

Oulun nuorten liikenneturvallisuuskahvit

2023



**YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT**

OULU





Tiivistelmä (1/2)

Valtakunnallisissa onnettomuustilastoissa nuoret kuljettajat pitävät kärkisijaa. Oulun liikenneturvallisuustyöryhmässä nousi esille ajatus pysäyttää oululaisnuoria miettimään liikenneturvallisuusasioita kyselyllä sekä liikenneturvallisuuskahveilla keväällä 2023. Liikenneturvallisuuskahveja järjestettiin koulutuskuntayhtymä OSAO:n yksiköissä kevään aikana yhteensä neljä kertaa. Kahveilla nuorilla opiskelijoilla oli mahdollisuus keskustella liikenneturvallisuudesta asiantuntijoiden kanssa. Paikalla olivat Liikenneturvan edustaja, poliisi ja neuropsykologi. Tapaamisissa keskusteltiin nuorille tyypillisistä onnettomuuksista ja niihin vaikuttavista riskitekijöistä, joita ovat esimerkiksi viikonloppuillat, kesäloma-aika, kaverien kanssa yhdessä ajaminen ja päihteet. Ammattiin opiskelevien nuorten kanssa puheenvuoroissa keskusteltiin myös siitä, miten tärkeä ajo-oikeus on ammatinharjoittamisen näkökulmasta ja miten ajo-oikeuden menettäminen voi vaikuttaa myös työuraan. Palautekyselyyn vastanneista nuorista 83 % piti liikenneturvallisuuskahvitilaisuutta hyödyllisenä tai todella hyödyllisenä.

Hankkeen aikana toteutettiin Oulun kaupungin toiseen asteen opiskelijoille liikenneturvallisuuskysely. Kyselyllä haluttiin herättää keskustelua nuorten kokemuksista liikenteessä sekä heidän suhtautumisestaan liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin. Vastauksista nousi esille nuorten salliva tai välinpitämätön suhtautuminen ylinopeuksiin. Useilla nuorilla on myös pelottavia kokemuksia kuljettajan ajotyylissä. Kyselyyn vastanneista nuorista jopa 60 prosenttia oli joskus pelännyt kuljettajan ajotyylin vuoksi.



Tiivistelmä (2/2)

Nuoret tunnistavat myös sosiaalisen median vaikutuksen liikennekäyttäytymiseen. Vastaajista 23 % oli samaa tai täysin samaa mieltä, että sosiaalinen media yllyttää ajamaan liikennesääntöjen vastaisesti. Kyselyyn vastasi noin 700 toisen asteen opiskelijaa, mikä vastaa noin 3 prosenttia kohderyhmästä Oulussa. Kyselyn johtopäätöksenä pidetään tarpeellisena edistää liikennekasvatusta, jossa kannustetaan tienkäyttäjiä ottamaan vastuuta omasta ja muiden liikenneturvallisuudesta. Vanhempien roolin koetaan olevan liikennekasvatuksessa avainasemassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuusstrategiassa 2022–2026 on yhdeksi toimenpiteeksi linjattu toisen asteen opiskelijoiden liikennekasvatuksen vahvistaminen. Nuorten liikenneturvallisuuskahvi -hanke pyrki vastaamaan tähän tavoitteeseen. Tavoitteena oli luoda myös muualle Suomeen toteutettava malli, miten nuorten liikenneturvallisuutta voitaisiin edistää jatkossa vaikuttavammin. Kokeilun avulla havaittiin, että kasvokkain kohtaamisella voidaan vaikuttaa kahveille osallistuviin nuoriin ja esimerkiksi ammattikuljettajiksi opiskeleville teema koettiin erittäin tärkeäksi. Valtakunnallisen monistettavuuden haaste on se, että kahvien järjestäminen vaatii resursseja ja pitkäjänteisenä toteutusmallina säännöllistä toistettavuutta.

Nuorten liikenneturvallisuuskahvit -hanke kyselyineen järjestettiin yhteistyössä Oulun kaupungin, Liikenneturvan, Oulun poliisin, Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialueen sekä Sitowise Oy:n kanssa. Hanke sai Traficomien Tieliikenteen turvallisuustoimien edistämisen valtionavustusta. Hanke alkoi helmikuussa 2023 ja päättyi lokakuussa 2023.

Sisältö

1. Hankkeen lähtökohdat
2. Nuorten liikenneonnettomuudet
3. Nuorten liikenneturvallisuuskysely
4. Kyselyn analyysi
5. Nuorten liikenneturvallisuuskahvit
6. Asiantuntijahaastattelut
7. Hankkeesta viestiminen
8. Kehittämissideat ja seuranta

Liitteet

1. Tapahtuman ohjekortti
2. Kyselyiden laajemmat vastaukset



1. Hankkeen lähtökohdat





Hankkeen lähtökohdat

Oulussa, kuten Suomessa yleisestikin, on tunnistettu liikenteen käyttäjäryhmä, jota on vaikea tavoittaa viestinnän ja valistuksen keinoin. Tämä ryhmä on nuoret, etenkin sellaiset nuoret, joilla voi olla erilaisia ongelmia elämän eri osa-alueilla. Tämän hankkeen kautta oli tarkoitus tavoittaa näitä nuoria kasvotusten ja kertoa heille huolemme liikenteen häiriökäyttäytymisestä aiheutuvista vaaroista sekä herätellä heitä miettimään omaa ja kavereidensa liikennekäyttäytymistä.

Hankkeen tavoitteena oli kehittää konsepti, Nuorten liikenneturvallisuuskahvit, jota voidaan hyödyntää eri puolilla Suomea. Hankkeen kohderyhmänä olivat Oulun kaupungin toisen asteen opiskelijat: ammattikoululaiset ja lukiolaiset. Hankkeen tavoitteena oli edistää nuorten liikenneturvallisuutta ja vaikuttaa heidän liikennekäyttäytymiseensä positiivisesti liikennekasvatuksen erilaisia keinovalikoimia hyödyntäen.

Liikenneturvallisuuskahveista järjestettiin pilottikokeilu keväällä 2022, jonka pohjalta ideaa ja hanketta lähdettiin tässä hankkeessa kehittämään. Idea on lähtöisin Oulun kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmästä, joka on hankkeen yhteistyötaho.

Hankkeen toteutus



Työ käynnistyi helmikuussa 2023 ja valmistui lokakuussa 2023. Hanke sai Traficomien tieliikenteen turvallisuuden avustusta. Hankkeen toteuttamista on ohjannut ohjausryhmä, joka kokoontui hankkeen aikana kolme kertaa. Ohjausryhmään kuuluivat:

Saija Räinen, Oulun kaupunki

Sari Kukkamaa, Pohde/ neuropsykologi

Eero Kalmakoski, Liikenneturva

Hanna Rutila, Liikenneturva

Tommi Heikkilä, Poliisi

Matti Kiljunen, Poliisi

Juho Hanhisalo, Poliisi

Inkeri Parkkari, Traficom

Hankkeeseen osallistui myös Koulutuskuntayhtymä OSAO:n henkilökuntaa muun muassa kahvitilaisuuksien järjestelyissä. Työn toteuttamisesta vastasivat Sitowise Oy:ssä projektipäällikkö Hanna Puolimatka sekä Paula Siuruainen, Pilvi Lehtonen ja Eljas Karjalainen.

Raportin kuvat on ottanut Paula Siuruainen, Sitowise Oy.



2. Nuorten liikenneonnettomuudet





Nuorten liikenneonnettomuudet (1/4)

Hankkeessa tarkasteltiin Oulussa tapahtuneita nuorten liikenneonnettomuuksia ja verrattiin niitä samaa kokoluokkaa olevien kaupunkien nuorten liikenneonnettomuuksiin. Onnettomuustiedot on koottu poliisin tilastoista. Oulussa on viimeisen viiden laskentavuoden (2018-2022) aikana tapahtunut yhteensä 425 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Näistä onnettomuuksista 402 johti loukkaantumiseen ja 23 johti kuolemaan. Henkilövahinko-onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 508 ja kuoli yhteensä 27 henkilöä.

Poliisin tilastoista (Tilastokeskuksen aineistot) tieliikenneonnettomuuksissa osallisina olleiden nuorten (15-24 vuotiaiden) osuuden erottelu oli haastavaa. Tieliikenteen henkilövahingoista on Tilastokeskuksen aineiston kautta saatavilla tietoa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista alueittain eri ikäryhmien välillä. Oulussa on Tilastokeskuksen tietojen mukaan tieliikenteessä loukkaantunut yhteensä 179 ja kuollut 2, 15-24-vuotiasta nuorta vuosina 2018-2022.

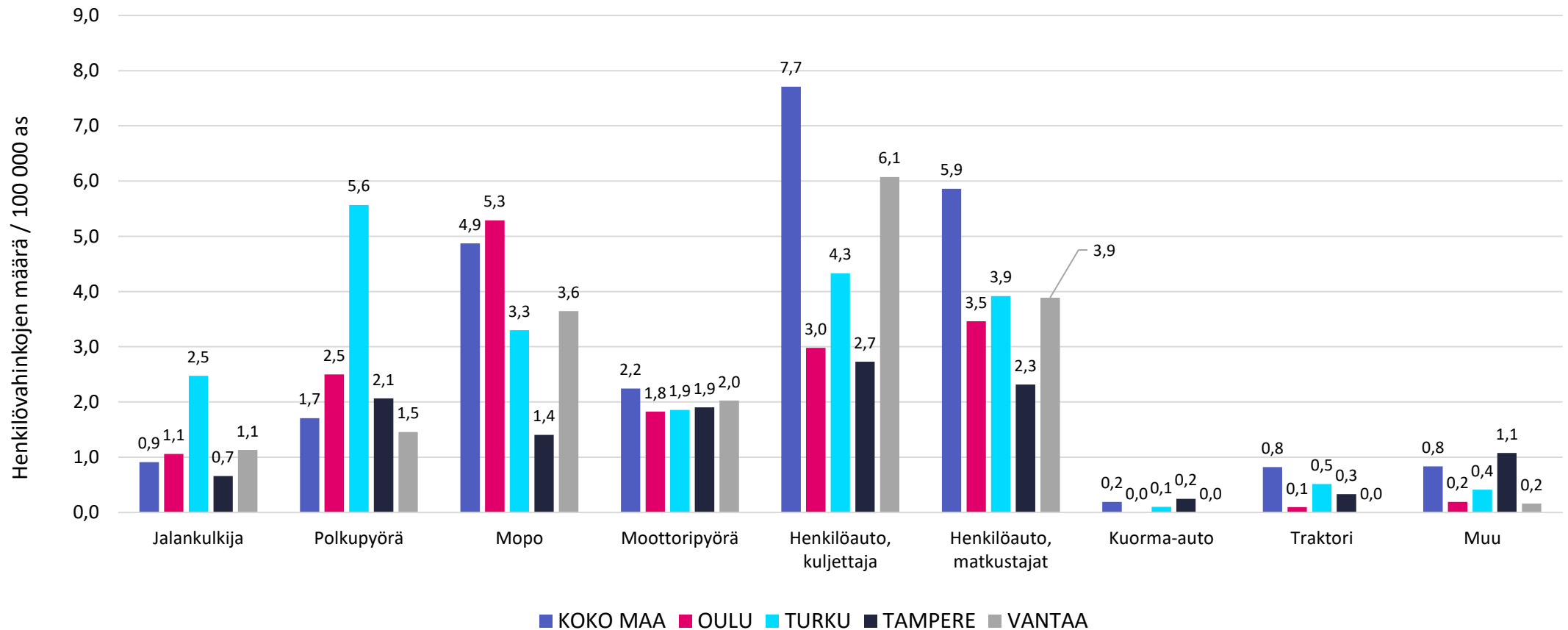
Seuraavilla sivuilla on tarkasteltu graafien muodossa tarkemmin nuorten osallisuutta liikenneonnettomuuksiin. Graafeissa on tarkasteltu henkilövahinko-onnettomuuksia eri ikäryhmien välillä, eri kulkumuotoja, tapahtumapaikkoja ja onnettomuuksien ajankohtaa (vuodenaika, kellonaika). Graafeissa on hyödynnetty poliisin, Tilastokeskuksen sekä Onnettomuustietoinstituutin (OTI) aineistoja. Lisäksi on tarkasteltu Oulun nuorten onnettomuuksista verrattuna Suomen nuorten onnettomuuksiin ja saman kokoluokan kaupunkien nuorten onnettomuuksiin. Vertailtaviksi kaupungeiksi on valittu Tampere, Vantaa ja Turku, jotka ovat väkiluvultaan lähimpänä Oulun väkilukua.

Onnettomuustiedoista ei saatu eriteltyä nuorten osuutta päihdeonnettomuuksista Oulun kaupungin alueelta.

Nuorten liikenneonnettomuudet (2/4)

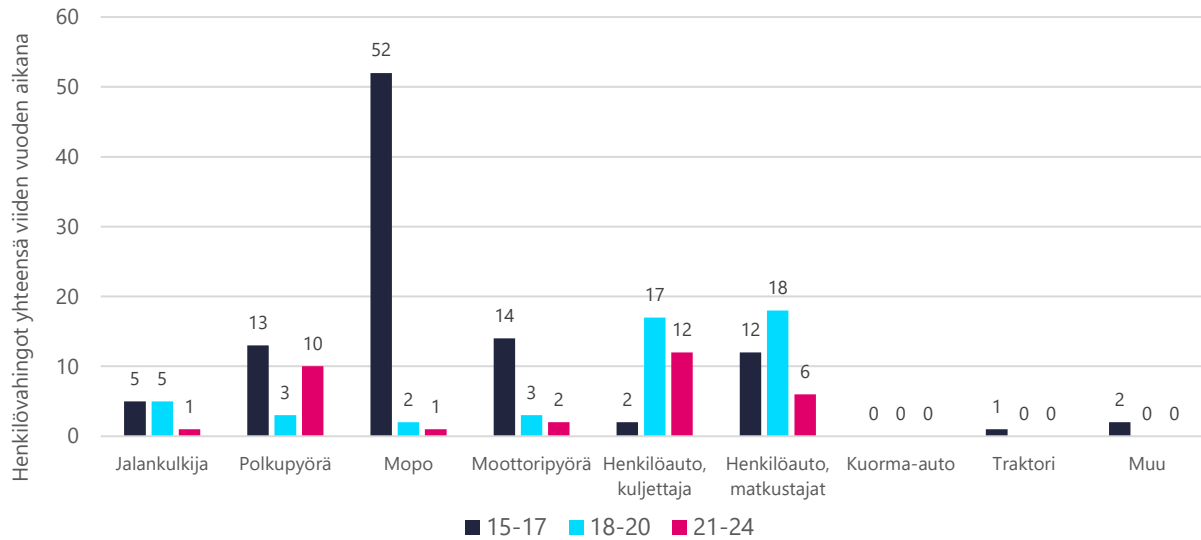


15-24 vuotiaiden tieliikenteessä tapahtuneiden henkilövahinkojen määrä kulkumuodoittain (viiden vuoden 2018-2022 keskiarvo) asukaslukuun suhteutettuna (lähde: Poliisi/ Tilastokeskus)

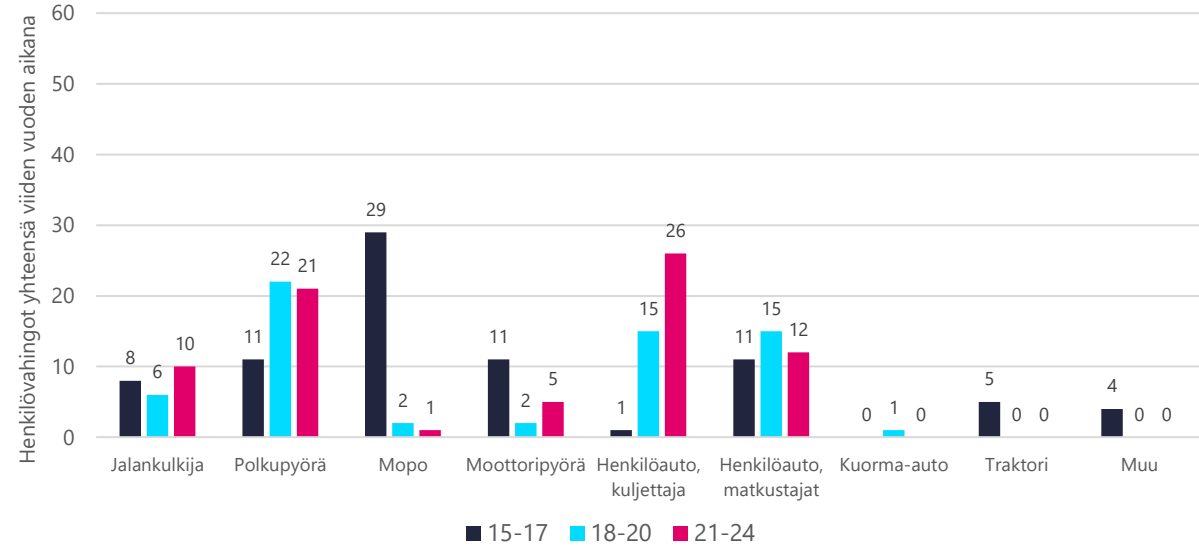


Nuorten liikenneonnettomuudet (3/4)

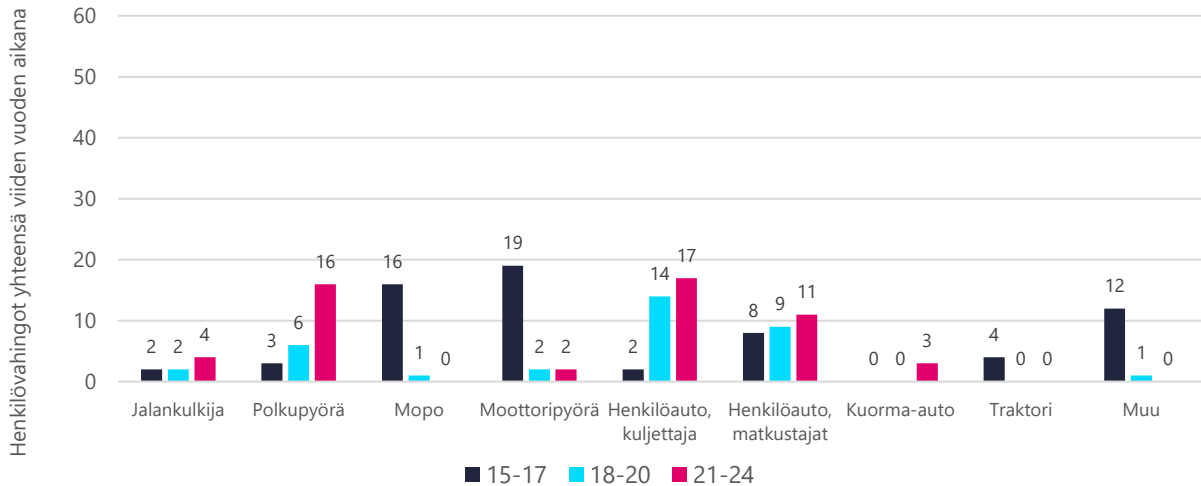
Oulun 15-24 vuotiaiden 2018-2022 henkilövahingot kulkumuodoittain esitettynä



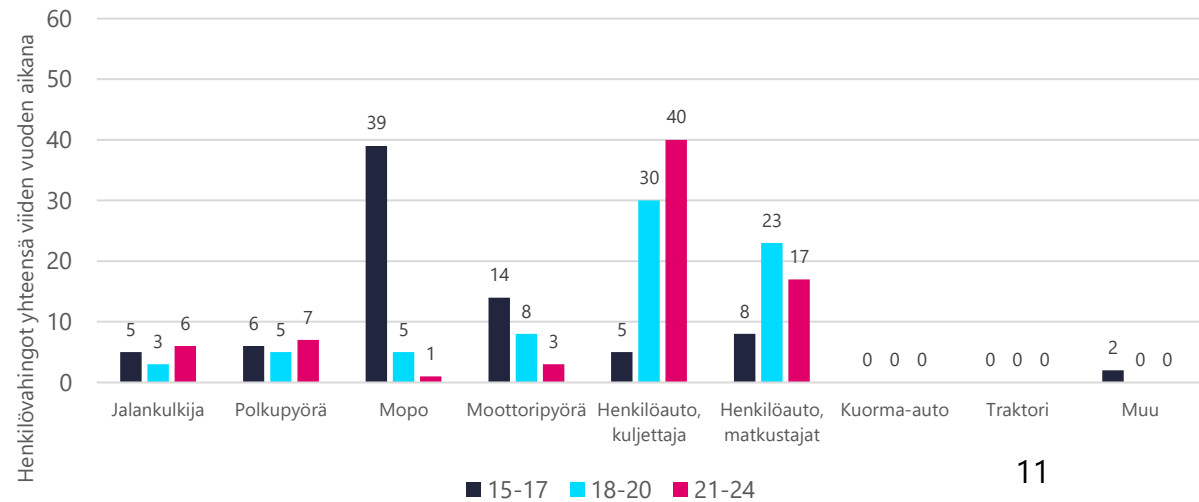
Turun 15-24 vuotiaiden 2018-2022 henkilövahingot kulkumuodoittain esitettynä



Tampereen 15-24 vuotiaiden 2018-2022 henkilövahingot kulkumuodoittain esitettynä

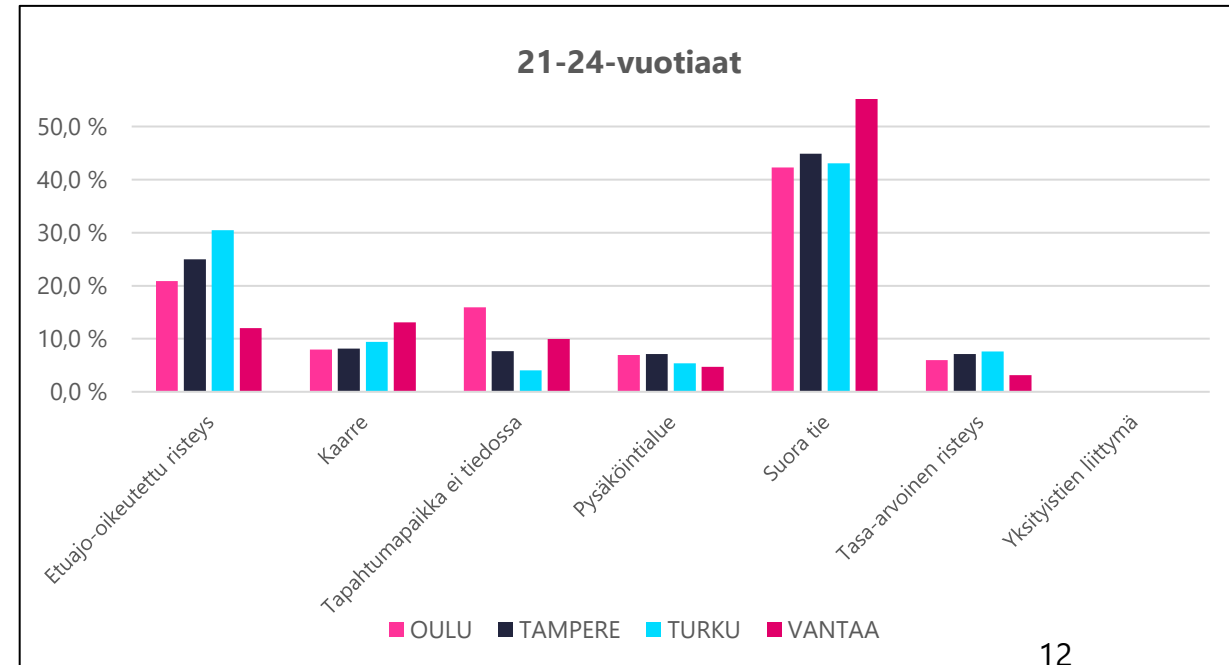
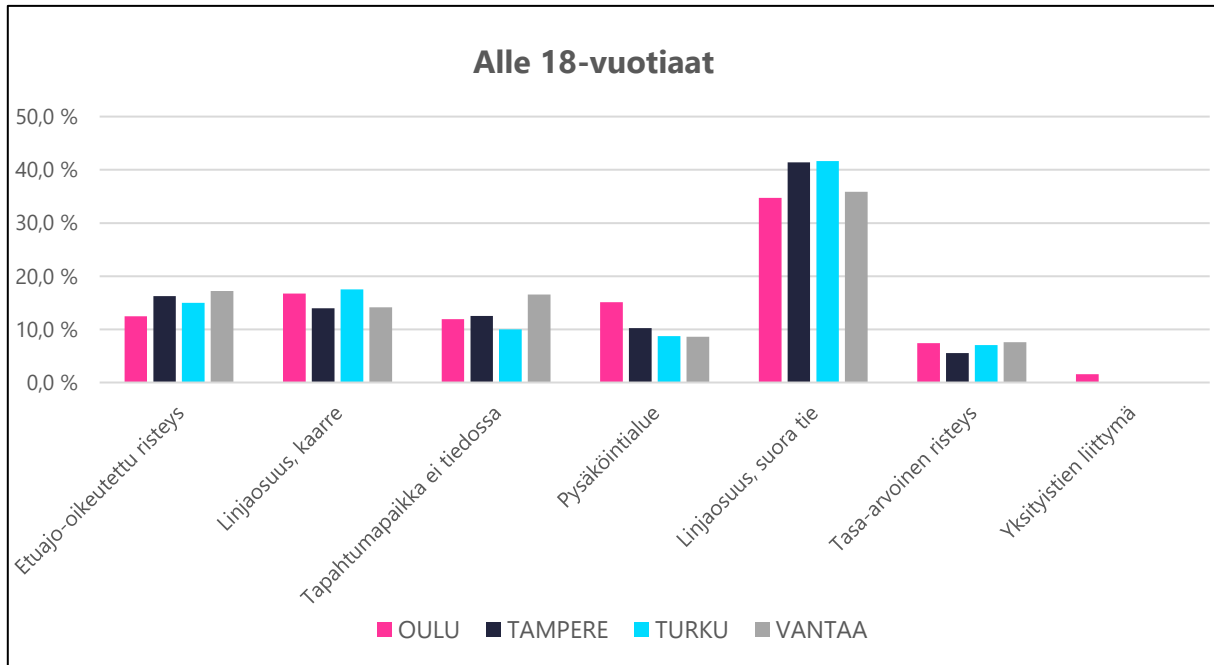
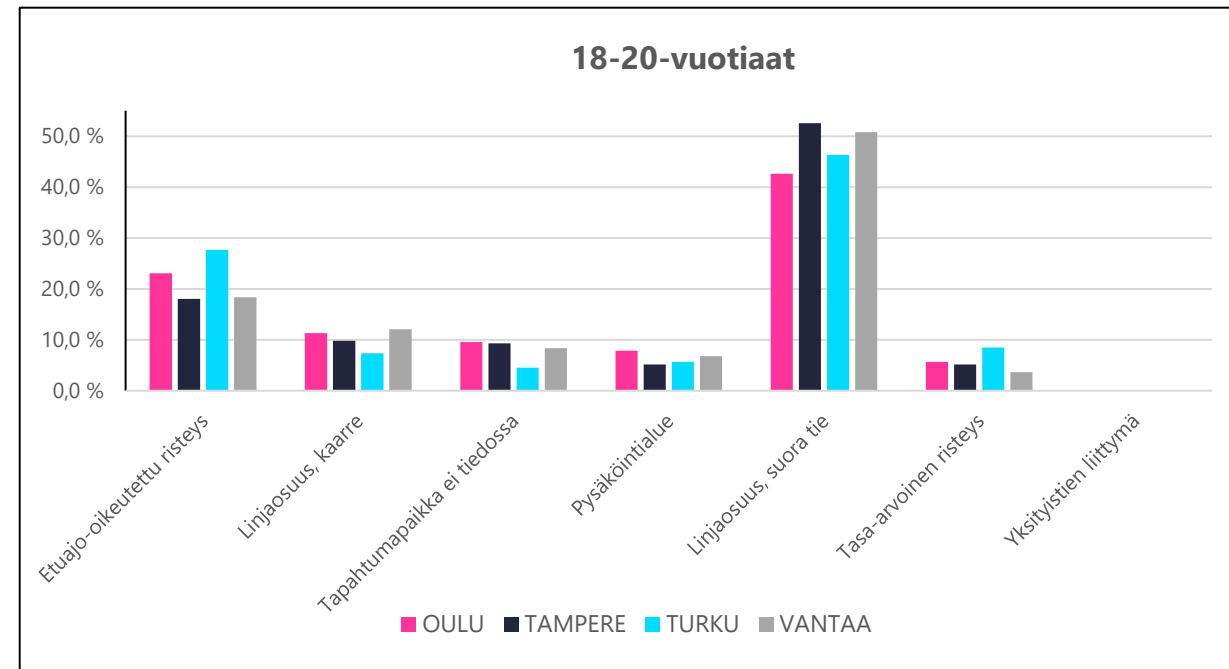


Vantaan 15-24 vuotiaiden 2018-2022 henkilövahingot kulkumuodoittain esitettynä



Nuorten liikenneonnettomuudet (4/4)

Kuvaajissa on esitetty Onnettomuustietoinstituutin (OTI) tilastoimat 15-24-vuotiaiden henkilövahinkojen onnettomuuspaikat 2017-2021-alueittain kokonaismäärään suhteutettuna.



Nuorten liikenneonnettomuudet | Yhteenveto



Onnettomuusanalyysin perusteella Oulussa nuorille (15-24-vuotiaat) on tapahtunut edellisen viiden vuoden aikana henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia eniten mopolla. Mopo-onnettomuuksia on tapahtunut oululaisille nuorille suhteessa väkilukuun enemmän kuin samalle ikäryhmälle vertailtavissa kaupungeissa tai Suomessa yleisesti.

Kun vertailtiin 15-24-vuotiaille tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien tapahtumapaikkaa eri kaupungeissa vuosina 2017-2021, kävi ilmi, että suurin osa onnettomuuksista tapahtui suoralla tiellä, linjaosuudella, paikkakunnasta riippumatta. Seuraavaksi eniten onnettomuuksia tapahtui etuajo-oikeutetuissa risteyksissä. Alle 18-vuotialla näkyi tapahtumapaikkana myös linjaosuus kaarteiden kohdalla hieman useammin kuin yli 18-vuotiailla nuorilla.

Onnettomuusinstituutin tietojen mukaan alle 18-vuotiaille onnettomuuksia tapahtui vuosina 2017-2021 eniten kello 12.00-23.59 välisenä aikana.

Viikontäiviä vertaillessa onnettomuuksia oli tapahtunut melko tasaisesti, eniten kuitenkin keskiviikkoisin. Vuodenaikoja tarkastellessa onnettomuuksia tapahtui eniten kesällä. 18-20-vuotiaille onnettomuuksia tapahtui eniten kello 12.00-17.59 välillä, perjantaisin. Onnettomuuksia tapahtui eniten talvella. Myös 21-24-vuotiaille tapahtui eniten onnettomuuksia kello 12.00-17.59 välisenä aikana perjantaisin, talvella.

3. Nuorten liikenneturvallisuuskysely





Nuorten liikenneturvallisuuskyselyn toteutus

Oululaisten nuorten näkemyksiä ja kokemuksia liikennekäyttäytymisestä selvitettiin hankkeen alkupuolella tehdyn nuorten liikenneturvallisuuskyselyn kautta. Liikenneturvallisuuskysely oli käynnissä 29.3.-14.5.2023. Kysely toimitettiin sähköpostitse kaikille Oulun kaupungin lukioden rehtoreille sekä ammattiopisto Luoville ja OSAO:n yksiköiden rehtoreille sekä muille tahoille kouluilla. Kyselyn saateviestissä ohjeistettiin rehtoreita välittämään kyselyä mahdollisimman laajasti hyödyntäen esimerkiksi koulun viestintäkanavia. Saateviestissä ehdotettiin, että kyselyyn voi vastata esimerkiksi oppitunnin aikana. Kysely oli lyhyt ja siihen vastaaminen vei aikaa vain 5-10 minuuttia. Kyselyyn pääsi kirjautumaan osoitteen tai qr-koodin kautta.

Opiskelijamäärät:

- OSAO noin 13 000 opiskelijaa
- Ammattiopisto Luovi noin 2 000 opiskelijaa
- Lukiot noin 8 000 opiskelijaa
- **Yhteensä noin 23 000 opiskelijaa**

Kysely jaettiin seuraaviin oppilaitoksiin:

- Ammattiopisto Luovi
- Haukiputaan lukio
- Kastellin lukio
- Kiimingin lukio
- Laanilan lukio
- Madetojan musiikkilukio
- Merikosken lukio
- OSAO Haukipudas
- OSAO Kaukovainio
- OSAO Kempele
- OSAO Kontinkangas
- OSAO Liminka
- Oulun aikuislukio
- Oulun Lyseo
- Oulunsalon lukio
- Oulun Suomalainen Yhteiskoulu
- Pateniemen lukio
- Raksilan lukio

Kyselyn sisältö (1/2)

Liikenneturvallisuuskysely koostui taustakysymyksistä, vastaajan omista kokemuksista sekä kirjallisista väittämistä. Kysymysten avulla pyrittiin selvittämään nuorten omia kokemuksia liikenteestä sekä heidän suhtautumistaan liikenneturvallisuuteen. Taustakysymyksien avulla pyrittiin haarukoimaan vaikuttaako esimerkiksi ikä tai opiskelupaikka kokemuksiin ja suhtautumiseen. Kysymykset asteltiin herättelevään muotoon, jotta se saisi vastaajaan pohtimaan omaa käsitystään liikenneturvallisuudesta.

Kyselyyn vastasi 661 toisen asteen opiskelijaa, mikä vastaa noin 3 prosenttia kohderyhmästä Oulussa.

Nuorten liikenneturvallisuuskysely

Kyselyn avulla kartoitetaan toisen asteen oppilaiden näkemyksiä ja kokemuksia liikennekäyttäytymisestä. Kyselyyn vastaamiseen menee alle 5 min. Kysely on avoinna 14.5.2023 asti. Kysely toteutetaan anonymisti, eikä vastauksien perusteella voi selvittää vastaajan henkilöllisyyttä.



1. Valitse oppilaitos *

- Lukio
- Ammattikoulu

2. Oppilaitoksen nimi

3. Ikä

- alle 17-vuotias
- 17 vuotta
- 18 vuotta
- 19 vuotta
- yli 19-vuotias

4. Sukupuoli

- Nainen
- Mies
- Muunsukupuolinen
- En halua vastata

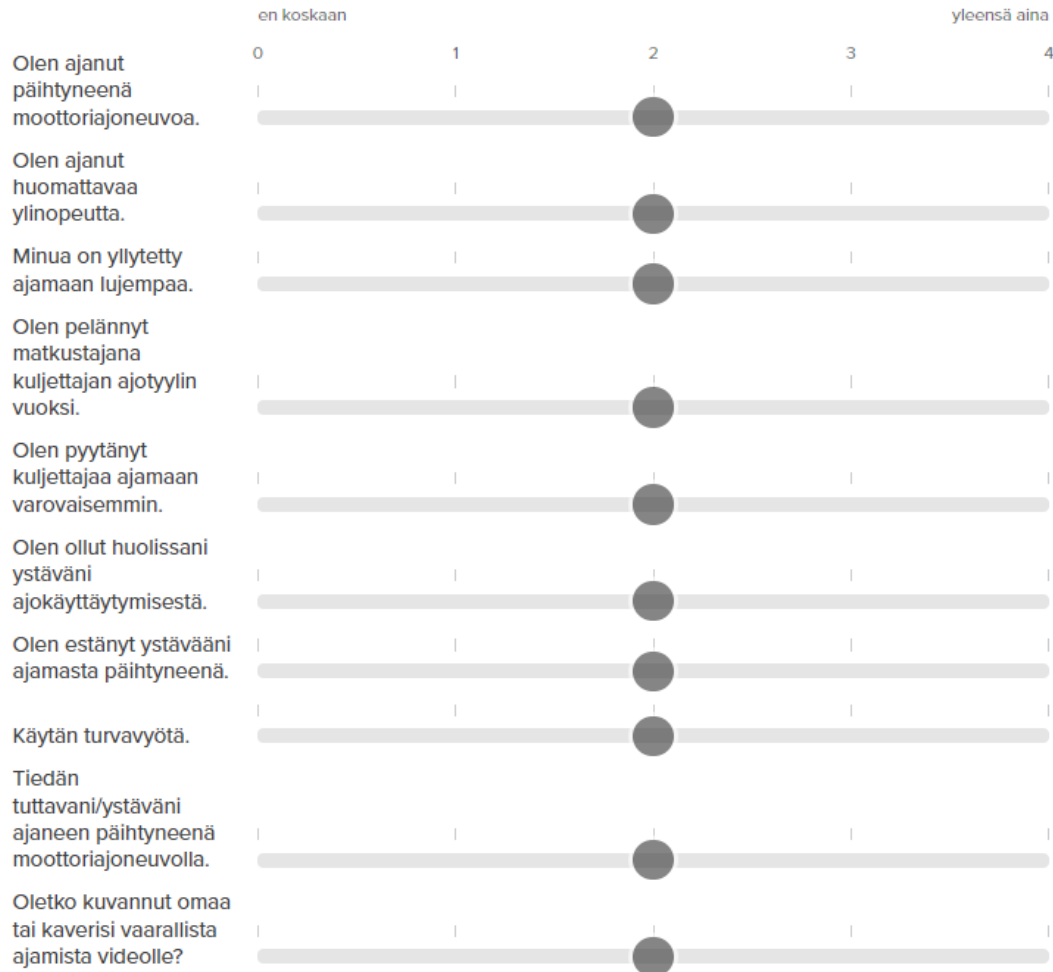
5. Omistatko jonkin seuraavista?

- Mopo- tai "mopoautokortti" (AM120/121-kortti)
- Ajokortti (B-kortti)
- Traktorikortti (T-kortti)
- Moottoripyöräkortti (A1, A2 tai A-kortti)
- Jokin muu ajokortti
- En omista ajokorttia

Kyselyn sisältö (2/2)

6. Arvioi omia kokemuksiasi kuljettajana ja matkustajana

0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

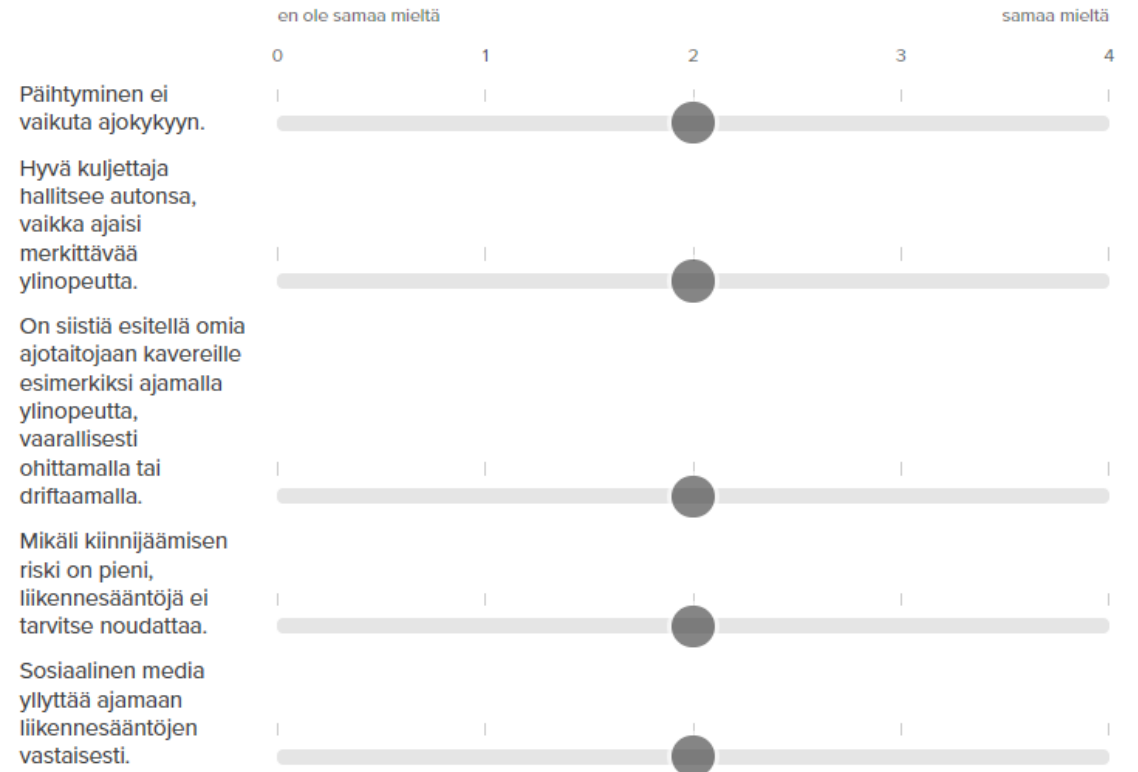


Kuva: Ote nuorten liikenneturvallisuuskyselystä, kysymys 6.



7. Arvioi seuraavia liikennekäyttämiseen liittyviä väittämiä

0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä



Kuva: Ote nuorten liikenneturvallisuuskyselystä, kysymys 7.

Nuorten kahvien kyselyn toteutus

Hankkeen aikana järjestettiin liikenneturvallisuuskahveja nuorille, joiden lopussa tehtiin kyselyt kahveille osallistuneille nuorille. Liikennekahvien kyselypohja oli sama kuin liikenneturvallisuuskysely, mutta osa taustakysymyksistä oli jätetty pois vastaajien tunnistamisen estämiseksi, koska kyselyyn vastanneiden joukko oli kahveilla pieni. Taustakysymyksiä sijaan kysyttiin kahveille osallistuvien mielipidettä liikenneturvallisuuskahvien tarpeellisuudesta ja puheenvuorojen puhuttelevuudesta. Kyselyn avulla pyrittiin selvittämään, löydetäänkö kahveille osallistuvien nuorten vastauksista eroavaisuuksia koko toisen asteen opiskelijoiden kyselyn vastauksiin verrattuna.

Kyselyyn saatiin kahveilla yhteensä 61 vastausta ja vastausprosentti oli 66 %.

Kyselyn sisältö on esitetty kokonaisuudessaan ohjekortissa.

Nuorten liikenneturvallisuuskysely

Kyselyn avulla kartoitetaan toisen asteen oppilaiden näkemyksiä ja kokemuksia liikennekäyttäytymisestä. Kyselyyn vastaamiseen menee alle 5 min. Kysely toteutetaan anonyymisti, eikä vastauksien perusteella voi selvittää vastaajan henkilöllisyyttä.

1. Kuinka hyödyllinen tilaisuus oli?



2. Mikä puheenvuoroista oli puhuttelevin?

- Liikenneturva
- Poliisi
- Neuropsykologi

3. Omistatko jonkin seuraavista?

Valitse yksi tai useampi vaihtoehto

- Mopo- tai "mopoautokortti" (AM120/121-kortti)
- Ajokortti (B-kortti)
- Traktorikortti (T-kortti)
- Moottoripyöräkortti (A1, A2 tai A-kortti)
- Jokin muu ajokortti
- En omista ajokorttia

Kuva: Ote nuorten kahveilla tehdystä liikenneturvallisuuskyselystä, kysymykset 1-3.

4. Kyselyn analyysi



Liikenneturvallisuuskyselyn analyysi (1/3)

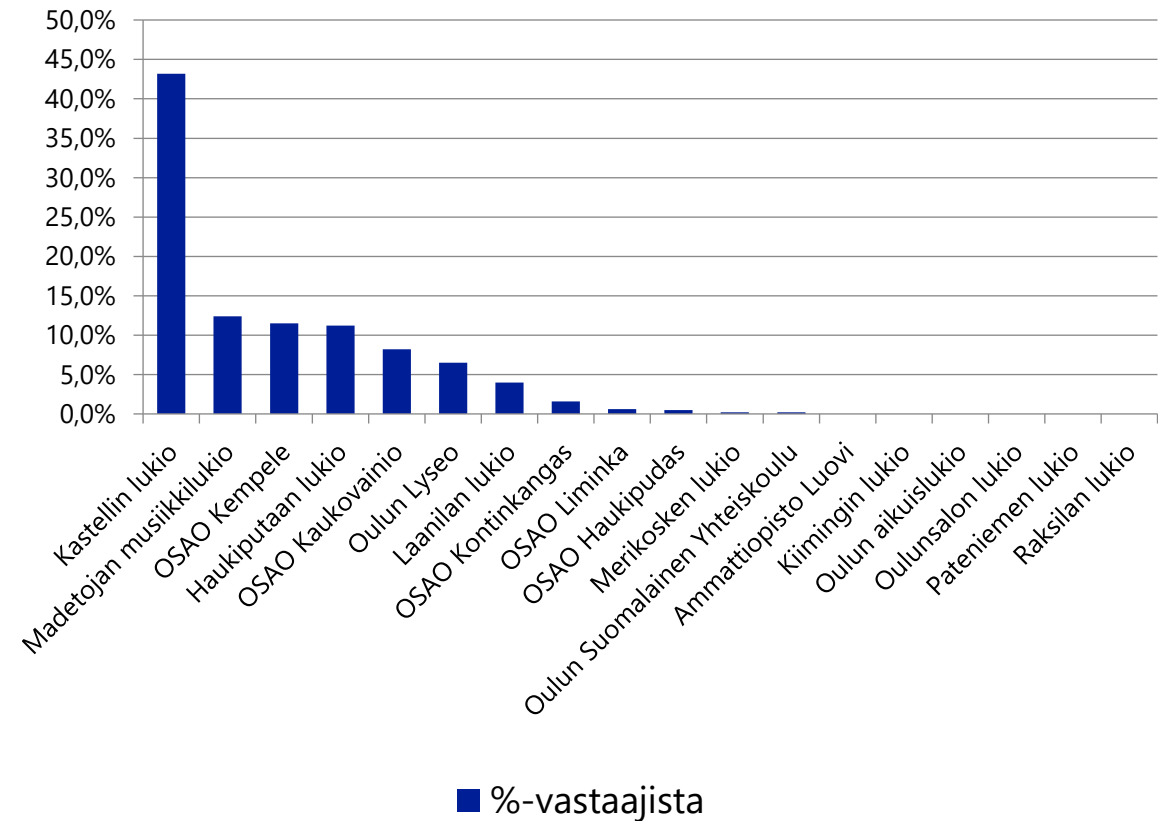


Toisen asteen oppilaitokseen kohdennetun kyselyn vastausprosentti oli 3 % (661 vastausta). Kysely lähetettiin alueen kaikkien toisen asteen oppilaitosten rehtoreille, ja kyselystä muistutettiin yhteensä kolme kertaa. Vastaanottajia laajennettiin muun muassa koulujen kanslisteihin ja vastaaviin henkilöihin. Kyselyn vastauksista voidaan päätellä, ettei kysely saavuttanut vastaajia kaikissa kouluissa. Vastauksissa korostuivat Kastellin lukio, josta tuli 43 % kaikista kyselyn vastauksista.

Ammattikouluista tuli yhteensä 24 % kyselyn vastauksista, vaikka ammattikoululaisia on 65 % kaikista toisen asteen opiskelijoista. Kyselyyn vastanneista kouluista tyypillisesti vastattiin noin alle neljästä luokasta eli kysely ei ole tavoittanut kaikkia luokkia, vaikka kyselyä olisi levitetty koulussa eteenpäin. Kyselyn kohdekouluista 66 %:lta saatiin kyselyyn vastauksia.

Kysely toteutettiin keväällä, ja osasyynä heikkoon vastausprosenttiin voi olla 3. vuosikurssin lukiolaisten ylioppilaskokeiden lukulomat ja ylioppilaskirjoitusten jälkeen opintojen päättyminen sekä ammattikoululaisten työharjoittelut.

2. Oppilaitoksen nimi





Liikenneturvallisuuskyselyn analyysi (2/3)

Kyselyyn vastanneista 90 % oli alle 18 tai 18-vuotiaita ja hieman yli puolet eli 56 % vastaajista oli naisia. Kyselyn vastauksien perusteella lukiolaisista 45 % ei omista minkäänlaista ajokorttia, kun taas ammattikoulun vastaajien joukosta vastaava luku oli 29 % vastaajista. Lukiolaisten tyypillisin kortti oli henkilöautokortti ja ammattikoululaisten tyypillisin kortti oli mopokortti.

Liikenteeseen liittyvien kokemusten vastauksissa korostui neutraali tai välinpitämätön suhtautuminen ylinopeuteen. Kysymyksissä ”huomattava” ylinopeus jää vastaajan tulkittavaksi, mutta 30 % ammattikoulusta oli ajanut huomattavaa ylinopeutta useammin kuin toisinaan. Vastaava luku lukiolaisten joukossa oli 20 % vastaajista. Vastauksissa aiheutti hajontaa ylinopeuteen liittyvä väittämä, minkä mukaan 29 % kaikista vastaajista koki, että hyvä kuljettaja hallitsee autonsa, vaikka ajaisi merkittävää ylinopeutta.

Nuorilta kysyttiin myös kokemuksia liikenteeseen ja liikennekäyttämiseen liittyen. Näissä vastauksissa korostui nuorten pelkääminen kuljettajan ajotyylin vuoksi. Lukiolaisista vastanneista 63 % oli vähintään joskus pelännyt kuljettajan ajotyylin vuoksi ja puolet lukiolaisista vastanneista oli pyytänyt kuljettajaa ajamaan varovaisemmin. Nuorten liikenneturvallisuuskahveille osallistuneista 67 % oli pelännyt kuljettajan ajotyylin vuoksi.

Kyselyn perusteella nuoret osittain tunnistavat sosiaalisen median vaikutuksen liikennekäyttämiseen. Kaikista vastaajista 23 % koki, että sosiaalinen media yllyttää ajamaan liikennesääntöjen vastaisesti.

Liikenneturvallisuuskyselyn analyysi (3/3)



Kyselyn perusteella nuoret olivat hyvin tietoisia päihtymisen vaikutuksista ajokykyyn ja yhtenäisimmät vastaukset tulivat päihtymiseen liittyvissä kysymyksissä. Kaikista vastanneista 89 % ei ollut ajanut päihtyneenä ajoneuvoa ja vastaajista 85 % koki niin, että päihtyminen vaikuttaa ajokykyyn. Ammattikoululaisten vastauksista 29 % vastaajista tiesi tuttavansa, joka oli ajanut päihtyneenä moottoriajoneuvolla. Vastaava luku lukiolaisten osalta oli 22 %.

Ajotaito väittämä teki hieman eroa ammattikoululaisten ja lukiolaisten vastausten välillä. Nuorten kahveihin osallistuneista 19 % ja ammattikoululaisista 17 % koki, että on siistiä esitellä omia ajotaitoja kavereille esimerkiksi ajamalla ylinopeutta, vaarallisesti ohittamalla tai driftaamalla.

Kaikista vastaajista 88 % käyttää yleensä aina turvavyötä. Vähiten turvavyötä käyttävät ammattikoululaiset, joista 75 % käyttää turvavyötä yleensä aina. "Yleensä aina" oli paras vastaus, mitä kyselyssä pystyi antamaan.

5. Nuorten liikenneturvallisuuskahvit



Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Yhteenveto



Hankkeen aikana järjestettiin yhteensä neljät liikenneturvallisuuskahvit. Kahvit järjestettiin yhdessä Koulutusyhtymä OSAO:n kanssa. Kolme kahvitilaisuutta pidettiin rakennustekniikan opiskelijoille Oulun toimipisteissä ja yksi kuljetusalan opiskelijoille Kempeleen toimipisteessä. Kahvituksilla kohdattiin yhteensä 93 opiskelijaa.

Rakennusalan opiskelijoiden liikenneturvallisuuskahvit:

- 17.4.2023, yhteensä 21 opiskelijaa
- 19.4.2023, yhteensä 20 opiskelijaa
- 24.4.2023, yhteensä 33 opiskelijaa

Logistiikan opiskelijoiden liikenneturvallisuuskahvit:

- 8.5.2023, yhteensä 19 opiskelijaa



Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Järjestäminen



Liikenneturvallisuuskahvitapahtumat kestivät vajaan tunnin. Liikenneturvallisuuskahvit sovittiin etukäteen OSAO:n koulutuspäällikön kanssa, joka valitsi kahveille sopivat ryhmät. Ryhmiksi valittiin ensisijaisesti rakennusalan toisen ja kolmannen vuoden opiskelijoita. Kevään harjoittelun vuoksi kolmet kahvit saatiin sovitettua rakennusalan kanssa ja neljännet kahvit sovittiin kuljetusalan opiskelijoille. Ennen kahveja oltiin yhteydessä opettajiin tapahtuman järjestämisestä. Tapahtumat haluttiin järjestää yllätyksenä opiskelijoille, joten niistä ei tiedotettu opiskelijoita etukäteen. Yllätyksellisyydellä varmistettiin, ettei opiskelijoille synny ennakkokäsityksiä tapahtumasta ja etteivät he jäisi pois tapahtumasta.

Yhteistyötahot liikenneturvallisuuskahveissa:

- Koulutusyhtymä OSAO, ammattiopisto
- Oulun kaupunki
- Liikenneturva
- Poliisi
- Pohde
- Konsultti, Oulun kaupungin liikenneturvallisuustoimija

Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Sisältö



Liikenneturvallisuuskahvien tavoitteena oli kohdata kasvotusten nuoria ja päästä kertomaan heille eri näkökulmia liikenteessä liikkumiseen. Pienien ryhmien kasvokkain kohtaamisella ajateltiin olevan voimakkaampi vaikutus nuoriin verrattuna esimerkiksi koko koululle pidettävässä tilaisuudessa.

Liikenneturvallisuuskahvien ensimmäinen puoli tuntia varattiin asiantuntijapuheenvuoroille ja toinen puoli tuntia keskustelulle. Opiskelija ryhmien opettajat osallistuivat tapahtumiin, jotta tapahtuman herättämistä ajatuksista ja kysymyksistä voidaan myöhemmin keskustella opiskelijoiden kanssa. Kahvit järjestettiin luokkatiloissa. Tapahtumissa tarjottiin opiskelijoille kahvia tai teetä sekä sämpylöitä. Tapahtumiin pyrittiin luomaan mahdollisimman rento tunnelma.

Liikenneturvallisuuskahvien sisältö:

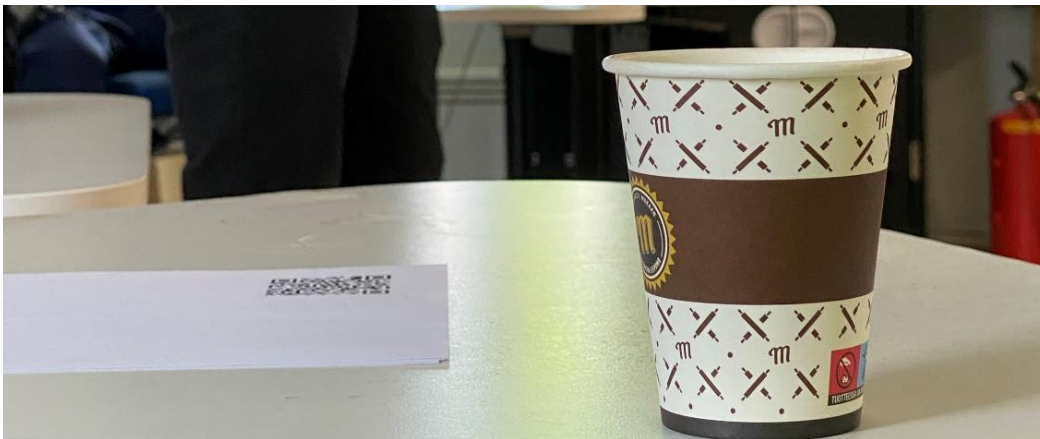
- Kahvi- ja sämpylätarjoilu
- Tervetulo puhe
- Asiantuntijapuheenvuorot:
 - Liikenneturva
 - Poliisi
 - Neuropsykologi
- Loppukooste ja kyselyyn vastaaminen
- Yleistä keskustelua



Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Asiantuntijapuheenvuorot (1/2)



Tapahtuman alussa pidettiin **tervetulopuhe**, koska nuorille ei ollut etukäteen kerrottu tapahtumasta. Tervetulopuheessa esiteltiin tapahtuman sisältö sekä kerrottiin tapahtuman olevan osa nuorten liikenneturvallisuutta edistävää hanketta. Nuorille kerrottiin, että kahvien avulla halutaan tulla nuorten luokse keskustelemaan liikenneturvallisuudesta ja toivotaan esitysten aikana kysymyksiä asiantuntijoille.



Liikenneturvan puheenvuorossa kerrottiin esimerkkitapaus nuoresta kuljettajasta, joka joutui vakavaan onnettomuuteen lähiseudulla. Tapauksessa oli mukana tyypilliset nuorten vakavien onnettomuuksien tunnusmerkit, kuten kesäinen viikonloppuilta, päihteet, turvavyön käyttämättä jättäminen ja ylinopeus. Onnettomuuden seurauksena nuori joutui pitkälle kuntoutusjaksolle, joka vaikutti hänen tulevaisuuteen merkittävästi. Nuorten kanssa keskusteltiin siitä, millaisia mahdollisuuksia nuorilla on vaikuttaa kaverinsa ajamiseen, mikäli huomaavat hänen olevan humalassa. Puheenvuorossa myös painotettiin pienten valintojen voivan nousta merkittävään rooliin myös tulevaisuuden kannalta.

Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Asiantuntijapuheenvuorot (2/2)



Poliisin puheenvuoron piti tapahtumissa kaksi eri poliisia, joilla on liikennepoliisin työstä pitkä kokemus. Poliisi kertoivat omia kokemuksiaan valvontatyöstä ja erityisesti nuorista kuljettajista. Puheenvuorossa käytiin läpi sitä, ettei ajokortti ole perusoikeus ja liikennesanktion kiinnijäämisestä voi olla laaja-alaiset seuraukset. Sakkomaksujen lisäksi ajokortti mahdollistaa useimmilla työikäisillä elinkeinon ja kortin pois ottaminen vaikeuttaa työssäkäyntiä. Ammattilaiskuljettajaopiskelijoille painotettiin myös ammatin tuomaa vastuuta niin vapaa-ajalla kuin työaikana liikenteessä. Poliisi kertoivat myös kokemuksia siitä, ettei ajokielto ole pahin mahdollinen seuraamus liikenteessä tapahtuneista onnettomuuksista, vaan henkilövahingoista voi seurata peruuttamattomia ongelmia.

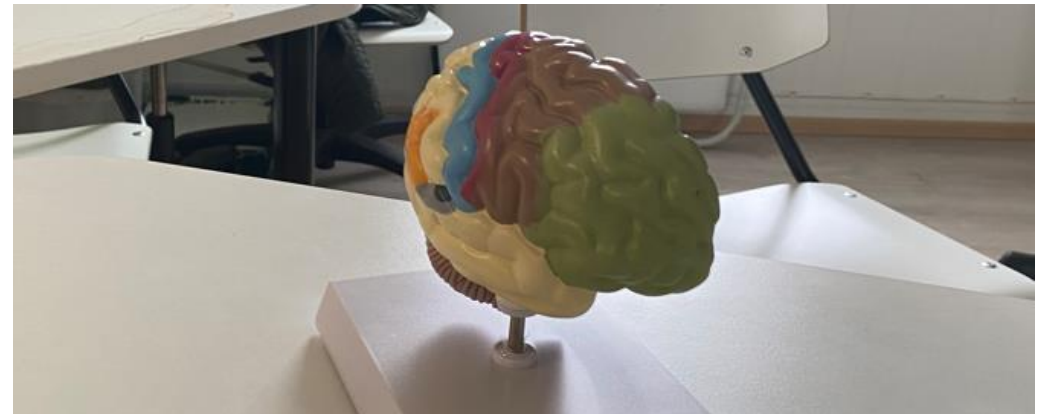
Neuropsykologi kertoi omasta työkuvastaan aivovammapotilaiden kanssa sekä roolistaan kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien onnettomuustutkintalautakunnassa. Puheenvuorossa kerrottiin nuorien aivojen kehitysvaiheista. Nuorilla otsalohkot ovat vielä kehittymässä, mikä voi aiheuttaa impulsiivisuutta ja harkitsemattomuutta myös liikenteessä. Neuropsykologi kertoi aivojen kehitysvaiheen olevan tarpeellinen nuorten itsenäistymiselle, mutta painotti liikenteessä malttia ja tunteen noustessa pintaan, harkitsemaan tekojaan hetken aikaa, jotta aivot ehtivät tilanteeseen mukaan. Ammattilaiskuljettajille ja heidän opettajilleen kerrottiin myös ajopoliklinikan toiminnasta, jossa arvioidaan nuoren ajoterveysvaatimusten täyttymistä.

Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Vuorovaikutus



Nuorten kahveilla pyrittiin vuorovaikutteisuuteen sekä tapahtuman alussa että lopussa. Vuorovaikutuksen ajateltiin olevan vaivattomampaa nuorien suunnalta, kun tapahtumassa on vain oma ryhmä ja oma opettaja asiantuntijoiden lisäksi. Nuoret vastasivat hyvin suoriin kysymyksiin esimerkiksi ajokortin omistamiseen liittyen, mutta jos vastaamisessa vaadittiin omaa pohdintaa ja sen kertomista julkisesti, niihin kysymyksiin saatiin heikommin vastauksia. Nuoret vastasivat suoriin kysymyksiin esimerkiksi ajokortin omistamisesta. Sen sijaan pohtivampiin kysymyksiin, kuten kaverin ajamiseen vaikuttaminen, vastattiin heikommin.

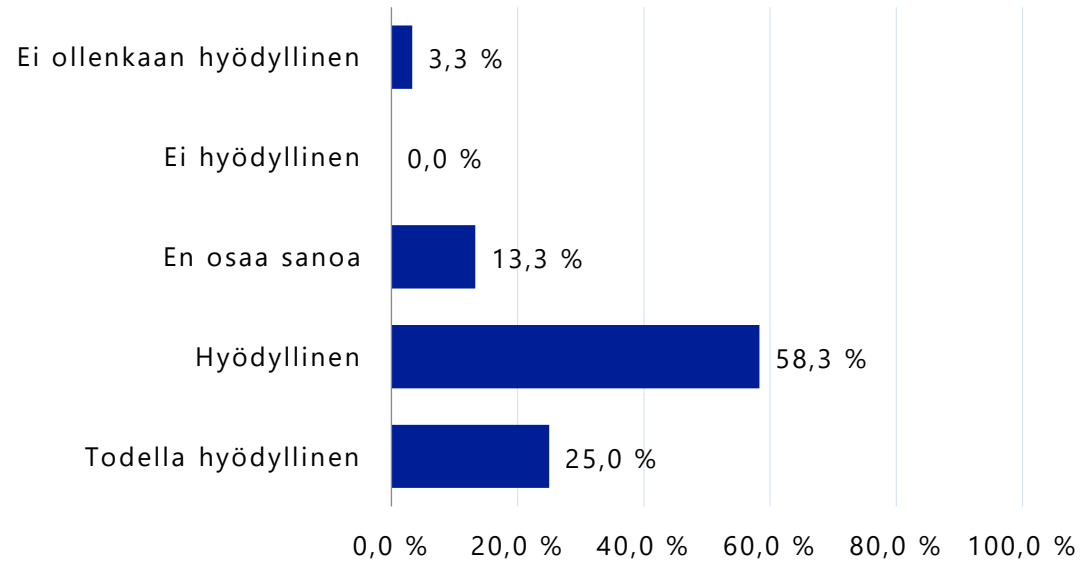
Nuorten kahvien jälkeen nuoria pyydettiin vastaamaan kyselyyn, jossa kysyttiin palautetta liikenneturvallisuuskahveista ja pyydettiin vastaamaan liikenneturvallisuuteen liittyviin väittämiin. Kyselyyn vastasi yhteensä 61 kahveille osallistunutta nuorta. Yhteensä kahveille osallistui 93 nuorta.



Nuorten liikenneturvallisuuskahvit | Kysely

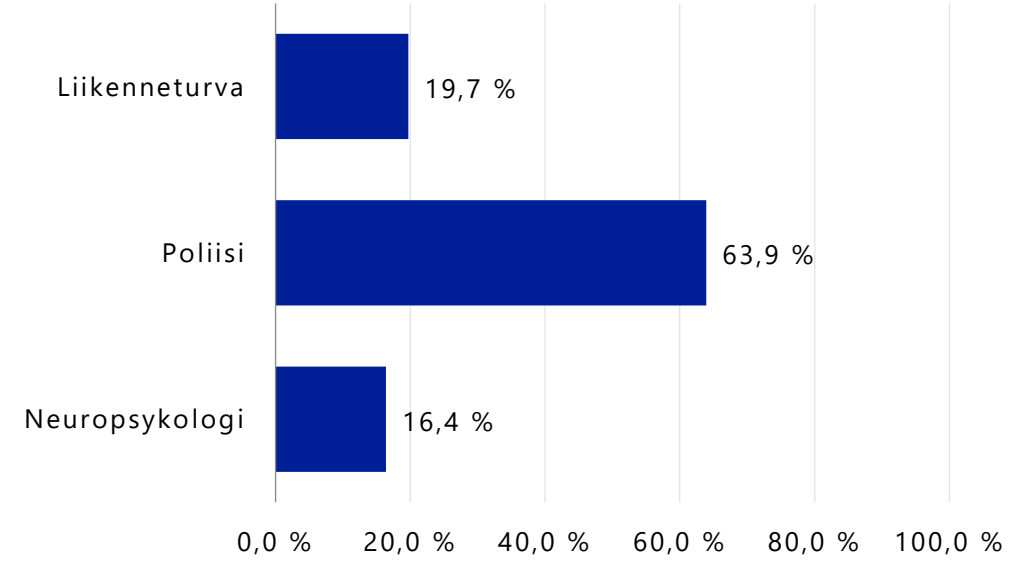


Kuinka hyödyllinen tilaisuus oli?



■ Kaikki vastaajat (KA:4.02, Hajonta:0.83) (Vastauksia:60)

Mikä puheenvuoroista oli puhuttelevin?



■ Kaikki vastaajat (KA:1.97, Hajonta:0.6) (Vastauksia:61)

6. Asiantuntijahaastattelut



Asiantuntijahaastattelut

Osana hanketta haastateltiin asiantuntijoita Pohteelta, Liikenneturvalta ja poliisilta. Haastattelujen kautta oli tarkoitus syventää näkökulmia nuorten liikennekäyttäytymisestä sekä saada vertailutietoa muun muassa, kuinka nuoret käyttäytyvät liikenteessä verrattuna muihin ikäryhmiin ja nouseeko esille erityspiirteitä Oulun nuorissa verrattuna muiden paikkakuntien nuoriin.

Haastattelut toteutettiin hankkeen loppupuolella kesällä ja syksyllä 2023.





Asiantuntijahaastattelut | Neuropsykologi (1/4)

Sari Kukkamaa toimii Pohteella kuntoutuksen poliklinikalla neuropsykologina. Työtehtäviin kuuluvat neuropsykologisten tutkimusten tekeminen, ajopolin kehittäminen sekä ajokykyarvioiden tekeminen. Ajokykyarvioiden kohderyhmänä on paljon myös nuoria. Ajopoli arvioiden tekeminen liittyy ajokortin saamiseen ja siellä arvioidaan ajoterveysvaatimusten täyttymistä esimerkiksi testein ja haastatteluin. Nuorten kohdalla haastatellaan itse nuoren lisäksi myös hänen vanhempansa. On paljon erilaisia sairauksia, jotka voivat vaikuttaa ajokortin saamiseen. **Nuorilla ajokykyyn vaikuttavia sairauksia ovat mm. neuropsykiatriset sairaudet, päihdeongelmat, kehitysvammaisuus ja elimelliset sairaudet.** Fyysiset rajoitteet eivät yleensä estä ajoluvan saamista, koska autoissa kuljettajan fyysisiä puutteita voidaan korvata lisälaitteilla. Mikäli henkilöllä on fyysisiä sairauksia, tulee kuitenkin kognitiivisen toimintakyvyn olla hyvä.

Nuoren kehitystehtävänä on itsenäistyä. **Itsenäistymiseen liittyy riskinottoa, ja nuorilla aivojen mekanismi on sellainen, että pelottavat asiat eivät tunnu usein niin voimakkaasti kuin muilla ikäryhmillä.** Nuorten aivot kypsyvät epätasaisesti. Nuorten aivoissa tunnepuolen alueet ovat hyvin aktiivisia, mutta niitä säätelevät mekanismit ovat vielä keskeneräisiä. Tämä vaikuttaa siihen, että tunteet saavat nuoren hallintaansa voimakkaammin kuin aikuisiällä. **Nuorten aivot reagoivat aikuisten aivoja voimakkaammin impulsseihin, jotka synnyttävät tunnereaktioita.** Nuorten aivoissa palkkiojärjestelmä on korostunut siten, että välitön palkkio toiminnasta tuottaa mielihyvää. Tämä ohjaa nuorten toimintaa sellaiseen toimintaan, josta saadaan välitön palkkio. Pitkäjänteinen toiminta on haastavaa, sillä nuorten on vaikeampi malttaa odottaa ja toimia järkipäisesti, jotta saavutettaisiin jokin "suurempi palkkio". Sen sijaan välittömän palkkion halu johtaa impulsiiviseen toimintaan, mikä aiheuttaa muun muassa riskinottoa liikenteessä.



Asiantuntijahaastattelut | Neuropsykologi (2/4)

Nuorille kavereiden merkitys on suuri. **Itsenäistymiseen kuuluu se, että nuori irtaantuu vanhemmistaan ja hakeutuu ikätoverien joukkoon. On tutkittu, että nuoret ottavat liikenteessä enemmän riskejä silloin, kun kyydissä on kavereita.** Aikuiset puolestaan ottavat vähemmän riskejä, kun kyydissä on matkustajia. **Nuorten psykologiseen kehitykseen kuuluu sääntöjen ja auktoriteetin kyseenalaistaminen. Se ei ole suoraan sääntöjen rikkomista, vaan ennemminkin sääntöjen testaamista.**

Suurin osa nuorista pärjää hyvin impulsiivisuutensa kanssa, jolloin siitä ei aiheudu esimerkiksi vaaraa liikenteessä. Vanhempien, eri aikuisten ja ympäröivän yhteiskunnan kasvatuksella on suuri merkitys nuoren liikennekäyttäytymiseen. **Vanhempien esimerkkinä toimiminen liikenteessä liikkumiseen on tärkeässä roolissa sekä lapsille että nuorille.** Yhteiskunnassamme pidetään nuorten impulsiivista liikennekäyttäytymistä jopa liian normaalina, ajatellaan sen kuuluvan ikään. Jos impulsiivinen, liikenteen vaarantava liikennekäyttäytyminen tuomittaisiin kollektiivisesti ja siitä seuraisi aina rangaistus ja oikeasti seuraamuksia, voisi sillä olla enemmän vaikutusta liikennekäyttäytymiseen kuin nykyisellä toimintamallilla. **Tunnetaitojen opettaminen ja kasvatukselliset keinot voisivat auttaa nuoria impulsiivisen käyttäytymisen hallinnassa sellaisissa tilanteissa, joista aiheutuu vaaraa. On kuitenkin hyvä huomioida, että impulsiivisuus kuuluu nuorten kehitykseen ja on normaalia olla jossain määrin impulsiivinen aikuiseksi kasvaessaan.** Jos impulsiivisuus liittyy sairauteen tai neuropsykologisiin häiriöihin, kuten ADHD-tarkkaavaisuushäiriöön tai päihdeongelmiin, silloin hoitotoimenpiteet ovat tärkeitä. ADHD:ssa impulsiivisuus korostuu ja lääkehoidon ajoittuminen arkipäiviin voi heijastua liikennekäyttäytymiseen ilta- ja viikonloppuaikoina.



Asiantuntijahaastattelut | Neuropsykologi (3/4)

GDE-matriisilla kuvataan ajamisen hierarkiajärjestelmää, joka on kehitetty Suomessa autokoulun käyttöön. Mallia ei kuitenkaan käytetä enää Suomen autokoulujärjestelmissä, mutta se on käytössä muualla Euroopassa. **Nuorten liikennekäyttämisen haasteet eivät johdu heidän osaamistasostaan, vaan syynä ovat puutteet tunteiden ja toiminnan säätelytaidoissa.**

Neuropsykologi Kukkamaa kuuluu liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntaan. Hänen kokemuksensa mukaan nuorille tapahtuu riskinottoon liittyviä onnettomuuksia, joihin liittyy vahvasti **vauhti, päihteet, viritetyt ajoneuvot ja kyydissä olevat kaverit**. Lisäksi **nuorten itsemurhat näkyvät kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa. Nuorten onnettomuudet aiheutuvat yleensä nuorille miehille.**

Onnettomuuden vaikutukset nuoren liikennekäyttämiseen eivät ole välttämättä kovin pitkäaikaisia. Vaikutukset riippuvat jossain määrin tapahtuneen onnettomuuden vakavuudesta ja vammojen pitkäaikaisuudesta. Nuoret eivät kovinkaan usein tunnu pohtivan, miksi onnettomuus tapahtui ja miten heidän oma käyttäytymisensä vaikutti onnettomuuden syntyyn. Esimerkiksi ajokielto tai sakot vaikuttavat liikennekäyttämiseen melko vähän aikaa. Onnettomuuksien jälkeen nuoret yleensä ovat valmiita heti jatkamaan ajamista.

Poliisin määräämä ajokielto tulee rangaistuksena liikenneriikkomuksesta ja terveydenhuollolta terveyssyistä. Ajokiellot ovat toisistaan täysin erillisiä, mikä on käytännössä haastavaa. **Poliisi ei näe terveydenhoidon asettamia ajokieltoja ja vastaavasti terveydenhuollossa ei nähdä poliisin asettamia ajokieltoja.** Terveydenhuollon puolelta tulevat ajokiellot ilmoitetaan poliisille vain silloin, kun niiden kesto on yli puoli vuotta. Terveydenhuollossa ajokielto kirjataan sairaskertomukseen.



Asiantuntijahaastattelut | Neuropsykologi (4/4)

Kukkamaa osallistui keväällä 2023 järjestettyihin Nuorten liikenneturvallisuuskahvitilaisuuksiin ja piti niissä oman puheenvuoronsa aiheesta, kuinka omalla käyttäytymisellä vaikutetaan onnettomuuksien syntyyn. Kukkamaan näkökulmasta kahveille osallistuvien määrä oli sopiva. Jos osallistujien määrä olisi pienempi, esimerkiksi viisi henkilöä, voisi tapahtuma tuntua kiusalliselta kuulijoille. Kymmenen osallistujan kokoinen ryhmä takaisi osallistujille hieman jo anonymiteettiäkin. Jos taas kuulijoita on ison luentosalillisen verran, tilaisuus ei ole niin vaikuttava. Pienemmässä ryhmässä ehtii jokaisen kuulijan kanssa luoda katsekontaktin ja tilaisuudessa pääsee fyysisesti lähelle. Tällöin tilaisuuden vaikuttavuus kasvaa ja vuorovaikutus on aitoa. Toteutetuissa tilaisuuksissa nuoret vaikuttivat kuuntelevan hyvin ja tarkkaavaisesti asiantuntijoiden puheenvuoroja. Noin 10 minuutin puheenvuoro tuntui sopivan pituiselta ja toimivalta nuorille.

Kukkamaa arvioi, että **tapahtuman vaikutukset ovat hyvin hetkellisiä nuorille. Kertaluontoisella tapahtumalla ei ole kauaskantoisia vaikutuksia, vaan tapahtumalle tarvittaisiin jatkuvuutta, jotta vaikuttavuus olisi pitempikestoista.** Käsiteltävien asioiden olisi hyvä olla läsnä nuorten arjessa jatkuvasti. Tapahtuman sisältöä voisi vielä tutkia vaikuttavuuden ja toimivuuden kautta ja kehittää toimintaa sen mukaisesti.

Kun tunnistaa riskikuljettajan, olisi tärkeää voida antaa hänen käyttöönsä enemmän konkreettisia työkaluja, joiden avulla hänen riskikäyttäytymiseensä voitaisiin vaikuttaa. Tämän tyyppisiä toimia on käytössä Keski-Euroopassa, ja niitä voitaisiin toteuttaa myös Suomessa. Suomessa on vankeusrangaistukseen tuomituille rattijuopuille ohjelma, mutta se ei auta ennakointiin ja riskien vähentämiseen hyvissä ajoin.



Asiantuntijahaastattelut | Liikenneturva (1/3)

Liikenneturvalta haastateltiin Oulussa työskenteleviä yhteyspäällikkö Eero Kalmakoskea ja koulutusohjaaja Lari Mäkelää sekä Helsingissä nuorten parissa toimivaa suunnittelija Hanna Rutilaa. Liikenneturvan nuorille kohdistettu toiminta on hyvin samantyyppistä kuin muillekin kohderyhmille. Se sisältää viestintää, valistusta ja koulutusta. Liikenneturva kouluttaa myös nuorten parissa toimivia ammattilaisia, esimerkiksi nuorisotyöntekijöitä ja opettajia, jotta heillä olisi paremmat valmiudet käsitellä nuoriin liittyviä liikenneturvallisuusaiheisia asioita. Liikenneturva tuottaa nuorille suunnattua opetusmateriaalia, jota voi hyödyntää esimerkiksi yläkouluissa ja toisella asteella. Jotta liikenneturvallisuusasioita saadaan vietyä koulujen ja oppilaitosten kautta nuorille, on tärkeää, että liikenneturvallisuus on osana opetussuunnitelmia. Ala- ja yläkouluilla liikenneturvallisuus sisältyy opetussuunnitelmaan, mutta **toisen asteen opinnoissa liikenneturvallisuutta ei ole opetussuunnitelmassa siinä laajuudessa, mitä Liikenneturva toivoisi.**

Liikenneturvalla on paljon erilaisia toimintamalleja koulujen eri luokka-asteille. **Alakouluille toimintamalleja ja eri materiaaleja saadaan hyvin jalkautettua, mutta yläkouluissa ja toiselle asteelle jalkauttaminen on haastavaa.** Näissä oppilaitoksissa oppilailla on useita eri aineopettajia, jotka eivät niin helposti tartu toimintamalleihin kuin alakoulujen opettajat. Jos liikenneturvallisuus ja liikennekasvatus saataisiin selkeämmin opetussuunnitelmiin, otettaisiin liikenneturvallisuusteemaiset toimintamallit varmasti paremmin vastaan kouluissa ja oppilaitoksissa. Tällöin liikenneturvallisuus ja liikennekasvatus olisivat osa opetuksen sisältöä, eikä valittavissa oleva asia, joka usein koetaan lisätyönä eikä sitä priorisoida korkealle.



Asiantuntijahaastattelut | Liikenneturva (2/3)

Liikenneturva tekee kampanjointia ja viestintää nuorille muun muassa sosiaalisen median kautta ja vaikuttajayhteistyön avulla. Liikenneturva on mukana erilaisissa tapahtumissa sekä koulumaailmassa muun muassa virtuaalisten kouluvierailujen ja Punainen liitu –tapahtuman kautta. Punainen liitu –esityksen kautta pyritään vaikuttamaan toisen asteen opiskelijoiden liikennekäyttäytymiseen, jossa esitetään todelliseen nuorten onnettomuuteen pohjautuva videotarina sekä omakohtaiset kertomukset nuorten liikenneonnettomuudesta pelastuslaitoksen, ensihoitajan, poliisin sekä onnettomuuteen joutuneen näkökulmasta. Särmänä liikenteessä –koulutuksen Liikenneturva toteuttaa yhdessä Puolustusvoimien kanssa, jonka tavoitteena on herätellä keskustelua varushenkilöiden omaan liikkumiseen liittyvistä riskeistä. **Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien kautta tavoitetaan eri osapuolia, joiden kautta muun muassa kampanjoita ja tapahtumia jalkautetaan nuorille.**

Nuoria halutaan aktivoita tekemään itse liikenneturvallisuustyötä. Tätä on pyritty edistämään niin, että nuorisovaltuustoja on yritetty saada mukaan liikenneturvallisuustyöhön. Nuorisovaltuuston edustajaa pyydetään esimerkiksi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksiin tai nuorisovaltuuston edustajia voidaan kutsua liikenneturvallisuustyöryhmän nuorten liikenneturvallisuutta käsitteleviin teemakokouksiin. Lisäksi heille voidaan tarjota liikenneturvallisuuteen liittyviä koulutuksia heidän omiin kokouksiinsa tai kokoontumisiinsa. Joissakin kunnissa nuorisovaltuustosta on nimetty edustajat liikenneturvallisuustyöryhmään, ja edustajat käyvät liikenneturvallisuustyöryhmien kokouksissa säännöllisesti. Liikenneturva tekee yhteistyötä myös Nuorisovaltuustojen liiton kanssa, ja Liikenneturvalla on ollut parin vuoden ajan nuorten vaikuttajaryhmä, joka aktivoi nuoria eri puolilla Suomea.

Oulun nuorten liikennekäyttäytymisen ilmiöinä tunnistettiin mopoilu ja nyt uusimpana mönkijät, kun taas esimerkiksi mopoautoilu ei ole ollut kovin suosittua Oulussa. Sähköpotkulaudat ovat yleistyneet myös yksityisessä omistuksessa, ja ne tuovat omia haasteitaan liikenteeseen.



Asiantuntijahaastattelut | Liikenneturva (3/3)

Nuoret, yläkoululaisesta toisen asteen loppuun, ovat haastava kohderyhmä tavoittaa etenkin kohtaamisten kautta. Liikenneturva on saanut kuitenkin tavoitettua nuoria hyvin eri kampanjoiden avulla, vaikka kampanjoiden vaikuttavuudesta nuorten käytökseen ei ole osoittanut näyttöä.

Nuorten kanssa keskustellessa ja nuoria kohdatessa on tärkeää asettua nuorten tasolle ja ilmaista, että heitä arvostetaan. **On hyvä saada nuoret itse ajattelemaan omaa toimimistaan esimerkiksi liikenteessä. Miksi toimin näin ja mitä siitä voi seurata?**

Viestinnässä on huomioitava, että eri ikäryhmät käyttävät eri palveluita ja sosiaalisen median kanavia. Viestinnässä on hyvä pohtia, halutaanko tavoittaa viestinnällä sellaisia henkilöitä, joilla on jo hyvät lähtökohdat liikenteessä liikkumiseen ja muistutella heitä liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista. Näin toimimalla pyritään varmistamaan, ettei liikenneturvallisuuskehitys lähde väärään suuntaan. Jos koitetaan tavoitella vain liikenteen riskikäyttäytyjiä, ei heidän tilanteensa parantamiseksi välttämättä valitettavasti ole liikennekasvatuksellisia keinoja, koska juurisyöt käyttäytymiselle ovat muualla ja niihin tarvitaan usean toimijan yhteistyötä. Riskikäyttäytyjien tavoittaminen on hankalaa, ja jos heitä tavoitetaan, ei se välttämättä muuta heidän käyttäytymismalliaan. Liikenteessä riskikäyttäytyjillä voi olla taustalla myös muita haasteita, kuten mielenterveysongelmia ja päihteitä. **Nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyen onkin tärkeää huomioida mielenterveysongelmat ja nuorten pahoinvointi, joilla voi olla seuraamuksia myös liikenteessä liikkumiseen, jos näihin ei saada ajoissa apua. Vanhempien rooli nähdään erittäin tärkeänä liikennekasvatuksessa. Nuoret saavat kotoa käyttäytymismallit, asenteet ja esimerkit liikenteessä liikkumiseen.**



Asiantuntijahaastattelut | Poliisi (1/3)

Asiantuntijahaastattelussa haastateltiin Oulun poliisilaitoksen liikenneyksikön ylikonstaapeli Juho Hanhisaloa sekä ylikonstaapeli Matti Kiljusta. **Valtaosa nuorista kuljettajista pyrkii käyttäytymään liikenteessä turvallisesti ja välttämään turhaa riskinottoa.** Oulun poliisilaitoksen liikenneyksikön valvontatyössä nähdään valitettavasti kuitenkin pienen ryhmän häiriökäyttäytyminen. **Nuoret kuljettajat ovat ylliedustettuina tieliikenteessä menehtyneissä ja tyypillinen nuorten kuolemaan johtanut onnettomuus on maaseutuympäristössä tapahtunut ulosajo viikonloppuna.** Liikenneyksikössä on tunnistettu, että tällaisten ylilyöntien valvonta viikonloppuisin on haastavaa. Vähäliikenteistä maantieverkostoa on kilometrimääräisesti paljon ja viikonloppuillat ovat liikenneyksikölle muutenkin kiireistä aikaa.

Nuorten ongelmallisessa liikennekäyttäytymisessä korostuu mopot ja niiden virittäminen. Viritettyjen mopojen voimakkaista äänistä aiheutuva meluhaitta on yksi tyypillisimmistä poliiseille tulevista palautteista. Mopojen virittäminen on hyvin yleistä. Ryhmäpaine vaikuttaa merkittävästi nuorten liikennekäyttäytymiseen, minkä vuoksi mopoakin halutaan viritellä. Nuorille olisi tärkeä tuoda enemmän esille seurauksia, joita mopon virittämisestä voi nuorelle aiheutua. Lisäksi nuorten vanhemmille voidaan opettaa tunnistamaan mopon äänestä, onko mopo viritetty. **Ongelmana on, että myöskään aikuisista kaikki eivät suhtaudu mopon virittämiseen vakavasti,** vaikka pahimmassa tapauksessa viritetty mopo voi olla hengenvaarallinen kuljettajalle itselleen sekä muille liikenteessä liikkujille.



Asiantuntijahaastattelut | Poliisi (2/3)

Poliisille yksi näkyvimmistä nuorten liikenneilmiöistä ovat mopomiitit, joita järjestetään useita kertoja sulan maan aikaan eri puolilla Pohjois-Pohjanmaan aluetta. Mopomiiteissä nuoret haluavat kokea yhteisöllisyyttä ja kokoontua samanhenkisten kavereiden kanssa viettämään aikaa, mikä ei sinällään ole huono asia. Ongelman mopomiiteissä aiheuttaa ajoneuvoilla vaarallinen temppuilu, kuten keuliminen, kuminpolttaminen ja kiihdyttely, jotka aiheuttavat vaaratilanteita kuljettajalle itselleen ja tapahtumaan osallistuville muille nuorille. Mopomiitit järjestetään usein parkkipaikoilla, teollisuusalueilla tai katuverkolla luvattomasti. Tällaiset miittipaikat voivat esimerkiksi tilojen ahtauden vuoksi aiheuttaa vaaratilanteita katsojille sekä kuljettajille temppuilun seurauksena. Mikäli nuoret haluavat järjestää laillisia mopomiittejä tarvitaan tapahtumalle järjestäjätaho, joka kantaa vastuun tapahtuman ilmoittamisesta, turvallisuussuunnitelmasta ja järjestyksen valvonnasta. Mikäli kokoontumista ei ole virallisesti järjestetty, ei tapahtuma ole kenenkään kontrollissa, eikä niissä ole järjestyksenvalvojaa. Mopomiittien koko ja määrä on kasvanut viimeisten vuosien aikana. Jos mopomiitteihin aikaisemmin osallistui lähinnä mopoja, on nykyisin tapahtumissa paljon myös autoja. Mopomiitit myös vaihtavat illan aikana paikkaa letka-ajona, joka aiheuttaa vaaratilanteita myös muulle liikenteelle.

Mopomiittien järjestämisen estämiseksi on asennettu joillekin parkkialueille portteja sekä iltakäytöstä kieltäviä liikennemerkkejä, mutta mopomiittejä ei voida estää ympäristöä muuttamalla, vaan ongelmaan voidaan pyrkiä puuttamaan tiedottamisella ja valistuksella. **Mopomiittien valvonta on tärkeää, mutta se on haastavaa ja vie paljon resursseja poliisilta, sillä mopomiittejä järjestetään kesäisin lähes joka viikonloppu.** Liikennettä vaarantavalle nuorelle voidaan antaa sakkorangaistus tai tarpeen vaatiessa voidaan takavarikoida vaarallinen ajoneuvo.



Asiantuntijahaastattelut | Poliisi (3/3)

Nuorten liikenneturvallisuuden edistämässä on tärkeä muistaa vanhempien valistus ja tietoisuus lastensa liikkumisista. Nuorten onnettomuuksissa ja rikkomuksissa taloudellisen ja inhimillisen vastuun kantaa aina lapsen huoltaja. **Juuri yläkoulunsa aloittaneiden nuorten huoltajat ovat tärkeä kohderyhmä.** Yläkoulussa nuoret usein hankkivat ensimmäisiä ajokorttejaan ja vanhemmat ostavat heille uusia ajoneuvoja. **Tällöin olisi hyvä hetki muistuttaa eri ajoneuvojen vaaroista sekä esimerkiksi tilastollisesti nuorten miesten suuresta riskistä joutua liikenneonnettomuuteen.** Poliisi on mukana ankkuritoiminnassa, jossa moniammatillisessa ryhmässä pyritään ehkäisemään nuoren lainvastaista toimintaa hyvin varhaisessa vaiheessa.

Hankkeen aikana järjestetyissä liikenneturvallisuuskahvi –tapahtumissa koettiin poliisiin näkökulmasta hyväksi nuorten kohtaaminen kasvokkain. Liikenneturvallisuuskahveille valitut ryhmät olivat sopivan kokoisia ja hyvää kohderyhmää. Jatkossa **erityisesti kuljetusalan oppilaitoksien oppilaille olisi tärkeää tuoda enemmän tietoon liikenne rikkomuksista aiheutuvia seurauksia ammatinharjoittamiseen.**

7. Hankkeesta viestiminen





Hankkeesta viestiminen

Hankkeesta viestittiin julkisesti hankkeen loppuvaiheessa, lokakuussa 2023. Viestintä ajoitettiin tarkoituksella hankkeen loppuun, sillä sen ei haluttu vaikuttavan toisen asteen opiskelijoiden osallistumiseen kahveille, jotka järjestettiin yllätyksenä opiskelijoille. Hankkeen lopussa toteutetun viestinnän kautta pyrittiin tavoittamaan nuoret ja nuorten vanhemmat. Kohderyhmien tavoittamiseksi pyrittiin löytämään ne viestintäkanavat, joita kyseiset kohderyhmät käyttävät. Nuorille suunnatussa viestinnässä käytettiin TikTokia ja Wilma-viestintää, ja nuorten vanhemmille suunnatussa viestinnässä hyödynnettiin näiden lisäksi Instagramia ja Oulun kaupungin tiedotetta. Kaupungin tiedotteen kautta hankkeesta oli kerrottiin tarkemmin kaupunkilaisille.

TikTok-videojulkaisuja toteutettiin Oulun kaupungin TikTok-tilin kautta kolme kappaletta. Videoiden tarkoitus oli herätellä nuoria pohtimaan omaa ja kavereiden liikennekäyttäytymistä. Oulun kaupungin TikTok-tilillä on 830 seuraajaa. Videot jaettiin myös kaupungin Instagram-tilillä (yli 19 700 seuraajaa) sekä kaupungin Facebook-tilillä (yli 27 000 seuraajaa). Kuvassa ote ensimmäisestä julkaistusta TikTok-videosta.

Wilma-viesti toimitettiin toisen asteen oppilaitosten rehtoreille, jotka saivat päättää viestin jakelusta opiskelijoille ja heidän vanhemmilleen.

Tiedote julkaistiin Oulun kaupungin nettisivuilla 16.10.2023. Lisäksi tiedote lähetettiin medialle, jaettiin kaupungin ja kaupunkiympäristöpalveluiden Facebookissa, kaupungin X:ssä sekä kaupungin Instagramissa.





8. Kehittämisiideat ja seuranta





Kehittämisideat (1/4)

Hankkeen aikana järjestettiin nuorten kahvien järjestelyihin ja sisältöihin liittyvä työpaja. Työpajaan osallistui hankkeen ohjausryhmän jäseniä sekä poliisin edustaja, joka osallistui osaan kahveista. Työpajassa käytiin läpi eri asiantuntijoiden roolit ja puheenvuorot tapahtumassa. Kahvitapahtumien puhujina toimi hankkeen aikana myös sellaisia henkilöitä, jotka eivät olleet osallistuneet työpajaan eivätkä ohjausryhmän toimintaan, jonka vuoksi heillä ei ollut tarkkaa käsitystä kahvitapahtumien kulusta. Jatkoa ajatellen onkin tärkeää kirjata puheenvuorojen puhujille selkeät ohjeistukset liikenneturvallisuuskahveille (poliisi, Liikenneturva ja neuropsykologi), jotta kaikilla tapahtuman puhujilla on selkeä käsitys tapahtuman kulusta ja omista puheenvuoroistaan. Puhujille on kerrottava, kuinka kauan kullekin puhujalle on varattu aikaa ja mikä on eri puheenvuorojen sisältö ja järjestys. Puhujat voivat vaihtua tilaisuudesta toiseen, joten on tärkeää, että kaikilla tapahtumiin osallistuvilla henkilöillä on puheenvuorojen aihekokonaisuudet hyvin tiedossa.





Kehittämisideat (2/4)

Liikenneturvallisuuskahveilla ajatuksena on saada oppilaat osallistumaan keskusteluun tapahtuman loppuosassa. Kahvien onnistumista arvioitiin ohjausryhmän kesken. Tästä näkökulmasta pohdittiin, onko ryhmän opettajan osallistumisesta tapahtumaan haittaa vai hyötyä. Todettiin, että opettajien on hyvä tietää, mitä aiheita liikenneturvallisuuskahveilla käsitellään, jotta he pystyvät tarvittaessa keskustelemaan oppilaiden kanssa tapahtuman jälkeen, mikä olisi myös suotavaa. Tapahtuman jälkeen opettajien vapaamuotoinen keskustelu tapahtumassa käsitellyistä aiheista oppilaille pitäisi aiheen hyvin oppilaiden mielessä, joka olisi jatkumoa tapahtumalle. Kuitenkin opettajien rooli tapahtumissa on kuuntelija ja tapahtuman lopussa oppilaita keskusteluun kannustava. Asiantuntijoiden puheenvuorot on hyvä rauhoittaa muulta keskustelulta ja vasta tapahtuman lopussa ottaa aikaa vapaamuotoiselle keskustelulle. Opettajat voivat tapahtuman lopussa tarvittaessa kannustaa oppilaita osallistumaan keskusteluun ja vastaamaan kyselyyn.

Oppilaiden aktivoimiseksi mietittiin lopussa järjestettävän kyselyn lisäksi myös esimerkiksi kyselyohjelman tai osallistamistyökalun (esim. Mentimeter) käyttöä niin, että asiantuntijat voivat esittää oppilaille kysymyksiä, joihin oppilaat voivat vastata verkon kautta anonyymisti. Anonyymisti vastaaminen vähentää kynnystä vastata, kun ei tarvitse miettiä, mitä muut vastauksesta ajattelevat.

Kehittämisideat (3/4)



Nuorten liikenneturvallisuuskahvit –konsepti toimi hyvin erillisenä hankkeena. Nuorten liikenneturvallisuuskahvit -hankkeella toivottiin olevan ainakin hetkellistä vaikutusta kahveilla käyneille nuorille. Vaikutusta ei tämän hankkeen aikana pystytty kuitenkaan tarkemmin arvioimaan.

Liikenneturvallisuuskahveille osallistuneet opiskelijat kokivat kyselyn vastausten perusteella liikenneturvallisuuskahvit suurelta osin hyödylliseksi.

Jatkon kannalta koetaan kuitenkin liikenneturvallisuuskahvit melko haastavaksi toteuttaa, koska tapahtuma vie paljon resursseja sekä tapahtuman esiintyjiltä että järjestäjiltä, aikaa ja rahaa. Tapahtumaan voi olla etenkin pienemmissä kunnissa vaikea löytää sopivia asiantuntijoita puhujiksi. Hankkeen aikana todettiin, että jos tapahtumaan osallistuvien nuorten määrää lisätään reilusti, jotta yhdellä tapahtumakerralla tavoitetaan suurempi yleisö, kärsii tapahtuman alkuperäinen idea kohdata nuoria kasvotusten. Jatkoa ajatellen olisi hyvä kehittää konseptia niin, että tapahtuma saadaan yksinkertaisemmin toimivaksi ja testata mahdollisia uusia toimintamalleja tapahtumalle.

Yhtenä ajatuksena hankkeen edetessä nousi esille, voiko liikenneturvallisuuskahvit järjestää virtuaalisena siten, että asiantuntijat ovat tapahtumassa videoyhteyden kautta ja oppilasryhmä on opettajineen läsnä omassa tilassa. Virtuaalitapahtuman kautta saavutettaisiin enemmän kuulijoita, mutta tapahtuman vaikuttavuus saattaa heiketä, kun aidot kohtaamiset puuttuvat. Virtuaalitapahtuma on kuitenkin varteenotettava tapahtuman järjestämiskeino, jota voi lähteä jatkokehittämään.



Kehittämisideat (4/4)

Tapahtuman jälkeen olisi tärkeää, että tapahtuman aiheiden käsittely ja niistä muistuttaminen jatkuisi pitkäjänteisesti. Tässä hankkeessa ei keksitty keinoja jatkuvuuden takaamiseksi, mutta se on jatkokehityksen kannalta tärkeä ratkaista, jotta tapahtuman vaikutus nuoriin ei olisi vain kertaluontoinen ja lyhyt.

Tämän hankkeen aikana toteutetuissa kahvituksissa koettiin hyväksi, että asiantuntijat olivat paikallisia, jolloin kerrottu asia ja esimerkit tuntuivat henkilökohtaisemmalta ja vaikuttavammalta nuorten näkökulmasta. On tärkeää kertoa kyseisen alueen tapahtumista nuorille. Se tekee asiasta konkreettisemmän.

Kaikille toisen asteen opiskelijoille suunnatun kyselyn avulla pyrittiin tavoittamaan ja samalla vaikuttamaan myös laajemmin Oulun kaupungin nuorten liikennekäyttäytymiseen, herätellen nuoria pohtimaan omaa ja kavereidensa liikennekäyttäytymistä.

Nuorten liikenneturvallisuutta ja liikennekasvatusta olisi tärkeää jatkaa peruskoulun jälkeen toisen asteen oppilaitoksissa. Erityisesti logistiikka-alan opiskelijoille aihe on hyvin konkreettinen ja tärkeä myös ammatillisesta näkökulmasta. Myös lukiodien ja ammattikoulujen liikenneturvallisuustyötä voitaisiin edistää enemmän, mikäli se olisi selkeästi osana toisen asteen opetussuunnitelmaa.

Seuranta

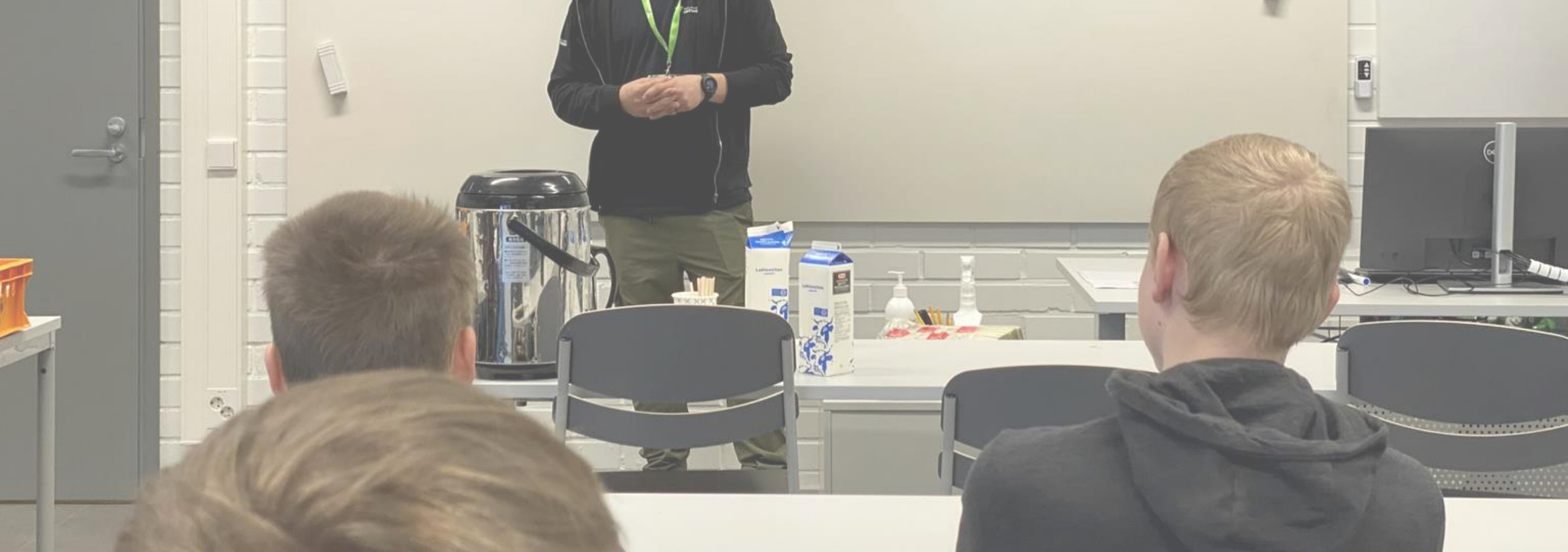


Hankkeen vaikuttavuutta voidaan seurata uusimalla kysely toisen asteen opiskelijoille esimerkiksi vuosittain. Lisäksi muutoksia nuorten liikennekahvien vaikutuksissa sekä nuorten yleisessä liikennekäyttäytymisessä ja –asenteissa voidaan seurata mahdollisten kahvitusten yhteydessä järjestettävillä kyselyillä.

Seurattavia asioita voivat olla erityisesti:

- Tulosten muutokset verrattuna aiemmin järjestettyihin samansisältöisiin kyselyihin
- Kyselyiden vastausaktiivisuus (% osallistujista / ihmisten määrästä, joille kysely on jaettu).
- Nuorten asennoituminen liikenteeseen vastausten perusteella
- Tieto nuorten liikennekäyttäytymisestä / asenteesta liikennekäyttäytymiseen vastausten perusteella
- Toteutetaanko liikenneturvallisuuskahveja muilla paikkakunnilla, ja missä muodossa ne toteutetaan.

Liitteet





1. Liite – Tapahtuman ohjekortti

NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUSKAHVIT – OHJEKORTTI 1/3

- **Tavoite:** Vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen ja hoksauttaa nuoria pohtimaan omaa ja kavereidensa liikennekäyttäytymistä.
- **Kohderyhmä:** Valitaan sopiva kohderyhmä esim. toisen asteen / ammattikoulun opiskelijat. Ryhmän koko n. 20-50 opiskelijaa, jotta vaikuttavuus ja tapahtuman henkilökohtaisuus säilyy.
- **Yhteistyötahot:**
 1. Liikenneturvan tai liikennekoulun edustaja / kouluttaja
 2. Poliisi
 3. Neuropsykologi tai kasvatustieteisiin perehtynyt henkilö, jolla on kokemusta käyttäytymisen säätelystä.

- **Järjestäjät ja järjestelyt:** Tapahtuman järjestelyt voidaan käynnistää esim. kunnan liikenneturvallisuuustyöryhmän kautta. Liikenneturvallisuuustyöryhmän edustaja sopii toisen asteen oppilaitoksen sekä muiden yhteistyötahojen kanssa tapahtuman ajankohdasta, kohderyhmästä, tiloista ja kahvien/tarjottavien tilaamisesta sekä kyselyn toteuttamisesta ja kyselyohjelman tai osallistamistyökalun hyödyntämisestä. Sovitaan opiskelijaryhmän opettajan kanssa, järjestetäänkö tapahtuma oppilaille yllätyksenä vai kerrotaanko siitä etukäteen oppilaille. Opettaja ei itse osallistu keskusteluun, jottei vaikuta tapahtuman kulkuun. Opettajan rooli tapahtumassa on kuunnella puheenvuorot, jotta hän voi tapahtuman jälkeen keskustella opiskelijoiden kanssa aiheista.

- **Vuorovaikutus oppilaiden kanssa:** Tapahtuman lopussa voi järjestää lyhyen kyselyn tapahtumaan osallistuneille nuorille, kyselyn voi toteuttaa puhelimella käyttäen esim. QR-koodia (kyselyn sisältö esitetty 3/3-kortilla). Kyselyn kautta voidaan selvittää tapahtuman merkitystä ja hyötyjä nuorille sekä saada palautetta tilaisuudesta. Kyselyn avulla voidaan kartoittaa myös nuorten liikkumistottumuksia sekä kokemuksia kuljettajana ja matkustajana (kyselyn sisältöä voi muokata kunnan tarpeiden mukaan). Tilaisuuden aikana, esim. puheenvuorojen lopussa, voidaan hyödyntää ja kysely-/kirjoitusohjelmaa tai osallistamistyökalua, jonka kautta oppilaat voivat vastata asiantuntijoiden esittämiin kysymyksiin anonyymisti.

NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUSKAHVIT – OHJEKORTTI 2/3

- **Tapahtuman kulku:** Tapahtumalle varataan aikaa noin tunti, joka sisältää kolme asiantuntijapuheenvuoroa. Yhden puheenvuoron kesto on 10-15 min. Tapahtuman sisältö:

1. Kahvi- ja sämpylä/pullatarjoilu
2. Tervetulo puhe
3. Asiantuntijapuheenvuorot:
 - Liikenneturvan tai liikennekoulun edustaja / kouluttaja
 - Poliisi
 - Neuropsykologi tai kasvatustieteisiin perehtynyt henkilö, jolla on kokemusta käyttäytymisen säätelystä.
4. Loppukooste/-keskustelu ja kyselyyn vastaaminen
5. Yleistä keskustelua

- **Puheenvuorojen sisältö:** Asiantuntijoiden on tärkeä käydä läpi tapahtuman kokonaisuus ja puheenvuorojen sisällöt keskenään, jotta tapahtuma on johdonmukainen ja päivän teemaa käsitellään eri näkökulmista.

- Liikenneturvan tai liikennekoulun edustaja / kouluttaja: aiheina mm. esimerkkitapaus onnettomuuden rakentumisesta, esimerkiksi viikonloppu, yöaikainen ajotilanne ja päihteet.
- Poliisi: aiheina mm. valvonta, millaisia tilanteita tulee eteen ja mitä niistä seuraa (mm. ajokielto, kierre), ylinopeus, päihteet, ajoneuvon kunto, ajotaidot, turvavyön käyttö, tarkkaamattomuus.
- Neuropsykologi/ kasvatustieteisiin perehtynyt henkilö (kokemusta käyttäytymisen säätelystä): aiheina mm. miten tapahtumat voi estää, keinot siihen, ettei ajauduta tilanteisiin, omien päätösten kautta ei jouduta onnettomuuksiin.



Tapahtuman voi järjestää esim. työmaalla, jossa oppilaat ovat työssä oppimassa, muussa sopivassa rennossa paikassa tai luokkatiloissa.

NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUSKAHVIT – OHJEKORTTI 3/3

Kyselyn sisältö

Nuorten liikenneturvallisuuskysely

Kyselyn avulla kartoitetaan toisen asteen oppilaiden näkemyksiä ja kokemuksia liikennekäyttäytymisestä. Kyselyyn vastaamiseen menee alle 5 min. Kysely toteutetaan anonymisti, eikä vastauksien perusteella voi selvittää vastaajan henkilöllisyyttä.

1. Kuinka hyödyllinen tilaisuus oli?



2. Mikä puheenvuoroista oli puhuttelevin?

- Liikenneturva
- Poliisi
- Neuropsykologi

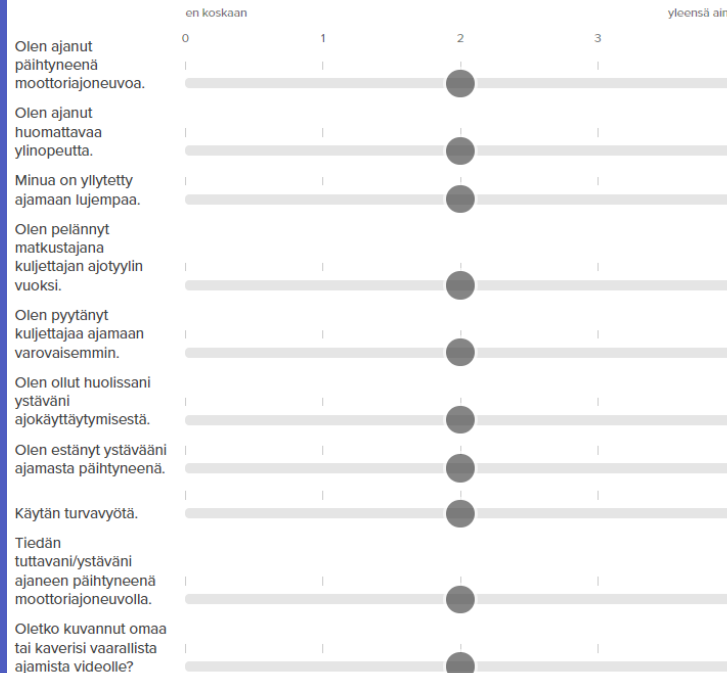
3. Omistatko jonkin seuraavista?

Valitse yksi tai useampi vaihtoehto

- Mopo- tai "mopoautokortti" (AM120/121-kortti)
- Ajokortti (B-kortti)
- Traktorikortti (T-kortti)
- Moottoripyöräkortti (A1, A2 tai A-kortti)
- Jokin muu ajokortti
- En omista ajokorttia

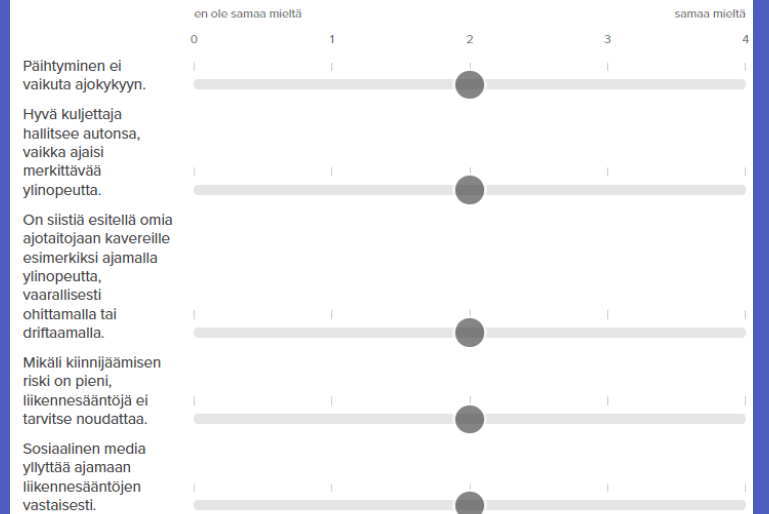
4. Arvioi omia kokemuksiasi kuljettajana ja matkustajana

0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina



5. Arvioi seuraavia liikennekäyttämiseen liittyviä väittämiä

0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä





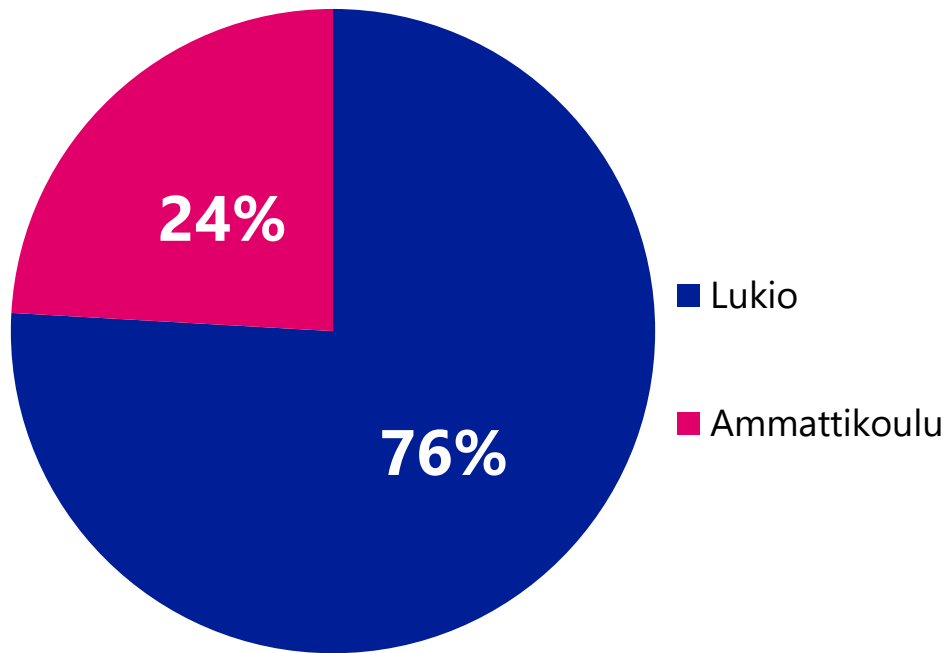
2. Liite – Kyselyiden laajemmat vastaukset

Kyselyn tulokset | Taustatiedot (1/6)

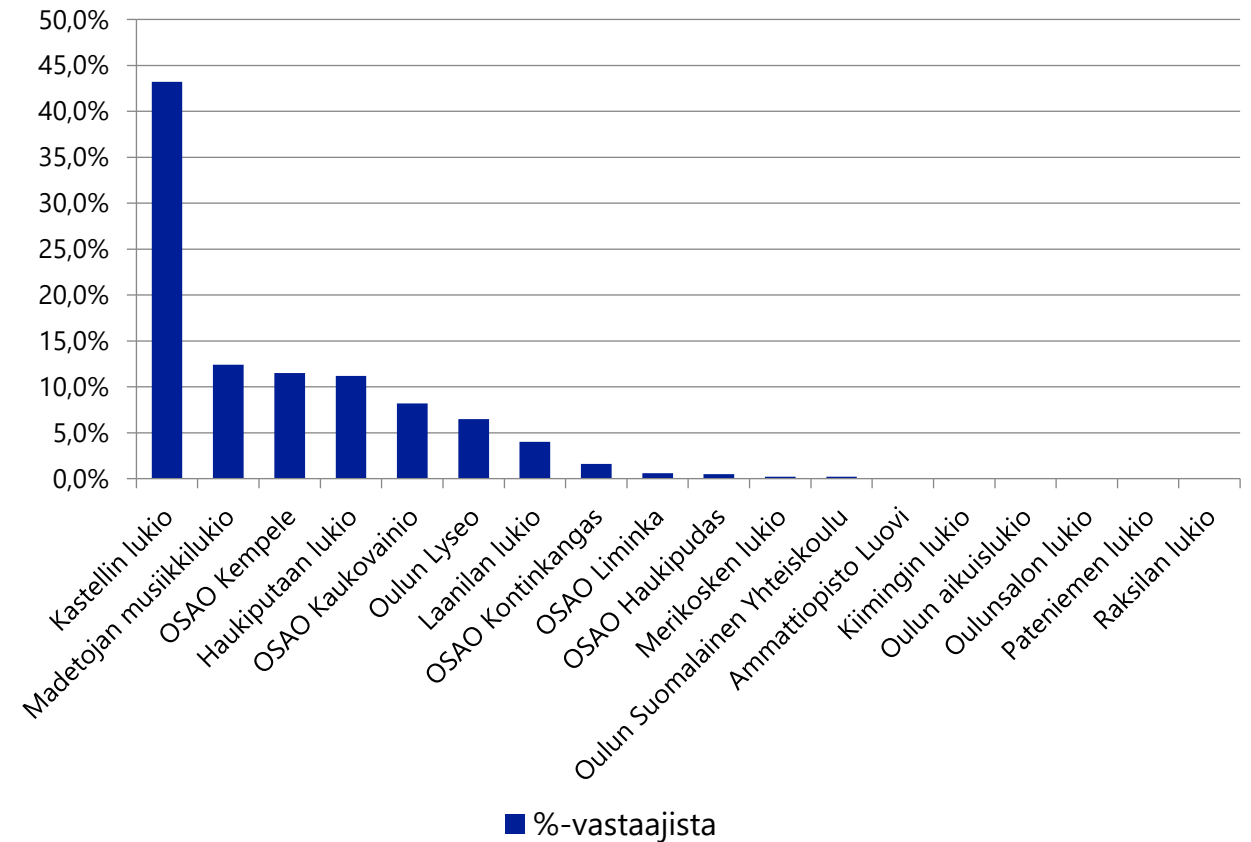


Kaikille toisen asteen opiskelijoille toteutettu kysely. Kyselyyn tuli yhteensä 661 vastausta.

1. Valitse oppilaitos



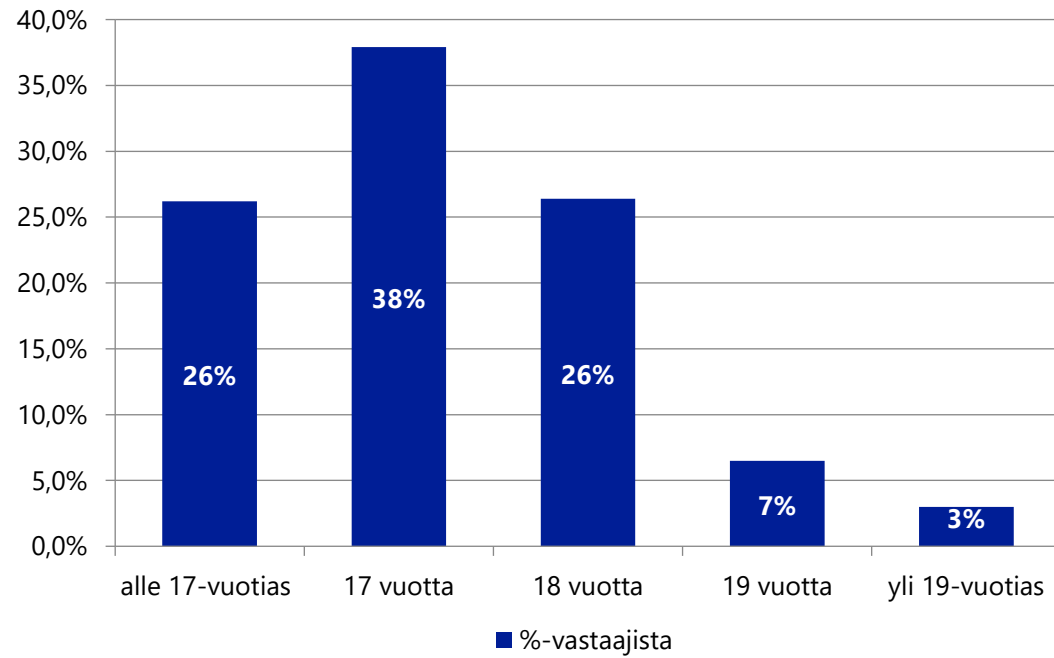
2. Oppilaitoksen nimi



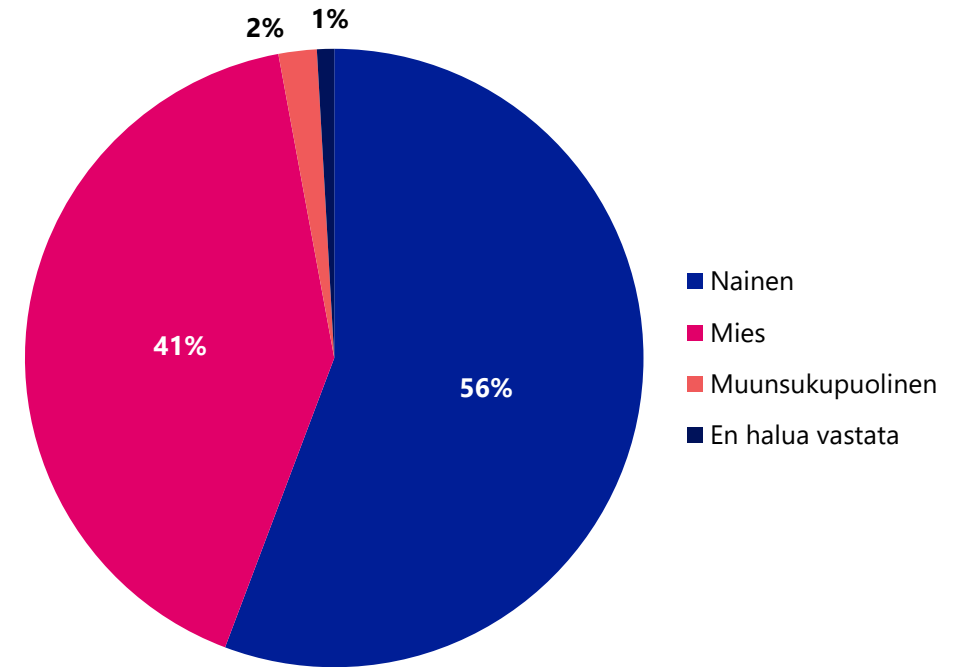
Kyselyn tulokset | Taustatiedot (2/6)



3. Ikä



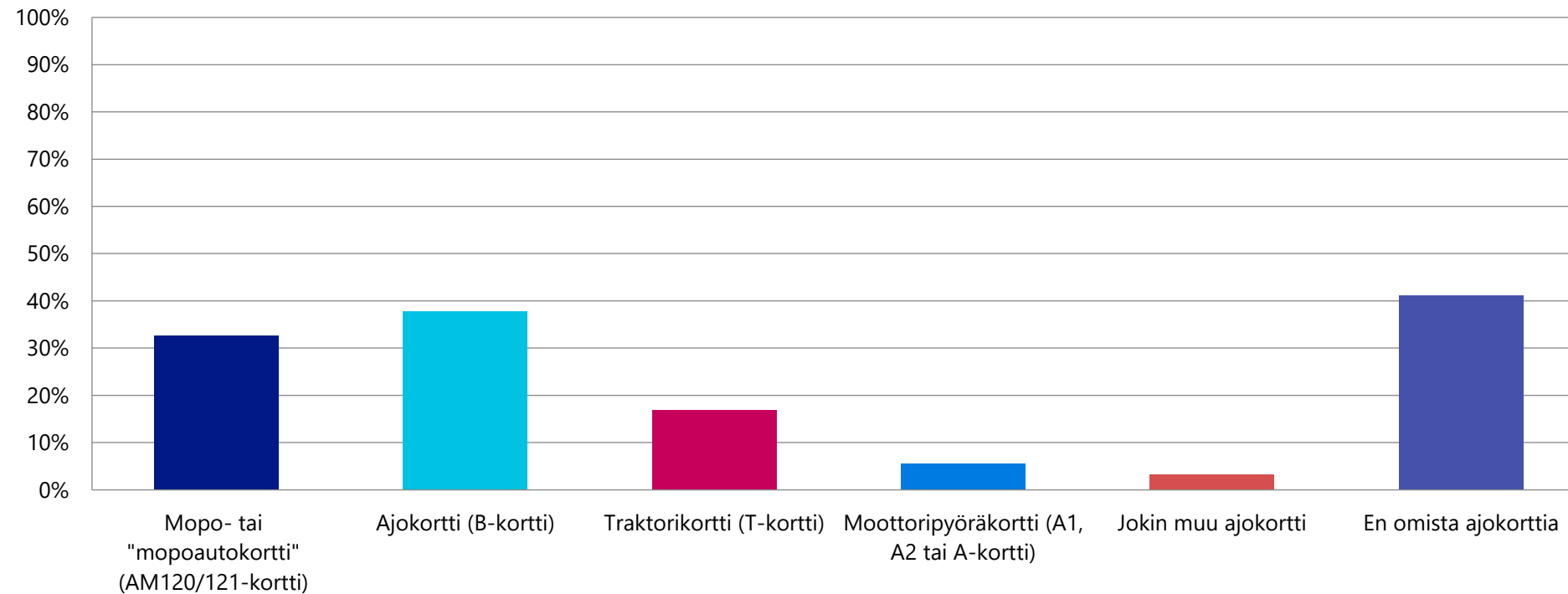
4. Sukupuoli



Kyselyn tulokset | Taustatiedot (3/6)



5. Omistatko jonkin seuraavista?

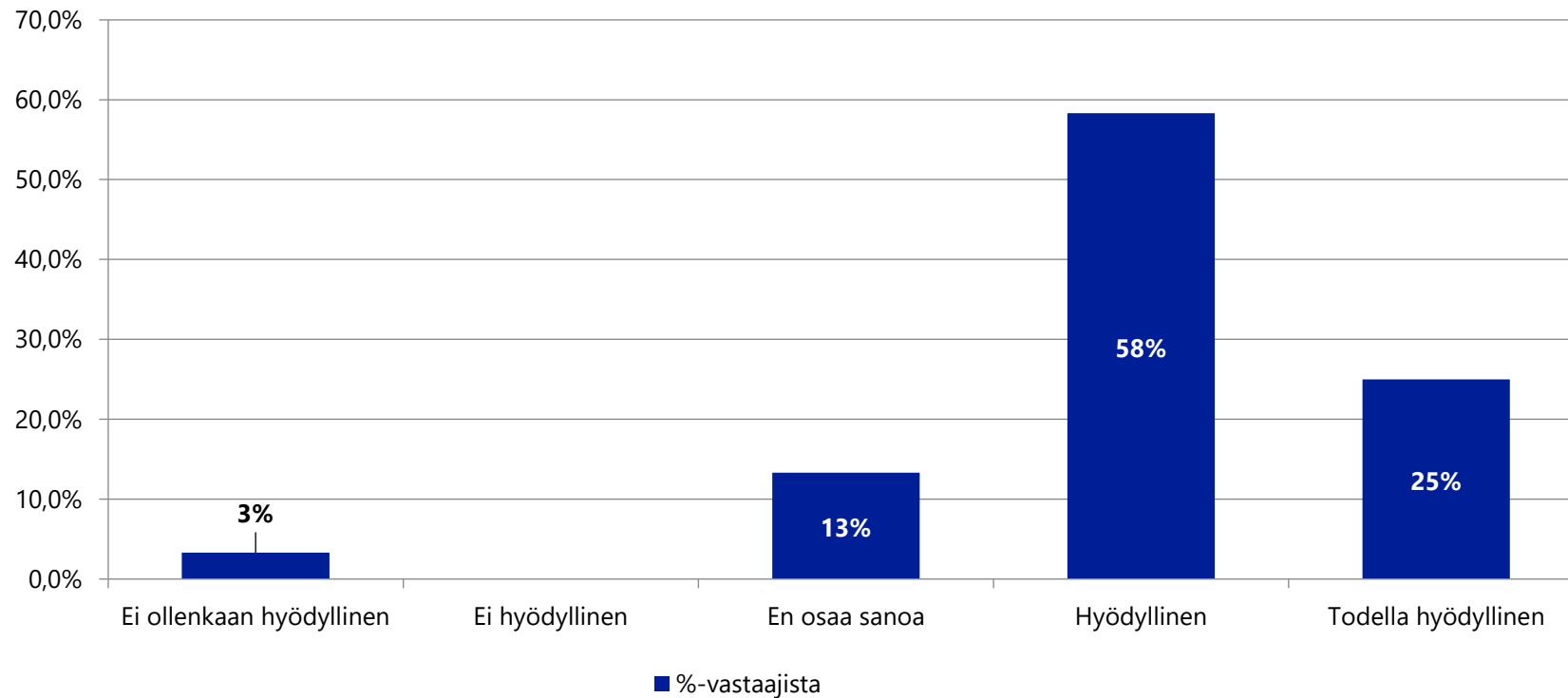


Kyselyn tulokset | Taustatiedot (4/6)



Nuorten liikenneturvallisuuskahveille osallistuvilla pidetty kysely. Kyselyyn tuli yhteensä 61 vastausta.

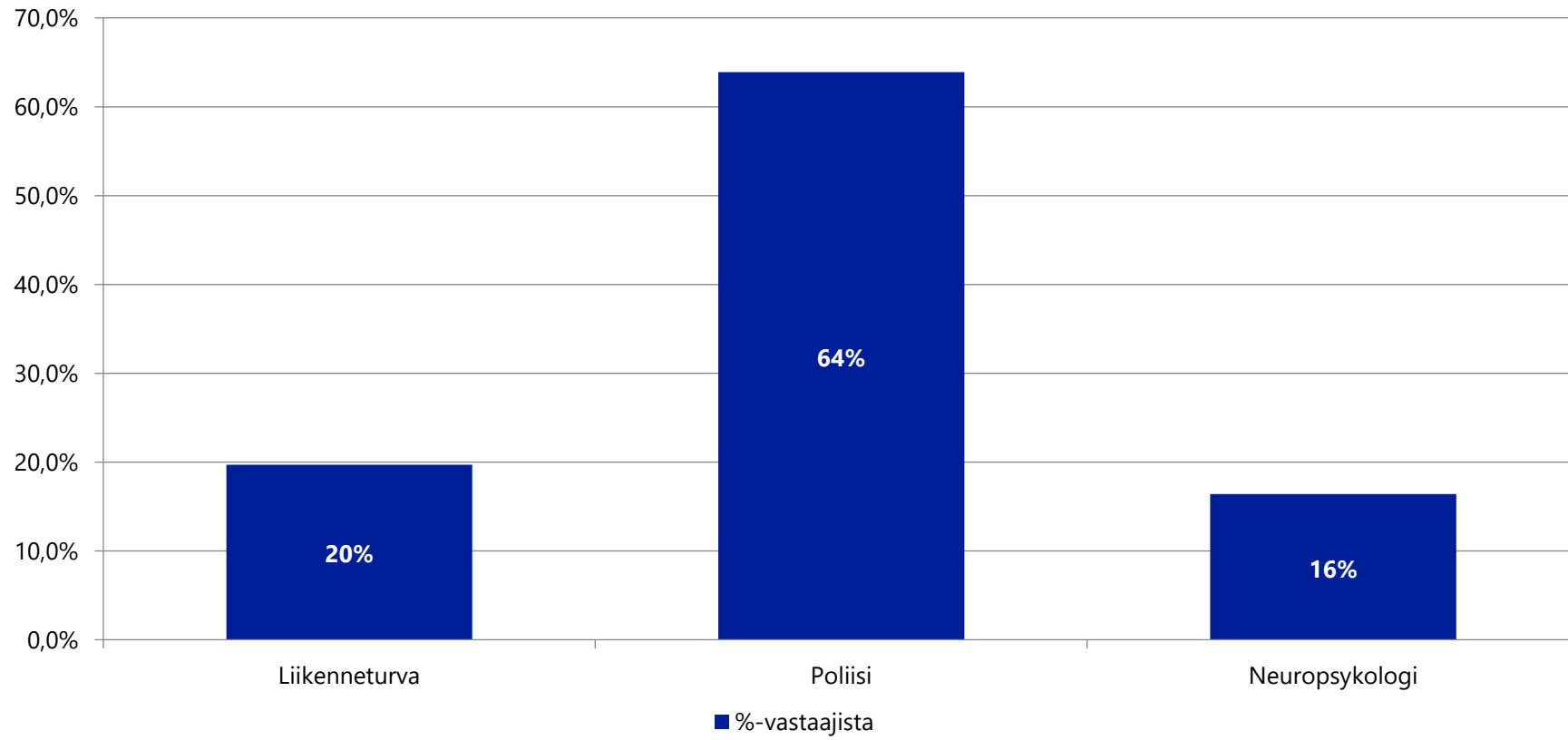
1. Kuinka hyödyllinen tilaisuus oli?



Kyselyn tulokset | Taustatiedot (5/6)



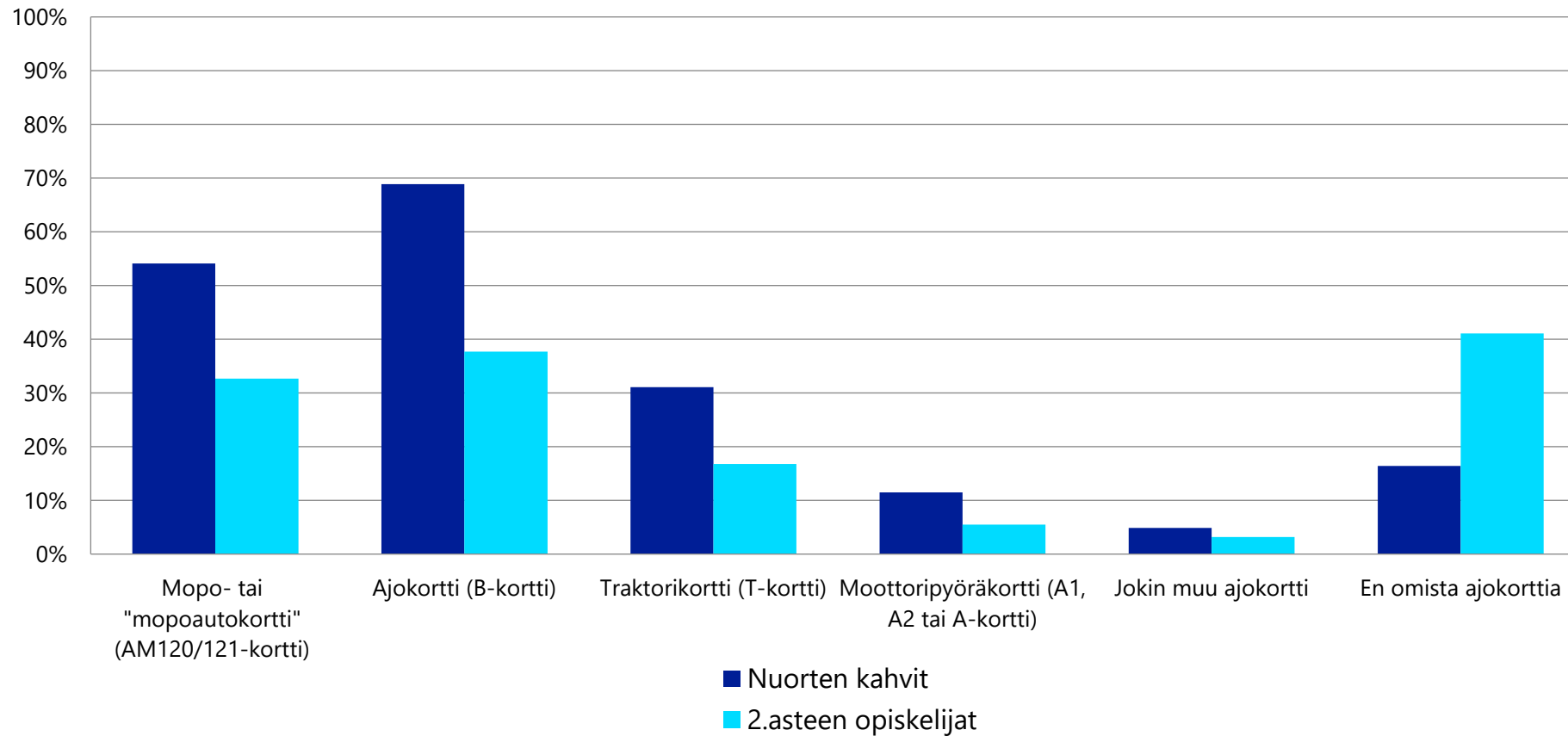
2. Mikä puheenvuoroista oli puhuttelevin?



Kyselyn tulokset | Taustatiedot (6/6)



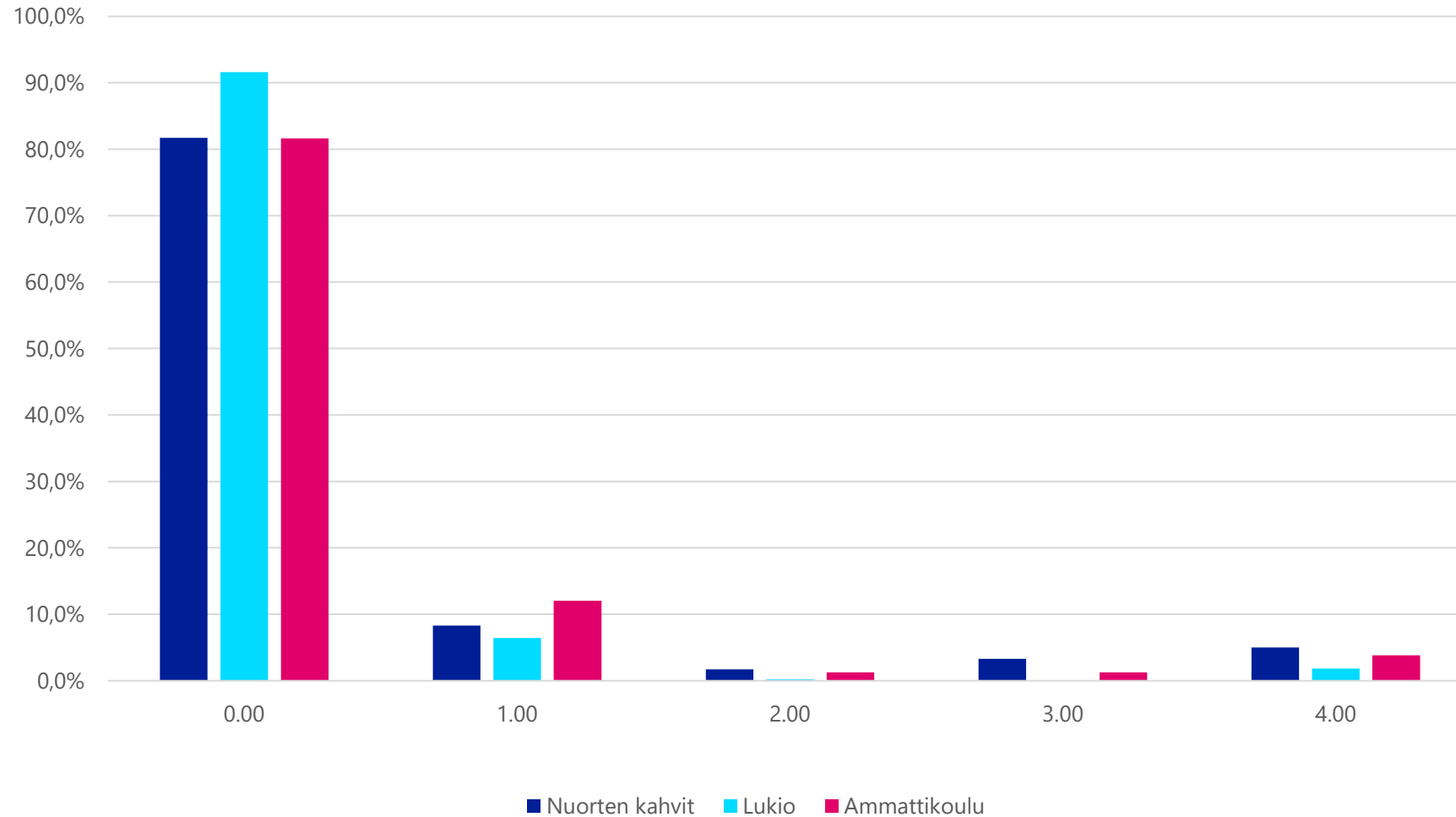
3. Omistatko jonkin seuraavista?



Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (1/8)



Olen ajanut päihtyneenä moottoriajoneuvoa.

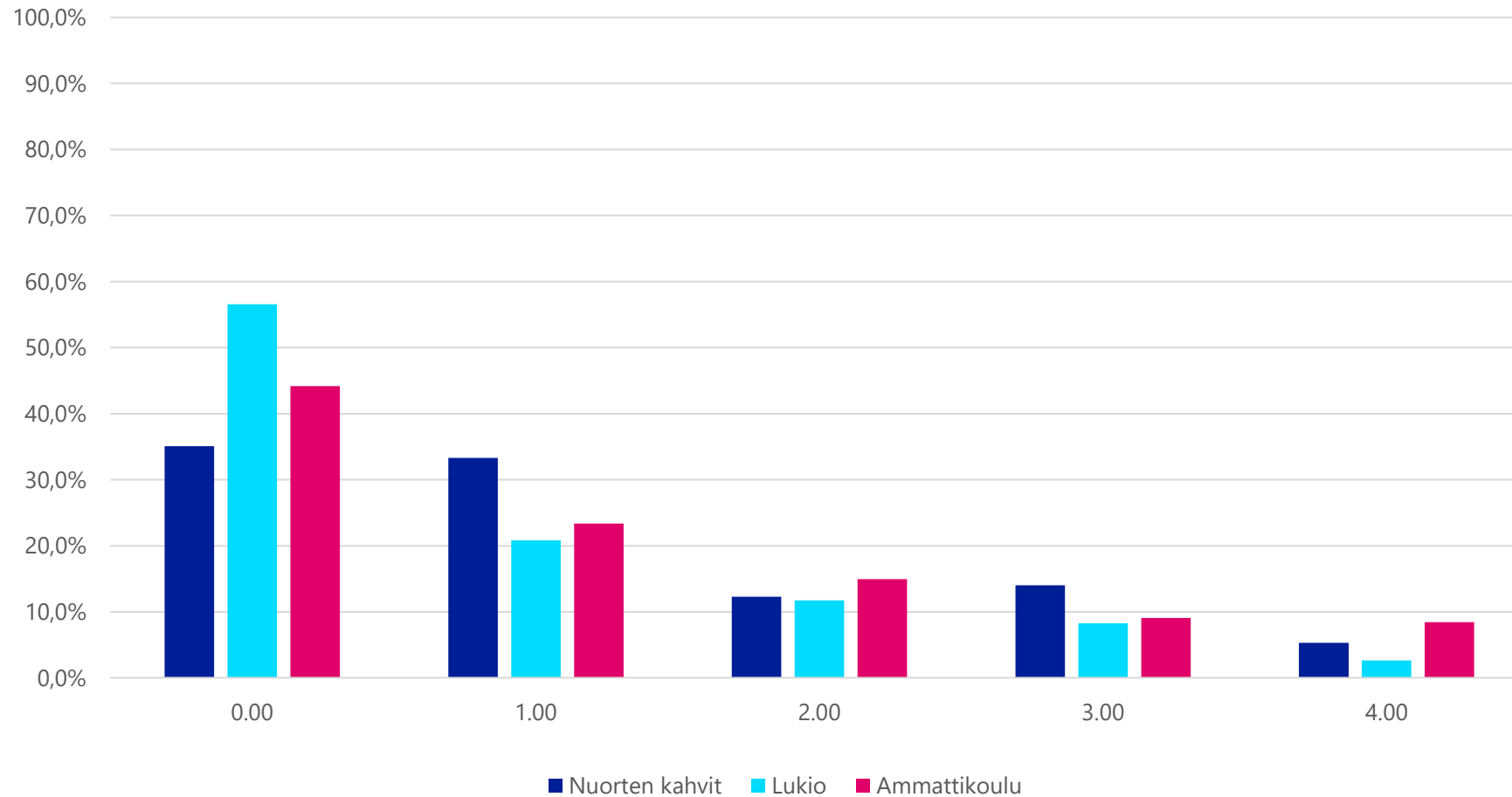


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (2/8)



Olen ajanut huomattavaa ylinopeutta.

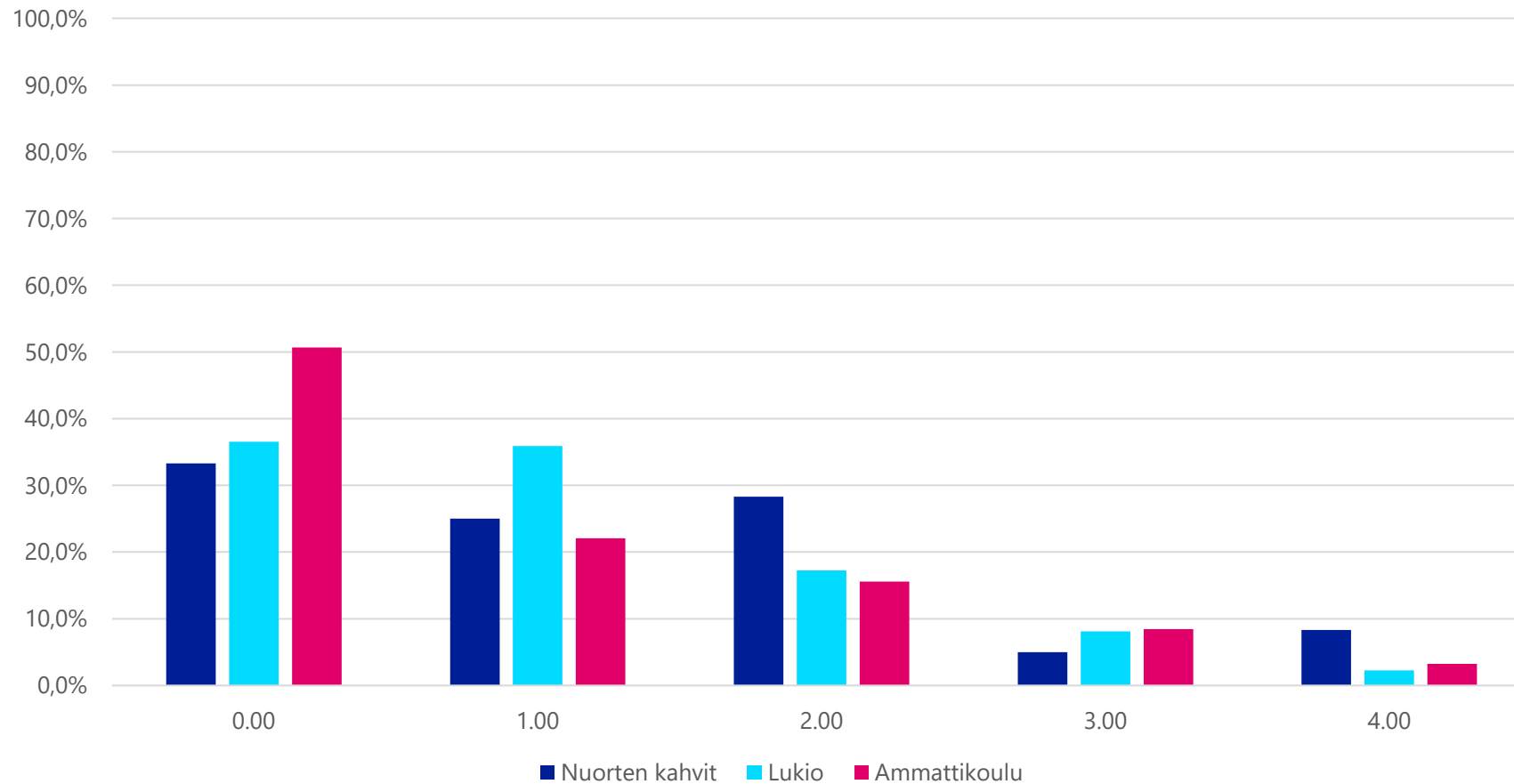


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (3/8)



Olen pelännyt matkustajana kuljettajan ajotyylin vuoksi.

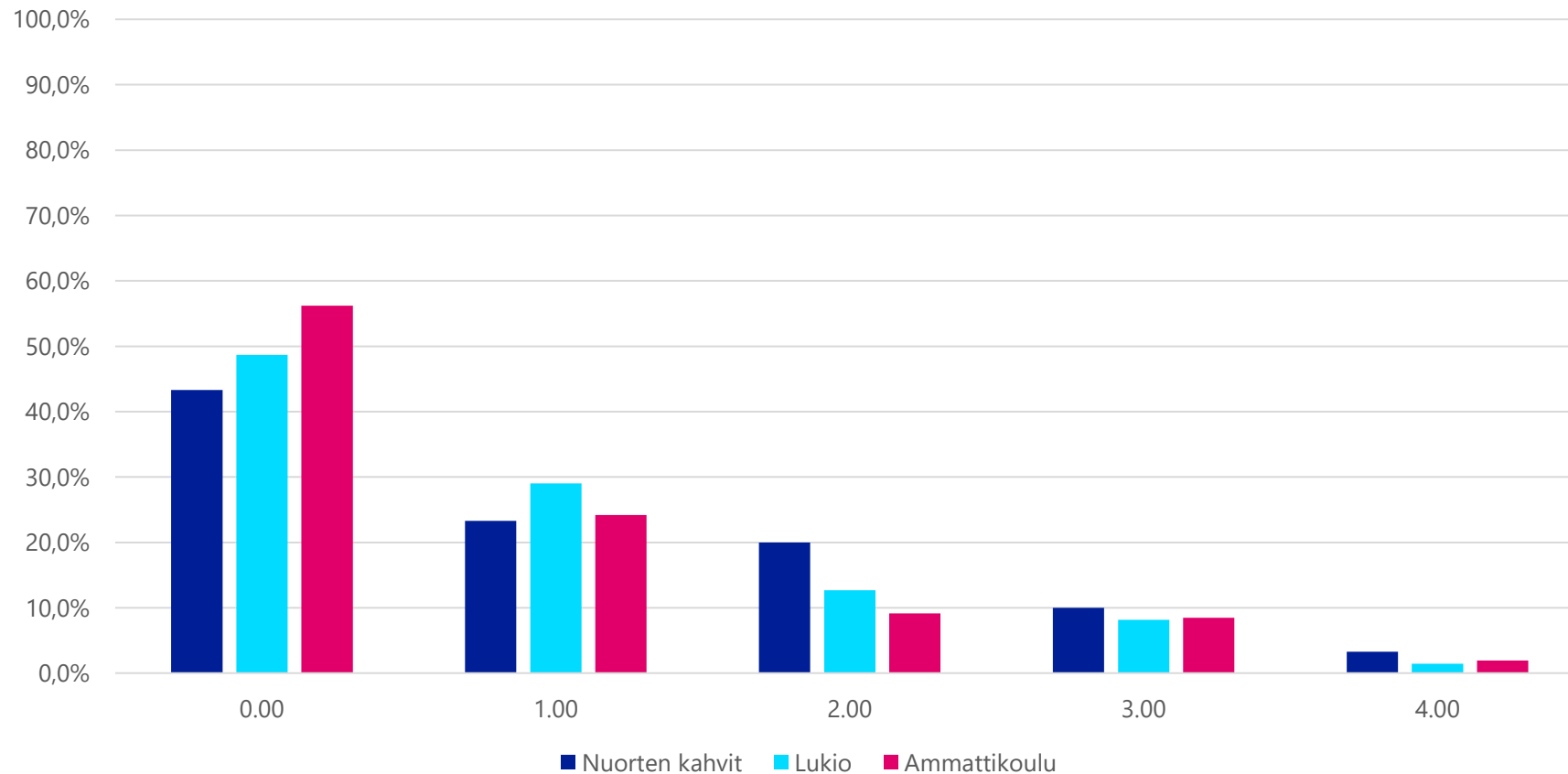


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (4/8)



Olen pyytänyt kuljettajaa ajamaan varovaisemmin.

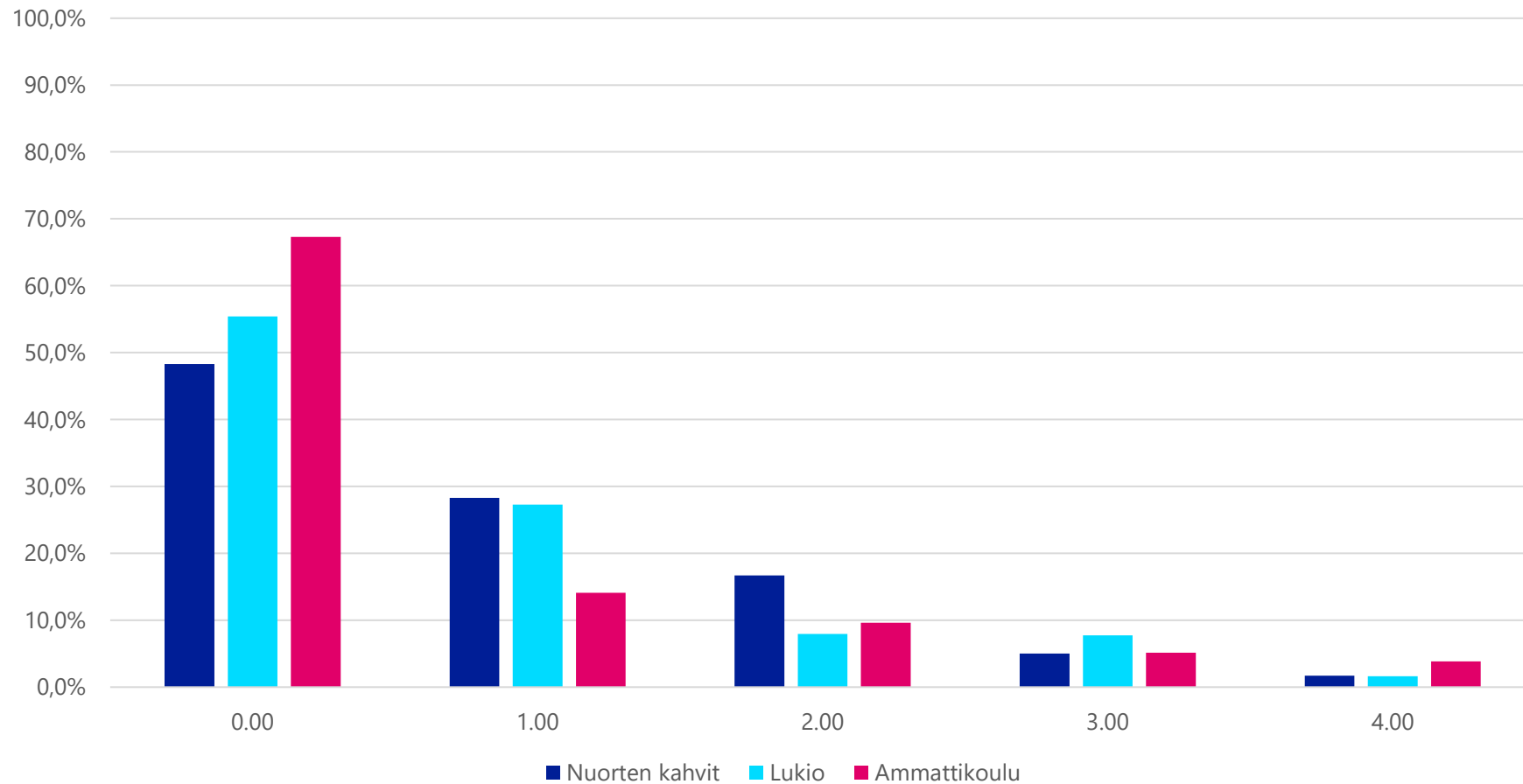


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (5/8)



Olen ollut huolissani ystäväni ajokäyttäytymisestä.

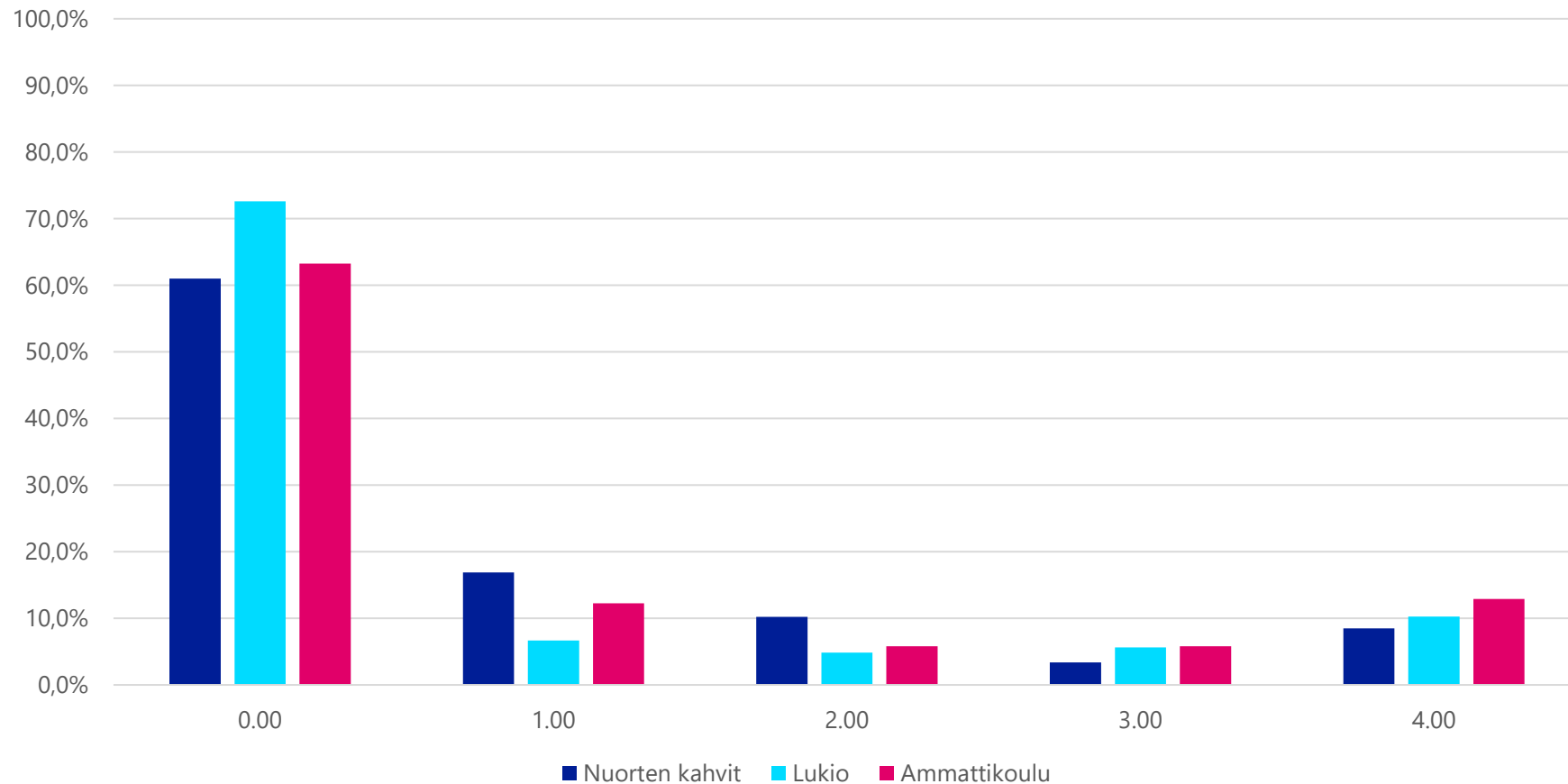


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (6/8)



Olen estänyt ystävääni ajamasta päihtyneenä.

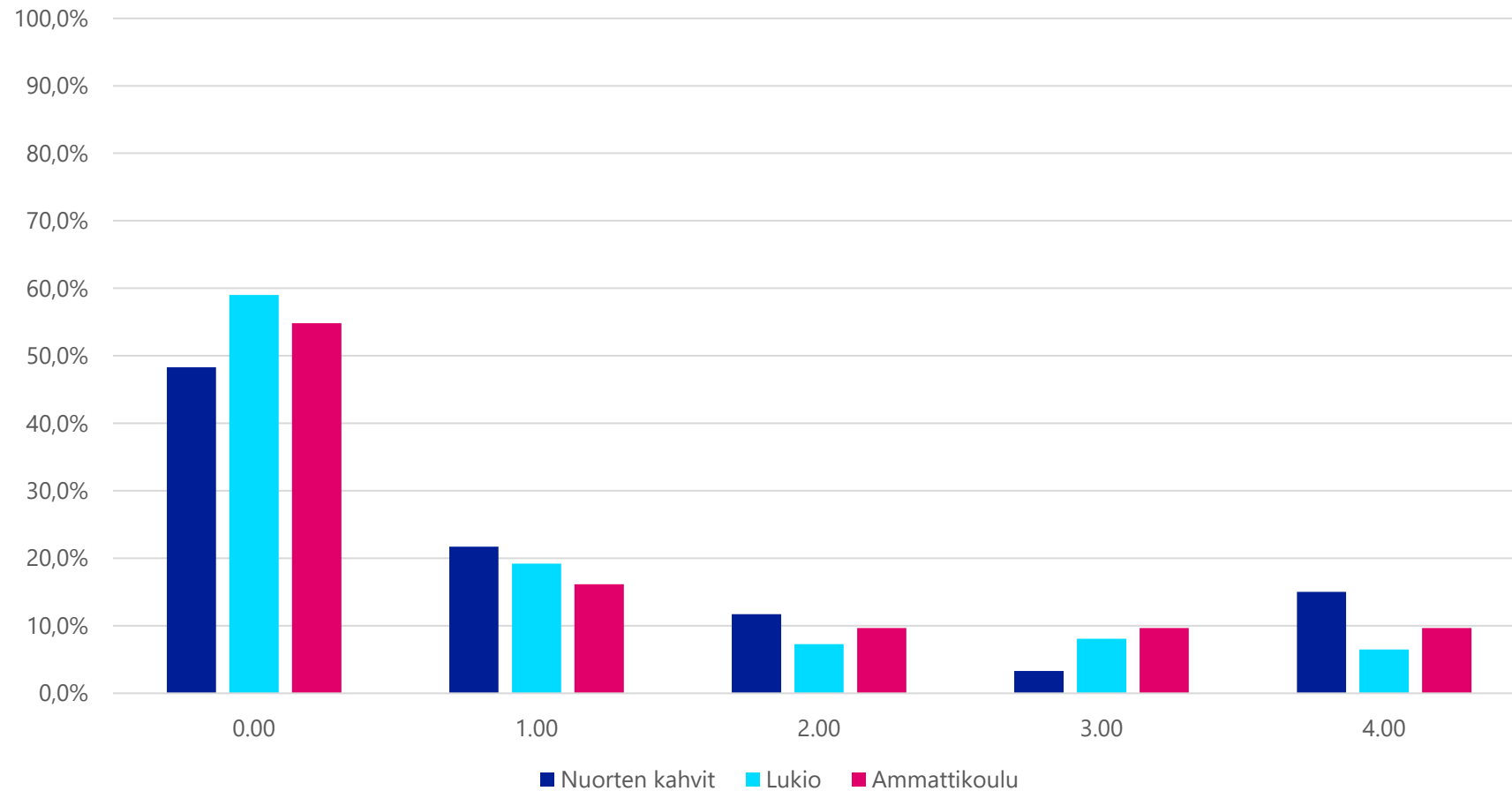


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (7/8)



Tiedän tuttavani/ystäväni ajaneen päihtyneenä moottoriajoneuvolla.

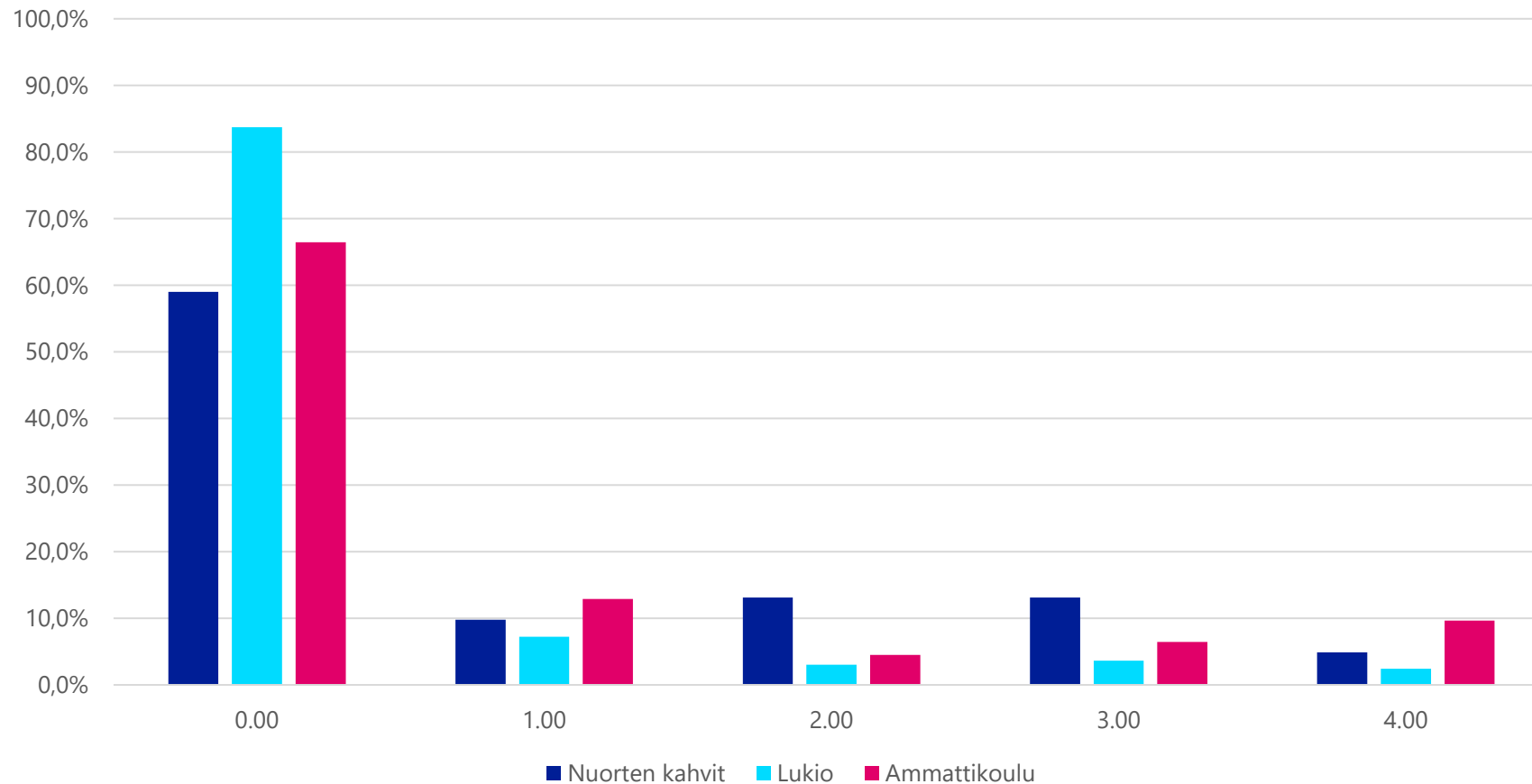


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Kokemuksia liikenteessä (8/8)



Oletko kuvannut omaa tai kaverisi vaarallista ajamista videolle?

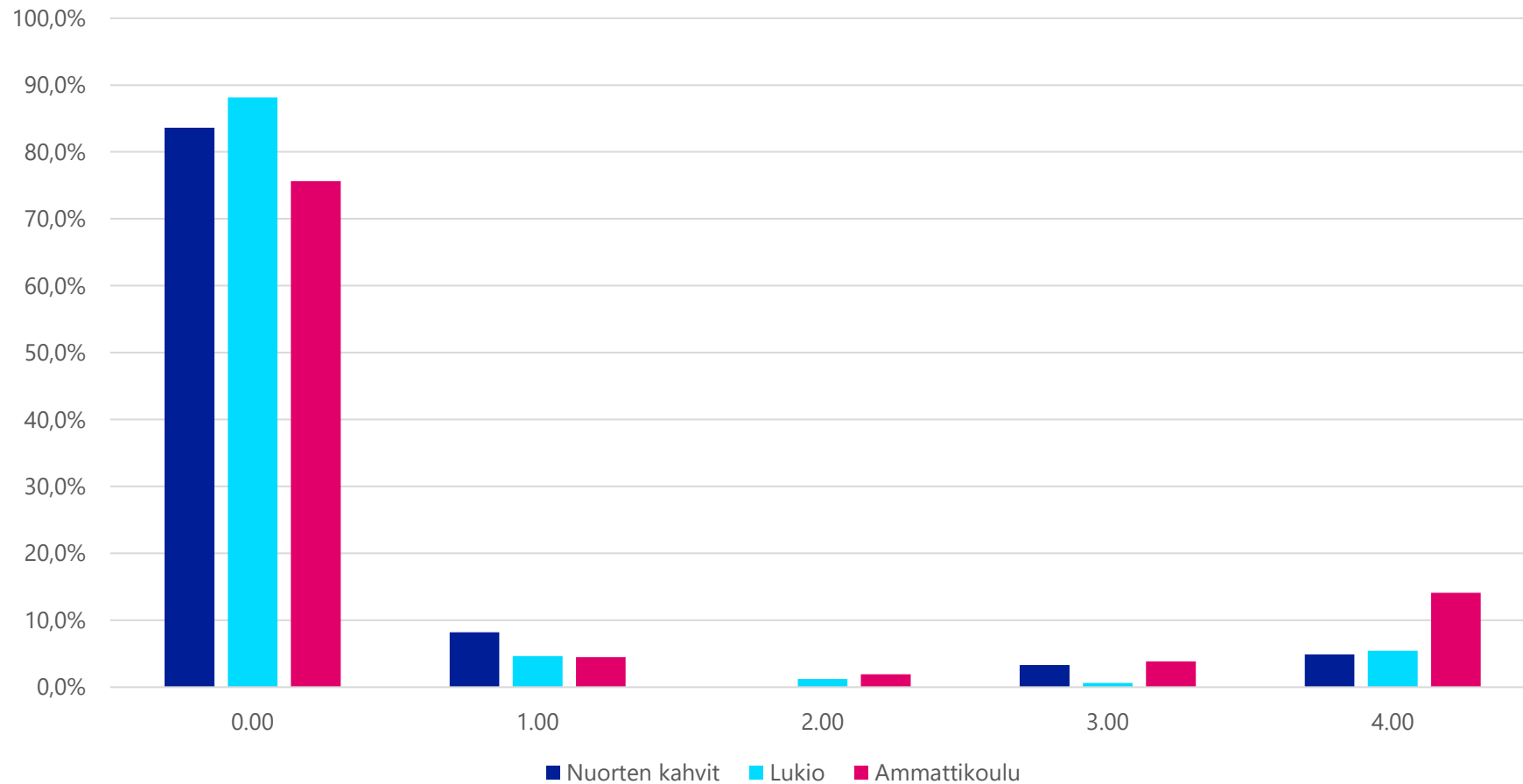


0=en koskaan
1=muutamia kertoja
2=toisinaan
3=useita kertoja
4=yleensä aina

Kyselyn tulokset | Liikenteeseen liittyviä väittämiä (1/5)



Päihtyminen ei vaikuta ajokykyyn.

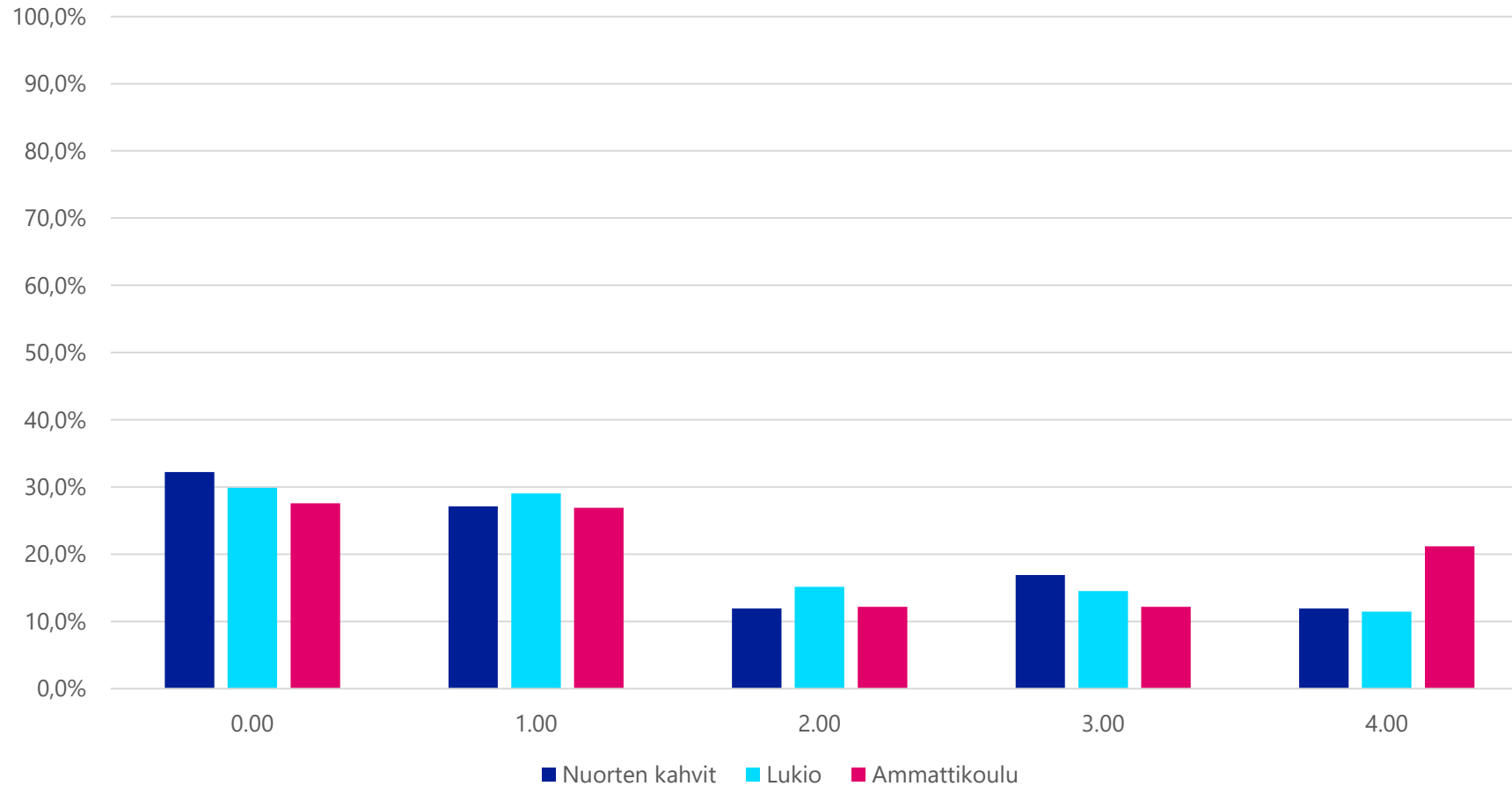


0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä

Kyselyn tulokset | Liikenteeseen liittyviä väittämiä (2/5)



Hyvä kuljettaja hallitsee autonsa, vaikka ajaisi merkittävää ylinopeutta.

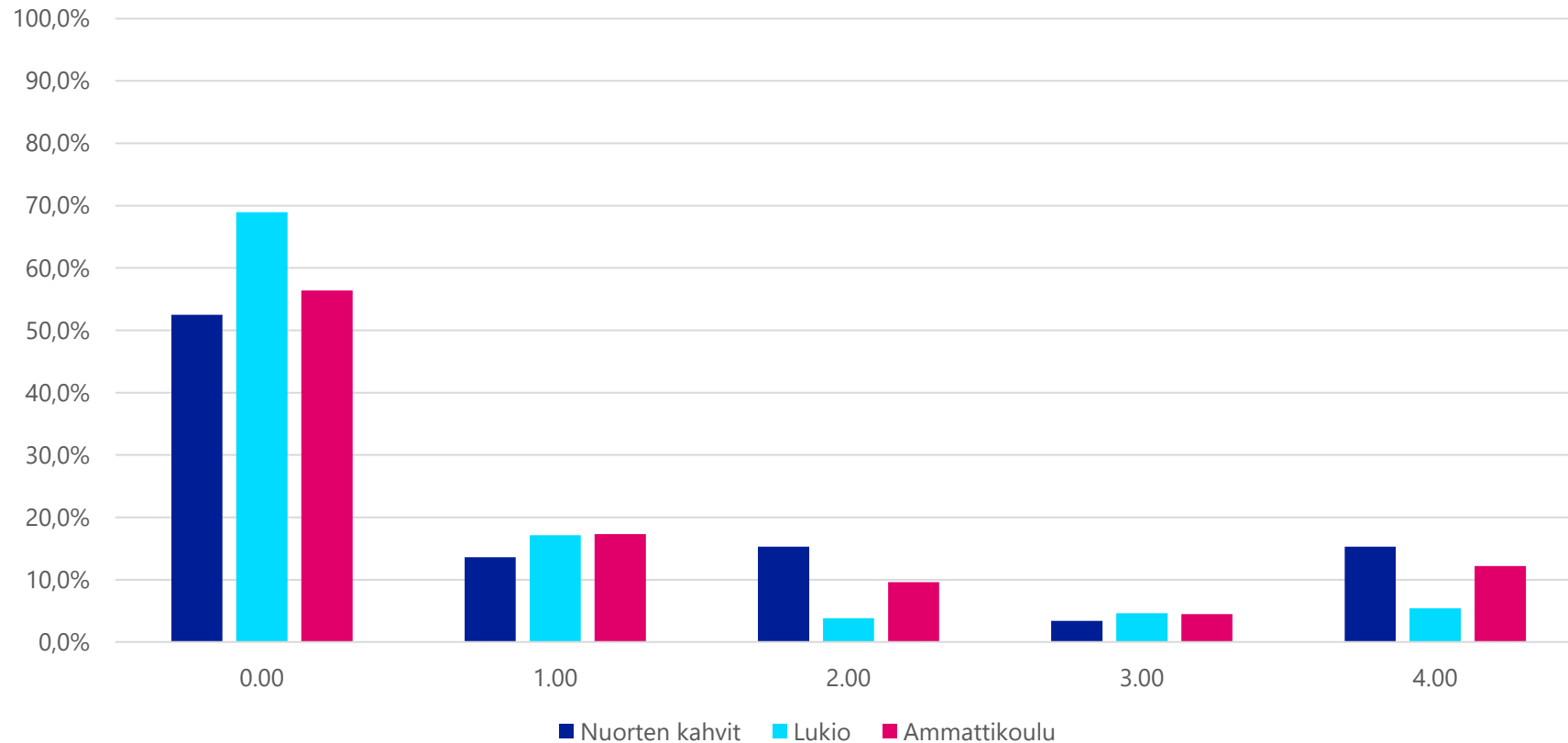


0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä

Kyselyn tulokset | Liikenteeseen liittyviä väittämiä (3/5)



On siistiä esitellä omia ajotaitojaan kavereille esimerkiksi ajamalla ylinopeutta, vaarallisesti ohittamalla tai driftaamalla.

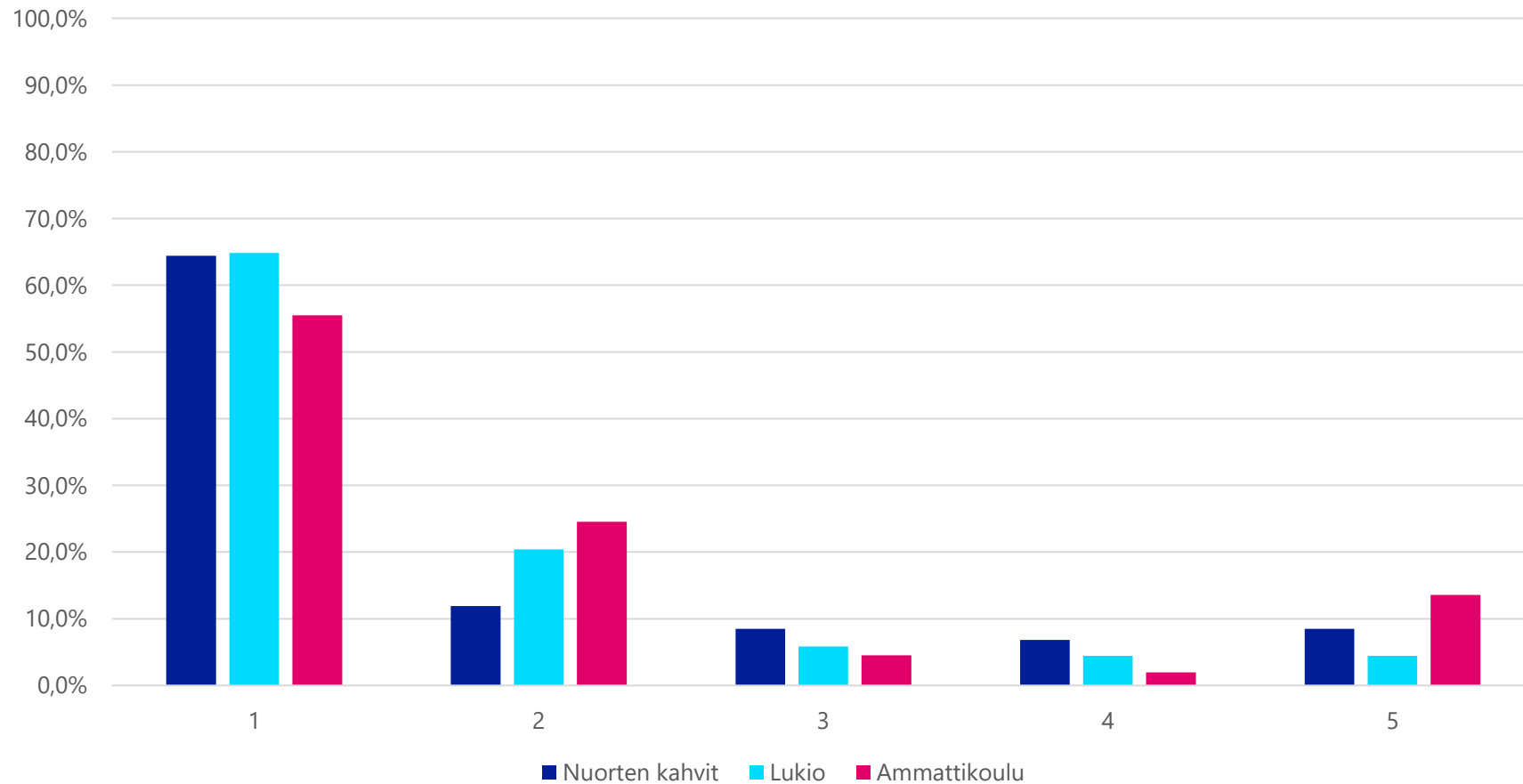


0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä

Kyselyn tulokset | Liikenteeseen liittyviä väittämiä (4/5)



Mikäli kiinnijäämisen riski on pieni, liikennesääntöjä ei tarvitse noudattaa.

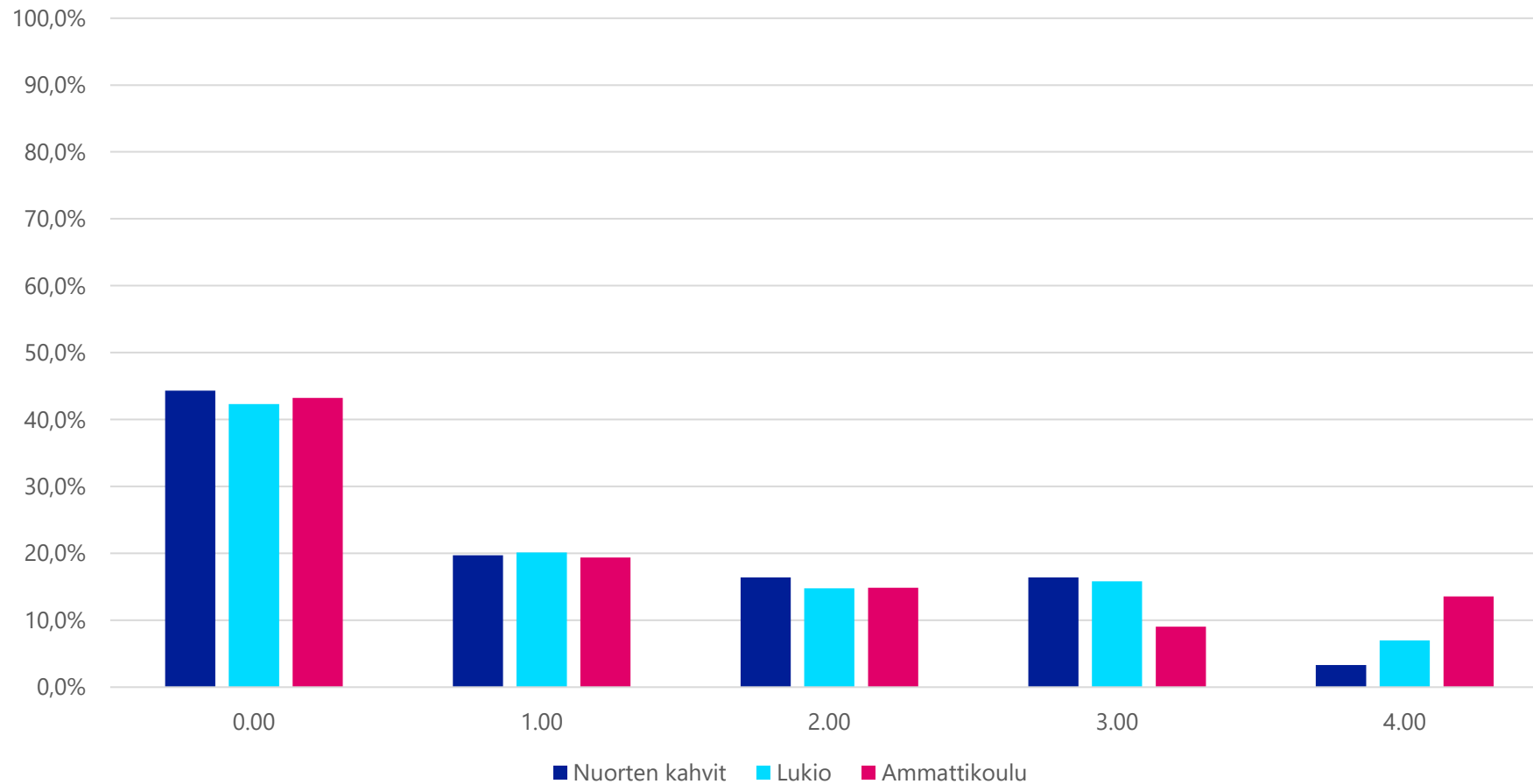


0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä

Kyselyn tulokset | Liikenteeseen liittyviä väittämiä (5/5)



Sosiaalinen media yllyttää ajamaan liikennesääntöjen vastaisesti.



0=en ole samaa mieltä
1=en ole täysin samaa mieltä
2=en ole samaa enkä eri mieltä
3=olen osittain samaa mieltä
4=samaa mieltä