

Nuorten liikennekäyttäytyminen tilastollisesta näkökulmasta vuosina 2015-2019

Mikko Laari & Ilari Laine

5/2021

TIIVISTELMÄ

Mikko Laari & Ilari Laine: Nuorten liikennekäyttäytyminen tilastollisesta näkökulmasta vuosina 2015-2019

Opinnäytetyön muoto: *Tutkimuksellinen opinnäytetyö*

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Mika Kyyrö & Jyrki Marttila

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyön taustalla ja alkuperäisenä mielenkiinnon herättäjänä aihetta kohtaan ovat median nuoria kuljettajia käsittelevät ja huomiota herättäneet otsikot liittyen heidän riskialttiuteensa liikenteessä. Nykyään saa usein lukea ihmishenkiä vaatineista liikenneonnettomuuksista, joissa on usein osallisena nuoria kuljettajia ja kyydissä olleita kavereita. Ymmärrettävästi tällaiset otsikot herättävät paljon tunteita nuorten ihmisten liikennetaidoista ja niiden kehittymisen suunnasta.

Tämän työn tavoitteena on selvittää, millaisia tekijöitä nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa sekä minkälaista muutosta nuorten liikenneonnettomuuksissa ja liikennesrikoksissa on havaittavissa. Ovatko nuoret todella niin riskialttiita ja huonoja kuljettajia kuin annetaan ymmärtää?

Opinnäytetyö on tehty kvantitatiivisena tutkimuksena pohjautuen Tilastokeskuksen tietokantoihin. Työssä syvennytään nuorten ajoturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin ja aiheen termistöön, sekä pohditaan tilastoihin vaikuttavia tekijöitä. Työssä perehdytään lisäksi paljon keskustelua herättäneeseen ikäpoikkeuslupa- ja siihen, näkyvätkö sen vaikutukset vielä liikenneonnettomuus- ja rikostilastoissa.

Työn tulosten perusteella voidaan todeta, että täysi-ikäisyyden kynnyksellä ja sen juuri ylittäneillä tienkäyttäjillä on merkittävästi korkeampi onnettomuusriski verrattuna vanhempiin ja kokeneempiin kuljettajiin. Ikäpoikkeusluvan osalta voidaan todeta, että ajokorttilakiin tulleen muutoksen myötä 17-vuotiaiden osallisuus tieliikenneonnettomuuksissa henkilöautolla on kasvanut merkittävästi. Näihin tuloksiin voidaan tulevaisuudessa vaikuttaa paremmalla ajo-opetuksella, asennekasvatuksella, sekä aikaisella puuttumisella mahdollisesti vaaratilanteita liikenteessä aiheuttavien kuljettajien toimintaan. Myös poliisilla on tässä tärkeä rooli liikennettä valvovana viranomaisena niin valvonnan kuin myös ennalta estävän työn ja liikennekasvatuksen muodossa.

Sivumäärä: 33

Tarkastuskuukausi ja vuosi: toukokuu 2021

Avainsanat: ajokortti, liikenneturvallisuus, liikennekäyttäytyminen, nuoret, liikenne

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Opinnäytteen aiheen valinta	1
1.2 Opinnäytetyön tavoite	3
2 KÄSITTEET	4
2.1 Nuorten yleisimmät ryhmän 1 ajokorttiluokat	4
2.2 Ajo-oikeus	5
2.3 Ajo-opetus.....	5
2.4 Ikäpoikkeuslupa	6
2.5 Liikenneturvallisuus.....	6
2.5.1 Liikennekäyttäytyminen	6
2.5.2 Liikennepsykologia	6
3 NUORTEN LIIKENNERIKOKSET	7
3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen & törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	7
3.2 Rattijuopumus & törkeä rattijuopumus.....	8
3.3 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta	9
3.4 Rikoksista langetettavat rangaistukset	9
3.4.1 Ehdoton & ehdollinen ajokielto.....	9
3.4.2 Päiväsakot & vankeusrangaistus	10
4 NUORTEN LIIKENNEONNETTOMUUDET.....	10
4.1 Liikenneonnettomuuksien tilastointi.....	11
4.2 Nuorten liikenneonnettomuuksien syistä	12
5 IKÄPOIKKEUSLUPA	14
5.1 Lainsäädäntö koskien ikäpoikkeuslupaa	14
5.2 Hakuprosessi	14
5.3 Ikäpoikkeuslupahakemusten määrä	15
5.4 Voimassa olevien ajokorttien vertailu liittyen ikäpoikkeuslupaan	15
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	16
6.1 Tutkimusmenetelmä.....	16
6.1.1 Määrällisen tutkimuksen tavoite.....	17

6.1.2 Määrällisen tutkimuksen tulokset	17
6.2 Tutkimuskysymykset	17
6.3 Aineiston analysointi ja tulkinta	18
7 TUTKIMUSTULOKSET	18
7.1 Nuorten kuljettajien syylistyminen liikennerikoksiin	18
7.2 Nuoret kuljettajat liikenneonnettomuuksien osallisina	21
8 TULOSTEN LOPPUTARKASTELU	26
8.1 Mahdollisia jatkotutkimuksia	28
9 LUOTETTAVUUDEN ARVIOINTI	28
9.1 Opinnäytetyön luotettavuuden arviointi.....	28
9.2 Tutkimuksen eettisyys.....	29
9.3 Opinnäytetyöprosessi.....	29
LÄHTEET	31

1 JOHDANTO

Useita kuollut nuorten autokolareissa, joissa on neljä samanlaista piirrettä – epäilyt hurjastelusta ja päihteistä yhdistävät tapauksia (14.9.2020 Yle uutiset, luettu 23.4.2021). Vastaavanlaisia uutisia on saanut jokainen lukea viimeisen vuoden aikana varmasti riittävästi. Nuorten liikennekäyttäytyminen on noussut uutisissa useasi esille ja kommenttikentissä ihmetellään, miksi nykynuoriso käyttäytyy liikenteessä niin vaarallisesti.

Yllä siteeratun uutisen mukaan neljä piirrettä, jotka nuorten autokolareita yhdistää ovat nuoret kuskit, kova vauhti, kaverit autossa, sekä epäily päihteistä. Poliisin tutkinnanjohtajan Pasi Niemisen mukaan vastaavanlaisten nuorten liikenneonnettomuuksien trendi on nopeasti kasvava. (14.9.2020 Yle uutiset, luettu 23.4.2021.)

Näiden räväköiden ja huomiota herättävien otsikkojen takaa mieleen nousee ajatus siitä, onko nuorten liikennekäyttäytymisessä tapahtunut viime vuosina merkittävä muutos? Ja jos on, niin mikä siihen on mahdollisesti voinut olla vaikuttamassa? Nykyinen klikkiotsikoiden aikakausi, jossa kärkällä otsikoilla haetaan lukijoita, on osaltaan muokannut myös uutisointia esimerkiksi liikenneonnettomuuksista ja -rikoksista kerrottaessa. Jos onnettomuudessa on ollut osallisena juuri täysi-ikään tullut kuljettaja, tuodaan tämä varmasti esille myös otsikoinnissa.

Tämän opinnäytetyön aiheena on perehtyä nuoriin kuljettajiin liikenteessä sekä saada vastauksia kysymyksen siitä, onko nuorten toiminnassa nähtävissä muutoksia viimeisien vuosien aikana. Opinnäytteessä etsitään näihin kysymyksiin vastauksia tilastoja käyttäen. Arviointia tehdään nuorten liikennerikostuomioiden sekä liikenneonnettomuuksien määrän perusteella vuosina 2015–2019.

1.1 Opinnäytteen aiheen valinta

Yksi monista nuoren ihmisen elämässä tapahtuvista merkittävistä muutoksista on mahdollisuus alkaa itse kuljettamaan ajoneuvoa. Aikaisemmin nuori on ollut hyvin riippuvainen esimerkiksi huoltajansa kyydeistä ja kuljetuksista, mutta 15 ikävuoden jälkeen nuoren itsenäistymisen mukana tulee hänelle myös mahdollisuus kuljettaa itse ajoneuvoa alkaen M-luokan mopokortista aina henkilöautoon täysi-ikäisenä(18-vuotiaana) tai ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana.

Tämä uudenlainen vapaus ja itsenäistyminen yhdistettynä moneen eri muutokseen nuoren elämässä on monella paljon odotettu vaihe elämässä. Suomessa on hyvin yleistä, että uuden luokan ajokorttia ollaan suorittamassa ikävaatimuksen täytyttyä jo syntymäpäivänä, jotta päästään mahdollisimman nopeasti kuljettamaan kuljettajalle uutta ajoneuvoa liikenteessä. Usein esimerkiksi

henkilöautolla haetaan saman tien kaverit kyytiin, vaikka vielä olisi suotavaa harjoitella ajamista siihen keskittyen vaikkapa huoltajan seurassa. Kaverien kyydissä ollessa näyttämisen halua ja sen myötä riskienotto lisääntyy. (Liikenneviikku, 4/2013, 17–20.)

Jokainen voi omalta osaltaan arvioida oman ajotaitonsa kehittymistä ja sitä, minkälainen kuljettaja oli juuri kortin saatuaan ja verrata sitä nykyiseen toimintaansa liikenteessä. Iän ja kokemuksen myötä kehittyä ajoneuvon hallinta, muiden liikenteenkäyttäjien toiminnan ennakointi, sekä myös mahdollisesti oma ymmärrys riskeistä sekä niiden vaikutuksista. 40-vuotiaalla perheenisällä ei ole enää samanlainen tarve todistella osaamistaan tai vauhtiaan liikenteessä, kuin juuri B-luokan ajokortin saaneella nuorella.

Nuorten liikennekäyttäytyminen puhuttaa ihmisiä tasaisin väliajoin ja siihen yritetään vaikuttaa monen eri viranomaisen ja tahon toimesta erilaisina projekteina. Näiden kampanjoiden tavoitteena on saavuttaa nuoria ja tuoda esille liikenteen riskitekijöitä sekä vaikuttaa nuorten omaan suhtautumiseen liikenteessä. Näitä järjestävät esimerkiksi puolustusvoimat, eri oppilaitokset, liikenneturva, sekä poliisi. (Liikenneviikku, 4/2013, 17–20.)

Poliisin työn kannalta liikenneturvallisuus on merkittävä tekijä varsinkin liikennesektorilla, mutta myös valvonta- ja hälytyssektorilla toimiessa. Nuorten kuljettajien osuus tieliikenteessä on suuri ja heidän riskinsä olla osallisina liikenneonnettomuuksissa tai syyllistyä liikennerikoksiin on suhteutettuna moninkertainen vanhempiin ikäluokkiin verrattuna. Tämän vuoksi opinnäytetyön aihe on myös poliisille ajankohtainen. (Nuoret (15–24) liikenteessä, luettu 26.4.2021.)

Poliisin AMK-tutkintoon kuuluvaa työharjoittelua suorittaessa tämän työn kirjoittajille ilmeni huoli nuorten liikenneturvallisuuden kehityssuunnasta. Suuret ylinopeudet sekä vakavat liikenneonnettomuudet tuntuivat olevan nuorien osalta kasvussa niin otsikoinnin, kuin myös kokeneempien poliisimiesten puheiden perusteella. Nämä tekijät motivoivat asiaan perehtymistä ja tämän työn kirjoittamista.

Nuorten kuljettajien liikennekäyttäytyminen on ollut usean tutkimuksen kohteena aiemmin ja myös Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetöissä sitä on käsitelty useaan otteeseen. Keinänen (2019) tutki opinnäytetyössään nuorten riskialttiutta liikenteessä kvalitatiivisena tutkimuksena. Tämä opinnäytetyö tehtiin kolmen haastattelun muodossa eri alan ammattilaisille, joita olivat poliisi, neuropsykologi sekä autokoulun opettaja. Rautiainen (2020) perehtyi omassa opinnäytetyössään 17-vuotiaiden mahdollisuuteen saada ajokortti eli ikäpoikkeuslupa kvalitatiivisena tutkimuksena. Tämä työ perehtyi ikäpoikkeuslupaan liittyvään sääntelyyn ja vuonna 2018 voimaan tulleeseen ajokorttilain muutokseen, joka mahdollistaa 17-vuotiaiden B-ajokortin saamisen aiempaa helpommin. Rautiainen käsittelee työssä myös nuorten kuljettajien toimintaa psykologisesta näkökulmasta. Kovanen

(2021) perehtyi opinnäytetyössään nuoriin 15–24 vuotiaisiin kuljettajiin kirjallisuuskatsauksen muodossa. Opinnäytetyön tietoperusta on peräisin ulkomaisista tutkimuksista, joita Kovanen on käsitellyt ja analysoinut kirjallisuuskatsauksen metodein.

Kuten edellä läpikäydyistä aiemmista opinnäytetöistä käy ilmi, on nuorten kuljettajien toimintaan perehdytty myös Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetöissä jo aiemmin useasta eri näkökulmasta. Opinnäytetyötämme varten pohdimmekin, mikä olisi uusi näkökulma ja lähestymistapa, jolla voisimme perehtyä aiheeseen ja mahdollisesti kyetä tekemään uusia johtopäätöksiä. Päädyimme tilastolliseen eli kvantitatiiviseen tutkimukseen, koska nuorten kuljettajien käyttäytymisestä on saatavilla tilastokeskuksen kautta hyvin tilastotietoa liittyen niin liikennerikoksiin, kuin myös tieliikenteessä tapahtuneisiin onnettomuuksiin. Näiden vuosittaisia eroja vertailemalla tavoitteenamme onkin selvittää, onko viime vuosina tapahtunut merkittävää muutosta suuntaan tai toiseen. Lisäksi pohdimme, minkälaisia tekijöitä taustalla voi olla.

Aiheeseen liittyen perehdymme myös osaltaan 17-vuotiaiden ikäpoikkeuslupa- eli mahdollisuuden saada B-luokan ajokortti. Tavoitteena on selvittää osaltaan sitä, onko vuoden 2018 17-vuotiaiden B-luokan ajokorttiudistuksella ollut vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja onko tämä nähtävissä tätä kuvaavissa tilastoissa.

Perusteena ikäpoikkeuslupa- eli perehtymiselle on myös ikäpoikkeuslupa- eli liittyvän osaamisen mahdollinen kehittäminen. Poliisiammattikorkeakoulun AMK-tutkinnon työharjoittelun aikana valvonta- ja hälytyssektorilla, sekä liikenneryhmien puolella tämän opinnäytetyön kirjoittajille tuli ilmi, että poliisin tietotaito ja osaaminen liittyen poikkeuslupiin voisi olla parempaa. Tämän asian vuoksi koimme, että on hyvä selvittää prosessin kulkua ja poikkeusluvan saamisen vaatimuksia.

1.2 Opinnäytetyön tavoite

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää nuorten liikennekäyttäytymisen muutoksia vuosina 2015–2019. Arvioitavana tulee olemaan nuorten kuljettajien liikennerikokset, sekä nuorten liikenneonnettomuudet. Tilastokeskukselta saatavien tilastojen perusteella tavoitteenamme on vastata seuraaviin kysymyksiin:

- Miten nuorten kuljettajien (ja muiden osallisten) vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on muuttunut viiden vuoden tarkasteluajanjakson aikana?
- Miten nuorten kuljettajien liikennerikosten määrä on muuttunut viiden vuoden tarkasteluajanjakson aikana?
- Mitkä tekijät ovat mahdollisesti vaikuttaneet edellä mainittuihin tuloksiin?

Näihin kysymyksiin vastausten etsimisen lisäksi tavoitteenamme on perehtyä aiheeseen liittyvään kirjallisuuteen, sekä aiempiin aiheesta tehtyihin tutkimuksiin luodaksemme tietopohjan. Tätä tietopohjaa käytämme tutkimustulostemme analysoinnissa ja johtopäätösten tekemisessä.

2 KÄSITTEET

2.1 Nuorten yleisimmät ryhmän 1 ajokorttiluokat

AM

AM-luokkaan kuuluvat kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot eli tuttavallisemmin mopot, joiden suurin rakenteellinen nopeus on 25–45 km/h. AM-luokkaan kuuluvat myös kevyet nelipyörät eli tuttavallisemmin mopoautot, sekä jotkut T3 luokan traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on 40–60 km/h. AM-luokan ajokortin ikäraja on aina 15 vuotta. (AKL 4-5§.)

A1

A1-luokkaan kuuluvat pienitehoiset moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm³, enimmäisteho 11 kW ja teho/painosuhte enintään 0,1 kW/kg. Puhekielessä näistä pyöristä käytetään usein nimitystä kevytmoottoripyörä. Lisäksi siihen kuuluvat kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden enimmäisteho on 15 kW. A1-luokan ikäraja on aina 16 vuotta. (AKL 4-5§.)

A2

A2-luokkaan kuuluvat moottoripyörät, joiden enimmäisteho on 35 kW, teho/painosuhte enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunnettu ajoneuvosta, jonka teho on yli kaksi kertaa niin suuri. A2-luokan ikäraja on aina 18 vuotta. (AKL 4-5§.)

A

A-luokkaan kuuluvat loput tehokkaammat moottoripyörät, moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen, sekä kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden teho ylittää 15 kW. A-luokan ikärajavaatimus on 24 vuotta, tai jos henkilöllä on ollut A2 luokan ajokortti vähintään 2 vuoden ajan, niin 20 vuotta. (AKL 4-5§.)

B

B-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kg ja ne ovat suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa henkilöä. B-luokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg sekä ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg, mutta yhdistelmän kokonaismassa on enintään 3500 kg. B-luokan ajokortin ikäraja on vähintään 18 vuotta, mutta Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

saa erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajo-oikeuden koskevaan vähimmäisikävaatimukseen. Tällöin puhutaan 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvalla saadusta B-luokan ajokortista. (AKL 4-5§, 97§.)

BE

BE-luokkaan kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3500 kg. BE-luokan ikäraja on 18 vuotta. BE-luokan ajokortin voi saada 17-vuotiaana, jos opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. (AKL 4-5§.)

T

T-luokkaan kuuluvat traktorit lukuun ottamatta AM-luokkaan kuuluvia traktoreita. Lisäksi T-luokkaan kuuluvat moottorityökoneet, moottorikelkat ja raskaat moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen. T-luokan ikäraja on 15 vuotta. (AKL 4-5§.)

2.2 Ajo-oikeus

Ajo-oikeus alkaa, kun kuljettajalle luovutetaan uusi ajokortti tai ajo-oikeuden saamiseksi vaadittavan kuljettajantutkinnon yhteydessä luovutettava kuljettajantutkintotodistus. Ajo-oikeus ei ole voimassa, jos ajo-oikeuden haltija on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa, ajo-oikeuden haltija ei noudata alkolukon käyttöä koskevaa ehtoa, ajokorttia ei ole uudistettu tai ajo-oikeus on rauennut. Ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa sellaista ajoneuvoa tai yhdistelmää, jonka luokkaa vastaava tunnus hänellä on ajokortissa tai kuljettajantutkintotodistuksessa. (AKL 6-7§.)

2.3 Ajo-opetus

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun ohjaamiseen liikenteessä vaaditaan Traficomien myöntämä lupa eli opetuslupa. Varsinaisen autokoulun pitämiseen vaaditaan lisäksi Traficomien myöntämä autokoululupa. Autokoululupa vaaditaan myös ammattimaisen tai kaupallisen ajo-opetuksen antamiseen tai ajoharjoittelun ohjaamiseen. (AKL 34§) Opetusluvalla esimerkiksi huoltaja voi pitää ajo-opetusta sekä ajoharjoittelua lapsellensa B-luokan ajokorttiin vaadittavan määrän.

Ryhmän 1 ajokorttia enimmäistä kertaa suorittaessa on saatava koulutus, joka sisältää perustiedot liikennejärjestelmästä, sen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, tienkäyttäjäryhmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Tämän lisäksi tulee suorittavaa ajokorttiluokan mukainen opetus (AKL 35§.)

2.4 Ikäpoikkeuslupa

Laki Ajokorttilain 29.4.2011/386 muuttamisesta tuli voimaan 1.7.2018. Tämän myötä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom saa erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajo-oikeuden koskevaan vähimmäisikävaatimukseen. (AKL 29.4.2011/386 97 §).

Ikäpoikkeuslupaa haluava voi yhdessä huoltajan kanssa hakea Traficomilta poikkeuslupaa saadakseen ajokortin 17-vuotiaana. Tätä poikkeuslupaa saa hakea aikaisintaan neljä kuukautta ennen 17-vuotissyntymäpäivää ja lupa myönnetään aikaisintaan kolme kuukautta ennen juhlapäivää. Ikäpoikkeusluvun saanut henkilö voi suorittaa kuljettajantutkinnon jo 17-vuotiaana. (AKL 97 § 2 momentti).

Ikäpoikkeuslupa myönnetään erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella. Erityiseksi syyksi voidaan katsoa ajokorttilain 97§:n mukaisesti seuraavia: *pitkät etäisyydet, käytävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet* (AKL 29.4.2011/386 97§).

2.5 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus itsessään muodostuu usean eri osatekijän kokonaisuudesta. Näitä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat ajoneuvon kuljettajan psykologinen tila, kuljetettava ajoneuvo, muu liikenne, ympäristö ja olosuhteet. Edellä mainituista tärkeimmäksi vaikuttajaksi tutkimusten mukaan on todettu kuljettajan psykologinen tila ja käyttäytyminen. (Buchhi ym, 1.)

2.5.1 Liikennekäyttäytyminen

Liikennekäyttäytymisen käsite koostuu laajasta määrästä erilaisia osatekijöitä. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa muun muassa kuljettajan persoonallisuus, elämäntavat sekä käytännön ajotaitojen ja tyylien erot. Liikennekäyttäytyminen eli ajaminen perustuu pitkälti ennakoitimalleihin, joilla liikenteessä pyritään ennakoimaan tulevia tapahtumia. Näitä ovat ajoneuvon hallinta, muiden liikenteen käyttäjien toimintojen ennakoiminen ja ajoympäristöstä kokonaisvaltaisemman kuvan saaminen. (Hatakka 2016.)

2.5.2 Liikennepsykologia

Psykologisesti ihmisen toiminta nähdään fyysis-psykkis-sosiaalisena kokonaisuutena ja ihmisen toimintamalleja on tarkasteltu monista eri näkökulmista ja teorioista. Liikennepsykologian tavoit-

teena on kehittää liikenneturvallisuutta. Tämä pyritään saavuttamaan selvittämällä erilaisia toimintamalleja, mitkä ovat johtaneet esimerkiksi kuljettajien turhaan riskinottoon liikenteessä. Lisäksi liikennepsykologia perehtyy myös esimerkiksi liikennemerkkien ymmärrettävyyteen ja yleiseen liikennekulttuuriin, ja näin tavoittelee turvallisempaa liikennettä kaikille. (Rossi 2016.)

3 NUORTEN LIIKENNERIKOKSET

Liikenneriikoksia käsitellään Rikoslain 23-luvussa (19.12.1889/39). Tässä tutkimuksessa käytettävissä tilastoissa vertaillaan liikenneturvallisuuden vaarantamista normaalina ja törkeänä tekona, rattijuopumusta normaalina ja törkeänä tekona, sekä kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta.

3.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen & törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rikoslain 23-luvun 3§:n (19.12.1889/39) mukaan rangaistavaa on liikenneturvallisuuden vaarantaminen, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa muiden turvallisuudelle tieliikenteessä. 2§:n mukainen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen täyttyy, jos teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa muiden turvallisuudelle. Turvallisuudella tässä yhteydessä tarkoitetaan toisen ihmisen hengen ja terveyden suojaa, eli vaaran aiheuttaminen ainoastaan omaisuudelle ei ole rangaistavissa liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Liikenneturvallisuuden vaarantamisena rangaistavaa on myös vain vaaran aiheuttaminen toisen turvallisuudelle, eli itsensä vaaraan aiheuttaminen ei ole rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena. (Frände ym. 306.)

Vaarantamisrikoksissa on kriminalisoitu vaaran aiheuttaminen. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttymiseksi riittää siis se, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa, eikä varsinaista todellista vaaraa edellytetä aiheutuneen. Kyse on niin sanotusta abstraktista vaarasta, joka tarkoittaa mahdollisuutta toisten turvallisuuden vaarantamiselle. Törkeän liikenneturvallisuuden kohdalla edellytyksenä on vakavan vaaran aiheutuminen, jolla tarkoitetaan törkeästä huolimattomuudesta tai tahallisuudesta aiheutunutta konkreettista vaaraa toisten turvallisuudelle. Tarkasteltavaksi tulee teon mahdollisesti aiheuttaman vahingon, sekä tämän toteutumisen todennäköisyyden arvioiminen. (Frände ym., 345–347.)

Liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksia tulee poliisin tietoon niin hälytystehtävinä, kuin liikenteenvalvonnan yhteydessä. Kohdistamalla valvontaa kohteisiin, jossa tunnetusti ajetaan välillä vauhdikkaammin ja nuoriso kokoontuu, tulee myös poliisin tietoon enemmän rikoksia.

3.2 Rattijuopumus & törkeä rattijuopumus

Rikoslain 23-luvun 3§:n (19.12.1889/39) mukaan säädetään rattijuopumuksena rangaistavaksi moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen niin, että veren alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea tai 0,22 mg/l uloshengitysilmassa. Myöskin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettanut, jonka veressä on huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai aineenvaihduntatuotetta, tuomitaan rattijuopumuksesta. Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan se, jonka veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 1,2 promillea tai 0,53 mg/l uloshengitysilmassa. Kuljettaja voi syyllistyä törkeään rattijuopumukseen myös, jos hänen kykynsä ajamiseen on tuntuvasti huonontunut. Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka on huumausaineen vaikutuksen alaisena kuljettanut ajoneuvoa ja hänen kykynsä tehtävään ovat tuntuvasti huonontuneet. (Frände ym. 354, 362.)

Liikenneturvan tilastokatsauksen 2019 mukaan joka kolmas rattijuopumustapauksissa kuollut tai loukkaantunut on nuori. Rattijuopumuksen taustalta voidaan perehtyä siihen syyllistyneiden kuljettajien erityispiirteisiin ja siihen, kuinka sitä voidaan ehkäistä.

Rattijuopumukseen liittyviä tilastoja tarkastellessa voidaan havaita, että 18-vuotiaiden kohdalla on nähtävissä selkeä piikki tilastoissa liittyen kuolemaan ja loukkaantumisiin johtaneisiin rattijuopumuksiin. Tämän jälkeen tilastot laskevat tasaisesti kohti vanhempaa ikää. Tilastoja tarkastellessa tulee kuitenkin ottaa huomioon se, että niihin sisällytetään myöskin kuljettajan lisäksi matkustajana olleet. (Liikenneturva, tilastokatsaus 2016).

Syitä nuorien korkeisiin osuuksiin rattijuopumustapausten yhteydessä tapahtuneisiin loukkaantumisiin ja kuolemiin on monia. Tapauksiin vaikuttavat ajotaidon taso, ajokokemuksen määrä, sekä nuorien liikenteen käyttäjien asenteet. Nuoriso ajaa herkästi ylinopeutta ja riskejä otetaan liikenteessä verrattain paljon omaan ajotaitoon ja -kokemukseen nähden. Useasti nuorten rattijuopumustapauksissa auton kyydissä on ollut myös muita nuoria, jotka nauttivat alkoholia. Tämän seurauksena myös kuski on voinut nauttia alkoholia. Ryhmäpaineen alaisena kuski saattaa ottaa ylimääräisiä riskejä humaltuneena ajaessaan ja näyttämisen halu nousee esiin. (Liikenneturva, Nuoret 15-25vuotiaat liikenteessä, luettu 23.4.2021.)

Rattijuopumusten paljastuminen on pitkälti seurausta rattijuopumusvalvonnan määrästä. Jos niin sanottuja puhallusratsioita järjestetään enemmän, myös rattijuopumustapauksia paljastuu suhteessa enemmän. Muutoin rattijuopumustapaukset tulevat ilmi vain mahdollisten kolaritapausten yhteydessä, kun poliisi puhalluttaa tapahtuman osalliset.

3.3 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta syyllistyy henkilö, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa ilman vaadittavaa ajo-oikeutta tai pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa (RL 23:1§). Nuorten kuljettajien kohdalla kyseinen rikos tulee helposti kyseeseen, kun nuori jää kiinni viritetyllä mopolla ajamisesta, jolloin tämä luokitellaan kevytmoottoripyöräksi, eikä nuorella ole siihen vaadittavaa ajo-oikeutta.

3.4 Rikoksista langetettavat rangaistukset

Rikoslaissa kirjatuihin liikenne rikoksista rangaistuksena on joko sakkorangaistus tai vankeusrangaistus. Näiden lisäksi tekijälle voidaan määrätä ajokielto.

3.4.1 Ehdoton & ehdollinen ajokielto

Ajokiellon tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sekä turvata kuljettajan ja muiden tienkäyttäjien henkeä ja terveyttä. 1.6.2019 alkaen poliisi on määrännyt kaikki ajokiellot. Ennen tätä alioikeus määräsi ajokiellot tuomionannon yhteydessä vakavista liikenne rikoksista. (Poliisi.fi/ajokiellot, luettu 27.4.2021.)

Rikosperusteinen ajokielto voidaan määrätä seuraavien rikosten perusteella: toistuvat liikenne rikkomukset, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus, törkeä rattijuopumus, vaarallisten aineiden kuljetusrikos tai liikennejuopumus ulkomailla. (AKL 64-65§.)

Ajokieltorikokseen syyllistyessä poliisi määrää tekijän yleisesti väliaikaiseen ajokieltoon välittömästi tapahtuman jälkeen. Tämä väliaikainen ajokielto on yleensä voimassa siihen asti, kun tuomioistuimien antama tuomio asiasta. Tämän jälkeen poliisi tekee ajokieltopäätöksen. Ajokielto määrätään pääasiassa määräaikaikaisena, pituuden riippuessa rangaistavan teon vakavuudesta, ajokieltoon määrättävän aiemmasta liikenne rikoshistoriasta, sekä tämän kirjallisesta selvityksestä liittyen ajokortin tarpeeseen toimeentulon ja välttämättömän liikkumisen suhteen. (AKL 66§.)

Poliisi voi määrätä ajokiellon myös ehdollisena edellytysten täytyessä, jollei yleinen etu muuta vaadi. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistynyt voidaan määrätä ehdolliseen ajokieltoon, jos ajo-oikeus on henkilölle ammatin takia välttämätön, tai siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Lisäksi rattijuopumukseen törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle voidaan määrätä ehdollinen ajokielto, jonka edellytyksenä on ehdolliseen ajokieltoon määrätyn kuljettamassa ajoneuvossa oleva alkolukko. (AKL 67§.)

3.4.2 Päiväsakot & vankeusrangaistus

Rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän mukaisesti liikenne rikoksista on säädetty mahdollisena rangaistuksena sakkoa tai vankeutta. Sakot annetaan päiväsakkoina, jotka perustuvat rangaistavan maksukykyyn (eli tuloihin), sekä elämäntilanteeseen. Päiväsakkojen lukumäärä perustuu teon moitittavuuteen ja vakavuuteen. Pienin mahdollinen päiväsakkojen määrä on 1 ja maksimimäärä 120. Maksamatta jääneet päiväsakot voidaan muuntaa vankeusrangaistukseksi. Tällöin yksi päivä vankeutta vastaa kolmea päiväsakkoa. Muuntorangaistuksen vähimmäispituus on 4 päivää ja maksimipituus 40 päivää vankeutta. (Rise, luettu 30.4.2021.)

Vankeusrangaistus liikenne rikoksista määrätään määräaikaisena. Enintään kahden vuoden vankeusrangaistus voidaan määrätä ehdollisena ja sen ohessa voidaan tuomita sakkoa tai yhdyskuntapalvelua. Ehdollisen vankeuden tehosteeksi tuomittu voidaan tuomita valvontarangaistukseen, jossa häntä valvotaan vapaana ollessa sekä teknisillä-, että muilla keinoilla. Jos tuomittu ehdollisen vankeuden aikana syyllistyy uudelleen rikokseen, voidaan hänet tuomita suorittamaan vankeusrangaistustaan ehdottomana. (Rise, luettu 30.4.2021.)

Tilastokeskuksen tilastojen mukaan alle 21-vuotiaat nuoret ylipäätään nykyään syyllistyvät rikoksiin suhteessa muihin ikäluokkiin vähemmän kuin aiemmin. Tyypillisimpiä rikoksia mistä nuoria tuomitaan, ovat liikenne rikokset. Yleisesti nuorten osalta myös vankeusrangaistusten määrä on vähentynyt, mutta määrättyjen rangaistusten pituudet ovat kasvaneet. Sakkorangaistusten suhteen nuorten tuomittujen määrä on vähentynyt viimeisinä vuosina. (Tuominiemi, 2021.)

4 NUORTEN LIIKENNEONNETTOMUUDET

15–24-vuotiaat nuoret ovat suhteessa ylliedustettuina liikenneonnettomuuksien määrää tarkastellessa. Suomen väestöstä tähän ikäluokkaan luokiteltavia nuoria on noin 11 prosenttia, mutta lähes joka kolmas tieliikenteessä loukkaantunut kuuluu tähän nuorten ikäryhmään. (Nuoret (15–24) liikenteessä, luettu 23.4.2021.)

Merkittävin muutos, mikä tapahtuu nuorten liikkumisessa 15–24 ikävuoden aikana, on mahdollisuus itsenäiseen henkilöautolla ajamiseen B-luokan ajokortin myötä. Tämä näkyy myös liikenneonnettomuuksien määrän kasvuna 18-ikävuoden ympärillä. Onnettomuusriski laskee tämän jälkeen ajokokemuksen ja iän karttuessa, kun kuljettaja oppii kiinnittämään huomiota vaaratilanteita aiheuttaviin seikkoihin. Vakuutus tilastojen mukaan B-luokan ajokortin haltijoiden liikennevahinkomäärät suhteutettuna ajokorttien määrään ovat noin kolminkertaiset ensimmäisenä vuonna verrattuna kolme vuotta ajaneisiin. (Nuoret (15–24) liikenteessä, luettu 23.4.2021.)

Liikenneturvan vuoden 2021 tilastokatsauksessa nuorten henkilövahingoista käy ilmi nuorten liikennekuolemien määrän vähentyneen 40 prosenttia viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vastaavana

aikana loukkaantumisten määrä on puolittunut. Viimeisen kolmen vuoden aikana kuoli keskimäärin 40 ja loukkaantui 1500 nuorta tieliikenteessä. (Tilastokatsaus, Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä 4.3.2021 julk. luettu 23.4.2021.)

Parantuneista tilastoista huolimatta nuoret ovat edelleen merkittävä riskiryhmä liikenteessä. Mahdollisia syitä nuorten suurelle osuudelle liikenneonnettomuustilastoissa on monia. Nuoren elämässä tapahtuu isoja muutoksia täysi-ikäisyyden kynnyksellä. Monet lähtevät kauemmas koulutautumaan peruskoulun jälkeen ja tämän seurauksena koulumatka pitenee. Tämä taas osaltaan vaikuttaa mahdollisuuteen olla osallisena liikenneonnettomuuksissa. B-luokan ajokortin myötä mahdolliseksi tulee myös matkustajien kuljettaminen suuremmissa määrin, kuin aiemmin esimerkiksi mopolla tai kevytmoottoripyörällä. Sananlasku ”joukossa tyhmyys tiivistyy” on mahdollinen selitys viime vuosina nähdyille tieliikenneonnettomuuksille, jotka ovat vaatineet usean nuoren hengen.

Mahdollinen tekijä liikenneonnettomuuksien tapahtumiselle nuorten keskuudessa on myös verrattain vanha ajokalusto. Nuorten keskuudessa suosittuja henkilöautoja ovat esimerkiksi vanhemmat tehokkaat takavetoiset henkilöautot. Näissä autoissa ei usein ole nykyaikaisia ajoneuvojärjestelmiä, jotka auttaisivat kuljettajaa hallitsemaan ajoneuvoa sen hallinnan menetyksen tapahtuessa.

4.1 Liikenneonnettomuuksien tilastointi

Tieliikenneonnettomuus kattaa kaikki yleisillä liikenteelle tarkoitetuilla tai yleisesti liikenteessä käytetyillä alueilla tapahtuneet onnettomuudet, joissa on osallisena vähintään yksi liikkuva ajoneuvo. Esimerkiksi jalankulkijan kaatuminen ei siis ole liikenneonnettomuus, mutta polkupyörällä kaatuminen on. Myöskään tiealueiden ulkopuolella kuten maastossa tapahtuneita onnettomuuksia ei näin ollen lasketa tieliikenneonnettomuustilastoon. (Liikenneturva, Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa, luettu 23.4.2021.)

Tieliikenneonnettomuuksien tilastointiin käytettävät tiedot saadaan Suomessa poliisilta. Poliisi kirjaa tieliikenneonnettomuudet PATJA-rekisteriin, josta Tilastokeskukseen siirretään onnettomuustiedot kolme kertaa kuukaudessa. Lisäksi Tilastokeskus täydentää aineistoa kuolemansyytilaston tiedoilla menehtyneistä, Väyläviraston Digiroad-tietojärjestelmän tiedoilla tapahtumapaikasta, pelastustoimen resurssi- ja onnettomuustilasto PRONTO:n tiedoilla, oikeustilaston pakkokeinoaineistolla, sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tiedoilla. (Liikenneturva, Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa, luettu 23.4.2021.)

Kuolemaan johtavat onnettomuudet tilastoidaan 100-prosenttisen kattavasti. Tieliikenneonnettomuudessa kuolleeksi lasketaan osallinen, joka on menehtynyt 30 vuorokauden sisään onnettomuudesta siitä saamansa vamman seurauksena. Esimerkiksi sairaskohtaukseen liikenteessä menehty-

nyttä ei tilastoida liikennekuolemana. Jos sen seurauksena on kuitenkin aiheutunut liikenneonnettomuus, joka on johtanut sivullisen kuolemaan, se tilastoidaan liikennekuolemana. (Liikenneturva, Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa, luettu 23.4.2021.)

Loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista arvioidaan tilastoihin päätyvän noin 30 prosenttia. Puutteellisuus johtuu lähinnä siitä, että onnettomuudet eivät tule poliisin tietoon, eivätkä näin ollen päädy poliisin tietojärjestelmään. Tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan poliisille onnettomuudet, joissa on tapahtunut vakava loukkaantuminen. Valtaosa ilmoittamatta jätetyistä onnettomuuksista ovat siis lieviä loukkaantumisia aiheuttaneita onnettomuuksia, joissa vahingot ovat olleet pieniä ja korvauksista on sovittu osapuolten kesken. (Liikenneturva, Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa, luettu 23.4.2021.)

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) kerää omaa tilastoaan onnettomuuksista, jotka perustuvat vakuutusyhtiöiden vahinkoilmoituksiin, poliisitutkinnan pöytäkirjoihin, sekä yhtiöiden maksamiin korvauksiin. OTI:n aineisto sisältää huomattavasti enemmän tietoa, koska siihen sisältyy esimerkiksi lievät peltikolarit, sekä muut omaisuusvahinkoihin johtaneet tapahtumat, jotka eivät ole koskaan tulleet poliisin tietoon. OTI koordinoi lisäksi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntaa, jonka tehtävänä on selvittää onnettomuuteen johtaneet tekijät, sekä esittää toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tutkijalautakunta tutkii kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet Suomessa. (OTI, Onnettomuuksien tutkinta, luettu 23.4.2021.)

4.2 Nuorten liikenneonnettomuuksien syistä

Nuorten vakaville liikenneonnettomuuksille tyypillisimpiä syitä ovat kova tilannenopeus/ylinopeus, tieltä suistuminen, turvalaitteiden käytön laiminlyönti, alkoholin/huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen, nuori mieskuljettaja, sekä kesäviikonloppu onnettomuusajankohtana. (Nuoret (15–24) liikenteessä, luettu 23.4.2021.)

Neljä viidestä tieliikenteessä menehtyneistä nuorista on miehiä. Nuorta, juuri ajokortin saanutta miespuolista kuljettajaa voidaan pitää yleisimpänä liikenneonnettomuuteen vaikuttavana tekijänä. Puolet menehtyneistä nuorista ovat menehtyneet ulosajon seurauksena. Nokkakolareissa menehtyi joka kolmas nuorista. Rattijuopumustapausten yhteydessä loukkaantuneista ja kuolleista neljä kymmenestä on nuoria. (Tilastokatsaus, Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä 4.3.2021 julk. luettu 23.4.2021.)

Onnettomuustilastojen mukaan onnettomuusriski vaihtelee huomattavasti kuljettajan iän ja sukupuolen mukaan. Alle 25-vuotiaiden miesten riski joutua onnettomuuteen liikenteessä on suurin. Esimerkiksi Iso-Britanniassa alle 25-vuotiaista miehistä joka neljäs joutuu liikenneonnettomuuteen kahden vuoden sisällä ajokortin saamisesta. (Hole 2019, 39.)

Liikenneonnettomuus on maailmanlaajuisesti todennäköisin kuolinsyy nuorelle aikuiselle. (WHO 2018, 3) Riski joutua liikenneonnettomuuteen laskee iän myötä siten, että 40–50-vuotiailla on pienin todennäköisyys joutua liikenneonnettomuuteen. Riski kasvaa kuljettajan ikäännyttyä 75-vuotiaaksi, muttei kuitenkaan niin korkeaksi, kuin nuorilla kuljettajilla. (Hole 2019, 39.)

Kaikkein yksinkertaisin syy nuorten ylläpidetykselle on, että heillä on vain rajallinen kokemus ajamisesta. Kokemattomuus ei kuitenkaan voi olla koko totuus, sillä nuorten miesten ja naisten välisissä onnettomuustilastoissa on huomattava ero. Yksi selitys sukupuolten väliselle erolle on se, että nuoret miehet käyttävät ajamista eräänlaisena arvostuksen hankkimisen keinona. Nuoret kuljettajat ajavat usein psykososiaalisten syiden takia, eivätkä liikkua paikasta A paikkaan B. (Hole 2019, 39–40.)

Nuoret miehet ajavat usein arvostuksen hankkimiseksi, rentoutumiseksi ja voiman tuntemiseksi, kun taas nuoret naiset ajavat todennäköisemmin kokeakseen vapautta ja itsenäisyyttä. Kuljettajat, jotka kertovat ajavansa vahvistaakseen omaa sosiaalista statustaan, ottavat todennäköisemmin riskejä liikenteessä. Yksi tällaisista riskeistä on ylinopeus. Nuorilla voi olla myönteinen asenne ylinopeuden ajamiseen, muun muassa sen jännittävyiden takia. Kokemuksen puutteen johdosta nuoret eivät välttämättä ole tietoisia ylinopeuden mahdollisista seuraamuksista. Nuoret kuljettajat pitävät ylinopeutta asiana, johon he eivät voi itse vaikuttaa. Ylinopeuden ajamista on vaikeaa vastustaa, sillä kyydissä olevat kaverit pitäisivät heitä alemmassa arvossa, jos he ajaisivat turvallisella, mutta tylsällä tavalla. (Hole 2019, 42.)

Erytisesti nuoret miehet ovat todennäköisempiä pitämään ajamista myös jonkinlaisena haasteena. Tämä ilmenee esimerkiksi välinpitämättömyytenä turvallisuutta kohtaan. Nuoret kuljettajat syyllistyvät myös todennäköisemmin vaaralliseen riskienoton cocktailiin. Heidän tilannenopeutensa on liian suuri vallitseviin ajo-olosuhteisiin nähden, he ajavat mahdollisesti alkoholin tai huumeiden vaikutusten alaisena, tai he ajavat ilman turvavyötä. (Hole 2019, 43.)

Perheellä ja ystäväpiirillä on myös vaikutusta nuoren kuljettajan ajotapaan. Nuorilla kuljettajilla, jotka kokevat henkistä etäisyyttä perheeseensä, on tapana ottaa liikenteessä enemmän riskejä ja joutua muita nuoria useammin kolareihin. Myös vanhempien ajotavalla on merkitys nuoren omaan ajotapaan. Vanhemmat toimivat tärkeänä roolimallina nuorille myös liikenteessä. Teini-ikäiset kuljettajat joutuvat todennäköisemmin liikenneonnettomuuteen, jos heillä on kyydissään muita teini-ikäisiä. (Hole 2019, 40–41.) Tämä ilmiö on näkynyt paljon viimeaikaisessa uutisoinnissa nuorison liikenneonnettomuuksista. Otsikoita liittyen usean nuoren loukkaantumiseen samassa liikenneonnettomuudessa on näkynyt mediassa paljon erityisesti uuden Ajokorttilain myötä. Kun joukko kaikkien tuntemia nuoria menehtyy pienellä paikkakunnalla, osuu suru kylänraitilla jokaiseen (Aamulehti 16.10.2019, luettu 8.5.2021).

5 IKÄPOIKKEUSLUPA

5.1 Lainsäädäntö koskien ikäpoikkeuslupaa

Tutkimuksemme käsittelee vuosien 2015–2019 liikennetilastoja, sekä liikenneonnettomuuksien osalta vuoden 2020 ennakkotilastoja. Täten on syytä tarkastella vuonna 2018 liikennekulttuurista uudistanutta ajokorttilakiuudistusta, joka helpottaa mahdollisuutta saada B-luokan ajokortti ikäpoikkeusluvalla. Uuden ajokorttilain mukaan Traficom voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta, eli 18-vuoden iästä.

Erityisiä syitä on Ajokorttilakiin (29.4.2011/386) kirjattu seuraavia: *pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastavien välttämättömien matkojen tekemiseksi.* Lisäksi huomioon voidaan ottaa myös *ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet.*

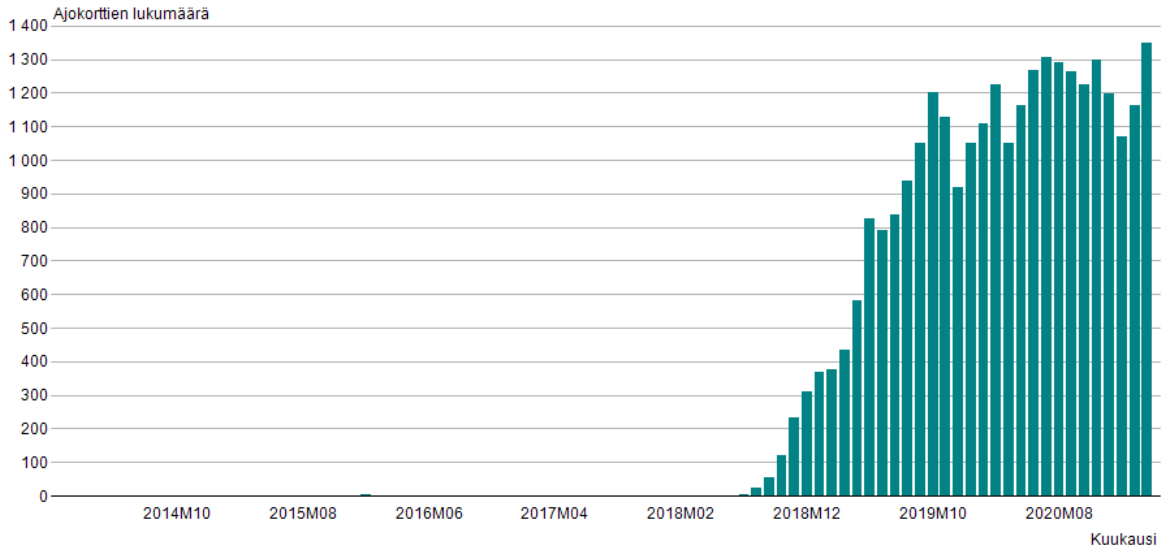
Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta. (Ajokortti-info.fi, luettu 8.5.2021.)

5.2 Hakuprosessi

Ikäpoikkeuslupa-ajokorttia haetaan Traficomilta täyttämällä ikäpoikkeuslupahakemus. Lomakkeeseen tulee täyttää normaalien henkilötietojen lisäksi perustelut ajokortin hakemista varten. Hakemukseen tulee merkitä tarkasti se, millaista matkaa varten ikäpoikkeuslupa-ajokorttia haetaan. Lisäksi hakemuksesta tulee ilmetä mistä matka alkaa ja mihin se päättyy, sekä matkan kokonaispituus. Jos matkoja on useita, kaikista tulee tehdä samanlainen selvitys. Näitä voivat olla esimerkiksi koulumatkat ja harrastusmatkat. Poikkeuslupa on myönnettävissä, jos nämä matkat ylittävät kaksi kertaa viikossa kohtuullisena pidettävän matka-ajan. Kohtuullisena matka-aikana pidetään tunnin mittaista matkaa. (Ajokortti-info.fi, luettu 8.5.2021.)

5.3 Ikäpoikkeuslupahakemusten määrä

Toimitetut ajokortit muuttujina Kuukausi. MA1 MANNER-SUOMI, Sukupuolet yhteensä, 17, Ajokorttityypit yhteensä, Sisältää henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B).



Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Kuva 1. 17-vuotiaille toimitetut ajokortit alkaen 2014 päättyen 3/2021. Lähde: Traficom. 19.4.2021

Ikäpoikkeuslupahakemusten ja sen myötä 17-vuotiaiden B-luokan ajokorttien määrä on kasvanut räjähdysmäisesti lakiuudistuksen myötä. Traficomien mukaan vuonna 2014 koko Manner-Suomessa myönnettiin yhteensä 5 B-luokan ajokorttia 17-vuotiaille. Vuonna 2020 vastaava luku oli 14 450. Merkittävä ikäpoikkeusluvallisten ajokorttien määrän kasvu on alkanut vuonna 2018 ja syksystä 2019 alkaen niitä on myönnetty kuukausittain yli tuhat kappaletta per kuukausi (kuva 1). Tämä räjähdysmäinen kasvu ikäpoikkeuslupahakemuksissa on voinut vaikuttaa merkittävästi myöhemmin tässä opinnäytetyössä analysoitaviin tilastoihin.

5.4 Voimassa olevien ajokorttien vertailu liittyen ikäpoikkeuslupa

Voimassaolevat ajokortit muuttujina Alue, Ikäluokka, Ajokorttiluokka, Ajankohta ja Sukupuoli

MANNER-SUOMI	
17	
Sisältää henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B)	
1.1.2021	
Sukupuolet yhteensä	10 672
Miehet	6 731
Naiset	3 941

Kuva 2. 17-vuotiaiden B-ajokorttien määrä Manner-Suomessa 1.1.2021. Lähde Traficom. 19.4.2021.

Voimassaolevat ajokortit muuttujina Alue, Ikäluokka, Ajokorttiluokka, Sukupuoli ja Ajankohta

	1.1.2021
MANNER-SUOMI	
18	
Sisältää henkilö- ja pakettiauton ajo-oikeuden (B)	
Sukupuolet yhteensä	33 477
Miehet	18 518
Naiset	14 959

Kuva 3. 18-vuotiaiden B-ajokorttien määrä Manner-Suomessa 1.1.2021. Lähde Traficom. 19.4.2021.

Tarkastellessa 1.1.2021 Manner-Suomessa voimassa olleita B-luokan ajokortteja on tehtävissä mielenkiintoisia havaintoja liittyen niiden määrään. Tarkasteluajankohtana 17-vuotiailla B-luokan ajokortteja on ollut 10 672 kappaletta, kun 18-vuotiaiden vastaava luku on 33 447 (kuvat 2–3). 18-vuotiailla on B-luokan ajokortteja siis vain noin kolme kertaa enemmän, kuin vuotta nuoremmilla ikäpoikkeusluvalla ajokortin hankkineilla. Ottaen huomioon, että ikäpoikkeuslupa tulee lain mukaan olla erityiset syyt, on tämä hyvin mielenkiintoinen tilasto.

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Opinnäytetyön aiheen valinnan jälkeen oli päätettävä, miten lähtisimme asiaa tutkimaan ja mitä tutkimusmenetelmää tulaisiin käyttämään tässä opinnäytetyössä. Tavoitteenamme opinnäytetyössä on löytää tarkkaa tietoa siitä, onko median kärkkäille mielipiteille ja uutisoinnille faktaa takana. Tästä syystä tutkimusmenetelmämme ei voinut olla laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Emme halunneet perustaa tuloksiamme ihmisten mielipiteisiin, vaan puhtaasti tilastoon ja dataan aiheesta. Tämän vuoksi valitsimme tutkimusmenetelmäksemme kvantitatiivisen, eli määrällisen tutkimuksen.

6.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimus toteutetaan kvantitatiivisella, eli määrällisellä menetelmällä. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa käytettävät mittarit ovat nimensä mukaisesti määrällisiä. Kvantitatiivisella tutkimuksella voi siis esimerkiksi selvittää, kuinka paljon tekijä vaikuttaa johonkin toiseen tekijään. Kvantitatiivinen tutkimus edellyttää sitä, että tutkittava ilmiö on tarpeeksi täsmennetty. Tutkimuksen lähtökohtana on tutkimusongelma, johon pyritään löytämään ratkaisu. Ratkaisu ongelmaan haetaan tiedolla. Tarvittava tieto tulee ensin määritellä ja sitten ratkaista, mistä ja miten tieto hankitaan ja kerätään. Tutkimusongelmasta siis johdetaan tutkimuskysymykset, joilla tutkimusongelma ratkaistaan. (Kananen 2011, 18–21.)

Määrällisellä tutkimusmenetelmällä tietoja esitetään numeerisesti, eli numeroilla. Näin pystytään vastaamaan kysymyksiin: kuinka moni, kuinka paljon ja kuinka usein. Tutkimustieto saadaan numeroina ja tämä tieto tulee pystyä mittaamaan ominaisuuksiensa mukaan mitta-asteikolla. Tältä asteikolta tutkija tulkitsee tiedon, sekä selittää olennaisen numeraalitiedon sanallisesti. (Vilka 2014, 14–15.)

6.1.1 Määrällisen tutkimuksen tavoite

Määrällisen tutkimuksen tavoitteita ovat ennakoivan tutkimusongelman muotoilu eli hypoteesi, asiaan liittyvän teorian hyödyntäminen mittaamisessa, sekä asioiden välisten erojen selittäminen kausaalisuhteina. Hypoteesi on perusteltu väite, jolla yritetään ennakoida tutkimusongelmaa selvittävä selitys tai ratkaisu. Kausaalisuhteella tarkoitetaan niin sanottua syy-seuraussuhdetta, jossa etsitään lopputulokseen vaikuttavia tekijöitä. Tätä kausaalisuhdetta yritetään määrällisessä tutkimuksessa selittää sekä numeraalisella tiedolla, että sen sanallisella tiivistämisellä. (Vilka 2014, 18.)

Tutkimuksemme tavoitteena on numeraalisena datana saada tietoa siitä, onko havaittavissa eroja liikennerikoksien, sekä liikenneonnettomuuksien määrässä nuorilla kuljettajilla. Jos tai kun eroja on huomattavissa, yritämme löytää kausaalisuhdetta ja näin selvittää vaikuttavia tekijöitä onnettomuuksien sekä rikoksien määrään.

6.1.2 Määrällisen tutkimuksen tulokset

Määrällisen tutkimuksen tuloksia voidaan esittää taulukoin, kuvioin, tunnusluvuin ja/tai tekstinä. Tässä opinnäytetyössä tilastoja esitetään pylväskaavioina, sillä niiden avulla pystytään esittämään tarkasteltavien havaintojen määrää. Pylväitä vertailtaessa voidaan selvästi nähdä tietyssä tarkasteltavassa asiassa tapahtuneet mahdolliset muutokset. Jokainen pylväs kuvaa myös toisistaan täysin riippumattomia luokkia, kuten eri rikosnimikkeitä. (Vilka 2007, 139–140.)

Hyvän määrällisen tutkimuksen piirre on, että tulosten graafisen esittämisen lisäksi niitä arvioidaan ja analysoidaan myös sanallisesti. Tulokset tulee selittää auki ja näin avata ne myös lukijalle. Tutkijan tulee koota koko tutkimuksen tulosten tärkeimmät seikat yhteen ja esittää ne kirjallisena yhteenvedona lukijalle. (Vilka 2007, 147–148.)

6.2 Tutkimuskysymykset

Tässä opinnäytetyössä tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Miten nuorten kuljettajien (ja muiden osallisten) vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on muuttunut viiden vuoden tarkasteluajanjakson aikana?

- Miten nuorten kuljettajien liikennerikosten määrä on muuttunut viiden vuoden tarkasteluajanjakson aikana?
- Mitkä tekijät ovat mahdollisesti vaikuttaneet edellä mainittuihin tuloksiin?

6.3 Aineiston analysointi ja tulkinta

Määrällisessä tutkimuksessa aineistoa analysoidaan menetelmillä, jotka auttavat vastaamaan tutkimuskysymyksiin. Menetelmä valitaan osaltaan muuttujien määrän mukaisesti. Tässä tutkimuksessa käytetään muuttujana nuorten ikää ja sen perusteella vertaillaan liikenneonnettomuuksien, sekä -rikoksien määrää. Tuloksien ollessa numeraalisia, eli selkeästi tulkittavia ja tarkkoja, on helppo tarkastella niissä tapahtuneita muutoksia ja analysoida niitä. (Vilkkä 2007, 118–120.)

Tarkasteltaessa tässä opinnäytetyössä tutkittavia ja analysoitavia tilastoja, on otettava huomioon tarkasteluajanjakson suhteellisen lyhyt aikaväli. Viiden vuoden tarkasteluajanjakso kertoo tarkasti muutokset viime vuosina, mutta pidemmän aikavälin johtopäätöksiä niiden perusteella ei voida tehdä. Nuorten liikennekäyttäytymisen viimeaikaiset muutokset ovat kuitenkin selvästi havaittavissa ja analysoitavissa.

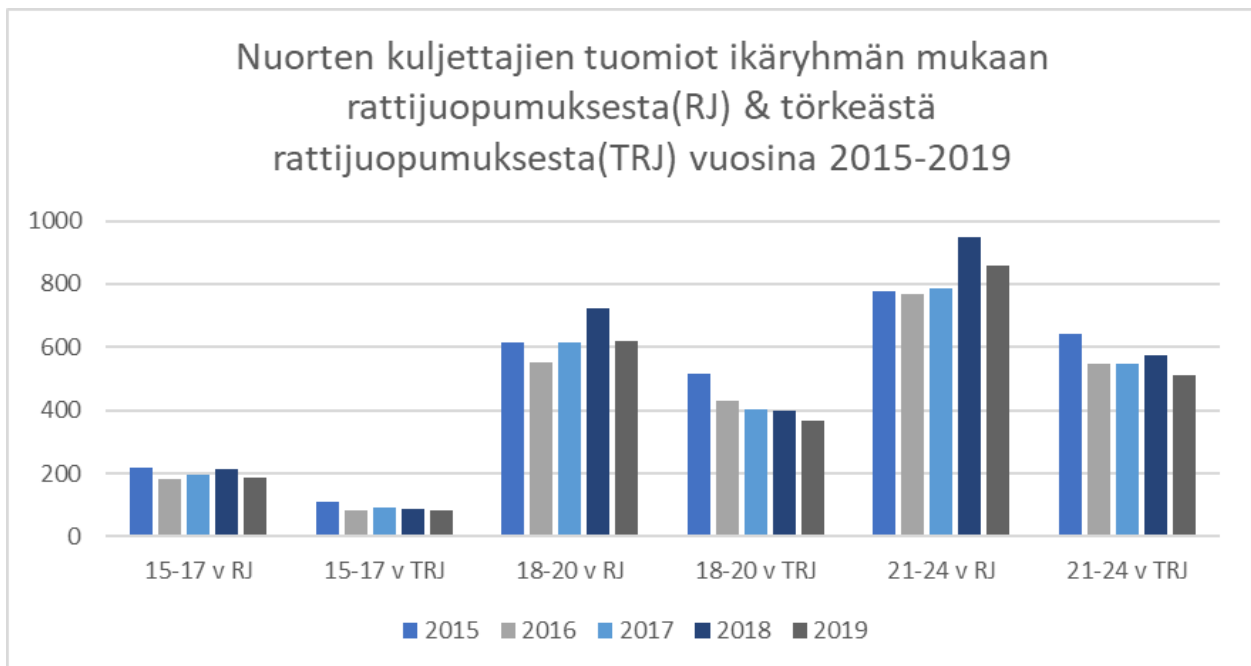
Tulosten esittämisen lisäksi tutkijan tulee myös tulkita niitä, eli verrata tutkimuksessa saatuja tuloksia aikaisempiin tutkimuksiin, sekä pohtia niitä aiheeseen liittyvien teorioiden ja mallien pohjalta. Tulokinnassa tärkeää on tuoda esille tuloksiin vaikuttavat tekijät ja pohtia niihin liittyvää teoriaa, sekä aikaisempaa tutkimusta. Tulosten ymmärrettävyyden ja helppolukuisuuden vuoksi itsestään selvien ja muuttumattomien faktojen esille tuomista tulee välttää. (Vilkkä 2007, 147–148.)

7 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä kappaleessa käymme läpi Tilastokeskuksen tietokantapalvelusta saamiamme tuloksia, sekä analysoimme tuloksia suhteessa tutkimuskysymyksiimme. Tarkastelemme nuorten kuljettajien liikennerikosten ja liikenneonnettomuuksien määrää omissa alaotsikoissaan.

7.1 Nuorten kuljettajien syyllistyminen liikennerikoksiin

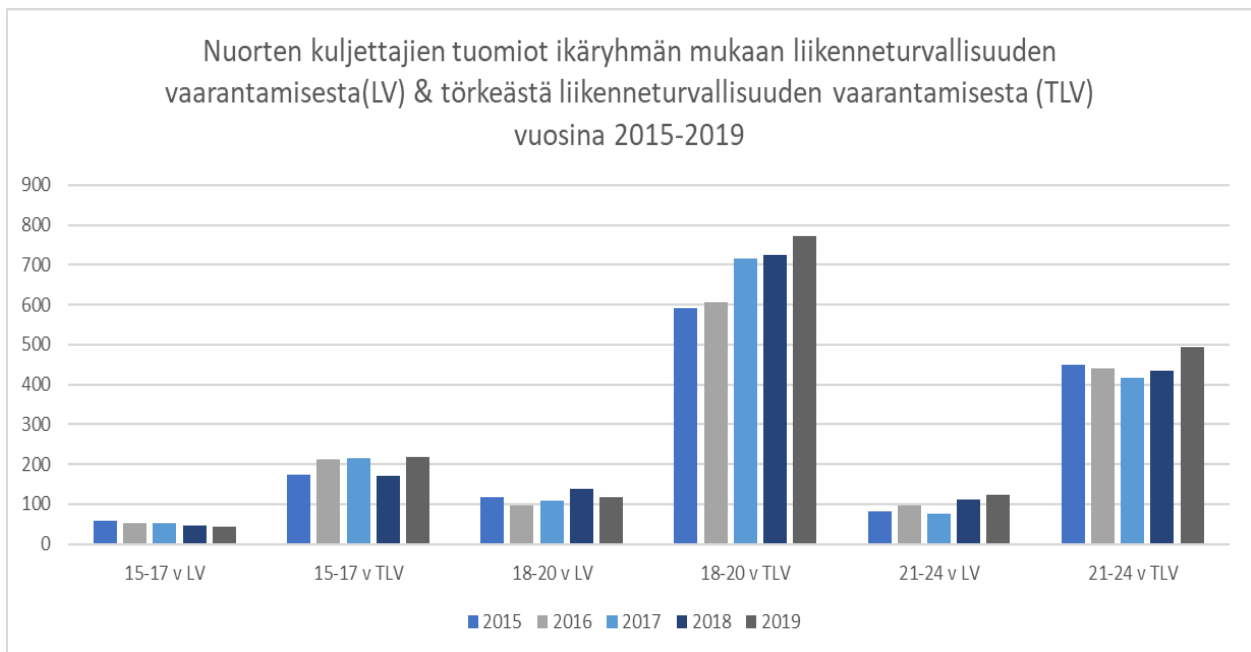
Tarkastelemme nuorten kuljettajien tuomioita koko Suomessa yleisimmistä liikennerikoksista vuosina 2015–2019. Vertailtavia rikosnimikkeitä ovat liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus, törkeä rattijuopumus ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Tilastoita vertaillaan kolmen ikäryhmän mukaan. Ikäryhmät ovat 15–17-vuotiaat, 18–20-vuotiaat ja 21–24-vuotiaat. Taulukoissa käytettävät tiedot ovat peräisin Tilastokeskuksen tietokannasta, 25.4.2021 haettuna.



Kuvio 1. Nuorten kuljettajien tuomiot rattijuopumuksesta & törkeästä rattijuopumuksesta 2015–2019. Lähde Tilastokeskus.

Nuorten rattijuopumuksia tarkasteltaessa ei ole havaittavissa niin selviä trendejä, kuin muissa tarkasteltavissa rikoksissa. Törkeiden rattijuopumusten määrä on ollut vuosina 2015–2019 lievässä laskussa yli 18-vuotiaiden osalta, kun taas rattijuopumusten määrä on lievästi noussut tarkasteltavien vuosien aikana. (kuvio 1.)

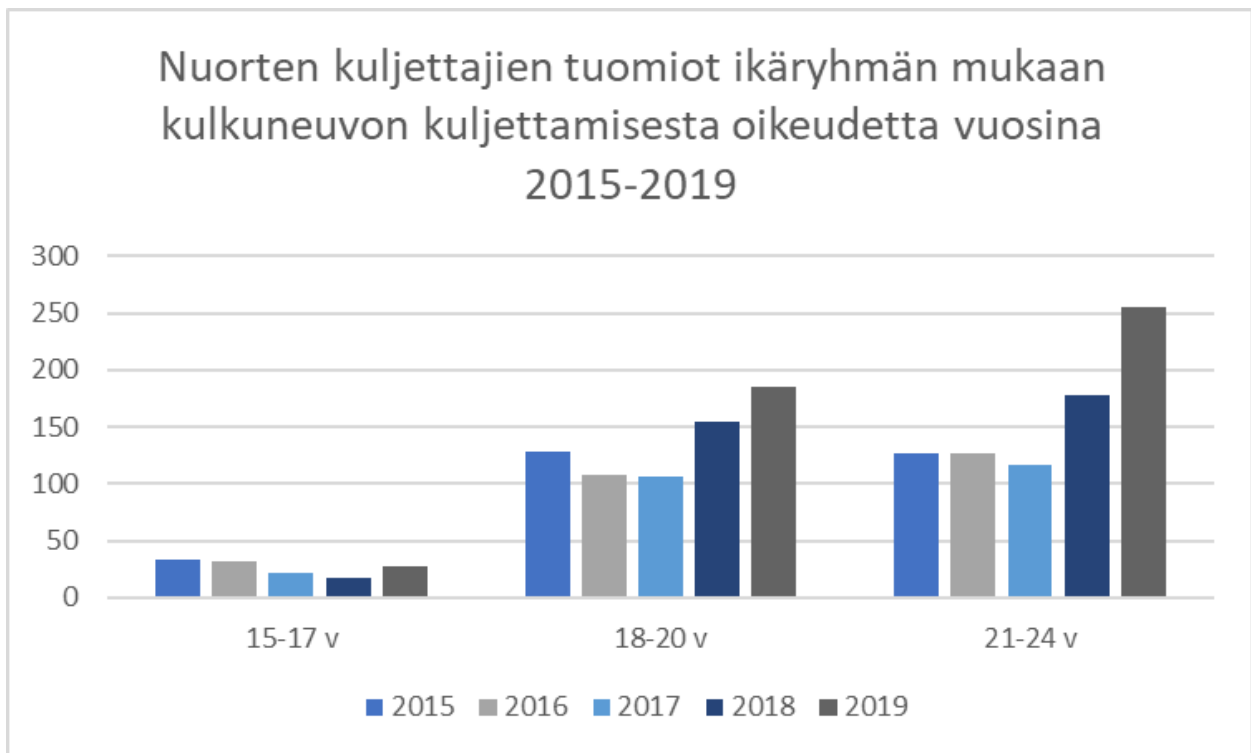
Rattijuopumusrikosten määrä nousee selvästi täysi-ikäistymisen jälkeen. Mielenkiintoinen jatkotutkimusaihe olisi perehtyä tähän rikosnimikkeeseen tarkemmin ja tarkkailla siihen syyllistyneiden ikäjakaumaa kaikkien tienkäyttäjien kohdalta. Rattijuopumus nimikkeenä voi olla sellainen, että tapauksien määrä ei vähene samalla tavalla, kuin muiden tässä työssä tarkasteltavien nimikkeiden osalta.



Kuvio 2. Nuorten kuljettajien tuomiot liikenneturvallisuuden vaarantamisesta & törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 2015–2019. Lähde Tilastokeskus.

Tarkasteltaessa nuorten kuljettajien syyllistymisiä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, on nähtävissä kasvua viime vuosina, etenkin 18–20-vuotiaiden nuorten syyllistymisessä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Kyseisellä ikäluokalla on selkeästi eniten tuomioita, kuten huomataan kuviosta 2.

Huomionarvoista on myöskin törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisten tuomioiden määrä verrattuna perusmuotoisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin. Esimerkiksi vuonna 2019 18–20-vuotiaiden ikäluokassa liikenneturvallisuuden vaarantamisiin syyllistyttiin 117 kertaa, kun saman ikäluokan vastaava luku törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa oli 772, eli yli kuusi kertaa enemmän. (kuvio 2.)



Kuvio 3. Nuorten kuljettajien tuomiot kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta 2015–2019. Lähde Tilastokeskus.

Nuorten kuljettajien syyllistymisiä kulkuneuvon kuljettamiseen tarkasteltaessa esiin nousee tuomioiden lisääntyminen yli 18-vuotiailla vuosina 2018 ja 2019. 21–24-vuotiaiden ikäluokassa kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta syyllistyneiden tuomiot ovat yli kaksinkertaistuneet viimeisen viiden vuoden aikana. 18–20-vuotiailla, sekä 21–24 tuomioiden määrä on keskimäärin kaksinkertaistunut vuodesta 2017 vuoteen 2019. Alle 18-vuotiaat kuljettajat syyllistyvät kulkuneuvon kuljettamiseen ilman oikeutta vanhempiin ikäluokkiin verrattaen vähän. (kuvio 3.)

7.2 Nuoret kuljettajat liikenneonnettomuuksien osallisina

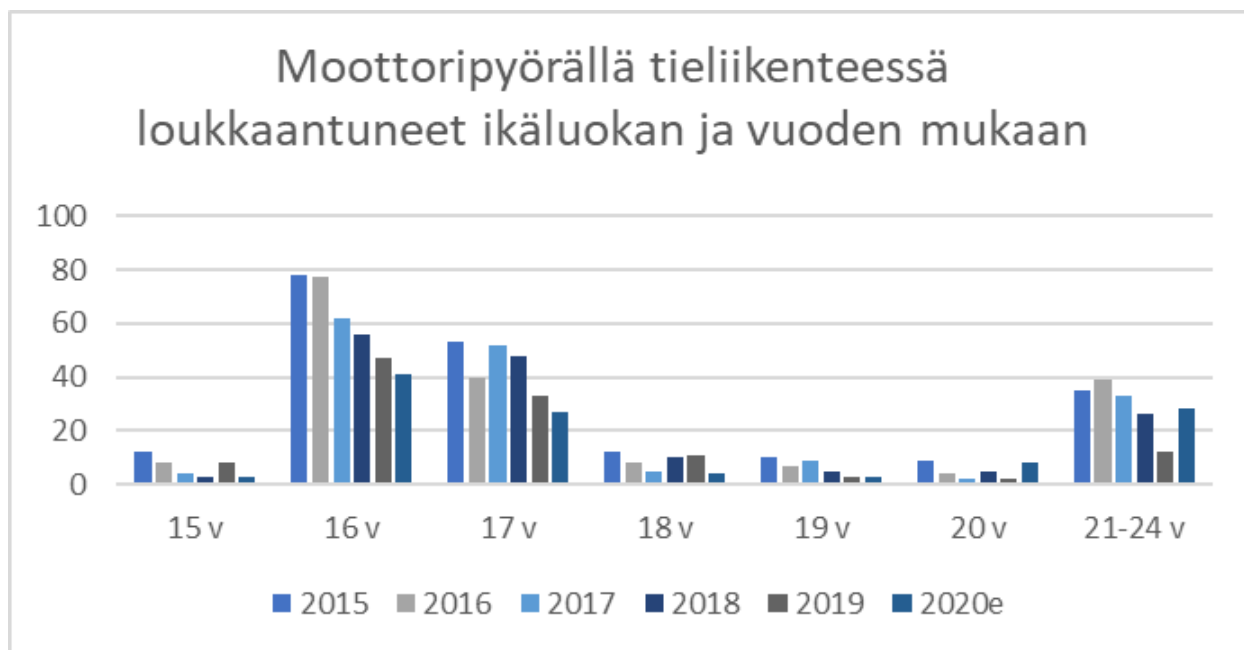
Tarkastelemme nuorten kuljettajien osuuksia liikenneonnettomuuksien osallisina vuosina 2015–2020 kolmen eri ajoneuvoluokan mukaan, jotka kolme ovat mopo, moottoripyörä, sekä henkilöauto. Syy näiden ajoneuvoluokkien valinnalle on, että yleisimmin nuori käy nämä eri ajoneuvoluokat lävitse ensin 15-vuotiaana AM-kortilla mopon muodossa, sen jälkeen mahdollisesti A1-kortilla 16-vuotiaana kevytmoottoripyörällä ja tämän jälkeen 18-vuotiaana B-kortilla henkilöautolla. Tilastoissa käytetään 20. ikävuoden jälkeen haarukkana 21–24-vuotiaita. Tätä ikäluokkaa ei siis voi suoraan verrata nuorempiin, yhden ikävuoden sisältäviin ikäluokkiin, mutta vuosittaista muutosta sen sisällä voi seurata. Kaavioissa käytettävät tiedot ovat peräisin Tilastokeskuksen tietokannasta, 25.4.2021 haettuna.

Lisäksi onnettomuuksien osalta tarkastelemme myös vuoden 2020 ennakkotietoja. Tilastoissa käytetään tiedonhaun hetken ennakkotietoja, jotka perustuvat poliisin kirjaamin liikenneonnettomuustilastoihin.



Kuvio 4. Mopolla tieliikenteessä loukkaantuneet ikäluokan ja vuoden mukaan 2015–2020. Lähde Tilastokeskus.

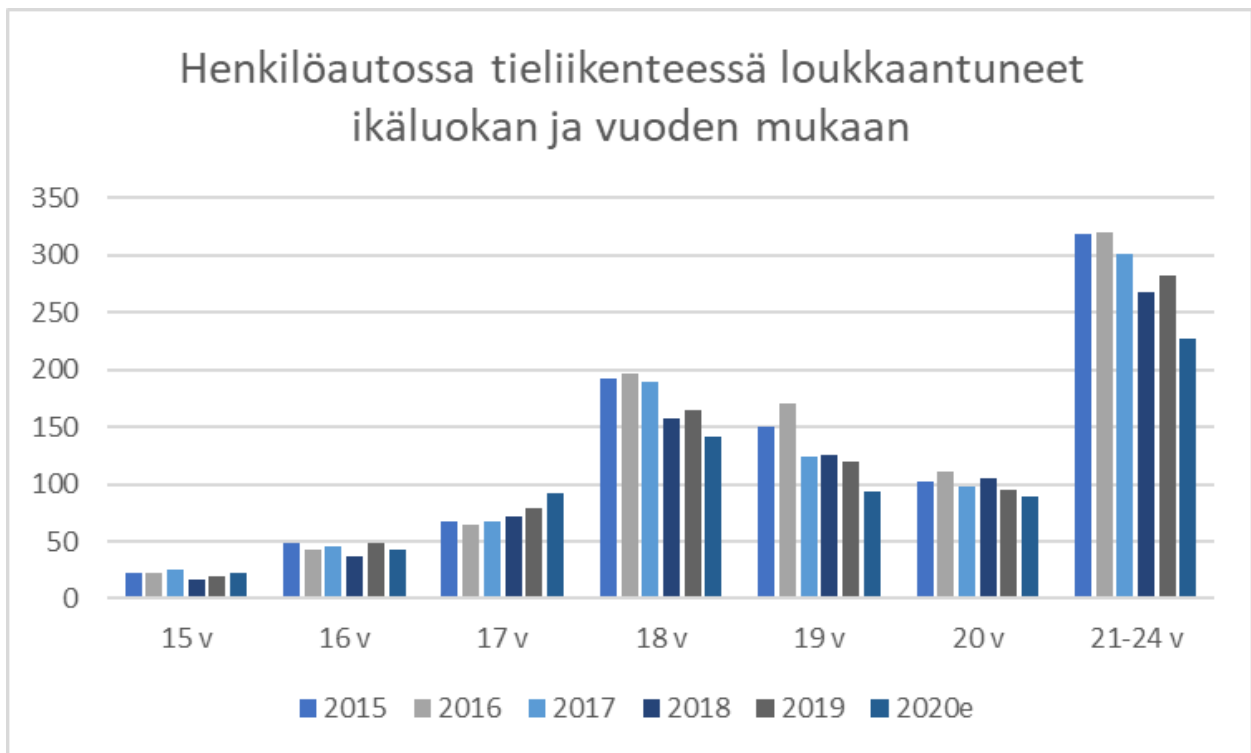
Mopolla tapahtuvia liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on nähtävissä selkeä piikki 15. ikävuoden ympärillä. Tästä eteenpäin mopolla loukkaantuneiden määrä laskee tasaisesti kohti täysi-ikäistymistä ja siirtymistä muiden ajoneuvoluokkien kuljettamiseen. Täysi-ikäistymisen jälkeen loukkaantumiset ovat lähinnä satunnaisia. Tarkastellessa 2015–2020 aikana tapahtunutta muutosta on havaittavissa huomattavaa laskua tapahtuneiden loukkaantumisten määrässä. Esimerkiksi 15-vuotiaiden mopolla loukkaantuneiden määrä on laskenut vuoden 2015 310:stä vuoden 2020 ennakkotiedoissa 132:een loukkaantuneeseen. (kuvio 4.)



Kuvio 5. Moottoripyörällä tieliikenteessä loukkaantuneet ikäluokan ja vuoden mukaan 2015–2020. Lähde Tilastokeskus.

Moottoripyöräonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä nousee selkeästi 16. ikävuoden kohdalla. Tämä johtunee siitä, että 16-vuotiaat voivat hankkia A1-luokan ajokortin, jolla saa ajaa kevytmoottoripyörää. Sittemmin A2 ja A-luokan ajokorttien myötä pyörien tehot ja vauhti vain kasvavat. 16-vuotiaiden keskuudessa onnettomuuksien lukumäärä on laskenut tasaisesti vuosina 2015–2020. Myös 17-vuotiaiden onnettomuuksissa on tapahtunut laskua, mutta ei yhtä tasaisesti kuin 16-vuotiailla. (kuvio 5.)

Moottoripyöräonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä laskee huomattavasti 18. ikävuoden kohdalla. Tämä johtunee siitä, että monet 18-vuotiaat siirtyvät B-luokan ajokortin myötä ajamaan henkilöautoilla. Onnettomuusluvut eivät juuri muutu ikävuosien 18–20 välillä. Tämä muuttumattomuus voi johtua esimerkiksi lisääntyneestä ajokokemuksesta, joka on yksi onnettomuuksien vähenemiseen vaikuttava syy. 21–24-vuotiaiden kohdalla kehitys on hyvin samankaltaista kuin 18–20-vuotiailla, eli tarkasteltavalta ajanjaksolta ei voida tehdä suuria johtopäätöksiä kehityksen suunnasta. (kuvio 5.)



Kuvio 6. Henkilöautossa tieliikenteessä loukkaantuneet ikäluokan ja vuoden mukaan 2015–2020. Lähde Tilastokeskus.

Tarkasteltaessa henkilöautolla ajetuissa onnettomuuksissa loukkaantuneita nuoria, ei ole nähtävissä niin selviä eroja kuin mopoilla ja moottoripyörillä loukkaantuneita tarkastellessa. Tähän vaikuttaa se, että tilasto laskee mukaan myös henkilöautossa matkustajana olleet. Selkeä nousu on kuitenkin havaittavissa nuoren tullessa täysi-ikäiseksi, jolloin oman B-ajokortin myötä nuorten kuljettajana toimiminen lisääntyy ja tämä aiheuttaa vaaratilanteita kasvavissa määrin liikenteessä. 18-ikävuoden jälkeen onnettomuuksien määrä laskee hiljalleen iän ja ajokokemuksen karttuessa. (kuvio 6.)

Tarkasteltaessa 17-vuotiaiden loukkaantumisia henkilöautoissa viiden vuoden ajanjaksolla on nähtävissä pientä nousua. Tähän vaikuttaa mahdollisesti ikäpoikkeuslupaan liittyvä lakimuutos ja 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrän kasvu tieliikenteessä. Tilastojen tarkka ikävuosihaarukka laajenee 20 ikävuoden jälkeen, mikä luo haasteita yli 20-vuotiaita vertailtaessa. On kuitenkin havaittavissa, että 18-vuotiailla on yli kaksinkertainen riski loukkaantua verrattuna 21–24-vuotiaisiin, mikä kertoo 18-vuotiaiden riskialttiudesta paljon. Lasku tästä iän karttuessa on kuitenkin selvästi havaittavissa, mikä on hyvä tieto liikenneturvallisuuden kannalta. (kuvio 6.)



Kuvio 7. Henkilöautossa tieliikenteessä kuolleet ikäluokan ja vuoden mukaan 2015–2020. Lähde Tilastokeskus.

Tarkasteltaessa henkilöautossa liikenneonnettomuudessa kuolleita nuoria ei ole nähtävissä niin suoria eroja kuin mopoilla ja moottoripyörillä loukkaantuneita tarkastellessa. Tähän vaikuttaa se, että tilasto laskee mukaan myös henkilöautossa matkustajana olleet. Henkilöautossa tieliikenteessä kuolleiden määrissä näkyy selkeä nousu 18-vuotiailla. Tämä voi luonnollisesti johtua siitä, että B-luokan ajokortin voi saada ilman ikäpoikkeuslupaa 18-vuotiaana. (kuvio 7.)

Vuonna 2020 17-vuotiaiden liikennekuolemien määrä on noussut suuresti verrattuna vuosiin 2015–2019 (kuvio 7). Tämä voi johtua ajokorttilain uudistuksen tuomasta ikäpoikkeusluvasta, sillä 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrä on kasvanut räjähdysmäisesti. Vuonna 2014 myönnettiin 5 B-luokan ajokorttia ikäpoikkeusluvalla, kun vuonna 2020 vastaava luku oli 14 450 (Traficom). Tämä kehitys näkyy myös liikennekuolemissa. Vuonna 2020 liikenteessä kuoli henkilöautossa seitsemän 17-vuotiasta, kun vuosina 2015–2019 kuoli yhteensä kahdeksan 17-vuotiasta. 17-vuotiaiden kuolemien määrä ei välttämättä korreloi myönnettyjen ajokorttien kanssa, mutta se voi olla yksi merkittävä tekijä.

Merkillepantavaa on myös, että 17- ja 18-vuotiaita kuoli liikenteessä yhtä monta vuonna 2020. Myös vuoden 2019 liikennekuolemista 17-vuotiaiden osuus on noussut melkein samalle tasolle kuin 18-vuotiaiden. Vuosina 2015–2018 17-vuotiaiden liikennekuolemat olivat huomattavasti vähäisemmät kuin 18-vuotiailla. Vaikka tarkasteltava aikaväli on suhteellisen lyhyt, voidaan Ajokorttilain uudistumista kuitenkin pitää yhtenä merkittävänä tekijänä 17-vuotiaiden kuolemista liikenteessä.

Positiivista kehitystä on havaittavissa etenkin 21–24-vuotiaiden ikäluokassa, jossa kuolemaan johtaneiden henkilöauto-onnettomuuksien määrä on vähentynyt yli puolella vuodesta 2015 vuoteen 2020.

Edellä tarkasteltuihin kuolemaan johtaneisiin onnettomuustilastoihin on laskettu myös matkustajina kuolleet henkilöt, joten kaikki kuolleet eivät välttämättä ole olleet ajoneuvossa kuljettajana. Tämä tulee ottaa erityisesti huomioon tarkasteltaessa 15–16-vuotiaiden henkilöautossa tapahtuneita liikennekuolemia.

8 TULOSTEN LOPPUTARKASTELU

Tutkimuksemme tarkoituksena oli selvittää miten nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksien määrä ja vakavuus on muuttunut viimeisen viiden vuoden aikana, miten nuorten kuljettajien liikennerikosten määrä on muuttunut viimeisen viiden vuoden aikana, sekä mitkä tekijät ovat mahdollisesti vaikuttaneet edellä mainittuihin tuloksiin.

Tutkimuksessamme on otettu huomioon vain kehitys nuorten osallisuudesta liikenneonnettomuuksissa ja -rikoksissa. Näitä tuloksia ei ole vertailtu liikenneonnettomuuksien ja -rikosten kokonaismäärään, sillä tarkoituksena on ollut selvittää vain nuorten osallisuuksien muutos vuosien 2015 ja 2019 välillä. Lähdekirjallisuuden perusteella nuoret kuuluvat kuitenkin suurimpaan riskiryhmään liikenteessä. Tarkeasteltavissa tilastoissa tarkoituksenamme on ollut perehtyä tarkemmin nuoruuden eri vaiheissa tapahtuviin muutoksiin.

Tarkasteltaessa nuorten osallisuuksia liikenneonnettomuuksissa on kokonaisuutena havaittavissa positiivista muutosta. Kuolemaan sekä vakaviin loukkaantumisiin johtaneiden onnettomuuksien määrä on pääasiassa ollut laskussa viimeisen viiden vuoden aikana. Merkittävää nousua on tapahtunut ainoastaan 17-vuotiaiden henkilöautolla tapahtuneiden onnettomuuksien määrässä. Tämä on hyvin todennäköisesti suora seuraus tämän ikäisten kuljettajien määrän merkittävästä kasvusta, jota tarkastelemme tässä työssä kohdassa 5: Ikäpoikkeuslupa.

Tutkimuksemme tuloksista kävi ilmi, että nuorten osuus mopoilla tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa on laskenut vuosittain eli mopoilun osalta selkeää positiivista kehitystä on viime vuosina tapahtunut. Laskua mopoilijoiden onnettomuuksien määrässä tapahtuu myös kuljettajan iän karttuessa. Tähän vaikuttaa varmasti eniten siirtyminen muihin ajoneuvoihin mopon jälkeen mahdollisesti 16- tai 18-vuotiaana.

Liikennerikoksia tarkasteltaessa suorien johtopäätöksien tekeminen tilastojen perusteella on hankalampaa. Tilastojen kehityssuunnat vaihtelevat jonkin verran tarkasteltavan rikosnimikkeen mukaan. Rattijuopumuksissa on havaittavissa nousua, mutta sen sijaan törkeissä rattijuopumuksissa lievää laskua. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen, törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen

ja kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta osalta määrät ovat pääasiassa kuitenkin olleet selvässä kasvussa viimeisen viiden vuoden aikana. Mielenkiintoista on myös selvä piikki liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksissa täysi-ikään tulemisen kohdalla, mikä onneksi liikenneturvallisuuden kannalta laskee suhteellisen nopeasti ikävuosien karttuessa. Tähän selkeänä syynä ovat varmasti tässäkin työssä läpikäytyt muutokset nuorten elämässä sekä psykologiset tekijät liittyen B-ajokortilla ajoneuvon kuljettamisen aloittamiseen.

Tärkein observaatio tutkimuksessamme on se, että mitä vähemmän nuorella on ajokokemusta, sitä useammin hän joutuu liikenneonnettomuuteen tai syyllistyy liikennerikokseen. Myös ikä itsessään on yhteydessä tutkittaviin tilastoihin. Iän myötä pelkän ajokokemuksen lisäksi myös asenteet ja suhtautuminen liikenteeseen muuttuu. Arvostus muita kohtaan ja heidän huomioon ottamisensa ylipäättänsä elämässä näkyy myös liikennekäyttäytymisessä iän karttuessa. Impulsiivisuus mahdollisesti laskee ja kyky ajatella asioita kokonaisuutena pidemmälle kasvaa.

Nuorten riskialttius liikenteessä tulee olemaan voimakasta myös tulevaisuudessa ja voidaan ajatella, että se kuuluu tietyllä tapaa ihmiselämän kehityksen kaareen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö sen haittavaikutuksia tulisi yrittää estää. Liikenneturvallisuutta voidaan kehittää, ja tulee myös tulevaisuudessa. Tässä oma osuutensa on niin kouluilla, kodilla kuin myöskin viranomaisilla. Yleinen asennekasvatus ja hyvät arvot elämässä heijastuvat myös toimintaan liikenteessä. Tämä lähtee nuorten osalta kotona tapahtuvasta asennekasvatuksesta ja kouluilla on myös iso rooli nuorten kehityksessä. Myös erilaisilla kampanjoilla tulee tulevaisuudessa pyrkiä kehittämään liikenneturvallisuutta kaikkien tienkäyttäjien osalta.

Toinen merkittävä tekijä on ajo-opetuksen laatu ja määrä. Ajo-opetus on viime vuosina ollut merkittävän myllerryksen alla ja käytännön ajo-opetuksen vähentyessä tämä voi heijastua myös liikenteessä tapahtuviin onnettomuuksiin ja rikoksiin. Onkin mielenkiintoista seurata, miten ajo-opetus muuttuu tulevaisuudessa ja minkälaisia vaikutuksia sillä on nuorten liikenneturvallisuuteen esimerkiksi seuraavan kymmenen vuoden aikana.

Ikäpoikkeusluvan uudistusta tarkasteltaessa on huomattavissa, että myönnettyjen lupien räjähdysmäinen kasvu viime vuosina näkyy myös liikenteessä. Tilastoissa tämä näkyy huomattavana kasvuna 17-vuotiaiden osallisuudessa liikenneonnettomuuksiin. Liikennerikostilastoja tarkasteltaessa 17-vuotiaiden eroavaisuuksia 18-vuotiaisiin ei ole mahdollista vertailla ainakaan Tilastokeskuksen tilastotietokannasta saatavien tietojen perusteella, joten tähän kysymykseen ei tällä hetkellä ole tarkkaa vastausta.

Koska ikäpoikkeusluvan muutos näkyy kuitenkin merkittävästi onnettomuuksien määrässä, tulisikin pohtia, onko ikäpoikkeusluvan suhteen menty äärilaidasta toiseen. Nykyään voidaan pitää tavanomaisena, että lähes kaikki lupaa hakevat saavat sen ja ikäpoikkeusluvalla liikenteessä ajavien määrä on moninkertaistunut. Onko jokaisella näistä kuljettajista oikeasti lain edellyttämä erityinen

tarve ajaa henkilöautoa? Ikäpoikkeuslupaani liittyen parannuksena voisi olla tiettyjen ajokellonaikojen säätäminen tai muiden matkustajien määrän rajoittaminen. Laissa ikäpoikkeusluvalla tarkoitettua erityistä tarvetta ei varmasti täytetä ajamalla perjantain myöhäisiltana kylänraitilla auto täynnä kavereita. Mediassa on ollutkin keskustelua aiheeseen liittyen. Ehdotuksia on ollut muun muassa ajo-oikeuden porrastetusta myöntämisestä, mikä tulee varmasti olemaan mielenkiintoinen keskustelunaihe tulevaisuudessa. (12.4.2021 Yle uutiset, luettu 7.5.2021.)

8.1 Mahdollisia jatkotutkimuksia

Tämän opinnäytetyön aihe mahdollistaa monipuoliset jatkotutkimusmahdollisuudet tulevaisuudessa. Esimerkiksi ikäpoikkeuslupaani liittyviä tilastoja voidaan tarkastella vielä suhteellisen lyhyeltä ajalta. Viiden vuoden päästä myös ikäpoikkeuslupaani liittyvistä tilastoista on varmasti löydettävissä vielä huomattavasti nykyistä enemmän faktatietoa, johon perustaa analyysi ja johtopäätökset.

Merkittävä ja mielenkiintoinen tarkemman tutkimuksen aihe voisi olla myös perehtyminen miesten ja naisten eroihin liikenteessä. On yleisesti tiedossa, että nuori mies on riskialtis tekijä liikenteessä, mutta minkälaisia psykologisia tekijöitä tämän taustalla, mitä muita tekijöitä asiaan voi vaikuttaa ja näkyykö se erityisesti tietyissä rikosnimikkeissä tai onnettomuustilastoissa? Näiden tulosten perusteella voisi olla mahdollista myös kohdistaa ennalta estävää toimintaa ja näin vaikuttaa liikenneturvallisuuteen positiivisella tavalla.

Mielenkiintoista olisi myös kuulla asiantuntijoiden mielipiteitä nykyisestä tilanteesta aiheeseen liittyen, ja mitä he ajattelevat aiheeseen liittyvistä muutoksista. Esimerkiksi Traficomien, poliisin tai ajo-opetuksen edustajien mielipiteitä ikäpoikkeusluvasta myöntämiseen ja uudistuksen onnistumiseen olisi kiintoisaa lukea.

9 LUOTETTAVUUDEN ARVIOINTI

9.1 Opinnäytetyön luotettavuuden arviointi

Tutkimuksella on tarkoitus saada mahdollisimman luotettavaa ja tarkkaa tietoa. Tutkimuksen luotettavuutta arvioidessa käytetään validiteetti- ja –reliabiliteettikäsitteitä. Kumpikin näistä käsitteistä tarkoittaa luotettavuutta. Reliabiliteetilla tarkoitetaan saatujen tulosten pysyvyyttä, ja validiteetilla tulosten pätevyyttä. (Kananen 2011, 120–121.)

Opinnäytetyömme tutkimuksen tulokset perustuvat tilastoihin, joten ne ovat hyvin pysyviä. Tutkimuksessamme olemme vertailleet vuosien 2015–2019 tilastoja, jotka tuskin tulevat muuttumaan. Vuoden 2020 tilastot onnettomuuksien osalta ovat tilastokeskuksen ennakkotilastoja, jotka ovat

varsin tarkkoja. Tutkimuksemme lähdemateriaalia voidaan siis pitää varsin luotettavana. Tutkimuksessa voi kuitenkin tapahtua inhimillisiä virheitä. Olemme kuitenkin vertailleet hyvin yksinkertaisia tilastoja, joten näiden inhimillisten virheiden mahdollisuus on pieni.

Tutkimuksemme otanta on varsin suppea. Tutkimuksessa käsitellään ainoastaan lyhyttä aikajaksoa, minkä vuoksi tutkimustulokset voivat olla otannan osalta epäluotettavia. Tilastoissa tapahtuu usein selittämättömiä poikkeamia, joten tutkimuksemme voi olla vääristynyt tällaisten mahdollisten poikkeamin johdosta. Tutkimustuloksemme ovat kuitenkin varsin yhdenmukaisia hypoteesimme kanssa, joten emme usko tämänkaltaisten selittämättömien tilastopoikkeamien vaikuttaneen suuremmin tutkimustuloksiimme. Tutkimuksemme kuitenkin käsittelee lyhyen aikajakson muutosta tilastoihin, erityisesti uuden ajokorttilain myötä, joten pieni otanta on tarkoituksenmukainen.

Tutkimustuloksia tarkastellessa tulee ottaa huomioon 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien kasva-
neiden liikenneonnettomuuksien ja -rikosten osalta se, että liikenteessä on huomattavasti enemmän 17-vuotiaita kuljettajia uuden ajokorttilain myötä. Voi siis olla, että 17-vuotiaiden prosentuaalinen osuus liikenneonnettomuuksista ja -rikoksista ei ole kasvanut. Voi olla, että se on jopa laske-
nut.

9.2 Tutkimuksen eettisyys

Yksi hyvän tutkimuksen piirre on sen eettisyys. Tällä tarkoitetaan sitä, että tutkimuskysymykset, tavoitteet, aineiston kerääminen ja käsittely, tulosten esittäminen ja aineiston säilytys eivät loukkaa tutkimuksen kohteena olevia, tieteellistä yhteisöä tai hyvää tieteellistä tapaa. (Vilka 2007, 90.)

Eettisen tutkimuksen kriteereitä tarkastellessa tämä opinnäytetyö on täyttänyt vaaditut tavoitteet. Osaltaan tähän vaikuttaa myös aineistonkeruun muoto suoraan tilastokannoista, jolloin emme esimerkiksi haastatteluilla olleet mahdollisesti häiritsemässä haastateltavia. Tutkimuksemme ei myöskään loukkaa tutkimuksen kohteena olevia, koska tilastot ovat täysin anonyymejä ja koko Manner-Suomen alueelta eli eivät alueellisesti yksilöityjä. Työ on myös tehty julkisena ja olemme pyrkineet mahdollisimman hyvin esittelemään metodit ja työskentelytavat avoimesti tutkimuksen hyvän etiikan mukaisesti.

9.3 Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyöprosessissa onnistuimme mielestämme hyvin. Opiskelijoiden keskuudessa opinnäytetyön kirjoittamisesta kasvaa helposti iso haaste, jota jollain tavalla jopa pelätään. Tämän työn kirjoittamisen myötä olemme todenneet, että työtä todellakin saa tehdä, mutta se on myös palkitsevaa.

Tämän työn aiheen valinta ja rajaus aiheutti haasteita ja myös muuttui useampaan kertaan prosessin edetessä. Lähdemateriaalia ja aiempaa tutkimusta nuoriin liikenteessä liittyen on kuitenkin jo runsaasti, joten omaa työtämme varten merkittävän ja hyödyllisen tiedon etsiminen vaati paljon työtä ja lukemista. Lähdemateriaalin suuren määrän takia myös työn rajaus oli useampaan kertaan pohdinnan kohteena, koska tavoitteenamme oli kuitenkin kirjoittaa tiivis ja laadukas työ, joka vastaa hyvin tutkimuskysymyksiimme.

Erityisen tyytyväisiä työssä olemme saatujen tulosten esittämiseen ymmärrettävässä muodossa. Mielestämme taulukoista jokaisen lukijan on helppo tarkastella tapahtuneita muutoksia ja arvioida myös omassa mielessään minkälaisia tekijöitä ja syitä niiden taustalla voi olla.

Prosessin loppua kohti työn sisältö selkeytyi hyvin ja saimme mielestämme käsiteltyä aihetta haluamastamme näkökulmasta. Onnistuimme myös osaltamme vastaamaan tutkimuskysymyksiin sekä pohtimaan mahdollisia ongelmia ja haasteita, joita työssämme ilmeni.

Kokonaisuutena olemme työhömmme tyytyväisiä. Ohjausprosessin ja myös hyvän opponoinnin ansiosta saimme muokattua työtä parempaan suuntaan, tehtyä tarvittavia muutoksia ja vietyä työtä eteenpäin. Toivomuksemme onkin, että jatkossa joku voi myös käyttää työtämme hyödyksi aiheeseen lisää perehtyessään.

LÄHTEET

Aamulehti 2019: Kaksi 17-vuotiaasta naista kuollut: Kurikan onnettomuuspaikka oli lohдутon näky – ”Lähipiirillä on suuri suru” Luettavissa: <https://www.aamulehti.fi/uutiset/art-2000007327910.html> Luettu 8.5.2021.

Ajokortti-info.fi: Poikkeukset B-luokan ikävaatimukseen. Luettavissa: <https://www.ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimukseen> Luettu 8.5.2021.

Ajokortti-info.fi: Uuden kuljettajan riskiosaaminen. Luettavissa: <https://ajokorttiinfo.fi/ajokortin-hankkiminen/uuden-kuljettajan-riskiosaaminen> Luettu 22.4.2021.

Bucchia, Alberto & Sangiorgi, Cesare & Vignali Valeria 2012. a Traffic Psychology and Driver Behavior. Italia, University of Bologna. Luettavissa: https://www.researchgate.net/publication/257717430_Traffic_Psychology_and_Driver_Behavior Luettu 25.4.2021.

Frände Dan & Matikkala, Jussi & Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti & Viljanen, Pekka & Wahlber, Marcus 2006. Keskeiset rikokset. Helsinki: Edita.

Hatakka, Mika. Liikennekäyttäytyminen hierarkiana. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/liikennekayttaytyminen_hierarkiana.pdf Luettu 25.4.2021.

Hole, Graham J 2019. The psychology of driving. Iso-Britannia, Routledge.

Jortikka, Sakari 2019: Ikäpoikkeuslupa – 17-vuotiaat auton ratissa. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Kananen, Jorma 2011. Kvantti – Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja.

Keinänen, Henriikka 2019: Nuorten riskialttius liikenteessä. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Keskinen, Esko 2014. Lapset ja nuoret liikenteessä – kehitykselliset edellytykset ja liikenneturvallisuus. Liikenneturvan selvityksiä. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/keskinen_e_2012_lapset_ja_nuoret_raportti_nettiin.pdf Luettu 23.4.2021.

Kovanen, Lisa 2021: Nuoret kuljettajat Kirjallisuuskatsaus 15–24-vuotiaista kuljettajista. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Liikenneviikko 2013/4. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Liikenneviikko/liikenneviikko_413_v3.pdf Luettu 21.4.2021.

Liikenneturva: Nuoret (15–24) liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret-15-24-liikenteessa#35b1ac1b> Luettu 23.4.2021.

Liikenneturva: Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/osio/etusivu/tieliikenneonnettomuuksien-tilastointi-suomessa#77d72ebf> Luettu 23.4.2021.

Liikenneturva: Tilastokatsaus 2021: Nuorten henkilövahingot liikenteessä. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_nuoret.pdf Luettu 24.4.2021.

Löytty, Marita 2015. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirasto.

Oikeusministeriö, seuraamusjärjestelmä. Luettavissa: <https://oikeusministerio.fi/rikosoikeudellinen-seuraamusjarjestelma> Luettu 30.4.2021.

Onnettomuustietoinstituutti: Onnettomuuksien tutkinta. Luettavissa: <https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/onnettomuuksien-tutkinta/> Luettu 23.4.2021.

Poliisi.fi: Ajokiellot. Luettavissa: <https://poliisi.fi/ajokiellot> Luettu 25.4.2021.

Rautiainen, Erno 2020. Ikäpoikkeuslupa. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.

Rikosseuraamuslaitos. Rikosseuraamus. Luettavissa: <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/seuraamukset.html> Luettu 30.4.2021

Rossi, Jyrki 2016. Psykkinen toiminta ja oppiminen. Luettavissa: <https://jyrkirossi.fi/ups1.html> Luettu 25.4.2021

Tilastokeskus, tilastotietokanta 2021. Tieliikenneonnettomuustilasto. Luettavissa: <https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/> Luettu 25.4.2021.

Tilastokeskus, tilastotietokanta 2021. Syytetyt, tuomitut ja rangaistukset. Luettavissa: <https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/> Luettu 25.4.2021.

Tuominiemi, Salla-Tuulia 2021. Asiantuntija-artikkelit ja ajankohtaisblogit: Nuoria tuomitaan rangaistukseen yhä vähemmän. Luettavissa: <https://tilastokeskus.fi/tietotrendit/artikkelit/2021/nuoria-tuomitaan-rangaistukseen-yha-vahemman/> Luettu 30.4.2021.

Vilka, Hanna 2007. Tutki ja mittaa: Määrällisen tutkimuksen perusteet. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Yle 2020: Useita kuollut nuorten autokolareissa, joissa on neljä samanlaista piirrettä – epäilyt hurjastelusta ja päihteistä yhdistävät tapauksia. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11542638> Luettu 23.4.2021.

Yle 2021: Ajokortin juuri saanut saisi ajaa vain aikuinen kyydissään, yöajoille kielto – Liikenneturvalta täysin uusi ehdotus ajokorttilakiin. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11865954> Luettu 7.5.2021.

WHO 2018: Global status report on road safety 2018: Summary. Geneva: World Health Organization; 2018 (WHO/NMH/NVI/18.20). Luettavissa: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1> Luettu 11.5.2021.