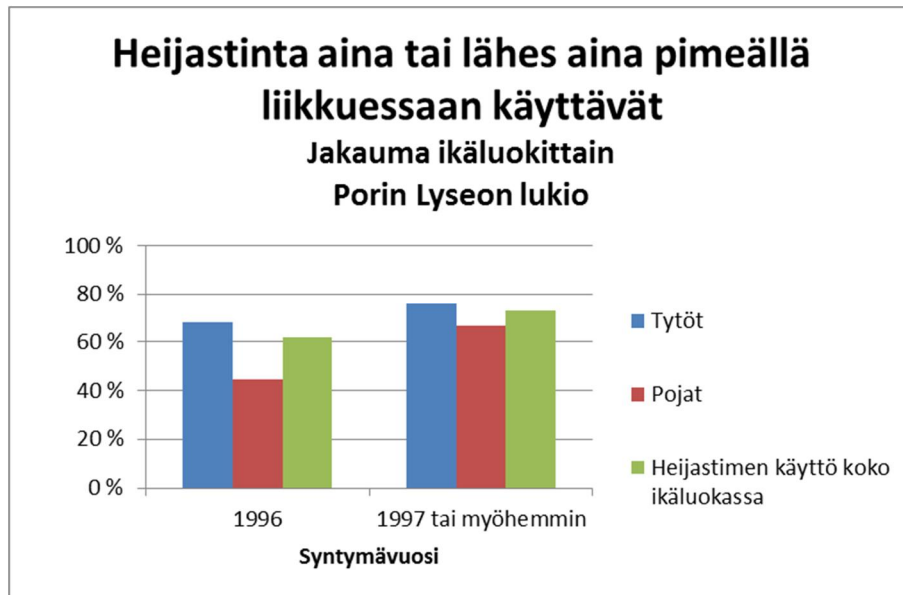
Kuninkaanhaan koulun Hellitä hetkeksi -päivän keskusteluissa useilla eri luokilla turvallisen matkan edellytyksenä pidettiin kypärän käyttöä mopolla ajettaessa. Pyöräilykypärän käyttöä ei kuitenkaan nähty yhtä tarpeellisenä ja keskusteluihin osallistuneista oppilaista yksikään ei myöntänyt käyttävänsä pyöräilykypärää. Keskimäärin noin 40 % kyselyihin vastanneista nuorista kuitenkin myönsi, että pyöräilykypärän käytöstä on ollut tai olisi ollut joskus hyötyä.

Keskimäärin noin 70 % kaikista kyselyjen vastaajista myös myönsi, että heijastimen käytöstä on ollut tai olisi ollut joskus hyötyä. Heijastimen käyttöaste on Kuninkaanhaan koulun kyselyyn vastanneilla noin 62 % ja Porin Lyseon lukion kyselyyn vastanneilla noin 73 %. Kuninkaanhaan koulun kyselyn tulos on samaa suuruusluokkaa kuin Porin kaupungin vuoden 2013 havainnointitutkimuksessa, jossa alle 15-vuotiaiden heijastimen käyttöaste oli 67 %. Vastaavasti Porin Lyseon lukion kyselyn tulos on selvästi korkeampi kuin Porin kaupungin vuoden 2013 havainnointitutkimuksissa, joissa 15–24-vuotiaiden heijastimen käyttöaste oli 35 %. (Heijastimen käyttö Porissa 2013 2013.)

Kyselytutkimusten mukaan heijastimen käyttö näyttää hieman vähenevän peruskoulun viimeisten vuosien aikana, mutta nousevan jälleen peruskoulun jälkeen. Kyselyjen perusteella naispuoliset vastaajat käyttivät heijastinta miespuolisia vastaajia enemmän kaikissa ikäluokissa (kuvat 4.11. ja 4.12.). Kuvassa 4.11. ei ole esitetty vuonna 1997 ja sitä aiemmin syntyneiden tuloksia, koska kyseisissä ikäryhmissä vastaajamäärät olivat hyvin pienet.



Kuva 4.11. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaajien heijastinta aina tai lähes aina pimeällä liikkuessaan käyttävien osuus jaoteltuna sukupuolen ja syntymävuoden mukaan. (n=271)

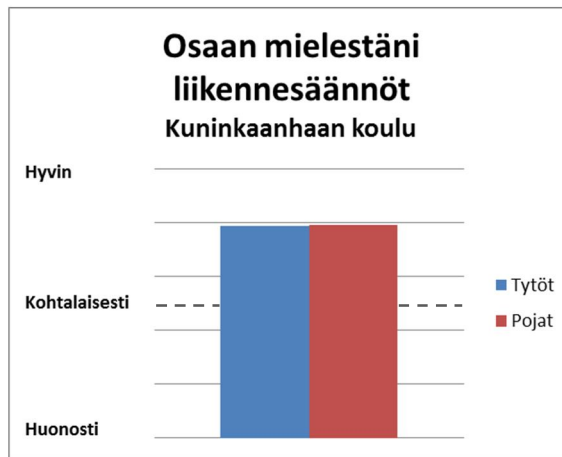


Kuva 4.12. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaajien heijastinta aina tai lähes aina pimeällä liikkuessaan käyttävien osuus jaoteltuna sukupuolen ja syntymävuoden mukaan. ($n=112$)

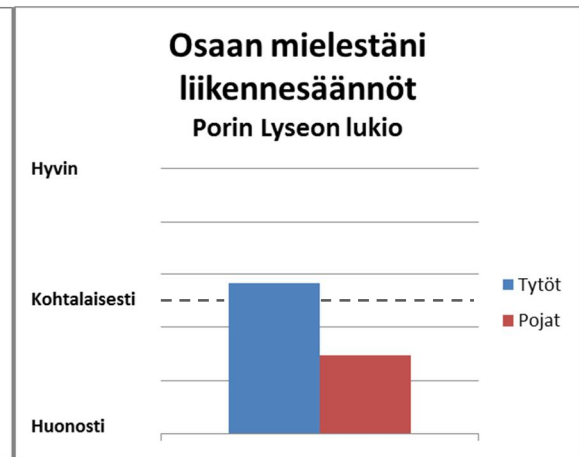
Kyselyissä kerrottuja syitä heijastimen käyttämättömyydelle olivat muun muassa heijastimen kokeminen tarpeettomana ja sen unohtaminen. Osa vastaajista ei omista heijastinta ja osa uskoo katuvalojen valaisevan riittävästi. Lisäksi myös heijastimen osalta käyttämättömyyttä oli perusteltu kommentilla: ”En jaksa”.

Nuoret uskovat kyselyjen vastausten perusteella voivansa itse vaikuttaa onnettomuuksien syntyyn eivätkä siksi koe tarvitsevänsä turvavarusteita. Kuninkaanhaan koulun kyselyyn vastanneista nuorista noin 20 % oli kuitenkin ollut itse osallisena liikenneonnettomuudessa ja noin 30 % oli sivullisena nähnyt liikenneonnettomuuden. Vastavasti Porin Lyseon lukion kyselyn vastaajista noin 29 % oli ollut osallisena liikenneonnettomuudessa ja noin 31 % sivullisena nähnyt liikenneonnettomuuden. Näiden onnettomuuksien taustalla olivat nuorten näkemysten mukaan useimmiten ylinopeus, liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen ja puutteet liikenteeseen keskittymisessä. Onnettomuuden jälkeen osa nuorista oli muuttanut liikennekäyttäytymistään varovaisempaan suuntaan. Osa kuitenkin arvioi ajotyylinsä olleen jo ennen onnettomuutta niin hyvä, ettei kokenut tarpeelliseksi muuttaa sitä.

Kyselytutkimuksessa selvitettiin nuorten omia mielipiteitä liikennesääntöjen tunteuksesta ja niiden opettamisesta. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaajista sekä tytöt että pojat osaavat mielestään melko hyvin liikennesäännöt. Porin Lyseon lukion vastaajien keskuudessa ei uskota omaan osaamiseen aivan yhtä paljon. Vastaajat uskoivat keskimäärin osaavansa liikennesäännöt kohtalaisesti, mutta pojat arvioivat oman osaamisensa jopa melko huonoksi. Kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan liikennesääntöjen osaamistaan viemällä osoitin sopivaan kohtaan janalla, jonka asteikkona oli huonosti – kohtalaisesti – hyvin. Tulokset on esitetty kuvissa 4.13. ja 4.14.

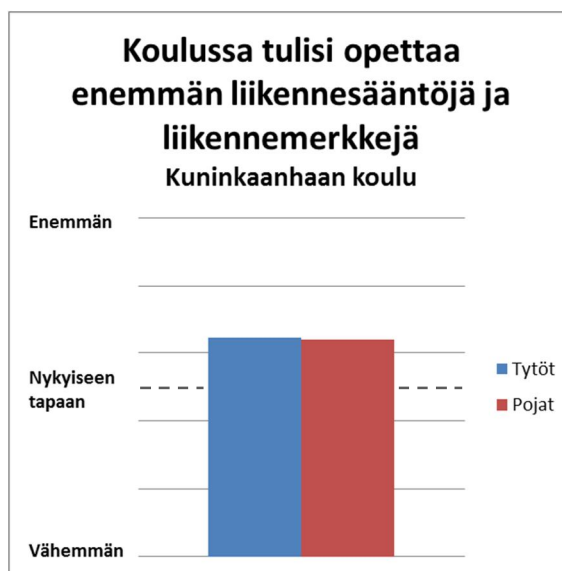


Kuva 4.13. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka hyvin osaat mielestäsi liikennesäännöt?”. (n=267)

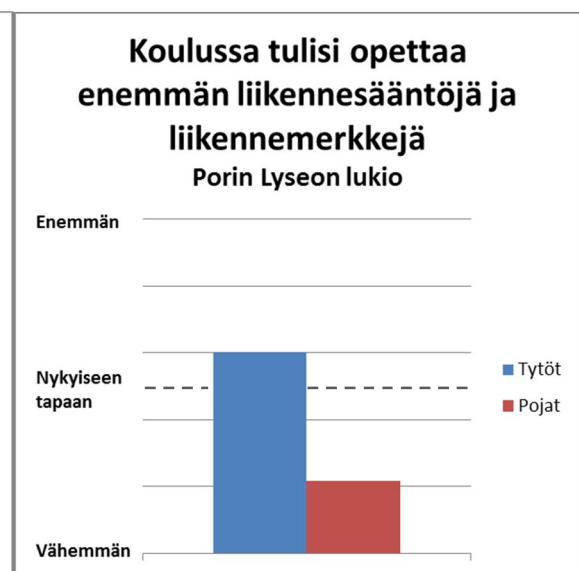


Kuva 4.14. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka hyvin osaat mielestäsi liikennesäännöt?”. (n=112)

Liikennesääntöjä ja liikennemerkkejä toivottiin opetettavan kouluissa pääsääntöisesti nykyiseen tapaan tai hieman nykyistä enemmän. Ainoastaan Porin Lyseon lukion kyselyyn vastanneiden poikien mielestä liikennesääntöjä ja -merkkejä tulisi opettaa nykyistä vähemmän. Kuvissa 4.15. ja 4.16. on esitetty tulokset liikennesääntöjen ja -merkkien opetuksen toivotuista määristä. Kysymyksessä vastaajia pyydettiin esittämään mielipiteensä viemällä osoitin sopivaan kohtaan janalla, jonka asteikkona oli vähemmän – nykyiseen tapaan – enemmän.

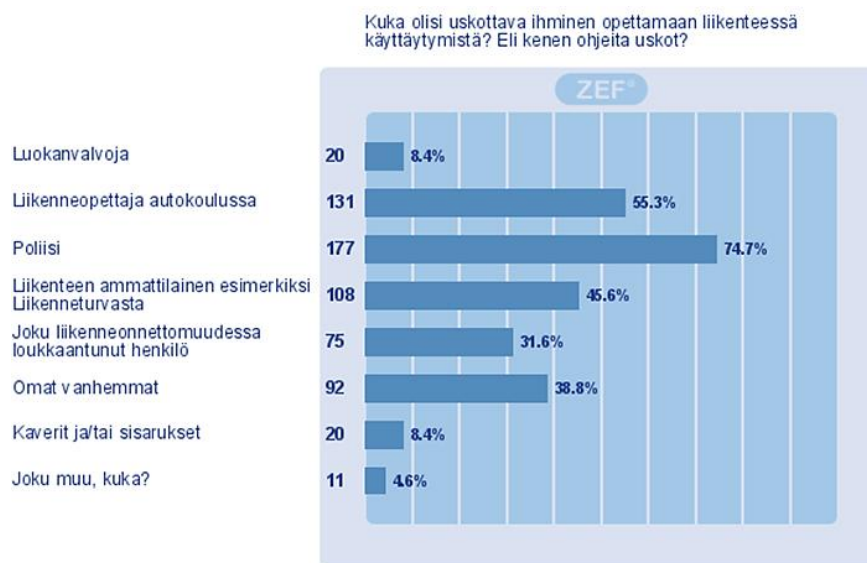


Kuva 4.15. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Olisiko mielestäsi tarpeellista, että liikennesääntöjä ja liikennemerkkejä opetettaisiin enemmän koulussa?”. (n=267)

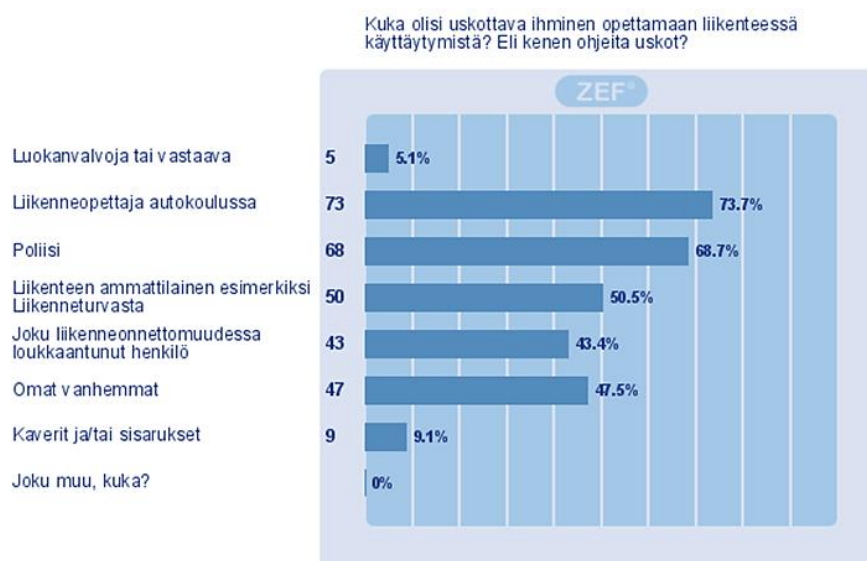


Kuva 4.16. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Olisiko mielestäsi tarpeellista, että liikennesääntöjä ja liikennemerkkejä opetettaisiin enemmän koulussa?”. (n=110)

Liikenneturvan tutkimusten mukaan nuoret pitävät kiinnostavina ja vaikuttavina liikennekasvatusmuotoina autokoulua ja liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen nuoren kertomusta omasta onnettomuudestaan (Liikenneturva 2013). Myös Kuninkaanhaan koulun ja Porin Lyseon lukion kyselyissä liikenneopettaja ja liikenneonnettomuudessa loukkaantunut nuori nousivat uskottavimmiksi henkilöiksi liikennekasvatukseen (kuvat 4.17. ja 4.18.). Lisäksi poliisia ja liikennealan ammattilaisia pidettiin hyvinä opettajina. Useassa vastauksessa oli myös ehdotettu julkisuuden henkilöä luennoitsijaksi. Kyselyjen perusteella nuorten omat vanhemmat ovat suuressa roolissa liikennekasvatustyössä. Heidän oppeja uskotaan ja heidän liikennekäyttäytymistä seurataan.



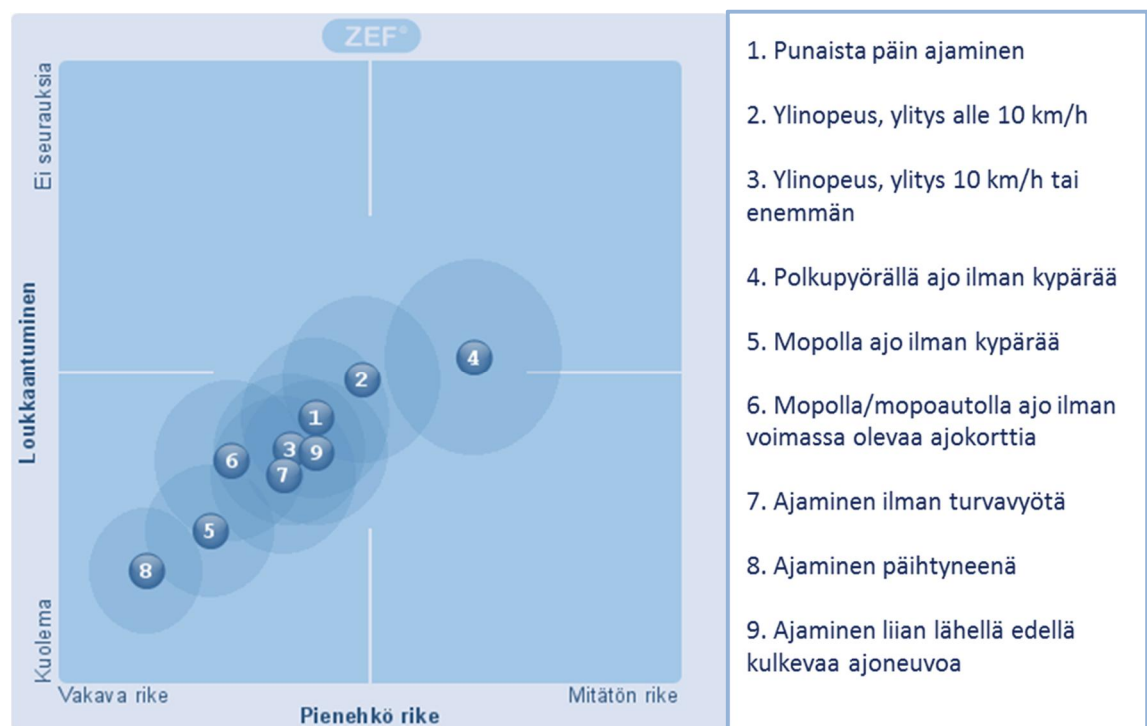
Kuva 4.17. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuka olisi uskottava ihminen opettamaan liikenteessä käyttäytymistä? Eli kenen ohjeita uskot?”. (n=246)



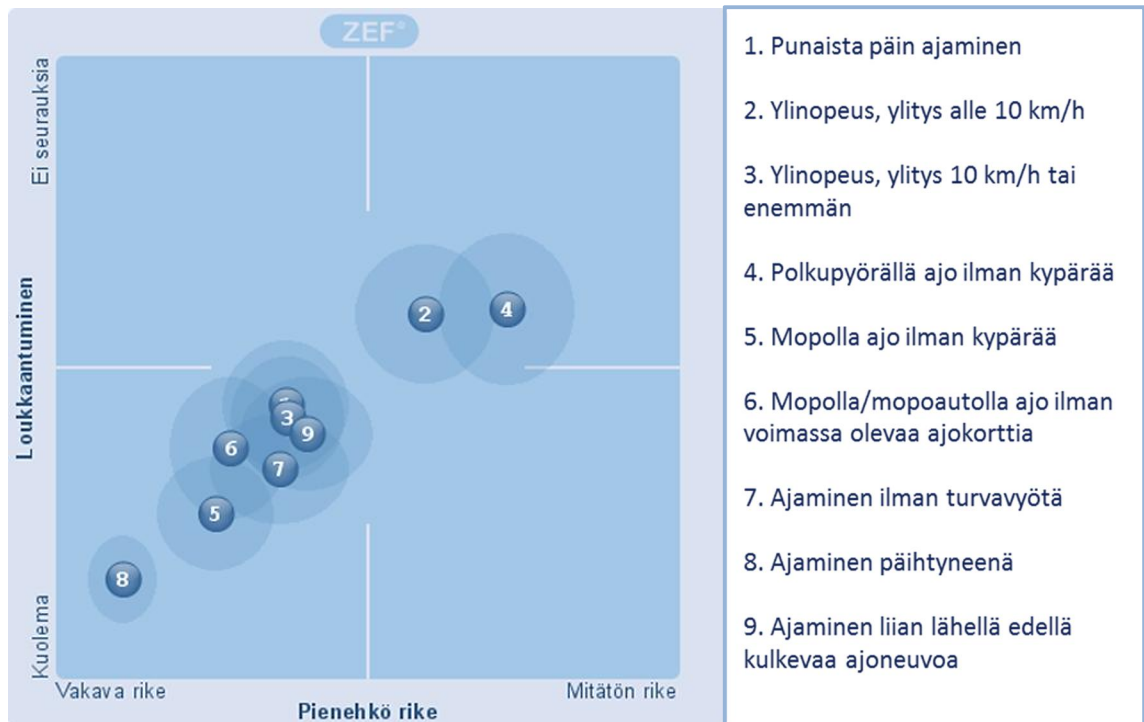
Kuva 4.18. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuka olisi uskottava ihminen opettamaan liikenteessä käyttäytymistä? Eli kenen ohjeita uskot?”. (n=103)

Tutkimusten mukaan vanhempien esimerkki vaikuttaa liikenneasenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen (Rautiainen et al. 2006). Noin 56 % kaikista vastaajista myöntää, että vanhempien ajotyyli on vaikuttanut tai tulee vaikuttamaan heidän ajotyyliinsä. Vastauksista ilmenee, että esimerkiksi vanhempien ajaessa usein ylinopeutta nuoret itse saattavat toimia samoin. Toisaalta osa vastaajista ei usko vanhempiensa ajotyylin vaikuttaneen heihin, koska nuoret esimerkiksi pyrkivät ajamaan kuten autokoulussa on opetettu ja välttämään vanhempiensa virheitä. Kavereiden mukanaolon ei uskota vaikuttavan juurikaan omaan ajotyyliin. Naispuoliset vastaajat uskoivat ajavansa hieman miehiä useammin varovaisesti, jos kyydissä oli kavereita. Vastaavasti miespuoliset vastaajat ajavat naispuolisia vastaajia useammin huolettomammin ja rajoja testaten, mikäli kavereita on kyydissä. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaajista noin 15 % ja Porin Lyseon lukion vastaajista noin 26 % myönsi ajavansa joskus ylinopeutta, mutta keskimäärin joka kolmas uskoi ajavansa ja liikkuvansa esimerkillisellä tavalla.

Kyselyiden ”Rikkomukset ja niiden seuraukset” -osiossa selvitettiin nuorten suhtautumista erilaisiin liikenneriikkomuksiin. Vastaajien pyydettiin sijoittamaan yhdeksän liikenneriikkomusta nelikenttään niin, että kohdat vastasivat vastaajan mielipidettä rikkomuksen vakavuudesta sekä mahdollisista seurauksista. Nelikentän koordinaattiakseleina olivat vakava rike – pienehkö rike – mitätön rike sekä kuolema – loukkaantuminen – ei seurauksia. Tulokset on esitetty kuvissa 4.19. ja 4.20. Nelikentän tuloksia tulkitaan vastauspallon sijainnin lisäksi vastauspallon ympärillä olevan ellipsin koon ja muodon perusteella. Esimerkiksi suuri ellipsi kertoo vastausten suuresta hajonnasta ja ellipsin muoto hajonnan suunnasta.



Kuva 4.19. Kuninkaanhaan koulun kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka vakavina pidät seuraavia tekoja? Ja millaisia seurauksia uskot niistä koituvan?”. (n=248)



Kuva 4.20. Porin Lyseon lukion kyselyn vastaustulos kysymykseen: ”Kuinka vakavina pidät seuraavia tekoja? Ja millaisia seurauksia uskot niistä koituvan?”. (n=107)

Sekä Kuninkaanhaan koulun että Porin Lyseon lukion tulokset rikkomusten vakavuudesta sekä seurauksista ovat hyvin samankaltaiset. Yhdeksästä vaihtoehdosta vastaajien mielestä selvästi vakavin rike on päihtyneenä ajaminen. Tästä myös uskotaan seuraavan vakavimmat seuraukset. Toiseksi vakavimpana rikkeenä vastaajat pitivät mopolla ajamista ilman kypärää, josta uskotaan seuraavan mahdollisesti vakava loukkaantuminen. Ylinopeutta ei pidetä kovin vakavana rikkeenä, etenkin jos ylitys on alle 10 km/h. Tätäkin kovemmilla ylinopeuksilla seurausten uskotaan olevan suhteellisen lieviä, korkeintaan loukkaantumisia. Lievimpänä rikkeenä vastaajat näkevät polkupyörällä ajamisen ilman kypärää. Eniten hajontaa tuloksiin on aiheuttanut pyöräilykypärän käyttämättömyyden vakavuus ja seuraukset, kun taas vähiten hajontaa aiheuttaneen päihtyneenä ajamisen vakavuudesta ja seurauksista vastaajat ovat olleet suhteellisen yksimielisiä. Kuvassa 4.21. on esitetty nelikentän yhdeksän liikenne rikkomuksen todellinen järjestys rikkeistä määrättävien rangaistusten vakavuuden mukaan. Vakavin ja lievin rike ovat rangaistusten vakavuuden mukaan järjestettynä samat kuin kyselyjen tuloksissa eli päihtyneenä ajaminen ja polkupyörällä ajo ilman kypärää. Mopolla ajaminen ilman kypärää ei kuitenkaan ole todellisuudessa yhtä vakava rike kuin mitä kyselyjen vastaajat kokivat. Vastaavasti ylinopeudet ovat määrättävien rangaistusten perusteella selvästi vakavampia rikkeitä verrattuna vastaajien näkemyksiin.

8. Ajaminen päihtyneenä
6. Mopolla/mopopautolla ajo ilman voimassa olevaa ajokorttia
3. Ylinopeus, ylitys 10 km/h tai enemmän
1. Punaista päin ajaminen
9. Ajaminen liian lähellä edellä kulkevaa ajoneuvoa
2. Ylinopeus, ylitys alle 10 km/h
5. Mopolla ajo ilman kypärää
7. Ajaminen ilman turvavyötä
4. Polkupyörällä ajo ilman kypärää

Kuva 4.21. Kuvissa 4.19. ja 4.20. esitettyjen liikennetrikomusten järjestys rikkeistä määrättävien rangaistusten vakavuuden perusteella listattuna (Törmälä 2014). Rikkeistä vakavin on esitetty kuvassa ylimmäisenä ja mitättömin alimmaisena.

Kyselyjen lopuksi vastaajia pyydettiin kertomaan omia ehdotuksia nuorten liikenneturvallisuuksilanteen parantamiseksi. Toisin kuin esimerkiksi Liikenneturvan (2013h) ja Luukkasen (2002) tutkimusten mukaan, Kuninkaanhaan koulun ja Porin Lyseon lukion kyselyjen vastaajat toivovat kovempia rangaistuksia sekä tiukempaa ja näkyvämpää valvontaa. Toivotaan myös sykähdyttäviä kuvia ja videoita liikenneonnettomuuksista ja niiden seurauksista. Lisäksi vastaajat ehdottavat kuljettajatutkintojen ajo- ja teoriakokeiden vaikeuttamista sekä pakollisten ajotuntien lisäämistä. Pyöräilykypärän käytön toivotaan muuttuvan pakolliseksi, jolloin sen käyttäminen ei olisi enää noloa. Kehitysehdotuksia saatiin myös liikenneinfraan liittyen. Vastaajat toivovat etenkin suojatieturvallisuuden parantuvan nykyisestä. Erilaiset liikenneturvallisuuskampanjat ja teemapäivät nähtiin tehokkaina liikennekasvatusmuotoina ja niitä kaivattiin lisää. Myös poliisien toivottiin vierailevan kouluilla nykyistä useammin.

4.3 Haastattelujen ja kyselytutkimusten yhteenveto

Diplomityöhön haastateltujen asiantuntijoiden sekä kyselytutkimuksiin osallistuneiden vastaajien näkemykset nuorten liikenneturvallisuudesta ovat pääsääntöisesti hyvin samankaltaisia. Tietoa turvallisesta liikkumisesta halutaan sekä kuulla että kertoa. Kyselyjen vastaajat muun muassa toivovat nykyistä enemmän liikenneaiheisia teemapäiviä, joissa voisi vierailla esimerkiksi onnettomuuksien uhreja ja poliiseja. Vanhempi konstaapeli ja liikenneopettaja ovat asiasta samaa mieltä. Sekä vanhempi konstaapeli että liikenneopettaja toivovat myös nykyistä tiiviimpää yhteistyötä koulujen ja liikennealan ammattilaisten välille, jotta asiantuntijoiden ammattitaitoa voitaisiin hyödyntää paremmin koulujen liikennekasvatuksessa.

Nuoret uskovat osaavansa liikennesäännöt suhteellisen hyvin, ja myös kihlakunnan-syyttäjä pitää nuorten tietämystä liikennesäännöistä hyvänä. Nuoret kuitenkin toivovat entistä parempia valmiuksia liikenteessä toimimiseen ja haluaisivat nykyistä enemmän pakollisia ajotunteja. Myös liikenneopettaja toivoo ajotuntien lisääntyvän vielä nykyisestä. Sekä vanhempi konstaapeli että liikenneopettaja näkevät kuljettajatutkintoon tähän mennessä lisätyt ajo- ja teoriatunnit jo erittäin positiivisena asiana.

Sekä vanhempi konstaapeli että kihlakunnansyyttäjä nostivat esiin nuorten kuljettajien ylinopeudet ja rattijuopumukset suurimpina ongelmina nuorten liikennekäyttäytymisessä. Nuoret itse eivät kuitenkaan näe ylinopeuksia suurena ongelmana. Nopeusrajoitusten rikkominen nähtiin kyselyissä jopa melko mitättömänä rikkeenä, ja keskimäärin noin neljäsosa vastaajista myönsi ajavansa joskus ylinopeutta. Vastaavasti nuoret kokevat rattijuopumuksen hyvin vakavana rikkeenä, vaikka tämä ei asiantuntijoiden mukaan aina näy heidän toiminnassaan. Liikenne rikkomuksista nuoret toivovat vastauksissaan nykyistä kovempia rangaistuksia. Useimmissa tapauksissa myös vanhempi konstaapeli on rangaistusten koventamisen kannalla, mutta kihlakunnansyyttäjän mukaan rangaistusten koventaminen ei toimi ennaltaehkäisevänä pelotteena. Sekä kihlakunnansyyttäjä että vanhempi konstaapeli ovat kuitenkin yhtä mieltä siitä, että nykyistä ankarammat ajokiellot voisivat olla hyvä rangaistus nuorille kuljettajille.

Kyselyjen perusteella nuoret itse uskovat, että kavereiden mukanaololla ei ole vaikutusta heidän ajotyyliinsä. Kihlakunnansyyttäjän mukaan rikkomuksesta kiinni jäävän nuoren kyydissä on kuitenkin usein muita henkilöitä, ja myös vanhemman konstaapelin mukaan ryhmäpaine ja näyttämisen halu näkyvät nuorten liikennekäyttäytymisessä. Liikenneopettajan mukaan erityisesti vanhempien ajotyylin vaikutukset nuorten liikennekäyttäytymiseen näkyvät selvästi, ja suuri osa kyselyihin vastanneista nuorista myönsi ottavansa mallia liikennekäyttäytymiseen vanhemmiltaan. Kaikkien asiantuntijoiden mielestä nuorten liikennekäyttäytymiseen voidaan vaikuttaa, ja heidän liikenneturvallisuutta parantaa huomattavasti, näyttämällä hyvää esimerkkiä.

Kaikki asiantuntijat nostivat esiin huolestuttavana piirteenä nuorten välinpitämättömyyden asenteen liikenteessä. Välinpitämättömän asenne sekä korkea tahallisuusaste näkyvät asiantuntijoiden mukaan muun muassa ylinopeuksissa, rattijuopumuksissa ja muiden tielläliikkujien huomioimattomuudessa. Välinpitämättömyys heijastuu myös nuorten kyselyvastauksista, joissa muun muassa kypärän ja heijastimen käyttämättömyyttä selitetään jaksamisen ja kiinnostuksen puutteella.

Osassa nuorten vastauksia näkyy tiedon puute. Nuoret muun muassa uskovat, että autoilijat näkevät ilman heijastinta liikkuvat kulkijat tarpeeksi hyvin, ja että katuvalot valaisevat tarpeeksi. Kyselytutkimusten mukaan heijastimen käyttöaste nousee peruskoulun jälkeen, mikä saattaa osaltaan johtua siitä, että nuoret ovat itse liikenteessä ajessaan huomanneet kuinka tärkeää heijastimen käyttö on. Asioiden tiedostaminen auttaa muuttamaan asenteita ja liikennekäyttäytymistä. Vanhempi konstaapeli ja liikenneopettaja pitävät tärkeänä, että nuorille havainnollistetaan onnettomuuksien ja huonojen valintojen seurauksia, jotta nuoret oppisivat käyttäytymään mahdollisimman järkevästi liikenteessä.

Kyselyistä ilmenee, että joukkoliikenteen mahdollisuuksia hyödynnetään vastaajien keskuudessa vain vähän. Jalankulku ja pyöräily ovat suosittuja liikkumismuotoja nuorten keskuudessa, mikä johtunee osaksi kohtuullisen lyhyistä välimatkoista sekä suuresta määrästä nuoria vastaajia, joilla ei vielä ole minkäänlaista ajokorttia. Nuorten pyöräilykypärän käyttöaste on samaa suuruusluokkaa kuin Porin kaupungin aiemmissa tutkimuksissa eli suhteellisen pieni. Nuoret toivovat kuitenkin pyöräilykypärän käytön muut-

tuvan pakolliseksi. Liikenneopettaja kannattaa ajatusta kypäräpakosta nuorten ja koko väestön turvallisuuden parantamiseksi, mutta kihlakunnansyyttäjä ja vanhempi konstaapeli suhtautuvat ehdotukseen varauksella. Pyöräilykypärän käyttöpakkoa mietittäessä olisi huomioitava muun muassa uskottava valvonta sekä alle 15-vuotiaiden rikosoikeudellinen vastuu.

4.4 Haastattelujen ja kyselytutkimusten arviointi

Asiantuntijahaastattelut voidaan luokitella teemahaastatteluiksi. Haastatteluiden tarkoituksena on ollut kerätä asiantuntijoilta tutkimusaineistoa nuorten liikenneturvallisuuteen liittyvistä teemoista. Haastateltavien on pyydetty ilmaisemaan oma ammatillinen mielipiteensä käsiteltäviin teemoihin. Haastateltavat ovat olleet alusta asti tietoisia siitä, että heidän nimensä esitetään haastatteluyleenvetojen yhteydessä, mikä on saattanut vaikuttaa haastateltavien esittämiin mielipiteisiin. Kaikkien haastateltavien kanssa ei ole käyty läpi kaikkia samoja aihepiirejä samassa laajuudessa, vaan haastattelijalla on ollut jokaiselle haastateltavalle erikseen kohdennettuja kysymyksiä. Ennalta laadittujen kysymysten lisäksi aiheista on kuitenkin keskusteltu haastateltavien kanssa myös vapaamuotoisesti. Haastateltavat ovat saaneet kertoa ammatissaan kohtaamistaan tapahtumista ja tilanteista sekä kertoa mielipiteitään ja perustella niitä haluamassaan laajuudessa. Haastattelutilanteista on pyritty luomaan mahdollisimman luontevia ja avoimia. Haastatteluympäristöt ovat olleet haastateltaville entuudestaan tuttuja, ja kaikki haastatteluajankohdat on sovittu etukäteen.

Kuninkaanhaan koulun Hellitä hetkeksi -päivän aineiston keruu perustuu ryhmähaastattelun ja havainnoinnin yhdistelmään. Hellitä hetkeksi -päivän liikenneturvallisuusrastilla vieraili yhteensä kuusi luokkaa, joiden keskusteluja ja ryhmätehtävien tuloksia havainnoitiin ja kirjattiin ylös. Jokaisella luokalla perustehtävänanto oli alussa sama, mutta nuorten erilaisten vastausten pohjalta päädyttiin luokkien kanssa käsittelemään saman aihepiirin sisällä hyvinkin erilaisia asioita. Tästä syystä näistä keskusteluista saadut tulokset on käsiteltävä pääsääntöisesti yksittäisinä mielipiteinä, ja niitä voidaan vertailla vain tietyiltä osilta.

Nuorille suunnatun kyselytutkimuksen tarkoituksena oli kerätä tutkimusaineistoa nuorten omista liikenneturvallisuuteen liittyvistä asenteista ja käyttäytymismalleista. Vastaajat ovat vastanneet kyselyihin anonyymisti, mutta Kuninkaanhaan koulun oppilailta on kyselyn päätteeksi kerätty henkilötiedot arvontaa varten. Arvonnalla on pyritty parantamaan vastausaktiivisuutta. Kysely on toteutettu internetissä, mikä on mahdollistanut kyselyyn vastaamisen vuorokaudenajasta, ympäristöstä ja seurasta riippumatta.

Kyselytutkimuksen otos on suhteellisen pieni, joten kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä ja yleistyksiä kyselyjen pohjalta ei tule tehdä. Lisäksi kyselyt olivat suunnattu Kuninkaanhaan koulun 7.–9.-luokan oppilaille sekä Porin Lyseon lukion oppilaille, mutta vastaajien syntymäaikojen perusteella voidaan päätellä kyselyihin vastanneen myös kohderyhmien ulkopuolisia henkilöitä, mikä osaltaan heikentää kyselyn tulosten luotettavuutta. Kohderyhmien ulkopuolisia vastaajia on kuitenkin ollut yhteensä sadois-

ta vastaajista vain muutama. Kyselyyn eivät ole vastanneet kaikki kohderyhmään kuuluneet, ja kaikki vastaajat eivät ole vastanneet jokaiseen kysymykseen.

Kyselytutkimuksen kysymysasettelu on pyritty laatimaan niin, että kysymykset ovat mahdollisimman yksiselitteisiä ja niissä on vältetty liikennealan ammattisanastoa. Kysymykset on luetutettu useammalla koehenkilöllä ja samalla koehenkilöt ovat testanneet ZEF Arviointikoneen käytettävyyden. Voidaan siis olettaa kyselyn vastaajien ymmärtäneen kysymykset kysyjän tarkoittamalla tavalla. Monivalintakysymysten vastausten voidaan olettaa kuvaavan suhteellisen hyvin vastaajien todellisia mielipiteitä, koska monivalintakysymykset ovat vastaajalle useimmiten helppoja ja vaivattomia vastata. Vastaavasti vapaapalaute-kysymystyyppin vastauksista voidaan päätellä, että kaikki vastaajat eivät ole vastanneet kysymyksiin rehellisesti ja aivan tosissaan. Toisaalta osa nuorista on suhtautunut vapaapalaute-kysymystyyppin kysymyksiin hyvinkin vakavasti, ja kyselyn tuloksena on saatu hyviä kehitysehdotuksia.

5 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

5.1 Yleiset toimenpide-ehdotukset

Nuorten liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa monilla eri osa-alueilla. Parantamalla muun muassa tieliikenteen osajärjestelmiä, kuten kuljettajakoulutusta, ajoneuvojen kuntoa, tieympäristöä ja liikenteen ohjausta, liikennevalvontaa, oikeudellisia toimia sekä opetusta ja viestintää parannetaan sekä nuorten liikenneturvallisuutta että koko väestön turvallisuutta. (Pöllänen 2013.)

Tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä muuttamaan nuorten asenteita liikenneturvallisuutta kohtaan myönteisemmiksi. Tavoitteena on myös tarjota nuorille tarvittavat tiedot ja taidot oikeanlaiseen liikennekäyttäytymiseen sekä korostaa nuorten omaa vastuuta tekemistään valinnoista. Yhteiskunta ei voi tehdä lopullisia päätöksiä nuorten puolesta, vaan nuorten on itse pyrittävä valitsemaan esimerkiksi turvalliset reitit ja liikkumisajankohdat, turvallinen liikennekäyttäytyminen ja turvavarusteiden käyttö sekä turvalliset liikennemuodot ja kulkuneuvot.

Toimenpide-ehdotukset on jaettu teemoittain eri otsikoiden alle. Luvut ”5.1.1 Nuorten liikkuminen” – ”5.1.6 Tiedottaminen ja valistus” käsittelevät toimenpiteitä, joita voidaan toteuttaa Porissa, ja luvut ”5.1.7 Lainsäädäntö ja viranomaistoiminta” – ”5.1.9 Ulkonäkö” keskittyvät valtakunnallisiin toimenpiteisiin. Toimenpide-ehdotusten lopuksi esitellään Porin toimintamalli, joka on kehitetty erityiseksi toimenpidekokonaisuudeksi Porin kaupungin tarpeisiin. Kaikista esitettävistä toimenpiteistä suurinta osaa yhdistää se, että tuottaakseen tuloksia, niiden on oltava säännöllisesti järjestettyjä ja johdonmukaisia. Liikenneturvallisuusteeman tulee näkyä nuorten arjessa mahdollisimman paljon.

5.1.1 Nuorten liikkuminen

Nuorten liikkumistarpeeseen voidaan vaikuttaa kunnissa kaavoitus- ja maankäyttötarkoituksilla. Asuinalueiden ja koulujen sijainti suhteessa toisiinsa ja näiden välimatka muodostavat huomattavan suuren osan nuoren liikkumistarpeesta eli määrittelevät jokapäiväisen altistuksen määrän. Liikenneonnettomuusriskiä lisäävää altistusta aiheuttavat myös muun muassa matkat harrastuksiin sekä ystävien luo. Onnettomuusriskiä voidaan pienentää suunnittelemalla liikenneympäristöstä mahdollisimman turvallinen ja ottamalla suunnittelussa huomioon lasten ja nuorten erityispiirteet sekä sallimalla kuljettajien pienet inhimilliset virheet ja virhearvioinnit ilman vakavia seuraamuksia. Tasokkaan liikenneinfran avulla voidaan muun muassa pienentää nuorille tyypillisten suistumisonnettomuuksien vakavuusastetta ja parantaa suojatieturvallisuutta. Erityisesti koulujen

lähialueiden turvallisuuteen tulee panostaa. Tasokkaat ja kattavat kevyen liikenteen verkostot mahdollistavat nuorten turvallisen liikkumisen. Kevyen liikenteen väyliä suunniteltaessa tulee huomioida liikenneturvallisuus muun muassa väylien linjauksissa, jotta lapset ja nuoret eivät alkaisi käyttämään turvattomia oikaisureittejä. Kevyen liikenteen väylien valaistusta olisi myös suotavaa lisätä turvallisuuden parantamiseksi. Liikenneturvallisuus on huomioitava myös talviaikana, jolloin hyvä talvikunnossapito parantaa muun väestön ohella nuorten liikenneturvallisuutta, ja parantaa jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Kaavoitus- ja maankäyttöratkaisuilla voidaan vaikuttaa liikkumistarpeen lisäksi nuorten liikkumismuotoihin. Välimatkojen pituus vaikuttaa kulkutapavalintoihin merkittävästi. Lyhyet välimatkat liikutaan mielellään kävellen ja pyörällä, mutta pidemmällä matkoilla mopoilla ja mopoautoilla sekä autoilla liikkuminen lisääntyy. Asuinalueiden sijainti suhteessa kouluihin ja palveluihin vaikuttaa myös mahdollisuuden tarjota alueelle toimivia joukkoliikennepalveluja, joita nuoret voisivat hyödyntää. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta nuorten silmissä voitaisiin parantaa muun muassa lisäämällä vuorotarjontaa etenkin iltaisin sekä nuorille suunnatuilla edullisemmilla lippuhinnoilla. Lisäksi nuoria voitaisiin houkutella joukkoliikenteen käyttäjiksi ottamalla mallia Espanjasta ja Ranskasta. Esimerkiksi viikonloppu- ja yöaikaan joukkoliikennereitit kulkisivat nuorisovaltaisten asuinalueiden kautta, ja paikalliset yökerhot tarjoaisivat täysi-ikäisille asiakkaille esimerkiksi sisäänpääsyn puoleen hintaan bussilippua esittämällä.

5.1.2 Esimerkin näyttäminen

Asenteiden, mielipiteiden ja arvostusten oppiminen tapahtuu tyypillisesti muilta saadun mallin eli esimerkin kautta (Luukkanen 2002). Nuorten liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin vaikuttavat suuresti omat vanhemmat ja muut nuorelle tärkeät aikuiset. Vanhempien tulisi tiedostaa vastuunsa liikennekasvattajina ja näyttää lapsilleen esimerkkiä oikeanlaisesta liikennekäyttäytymisestä. Vanhempia tulisi ohjeistaa jo neuvolassa kiinnittämään huomiota omaan liikennekäyttäytymiseen aina, kun lapsi on autossa mukana. Myöhemmin koulujen vanhempainillat ovat tilaisuuksia, joissa vanhempia voitaisiin muistuttaa heidän kasvatuksensa ja liikennekäyttäytymisensä vaikutuksista lapseen ja nuoriin. Liikennekäyttäytymiseen tulisi kiinnittää huomiota myös muilla kulkutavoilla kuin autolla matkustettaessa. Esimerkiksi vanhempien ei tulisi kävellä päin punaisia tai pyöräillä ilman kypärää.

Nuoret ottavat mallia myös esikuviltaan ja henkilöiltä, joihin he voivat samaistua. Etenkin nykyisin internetin ja sosiaalisen median avulla on mahdollisuus seurata julkisuuden henkilöitä ja heidän elämänsä tapahtumia lähes reaaliajassa, joten julkisuuden henkilöiden vaikuttamismahdollisuudet ovat hyvät. Nuorten ihailemien julkisuuden henkilöiden tietoisuuteen olisi saatettava nuorten nykyinen heikko liikenneturvallisuustilanne. Tietoisuuden herättämisen jälkeen olisi toivottavaa saada julkisuuden henkilöt mukaan liikenneturvallisuustyöhön ja näyttämään oikeanlaista esimerkkiä nuorille. Esimerkiksi sosiaalisessa mediassa julkaistuissa kuvissa julkisuuden henkilöt käyttäisivät todellisissa arkisissa tilanteissa asianmukaisia turvavarusteita, kuten kypärää pyörä-

lenkillä ja heijastinta iltakävelyllä. Julkisuuden henkilöitä voitaisiin myös pyytää mukaan erilaisiin liikenneturvallisuuuskampanjoihin sekä kouluihin kertomaan omista kokemuksistaan liikenteessä.

5.1.3 Koulujen liikennekasvatus

Koulut ovat tärkeässä roolissa liikennekasvatustyössä. Liikenneasioiden käsittely perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa aiotaan turvata opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa sekä opettajien täydennyskoulutuksessa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012). Liikennekasvatuksen tulisi perustua aiheen jatkuvaan esilläpitoon eri kouluaineissa sekä tätä tukeviin erilaisiin teemapäiviin. Työ vaatii resursseja, mutta on ensiarvoisen tärkeää, että sitä tehdään johdonmukaisesti ja säännöllisesti.

Liikenneturvallisuus tulisi nostaa esille kaikissa kouluaineissa. Esimerkiksi matematiikassa voitaisiin laskea reaktioaikana kuljetun matkan pituus, kuvaamataidossa piirtää koulumatkan vaaranpaikka ja äidinkielen aineessa pohtia ylinopeuden hyväksyttävyyttä. Olisi toivottavaa, että liikenneturvallisuusteema huomioitaisiin jo oppikirjojen valmistajien keskuudessa, jolloin opettajien ei tarvitsisi ajatella liikenneturvallisuutta ylimääräisenä aiheena. Liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden asenteiden ja käyttäytymismallien muodostumiseen tulisi kiinnittää opetuksessa huomiota. Opetuksessa tulisi suosia yhteistyötä, opettaa muiden kunnioittamista ja vähentää itsekästä ajattelutapaa.

Arkisen liikenneturvallisuustyön lisäksi erilaiset teemapäivät ovat hyvä, ja nuorten keskuudessa toivottu, liikennekasvatusmuoto. Vuosittain järjestettävien teemapäivien vieraiksi olisi toivottavaa saada poliisin edustajia, liikennealan ammattilaisia, julkisuuden henkilöitä sekä onnettomuuksien uhreja. Onnettomuuksien uhrien kertomat tarinat sekä mahdolliset vaikuttavuutta lisäävät kuvat onnettomuuspaikalta herättävät nuoret ainakin hetkeksi pohtimaan omaa liikennekäyttäytymistään. Teemapäivien aikana voitaisiin keskustella myös nuorten omalle kohdalle sattuneista liikenneonnettomuuksista. Koulut voisivat teemapäivien lisäksi viedä oppilaita esimerkiksi luokkaretkelle Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradalle.

Koululaisten turvavarusteiden käyttöastetta tulisi saada parannettua nykyisestä. Koululaisille voitaisiin jakaa heijastimet joka syksy pimeän vuodenajan alkaessa, jotta nuoret vuosittain tiedostaisivat asian tärkeyden ja jokaisella olisi varmasti mahdollisuus heijastimen käyttämiseen. Pyöräilykypärän käytössä kaupungin koulut tai luokat voisivat kilpailla toisiaan vastaan, ja voittajakoululle tai -luokalle olisi tarjolla huomattava palkinto, joka innostaisi oppilaita kilpailuun. Kaupungin tulisi antaa pyöräilykypärän käytöstä koulumatkoilla myös selvä suositus, joka julkaistaisiin muun muassa koulujen Wilma-järjestelmässä. Wilma-järjestelmää voitaisiin hyödyntää nykyistä paremmin muussakin koululaisten liikenneturvallisuustiedottamisessa. Lisäksi vanhempainilloissa olisi hyvä pitää esillä vuosittain vanhempien tietoisuutta nuorten liikenneturvallisuustilanteesta ja ikäluokkaan liittyvistä liikkumisen erityispiirteistä.

5.1.4 Harrastukset

Nuoret viettävät harrastuksissa suuren osan vapaa-ajastaan, joten liikenneturvallisuus on huomioitava seurojen toiminnassa. Porin liikenneturvallisuustyöryhmän tulisi parantaa tiedotusta liikenneturvallisuusasioista esimerkiksi urheiluseurojen suuntaan ja opastaa seurojen ohjaajia liikennekasvatuksessa. Ohjaajien tehtävänä olisi näyttää nuorille hyvää esimerkkiä sekä huolehtia, että nuoret saapuvat harrastuksiin asianmukaiset turvavarusteet päällä. Lisäksi esimerkiksi urheiluseurojen peli- ja kisamatkoilla tulisi huolehtia turvallisista kuljetuksista.

Liikenneturvallisuus ja ajaminen voisivat myös itsessään olla harrastuksia. Liikenne- ja pelialan osaajat voisivat yhteistyössä kehittää erilaisia liikenneaiheisia tietokone- ja mobiilipelejä nuorille. Nuorille voitaisiin myös järjestää tapahtumia, joissa saisi testata oman ajoneuvonsa suorituskykyä ja omia ajotaitojaan turvallisissa olosuhteissa. Tämä oli myös työhön haastateltujen asiantuntijoiden toive. Tapahtumia voitaisiin järjestää Porissa esimerkiksi Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradalla tai Porin lentokentällä. Tapahtumissa olisi hyvä olla erilliset suoritusrastit esimerkiksi mopoille, mopoautoille, moottoripyörille ja henkilöautoille tai vastaavasti eri kulkumuodoille voitaisiin järjestää erilliset tapahtumat.

5.1.5 Media

Median roolia liikennevalistustyössä voitaisiin nykyisestään kasvattaa. Erilaiset mediatyypit luovat yhdessä tärkeän ja potentiaalisen kanavan aiheen nykyistäkin laajempaan esilläpitoon. Esimerkiksi nuorten suosimien televisio-ohjelmien mainostaukoihin voitaisiin sisällyttää tietoiskuja liikenneturvallisuudesta. Lisäksi itse ohjelmissa voitaisiin näyttää hyvää esimerkkiä nuorille eli esimerkiksi nuorten suosimissa suomalaisissa televisio-ohjelmissa roolihenkilöt normaalitilanteissa käyttäisivät kypärää ja heijastinta sekä ajaisivat esimerkillisesti.

Sosiaalisessa mediassa voitaisiin kohdentaa liikenneturvallisuusaiheista mainontaa nuoriin käyttäjiin. Myös YouTube-palvelussa esitettävien videoiden ohessa näytettävissä mainoksissa voitaisiin pitää esillä liikenneturvallisuusteemaa. Sosiaalinen media mahdollistaa nykyään ihmisten omien videoiden, esimerkiksi vaarallisesta ohituksesta kuvatun videon, levittämisen laajalle yleisölle. Myös esimerkillistä liikennekäyttäytymistä edistävien julkisuuden henkilöiden seuraaminen sosiaalisen median avulla on nykyään helppoa.

Sosiaalisen median kautta tapahtuvaa liikennevalistustyötä voisivat toteuttaa perinteisten tahojen, kuten Liikenneturvan, lisäksi muut yllättävät tahot. Liikennevalistustyöhön olisi saatava mukaan tahoja, joiden julkaisuja nuoret seuraavat sosiaalisessa mediassa. Mikäli suuri osa nuoria seuraisi esimerkiksi jonkin televisiosarjan tai paikallisen yrityksen Facebook-julkaisuja, voisi tämä taho satunnaisesti julkaista liikenneturvallisuuteen liittyviä ajankohtaisia aiheita.

Sekä sosiaalinen media että muut mediatyypit ovat hyviä kanavia erilaisten liikenneturvallisuuskampanjoiden toteutukselle, ja monipuolisen julkaisualustan ansiosta kam-

panjaviestit saavuttavat nuoret kuulijat todennäköisemmin. Erilaiset mediat ovat myös hyvä kanava esimerkiksi onnettomuuksien uhrien tarinoille.

Kaupungit ja alueen tiedotusvälineet voisivat tehdä nykyistä tiiviimpää yhteistyötä ja pitää liikenneturvallisuutta esillä esimerkiksi viikoittain sanomalehdessä, paikallisradiossa ja omilla Facebook-sivuillaan. Näin nuoret ja heidän vanhempansa saisivat ajankohtaista tietoa liikenneturvallisuushankkeista sekä siitä, miten he itse voisivat parantaa sekä omaa että lastensa liikenneturvallisuutta.

5.1.6 Tiedottaminen ja valistus

Liikenneturvallisuustyölle tyypillistä valistusta ja tiedottamista tulisi jatkaa ja kehittää nykyisestä. Nuorten liikenneturvallisuustyön erityisiä kehityskohteita ovat aiheen kiinnostavuuden lisääminen sekä tietoisuuden parantaminen muulla tavoin kuin perinteisen luennoinnin keinoin. Erilaisia kampanjoita voidaan toteuttaa monin eri tavoin, monien eri tahojen toimesta ja monissa eri paikoissa. Liikennevalistustyöhön voisivat lähteä mukaan yllättävätkin tahot kuten paikalliset yökerhot tai festivaalit, jotka voisivat kampanjoida esimerkiksi rattijuopumuksia vastaan.

Tiedottamisella ja valistuksella tulisi pyrkiä tarjoamaan nuorille kattavat tiedot ja taidot oikeanlaiseen liikennekäyttäytymiseen. 15–24-vuotiaat nuoret ovat jo tarpeeksi vanhoja kuulemaan todelliset faktat ja esimerkiksi näkemään todelliset liikenneonnettomuuden seuraukset. Todellisuuden ymmärtäminen ja tiedostaminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta nuoret osaisivat tehdä vastuullisia päätöksiä liikkuessaan. Nuoret pitäisi saada ymmärtämään, mitä he omalla välinpitämättömällä toiminnallaan voivat mahdollisesti aiheuttaa muille. Riskinotto ja välinpitämättömyys eivät siis koske ainoastaan nuorta itseään, vaan myös sivulliset joutuvat tahtomattaan vaaraan. Lisäksi nuorten pitäisi tiedostaa, että vaikka itse toimisi esimerkillisesti liikenteessä, vahinkoja voi aina sattua, ja toiset tielläliikkujat voivat tehdä virheitä. Turvavarusteita tulisi siis aina käyttää.

Valistus ja tiedotustyö tulisi hoitaa niin hyvin, että nuoret tiedostaisivat vastuun tekemistään päätöksistä eivätkä päätyisi riskiryhmään. Keinovalikoima riskiryhmään kuuluvien nuorten asenteiden muuttamiseksi on enää hyvin suppea. Liikenneonnettomuusfaktojen kertominen ja onnettomuuskuvien näyttäminen saattavat herättää jonkun riskiryhmään kuuluvan nuoren ajattelemaan liikennekäyttäytymistään ja muuttamaan sitä turvallisempaan suuntaan. Pelotteena voivat myös toimia rikosoikeudellisten seuraamusten tiedostaminen. Erityisesti riskiryhmään kuuluvien nuorten olisi kuitenkin tärkeä saada itse havahtua vaaralliseen käyttäytymismalliinsa ja päättää itse muuttaa sitä. Valistuksen avulla voidaan pyrkiä ohjaamaan nuoria oikeaan suuntaan, mutta parhaimman lopputuloksen saamiseksi, muutoshalukkuuden täytyy lähteä nuoresta itsestään.

5.1.7 Lainsäädäntö ja viranomaistoiminta

Viranomaiset voivat pyrkiä ohjaamaan nuorten liikennekäyttäytymistä muun muassa lainsäädännön ja valvonnan avulla. Kyselytutkimuksiin vastanneiden nuorten toiveina

olivat nykyistä tiukempi valvonta ja ankarammat rangaistukset. Poliisin tulisi kohdentaa resursseja nykyistä enemmän nuorten arjessa näkyvään liikenneturvallisuuden valvontaan, jotta saataisiin ylläpidettyä ja jopa parannettua uskottavan valvonnan tasoa. Liikenne rikkomuksista saatavien rangaistusten tulisi olla linjassa muista rikkomuksista saatavien rangaistusten kanssa. Rangaistusten tason pysyessä ennallaan pitäisi seurausten laatua muuttaa sakkorangaistuksista ajokieltorangaistuksiksi. Ajo-oikeuden määräaikainen menetys olisi suurelle osalle nuorista tuntuvampi seuraus kuin rahan menetys. Lisäksi voitaisiin selvittää liikenne rikkomuksista seuranneiden rangaistusten osittaista suorittamismahdollisuutta erilaisten liikenneturvallisuusaiheisten kurssien avulla. Esimerkiksi asenne- ja tiedostamiskasvatusta sisältävän kurssin avulla nuori kuljettaja voisi vähentää sakkojen määrää tai lyhentää ajokiellon pituutta.

Pyöräilykypärän käytön muuttamista pakolliseksi tulisi selvittää. Tämänhetkinen ohjaava lainsäädäntö on rikosoikeudellisessa mielessä hyödytöntä. Lakia voitaisiin muuttaa kohtuullisen helposti, mutta sekä kihlakunnansyyttäjän että vanhemman kons- taapelin mukaan uskottava valvonta olisi hankalaa. Esimerkiksi henkilöllisyyden varmistaminen olisi ongelmallista, koska polkupyörää ajaessa ei tarvitse kantaa mukana henkilöllisyystodistusta. Lisäksi alle 15-vuotiaat eivät ole rikosoikeudellisessa vastuus- sa, joten heidän tapauksissaan poliisi joutuisi tekemään lastensuojeluilmoituksen pyöräi- lykypärän käyttämättömyydestä, mikä vaikuttaisi kohtuuttomalta seuraukselta. Nykyisin poliisi saattaa kommentoida pyöräilykypärän puuttumista, mikäli he pysäyttävät lapset tai nuoret jostain muusta syystä. (Grönblom 2014, Törmälä 2014.)

Kyselytutkimuksiin vastanneet nuoret toivoivat valvonnan ja rangaistusten lisäämi- sen lisäksi nykyistä parempia valmiuksia liikenteessä toimimiseen. Asiantuntijat ja Maailman terveysjärjestö olivat asiasta samaa mieltä. Mopokorttikokeeseen tulisi lisätä nykyisen käsittelykokeen lisäksi ajokoe liikenteessä. Mopokortin hankintakustannukset nousisivat tämän vuoksi noin 60 euroa, mutta näin varmistettaisiin mopoilijoiden riittä- vä liikenneosaaminen. Lisäksi ajotunteja tulisi lisätä mopo- ja mopoautokorttia suoritta- vien kuljettajatutkintovaatimuksiin. Nykyisen kolmen ajotunnin sijasta määrää voitaisiin nostaa kuuteen ajotuntiin. Ajotuntien lisääminen ymmärrettävästi nostaisi mopo- ja mo- poautokorttien hankintakustannuksia, mutta tätä ongelmaa voitaisiin lieventää nykyistä kattavammilla tuntihyvityksillä seuraavia ajokortteja suoritettaessa.

Tällä hetkellä mopo- tai mopoautokortin suorittaneille hyvitetään kaksi teoriatuntia ja yksi ajotunti heidän suorittaessaan henkilöauto-, moottoripyörä- tai toista AM-luokan ajokorttia (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2013a). Olisi toivottavaa, että kaikilla tielläliikkujilla, myös mopoilijoilla ja mopoautoilijoilla, olisi hyvät perusvalmiudet lii- kenteessä toimimiseen, joten suurin teoriaopetusmäärä voitaisiin siirtää henkilöautokor- tin hankkimisvaiheesta mopo- tai mopoautokortin hankkimisvaiheeseen. Tällöin kaikki liikenteeseen liittyvät perusasiat käsiteltäisiin jo mopo- ja mopoautokorttivaiheessa. Myöhemmin mopo- tai mopoautokortin haltijan hankkiessa henkilöauto- tai moottori- pyöräkorttia teoriatunnit hyvitettäisiin ja kuljettajaoppilaiden ei tarvitsisi osallistua kuin muutamaan teoriatuntiin, joissa käytäisiin läpi henkilöautoon tai moottoripyörään liitty- viä ominaispiirteitä. Ne henkilöt, joilla henkilöauto- tai moottoripyöräkorttia suoritta-

maan tullessaan ei olisi pohjalla mopo- tai mopoautokorttia, kävisivät normaalisti läpi koko teoriaopetuksen. Tässä toimintamallissa mopo- ja mopoautokortin hinta nousisi huomattavasti, mutta vastaavasti henkilöautokortin hinta laskisi merkittävästi mopo- tai mopoautokortin suorittaneilla, jolloin kokonaiskustannukset todennäköisesti pysyisivät lähes ennallaan.

Kuljettajaopetuksen kehittämiseksi Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportissa ”Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014) suositellaan ajosimulaattoreiden nykyistä monipuolisempaa käyttöä kuljettajaopetuksessa. Ajosimulaattorit tuovat hyvän lisän ajo-opetukseen, mikäli niitä käytetään vaaratilanteissa toimimisen harjoitteluun tai muuten sellaisten tilanteiden läpikäymiseen, jotka ovat vaarallisia järjestää todellisessa liikenteessä tai harjoittelualueilla. Ajosimulaattoreilla ei kuitenkaan voi korvata liukkaan kelin tai pimeän ajon harjoittelua aidossa liikenneympäristössä tai ajoharjoitteluradalla. Nykyisin autokouluissa käytössä olevilla ajosimulaattoreilla suoritettava pimeän ajon harjoitus ei esimerkiksi vastaa todellista tilannetta vastaan tulevien ajoneuvojen ajovalojen häikäisyn suhteen. Kuljettajatutkintoa uudistettaessa pitäisi lisäksi varmistua siitä, että jatkossakin tutkintoon sisältyisi kaksi pakollista liukkaan kelin ajoharjoittelukertaa. Harjoitus on huomattavasti opettavaisempi, kun kuljettajalla on takanaan ajokokemusta ja auton normaali käsittelytaito on ehtinyt automatisoitumaan.

5.1.8 Uudet käyttäytymismallit

Koska asenteiden muuttaminen on vaikeaa (Rautiainen et al. 2006, s. 38), voitaisiin pohtia mahdollisuutta opettaa liikennekäyttäytymistä nykyisestä poikkeavalla tavalla ja tällä tavoin pyrkiä parantamaan liikenneturvallisuutta. Tällä hetkellä pienet lapset opetetaan ylittämään suojatie vasta sitten, kun on varmistuttu, ettei mistään suunnasta ole tulossa autoa. Lapsille siis opetetaan, että jalankulkija väistää autoa. Autokouluun mentäessä liikenneopettajat yrittävät muuttaa tätä käsitystä ja opettavat, että autoilijan tai mopoilijan on väistettävä ja annettava tietä suojatietä ylittävälle. Mopo-, mopoauto- ja henkilöautokorttia suorittavat nuoret ovat pääsääntöisesti 14- ja 17-vuotiaita, jolloin väistämissääntöjen ja uuden ajattelutavan omaksuminen on oletettavasti vaikeaa. Lisäksi asennemuutosta vaikeuttaa oletus siitä, että jalankulkijat todellisuudessa väistävät autoa tai muuta kulkuneuvoa, koska nuori itsekin on tottunut niin tekemään. Pitäisikö siis jo pienille lapsille opettaa, että autojen kuuluu väistää jalankulkijoita? Tämä oletettavasti aiheuttaisi vakavia vaaratilanteita, joten pieniä lapsia on edelleen hyvä opettaa olemaan aina varovaisia liikenteessä. Muutaman kouluvuoden jälkeen tulisi kuitenkin liikenneturvallisuusopetuksessa painottaa nykyistä enemmän eri kulkumuotojen ja toisten liikkujien kunnioittamista, jotta nuorilla olisi tarvittavat valmiudet autokouluun mentäessä.

Myös toisen muutosehdotuksen taustalla on nykyisestä poikkeava ajattelutapa. Liikennekäyttäytyminen voitaisiin nähdä nuorten silmissä kannanottomahdollisuutena ja mahdollisuutena ilmaista itseään. Sen lisäksi, että heijastimet ja pyöräilykypärä ovat tärkeitä turvavarusteita, niiden avulla olisi mahdollisuus ilmaista kantansa haluamastaan

asiasta tai osoittaa mielenkiinnon kohteensa. Esimerkiksi julkisuuden henkilöt voisivat auttaa asiassa ja laajentaa fanituotteidensa valikoimaa heijastimiin.

5.1.9 Ulkonäkö

Suurelle osalle nuorista ulkonäkö on todella tärkeä asia. Ulkonäkö menee jopa turvallisuuden edelle. Muun muassa kypärän käyttämättömyyttä perusteltiin nuorten kyselytutkimuksessa kypärän epämiellyttävällä ulkonäöllä. Pyöräilykypäriin olisi hyvä kehittää uutta muotoilua, ja mahdollisesti ottaa nuoret mukaan ideoimaan kypärien uutta ulkomuotoa.

Myös heijastimien ulkomuotoa ja niiden epäkäytännöllisyyttä kritisoitiin nuorten kyselytutkimuksessa. Vaateteollisuuden tulisi vastata haasteeseen ja kehittää erilaisia heijastavia vaihtoehtoja vaatteisiin. Vaatteisiin voitaisiin lisätä esimerkiksi saumoihin heijastavia kankaita tai korvata tavalliset napit heijastavilla napeilla. Mallia voitaisiin ottaa myös muun muassa moottoripyörävarusteista, joissa on nykyään käytössä uudenlaisia heijastavia kankaita. Nämä varusteet näyttävät normaalissa päivänvalossa mustalta, mutta ovat pimeässä heijastavia. Erilaisia heijastinnauhoja ja -kankaita on viime vuosina tullut yhä enemmän myös urheilu- ja lastenvaatteisiin, mutta heijastavat materiaalit olisi saatava käyttöön kaikessa vaatetuksessa, kuten esimerkiksi farkuissa, hanskoissa ja kengissä.

5.2 Porin toimintamalli

Edellä esitettyjen toimenpide-ehdotusten pohjalta laaditaan Porin kaupungille oma toimintamalli, jonka avulla pyritään saavuttamaan tuloksia pitkällä aikavälillä toiminnan järjestelmällisyyden ja johdonmukaisuuden ansiosta. Porin toimintamallin keskeisimpänä osana on tiivis yhteistyö kaupungin liikennesuunnittelusta vastaavan katu- ja puistosuunnittelun sekä kaupungissa toimivien oppilaitosten ja koulutuksen järjestäjien kesken. Myös nykyiset yhteistyökumppanit ja vapaaehtoisjärjestöt ovat suuressa roolissa toiminnan onnistumisen kannalta. Lisäksi tulee kartoittaa uusia toimijoita ja toimijaryhmiä, jotka saataisiin mukaan liikenneturvallisuustyöhön.

Porin toimintamallin ydin perustuu ajatukseen siitä, että eri-ikäisille lapsille ja nuorille on jaettava tietoa liikenneturvallisuudesta eri tavoilla. Koulutiensä juuri aloittaneet ja mopokortti-ian saavuttaneet ikäluokat tarvitsevat täysin erilaista tietoa liikenteessä toimimisesta. Porin toimintamallissa tietoa ja valistusta jaetaan vuosittain jokaiselle ikäluokalle räätälöidyn ohjelman mukaisesti, jolloin lopputuloksena on ehjä, hyvin suunniteltu opetuskokonaisuus aina päiväkodista lukio- tai ammattikouluopintojen päättymiseen asti.

Porin liikenneturvallisuustyöryhmä, jossa on edustus kaikista kaupungin hallintokunnista, laatii yhteistyössä opettajien ja rehtorien kanssa liikenneturvallisuusmateriaalit jokaiselle luokka-asteelle erikseen. Materiaalipaketit laaditaan aina ensimmäisestä luokasta lähtien lukion tai ammattikoulun viimeiselle luokalle asti. Myös esikouluihin ja päiväkoteihin laaditaan omat paketit. Apuna voidaan hyödyntää muun muassa Liikenne-

turvan materiaaleja sekä opettajien jo olemassa olevia materiaaleja. Porin liikenneturvallisuustyöryhmä kuitenkin muokkaa materiaaleista Porin kouluihin soveltuvia, esimerkiksi paikallisilla tehtävillä, esimerkeillä ja kartoilla. Luokka-astekohtaisista pakeista tehdään tiiviit kokonaisuudet, jolloin opettajien on helppo toteuttaa tehtävät lukuvuoden aikana. Yhden luokka-asteen materiaalipaketin tulee sisältää vain muutama aihekokonaisuus, jotta jokainen porilaiskoulu voi todella sitoutua sen sisällön noudattamiseen. Tarkoituksena on siis, että esimerkiksi joka vuosi kaikki porilaiset kahdeksaluokkalaiset kirjoittavat aineen materiaalipaketin osoittamasta liikenneturvallisuuteen liittyvästä aiheesta.

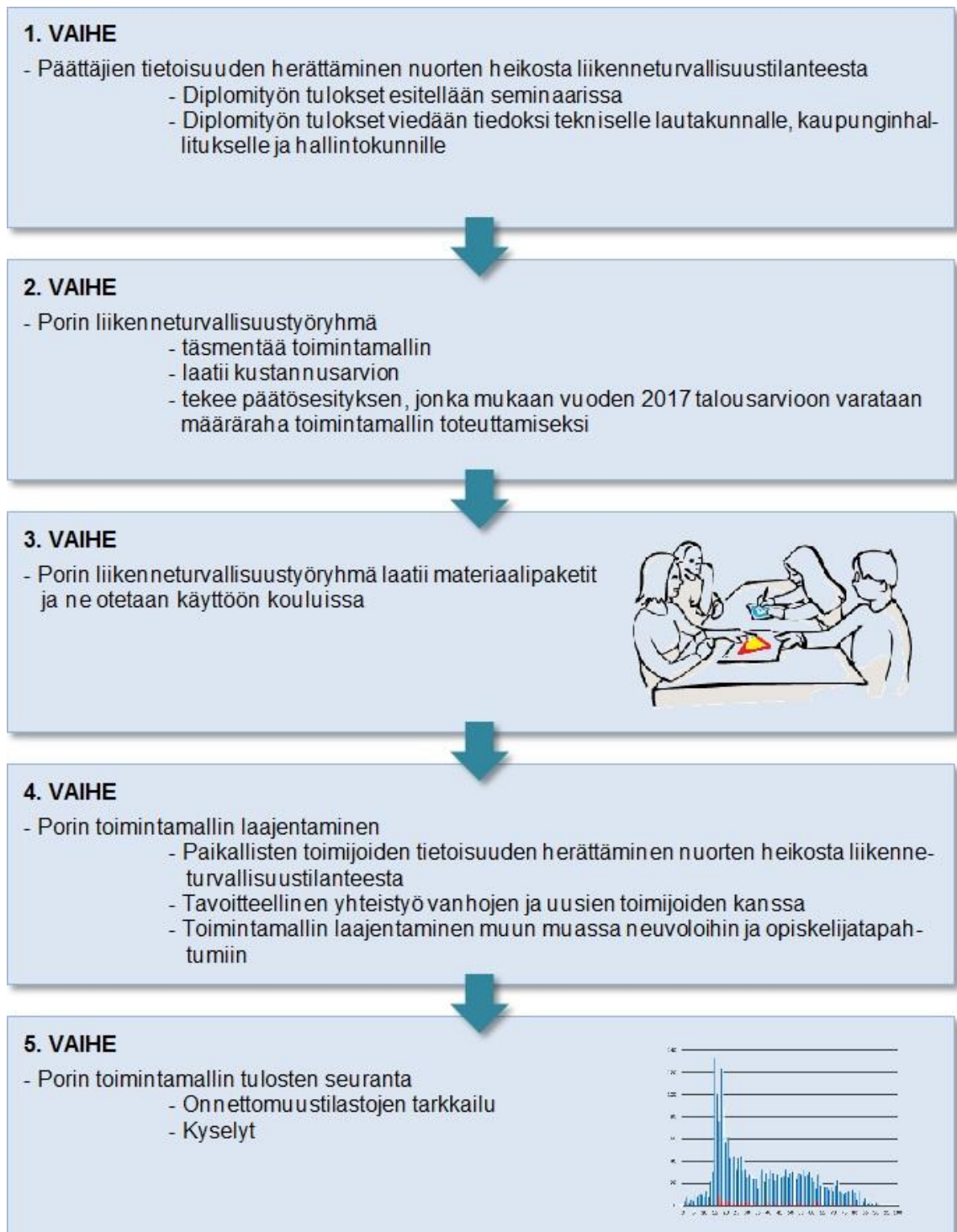
Muita esimerkkejä luokka-astekohtaisiksi tehtäviksi ovat esimerkiksi seitsemäsluokkalaisille kouluvuoteen sisällytettävä vierailu Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradalla, fysiikan opetuksessa viisi ennalta mietittyä laskua pysähtymismatkoista sekä autokouluopettajan luento mopo- ja mopoautokorteista. Vastaavasti esimerkiksi neljäsluokkalaisille lukuvuoteen sisällytetään liikennemerkkien opetus kuvaamataidon keinoin ja yhdeksäsluokkalaisille liikenneaiheinen kirjoitus englannitunnilla. Materiaalipaketteja suunniteltaessa tulee huomioida voimassa oleva opetussuunnitelma.

Luokka-astekohtaiseksi tapahtumaksi sopisi myös pyöräajokortin suorittaminen alakoulun ensimmäisten vuosien aikana. Tällä hetkellä Porin kouluissa ei ole yhteneväisiä sääntöjä siitä, minkä ikäisenä on sallittua pyöräillä koulumatkat, vaan suositukset ovat koulukohtaisia (Porin kaupunki 2013). Porin liikenneturvallisuustyöryhmän tulee tehdä sivistyslautakunnalle päätösesitys, jotta yhteinen suositus otettaisiin käyttöön kaikissa porilaiskouluissa. Mikäli päädytään suosittamaan, että koulumatkat saa pyöräillä esimerkiksi kolmannesta luokasta lähtien, järjestetään pyöräajokortin suorittamistapahtuma kolmannen luokan syksyllä koulujen alkaessa. Mahdollisesti poliisin tai paikallisen autokoulun kanssa yhteistyössä järjestettävän päivän aikana koulun pihalla harjoiteltaisiin pyörällä ajamista erilaisissa olosuhteissa sekä suoritettaisiin ajokoe ajoradalla. Hyväksytyn ajokokeen päätteeksi oppilaat saisivat poliisin tai autokoulun myöntämän pyöräajokortin tai kunniakirjan muistoksi tapahtumasta. Tässäkin tapauksessa ajokokeen ajorata olisi ennalta suunniteltu ja esitetty kyseisen luokka-asteen materiaalipaketissa, jolloin se voidaan toteuttaa vuosittain samalla kaavalla ilman suurempia ennakkojärjestelyjä. Taulukossa 5.1. on esitetty esimerkkejä Porin toimintamalliin sisältyvistä peruskoulujen toimenpide-ehdotuksista luokka-asteittain jaoteltuna.

Taulukko 5.1. Porin toimintamallin toimenpide-ehdotuksia koskien peruskoulujen liikennekasvatusta luokka-asteittain jaoteltuna.

		Ikäryhmä								
Toimija	Esimerkkitoimenpide	1 lk.	2 lk.	3 lk.	4 lk.	5 lk.	6 lk.	7 lk.	8 lk.	9 lk.
Koulu										
	äidinkieli				✓				✓	
	matematiikka		✓	✓			✓	✓		
	englanti					✓				✓
	ruotsi									✓
	kuvaamataito	✓			✓					
	terveystieto								✓	
	fysiikka							✓	✓	
	liikunta	✓				✓	✓			
	Koko koulun teemapäivät	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Pyöräajokortti			✓						
	Vierailu Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradalla							✓		

Porin toimintamallin eteenpäin viemisen ensimmäisessä vaiheessa on erityisen tärkeää herättää päättäjät ja kaupungin hallintokuntien edustajat huomaamaan nuorten liikenneturvallisuuden heikko nykytila. Sitouttamalla päättäjät sekä hallintokunnat Porin uuteen toimintamalliin varmistetaan toiminnan edistymisen ja jatkuvuus. Tietoisuuden herättäminen muun muassa erikseen järjestettävässä seminaarissa sekä toimintamallin eteenpäin vieminen aloitetaan vuoden 2015 aikana. Porin toimintamallin toisessa vaiheessa Porin liikenneturvallisuustyöryhmä täsmentää toimintamallin ja laatii kustannusarvion sekä tekee päätösesityksen, jonka mukaan vuoden 2017 talousarvioon varataan määräraha toimintamallin toteuttamiseksi. Tämän jälkeen, Porin toimintamallin kolmannessa vaiheessa, Porin liikenneturvallisuustyöryhmä laatii kaikille luokka-asteille materiaalipaketit, jotka otetaan käyttöön kaikissa porilaiskouluissa. Materiaalipakettien valmistuttua Porin liikenneturvallisuustyöryhmä jatkaa Porin toimintamallin laajentamista neljännessä vaiheessa muun muassa etsimällä uusia toimijoita ja toimijaryhmiä liikenneturvallisuustyöhön sekä laajentamalla toimintamallin kattavuutta uusiin ikäluokkiin. Toimintamallin viidennessä vaiheessa mallin tuloksia ja vaikutuksia seurataan muutaman vuoden välein järjestettävillä kyselyillä sekä tarkkailemalla kaupungin onnettomuuskehitystä säännöllisesti. Tulosten seurannan avulla toimintamallia voidaan kehittää esimerkiksi tekemällä johonkin tiettyyn ongelmakohtaan kohdennettuja lisäyksiä. Kuvassa 5.1. on esitetty Porin toimintamallin etenemisprosessi sisältöineen.



Kuva 5.1. Porin toimintamallin etenemisprosessi. (ryhmäkuva: Helsingin yliopisto 2006.)

Toimintamallin laajentamisvaiheessa tulisi kiinnittää huomiota muun muassa täysikäisiin nuoriin, joita on lukion ja ammattikoulun jälkeen suhteellisen vaikea tavoittaa. Yli 18-vuotiaiden nuorten liikennevalistusta varten Porin liikenneturvallisuuustyöryhmän tulisi tiivistää yhteistyötään Satakunnan ammattikorkeakoulun, Diakonia-ammattikorkeakoulun ja Porin yliopistokeskuksen sekä näiden opiskelijakuntien kanssa. Näin olisi mahdollista tavoittaa huomattavan suuri joukko 18–24-vuotiaita nuoria. Yh-

teistyön ansiosta Porin liikenneturvallisuustyöryhmä tai sen yhteistyökumppani voisi esimerkiksi perustaa liikenneturvallisuusrastin erilaisiin paikallisiin opiskelijatapahtumiin, kuten Satakunnan suurimpaan opiskelijatapahtumaan Kurnajaisiin tai jokasyksyiseen Yrjönkadun Approon (Porin Kylterit Ry - Porin Yliopistokeskus 2014; Satakunnan ammattikorkeakoulun opiskelijakunta SAMMAKKO 2014). Tapahtumiin voitaisiin luoda uusi suorituspaikka tai tapahtumarasti, jossa tehtävänä olisi suorittaa liikenneaiheisia tehtäviä senhetkisessä olotilassa. Opiskelijatapahtumissa tunnelma on useimmiten vapautunut, ja leikkimielisiin kisoihin on helppo saada osallistujia. Todennäköisesti juhlijoiden joukosta myös osalle rastin perimmäinen viesti jäisi mieleen. Nuoria olisi tällaisissa tapahtumissa hyvä muistuttaa esimerkiksi alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen vaarallisuudesta teettämällä heillä jonkinlainen testi, josta he päihtyneenä todennäköisesti eivät hyväksytysti selviä.

Porin liikenneturvallisuustyöryhmän vastuulla olevien materiaalikansioiden ja opiskelijatapahtumiin osallistumisen lisäksi kaupungin sivistyslautakunta voisi antaa selvän suosituksen kaikille porilaisille peruskouluille pyöräilykypärän käytöstä koulumatkoilla. Tällä hetkellä suositus on käytössä muun muassa Kaarisillan yhtenäiskoulussa, jossa pyöräilykypärän käyttösuositus koskee myös yläkoulun oppilaita (Porin kaupunki 2013). Sääntöjen mukaan kypärän puuttuessa oppilaan tulee kulkea koulumatkat kävelen. Yhtenäinen linjaus koko kaupungin alueella vähentäisi pyöräilykypäränkäyttösuositusten vastustusta. Yhteinen käyttösuositus voitaisiin antaa myös heijastimien käytöstä. Heijastimien käyttöastetta voitaisiin pyrkiä parantamaan myös jakamalla joka syksy kaikille porilaisille peruskoululaisille, lukiolaisille ja ammattikoululaisille heijastimet. Heijastimia voitaisiin jakaa myös nuorille opiskelijatapahtumien liikenneturvallisuusrassteilla. Heijastinhankinnoille tulisi osoittaa kaupungin budjetista vuosittainen määräraha, ja mahdollisuuksien mukaan yhteistyökumppanit voisivat avustaa hankinnoissa.

Porin toimintamallin jatkuvuuden ja johdonmukaisuuden toteutumisen varmistamiseksi sekä huomattavien onnettomuuskustannusten pienentämiseksi olisi suotavaa, että liikenneturvallisuustyölle osoitettaisiin vuosittainen budjetti. Tällöin liikenneturvallisuustyötä voitaisiin tehdä pitkäjänteisesti ja sitä voitaisiin kehittää vuosien saatossa. Porin toimintamallia olisi suotavaa laajentaa kattamaan viranomaistoiminnan lisäksi kaikki mahdolliset paikalliset toimijat kuten esimerkiksi vapaaehtoisjärjestöt, urheiluseurat, yritykset ja seurakunnat. Liitteessä 2 on esitetty kootusti laajennetun Porin toimintamallin toiminta-ajatus sekä esimerkkitoimenpiteitä ikäryhmittäin jaoteltuna. Porin liikenneturvallisuustyöryhmän haasteena on koota taulukkoon mahdollisimman monia toimijoita sekä yhteistyössä toimijoiden kanssa kehittää kullekin parhaiten sopivat toimenpiteet nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

6 PÄÄTELMÄT

Nuorten liikenneturvallisuuden nykytila ei ole huono vain Suomessa ja Porissa, vaan kyseessä on kansainvälinen ongelma. Tilanne on viime vuosina parantunut, mutta edelleen tilastoista nousevat selkeästi esiin 15–24-vuotiaiden kohtuuttoman suuret osuudet sekä tieliikenteessä menehtyneiden että loukkaantuneiden osalta. Sekä Suomessa että maailmalla esiin nousevat samat ongelmat nuorten liikennekäyttäytymisessä, kuten ylinopeus, ajaminen päihtyneenä, turvavarusteiden käyttämättömyys, tietyt ajankohdat sekä nuorten miesten suuri osuus.

Erityisesti ylinopeudet, päihtyneenä ajaminen sekä turvavarusteiden käyttämättömyys voidaan nähdä seurauksina nuorten välinpitämättömyydestä. Toisaalta nuoret selvästi kaipaavat auktoriteettia, joka kertoisi, miten asiat pitää tehdä. Työssä nousivat esiin muun muassa toiveet pyöräilykypärän käytön muuttamisesta pakolliseksi ja parempien toimintaedellytysten luominen nuorille kuljettajille lisäämällä pakollista valvottua ajoharjoittelua. Esille nousi myös toive valvonnan lisäämisestä. Toiveet olivat yhteisiä sekä nuorilla että asiantuntijoilla, ja nousivat esiin myös Maailman terveysjärjestön julkaisuissa. Nykyistä tiukempi valvonta olisi tehokas, mutta paljon resursseja vaativa keino vähentää muun muassa ylinopeuksia ja rattijuopumuksia sekä lisätä turvavarusteiden käyttöä. Ajoharjoittelun lisääminen parantaisi uusien kuljettajien liikennevalmiuksia, mutta lisäisi myös kustannuksia. Tärkeintä olisi muuttaa nuorten asenteita liikenneturvallisuudelle myönteisempään suuntaan.

Liikenneturvallisuusmyönteinen asennekasvatus tulisi aloittaa mahdollisimman varhain, jotta vastakkaiset asenteet eivät ehtisi kehittyä. 15–24-vuotaiden nuorten asenteita on hyvin vaikea muuttaa, joten olisi tärkeää aloittaa järjestelmällinen liikennekasvatus työ mahdollisimman varhain. Vanhempien esimerkki on tärkeässä roolissa nuorten asenteiden muodostumisessa, mikä käy ilmi sekä Maailman terveysjärjestön julkaisuista että asiantuntijoiden ja kyselytutkimuksiin vastanneiden nuorten mielipiteistä. Myöhemmin vanhempien lisäksi koulut tulevat tärkeään rooliin liikennekasvattajina.

Liikenneturvallisuustyön säännöllisyys ja järjestelmällisyys on erittäin tärkeää. Liikenneturvallisuustyötä olisi tehtävä pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti, koska työn tulokset näkyvät vasta vuosien viiveellä. Toimenpidevalikoima nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi on jo nykyisellään hyvin laaja. Liikennekasvatus on kuitenkin epäsäännöllistä ja liian riippuvaista muun muassa yksittäisten opettajien mielenkiinnosta asiaa kohtaan. Joka vuosi uudet nuoret tulevat mopokortti-ikään, ja uudet lapset opettelevat turvallisen koulumatkan perusteita. Kaikkien heidän tulisi saada samantasoista, laadukasta liikenneturvallisuusopetusta.

Jokapäiväisen liikenneturvallisuustyön lisäksi tarvitaan erilaisia liikenneturvallisuu-
suustempauksia ja teemapäiviä, jotka tukevat perustyötä herättelemällä nuoria ajankoh-
taisilla liikenneasioilla. Myös asiantuntijat sekä kyselyjen vastaajat toivoivat tiiviimpää
yhteistyötä koulujen ja liikennealan ammattilaisten välille. Millään yhdellä yksittäisellä
keinolla tai toimenpiteellä ei saavuteta merkittäviä tuloksia. Keinovalikoimaa tulee hyö-
dyntää monipuolisesti.

Työssä esille nousseisiin nuorten liikenneturvallisuusongelmiin sekä heikkoon lii-
kenneturvallisuuden nykytilaan pyrittiin löytämään ratkaisuja ja parannusehdotuksia
kehittämällä esimerkkitoimenpiteitä, joita Porin kaupunki sekä muut tahot voisivat to-
teuttaa. Tärkeimmäksi tavoitteeksi nostettiin nuorten asenteisiin vaikuttaminen, jotta
nuoret tekisivät oikeanlaisia valintoja liikkueessaan. Asenteiden muokkautumiseksi ja
säännöllisen liikenneturvallisuustyön edistämiseksi kehitettiin Porin toimintamalli.
Toimintamalli perustuu säännölliseen ja johdonmukaiseen liikenneturvallisuustyöhön,
joka alkaa varhaislapsuudesta ja kestää kouluvuosien loppuun. Näin asenteiden muodos-
tumiseen voidaan vaikuttaa jo varhain, ja turvallisesta liikkumisesta on mahdollista luo-
da tavoiteltava arvo.

Porin toimintamallin toteutus on hyvä aloittaa selkeästi rajatusta kokonaisuudesta eli
koululaisten materiaali- ja pakettien kehittämisestä, jotta hanke saadaan käyntiin ja tavoit-
teellinen sekä järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö aloitettua. Porin toimintamallia
on kehitettävä vuosien aikana, kun mukaan saadaan uusia toimijoita ja luodaan uusia
yhteistyömahdollisuuksia. Toimintamallin vaikutuksia nuorten liikennekäyttäytymiseen
ja asenteisiin on hyvä selvittää muutaman vuoden välein järjestettävillä kyselyillä sekä
tarkastelemalla onnettomuustilastoja säännöllisesti. Tulosten pohjalta toimintamalliin
voidaan tehdä esimerkiksi johonkin tiettyyn ongelmaan kohdennettuja lisäyksiä. Tärke-
ää on kuitenkin huolehtia, että toiminta pysyy kaiken aikaa säännöllisenä ja johdonmu-
kaisena ja aihe saa jatkossakin ansaitsemaansa näkyvyyttä.

Nuorten liikenneturvallisuusteemaa on pidetty esillä tämän työn tekemisen aikana
eri yhteyksissä. Nuorten kyselytutkimuksen tuloksista on laadittu mediatiedote, joka on
julkaistu paikallisissa sanoma- ja ilmaisjakelulehdissä, ja kyselytutkimuksiin osallistu-
neet koulut ovat saaneet yhteenvedot kyselyjen tuloksista. Näkyvyyttä ylläpidetään jat-
kossa muun muassa laatimalla diplomityöstä tiedote medialle ja koulujen Wilma-
järjestelmään sekä toteuttamalla Porin poliisin ja Porin kaupungin yhteiskampanja, jon-
ka aikana poliisit ja liikennesuunnittelijat vierailevat porilaisissa kouluissa jakamassa
liikenneturvallisuustietoutta.

Diplomityö antaa kattavan kuvan eri tahojen mielipiteistä ja niiden samankaltaisuu-
desta. Tilastojen osoittamat nuorten liikenneturvallisuusongelmat näkyvät selvästi asian-
tuntijoiden jokapäiväisessä työssä, ja ongelmat heijastuvat myös nuorten kyselyvastauk-
sista. Työn aikana kehitetyn Porin toimintamallin avulla yhteiskunta tarjoaa jatkossa
nuorille uusinta tietoa ja opettaa parhaat mahdolliset toimintatavat. Sen jälkeen jokaisen
nuoren on itse päätettävä, miten kaikkia tietoja ja taitoja soveltaa elämässään.

LÄHTEET

Ahlroth, J., Pöllänen, M. 2011. Liikenneturvallisuus. Opetusmoniste. Tampere, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto. 195 s.

Brake. 2015. Campaigns & events. Brake's Giant Walk. [WWW]. [Viitattu 8.3.2015]. Saatavissa: <http://www.brake.org.uk/campaigns-events/take-action/brakes-giant-walk-for-schools>.

Destia. 2013. Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelma. [WWW]. [Viitattu 29.1.2015]. Saatavissa: http://www.karhukunnat.fi/material/attachments/karhukunnat/6HJc3r3H7/Kautiala_Christel_liikenneturvallisuustyö_ja_liikkumisen_ohjaus_mitä_se_on.pdf.

Eläköön.fi. 2015. Tietoa kampanjasta. [WWW]. [Viitattu 21.1.2015]. Saatavissa: http://www.elakoon.fi/tietoa_kampanjasta.

Euroopan Komissio. 2015. Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirja. Sitoumusta koskevat ohjeet. Painopistealueena nuoria koskevat sitoumukset. [WWW]. [Viitattu 8.3.2015]. Saatavissa: http://www.erscharter.eu/sites/default/files/FI_Guidelines%20Focus%20on%20Youth%20Commitment%20%28PDF%29.pdf.

European Commission. 2014a. Novice drivers. [WWW]. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/young/index_en.htm.

European Commission. 2014b. Road Safety Campaign Film. [WWW]. [Viitattu 8.3.2015]. Saatavissa: <http://www.erscharter.eu/fi/node/130>.

European Road Safety Observatory. 2012a. Traffic Safety Basic Facts 2012. Youngsters (Aged 15–17). [WWW]. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2012_dacota-iftstar-youngsters.pdf.

European Road Safety Observatory. 2012b. Traffic Safety Basic Facts 2012. Young People (Aged 18–24). [WWW]. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2012_dacota-ntua-young_people.pdf.

Facebook. 2015a. Liikenneturva. [WWW]. [Viitattu 9.1.2015]. Saatavissa: <https://www.facebook.com/Liikenneturva>.

Facebook. 2015b. Liikennevirasto. Liikenne verkossa. [WWW]. [Viitattu 9.1.2015]. Saatavissa: <https://www.facebook.com/liikenneverkossa>.

Facebook. 2015c. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. [WWW]. [Viitattu 9.1.2015]. Saatavissa: <https://www.facebook.com/Trafi.Finland>.

Granfelt, A. 2012. Turvallisuuden tila tieliikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. [WWW]. [Viitattu 14.1.2015]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1349425408/0cdbd3a6a2af228ffb6f758c759886e/10380-Analyysi_Tieliikenne.pdf.

Grönblom, J. 2014. vanhempi konstaapeli, Lounais-Suomen poliisilaitos. Pori. Haastattelu 9.9.2014. Ei litteroitu.

HE 3.5.2012/39. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta.

Heijastimen käyttö Porissa 2013. 2013. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Helsingin yliopisto. 2006. Työtapaopas - Lukeminen ja kirjoittaminen. [WWW]. [Viitattu 9.3.2015]. Saatavissa: <http://www.edu.helsinki.fi/malu/kirjasto/tieto/lukem/>.

Henkilövahinko-onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013. 2014. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Hessel, H. 2014. Traffic Safety at Eye Level. [WWW]. [Viitattu 9.3.2015]. Saatavissa: http://www.erscharter.eu/sites/default/files/Helle_Hessel_Traffic%20Safety%20at%20Eye%20Level.pdf.

Jaakkola, P. 2014. liikenneopettaja, Porin Ajo-Expert Oy. Pori. Haastattelu 18.9.2014. Ei litteroitu.

Jyväskylän yliopisto. 2015. Kansalaisyhteiskunnan tutkimusportaali. [WWW]. [Viitattu 19.1.2015]. Saatavissa: <http://kans.jyu.fi/sanasto/sanat-kansio/sosiaalinen-media>.

Järvinen, M. 2015. liikennesuunnittelija, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Pori. Haastattelu 28.1.2015. Ei litteroitu.

Jääskeläinen, P., Pöysti, L. 2014. Tarkkaamattomuus tieliikenteen turvallisuusongelmana – suomalaisten käsityksiä. Helsinki, Liikenneturva, Liikenneturvan selvityksiä 7/2014. 20 s. + liitt. 1s.

Klang, J., Kautiala, C., Yli-Halkola, E., Puolimatka, H. 2013. Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelma 2013. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 124 | 2013. 45 s. + liitt. 108 s.

Kokki, E. 2014. Mopoautokolarien henkilövahingot kunnittain 2012–2014. 10.12.2014. Pelastusopisto. Julkaisematon selvitys.

Lahti, S. 1992. Porin kaupungin liikenneasioden neuvottelukunnan historiikki. Sähköinen tiedoksianto. 5 s.

Lammi, A. 2013. Liikenneturvallinen elinympäristö: Kohti turvallisempaa liikkumista suunnittelun, kasvatuksen ja tiedotuksen keinoin. Liikenneturva. [WWW]. [Viitattu 15.1.2015]. Saatavissa: <http://www.hyvinkaa.fi/Tiedostot/24%20TTH/seminaari%207.8.13/Lammi%20Antero,%20Liikenneturva.pdf>.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2002. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 16/2002. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/files/16_2002.pdf.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2010. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus. Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2010. [WWW]. [Viitattu 24.11.2014]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10802.pdf&title=Julkaisuja%2020-2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012. Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Ohjelmia ja strategioita 1/2012. [WWW]. [Viitattu 4.3.2015]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DLFE-15604.pdf&title=Tavoitteet%20todeksi.%20Tieliikenteen%20turvallisuussuunnitelma%20vuoteen%202014.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014. Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014. [WWW]. [Viitattu 11.3.2015]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/docs/fi/3082174_DLFE-23456.pdf.

Liikenneturva. 2013a. Arkisto. Lopulliset tiedot 2013, koko maa. [WWW]. [Viitattu 20.1.2015]. Saatavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/tilastot-2/arkisto>.

Liikenneturva. 2013b. Pyöräilykypärä. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/pyorailijat/pyorailykypara>.

Liikenneturva. 2013c. Kampanjat. [WWW]. [Viitattu 21.1.2015]. Saatavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/kampanjat>.

Liikenneturva. 2013d. Heijastin. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/jalankulkijat/heijastin>.

Liikenneturva. 2013e. Turvavyö. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/autoilijat/turvavyo>.

Liikenneturva. 2013f. Nuoret (15–24). [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret-15-24>.

Liikenneturva. 2013g. Mopoilijat. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/mopoilijat>.

Liikenneturva. 2013h. Nuorten liikennekasvatus. [WWW]. [Viitattu 16.2.2015]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret/liikennekasvatus>.

Liikenneturva. 2013i. Vakavasti loukkaantuneen määritelmä. [WWW]. [Viitattu 3.3.2015]. Saatavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/highlight/vakavasti-loukkaantuneen-maaritelma>.

Liikenneturva. 2014a. Tilastokatsaus 4.8.2014. Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä. [WWW]. [Viitattu 24.9.2014]. Saatavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_nuoret.pdf.

Liikenneturva. 2014b. Tilastokatsaus 31.7.2014. Mopoilijoiden henkilövahingot tieliikenteessä. [WWW]. [Viitattu 24.9.2014]. Saatavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_mopoilijat.pdf.

Liikennevakuutuskeskus. 2013. VALT-Nuorisraportti 2013. 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet. [WWW]. [Viitattu 30.1.2015]. Saatavissa: <http://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.lvk.fi%2Ftemplates%2Fvinha%2Fservices%2Fdownload.aspx%3Ffid%3D309525%26hash%3Dd3c2a28d347aa45380193b6285c787765dad9de68562033b18d0cc24db538128&ei=lqvTVNn4G4TuUrKdgvgP&usg=AFQjCNGauHOFVhvEkGckdTD-qjSn4FXcOw&bvm=bv.85464276,d.d24>.

Liikennevakuutuskeskus. 2014. Tiedote 14.4.2014. Korkea onnettomuusriski. Mopoauto-onnettomuuksista käynnistetään perusteellisempi tutkimus. [WWW]. [Viitattu 18.11.2014]. Saatavissa: <http://www.lvk.fi/fi/Raportit/LVK-uutiset-ja-raportit/TIEDOTE-1442014-Korkea-onnettomuusriski-Mopoauto-onnettomuuksista-kaynnistetaan-perusteellisempi-tutkimus/>.

Liikennevirasto. 2012a. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Jalankulku ja pyöräily. [WWW]. [Viitattu 14.1.2015]. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/verkkopalvelut/henkiloliikennetutkimus/tuloksia_taulukkoina/faktakortit/F2_kavely_pyoraily.pdf.

Liikennevirasto. 2012b. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Liikkuminen elämänkaaren eri vaiheissa. [WWW]. [Viitattu 14.1.2015]. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/verkkopalvelut/henkiloliikennetutkimus/tuloksia_taulukkoina/faktakortit/F3_elinkaari.pdf.

Liikennevirasto. 2012c. Määritelmät. [WWW]. [Viitattu 6.3.2015]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/verkkopalvelut/henkiloliikennetutkimus/maaritelmat#.VPnbnOHD9MF>.

Liikennevirasto. 2014. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. [WWW]. [Viitattu 14.1.2015]. Saatavissa: www.liikennevirasto.fi/henkiloliikennetutkimus.

Liikennevirasto. 2015. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. 12.2.2015. WSP Finland Oy, HLT ylläpitoryhmä. Julkaisematon selvitys.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. 2013a. Tiedote. Mopon ja mopoauton ajokortin hankinta muuttui 19.1.2013. [WWW]. [Viitattu 8.1.2015]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1360860998/93525420c70884d9380d2af4dddf694cc/11411-Trafi_S516_mopo_ja_mopoautotiedote_SF_3.pdf.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. 2013b. Suomen tieliikenteen turvallisuuden vuosikatsaus 2013. [WWW]. [Viitattu 14.1.2015]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1384345026/a4cbcc164337d2b5384ff6bc8feab8c0/13613-Trafi_Tieliikenteen_turvallisuuskatsaus_2013.pdf.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. 2014a. Liikennekäytössä olevat mopoautot kunnittain 31.12.2007–31.12.2013. [WWW]. [Viitattu 18.11.2014]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1397633424/4ab2982aef0bf542cbaf85df98afc862/14603-Mopoautot_2007-2013_-_kunnittain.pdf.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. 2014b. Ajoneuvokanta, mukana vain liikennekäytössä olevat ajoneuvot 31.12.2013. [WWW]. [Viitattu 18.11.2014]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1391064172/63a6729be07c3fa44944504108f26238/14075-Ajoneuvokanta_-_liikennekaytossa_olevat_kunnittain_31122013.pdf.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. 2015. Ajokortit ja tutkinnot. [WWW]. [Viitattu 21.1.2015]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot.

Liitu. 2014. Tieliikenneonnettomuudet v. 2013: Kunta: Pori. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys. 9 s.

LINTU. 2012. Ajotapapalaute turvallisuuden parantamiseksi. Testit ja kehitystyö vuosina 2010–2011. Helsinki, LINTU-tutkimusohjelma, LINTU-julkaisuja 6/2012. 51s. + liitt. 49 s.

Luoma, J., Peltola, H., Salenius, S. 2013. Miksi tieliikenteen turvallisuus Suomessa ei ole parhaiden maiden joukossa?. Helsinki, Liikennevirasto, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 44/2013. 47 s.

Luukkanen, L. 2002. Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskikokemukset, eettiset tulkinat ja suhtautuminen liikennekasvatukseen. Helsinki, Liikenneturva, Liikenneturvan tutkimusmonisteita 94/2002. 44 s. + liitt. 14 s.

Länsirannikon koulutus Oy WinNova. 2015. Esittely. [WWW]. [Viitattu 22.1.2015]. Saatavissa: <http://www.winnova.fi/sivu.aspx?taso=1&id=243>.

Löytty, M. 2014. 18–20-vuotiaat nuoret henkilöauton kuljettajana. Liikenteen analyysit. Suppea analyysi. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Trafin julkaisuja 3/2014. 51 s.

Nilsson, G. 2004. Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Lund. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society. 104 s.

Nordic Road Association (NVF). 2015. Olycksdata. [WWW]. [Viitattu 8.2.2015]. Saatavissa: <http://www.nvfnorden.org/?PageId=1ff1b928-3763-4b56-99d3-9d61ce8fd8b4>.

Onnettomuudet: ikäjakauma ja alkoholi 2004–2013. 2013. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Onnettomuudet: ikäjakauma ja kulkumuoto 2004–2013. 2013. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Onnettomuudet: ikäjakauma ja onnettomuuden vakavuus 2004–2013. 2013. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Paikkatietoikkuna. 2015. Karttaikkuna. [WWW]. [Viitattu 21.1.2015]. Saatavissa: <http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi/kartta>.

Pass Plus Cymru. 2015. Home. [WWW]. [Viitattu 9.3.2015]. Saatavissa: <http://www.dragondriver.com/ppcindex.htm>.

Poliisi. 2014. Tietoa poliisista. [WWW]. [Viitattu 5.1.2015]. Saatavissa: <http://poliisi.fi/poliisi/home.nsf/suomi/tietoa-poliisista>.

Porin kaupungin kouluverkon kehittäminen. 2014. Pori, Porin kaupunginvaltuusto. Pöytäkirja. 11 s.

Porin kaupunki. 2011a. Porin-Rauman seudun liukkaankelin ajoharjoittelurata. [WWW]. [Viitattu 23.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/tpk/ajoharjoittelurata.html>.

Porin kaupunki. 2011b. Ajankohtaista. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://pori.fi/tpk/kadutjaliikenne/liikenne/ajankohtaista.html>.

Porin kaupunki. 2012. Liikenneturvallisuustyö. [WWW]. [Viitattu 23.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/tpk/kadutjaliikenne/liikenne/raportit/liikenneturvallisuustyö.html>.

Porin kaupunki. 2013. Koulut ja lukiot. [WWW]. [Viitattu 25.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/sivistyskeskus/koulut.html>.

Porin kaupunki. 2014a. Pori-info. [WWW]. [Viitattu 21.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/pori-info.html>.

Porin kaupunki. 2014b. Kirjurinluodon liikennepuisto. [WWW]. [Viitattu 23.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/tpk/viheralueet/viheraluekohteita/kirjurinluoto/liikennepuisto.html>.

Porin kaupunki. 2014c. Opiskelu. [WWW]. [Viitattu 22.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/opiskelu.html>.

Porin kaupunki. 2014d. Asuminen. [WWW]. [Viitattu 22.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/asuminen.html>.

Porin kaupunki. 2014e. Elinkeinopalvelut. [WWW]. [Viitattu 22.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/elinkeinopalvelut.html>.

Porin kaupunki. 2014f. Porin liikennefoorumi. [WWW]. [Viitattu 23.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/tpk/kadutjaliikenne/liikenne/porinliikennefoorumi.html>.

Porin kaupunki. 2014g. Liikennekasvatusta ekaluokkalaisille. [WWW]. [Viitattu 24.1.2015]. Saatavissa: <http://www.pori.fi/uutiset/2014/08/turvallisempaakoulumatkaekaluokkalaisille.html#VMPEyC7sQxI>.

Porin kaupunki. 2014h. Liikenneturvallisuuden kunniakirjat 2015. Pori, Hallintokeskus. Päätöspöytäkirja § 47/2014. 3 s.

Porin Kylterit Ry - Porin Yliopistokeskus. 2014. Yrjönkadun Appro 24.9.2014. [WWW]. [Viitattu 25.1.2015]. Saatavissa: <http://www.yrjonkadunappro.com/>.

Porin liikenneturvallisuussuunnitelma 2010. 2010. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus, Raporttisarja, Porin kaupunki C65/2010. 88 s. + liitt. 9s.

Porin seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely 2012–2016. 2011. Porin seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely 2012–2016, Tiivistelmä. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: http://www.pori.fi/material/attachments/hallintokunnat/tekninenpalvelukeskus/ajankohtaistaliikenteesta/raportit/63sMPWaO1/tiivistelma_palvelutasomaarittely_12122011.pdf.

Porin Seudun Matkailu Oy MAISA. 2015. Pori. [WWW]. [Viitattu 21.1.2015]. Saatavissa: <http://www.maisa.fi/matkailijat/porin-seutu/pori>.

Porin seutu - Karhukunnat. 2015. Ajankohtaista. [WWW]. [Viitattu 27.1.2015]. Saatavissa: <http://www.karhukunnat.fi/index.html>.

Porin seutu - Karhukunnat. 2014. Liikenne. [WWW]. [Viitattu 4.2.2015]. Saatavissa: http://www.karhukunnat.fi/paras-kaupunkiseutusuunnitelma_2/liikenne.html.

Pyöräilykypärän käyttö Porissa 1995–2014. 2014. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Pöllänen, M. 2013. TLO-22010 Liikenneturvallisuus. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto. Luentomateriaali.

Rautiainen, J., Pöllänen, M., Kalenoja, H. 2006. Lasten ja nuorten ennakoiva liikenneturvallisuustyö. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, Tutkimusraportti 60. 93 s.

Ruonakoski, A., Seila, M. 2013. Mopokorttiuudistuksen vaikutukset. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Trafín julkaisuja 7/2013. 30 s. + liitt. 8 s.

Sarias, H. 2012. Vertaisopetus nuorten liikenneturvallisuustyössä. Katsaus viimeaikaisista tutkimuksista. [WWW]. [Viitattu 15.2.2015]. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2012_vertaisopetus_nuorten_liikenneturvallisuustyossa.pdf.

Satakunnan ammattikorkeakoulun opiskelijakunta SAMMAKKO. 2014. Kurnajaiset 2014 - info. [WWW]. [Viitattu 25.1.2015]. Saatavissa: http://www.sammakko.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=377:kurnajaiset-2014-info&catid=69:kategoria-suomi&lang=fi.

Suomen Autokoululiitto ry. 2014. [WWW]. [Viitattu 17.12.2014]. Saatavissa: <http://www.autokoululiitto.fi/Etusivu>.

Syyttäjälaitos. 2014. [WWW]. [Viitattu 17.12.2014]. Saatavissa: <http://www.oikeus.fi/syyttaja/fi/index.html>.

Tarvainen, A. 2015a. Toimitusjohtaja, Liikenneturva. Puhelinhaastattelu 23.2.2015. Ei litteroitu.

Tarvainen, A. 2015b. Nuorten liikenneturvallisuus, 15–24-vuotiaat. Helsinki, Liikenneturva. Sähköinen tiedoksianto. 2 s.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos. 2014a. Tapaturmat liikenteessä. [WWW]. [Viitattu 5.2.2015]. Saatavissa: <http://www.thl.fi/fi/web/tapaturmat/lapset-ja-nuoret/nuoret/tapaturmat-liikenteessa>.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos. 2014b. Riskikäyttäytyminen ja tapaturmat. [WWW]. [Viitattu 15.2.2015]. Saatavissa: <http://www.thl.fi/fi/web/tapaturmat/lapset-ja-nuoret/nuoret/riskikayttaytyminen>.

Tervonen, J., Ristikartano, J. 2010. Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Helsinki, Liikennevirasto, Liikenneviraston ohjeita 21/2010. 15 s.

Tilastoa vuodesta 1962. 2015. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Tilastokeskus. 2014a. Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto. [WWW]. [Viitattu 9.1.2015]. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/ton/2013/ton_2013_2014-06-17_tie_001_fi.html.

Tilastokeskus. 2014b. Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto. [WWW]. [Viitattu 9.1.2015]. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/ton/2014/11/ton_2014_11_2014-12-22_tie_001_fi.html.

Turvavyön käyttö 2010 ja 2014. 2014. Pori, Porin kaupungin Tekninen palvelukeskus. Julkaisematon selvitys.

Törmälä, P. 2014. Kihlakunnansyyttäjä, Salpausselän syyttäjänvirasto. Lahti. Haastattelu 11.7.2014. Ei litteroitu.

Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T., Karhula, K. 2011. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tampere, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto. 269 s.

Välimäki, S. 2013. Liikenneturvallisuuustyö Porissa. [WWW]. [Viitattu 23.1.2015]. Saatavissa: http://www.karhukunnat.fi/material/attachments/karhukunnat/6HJc3zf5t/Valimaki_Sanna_Liikenneturvallisuuustyö_Porissa.pdf.

World Health Organization WHO. 2007a. Youth and road safety. [WWW]. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf.

World Health Organization WHO. 2007b. World Youth Assembly for Road Safety : report. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241595483_eng.pdf?ua=1.

World Health Organization WHO. 2012a. 10 facts on youth and road safety. [WWW]. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: http://www.who.int/features/factfiles/youth_roadsafety/en/.

World Health Organization WHO. 2012b. Why are so many young people involved in road traffic crashes? [WWW]. [Viitattu 7.3.2015]. Saatavissa: <http://www.who.int/features/qa/59/en/>.

LIITE 1: KUNINKAANHAAN KOULUN JA PORIN LYSEON LUKION KYSELYTUTKIMUKSEN KYSYMYKSET



INFRA & LIIKENNE

Kysely koostuu seitsemästä kysymysryhmäkokonaisuudesta. Alla on havainnollistettu kysymysten esittämistapa.

0 Kysymysryhmä

0.1 Kysymys

[Vastaustyyppi] (jana-, nelikenttä-, vapaapalaute-, vaihtoehto-, monivalinta-, numero- tai yhteystietokysymys)

- Vastausvaihtoehdot (molemmat koulut)
- [Vastausvaihtoehdot \(Kuninkaanhaan koulu, värikoodi sininen\)](#)
- [Vastausvaihtoehdot \(Porin Lyseon lukio, värikoodi punainen\)](#)

Tämän kyselyn avulla kartoitetaan porilaisten nuorten nykyistä liikennekäyttäytymistä ja asenteita sekä heidän ajatuksiaan liikenneturvallisuuteen liittyvien osatekijöiden merkityksestä. Kyselyn tulosten perusteella laaditaan kehittämisohdotuksia nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. [Kaikkien vastaajien kesken arvotaan viisi muistitikkuja](#). Kiitos vastauksestasi!

1 Vastaajan tiedot

1.1 Syntymävuosi

[Vaihtoehto]

- [1996 tai aikaisemmin](#)
- [1997](#)
- [1998](#)
- [1999](#)
- [2000](#)
- [2001 tai myöhemmin](#)
- [1995 tai aiemmin](#)
- [1996](#)
- [1997 tai myöhemmin](#)

1.2 Sukupuoli

[Vaihtoehto]

- Nainen
- Mies

1.3 Onko sinulla
mopokortti tai mopoautokortti?
ajokortti?

[Vaihtoehto] [Monivalinta]

- Kyllä
- Ei, enkä aio hankkia
- Ei, mutta aion hankkia
- Kyllä, mopokortti
- Kyllä, mopoautokortti
- Kyllä, moottoripyöräkortti
- Kyllä, henkilöautokortti
- Kyllä, minulla on jokin yllä mainituista korteista (valitse myös se listalta) ja aion hankkia jonkin muun ajokortin (minkä?)
- Ei, mutta aion hankkia (minkä?)
- Ei, enkä aiokaan hankkia

2 Liikkumistavat

2.1 Kuinka usein liikut linja-autolla vapaa-ajalla? (Eli älä huomioi koulumatkoja, ellet esimerkiksi siirry suoraan koulusta vapaa-ajan harrastukseesi.)

[Vaihtoehto]

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- Pari kertaa viikossa
- Pari kertaa kuukaudessa
- Muutamia kertoja vuodessa
- En liiku linja-autolla

2.2 Kuinka usein liikut mopolla / mopoautolla / moottoripyörällä / autolla vapaa-ajalla? (Eli älä huomioi koulumatkoja, ellet esimerkiksi siirry suoraan koulusta vapaa-ajan harrastukseesi.)

[Vaihtoehto]

- Päivittäin. Kuljen monta kertaa päivässä paikasta toiseen. Kavereiden kanssa voimme ajella vaikka ympäri kaupunkia ihan vain huvin vuoksi.
- Päivittäin. Käyn harrastuksissa ja kavereiden luona.
- Useamman kerran viikossa, mutta en kuitenkaan päivittäin.
- Pari kertaa viikossa.
- Muutaman kerran kuukaudessa
- Harvemmin

2.3 Kuinka usein liikut pyörällä tai kävellen vapaa-ajalla? (Eli älä huomioi koulumatkoja, ellet esimerkiksi siirry suoraan koulusta vapaa-ajan harrastukseesi.)

[Vaihtoehto]

- Päivittäin. Kuljen monta kertaa päivässä paikasta toiseen.
- Päivittäin. Käyn harrastuksissa ja kavereiden luona.
- Useamman kerran viikossa, mutta en kuitenkaan päivittäin.
- Pari kertaa viikossa.
- Muutaman kerran kuukaudessa
- Harvemmin

2.4 Käytätkö pyöräillessäsi pyöräilykypärää?

[Vaihtoehto]

- Aina
- Joskus
- En käytä, miksi?

2.5 Käytätkö heijastinta aina tai lähes aina pimeällä liikkuessasi?

[Vaihtoehto]

- Kyllä
- En, miksi?

2.6 Onko tai olisiko heijastimen käytöstä ollut joskus hyötyä?

[Vaihtoehto]

- Kyllä, miksi?
- Ei, miksi?

2.7 Onko tai olisiko pyöräilykypärän käytöstä ollut joskus hyötyä?

[Vaihtoehto]

- Kyllä, miksi?
- Ei, miksi?

2.8 Oletko itse ollut joskus liikenneonnettomuudessa?

[Vaihtoehto]

- Kyllä, millaisessa? (kerro lyhyesti)
- En

2.9 Oletko joskus sivullisena nähnyt liikenneonnettomuuden?

[Vaihtoehto]

- Kyllä, millaisen? (kerro lyhyesti)
- En

2.10 Mitkä syyt mielestäsi johtivat onnettomuuksiin, joissa olit joko itse mukana tai jotka näit?

[Monivalinta]

- Liian suuri nopeus
- Liukas tienpinta
- Huono sää (esimerkiksi sade tai auringon häikäisy)
- Pimeys tai hämärä
- Liikkujat eivät huomanneet toisiaan näköesteiden vuoksi (esimerkiksi korkea pensasaita)
- Liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen
- Ajotaitojen yliarviointi
- Joku onnettomuuden osapuoli ei keskittynyt tarpeeksi liikenteeseen, vaan esimerkiksi keskusteli kaverin kanssa
- Joku onnettomuuden osapuoli oli päihtynyt (eli alkoholin-, huumeiden- tai lääkkeiden vaikutuksen alaisena)
- Muu, mikä?
- En ole ollut osallisena onnettomuudessa tai nähnyt sellaista

2.11 Olisiko nämä liikenneonnettomuudet mielestäsi voitu välttää, jos liikkujat olisivat käyttäytyneet liikenteessä niin kuin opetetaan?

[Vaihtoehto]

- Kyllä, miksi?
- Ei, miksi?
- En ole ollut osallisena liikenneonnettomuudessa tai nähnyt sellaista

2.12 Jos olet itse ollut osallisena liikenneonnettomuudessa, muuttiko onnettomuus käyttäytymistäsi liikenteessä?

[Vaihtoehto]

- Kyllä. Olen nykyään varovaisempi liikenteessä.
- Ei. Ajan tai liikun kuten ennenkin, koska ajo- ja liikkumistyylini oli jo aiemmin hyvä.
- Ei. Ajan tai liikun kuten ennenkin, vaikka pitäisi varmaan ajaa varovaisemmin.
- Ei. Eihän kenelläkään ole niin huono tuuri, että joutuisi onnettomuuteen toista kertaa.
- En ole ollut osallisena onnettomuudessa.

3 Osaaminen

3.1 Kuinka hyvin osaat mielestäsi liikennesäännöt?

[Jana]

Huonosti – Hyvin

3.2 Olisiko mielestäsi tarpeellista, että liikennesääntöjä ja liikennemerkkejä opetettaisiin enemmän koulussa? (Opetusta saisi olla...)

[Jana]

...vähemmän – ...enemmän

4 Asenteet ja esimerkin voima

4.1 Minun mielestäni äitini ja/tai isäni... (Valitse väittämistä mielestäsi sopivimmat. Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon.)

[Monivalinta]

- ...ajaa joskus ylinopeutta.
- ...ajaa tai kävelee joskus päin punaisia.
- ...ottaa muut tienkäyttäjät huomioon ajaessaan ja liikkuessaan.
- ...ajaa ja liikkuu mielestäni esimerkillisellä tavalla.

4.2 Minä... (Valitse väittämistä mielestäsi sopivimmat. Voit valita yhden tai useamman vaihtoehdon.)

[Monivalinta]

- ...ajan joskus ylinopeutta.
- ...ajan tai kävelen joskus päin punaisia.
- ...otan muut tienkäyttäjät huomioon ajaessani ja liikkuessani.
- ...ajan ja liikun mielestäni esimerkillisellä tavalla.

- 4.3 Uskotko, että vanhempiesi ajotapa on vaikuttanut (tai tulee vaikuttamaan) sinun ajotapaasi?** (Esimerkiksi ajat ylinopeutta, koska vanhempasinkin tekevät niin.)

[Vaihtoehto]

- Kyllä
- En
- Kyllä, miksi?
- En, miksi?

- 4.4 Uskotko, että ajotapaasi vaikuttaa kavereiden mukana olo?** (Esimerkiksi kaveri on kyydissäsi tai kaveriporukalla olette ajelemassa kaupungilla.)

[Vaihtoehto]

- Kyllä. Kavereiden kanssa testataan rajoja ja ajetaan huolettomammin.
- Kyllä. Jos kavereita on kyydissä, ajan varovaisemmin, jotta ei varmasti sattuisi mitään.
- Ei. Ajan muutenkin hyvin.
- Ei. Ajan muutenkin holtittomasti.
- Ei. En usko, että kavereilla on mitään vaikutusta ajotapaani.

5 Rikkomukset ja niiden seuraukset

- 5.1 Kuinka vakavina pidät seuraavia tekoja? Ja millaisia seurauksia uskot niistä koituvan?** (Siirrä osoitin siihen kohtaan, mikä vastaa mielipidettäsi.)

[Nelikenttä] (Koordinaattiakselit; horisontaali: Vakava rike – Pienehkö rike – Mitätön rike, vertikaali: Kuolema – Loukkaantuminen – Ei seurauksia)

1. Punaista päin ajaminen
2. Ylinopeus, ylitys alle 10 km/h
3. Ylinopeus, ylitys 10 km/h tai enemmän
4. Polkupyörällä ajo ilman kypärää
5. Mopolla ajo ilman kypärää
6. Mopolla / mopoautolla ajo ilman voimassa olevaa ajokorttia
7. Ajaminen ilman turvavyötä
8. Ajaminen päihtyneenä (eli ajaminen alkoholin-, huumeiden- tai lääkkeiden vaikutuksen alaisena)
9. Ajaminen liian lähellä edellä kulkevaa ajoneuvoa

6 Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen

- 6.1 Liikenneturvallisuuden parantamiseksi järjestetään erilaisia kampanjoita, jotka näkyvät muun muassa televisiossa. Lisäksi koulut järjestävät erilaisia teemapäiviä. Ovatko tällaiset menetelmät mielestäsi tehokkaita ja järjestetäänkö niitä riittävän usein?**

[Vaihtoehto]

- Ovat tehokkaita ja niitä on riittävästi.
- Ovat tehokkaita, mutta niitä pitäisi järjestää useammin.
- Eivät ole tehokkaita.



6.2 Tämä kysymys on jatkoa edelliseen. Miksi olet sitä mieltä, että kampanjat ja teemapäivät ovat tehokkaita tai vaihtoehtoisesti eivät ole? Eli mitä pitäisi tehdä toisin?

[Vapaapalaute]

6.3 Kuka olisi uskottava ihminen opettamaan liikenteessä käyttäytymistä? Eli kenen ohjeita uskot?

[Monivalinta]

- Luokanvalvoja tai vastaava
- Liikenneopettaja autokoulussa
- Poliisi
- Liikenteen ammattilainen esimerkiksi Liikenneturvasta
- Joku liikenneonnettomuudessa loukkaantunut henkilö
- Omat vanhemmat
- Kaverit ja/tai sisarukset
- Joku muu, kuka?

6.4 Lopuksi haluamme vielä ehdotuksiasi NUORTEN liikenneturvallisuuden parantamiseksi. (Voit antaa pieniä ja/tai suurempia ehdotuksia.)

[Vapaapalaute]

7 Yhteystiedot

7.1 Kirjoita alle nimesi, jotta voimme toimittaa arvontapalkinnon oikealle henkilölle ja opettajasi saa tiedon, että sinä olet tehnyt kotitehtäväsi. Vastauksia ei yhdistetä missään vaiheessa kyselyn käsittelyssä henkilötietoihin.

[Yhteystiedot]

LIITE 2: PORIN TOIMINTAMALLIN ESIMERKKITOIMEN- PITEET JA -TOIMIJAT IKÄRYHMITTÄIN

		Ikäryhmä												lukion tai ammattikoulun 1.–3. vuosikurssit	18–24-vuotiaat
		0–1 v.	1–2 v.	3–4 v.	5–6 v.	1 lk.	2 lk.	3 lk.	4 lk.	5 lk.	6 lk.	7 lk.	8 lk.	9 lk.	
Toimija	Esimerkkitoimenpide														
Vanhemmat															
Neuvola	Esimerkillinen liikennekäyttäytyminen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Vanhempien opastus lasten kuljettamisesta autossa	✓	✓	✓	✓										(✓)
	Turvavarusteiden käytön tärkeys	✓		✓											(✓)
	Vanhempien näyttämän esimerkin tärkeyden kertominen	✓			✓										(✓)
Päiväkoti ja esiopetus															
	Vierailu liikennepuisto Vinkkarissa				✓										
	Pelit ja leikit		✓	✓	✓										
	Askartelu			✓	✓										
Koulu															
	äidinkieli						✓		✓		✓		✓		✓
	matematiikka						✓				✓			✓	✓
	englanti									✓			✓	✓	✓
	ruotsi												✓	✓	✓
	kuvaamataito					✓			✓						
	terveystieto												✓		
	fysiikka											✓	✓		
	liikunta					✓				✓		✓	✓	✓	
	koko koulun teemapäivät					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Pyöräajokortti						✓	✓							
	Vierailu Porin-Rauman seudun liukkaan kelin ajoharjoitteluradalla											✓			
Autokoulut															
	Oikeanlaisen liikennekäyttämisen opettaminen kuljettajatutkintoa suorittaessa												✓	✓	✓
	Osaaminen koulujen teemapäiviin							✓		✓		✓	✓	✓	

[illegible]