

Liikenneturvan tutkimusmonisteita 102/2005

EHJÄNÄ ELÄMÄSSÄ – LIIKENNETURVALLISUUS- ESITYKSEN VASTAANOTTO JA VAIKUTUKSET

Sirkku Laapotti

Esko Keskinen

Turun yliopisto, psykologian laitos

Julkaisija

KUVAILEHTI
LIIKENNETURVA

Julkaisun päivämäärä
2005

Tekijät Sirku Laapotti Esko Keskinen		Julkaisun laji tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Ehjänä elämässä -liikenneturvallisuusesityksen vastaanotto ja vaikutukset			
Julkaisun osat			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Liikenneturva järjesti huhti-toukokuussa 2005 lukioissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa eri puolilla Suomea liikenneturvallisuusaiheisia Ehjänä elämässä -esityksiä. Eityksen näki noin 4 500 pääosin 16-19 –vuotiasta nuorta. Eityksen tavoitteena oli saada nuoret pohtimaan, miten vakavia seurauksia pienilläkin virheratkaisuilla voi olla ja miten he voivat omilla valinnoillaan vähentää riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Eitys koostui kolmesta pääelementistä: poliisin kertomus jostakin vakavasta nuorelle kuljettajalle tapahtuneesta liikenneonnettomuudesta, Jarmon – onnettomuudessa vakavasti loukkaantuneen nuoren – omasta kertomuksesta sekä valkokankaalle heijastetuista onnettomuuskuvista ja tietoisuudella teksteistä. Lisäksi esityssalit olivat pimennetyt ja salissa soi Bachin sellomusiikki. Eityksellä pyrittiin paitsi antamaan tietoa, niin myös vetoamaan nuorten tunteisiin.</p> <p>Kyselytutkimuksella kartoitettiin nuorten käsityksiä Ehjänä elämässä tilaisuuksien toimivuudesta ja vaikuttavuudesta sekä kartoitettiin nuorten liikennekäyttäytymistä ennen ja jälkeen liikenneturvallisuusesityksen. Ensimmäiseen kyselyyn vastasi 1155 nuorta, ennen-jälkeen tutkimusasetelmassa oli mukana 303 oppilaan vastaukset. Myös opettajilta (n=41) kysyttiin arvioita kampanjan toimivuudesta.</p> <p>Kyselyn tulosten mukaan erilaiset liikenteeseen liittyvät riskit ovat yleisiä nuorilla autonmatkustajilla. Lähes 90 % nuorista on ainakin joskus ja noin kolmannes usein tai melko usein jättänyt käyttämättä turvavyötä auton matkustajana. Lähes 70 % nuorista on lähtenyt ainakin joskus vieraan kuljettajan kyytiin ja juopuneen kuljettajan kyydissäkin on joskus ollut lähes kolmannes nuorista. Ammattioppilaitosten opiskelijoiden keskuudessa riskit olivat yleisempiä. Tyttöjen ja poikien välillä ei sen sijaan ollut eroja.</p> <p>Kampanja oli nuoriin vetoava ja se otettiin hyvin vastaan. Sen vaikuttavimmaksi elementiksi arvioitiin Jarmon kertomus. Tunteista myötätunto, sääli, suru ja ahdistus olivat eniten heränneet tunteet. Sekä nuoret itse että opettajat arvelivat, että kampanjalla voidaan vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen. Esimerkiksi ennen kampanjaa melko usein turvavöitä matkustaneista nuorista yli 70 % arvioi kampanjalla olevan vaikutusta heidän turvavyön käyttöönsä. Eityksestä oli keskusteltu opettajien johdolla eityksen jälkeen ja esitys oli herättänyt keskustelua myös kaveriporukassa.</p> <p>Kevään esitys muistettiin hyvin vielä syksyllä. Kaikista syksyn kyselyyn vastanneista kaksi kolmesta arvioi, että esitys oli vaikuttanut heidän liikennekäyttäytymiseensä. Tällä tutkimuksella ei voitu kuitenkaan osoittaa käyttäytymismuutoksia kampanjan seurauksena.</p>			
Avainsanat (asiasanat) "Ehjänä elämässä", liikenneturvallisuusesitys, kampanja, nuoret kuljettajat, riskit, lukiolaiset, ammattikoululaiset			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-139-8
Kokonaissivumäärä 45 + liitteet	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva		Kustantaja Liikenneturva	

Utgivare

Trafikskyddet

Presentationsblad

Utgivningsdatum

2005

Författare Sirku Laapotti Esko Keskinen		Typ av publikation forskningsrapport	
Publikationen Ehjänä elämässä - Helskinnad genom livet			
Publikationens delar			
Referat Trafikskyddet arrangerade i april-maj 2005 i gymnasier och yrkesläroanstalter på olika håll i Finland föreställningar med trafiksäkerhet som bärande tema. Föreställningarna hade det talande namnet Helskinnad genom livet (i fri svensk översättning från finskans Ehjänä elämässä) och sågs av ungefär 4 500 i huvudsak 16-19 år gamla ungdomar. Syftet med föreställningarna var att få ungdomarna att ägna en tanke åt hur allvarliga följderna också ett aldrig så litet misstag kan få, och hur man med sina egna val och avgöranden kan minska risken att råka ut för en trafikolycka. Föreställningen innehöll tre huvudelement. En polis berättade om någon allvarlig olycka med en ung person som offer och Jarmo – själv allvarligt skadad i en trafikolycka – relaterade i ord och bild sitt eget olyckshändelseförlopp. Dessutom var salen mörklad och i bakgrunden hördes cellomusik av Bach. Avsikten var att utöver information ge ungdomarna också en känslomässig upplevelse. Inom ramen för en enkät kartlades ungdomarnas uppfattning om hur föreställningarna fungerade och vilken verkan de hade. Man kartlade också deras trafikbeteende före och efter föreställningarna. I den första enkäten deltog 1 155 ungdomar. Före-efter –jämförelsen gjordes på basen av 303 elevers svar. Även lärarna (=41) fick ge sin syn på kampanjen. Enkätens resultat visar att olika trafikrelaterade risker är allmänna bland unga bilpassagerare. Nästan 90 % av ungdomarna har åtminstone ibland och ungefär var tredje ofta eller ganska ofta som passagerare låtit bli att använda bilbälte. Nästan 70 % har åtminstone någon gång åkt med en okänd förare och nästan en tredjedel har ibland suttit som passagerare i en bil med en berusad person vid ratten. Riskerna är vanligare bland yrkesläroanstaltseleverna. Mellan pojkar och flickor fanns det däremot inga större skillnader. Kampanjen appellerade till de unga och togs väl emot av dem. Jarmos berättelse gjorde det största intrycket. Medkänsla, medlidande, sorg, ångest och sorg var det som ungdomarna mest kände. Både ungdomarna själva och lärarna gjorde bedömningen att det går att påverka ungdomarnas trafikbeteende med den aktuella kampanjen. Av de ungdomar, som uppgav att de före kampanjen rätt ofta åkte obältade som passagerare, bedömde över 70 % att kampanjen skulle få en inverkan på deras bältesanvändning. Man hade under lärarnas ledning fört en diskussion efter föreställningen och den hade också gett upphov till diskussioner tillsammans med kamraterna. Vårens föreställning var i färskt minne ännu på hösten. Två tredjedelar av dem, som deltog i höstens enkät, bedömde att föreställningen hade påverkat deras trafikbeteende. Det gick ändå inte att med denna undersökning visa på beteendeförändringar som en följd av kampanjen.			
Nyckelord			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-139-8
Sidoantal 45	Språk finska	Pris -	
		Förlag Trafikskyddet	

DOCUMENTATION PAGE

Publisher

LIIKENNETURVA - The Central Organization

Date 2005

Author Sirkku Laapotti Esko Keskinen		Type of documentation research report	
Title Ehjänä elämässä -Intact In Life			
Parts of publication			
Abstract <p>Liikenneturva, the Finnish Traffic Safety Organisation, arranged traffic safety related 'Intact In Life' presentations in high schools and vocational schools in different parts of Finland in April- May 2005. The presentations were seen by 4,500 young people, aged 16-19. The objective of the presentation was to get the youth to consider, how severe the consequences of even small errors in judgement can be and how the youth can personally decrease the risk of a traffic accident. The presentation consisted of three main elements: a police officer's story about a serious traffic accident where the victim was a young driver, Jarmo's own story (a young man badly injured in a car crash) and the accident scene photographs viewed from a screen along with traffic info slogans. In addition, the presentation halls were darkened and Bach's cello music played in the background. The presentation sought, in addition to providing information, to appeal to the emotions of the youth.</p> <p>A survey was used to map-out the views of the youth regarding the functionality and effectiveness of the 'Intact In Life' presentations; in addition, the traffic behaviour of the youth was outlined before and after the traffic safety presentation. The first survey was answered by 1,155 youth, and the before-after study approach featured answers from 303 students. Also teachers (n=41) were asked for an evaluation regarding the effectiveness of the campaign.</p> <p>According to the survey results, the different traffic-related risks are common with young automobile passengers. Almost 90 % of the youth has neglected the use of seatbelt at least sometimes and one third of the youth has neglected the use of seatbelt often or quite often while being a passenger. Almost 70 % of the youth has, at least occasionally, accepted a ride from an unknown driver and almost one third of the youth has been driven around by a drunk driver. The risks were more common amongst the students of the vocational schools. However, there were no notable differences between boys and girls.</p> <p>The campaign appealed to the youth and it was well-received. Jarmo's story was assessed to be the element with the most impact. Compassion, pity, sadness, anxiety and fear were the dominant emotions which surfaced due to the presentations. Both the students and the teachers estimated that the campaign can have an effect on young people's traffic behaviour. For example, 70 % of the youth who travelled without seatbelt quite often before the campaign assessed that the campaign had an effect on their seatbelt use. The presentation had been discussed in the class with the teachers afterwards and the presentation had sparked conversation also in the peer groups.</p> <p>The spring presentation was still remembered very well in the autumn. Two thirds of the people who answered the autumn survey estimated that the presentation had affected their traffic behaviour. This study could not be used, however, to demonstrate behavioural changes as a result of the campaign.</p>			
Key words			
Supplementary notes			
Title and number of series Liikenneturvan tutkimusmonisteita 102/2005		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-139-8
Pages 45	Language Finnish	Price	Availability public
Distributor Liikenneturva		Sponsoring organization Liikenneturva	

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	4
1. JOHDANTO	5
1.1. EIJÄNÄ ELÄMÄSSÄ –LIIKENNETURVALLISUUSESITYKSEN KUVAUS	5
2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET, MENETELMÄ JA AINEISTO	6
2.1. TAVOITTEET	6
2.2. TUTKIMUSMENETELMÄ JA KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS	6
2.3. TUTKIMUKSEN OSALLISTUJAT	8
3. TULOKSET	9
3.1. LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN ENNEN KAMPANJAA	9
3.1.1. Ajokortin omistus	9
3.1.2. Kokemukset vakavista liikenneonnettomuuksista	9
3.1.3. Liikenteeseen liittyvät riskit	10
3.1.4. Toiminta autonkuljettajana	12
3.2. KAMPANJAN VASTAANOTTO	16
3.2.1. Oppilaiden näkemykset	16
3.2.1.1. Esityksen vaikuttavimmat elementit	16
3.2.1.2. Esityksen herättämät tunteet	20
3.2.1.3. Esityksen arvioitu vaikutus liikennekäyttämiseen	21
3.2.1.4. Esityksen herättämät ajatukset ja saatu uusi tieto	23
3.2.2. Opettajien näkemykset	24
3.3. LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISESSÄ TAPAHTUNEET MUUTOKSET	28
3.3.1. Ajokortin omistus	29
3.3.2. Kokemukset vakavista liikenneonnettomuuksista	29
3.3.3. Liikenteeseen liittyvät riskit	30
3.3.4. Autoilevien nuorten liikenteeseen liittyvät riskit	35
3.4. ESITYKSESTÄ MIELEEN JÄÄNEET ASIAT	36
3.5. ESITYKSEN VAIKUTTAVUUS	38
4. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	41
Lähteet	44
Liitteet	

ESIPUHE

Liikenneturva järjesti huhti-toukokuussa 2005 lukioissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa eri puolilla Suomea liikenneturva-aiheisia Ehjänä elämässä -esityksiä. Turun yliopiston psykologian laitoksella tutkittiin esitysten vastaanottoa kouluissa ja mahdollisia turvallisuusvaikutuksia. Tutkimus perustui kolmena ajankohtana oppilaille suunnattuun kyselyyn sekä kyselyyn opettajille. Kiitokset koulujen oppilaille ja opettajille innokkaasta kyselyyn vastaamisesta. Kiitos myös koulujen rehtoreille, opettajille ja muulle henkilökunnalle avusta kyselyiden käytännön toteuttamisessa. Kyselyt toteutettiin huolellisesti ja myönteisellä suhtautumisella, vaikka aikataulu oli kiireinen. Vastausten huolellisesta koodaamisesta kiitos Tuija Lehtimäelle. Tutkimusta rahoitti Liikenneturva.

Turussa 31.10.2005

Tekijät

1. JOHDANTO

1.1. EHJÄNÄ ELÄMÄSSÄ –LIIKENNETURVALLISUUSESITYKSEN KUVAUS

Liikenneturva järjesti huhti-toukokuussa 2005 lukioissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa eri puolilla Suomea liikenneturva-aiheisia Ehjänä elämässä -esityksiä. Esityspaikkakuntina olivat esitysjärjestyksessä lueteltuina Vantaa, Oulu, Rovaniemi, Imatra, Riihimäki, Turku, Kuopio, Joensuu, Mikkeli, Ähtäri, Tampere ja Jyväskylä. Esityksen näki noin 4 500 pääosin 16-19 -vuotiasta nuorta. Kampanjan tavoitteena oli saada nuoret pohtimaan, miten vakavia seurauksia pienilläkin virheratkaisuilla voi olla ja miten he voivat omilla valinnoillaan vähentää riskiä joutua liikenneonnettomuuteen.

Noin 40 minuutin esitykset koostuivat seuraavista elementeistä:

- Poliisi kuvasi yhden autenttisen nuoren kuljettajan vakavan liikenneonnettomuuden esitutkintapöytäkirjan pohjalta. Yleisimmin kuvattu onnettomuus oli Kuopiossa muutama vuosi sitten tapahtunut usean nuoren kuolemaan johtanut onnettomuus. Poliisi saattoi Kuopion onnettomuuden sijaan kuvata myös jonkun muun, esim. jonkin esityspaikkakunnan läheisyydessä tapahtuneen nuoren kuljettajan onnettomuuden.
- Esityksen pääosuuden muodosti liikenteessä vammautuneen nuoren, Jarmon, kertomus omasta onnettomuudestaan, siihen johtaneista tekijöistä ja siitä, mitä olisi kannattanut tehdä toisin. Jarmo oli onnettomuudessa saanut pahoja vammoja mm. selkäänsä, niin että hän liikkuu pyörätuolilla.
- Lisäksi esitykseen liittyi valkokankaalle heijastettuja tietoisukumaisia tekstejä nuorten vakavista liikenneonnettomuuksista sekä kuvia kuolonkolareiden osallisista ajoneuvoista. Samanaikaisesti, kun valkokankaalle heijastettiin kuvia, salissa soi Bachin sellomusiikki. Esityssalit pyrittiin pimentämään.

Esitykseen liittyen Liikenneturva järjesti kullakin paikkakunnalla tiedotusvälineiden edustajille tiedotustilaisuuden nuorten liikenneturvallisuudesta.

Esitysajankohtien sopimisen yhteydessä oli esitetty toivomus, että kouluissa keskusteltaisiin mahdollisimman pian esityksen jälkeen sen herättämistä ajatuksista ja nuorten omista mahdollisuuksista lisätä sekä omaa että muiden tienkäyttäjien turvallisuutta (Huopalainen, 2005).

2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET, MENETELMÄ JA AINEISTO

2.1. TAVOITTEET

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten Ehjänä elämässä -liikenneturvallisuusesitys otettiin kouluissa vastaan ja mitä vaikutuksia - välittömiä ja pitkäkestoisia - esitys sai aikaan oppilaissa. Edelleen tutkimuksessa kartoitettiin myös opettajien näkemyksiä ko. esityksestä.

2.2. TUTKIMUSMENETELMÄ JA KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS

Ennen liikenneturvallisuusesitystä oppilailta kysyttiin heidän liikennekäyttäytymisestään kyselyllä 1 (liite 1). Kyselyllä pyrittiin kartoittamaan erityisesti, miten usein nuorten liikennekäyttäytymiseen sisältyi riskejä liittyen turvavyön käyttämättömyyteen, alkoholiin, liian suuriin nopeuksiin ja tuntemattoman kuljettajan kyytiin lähtemiseen. Kysely jaettiin oppilaiden täytettäväksi jollakin oppitunnilla ennen liikenneturvallisuusesitystä. Kyselyyn vastaaminen saatettiin toteuttaa myös joukkotilaisuudessa ennen kuin oppilaat lähtivät liikenneturvallisuusesitystä katsomaan. Koska lomakkeiden täyttäminen toteutettiin joko jonkin oppitunnin aikana tai muutoin valvotusti, niin oletettavasti jokseenkin kaikki lomakkeen saaneet vastasivat kyselyyn. Lomakkeita lähetettiin Turun ammatti-instituutin, Kuopion 5 lukion, Pohjois-Karjalan ammattiopiston, Mikkelin ammattiopiston, Ähtärin ammatti-instituutin sekä Ähtärin lukion oppilaille. Lomakkeita palautui yhteensä 1 155 (taulukko 1).

Tutkimuksessa mukana olleista 10 oppilaitoksesta arviolta yhteensä n. 1 300 oppilaan oli tarkoitus osallistua esitykseen (arviot perustuvat rehtorien tai muiden esityksen vastuuhenkilöiden arvioihin maksimiosallistujamäärästä). Kuopiossa esityksen ajankohta oli sikäli ongelmallinen, että esitykset olivat maanantaina aamulla kello 8 ja kello 9 ja esityspaikkana oli tässä tutkimuksessa mukana olleille vieras (ei oma) koulu. Lisäksi ennen ko. maanantaita oppilailla oli ollut 4 päivän pituinen loma. On todennäköistä, että pelkästä unohduksesta johtuen osa oppilaista ei osallistunut ko. esitykseen. Edellä mainittujen 10 koulun oppilaille jaettiin täytettäväksi kysely 2 (liite 2) liikenneturvallisuusesityksen jälkeen. Lomakkeella 2 kysyttiin, mitä mieltä oppilaat olivat esityksestä, mitkä olivat sen vaikuttavimmat elementit, miten oppilas arveli sen vaikuttavan omaan liikennekäyttäytymiseensä sekä mitä tunteita ja ajatuksia esitys herätti. Kyselyyn vastaaminen toteutettiin tavallisimmin jollakin oppitunnilla esityksen jälkeen, mutta osassa kouluja oppilaille jaettiin lomakkeet vastattavaksi omalla ajalla. Vastauslomakkeet toimitettiin koulun kansliaan tai toimistoon, josta ne lähetettiin keskitetysti tutkijalle Turkuun. Valtaosa oppilaista vastasi kyselyyn 2 samana päivänä kuin esitys oli ollut (69 % ammattioppilaitosten ja 74 % lukioiden oppilaista). Hajonta oli ammattioppilaitoksissa suurempaa (0-8 päivää) kuin lukioissa (0-2 päivää). Keskimäärin esityksestä oli vastaamisajankohtaan kulunut aikaa ammattioppilaitoksissa 1,3 päivää ja lukioissa noin puoli päivää.

Kesken tutkimuksen haluttiin vielä tarkemmin selvittää, saivatko oppilaat uutta tietoa nuorten liikenteessä liikkumisen riskeistä ja jos saivat, niin mitä. Toinen mielenkiintoinen kysymys oli, herättikö liikenneturvallisuusesitys keskustelua nuorten joukossa. Näiden asioiden selvittämiseksi kahteen oppilaitokseen (Ähtärin ammatti-instituutti ja Ähtärin lukio) lähetettiin kyselystä 2 toinen versio, johon oli lisätty em. aihepiireihin liittyvät kysymykset (liite 3).

Niille opettajille, jotka olivat mukana seuraamassa liikenneturvallisuusesitystä, jaettiin myös kyselylomake (liite 4), jossa kysyttiin opettajien näkemyksiä esityksestä.

Syyskuussa -05 koulujen alettua osaan kouluista otettiin uudelleen yhteys niiden oppilaiden tavoittamiseksi, jotka olivat nähneet kevään liikenneturvallisuusesityksen sekä todennäköisimmin vastanneet kyselyihin 1 ja 2. Kolmanteen kyselyyn koulut valikoituivat osittain sattumanvaraisesti. Koska pyrkimys oli tavoittaa noin 500 oppilasta kolmannessa kyselyssä, niin aiempien vastausten määrä ko. koulusta oli kuitenkin yksi valikointikriteeri. Näille oppilaille lähetettiin kysely 3 (liite 5), jossa kysyttiin samoja liikennekäyttäytymiseen liittyneitä asioita kuin kyselyssä 1. Tällä tutkimusasetelmalla pyrittiin kartoittamaan kampanjan mahdollisia pitkäkestoisia vaikutuksia. Näiden kahden kyselyn vertaamisella pyrittiin selvittämään tiettyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien asioiden yleisyyttä nuorilla ennen liikenneturvallisuusesityksen näkemistä ja esityksen jälkeen. Edelleen kysyttiin, muistivatko oppilaat nähneensä ko. esityksen ja jos muistivat, niin mitä siitä oli jäänyt mieleen ja oliko ko. esitys herättänyt keskusteluja nuorten parissa.

Vastaajilta ei kysytty missään tutkimuksen vaiheessa nimeä, mutta tunnistetietona käytettiin paikkakunnan, oppilaitoksen, vastaajan syntymäajan sekä sukupuolen muodostamaa 11 numeroista numerosarjaa. Tämän numerosarjan avulla pyrittiin muodostamaan ennen -jälkeen vastausparit (henkilö oli vastannut kyselyyn 1 ja 2 sekä toisaalta kyselyyn 1, 2 ja 3). Tutkimusaineistosta karsiutuivat ne vastaajat, jotka eivät olleet ilmoittaneet syntymäaikaansa tai sukupuoltaan. Samasta koulusta samana päivänä syntyneet samaa sukupuolta olevat jäivät myös tutkimusaineiston ulkopuolelle, ellei muutoin voinut (esim. käsialasta) varmasti päätellä kenen vastauksesta oli kyse. Tallentamatta jätettiin aina ne 2. tai 3. kyselyn vastaajat, joille ei löytynyt 1. kyselyn vastausta. Tämä luonnollisesti karsi vastausmääriä.

Kolmas kysely muodostui ongelmalliseksi kevään liikenneturvallisuusesityksen nähneiden oppilaiden tavoittamisessa. Luokaton lukio teki vaikeaksi selvittää, ketkä oppilaat olivat edellisenä keväänä esityksen nähneet ja kyselyyn vastanneet. Samoin ammattioppilaitoksissa oikean kohderyhmän löytäminen oli vaikeaa. Vastaajakatoa aiheutti joissakin ammattioppilaitoksissa se, että keväällä esityksen nähneistä oppilaista osaa ei syksyllä tavoitettu lainkaan, koska he olivat työssäoppimajaksoilla. Kolmannesta kyselystä karsiutuivat luonnollisesti pois myös ne oppilaat, jotka olivat päättäneet koulunsa tai vaihtaneet koulua kevään -05 jälkeen.

2.3. TUTKIMUKSEN OSALLISTUJAT

Kyselyn 2 vastauksia palautui 941 ja näistä 751:lle löydettiin myös kyselyn 1 vastaus (taulukko 1).

Kyselyn 3 vastauksia palautui 481. Näistä 306 henkilölle löytyivät myös kyselyiden 1 ja 2 vastaukset (57% kaikista ko. koulujen ensimmäiseen ja toiseen kyselyyn vastanneista). Nämä 306 oppilaan 1, 2 ja 3 kyselyn vastaukset muodostavat tutkimusjoukon ennen – jälkeen -tutkimusasetelmassa.

Opettajien vastauksia palautui 41 kappaletta.

Taulukko 1. Vastaajien määrät kussakin koulussa kyselyittäin. Suluissa %-osuudet, kuinka 2. kyselyn palauttanut vastasi suhteessa 1. kyselyn palauttaneisiin.

oppilaitos / tilaisuuden paikkakunta ja pvm	Kysely 1	Kysely 2		Kysely 3	
		palautuneet f (%)	1+2 kysely f	palautuneet f	1+2+3 kysely f
Turun ammatti-instituutti, Turku 4.5.-05	92	69 (75,0)	55	35	22
Kallaveden lukio, Kuopio 9.5.-05	43	44 (yli 100)	38	-	
Klassinen lukio, Kuopio 9.5.-05	30	17 (56,7)	15	-	
Linnapellon lukio, Kuopio 9.5.-05	112	99 (88,4)	82	70	36
Lyseon lukio, Kuopio 9.5.-05	134	89 (66,4)	82	119	75
Minna Canthin lukio, Kuopio 9.5.-05	99	87 (87,9)	79	-	
Pohjois-Karjalan ammatti-opisto, Joensuu 10.5.-05	312	221 (69,2)	133	58	36
Mikkelin ammattiopisto, Mikkelä 11.5.-05	92	89 (96,7)	80	-	
Ähtärin ammatti-instituutti, Ähtäri 16.5.-05	175	136 (77,7)	127	148	101
Ähtärin lukio, Ähtäri 16.5.-05	66	90 (yli 100)	60	51	36
YHTEENSÄ	1 155	941 (81,5)	751	481	306

Ensimmäiseen kyselyyn vastanneista ammattikoululaisia oli 671 (58 %) ja lukiolaisia 484 (42 %). Ensimmäiseen ja toiseen kyselyyn vastanneista ammattikoululaisia oli 395 (53 %) ja lukiolaisia 356 (47 %). Kaikkiin kolmeen kyselyyn vastanneista ammattikoululaisia oli 156 (52 %) ja lukiolaisia 147 (48 %).

Taulukossa 2 on esitetty vastaajien syntymävuodet oppilaitoksen mukaan. Vastaajien ikä koodattiin syntymävuoden ja kuukauden perusteella ensimmäisen kyselyn yhteydessä (toukokuussa) täytettyinä vuosina. Ammattioppilaitosten opiskelijat olivat keskimäärin hieman vanhempia kuin lukiolaiset ja iän hajonta oli myös suurempaa ammatillisissa oppilaitoksissa kuin lukioissa. Ammattioppilaitosten tyttöjen iän keskiarvo oli 19,1 vuotta ja pojilla se oli 17,6 vuotta (df=162, t=-3,42, p<.001). Lukiolaistyttöjen iän keskiarvo oli 16,8 ja poikien 17,1 vuotta (ei tilastollisesti merkitsevää keskiarvojen eroa tyttöjen ja poikien välillä). Iän moodiarvo oli 17 vuotta kaikissa muissa paitsi lukion tyttöjen joukossa, jossa se oli 16 vuotta.

Taulukko 2. Vastaajien syntymävuosien jakautumat.

Syntymävuosi	Ammattioppilaitokset		Lukiot	
-1985	83	12,6	7	1,4
1986	112	17,0	28	5,8
1987	256	38,9	160	33,3
1988	205	31,2	278	57,8
1989	2	0,3	8	1,7
	658	100,0	387	100,0

Puuttuvia tietoja ammattioppilaitosten oppilaista 8, lukioiden oppilaista 3

3. TULOKSET

3.1. LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN ENNEN KAMPANJAA

3.1.1. Ajokortin omistus

Pojilla oli ajokortti (mopo, traktori, mp tai auto) useammin kuin tytöillä ja ammattikoulun pojilla useammin mopon, traktorin sekä auton ajokortti kuin lukion pojilla (taulukko 3).

Taulukko 3. Kuinka monella prosentilla oli ajokortti ja erot ajokorttien omistuksessa kouluittain ja sukupuolittain.

	Ammattikoulu		Lukio		Tilastolliset erot	
	Pojat n=465	Tytöt n=151	Pojat n=219	Tytöt n=239	Koulu	Sukupuoli
Mopokortti	68,2	13,9	42,9	12,1	pojat*** tytöt-ns.	amm.*** lukio***
Traktori	47,2	8,8	22,1	3,4	pojat*** tytöt *	amm.*** lukio***
Moottoripyörä	19,0	4,7	14,6	0,0	pojat-ns. tytöt -	amm.*** lukio***
Auto	39,3	27,1	17,0	8,3	pojat*** tytöt***	amm.** lukio**

3.1.2. Kokemukset vakavista liikenneonnettomuuksista

Oppilailta kysyttiin, oliko hänelle itselleen tai mahdollisesti jollekulle läheiselleen sattunut vakava liikenneonnettomuus. Onnettomuuden vakavuutta ei määritelty lomakkeella mitenkään, vaan oppilaat saivat itse päättää, millainen on ”vakava” liikenneonnettomuus. Myöskään sanaa ”läheinen” ei määritelty tarkemmin. Kokemusta vakavista liikenneonnettomuuksista oppilailla oli melko paljon, vaikka niitä ei itselle ollutkaan juuri sattunut (taulukko 4). Esimerkiksi ammattikoulun tytöistä 46 % vastasi, että jollekulle heidän läheisistään oli sattunut vakava liikenneonnettomuus. Ammattikoulun pojat raportoivat useammin itselle tapahtuneista vakavista onnettomuuksista kuin muut ryhmät (taulukko 4). Läheisille tapahtuneita

onnettomuuksia raportoivat ammattikoulun oppilaat useammin kuin lukioiden oppilaat sekä poikien että tyttöjen ryhmissä.

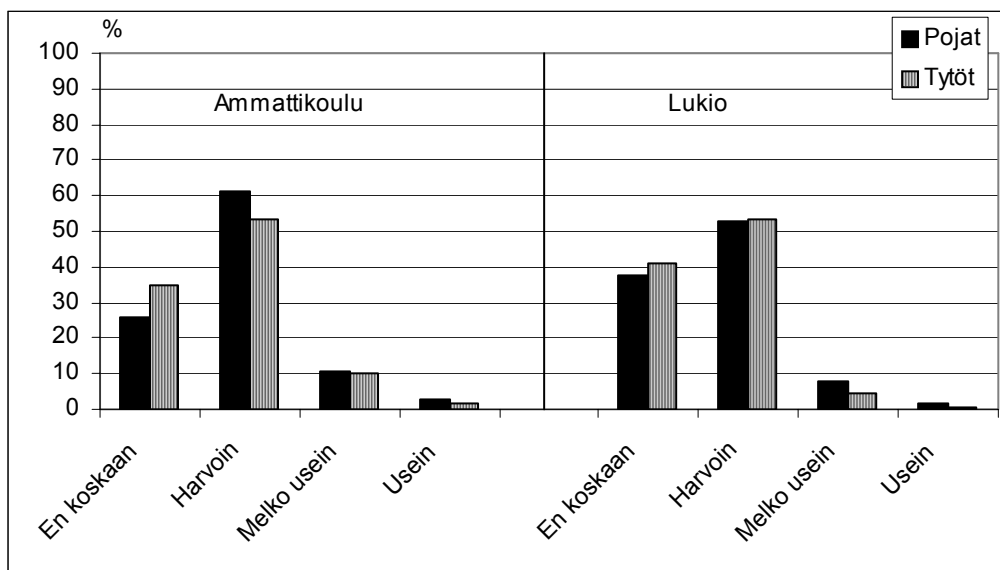
Taulukko 4. Kuinka monella prosentilla oli kokemusta joko itselle tai läheiselle tapahtuneesta vakavasta liikenneonnettomuudesta. Tilastolliset erot kouluittain ja sukupuolittain.

	Ammattikoulu		Lukio		Tilastolliset erot	
	Pojat n=465	Tytöt n=151	Pojat n=219	Tytöt n=239	Koulu	Sukupuoli
Itselle tapahtunut	9,6	4,4	4,0	2,1	pojat** tytöt-ns.	amm.* lukio-ns.
Läheiselle tapaht.	39,5	45,9	31,7	29,6	pojat* tytöt***	amm.-ns. lukio-ns.

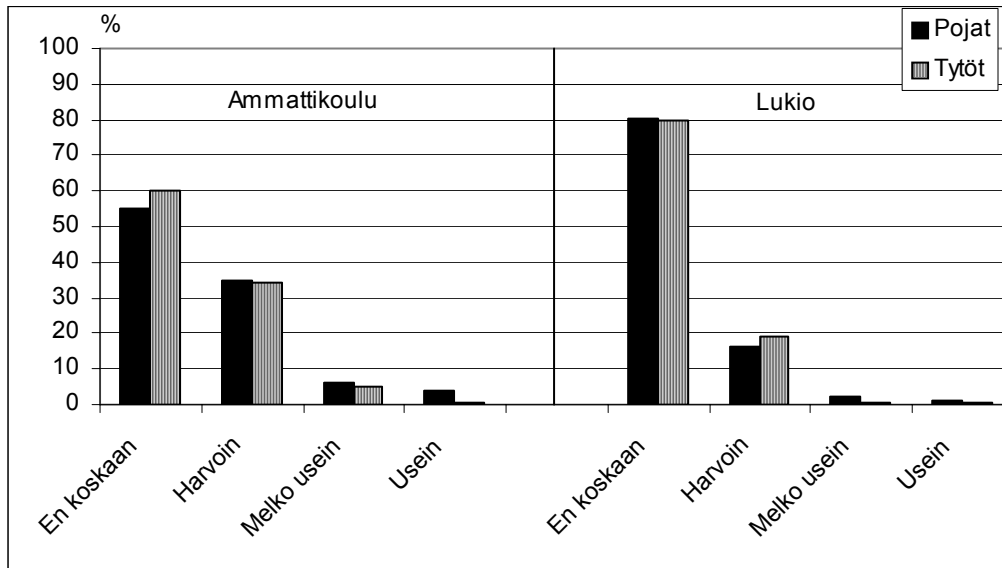
3.1.3. Liikenteeseen liittyvät riskit

Ennestään tuntemattoman kuljettajan kyytiin lähteminen oli melko yleistä nuorilla: kolme neljästä ammattikoulujen pojista ilmoitti lähteneensä ainakin joskus vieraan kyytiin, lukiolaistytöistäkin reilusti yli puolella oli kokemuksia vieraan kyytiin lähtemisestä (kuvio 1). Erot tyttöjen ja poikien välillä eivät olleet tilastollisesti merkitseviä, mutta ammattikoulujen pojat olivat lähteneet useammin vieraan kyytiin kuin lukiolaispojat ($df=3$, $\chi^2=10.76$, $p<.05$). Tyttöillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja vieraan kyytiin lähtemisessä koulujen välillä.

Alkoholia nauttineen kuljettajan kyydissä oli joskus ollut n. 40 % ammattioppilaitosten oppilaista ja n. 20 % lukioiden oppilaista (kuvio 2). Sukupuolten välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja, mutta koulujen välillä oli sekä poikien ($df=3$, $\chi^2=41.96$, $p<.001$) että tyttöjen ($df=3$, $\chi^2=23.24$, $p<.001$) ryhmissä.

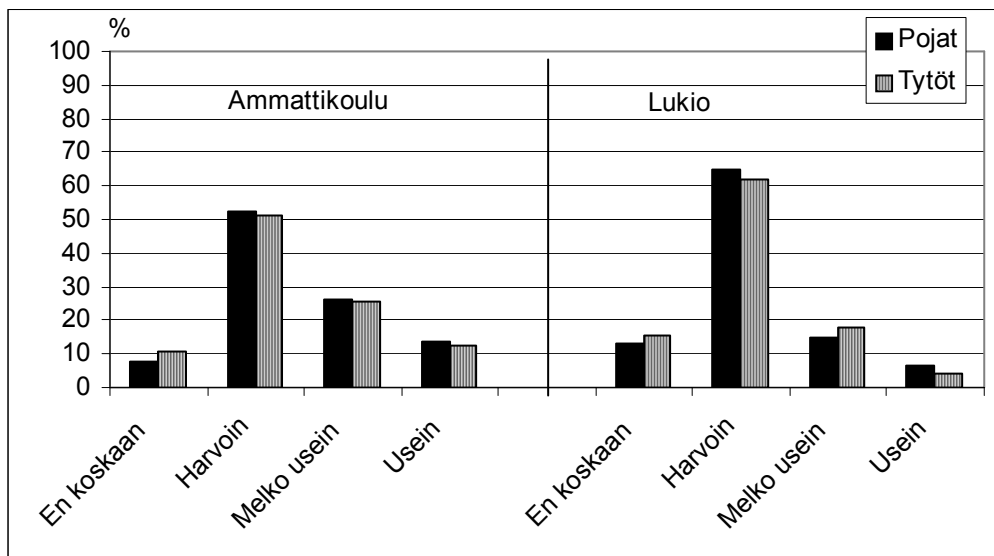


Kuvio 1. Kuinka usein olet lähtenyt sinulle ennestään tuntemattoman kuljettajan kyytiin (poislukien taksit).



Kuvio 2. Kuinka usein olet ollut alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan kyydissä.

Auton matkustajana ollessa turvavyö oli jäänyt joskus käyttämättä lähes 90 %:lla kaikista oppilaista. Melko usein tai usein se oli jäänyt käyttämättä 39 %:lla ammattioppilaitosten ja noin 23 %:lla lukioiden oppilaista (kuvio 3). Tyttöjen ja poikien välillä ei ollut eroa turvavyön käytössä.



Kuvio 3. Kuinka usein olet jättänyt käyttämättä turvavyötä auton matkustajana.

Kaikkia kolmea edellä mainittua liikenteeseen liittyvää riskiä (vieraan kyytiin lähteminen, alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan kyydissä olo sekä turvavyöttömyys) tarkasteltiin yhtäaikaaisesti muodostamalla summamuuttuja kolmeen kysymykseen vastaamisesta (taulukko 5). Summamuuttujan arvoa selitti parhaiten koulumuoto. Ammattioppilaitosten opiskelijat raportoivat enemmän liikenteen riskejä kuin lukioiden oppilaat. Myös mopokortin omistus oli yhteydessä riskikäyttäytymiseen niin, että mopokortin omaavat raportoivat enemmän riskikäyttäytymistä kuin muut. Sen sijaan oppilaiden sukupuolella, iällä, auto- tai mp-ajokortin omistuksella ei ollut yhteyttä raportoituun riskikäyttäytymiseen.

Taulukko 5. Raportoituihin liikenteen riskeihin (summamuuttuja) yhteydessä olleet tekijät. Varianssianalyysin tulokset.

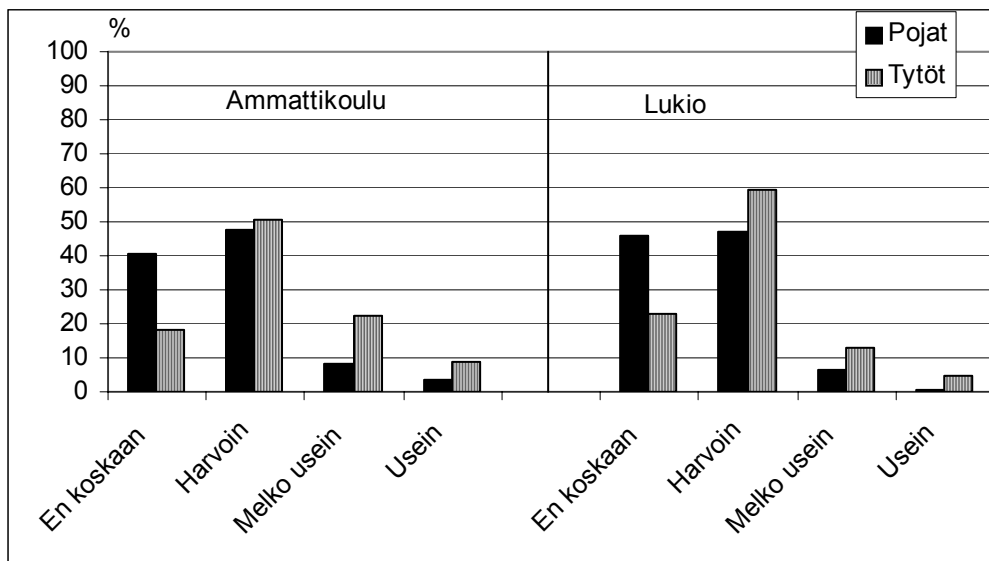
	DF	F	p<
Sukupuoli	1	0.44	ns.
Koulu	1	40.23	.001
Ikäryhmä	3	0.44	ns.
Moottoripyörän ajokortti	1	0.08	ns.
Auton ajokortti	1	0.00	ns.
Mopon ajokortti	1	5.30	.05

Malli: F=9.60, p<.001, R-Square= .073

Ikäryhmät: <17 v, 17 v, 18 v, 19 v ja >18 v

Matkustajana huomauttanut kuljettajalle liian kovasta vauhdista

Tytöt olivat huomauttaneet kuljettajalle liian kovasta vauhdista useammin kuin pojat (ammattikoulussa: $df=3$, $\chi^2=44.45$, $p<.001$; lukiossa $df=3$, $\chi^2=33.21$, $p<.001$; kuvio 4). Ammattioppilaitosten tytöt olivat vielä lukioiden tyttöjä useammin huomauttaneet kuljettajalle tämän liian suuresta nopeudesta ($df=3$, $\chi^2=10.63$, $p<.05$). Poikien ryhmässä oppilaitosten välillä ei ollut eroja.



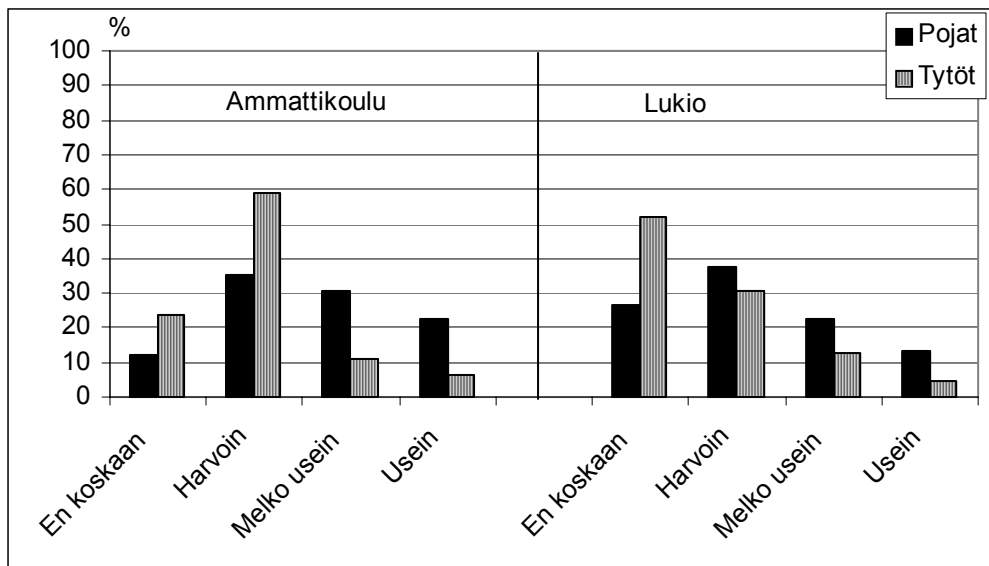
Kuvio 4. Kuinka usein olet matkustajana ollessasi huomauttanut kuljettajalle tämän ajaessa mielestäsi liian lujaa.

3.1.4. Toiminta autonkuljettajana

Autolla ajoon oikeuttava ajokortti oli useammin pojilla ($n=207$, 32 %) kuin tytöillä ($n=62$, 16 %) ja useammin ammattioppilaitosten opiskelijoilla ($n=213$, 36 %) kuin lukiolaisilla ($n=56$, 12 %) (Taulukko 3 sivulla 8). Lukiolaisista kyselyyn oli vastannut lähinnä vain 1. ja 2. vuosikurssin oppilaita, joten B-kortin edellyttämä 18-vuoden ikä ei vielä monellakaan ollut täyttynyt. Lomakkeella kysyttiin: "Mikäli sinulla on auton ajokortti, niin arvioi vielä miten usein sinulle on sattunut seuraavia asioita autolla ajaessasi". Kysymyksiin on vastannut kuitenkin enemmän oppilaita kuin ajokortillisten määrä olisi ollut. Tämä

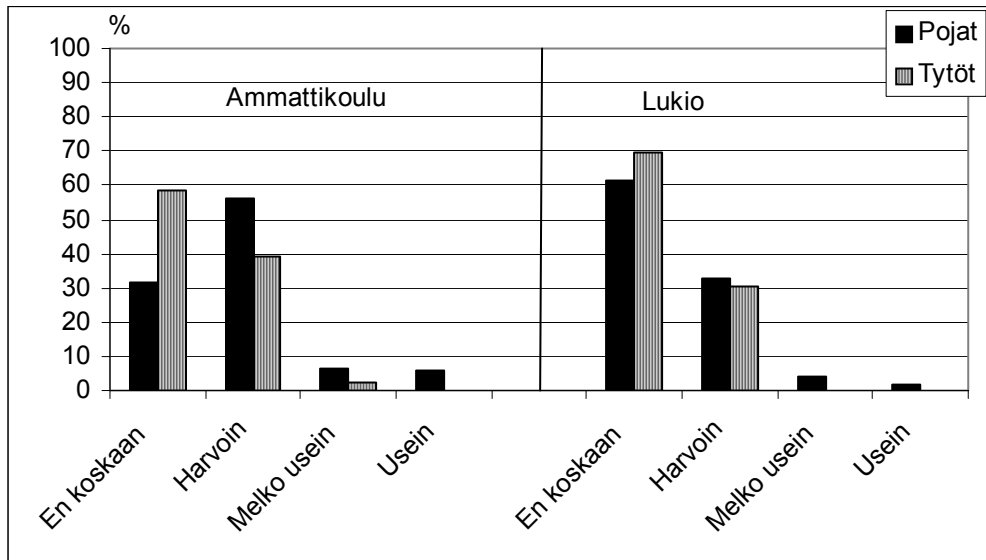
saattaa tarkoittaa sitä, että vastaajat eivät huomanneet kysymyksen alussa ollutta johdantoa ”Mikäli sinulla on auton ajokortti” tai että autolla oli ajettu ilman ajokorttia. Vastauksia ei kuitenkaan rajattu ajokortin omistuksen mukaan, vaan vastaajissa on siis sekä ajokortillisia (n. 80 %) että ajokortittomia (n. 20 %). Vastaukset saattavat osin tarkoittaa myös jollakulla muulla ajoneuvolla ajoa (esim. mopolla tai moottoripyörällä), mikäli vastaajat eivät olleet huomanneet kysymyksen alun johdantoa.

Ylinopeudella (enemmän kuin 15 km/h) ajaneita oli enemmän ammattioppilaitosten pojissa kuin tytöissä (df=3, $\chi^2=19.37$, $p<.001$; kuvio 5). Lukioissa ylinopeutta ajaneiden tyttöjen ja poikien osuuksissa ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa (ajokortillisten oppilaiden määrä oli myös huomattavasti vähäisempi kuin ammattioppilaitoksissa). Edelleen ammattioppilaitosten pojat raportoivat enemmän ylinopeudella ajoa kuin lukioiden pojat (df=3, $\chi^2=8.72$, $p<.05$; kuvio 5).

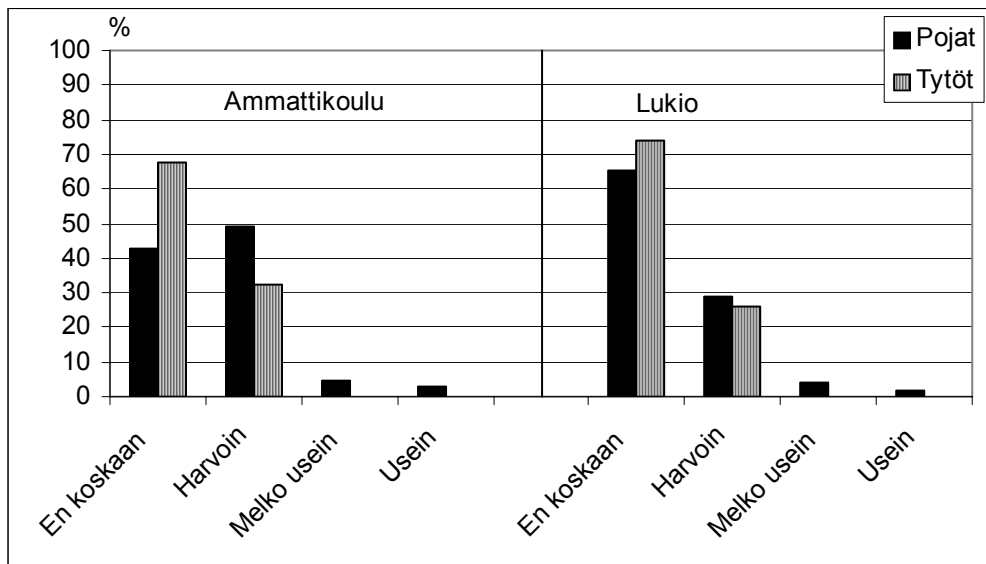


Kuvio 5. Olen ajanut yli 15 km/h ylinopeudella.

Vastausten mukaan nuoren toimiessa auton kuljettajana matkustajat olivat hyvin harvoin pyytäneet kuljettajaa ajamaan lujempaa tai hiljempää (kuviot 6 ja 7). Ammattioppilaitosten poikia oli kuitenkin muita ryhmiä useammin yritetty yllyttää tai hillitä ajonopeuden valinnassa. Ammattioppilaitosten poikia oli pyydetty ajamaan kovempaa ainakin joskus 68 %:ssa heidän vastauksistaan, lukion poikia vain 38 %:ssa vastauksia (df=3, $\chi^2=13.35$, $p<.01$). Vastaavasti hiljempää ammattioppilaitosten poikia oli pyydetty ajamaan ainakin joskus 57 %:n mukaan, lukion poikia 35 %:n mukaan (df=3, $\chi^2=8.46$, $p<.05$). Tyttöjen autolla ajon nopeuteen eivät matkustajat olleet juurikaan puuttuneet.

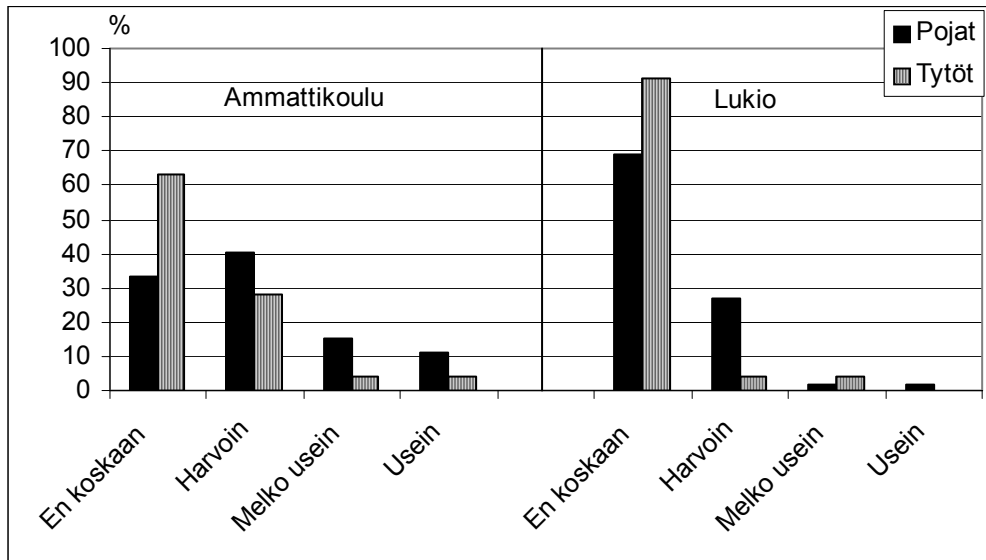


Kuvio 6. Matkustajat ovat ylyttäneet ajamaan lujempaa.



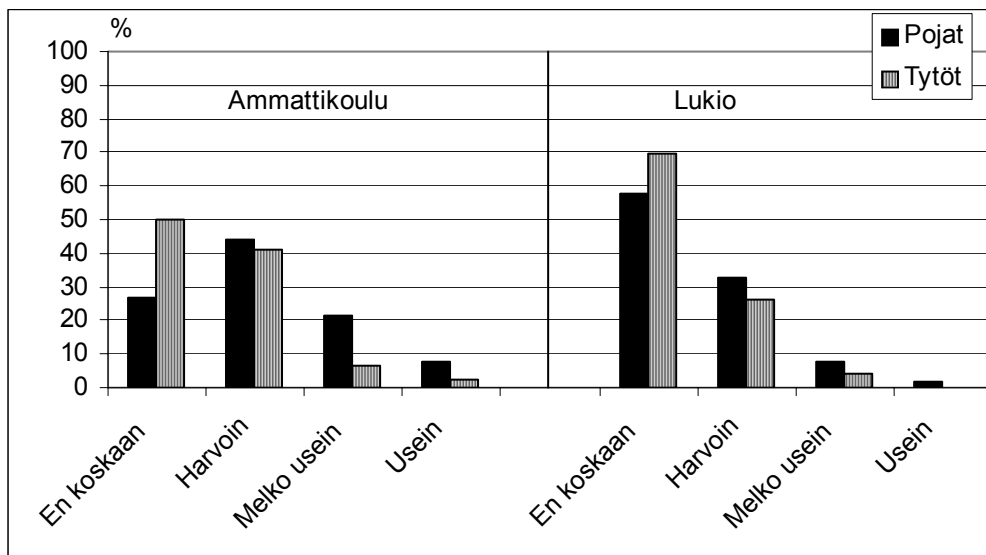
Kuvio 7. Matkustajat ovat pyytäneet ajamaan hiljempaa.

Ammattioppilaitosten pojat raportoivat useammin ajaneensa ilman turvavyötä kuin tytöt tai lukion pojat ($df=3$, $\chi^2=25.0$, $p<.001$; kuvio 8).



Kuvio 8. Olen ajanut ilman turvavyötä.

Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista raportoitiin melko vähän. Yli 90 % tytöistä ja lukion pojista ilmoitti, ettei ollut koskaan ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena. Ammattioppilaitosten pojista näin vastasi 80 %. Erot sukupuolten tai koulujen välillä eivät olleet tilastollisesti merkitsevät. Sen sijaan melko tavallista on nuorten mukaan, erityisesti ammattioppilaitosten poikien mukaan, että joku on yrittänyt haastaa heitä kilpailemaan liikenteessä (kuvio 9). Ammattioppilaitosten pojat raportoivat kilpailuun haastamista enemmän kuin muut ryhmät (ero pojilla koulujen välillä: $df=3$, $\chi^2=20.00$, $p<.001$, erot ammattikoulussa sukupuolten välillä: $df=3$, $\chi^2=13.09$, $p<.01$).



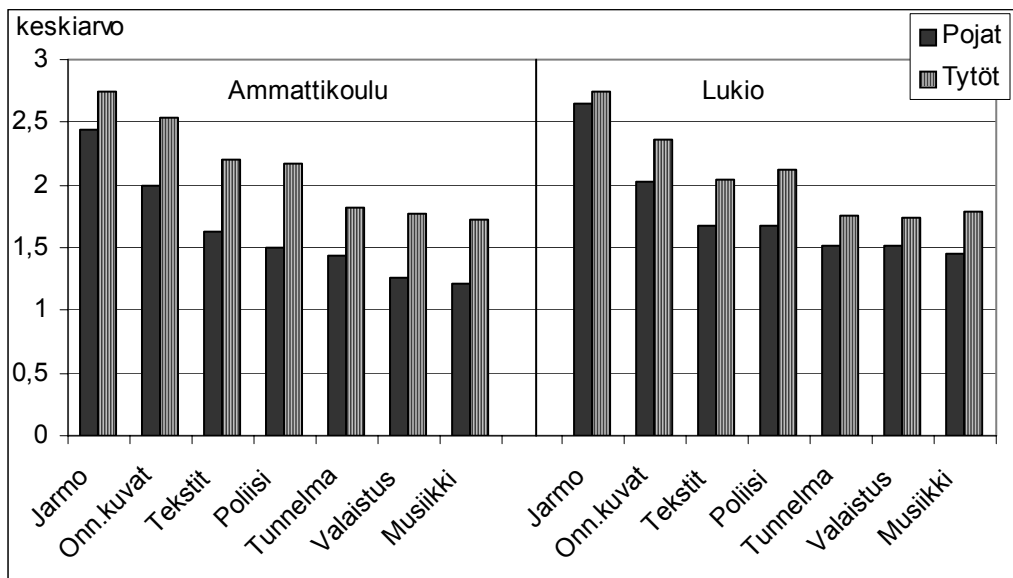
Kuvio 9. Toinen kuljettaja on yrittänyt liikenteessä haastaa minua kilpailemaan.

3.2. KAMPANJAN VASTAANOTTO

3.2.1. Oppilaiden näkemykset

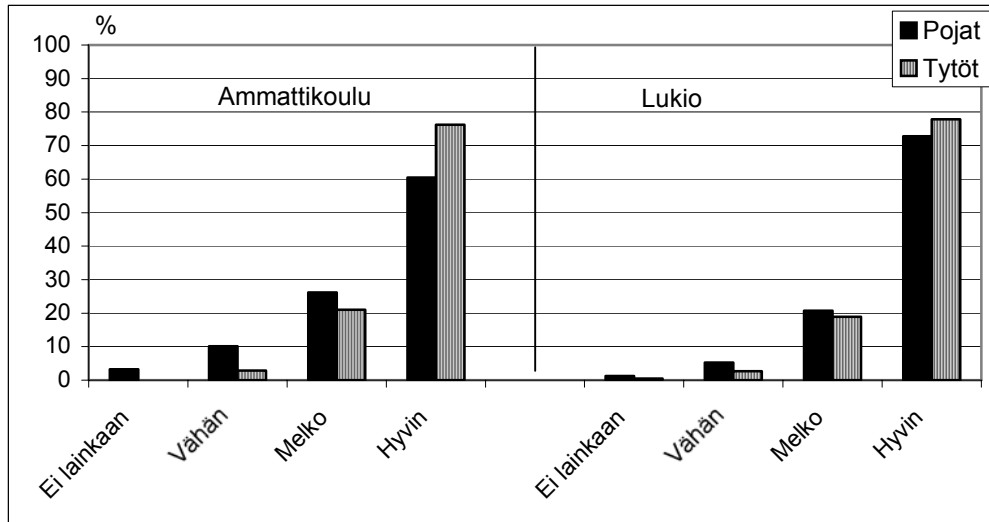
3.2.1.1. Esityksen vaikuttavimmat elementit

Oppilaita pyydettiin arvioimaan liikenneturvallisuusesityksen eri elementtien vaikuttavuutta neljäportaisella skaalalla (ei lainkaan vaikuttava – hyvin vaikuttava). Keskiarvotarkastelun mukaan liikenneturvallisuusesityksen ylivoimaisesti vaikuttavimmaksi elementiksi oppilaat mainitsivat Jarmon esiintymisen (kuvio 10). Vähiten vaikuttava elementti oli musiikki. Lukiolaispojat arvioivat Jarmon kertomuksen, poliisin kertomuksen sekä tilaisuuden musiikin ja valaistuksen vaikuttavammaksi kuin ammattikoulun pojat. Sen sijaan lukiolais- ja ammattikoulun tytöt eivät eronneet arvioissaan eri elementtien vaikuttavuudesta, paitsi onnettomuuskuvia ammattikoulun tytöt pitivät vaikuttavampina kuin lukioiden tytöt (df=290, t=2.03, p<.05). Tytöt pitivät yleisesti esityksen eri elementtejä vaikuttavampana kuin pojat (kuvio 10 ja kuviot 11-17). Koulumuotojen välillä ei ollut suuria eroja.



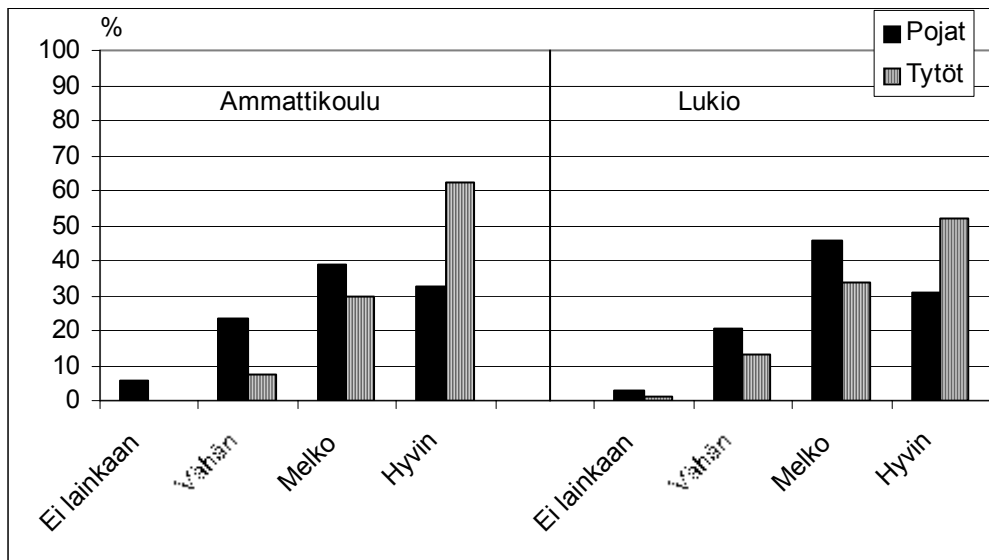
Kuvio 10. Liikenneturvallisuusesityksen eri elementtien vaikuttavuus, keskiarvot. Skaala: 0=ei lainkaan vaikuttava, 3=hyvin vaikuttava. Järjestetty ammattikoulun poikien vastausten mukaisesti.

Jarmon esiintyminen oli oppilaista keskimäärin 70 %:n (n=520) mukaan hyvin vaikuttava (kuvio 11). ”Ei lainkaan vaikuttavana” sitä piti ainoastaan vajaa 2 % vastaajista (n=12). Koulumuodon välillä oli ero poikien ryhmässä mutta ei tyttöjen ryhmässä. Lukioiden pojat olivat pitäneet Jarmon esitystä vaikuttavampana kuin ammattikoulun pojat (df=3, $\chi^2=8.44$, p<.05). Sukupuolten välillä oli ero ammattikoulussa mutta ei lukioissa. Ammattikoulun tytöt olivat pitäneet Jarmon esitystä vaikuttavampana kuin ammattikoulun pojat (df=3, $\chi^2=12.07$, p<.01).



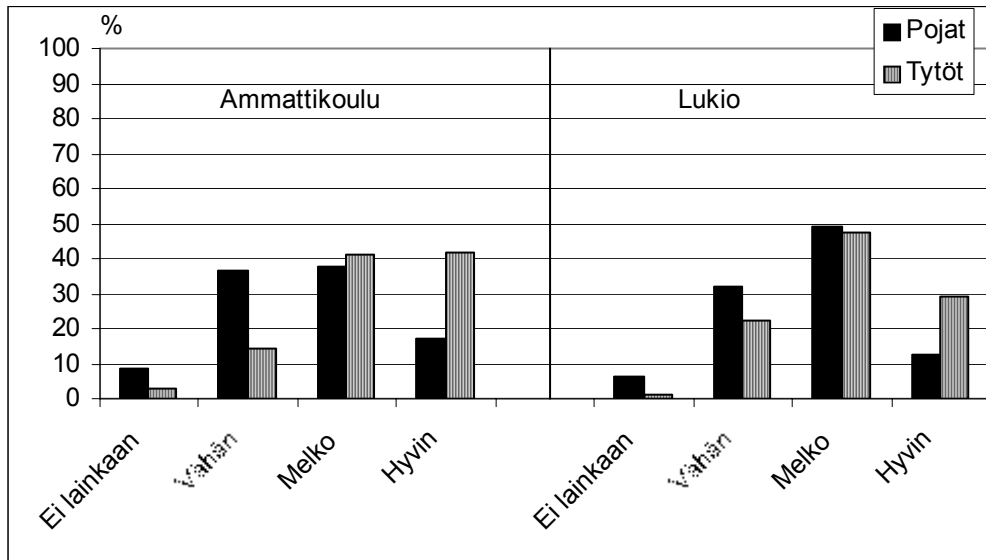
Kuvio 11. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet Jarmon esiintymistä.

Onnettomuuskuvien vaikuttavuudessa ei ollut koulujen välillä eroja, mutta molemmissa kouluissa tytöt olivat arvioineet onnettomuuskuvat vaikuttavammiksi esityksen elementeiksi kuin pojat (ammattikoulu: $df=3$, $\chi^2=34.31$, $p<.001$; lukio: $df=3$, $\chi^2=17.13$, $p<.001$; kuvio 12).



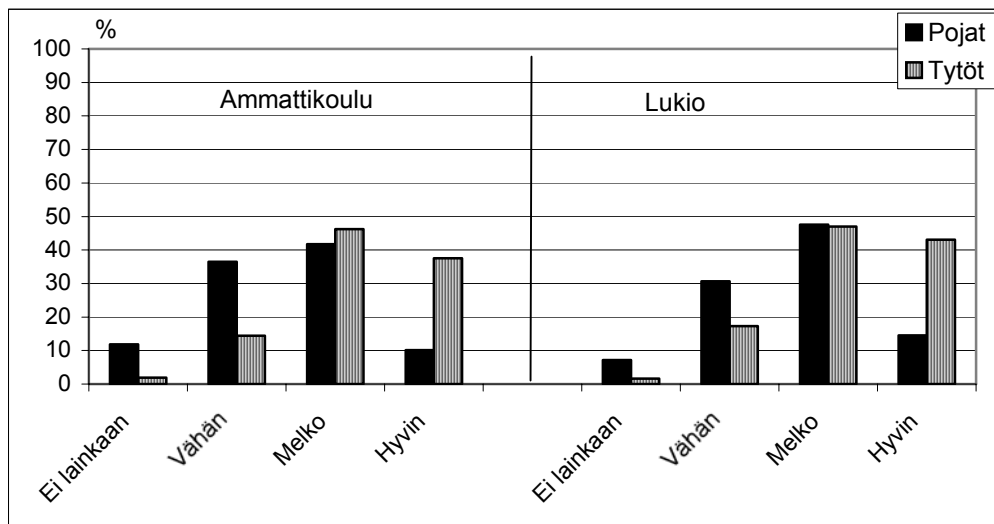
Kuvio 12. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet onnettomuuskuvia.

Onnettomuuskuviin liittyneiden tekstien vaikuttavuus oli tyttöjen mielestä ollut suurempi kuin poikien (ammattikoulu: $df=3$, $\chi^2=36.38$, $p<.001$; lukio: $df=3$, $\chi^2=22.0$, $p<.001$; kuvio 13). Koulujen välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja.



Kuvio 13. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet onnettomuuskuviin liittyneitä tekstejä.

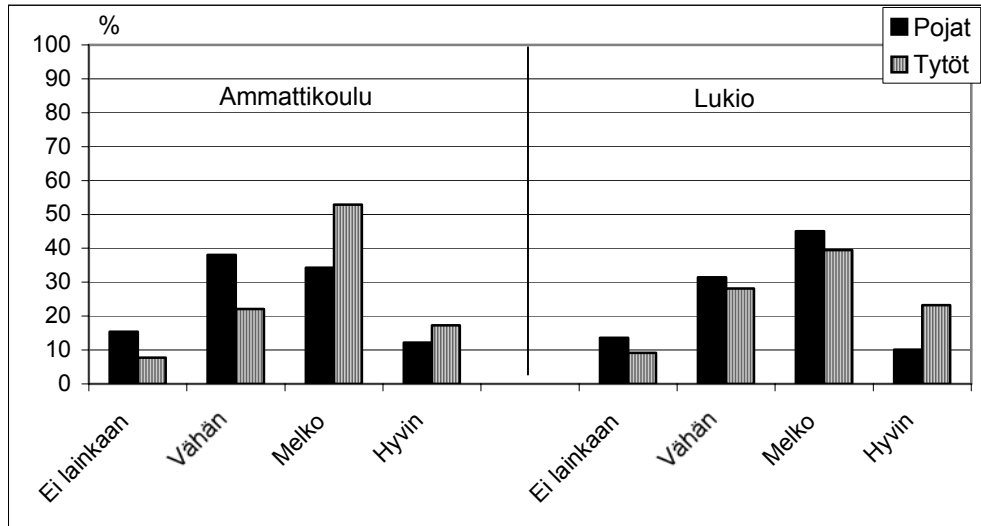
Myöskään poliisin kertomuksen vaikuttavuudessa ei ollut koulujen välillä eroja, mutta tytöt pitivät poliisin kertomusta vaikuttavampana kuin pojat (ammattikoulu: $df=3$, $\chi^2=53.75$, $p<.001$; lukio: $df=3$, $\chi^2=26.67$, $p<.001$; kuvio 14).



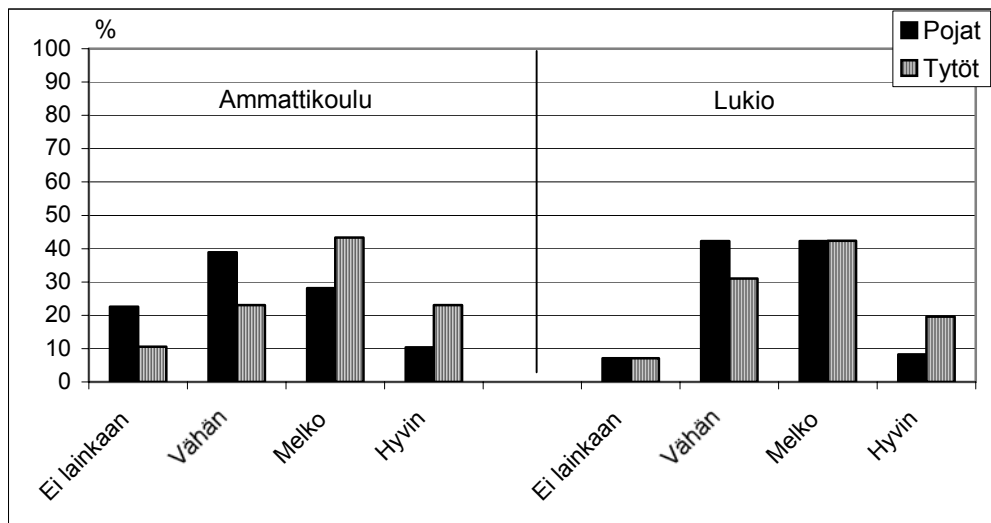
Kuvio 14. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet poliisin kertomusta.

Tytöt pitivät myös salissa vallinnutta tunnelmaa vaikuttavampana esityksen elementtinä kuin pojat (ammattikoulu: $df=3$, $\chi^2=17.33$, $p<.001$; lukio: $df=3$, $\chi^2=11.54$, $p<.01$; kuvio 15). Esityssalin tunnelmaan pyrittiin vaikuttamaan muun muassa valaistuksella ja musiikilla. Tytöt arvioivat myös valaistuksen ja musiikin vaikuttavamiksi kuin pojat (kuviot 16 ja 17). Koulumuotojen välillä oli ero poikien ryhmässä niin, että lukiodien pojat arvioivat musiikin ja valaistuksen olleen vaikuttavampi esityksen elementti kuin ammattikoulujen pojat ($df=3$, $\chi^2=13.02$, $p<.01$). Yksittäisten koulujen välillä oli todennäköisesti eroja siinä, miten tunnelmaa kyettiin vahvistamaan valaistuksella (esim. voitiinko esityssalia pimentää) ja musiikilla

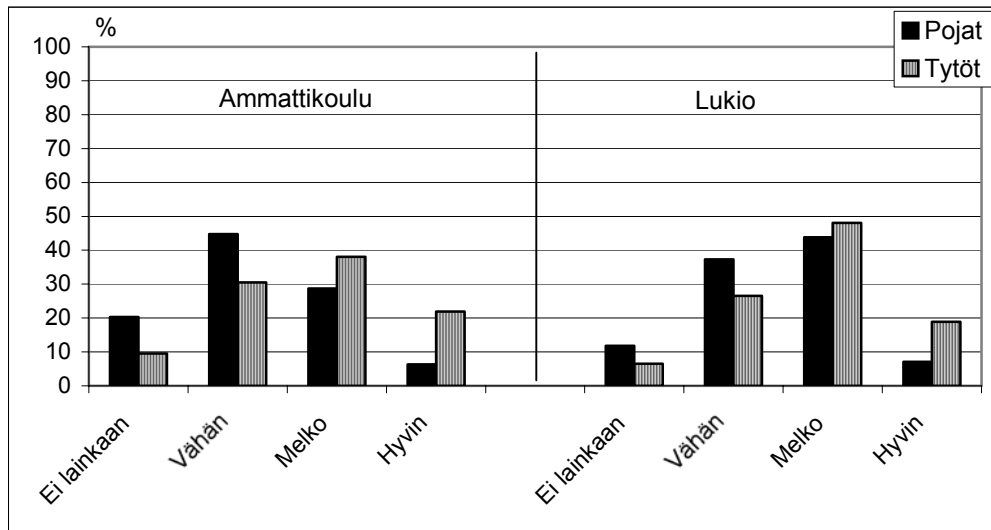
(miten äänentoisto toimi). Myös esityssalin koko ja tilaisuuteen osallistuneiden oppilaiden määrä olivat todennäköisesti yhteydessä tunnelmaan, ja nämä tekijät saattoivat vaihdella huomattavastikin eri esitystilaisuuksien välillä. Huomattava on kuitenkin, että vaikka musiikki arvioitiin keskimäärin vähiten vaikuttavaksi esityksen elementiksi, niin vain 13 % kaikista oppilaista arvioi sen ”ei lainkaan vaikuttavaksi” elementiksi.



Kuvio 15. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet esityssalissa vallinnutta tunnelmaa.



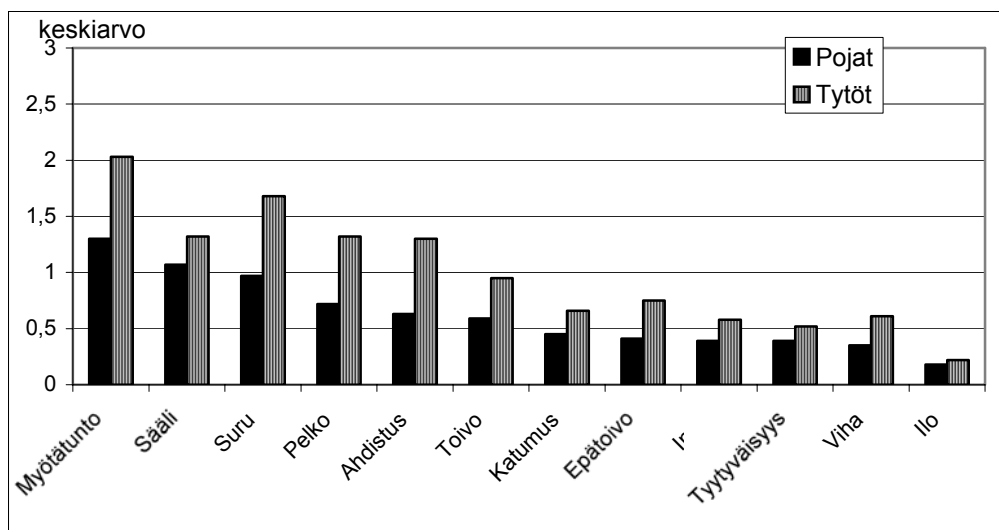
Kuvio 16. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet esityssalin valaistusta.



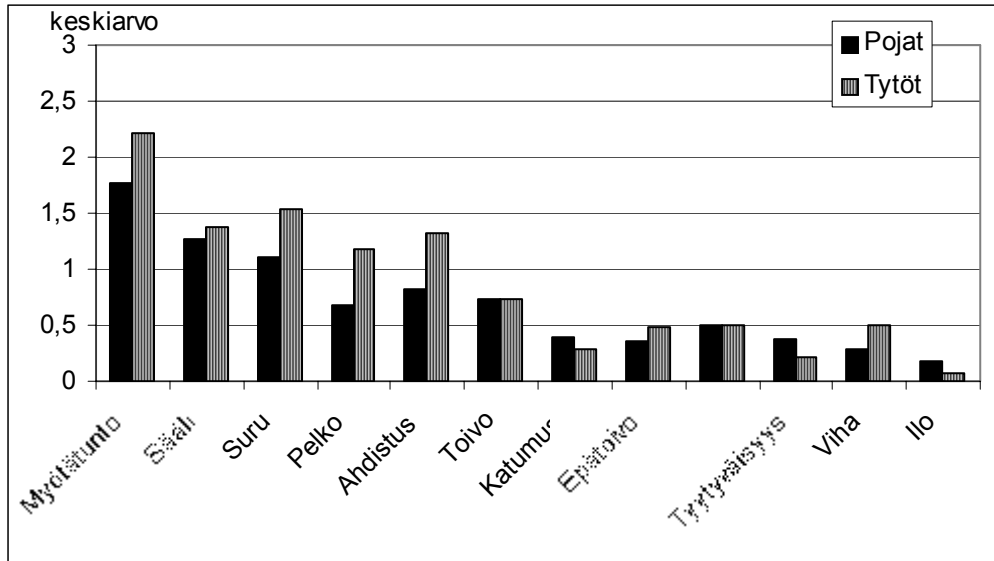
Kuvio 17. Vastausten jakautumat, miten vaikuttavana oppilaat olivat pitäneet esitettyä musiikkia.

3.2.1.2. Esityksen herättämät tunteet

Yleisesti tytöt raportoivat esityksen herättäneen tunteita enemmän kuin pojat: ammattioppilaitosten tytöt raportoivat kaikkia kysytyjä tunteita enemmän kuin pojat, lukioissakin valtaosaa tunteista tytöt raportoivat enemmän (kuviot 18 ja 19). Tunteista myötätunto, suru, sääli, pelko ja ahdistus olivat tavallisimmat tunteet, joita esitys herätti oppilaissa. Myötätuntoa esitys oli herättänyt ainakin vähän 69 %:ssa poikien ryhmästä ja 81 %:ssa tyttöjen ryhmästä. Pelkoa esitys oli herättänyt ainakin vähän 55 %:ssa poikien ryhmästä ja 79 %:ssa tyttöjen ryhmästä. Lukiolaispojat tunsivat enemmän myötätuntoa, mutta toisaalta myös enemmän ahdistusta kuin ammattioppilaitosten pojat. Muissa tunteissa ei oppilaitosten välillä ollut eroja poikien ryhmässä. Tyttöjen ryhmässä sen sijaan ammattioppilaitosten tytöt raportoivat enemmän katumusta ja epätoivoa sekä toisaalta iloa ja tyytyväisyyttä kuin lukioiden tytöt.



Kuvio 18. Kuinka paljon esitys herätti tunteita. Keskiarvot ammattikoululaisten vastauksista (n=268; mukana ei ole Ähtärin ammattikoulun vastauksia). Skaala: 0= ei lainkaan, 3=hyvin paljon. Järjestetty poikien vastausten mukaan.



Kuvio 19. Kuinka paljon esitys herätti tunteita. Keskiarvot lukiolaisten vastauksista (n=297; mukana ei ole Ähtärin lukion vastauksia). Skaala: 0= ei lainkaan, 3=hyvin paljon. Järjestetty ammattikoulujen poikien vastausten mukaan (kts.kuvio 18).

3.2.1.3 Esityksen arvioitu vaikutus liikennekäyttäytymiseen

Oppilailta kysyttiin myös, miten he arvioivat esityksen vaikuttavan heidän liikennekäyttäytymiseensä. Skaalana käytettiin 5-portaista asteikkoa: vähentää paljon, vähentää vähän, ei vaikutusta, lisää vähän sekä lisää paljon. Koska osa väittämistä oli myönteisiä (turvavyön käyttö ja rohkeus huomauttaa kuljettajalle liian suuresta nopeudesta) ja osa kielteisiä (vieraan kyytiin lähteminen ja juopuneen kyytiin lähteminen), niin vastaajista osa käytti asteikkoa todennäköisesti virheellisesti. Muutoin on vaikeasti tulkittavissa, että liikenneturvallisuusesitys olisi vastaajista 27 %:n mielestä lisännyt heidän vieraan kyytiin lähtemistään ja 35 %:n mielestä lisännyt heidän juopuneen kyytiin lähtemistään. Tämän sekaannuksen vuoksi vastauksia tarkasteltiin vain kolmiportaisesti: 0=eikä vaikutusta, 1=vaikuttaa vähän (vähentää vähän tai lisää vähän) ja 2=vaikuttaa paljon (vähentää paljon tai lisää paljon). Vaikutuksen suunnasta ei täten saada suoraa tietoa, mutta oletamus on, että ko. asioihin vaikutetaan kampanjalla liikenneturvallisuutta parantavaan suuntaan.

Vaikuttavuuden arvioita tarkasteltiin erikseen neljässä riskiryhmässä sen mukaan, miten oppilaat olivat raportoineet liikennekäyttäytymiseen liittyviä riskejä 1. kyselyssä: a) oppilas oli raportoinut, että omaan liikennekäyttäytymiseen ei sisälly lainkaan kyseistä riskiä (esim. turvavyön käyttämättömyyttä), b) riskiä sisältyy harvoin, c) riskiä sisältyy liikennekäyttäytymiseen melko usein tai d) riskiä sisältyy liikennekäyttäytymiseen usein (taulukko 6).

Taulukko 6. Kampanjan arvioitu vaikuttavuus turvavyön käyttöön, vieraan tai juopuneen kyytiin lähtemiseen sekä rohkeuteen huomauttaa kuljettajalle nopeudesta. Arviot riskiryhmittäin: a-ryhmä: henkilöllä ei lainkaan kyseistä riskiä omassa käyttäytymisessään, b-ryhmä: henkilöllä harvoin riskiä omassa käyttäytymisessään, c-ryhmä: henkilöllä melko usein riskiä omassa käyttäytymisessään ja d-ryhmä: henkilöllä usein riskiä omassa käyttäytymisessään.

	KAMPANJAN ARVIOITU VAIKUTTAVUUS						Ei 2.kyselyn vastausta tai puuttuva arvo
	Ei lainkaan		Vähän		Paljon		
	f	%	f	%	f	%	
Turvavyön käyttö							
a-ryhmä (n=86)	46	53,5	13	15,1	27	31,4	38
b-ryhmä (n=424)	214	50,5	111	26,2	99	23,3	225
c-ryhmä (n=171)	46	26,9	86	50,3	39	22,8	88
d-ryhmä (n=66)	25	37,9	29	43,9	12	18,2	48
Vieraan kyytiin lähtö							
a-ryhmä (n=258)	108	41,9	59	22,9	91	35,3	118
b-ryhmä (n=420)	202	48,1	145	34,5	73	17,4	230
c-ryhmä (n=57)	39	68,4	12	21,1	6	10,5	41
d-ryhmä (n=13)	8		4		1		11
Juopuneen kyytiin lähtö							
a-ryhmä (n=506)	191	37,8	61	12,1	254	50,2	249
b-ryhmä (n=202)	62	30,7	43	21,3	97	48,0	117
c-ryhmä (n=25)	8	32,0	4	16,0	13	52,0	21
d-ryhmä (n=14)	5		4		5		12
Rohkeus huomauttaa kuljettajalle nopeudesta							
a-ryhmä (n=249)	129	51,8	94	37,8	26	10,4	151
b-ryhmä (n=378)	119	31,5	184	48,7	75	19,8	201
c-ryhmä (n=85)	32	37,7	38	44,7	15	17,6	39
d-ryhmä (n=33)	10	30,3	5	15,2	18	54,5	10

Soluprosentteja ei ole laskettu, mikäli ryhmän (a, b, c tai d) koko on alle 20 henkilöä.

Oppilaat, jotka raportoivat, etteivät olleet koskaan jättäneet käyttämättä turvavyötä, eivät olleet koskaan juopuneen kyydissä eivätkä olleet koskaan huomauttaneet kuljettajalle tämän liian suuresta nopeudesta (a-ryhmä), arvioivat ryhmistä suhteellisesti useimmin, ettei kampanjalla ollut vaikutusta heidän liikennekäyttäytymiseensä. Heidän käyttäytymisensä oli jo (turvavöiden käytön sekä juopuneen kyytiin menon osalta) kampanjan tavoitteiden mukaista. Toisaalta sama a-ryhmä vastasi suhteellisesti useimmin, että kampanja kuitenkin vaikutti paljon heidän turvavyön käyttöönsä sekä vieraan kyytiin lähtöönsä. Tämä voidaan tulkita niin, että kampanja vahvisti heillä jo olemassa ollutta käyttäytymismallia. Ennen kampanjaa melko usein turvavöittä matkustaneista nuorista (c-ryhmä) 73 % arvioi, että kampanjalla oli vaikutusta heidän tulevaan turvavyön käyttöönsä. Usein turvavöittä matkustaneistakin yli 60 % arvioi kampanjalla olevan vaikutusta. Samoin ennen kampanjaa harvoin (b-ryhmä) tai melko usein (c-ryhmä) juopuneen kyytiin lähteneistä lähes 70 % uskoi kampanjalla olevan vaikutusta heidän tulevaan juopuneen kyytiin lähtöönsä.

Ajokortillisilta kysyttiin erikseen, miten he arvioivat esityksen vaikuttavan ajotapaansa. Kysymykset koskivat ylinopeudella ajamista ja juopuneena ajamista. Pojista 59 % arvioi, ettei esitys vaikuta heidän ylinopeudella ajoonsa, 24 % arvioi sen vaikuttavan vähän ja 17 % paljon. Tytöistä 53 % katsoi, ettei

esityksellä ole vaikutusta, 23 % arvioi sen vaikuttavan vähän ja 23 % paljon. Oppilaitosten tai sukupuolten välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja.

3.2.1.4. Esityksen herättämät ajatukset ja saatu uusi tieto

Oppilailta kysyttiin avoimella kysymyksellä, mitä ajatuksia esitys oli herättänyt heissä. Oppilaista 233 eli 31 % vastasi jotakin avoimeen kysymykseen. Vastauksista valtaosa painottui kommentteihin yleisestä varovaisuudesta liikenteessä tai että esitys oli herättänyt ajatuksia (62 % kaikista vastauksista). Rattijuopumukseen tai alkoholiin liittyviä vastauksia oli 57 (24 %). Esityksen teemoista esille tulivat vastauksissa myös ylinopeudella ajo (13 vastausta), vieraan tai humalaisen kyytiin meno (11 vastausta) sekä turvavyön käyttö (7 vastausta).

Osalta oppilaista (187 vastaajaa Ähtäristä), kysyttiin saivatko he uutta tietoa nuorten liikenteessä liikkumisen riskeistä. Oppilaista 77 % (141, 3 puuttuvaa vastausta) kertoi saaneensa ainakin vähän uutta tietoa, 23 % kertoi, ettei saanut mitään uutta tietoa. Koulujen välillä ei ollut eroja uuden tiedon saannissa, mutta ammatti-instituutin tytöt kertoivat useammin saaneensa uutta tietoa kuin ammattioppilaitoksen pojat ($df=3$, $\chi^2=9.031$, $p<.05$).

Erikseen kysyttiin avoimella kysymyksellä, mitä uutta tietoa he olivat saaneet. Niistä oppilaista, jotka kertoivat saaneensa uutta tietoa, 38 % ($n=54$) tuotti vastauksen. Suurin osa vastauksista (17 vastausta; 11 tyttöä, 6 poikaa) liittyi tietoon liikenneonnettomuuksista, niiden määrästä ja syistä:

- *No että kuinka paljon onnettomuuksia sattuu... N17*
- *Nuorten kolareiden määrästä. M 19*
- *Kuolee nuoria enemmän kuin luulin. M 18*
- *Et kuinka paljo nuoria kuolee/loukkaantuu ja miks? M 18*
- *Suurin osa onnettomuuksista sattuu viikonloppuisin. M 17*
- *Tilastot. N17*
- *Että niin paljo kuolee liikenneonnettomuuksis. N17*
- *Tilastot. N18*
- *Tosiaan niitä tapahtuu hirvittävän monelle ... N17*
- *Lähinnä lukuja ja muuta tarkkaa tilastoa. N17*
- *Onnettomuusalttius. M17*
- *Lähinnä onnettomuuden seurauksista. M17*
- *Onnettomuuksien syitä. N17*
- *Onnettomuuksien yleisyys. N18*
- *Paljonko kuolee vuosittain ja miten. N18*
- *Liikenneonnettomuuksiin johtavista syistä. N17*
- *Kuinka paljon onnettomuuksia nuorille tapahtuu. N17*

Yleisesti turvalliseen ajamiseen ja liikenteessä liikkumiseen liittyviä tekijöitä mainittiin 10 vastauksessa (8 tyttöä, 2 poikaa).

- *Voi selvitä kovastakin kolarista hyvin, jos pitää turvavöitä. N17*
- *Auton renkaiden huonon kunnon vaikutuksista. M17*
- *Kuolemaan johtaneista syistä.... N18*
- *Pitää kiinnittää entistä huolellisemmin tarkkaavaisuutta liikenteessä. N18*
- *Liikenteessä on muitakin. M18*
- *Aina pitää olla varovainen. N17*
- *Mitä tahansa voi tapahtua. N17*
- *Että se turvavyö voi tosiaankin auttaa niin paljon.. N19*

- *Pienestäkin ajovirheestä voi seurata suuria muutoksia elämässä. N17*
- *Pisti lähinnä miettimään erilaisia asioita. N19*

Alkoholista ja nopeuksista liikenteessä kertoi 10 oppilasta saaneensa uutta tietoa. Näistä aiheista uutta tietoa kertoi saaneensa poikkeuksellisesti useammin poika kuin tyttö (7 poikaa, 3 tyttöä). Kaikista muista aiheista tytöt kertoivat useammin saaneensa uutta tietoa.

- *Että jos otat ota kuski. M18*
- *Jos alkoholia on veressä joudutaan onnettomuuden sattuessa odottamaan leikkaukseen pääsyä kunnes OK. N34*
- *Jos otat, et aja. M17*
- *Älä aja päissään. M17*
- *Että moni nuori ajaa humalassa/päihteissä. Enemmän kolareita kun olisin arvannut. M17*
- *Alkoholin vaikutuksen alaisena ei tunne nopeuseroja. M17*
- *Kaahailun seuraukset, ensimmäinen elävä esimerkki (Jarmo). N17*
- *Ei saa ajaa lujaa. M19*
- *Ei kannata ajaa kännissä ja ylinopeutta. N18*
- *No että kannattaa ajaa hyvin rauhallisesti liikenteessä ja nopeusrajoitusten mukaan. M18*

Tietoa miesten ja naisten välisestä erosta liikenteessä ja liikenneonnettomuuksissa ilmoitti saaneensa 9 oppilasta (8 tyttöä, 1 poika)

- *Että poikien riski ajaa kolari on niin paljon tyttöjä suurempi. N18*
- *Nuorten miesten onnettomuusriski muihin ryhmiin verrattuna. M18*
- *Naisten liikenneonnettomuuksien tyyppiä. N17*
- *Miten miehet ovat noinkin paljon riskialttiimpia kuin naiset. N17*
- *Että nuoria miehiä kuolee liikenteessä 6 kertaa enemmän kuin nuoria naisia. N17*
- *Mitkä asiat liittyvät nuorten miesten ja naisten onnettomuuksiin. N18*
- *Mm. sukupuolten eroista onnettomuustilanteissa. N17*
- *Nuoret pojat ajavat useimmiten alkoholin vaikutuksen alaisena kuin tytöt. N17*
- *Siitä mitkä eri asiat vaikuttavat (nuorten) miesten ja naisten onnettomuuksiin. N17*

Yhdessä vastauksessa tuotiin esille uutena tietona se, kuinka romuksi auton voi saada:

- *Kuinka romuksi auton saa. M 18*

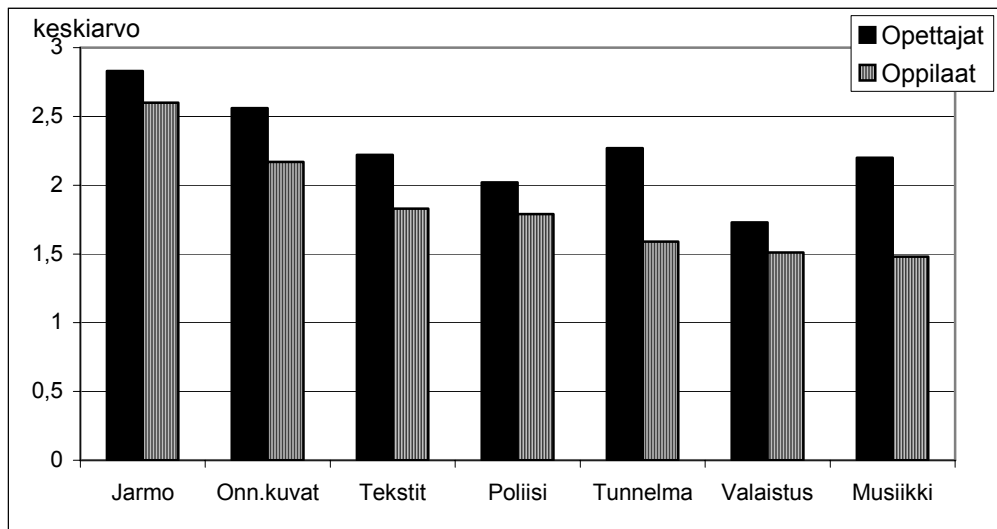
Seitsemässä vastauksessa joko ei eritelty uutta tietoa tai mainittiin, ettei varsinaisesti saanut mitään uutta tietoa (4 poikaa, 2 tyttöä):

- *Ei tiedä. M18*
- *Pyörätuoli ja selkäranka. M21*
- *Ei mitään merkittävää. N18*
- *Vaikka mitä. M17*
- *Ei varsinaista uutta, mutta tilastotiedot muistutti aika hyvin vanhasta tiedosta. 17*
- *Kaikka mahdollista. N17*
- *Kaikkaa pientä. M18*

3.2.2. Opettajien näkemykset

Liikenneturvallisuusesityksen nähneiltä opettajilta kysyttiin lomakkeella myös vaikutelmia ja näkemyksiä esityksestä. Vastauksia palautui kaikilta 5 paikkakunnalta. Vastauksista 31 (76 %) oli ammattioppilaitoksista ja 10 (24 %) lukioista. Vastaajista 56 % oli naisia ja 44 % miehiä.

Opettajilta kysyttiin arvioita esityksen eri elementtien vaikuttavuudesta samalla kysymyksellä kuin oppilailta. Opettajat arvioivat kaikki esityksen elementit vaikuttavammiksi kuin oppilaat, erityisesti tunnelman ja musiikin opettajat kokivat vaikuttavammaksi (kuvio 20). Toisaalta, opettajien arvioiden hajonta oli suurin nimenomaan musiikin ja valaistuksen vaikuttavuutta arvioitaessa. Valaistuksen koettu vaikuttavuus vaihteli riippuen esityspaikasta. Kaikkia saleja ei saatu pimennettyä toivotulla tavalla. Samoin musiikin vaikuttavuuteen oli todennäköisesti yhteydessä esitystilän koko, akustiikka ja äänentoistolaitteiden toiminta. Keskimäärin kuitenkin opettajat arvioivat viulukonserton hyvin vaikuttavaksi osaksi esitystä. Oppilaista se oli vähiten vaikuttava.



Kuvio 20. Keskiarvot eri elementtien vaikuttavuudesta esityksessä. Oppilaiden (n=748) ja opettajien (n=41) arviot järjestetty oppilaiden arvioiden mukaan vaikuttavimmasta vähiten vaikuttaneeseen.

Vastanneista 41 opettajasta 40 (98 %) uskoi kyseisellä liikenneturvallisuusesityksellä voitavan vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen. Tosin vastauksen perusteluissa tuotiin esille se, että vaikutus ei välttämättä ole kovin pitkäaikainen (6 vastausta):

- *Varmasti on vaikutusta hetkellisesti mutta pysyvät käyttäytymismallit tuskin muuttuvat yhden esityksen perusteella.*
- *Hetkellisesti, muisti lyhyt, seuraavalla "ryppyreissulla" ei enää valistusta muisteta - joku saattaa harkita tekojaan liikenteessä.*
- *Tulee varmasti "HETKELLISESTI" ajatuksia, mutta nuori mieli ei muista pitkään 45 min esitystä.*
- *Esitys vaikutti nuoriin, kaikki kuuntelivat hiljaa ja varmaan saivat ajattelemisen aihetta. Ne onnettomuudet, jotka sattuvat juopuneena eivät ehkä näin vähene. Humalassa tällaiset esitykset ym. valistus ei taida muistua mieleen.*
- *Saattaa vaikuttaa muutaman päivän.*
- *Uskon ainakin muutaman päivän ajan tunnelma jää mieleen. Ehkäpä myös kaasujalka kevenee sekä myös tienvarsilla näkyvät onnettomuuspaikkojen kynttilät yms. koskettavat jatkossa syvemmin.*

Perusteluissa, miksi uskoivat esityksellä voitavan vaikuttaa, opettajat toivat esiin konkreettisuuden ja sen, että esitys oli tehty juuri oikealle kohderyhmälle oikeaan aikaan. Erityisesti vastauksissa tuotiin esiin Jarmen kertomuksen vaikuttavuus:

- Jarmon omakohtaiseen kertomukseen nuorten on todennäköisesti helpohko samaistua - toivon ainakin. Tosin nuoria tuntien eivät välttämättä samaistuneet esittäjään tai onnettomuustilanteeseen.
- Jarmon kokemus lähellä opiskelijoita. Voisi sattua kelle tahansa.
- Toivoisin ainakin, että he tajuaisivat, miten pienellä voivat pilata oman tai toisen elämän. Jarmon kertomus toimikoon hyvänä varoittavana esimerkkinä. Hän toi myös esille sen, kuinka kova tuska oli kaverin selviämisen epätietoisuus. Onneksi kuitenkin hänkin selvisi.
- Toivottavasti voidaan – ainakin elävä esimerkki liikennevammautuneesta tuntuisi pysäyttävän.
- Jarmon esimerkki ja kertomus oli vaikuttava.
- Nuoren omakohtainen tarina itse kerrottuna on varmaan tehokkain tapa herättää ajatuksia. Ei moralisointia, vaan tosielämän vaikuttava kertomus.
- Todellinen ihmiskohtalo on oikeastaan ainoita väyliä nuorten tajuntaan.
- Jarmon omakohtainen kokemus ja kertomus ”puhuttivat” jokaista esitystä seurannutta.
- Asian ääreen pysähtyminen jo itsessään vaikuttaa. Ajattelua konkretisoi todenmukaiset kuvat, esimerkit ja omakohtaisen kokemuksen kuuleminen.
- Jarmon kertomus varmasti pysähdytti ajattelemaan – konkreettisuus vaikuttaa.
- Onnettomuuskuvat ja tekstitys ovat koskettavia. Onnettomuudessa itse ollut mies puhui nuorten käyttämää kieltä (uskottavuus).
- ”Live” –esitys aina vaikuttavampi kuin video tai lehtileike! Se on ”totta”, ”todellista” elämää, eikä terveysvalistusta, sanan huonossa merkityksessä. Nuoret sulkevat korvansa liiallisessa provosoinnissa.
- Kun asia esitetään nuorten kielellä ja tunteisin vetoavasti, se menee ”ihon alle” ja herättää nuoren ajattelemaan asioita.
- Tarvitaan hyvin konkreettista esitystä, jotta nuoriso (suuri osa) tajuaisi.
- Havainnollisuus.
- Oppilaani juuri ”sopivassa” iässä, joillekin jo sattunut onnettomuuksia.
- Oppilaamme ovat juuri oikeassa iässä tällaisen tietoisun esitykseen. Moottoripyörät / autot hallitsevat elämää.

Yleisemmän tason perustelut liittyivät mm. tiedon saantiin, ajatusten herättelyyn tai yksinkertaisesti vaikutelmaan, että näytti tehoavan:

- Tietoa todellisuudesta.
- Koskaan ei puhuta asiasta liikaa. Ilman turvavöitä ajaminen on kuulema muotia nuorison keskuudessa.
- Syy-seuraus –suhteet selkenevät.
- Seikkaperäisiä kertomuksia, joista jää mieleen jutunpätkiä jotka tietyissä tilanteissa palaa mieleen...
- Tilaisuus pysäytti ajattelemaan elämää!
- Saivat paljon ajattelemisen aihetta.
- Tarpeeksi lyhyt, selkeä.
- Onnettomuus voi tapahtua kenelle tahansa, ei voi luottaa omiin taitoihinsa. Oma asenne vaikuttaa varmasti eniten.
- Näytti vaikuttavan nuoriin.
- Kun luokassa opiskelijoiden kanssa tapahtumasta keskusteltiin, niin suurin osa opiskelijoista oli sitä mieltä, että vaikutusta oli.
- Uskoisin olevan paljonkin.

Opettajilta kysyttiin myös kommentteja tai ideoita, miten liikenneturvallisuusesitystä voitaisiin parantaa.

27 opettajaa tuotti vastauksen. Tosin näistä 7 vastauksessa todettiin, että esitys oli hyvä tuollaisenaan:

- Mielestäni toimi erinomaisesti juuri näin.
- Tämä oli erittäin hyvä.
- Kokonaisuutena oli aika hyvä, ettei isompaa parannettavaa mielestäni ole.
- Ok näin.
- Hyvä tuollaisenaan.
- Vaikea keksiä parantamisesityksiä. Mielestäni se on hyvä näin sekä sisällöllisesti

että ajallisesti.

- *Oikein hyvä näin.*

Parannusehdotukset liittyivät toisaalta esitysteknisiin seikkoihin

- *Esitysteknistä hiomista. Valaistus (tilat), mikrofonin käyttö. esityksen sujuvuus.*
- *Vaihtakaa musiikki...*
- *Musiikki ei vakuuttanut. Lisää esimerkkejä esim. mitä liittyi näytettyihin onnettomuusautoihin.*
- *Ääni olis tehostanut vielä tekstiä samanaikaisesti.*
- *Esityksen aloitus ja lopetus napakoiksi.*

sekä toisaalta sisältöön, mm. siten, että vuorovaikutusta olisi voinut hyödyntää paremmin

- *Tunnelma oli niin käsin kosketeltava, niin ehkäpä nuoret voisivat esittää myös omia ajatuksiaan= vaikkapa loppukeskustelu.*
- *Pienempiä ryhmiä, vähemmän oppilaita saliin.*
- *Hyvä tuollaisenaan. Ehkä mahdollisuus keskusteluun ja kysymyksiin vaikkapa poliisille voisi olla hyvä.*
- *Mielestäni muutama autonromun kuva riittäisi, ehkä vaarana oli jo "turtuminen" liian moneen kuvaan. Keskustelu – vuorovaikutus – kysymysmahdollisuus Jarmon ja oppilaiden välillä?!*

sekä että esitys olisi ollut astetta rajumpi

- *Ehkä vielä rajumpi shokkivaikutus voisi auttaa tai lisänä toinen omia kokemuksiaan kertova täydentäjänä.*
- *Nuoriso kestäisi varmasti järkyttävämpiäkin kuvia; yhtään ruumista ei näkynyt.*

Lisäksi toivottiin mm. matkustajan kertomusta kuljettajan näkökulman lisäksi ja videonpätkiä todellisista liikennetilanteista tai törmäyksistä:

- *Videopätkät todellisesta liikenteestä voisivat olla hyviä. Menehtyneen kanssa samassa autossa olleen tarina.*
- *Ottamalla mukaan esim. jokin mukana ollut matkustaja – takapenkillä vammautunut; Tyttö voisi olla toinen kertoja – "eihän tytöille satu mitään, pojat kaahaa."?*
- *Ehkä lisäämällä (syventämällä) onnettomuuksien vaikutuksia nuorten elämään, esim. vammautuneen kertomuksessa.*
- *Törmäysvideo havainnollistaisi vakuuttavammin.*
- *Videopätkä esim. ylinopeusajosta/poliisiin pysäytt.*
- *Ajonopeuksia ja rajoituksia alennettava.*
- *Jos aikaa niin kertomuksia, esim. mitkä nopeudet jo vammauttaa, ym!*
- *Ehkä voisi tuoda esimerkkejä siitä, miten reaktionopeus yms. heikentyy alkoholin myötä.*
- *Asennekasvatusta ei voi olla liikaa. Konkreettiset esimerkit, kuten tässä esimerkissä.*

Opettajilta kysyttiin edelleen, olivatko he keskustelleet oppilaidensa kanssa liikenneturvallisuusesityksen herättämistä ajatuksista. Vastaaajista 30 (73 %) kertoi keskustelleensa oppilaidensa kanssa. Opettajat vastasivat kyselyihin joko välittömästi tai muutaman päivän sisällä liikenneturvallisuusesityksestä, joten joissakin vastauksissa tuotiin esille se, että he eivät olleet vielä ehtineet keskustella esityksestä. Avoimella kysymyksellä pyydettiin mahdollisia kommentteja liittyen näihin keskusteluihin. Alla on lueteltu kaikki kommentit ryhmittämättä näitä millään tavalla:

- *Osittain "vanhaa" tietoa, joskin Jarmon puheenvuoro oli koskettava.*
- *Hyvä, koskettava, Jarmolla hyvä kerronta. "Katon kyllä kenen kyytiin nousen".*
- *Olipa vaikuttava esitys", "hyvä konkreettinen esitys", Keskusteltiin myös turvavyön käytöstä ja syistä, miksi ei käytetä. On kuulema "coolia" olla käyttämättä...*
- *Osaan vaikuttii niin, että arvioivat omaa liikennekäyttäytymistään uudelleen, mutta osaan ei vaikuttanut...*
- *Ei estänyt oppilasta ajamaan itseään hengiltä 4 päivää esityksen jälkeen.*

- *"Kuvat ja musiikki ennestään tuttua tavaraa. Loukkaantuneen nuoren esitys pysäytti ajattelemaan".*
- *Oli esityksen jälkeen varsin vakavaa porukkaa. Varsinkin Jarmon "kohtalo" näytti laittavan ajatukset liikkeelle.*
- *Opiskelijat eivät pitäneet musiikista ja olivat sitä mieltä, ettei pysyvää muutosta liikenteessä tapahdu.*
- *Vaikea aihe keskustella. Joillakin jo omakohtaisia kokemuksia läheisen onnettomuudesta.*
- *Toivoisin esityksestä tulevan jokakeväinen perinne. Asiasta ei voi puhua liikaa. Moni oppilas on kertonut omista vahinkotilanteistaan.*
- *Mietteliääksi pisti ainakin hetkeksi.*
- *Kaikki olivat pitäneet esityksestä.*
- *Jarmo livenä hyvä, sitä odotettiin, osa piti muuta "turhana". Asiasta oli lehdissä samaan aikaan, joten aiheesta oli juteltu kavereiden kanssa (ja jopa vanhempien!).*
- *Hyvä! Jatkaa, älkää luovuttako.*
- *Paikallaan ja tuskin unohtuu.*
- *Ei vielä ehtinyt.*
- *Kuvat vaikuttivat mukana oleviin nuoriin miehiin. Alkoholin vaikutuksessa ajaminen keskustelutti.*
- *Moraalikäsitykset ovat valitettavasti höltyneet myös näissä asioissa. Oli surullista keskustella ja kuulla, että kannissa ajelu on "normaalina". Tämä ei tietenkään koske kaikkia, mutta silti!*
- *Tuli paha olo (ihan fyysisesti), - pisti miettimään, - kannatti katsoa, - vaikuttaa asenteisiini, - olen varovaisempi.*
- *Osa vähättelee vaaraa ja uhoaa nuorten uholla, että eihän minulle voi sattua. Jos joukossa on onnettomuuden jotakin kautta kokenut, niin tilanne on aivan erilainen. Nopeudet ovat nuorille huumaa ja niistä kilpailaan ainakin puheissa.*
- *Pisti miettimään omaa "kohellusta".*
- *Vaikuttava, pelottava, panee miettimään.*

3.3. LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISESSÄ TAPAHTUNEET MUUTOKSET

Kyselyssä 3 syksyllä oppilailta kysyttiin, olivatko he nähneet keväällä liikenneturvallisuusaiheisen "Ehjänä elämässä" –esityksen (vaihtoehtoina kyllä, en, en muista). Kolmanteen kyselyyn vastanneista oppilaista 78 ei ollut nähnyt esitystä, eikä heille näin ollen löytynyt myöskään aikaisempia (kysely 1 ja kysely 2) vastauksia. Lisäksi 100 oppilaan vastaukselle ei jostain muusta syystä löytynyt aiempia vastauksia, eikä heidän kolmannen kyselyn vastauksiaan näin ollen koodattu lainkaan. Tämän kappaleen tulokset perustuvat 303 henkilön vastaajajoukkoon, joille siis löytyi aikaisemmat vastaukset (taulukko 7).

Vastaajista ammattioppilaitoksissa opiskeli 156 (51,5 %) ja lukiossa 147 nuorta (48,5 %). Ammattioppilaitosten opiskelijoista suurempi osa oli poikia kuin tyttöjä. Lukioissa opiskelleiden kyselyihin vastanneiden sukupuolijakautuma oli tasainen tyttöjen ja poikien välillä. Ammattioppilaitoksissa opiskelleet nuoret olivat hieman vanhempia kuin lukioissa opiskelleet. Poikien iän keskiarvo oli edellisissä 17,1 vuotta ja jälkimmäisissä 16,5 vuotta (df=184, t=5.08, p<.001). Tyttöjen iän keskiarvo oli ammattioppilaitoksissa 16,6 ja lukioissa 16,3 (df=59.7, t=3.14, p<.01). Ikä oli koodattu vain syntymävuoden perusteella, joten kevään ja syksyn kyselyissä nuoret olivat samanikäisiä.

Taulukko 7. Tutkimusjoukko liikennekäyttäytymisen muutosten tutkimuksessa. Henkilöt vastanneet sekä kevään että syksyn kyselyihin.

	Ammattioppilaitos		Lukio		Yhteensä	
	f	%	f	%	f	%
Poika	115	61,2	73	38,8	188	100
Tyttö	41	35,7	74	64,3	115	100
Yhteensä	156		147		303	

3.3.1. Ajokortin omistus

Tutkimuksen nuoret olivat iässä, jolloin mopo-, moottoripyörä- ja autonajokortteja hankitaan vilkkaasti. Näilläkin nuorilla kortteja omistavien osuudet olivat kasvaneet kesän 2005 aikana. Erityisesti ammattioppilaitosten poikien ryhmässä kaikkien ajokorttien omistus kasvoi, tytöillä ja lukiolaisilla lähinnä vain autonajokorttien määrä kasvoi (taulukko 8).

Taulukko 8. Ajokortillisten osuudet keväällä ja syksyllä

	AMMATTIOPPILAITOS			
	Pojat (n=115*)		Tytöt (n=41*)	
	Keväällä	Syksyllä	Keväällä	Syksyllä
Mopokortti	73,6	82,4	12,8	12,8
Traktori	56,7	63,3	5,1	5,3
Moottoripyörä	19,0	25,9	0	0
Auto	31,3	53,1	10,0	15,4

	LUKIO			
	Pojat (n=73*)		Tytöt (n=74*)	
	Keväällä	Syksyllä	Keväällä	Syksyllä
Mopokortti	43,7	44,4	6,9	6,8
Traktori	24,3	23,2	2,8	2,7
Moottoripyörä	14,3	15,9	0	1,4
Auto	9,9	15,6	2,7	4,1

*Vastaajajoukko ei ole aina täsmällisesti sama, vaan joko 1. tai 3. kyselyssä henkilö on saattanut jättää vastaamatta johonkin kysymykseen. Tämä selittää, miksi joissain luvuissa näyttää siltä kuin ajokortillisten osuus olisi vähentynyt kevästä syksyyn (esim. lukiopoikien traktorikortillisten osuus).

3.3.2. Kokemukset vakavista liikenneonnettomuuksista

Onnettomuuksiin joutuneiden osuus ei ollut kesän aikana kasvanut, ei myöskään niiden, joiden joku läheinen oli joutunut onnettomuuteen (taulukko 9). Luvuissa on pienistä vastaajamääristä johtuen jopa sellaista häilyntää, että onnettomuuksissa mukana olleiden osuus saattoi olla pienempi syksyllä kuin

keväällä oli ollut, vaikka vastaajina olivat samat henkilöt (ammattioppilaitosten tytöt ja pojat). Kyseessä saattaa olla raportoinnin epä johdonmukaisuudesta johtunut vaihtelu tai jonkun henkilön vastaamatta jättämisestä ko. kysymykseen jommassa kummassa kyselyssä.

Taulukko 9. Vakaviin onnettomuuksiin joutuneiden osuudet sekä niiden osuudet, joiden läheisille oli sattunut vakava onnettomuus kevään ja syksyn kyselyissä.

	AMMATTIOPPILAITOS			
	Pojat (n=115*)		Tytöt (n=41*)	
	Keväällä	Syksyllä	Keväällä	Syksyllä
Itselle tapahtunut	10,3	7,8	9,8	4,9
Läheiselle tapahtunut	45,7	47,4	41,5	41,5

	LUKIO			
	Pojat (n=73*)		Tytöt (n=74*)	
	Keväällä	Syksyllä	Keväällä	Syksyllä
Itselle tapahtunut	5,5	9,6	1,4	2,7
Läheiselle tapahtunut	34,7	29,2	32,4	36,5

*Vastaajajoukko ei ole aina täsmällisesti sama, vaan joko 1 tai 3. kyselyssä henkilö on saattanut jättää vastaamatta johonkin kysymykseen.

3.3.3. Liikenteeseen liittyvät riskit

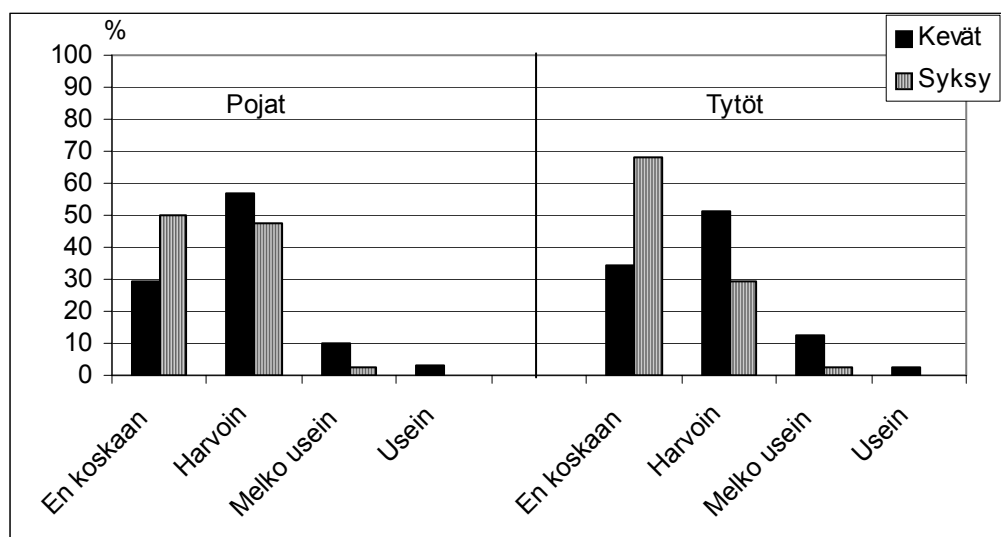
Syksyn kyselyssä kysyttiin liikenteeseen liittyvien riskien yleisyyttä samoilla kysymyksillä kuin keväällä. Riskien yleisyyttä pyydettiin arvioimaan kesän 2005 ajalta. Eroa vastaajien riskien yleisyydessä keväällä ja syksyllä testattiin toistettujen mittausten t-testillä (taulukko 10). Nuoret olivat raportoineet kesän 2005 ajalta vähemmän tuntemattoman henkilön kyytiin lähtemistä sekä turvavyön käyttämättömyyttä matkustajana ollessaan kuin kevään kyselyssä. Nuoret raportoivat myös kuljettajalle huomauttamista liian suuresta nopeudesta harvemmin syksyn kyselyssä kuin kevään kyselyssä.

Vastausten jakautumia tarkasteltaessa voitiin todeta, että riskien useuden raportoinnissa erityisesti luokka ”en koskaan (kertaakaan)” kasvoi kolmannessa kyselyssä verrattuna 1. kyselyyn (kuviot 21-28).

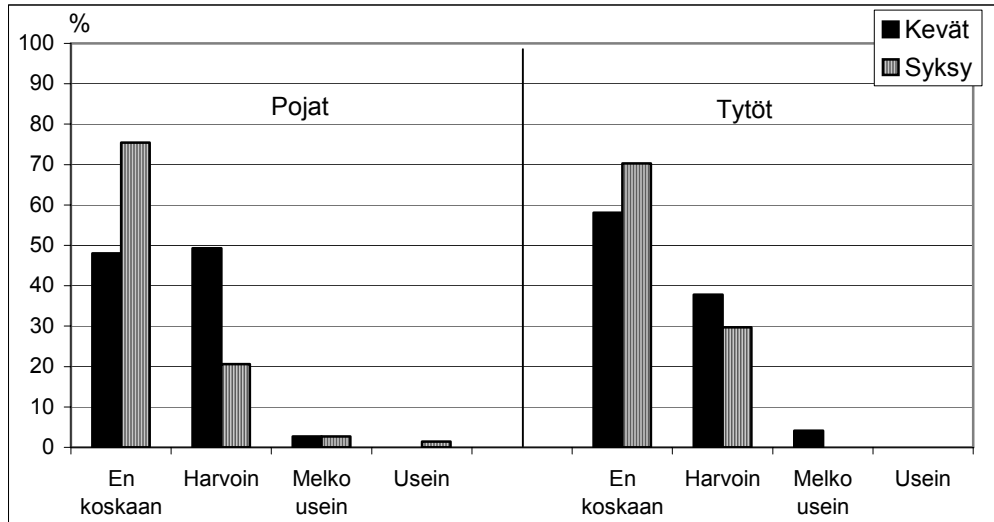
Taulukko 10. Liikenteeseen liittyvien riskien ero kevään mittauksesta syksyn mittaukseen. Mikäli eron keskiarvona on positiivinen luku, kyseistä asiaa on syksyn kyselyssä raportoitu vähemmän kuin kevään kyselyssä.

	Eron keskiarvo	t	tilastoll.merkitsevyys
AMMATTIOPPILAITOSTEN POJAT			
Tuntemattoman henkilön kyytiin lähtö	0,247	3,54	.001
Juopuneen henkilön kyytiin lähtö	0,100	1,62	ns.
Turvavyöttömyys matkustajana	0,389	4,83	.001
Huomauttanut kuljettajalle nopeudesta	0,197	2,49	.05
AMMATTIOPPILAITOSTEN TYTÖT			
Tuntemattoman henkilön kyytiin lähtö	0,162	2,25	.05
Juopuneen henkilön kyytiin lähtö	0,068	1,69	ns.
Turvavyöttömyys matkustajana	0,311	4,33	.001
Huomauttanut kuljettajalle nopeudesta	0,284	3,18	.01
LUKIOIDEN POJAT			
Tuntemattoman henkilön kyytiin lähtö	0,353	5,43	.001
Juopuneen henkilön kyytiin lähtö	0,017	0,26	ns.
Turvavyöttömyys matkustajana	0,148	2,29	.05
Huomauttanut kuljettajalle nopeudesta	0,233	2,85	.01
LUKIOIDEN TYTÖT			
Tuntemattoman henkilön kyytiin lähtö	0,488	3,86	.001
Juopuneen henkilön kyytiin lähtö	0,317	2,96	.01
Turvavyöttömyys matkustajana	0,220	2,29	.05
Huomauttanut kuljettajalle nopeudesta	0,366	2,93	.01

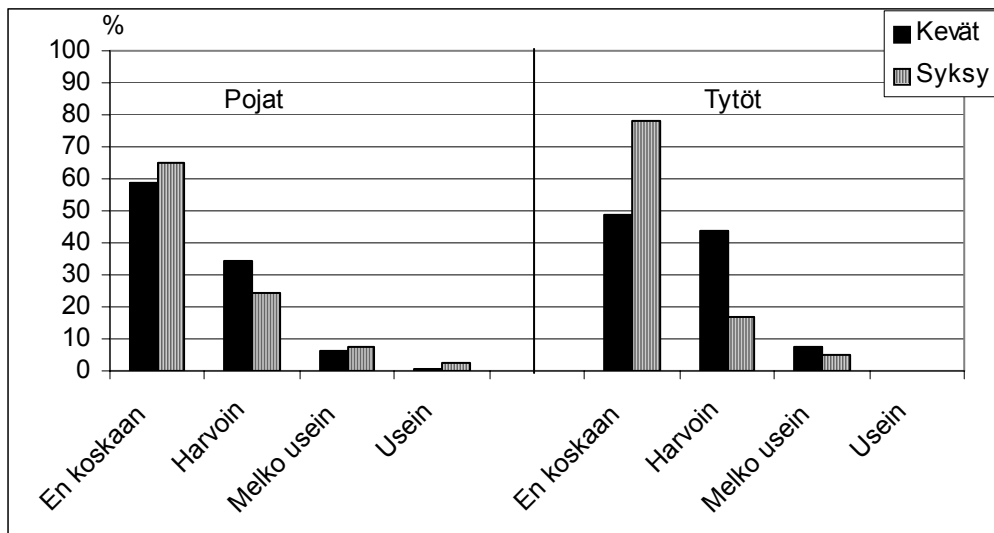
Alkuperäiset kysymykset liitteissä 1 ja 5.



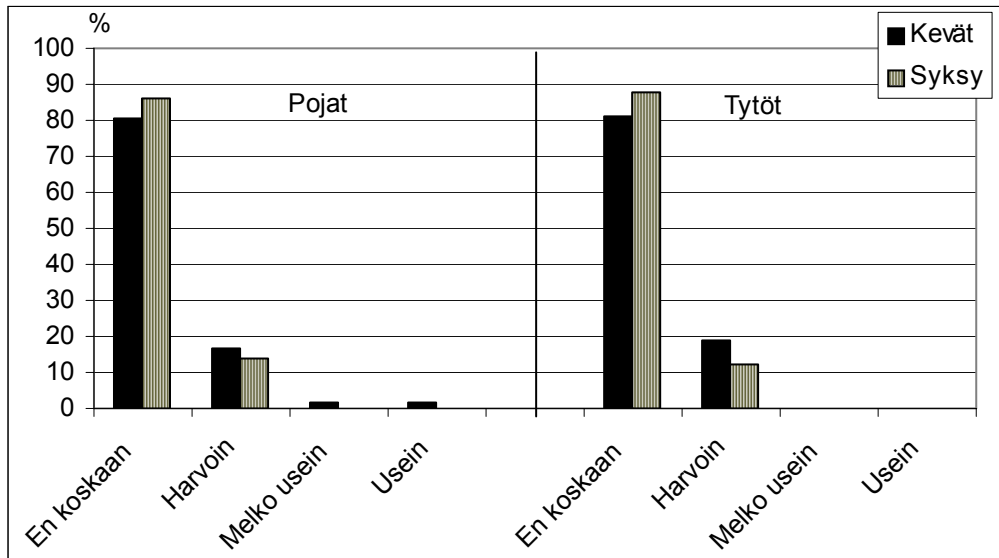
Kuvio 21. Ammattioppilaitosten oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen: "Kuinka usein olet lähtenyt sinulle ennestään tuntemattoman henkilön kuljettaman auton kyytiin (pl taksit)?" Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritelty "kesän 2005 aikana".



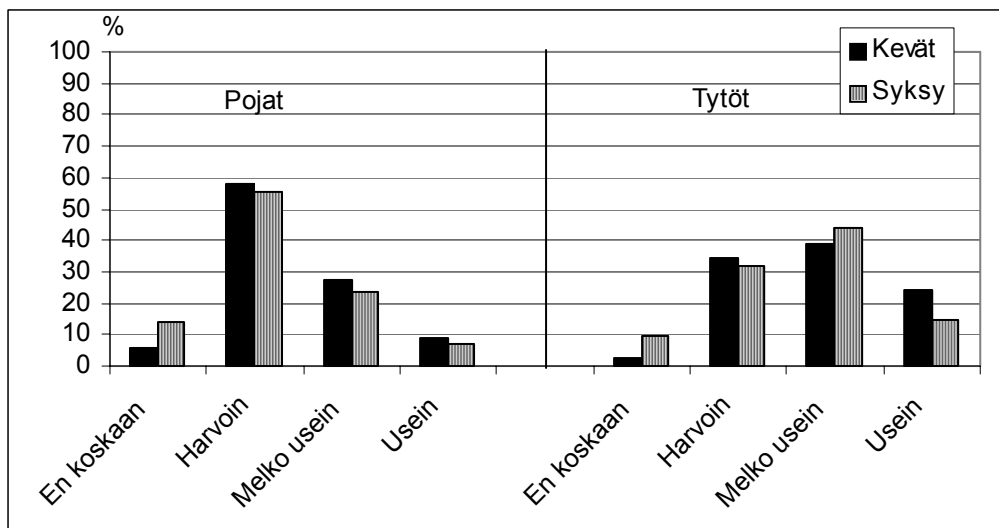
Kuvio 22. Lukioiden oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen: "Kuinka usein olet lähtenyt sinulle ennestään tuntemattoman henkilön kuljettaman auton kyytiin (pl taksit)?" Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritelty "kesän 2005 aikana".



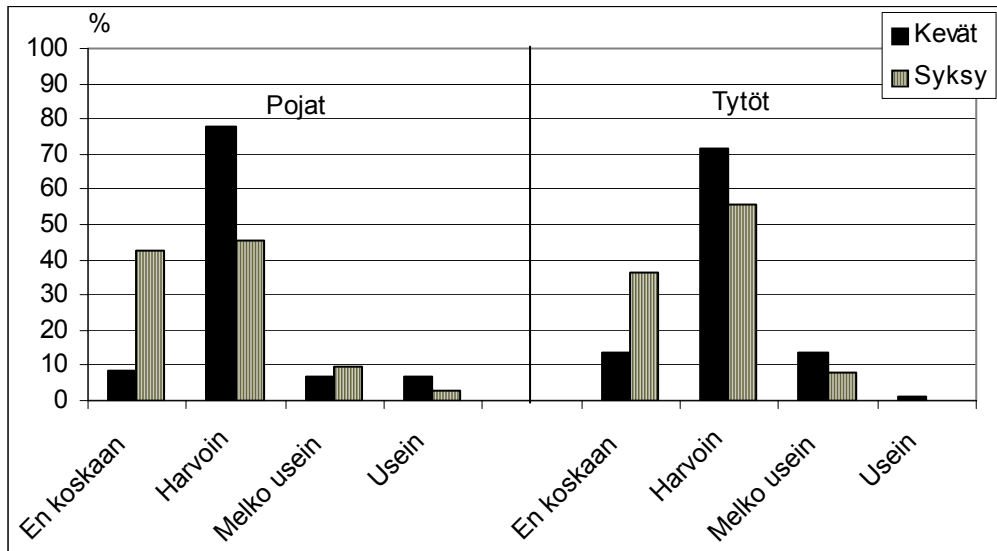
Kuvio 23. Ammattioppilaitosten oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen: "Kuinka usein olet ollut alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan kyydissä?" Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritelty "kesän 2005 aikana".



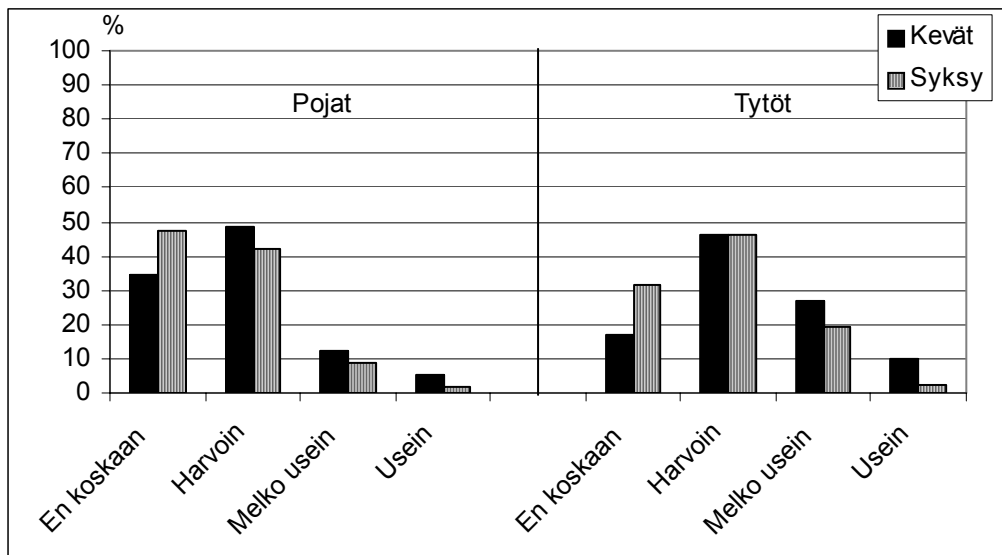
Kuvio 24. Lukioiden oppilaiden vastausten jakautumat kysymykseen: ”Kuinka usein olet ollut alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan kydyssä?” Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritelty ”kesän 2005 aikana”.



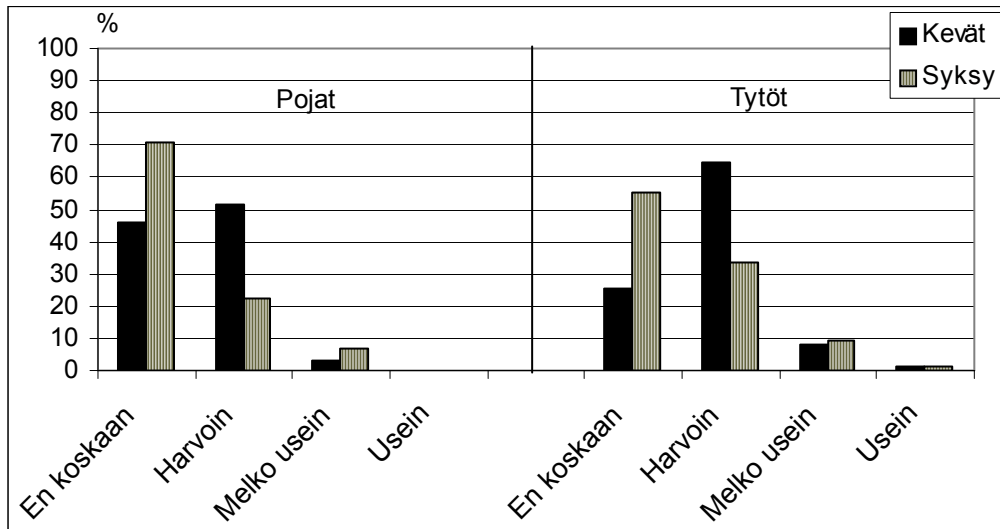
Kuvio 25. Ammattioppilaitosten opiskelijoiden vastausten jakautumat kysymykseen: ”Kuinka usein olet jättänyt käyttämättä turvavyötä auton matkustajana?” Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritelty ”kesän 2005 aikana”.



Kuvio 26. Lukioiden opiskelijoiden vastausten jakautumat kysymykseen: "Kuinka usein olet jättänyt käyttämättä turvavyötä auton matkustajana?" Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritetty "kesän 2005 aikana".



Kuvio 27. Ammattioppilaitosten opiskelijoiden vastausten jakautumat kysymykseen: "Kuinka usein olet matkustajana ollessasi huomauttanut kuljettajalle tämän ajaessa mielestäsi liian lujaa?" Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritetty "kesän 2005 aikana".



Kuvio 28. Lukiodien opiskelijoiden vastausten jakautumat kysymykseen: "Kuinka usein olet matkustajana ollessasi huomauttanut kuljettajalle tämän ajaessa mielestäsi liian lujaa?" Syksyn kyselyssä arvioitava aika määritelty "kesän 2005 aikana".

3.3.4. Autoilevien nuorten liikenteeseen liittyvät riskit

Auton ajoon oikeuttava ajokortti oli hyvin harvalla lukion oppilaalla, koska tutkimukseen osallistuivat vain 1. ja 2. vuosikurssien oppilaat. Jotta muutoksia autolla ajon riskeissä kevästä syksyyn voitaisiin tarkastella, niin oppilaalla tuli olla kokemusta autolla ajosta sekä kevään kyselyssä että syksyn kyselyssä. Tämä ehto täyttyi lukion pojista vain 8:llä, lukion tytöistä 2:lla sekä ammattioppilaitosten tytöistä 4:llä, joten heidän vastauksiaan autolla ajon riskeistä ei tarkasteltu erikseen ennen-jälkeen tutkimusasetelmassa. Sen sijaan kolmanteen kyselyyn vastanneista ammattioppilaitosten pojista 30:llä oli auton ajokortti jo kevään kyselyn aikana ja jatkossa tarkastellaankin vain heidän vastauksiaan.

Kevään ja syksyn vastausten keskiarvojen eroa tarkasteltiin toistettujen mittausten t-testillä (taulukko 11). Vastaajien mukaan matkustajat olivat harvemmin kesän 2005 aikana kuin aikaisemmin yllyttäneet heitä ajamaan lujaa. Keväällä 5 vastaajaa (17 %) kertoi, että heitä oli yllytetty melko usein tai usein ajamaan lujempaa, mutta syksyllä vain 2 (7 %). Toisaalta kevään kyselyssä 11 oppilasta (37 %) oli kertonut ajaneensa ylinopeutta yli 15 km/h melko usein tai usein, kun syksyn kyselyssä vastaava määrä oli 18 oppilasta (60 %) (ero kevästä syksyyn ei ollut kuitenkaan tilastollisesti merkitsevä).

Taulukko 11. Liikenteen riskitekijät auton kuljettajana. Kevään ja syksyn kyselyjen vastausten keskiarvojen erot (kevään kysely – syksyn kysely) ja erojen tilastollinen testaus. Ammattioppilaitosten poikien vastaukset (n=30)

	Eron keskiarvo	t	tilastoll.merkitsevyys
Ajanut yli 15km/h ylinopeudella	-0,333	-1,78	ns.
Matkustajat yllyttäneet ajamaan lujempaa	0,267	2,11	.05
Matkustajat pyytäneet ajamaan hiljempaa	0,267	1,97	ns.
Olen ajanut ilman turvavyötä	-0,033	-0,27	ns.
Olen ajanut alkoholin vaik.alaisena	-0,034	-0,44	ns.
Toinen kuljettaja on yrittänyt haastaa kilpail.	0,200	1,14	ns.

3.4. ESITYKSESTÄ MIELEEN JÄÄNEET ASIAT

Lomakkeella kysyttiin, mitä oppilaille oli jäänyt mieleen kevään liikenneturvallisuusaiheisesta, Ehjänä elämässä –esityksestä? Avoimeen kysymykseen vastasi 171 oppilasta (=56 % kolmanteen kyselyyn vastanneista 303 oppilaasta). Koska vastauksia kolmannen kyselyn avoimiin kysymyksiin tuotettiin paljon, niitä ei ole kaikkia kirjattu tähän raporttiin, ainoastaan muutamia esimerkkejä kustakin vastausluokasta. Vastausten perään on merkitty henkilön sukupuoli (M=mies, N=nainen) ja ikä.

Parhaiten esityksestä oli jäänyt mieleen Jarmon esiintyminen. Sen mainitsi 60 oppilasta (35 %) mieleen jääneenä asiana. Jarmon esitykseen viitattiin pääasiassa lyhyesti ja neutraalisti ilman erittelyä, mikä hänen esityksessään oli ollut erityisesti mieleen jäävää. Omakohtainen kertomus, onnettomuudessa vammautuminen ja pyörätuoli olivat yleisimmät eriteltyt asiasisällöt Jarmon esiintymisessä:

- *Miehen kertoma omakohtainen kertomus N17.*
- *Miehen oma kertomus N17*
- *Halvaantuminen jäi muistiin M18*
- *Mies pyörätuolissa, hänen onnettomuutensa, N17.*
- *Onnettomuudessa olleen miehen kertomus, N17.*
- *Pyörätuolissa olevan miehen kertomus, M17.*
- *Tyyppi pyörätuolissa, N17.*
- *Kaikki mitä hän kertoi, N17.*
- *Pyörätuoli, M17.*
- *Vaikka mitä ... pojan kertomus, N19.*
- *Se kertomus mitä oli hänelle/hänen ystävälleen tapahtunut, M17.*
- *Kuljettajan vakava loukkaantuminen, M18.*
- *Pyörätuolijätkä, M21.*
- *Vammautunu henkilö, M17.*
- *Mies joka kertoi oman tarinansa ja istui pyörätuolissa, N18.*
- *Pyörätuoliin joutuneen elämäntarina, M17.*
- *Puhuja rullatuolissa, M17.*
- *Näytettiin kolareita...”Pyörätuolimies” ja sen tarina..., N18*

Joissakin vastauksissa arvioitiin Jarmon esitystä tai tuotiin esille tunteita liittyen Jarmon kertomukseen:

- *Kuskin katumus, sääli, alkoholin käytön osallisuus onnettomuuteen M17.*
- *Järkyttävä kertomus auto-onnettomuudesta, jossa kertoja oli ollut mukana, M17.*
- *Vaikuttava puhuja, N17.*
- *Erittäin koskettava, hyvä, että kertoi omasta kokemuksestaan, N17.*
- *Oli rellastanut autolla päissään.*

Onnettomuuskuvat ja hajonneet autot mainitsi 22 vastaajaa (13 %) mieleen jääneinä asioina. Lisäksi yleisesti viitattiin onnettomuuksiin ja niiden seurauksiin 10 vastauksessa:

- *Onnettomuudet, M18.*
- *Näytettiin kolareita...”Pyörätuolimies” ja sen tarina..., N18*
- *Hajonneiden autojen kuvat, joita näytettiin vetoavasti liian pitkä aika kerrallaan, N17.*
- *Kolarikuvat ja kertomus, M17.*
- *Ruttuinen pelti, N17.*
- *Kolariautojen kuvat, M19.*
- *Pyörätuolissa oleva mies ja kolarikuvat, N17.*
- *Paljon kolaroituja autoja..., N17*
- *Valokuvat onnettomuuksista ja kurtatuista autoista, N18.*
- *Ruttuun rytätyt autot ja onnettomuudessa loukkaantuneen miehen kertomus, N17.*
- *Romuttuneet autot, onnettomuuskertomukset, M17.*

18 vastauksessa (11 %) todettiin, että mieleen jäänyt asia oli ”ei humalassa rattiin” tai vastaavat rattijuopumuksesta varoittavat asiat:

- *Älä aja humalassa autoa, M17.*
- *Alkoholin vaikutus ajamiseen, M18.*
- *Kuskin katumus, sääli, alkoholin käytön osallisuus onnettomuuteen, M17.*
- *Ei kannata hurjastella. Ainakaan kännissä, M17.*
- *Ei kannata ajaa humalassa, M17.*
- *Fiksusti, selvinpäin liikenteessä, M18.*
- *Jos otat et aja.*
- *Että alkoholilla ja auton ajamisella on hyvin vakavat seuraukset, N17.*

13 vastauksessa (8 %) mieleen oli jäänyt jokin tunne tai tunnelma. Näistä monet liittyivät mitä ilmeisimmin Jarmon tarinaan, mutta niitä ei kuitenkaan suoranaisesti oltu liitetty tähän (alla lueteltu kaikki 13 vastausta):

- *Tunnelma, valaistus ja musiikki, M18.*
- *Traaginen tarina..., N17*
- *Esitys kosketti minua hyvin paljon, ja siitä jäi mieleen, että KÄYTÄ TURVAVYÖTÄ, N17.*
- *Karmiva, jäi mieleen, N17.*
- *Aika surullinen, M17.*
- *Se oli hyvin koskettava ja pisti miettimään asioita, N17.*
- *Kauhea tunnelma, N17.*
- *Oksettava olo, hoipuvin loppuillan puolitajuttomana, N17.*
- *Koskettava tarina => turvavyötä alan käyttää aina, N17.*
- *Se oli vähän ahistava, pisti miettimään, N17.*
- *Liikuttava, todenmukainen, N18.*
- *Se oli koskettava ja opettava, N18.*
- *Koskettava esitys, M17.*

Yhdessä vastauksessa mainittiin mieleen jääneenä asiana ”järkyttävyyshakuisuus”.

Turvavöiden käytön mainitsi 7 henkilöä (4 %), samoin taustamusiikin mainitsi 7 henkilöä mieleenjääneenä asiana. Musiikki oli herättänyt myös ärtymystä ja se muistettiin negatiivisessa mielessä ”hirveä musiikki”, ”kylmä musiikki”).

10 vastauksessa todettiin yleisellä tasolla, että esitys oli ollut hyvä tai vaikuttava tai että kaikki oli jäänyt mieleen:

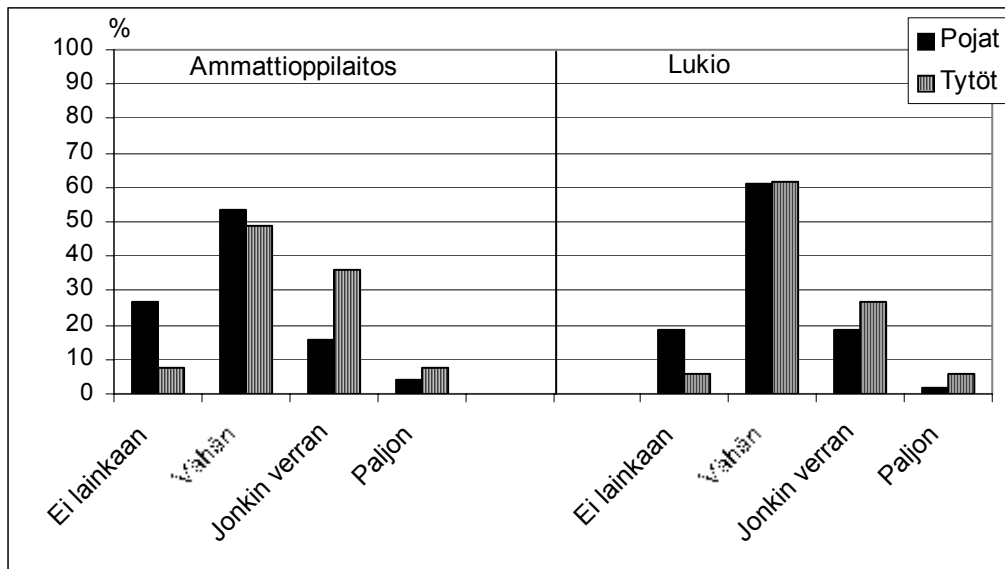
- *Se oli todella hyvä, N17.*
- *Se oli vaikuttava ja tehokas, N17.*
- *Koko esitys, M18.*
- *Asia kerrottiin hyvin, N18.*
- *Hyvä esitys, M17.*
- *Kaikki, M18.*

28 vastauksessa (16 %) mainittiin, ettei esityksestä ollut jäänyt mieleen juuri mitään tai vastaaja kertoi, ettei muista tai tiedä.

- *Ei mitään erikoista, M18.*
- *Ei mitään uutta, M17.*
- *En muista, M17.*

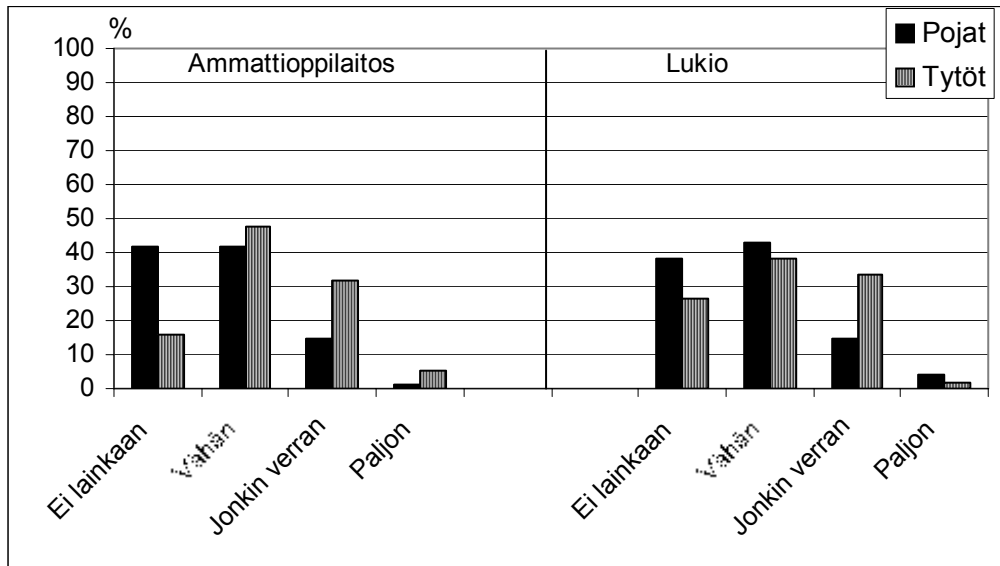
3.5. ESITYKSEN VAIKUTTAVUUS

Syksyn kyselyssä (kysely 3, liite 5) oppilailta kysyttiin, oliko esitys herättänyt keskustelua kaveriporukassa. Noin 80 % oppilaista vastasi, että esitys oli herättänyt keskustelua kaveriporukassa ainakin vähän. Tytöt olivat keskustelleet enemmän kuin pojat. Koulujen välillä ei ollut eroja keskustelemisen määrässä (kuvio 29).



Kuvio 29. Vastausten jakautumat kysymykseen: "Herättikö esitys keskustelua kaveriporukassa?" Ammattioppilaitoksen oppilaita yht. 140 ja lukion oppilaita 137.

Edelleen syksyn kyselyssä oppilailta kysyttiin, vaikuttiko esitys heidän omaan liikennekäyttäytymiseensä. Ammattioppilaitosten tytöt arvioivat esityksen vaikuttaneen heihin enemmän kuin mitä pojat arvioivat. Muiden ryhmien välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja (kuvio 30). Kaikista kysymykseen vastanneista 66 % (182 oppilasta) arvioi esityksen vaikuttaneen ainakin vähän heidän liikennekäyttäytymiseensä ja 34 % (92 oppilasta) arvioi, ettei esitys vaikuttanut lainkaan.



Kuvio 30. Vastausten jakautumat kysymykseen: ”Vaikuttiko esitys mielestäsi omaan liikennekäyttäytymiseesi?” Ammattioppilaitoksen oppilaita yhteensä 138 ja lukion oppilaita 136.

Oppilaita pyydettiin myös tarkentamaan, miten esitys oli vaikuttanut heidän liikennekäyttäytymiseensä (mikäli oli vastannut sen vaikuttaneen). 182 vastaajasta, jotka olivat arvioineet esityksen vaikuttaneen ainakin vähän heidän liikennekäyttäytymiseensä, 67 % (122 oppilasta) tuotti jonkun vastauksen tähän avoimeen kysymykseen. Useimmin esiin tuotu vastaus oli, että esitys sai heidät varovaisemmaksi liikenteessä ja miettimään enemmän turvallisuuteen liittyviä asioita (yht. 44 oppilasta, 36 % vastanneista tuotti ko. vastauksen). Tarkemmin eriteltyt vastaukset, miten liikennekäyttäytyminen muuttui tai tulee muuttumaan esityksen seurauksena, liittyivät nopeuteen (23 vastausta, 19 %), alkoholin vaikutuksen alaisena ajoon (18 vastausta, 15 %) ja turvavyön käyttöön (16 vastausta, 13 %).

Varovaisuus, miettii enemmän liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita:

- Ajattelee nyt myös muita, N17.
- Ottaa ihan eri kannalta, huomioi enemmän, M18.
- Turvallisuuteen lisähuomiota, N17.
- Varovaisempi, N17.
- Ehkä viikon sen jälkeen mietti sitä liikenteessä, M17.
- Ehkä vähän miettii miten ajaa esim.liikenteessä tai kenen kyytiin lähtee, N17.
- Pisti miettimään..., M17.
- Tuli ensin vähän ajateltua, M21.
- Noudatan varovaisuutta ja olen rauhallisempi liikenteessä, M20.
- En aja holtittomasti vaikka kyydissä olijat yrittävät usuttaa siihen, N18.
- Lähtee harkiten matkaan miettien asiaa parikin kertaa, N18.
- Ajattelee ennen kuin toimii, M17.
- Aina tuollainen herättää ja muistaa taas seurata liikennettä paremmin ja olla huolellisempi, N17.
- Näki mitä voi käydä, eli pelote, M17.
- Se oli muistutus, että liikenteessä täytyy muistaa turvallisuus aina!, N17
- Aion olla varovainen liikenteessä, kun saan ajokortin, N17
- Varovaisuuden korostus entisestään, M17.

Nopeus (rauhallisuus):

- Noudatan entistä tiukemmin nopeusrajoituksia, M18.
- En aja humalassa enkä liian kovaa, M17..

- Yksikseni voin joskus vähän hurjastella ja "leikkiä" niin sanoakseni, mutta en kaveriporukassa ja tietysti muu liikenne myös huomioiden, M18.
- Aion, sitten kun saan ajokortin ajaa rauhallisesti, N17.
- En osaa sanoa, ehkä "rauhotti", N17.
- En halua olla autossa jonka kuski ajaa liian lujaa, käsken kaikkien aina laittaa turvavyön..., N17
- No ehkä sitä ottaa vähän rauhallisemmin, N17.
- Ei tuu ajettua liian lujaa pöhönäs...silloin kun saan sen kortin, N19.
- Ajoin hiljempaa, M19.
- Pitäis ajaa maltillisesti, M18.
- Se vaikutti siten etten aja lujaa mopollani ja olen varovaisempi liikenteessä, M17..
- Tarkkailee enemmän ettei hurjastele itse tai kun on jonkun muun kyydissä, M18.
- Ajaa nopeusrajoitusten mukaan, ja alkoholin vaikutuksen alaisena ei missään tapauksessa auton rattiin, M19.
- No ajan kevarilla hiljempaa, M17..
- Noudatan varovaisuutta ja olen rauhallisempi liikenteessä, M20.
- Kiinnitä enemmän huomiota jos kuski ajaa kovaa, 16.
- Nopeus tippu, M18.

Alkoholin vaikutuksen alaisuus:

- En aja humalassa enkä liian kovaa, M17..
- Jos juo ei aja, N17.
- Varovainen, ei alkoholia ennen ajoa, N18.
- On varovaisempi liikenteessä ja muistaa myöhemmin ettei aja autoa alkoholin vaikutuksen alaisena, N17.
- Ei pidä ajaa päissään, M17.
- En ajele humalassa, N17.
- Ajaa nopeusrajoitusten mukaan, ja alkoholin vaikutuksen alaisena ei missään tapauksessa auton rattiin, M19.
- Jättää ajamatta alkoholin vaikutuksen alaisena, M17.
- No muistan etten ota jos ajan, aina, N17.
- Ei kannata ajaa humalassa, M18.

Turvavöiden käyttö:

- Käytän useammin turvavyötä, N17.
- En halua olla autossa jonka kuski ajaa liian lujaa, käsken kaikkien aina laittaa turvavyön..., N17
- Varovaisuus lisääntyi (esim.turvavyöt), M18.
- Enemmän turvavyötä, N17.
- Turvavyön käyttöön..., N17.
- Ei mennä alkoholin alaisen kyytiin, pidän turvavyötä useammin, N17.
- Käytän aina vöitä, M17.
- Yritän huolehtia että jokainen autossa olija käyttäisi turvavyötä, M17.
- Mietittiin omaa ajotyyliä ja turvavöiden käyttöä, M18.

Seitsemässä vastauksessa tuotiin esille se, että on tarkempi, kenen kyytiin lähtee ja viidessä vastauksessa, että ajattelee liikenteessä myös muita. Lisäksi vastauksissa tuotiin esille tarkempi sääntöjen noudattaminen (5 vastausta) ja esityksen positiivinen vaikutus (4 vastausta). Kolmessa vastauksessa todettiin, ettei osaa sanoa tai ei muista. Pilailu- tai muutoin omituisten vastausten määrä oli hyvin vähäinen (3 vastausta).

Oppilailta kysyttiin myös, miksi esitys ei vaikuttanut heidän liikennekäyttäytymiseensä, jos he olivat ilmoittaneet, ettei esitys vaikuttanut. 67 oppilasta tuotti avoimeen kysymykseen jonkin vastauksen. Tavallisin peruste oli, ettei heidän käyttäytymisessään ole mitään muutettavaa (24 vastausta, 36 % kysymykseen vastanneista):

- *En muutenkaan käyttäydy liiketeessä sopimattomasti, M18.*
- *Koska ei ole mitään muutettavaa, M17.*
- *En itse vielä aja autolla ja käytän jo melkeimpä aina turvavöitä jne., N18*
- *Asenteeni oli jo ennestään varovainen, N17.*
- *Liikennekäyttäytymisessäni ei ole parannettavaa, M17.*
- *Ei ollut tarvetta muuttaa mitään, kaikki oli kunnossa, M17.*
- *Mielestäni käyttäydyn järkevästi liikenteessä, M17.*

Kuusi oppilasta vastasi, että tietoa on jo tarpeeksi. Neljä totesi, ettei ole ajokorttia eikä aja autoa ja siksi esitys ei vaikuttanut. 18 oppilasta ei osannut eritellä syytä ("en tiedä, ei vaan vaikuttanut") tai ei muistanut. Muita yksittäisiä vastauksia:

- *Vähän, M18.*
- *Ei koske mun elämää!, M22*
- *Ei sitä toisaalta kauan miettinyt, M21.*
- *Miksi olisi?, M17*
- *Sitä vaan ajattelee ettei itselle satu mitään, N17.*
- *Elän vain päivä kerrallaan ja en murehdi jos sattuu pahanukki niin sitten sattuu, M17.*
- *Ei leopardi pilkuistaan pääse, M18.*
- *Tylsä esitys, ei juurikaan koskettanut, N17.*

4. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

"Ehjänä elämässä" –liikenneturvallisuusesitys rakentui liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen nuoren – Jarmon – omakohtaiseen kertomukseen, onnettomuuskuviin ja tietoisumaisiin teksteihin sekä poliisin kertomukseen eräästä nuoren kuljettajan onnettomuudesta. Lisää vaikuttavuutta esitykselle pyrittiin saamaan esityspaikan pimentämisellä sekä Bachin sellomusiikilla. Esityksellä pyrittiin vetoamaan tunteisiin.

Esitys otettiin kouluissa varsin hyvin vastaan. Sen ylivoimaisesti vaikuttavimmaksi elementiksi oppilaat arvioivat Jarmon esiintymisen. Vastaavanlainen tulos on saatu Luukkasen tutkimuksessa (2002), jossa tutkittiin "Menossa mukana" –liikenneturvallisuustoimintaa, jossa myöskin liikenneonnettomuuksiin joutuneet ja vammautuneet nuoret kertoivat omista onnettomuuksistaan. Kyselyyn osallistuneet, esityksen nähneet nuoret pitivät kyseistä toimintaa vaikuttavana ja toimivana keinona pyrittäessä vaikuttamaan heidän ja yleisemmin nuorten liikenneturvallisuuteen.

"Ehjänä elämässä" –esitykset oli rakennettu laajemmiksi kokonaisuuksiksi, jossa Jarmon esiintyminen oli keskeinen osa. Muista osioista esityksessä käytetyt onnettomuuskuvat ja niihin liittyneet tekstit sekä poliisin kertomus koettiin myös vaikuttavina elementteinä. Opettajat arvioivat eri elementtien olleen vielä vaikuttavampia kuin oppilaat arvioivat keskimäärin. Elementtien vaikuttavuusjärjestys oli opettajilla ja oppilaillla muutoin sama, mutta opettajat arvioivat salissa vallinneen tunnelman ja musiikin korkeammalle kuin oppilaat. Monisatapäisen nuoren yleisön täydellinen hiljentyminen salissa (Vantaa 20.4.2005) oli vaikuttava kokemus tutkijallekin.

Tunteista myötätunto, suru, sääli, ahdistus ja pelko olivat voimakkaimmin esille nousseita tunteita. Tytöt raportoivat esityksen herättäneen enemmän tunteita kuin pojat.

Kampanja herätti oppilaissa paitsi tunteita niin antoi tietoa myös liikenneturvallisuusasioista. Vastanneista oppilaista lähes 80 % kertoi saaneensa ainakin jonkin verran uutta tietoa. Avoinella vastauksella pyydettiin tarkemmin erittelemään, mitä uutta tietoa he olivat saaneet. Saatu tieto liittyi liikenneonnettomuuksiin (määrään, laatuun), alkoholiin, ajonopeuksiin sekä tyttöjen ja poikien eroihin liikenteessä. Yleisesti tytöt raportoivat useammin saaneensa uutta tietoa esityksestä. Kuitenkin alkoholista ja ajonopeuksista pojat raportoivat tyttöjä useammin saaneensa tietoa.

Lomakkeella kysyttiin oppilailta arvioita, miten esitys vaikuttaa heidän liikennekäyttäytymiseensä. Yli puolet kaikista vastanneista arvioi, että kampanjalla oli vaikutusta heidän turvavyön käyttöönsä, vieraan tai juopuneen kuljettajan kyytiin lähtemiseen. Ammattikoulun pojista jopa 66 % arvioi, että esityksellä oli vaikutusta heidän juopuneen kuljettajan kyytiin lähtemiseensä (ammattikoulun tytöistä 64 %, lukion pojista 57 % ja tytöistä 50 %). ”Ei vaikutusta” –vastaukset voidaan tulkita kahdella tavoin: joko kampanjalla ei voida vaikuttaa kyseisen henkilön riskikäyttäytymiseen tai henkilöllä ei ole kyseistä riskikäyttäytymistä lainkaan ja siksi kampanjalla ei myöskään voida siihen vaikuttaa. Vastauksia tarkasteltiin sen vuoksi eri riskikäyttäytymisryhmissä. Jo ennestään turvallisesti liikenteessä liikkuvat (ei matkustanut koskaan ilman turvavyötä, ei ole koskaan lähtenyt juopuneen kyytiin) vastasivat useimmin, että kampanjalla ei ole vaikutusta heidän käyttäytymiseensä. Heillä ei ole tarvetta muuttaa mitenkään omaa liikennekäyttäytymistään. Toisaalta tämä turvallinen ryhmä vastasi ryhmistä useimmiten myös, että kampanja vaikuttaa paljon heidän liikennekäyttäytymiseensä. Tämä voidaan tulkita niin, että kampanja vahvisti heillä jo olemassa olevaa käyttäytymismallia. Huomattava tulos oli, että ennen kampanjaa melko usein turvavöittä matkustaneista nuorista yli 70 % arvioi kampanjalla olevan vaikutusta heidän tulevaan turvavyön käyttöönsä.

Opettajista lähes kaikki uskoivat esityksellä voitavan vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen – ainakin lyhytaikaisesti. Perusteluissa, miksi he uskoivat esityksen vaikuttavan, opettajat mainitsivat mm. esityksen konkreettisuuden ja oikean ajoituksen. Suurin osa opettajista oli keskustellut oppilaidensa kanssa liikenneturvallisuusesityksen herättämistä teemoista esityksen jälkeen.

Syksyn kyselyllä pyrittiin selvittämään, oliko opilaiden liikennekäyttäytymisessä tapahtunut muutoksia. Oppilaat raportoivat vieraan tai humalaisen kyytiin lähtemistä sekä turvavyön käyttämättömyyttä matkustajana vähemmän syksyllä kuin keväällä. Kyselyssä oli ongelmana kuitenkin se, että riskikäyttäytymisen useus oli sidottu eri pituiseen aikaan. Kevään kyselyssä oppilaat arvioivat riskikäyttäytymistään pidemmältä ajalta (ei sidottua aikaa) kuin syksyn kyselyssä (kesä 2005). Jos kevään kysely olisi sidottu esim. kolmen viimeisen kuukauden ajanjaksoon (kesän pituinen aika), tulos olisi todennäköisesti ollut erilainen. Koska tiedettiin kuitenkin nuorten liikkuvan enemmän vapaa-ajallaan ja kesällä ja liikkumisen olevan myös luonteeltaan erilaista kesällä kuin helmi-huhtikuussa, kevään kyselystä jätettiin aikarajaus kokonaan pois. Toisaalta voitiin myönteisenä tuloksena kuitenkin todeta, että vastausvaihtoehdoista ”en koskaan” oli lisännyt osuuttaan nuorten vastauksissa kaikkien kysytyjen liikenneriiskien osalta. Edelleen syksyn kyselyssä kaksi kolmasosaa nuorista arvioi, että Ehjänä elämässä –esitys oli vaikuttanut heidän liikennekäyttäytymiseensä ainakin vähän.

Autoilevia nuoria oli kyselyyn vastanneissa niin vähän, ettei tilastollista tarkastelua kuljettajien liikenne-riskien muutoksista voitu tehdä muissa kuin ammattioppilaitosten poikien ryhmässä. Ainoa tilastollisesti merkitsevä muutos autoilevien ammattioppilaitosten poikien vastauksissa oli, että matkustajat olivat harvemmin kesän 2005 aikana kuin aikaisemmin yllyttäneet heitä ajamaan lujaa syksyyn. Riskikäyttäytyminen autonkuljettajana ei ollut muuttunut. Tähän tulokseen on todennäköisesti yhteydessä myös kasvanut ajosuorite: autonkuljettajanuorista 73 % oli 18-vuotiaita kevään kyselyn aikana ja ajokortti oli ollut heillä hyvin tuore tuolloin. Elo-syyskuussa tehtyyn kyselyyn mennessä ajosuoritetta oli todennäköisesti kertynyt enemmän. Lisäksi onnettomuustietojen perusteella voidaan päätellä, että kesäaikana nuorten ajosuoritteessa on paljon onnettomuuksien riskiä kasvattavaa ajoa (ylinopeudet, yöajan liikenne, kaveriseura, alkoholi). Riskiajamista sisältävät nuorten onnettomuudet, tyypiltään tavallisimmin tieltä ulosajot, keskittyvät kesän kuukausille (VALT, 2005).

Ilman vertailuaineistoa ei voida todeta kampanjasta johtuvaa muutosta nuorten liikennekäyttäytymisessä. Tässä tutkimuksessa ei ollut kuitenkaan mahdollista käyttää vertailuaineistoa. Vertailuaineiston käyttö olisi parantanut tutkimuksen tulosten tulkittavuutta ja luotettavuutta liikenneturvallisuusesityksen vaikutusta arvioitaessa. Vertailuryhmä ja koeryhmä olisi tullut muodostaa samojen koulujen oppilaista satunnaisesti niin, että osa oppilaista olisi nähnyt ko. esityksen ja osa ei. ”Puhdasta” vertailuryhmää tuskin olisi näinkään saatu, sillä liikenneturvallisuusesitykseen liittyi myös mediakampanja ja paikkakuntien lehdissä ja sähköisissä tiedotusvälineissä käsiteltiin paljon ko. aihetta. Lisäksi opettajia oli pyydetty keskustelemaan liikenneturvallisuusesityksen herättämistä ajatuksista. Myös oppilaat kertoivat keskustelleensa keskenään ko. esityksestä.

Itseraportoitu riskikäyttäytyminen liikenteessä (vieraan tai humalaisen kyytiin meno, turvavyön käyttämättömyys matkustajana) oli nuorten keskuudessa melko yleistä. Lähes 70 % oppilaista oli lähtenyt vieraan kyytiin vähintäänkin joskus. Oppilaista lähes 90 % oli matkustanut autossa turvavöittä vähintään joskus, kolmasosa melko usein tai usein. Ammattioppilaitosten oppilaista 40 % ja lukioiden oppilaista 20 % kertoi joskus olleensa alkoholin vaikutuksen alaisen kuljettajan kyydissä. Itseraportoitu riskikäyttäytyminen liikenteessä oli ammattikoulun oppilaiden keskuudessa yleisempää kuin muissa oppilasryhmissä keskimäärin. Sosiodemografisten tekijöiden on todettu laajemminkin olevan yhteydessä liikennekäyttäytymiseen ja liikenneonnettomuuksien riskiin (esim. Shinar, Schechtman & Compton, 2001; Vaez & Laflamme, 2005).

Tässä tutkimuksessa oli yllättävää, ettei oppilaiden sukupuoli erotellut riskikäyttäytymisen yleisyyttä. Vieraan tai humalaisen kyytiin menossa kyse on ”välillisestä” riskinotosta. 16-17 –vuotiaat tytöt ja pojat matkustavat todennäköisesti samojen, itseään hieman vanhempien kaverien kyydissä ja tämä saattaa selittää sen, ettei sukupuolten välillä ollut eroja vieraan tai humalaisen kuljettajan kyytiin menemisen useudessa. Enemmän ihmetystä herättää tulos, jonka mukaan tytöillä ”unohtuu” turvavyön käyttö yhtä usein kuin pojilla. Melko usein tai usein turvavyö oli jäänyt käyttämättä kevään kyselyn mukaan ammattioppilaitosten pojista 40 %:lla ja tytöistä 38 %:lla sekä lukion pojista ja tytöistä 22 %:lla. Yleisesti tutkimuksissa on todettu, että naiset raportoivat turvavyön käyttöä miehiä useammin ja suhtautuvat

turvallisuuteen myönteisemmin kuin miehet (Laapotti, 2003; Shinar, Schechtman & Compton, 2001). Huomionarvoista tässä yhteydessä on yhden opettajan tuoma huoli siitä, että oppilaat olivat kertoneet keskusteluissa turvavyön käyttämättömyyden olevan nuorten keskuudessa arvostettua ("cool"). Toisaalta esityksellä pyrittiin vaikuttamaan juuri turvavyön käyttöön ja oppilaat toivatkin esiin turvavyön käytön avoimissa vastauksissaan liittyen käyttäytymismuutoksiin ja esityksestä mieleen jääneisiin asioihin.

Ehjänä elämässä –liikenneturvallisuskampanjalla pyrittiin vaikuttamaan nuoriin paitsi tiedon niin erityisesti myös tunteiden kautta. Nuorille ei tarjottu liikaa tietoa ja valmiita vastauksia, vaan pyrittiin herättämään heidän omaa ajatteluaan liikenneturvallisuudesta. Luotettiin nuorten omaan ajatteluun. Tältä osin esityksessä oli samoja elementtejä kuin ns. peilaus-projektissa, jossa varusmiehet saivat itse kertoa omista liikennesuhteistaan ja tämä peilattiin edelleen muille varusmieheille ilman ulkopuolista ohjaajaa, joka olisi sanonut, miten pitää toimia (Koivisto ja Mikkonen, 1997). Toisaalta Ehjänä elämässä –esitys ei sisältänyt lainkaan Jarmon ja yleisön välistä suoraa vuorovaikutusta. Tilaisuus oli esitys, jonka nuoret näkivät ja kuulivat, mutta eivät sinänsä osallistuneet siihen. Aktiivinen osallistuminen oli siirretty esityksen jälkeen toivottuihin opettajien ja oppilaiden välisiin keskusteluihin aiheesta. Keskusteluja olikin käyty kyselyyn vastanneiden opettajien mukaan aktiivisesti. Vuorovaikutusta esiintyjien ja yleisön välillä itse tilaisuuteen kaivattiin kuitenkin joissakin opettajien vastauksissa. Pienimmissä tilaisuuksissa yhteisen keskustelun järjestäminen tilaisuuden loppuun olisi ollut luontevaa ja nuoria enemmän aktivoivaa. Esityksistä ei oltu kuitenkaan rakennettu vuorovaikutuksellisia, koska valtaosaan tilaisuuksista tuli hyvin suuri joukko oppilaita. Tässä on kuitenkin yksi kehittämismahdollisuus: Tutkimuksin on todettu, että turvallisuuskampanjat, jotka vaativat muodossa tai toisessa kohdejoukon aktiivista osallistumista näyttävät tulosten perusteella lupaavilta keinoilta pyrittäessä vaikuttamaan kohdejoukon asenteisiin ja käyttäytymiseen (kirjallisuuskatsaus: Hernetkoski & Keskinen, 2003).

Tunteiden ja ajatusten herättämisessä onnistuttiin hyvin. Esitys oli nuoriin vetoava ja se otettiin hyvin vastaan. Kuvaavaa on esimerkiksi se, että nuoret suhtautuivat vielä esitystä koskevaan kyselyynkin asiallisesti: avoimiin kysymyksiin ei tuotettu juuri lainkaan asiattomia vastauksia (vaikka lomakkeet sai palauttaa nimettömänä), vaan nuoret vastasivat aktiivisesti ja vakavissaan. Jarmon kertoma oma kokemus oli tehnyt vaikutuksen nuoriin ja esityksestä parhaiten nuorille jäikin mieleen hänen kertomuksensa (vrt. Luukkanen, 2002). Huomattava tulos oli, että nuoret vastasivat syksyn kyselyssä, että esitys oli herättänyt keskustelua kaveriporukassa. Tytöistä yli 90 % vastasi, että esitys oli herättänyt keskustelua kaveriporukassa ainakin vähän, poijistakin näin vastasi lähes 80 %.

Heränneet tunteet olivat lähinnä myötätuntoa ja surua Jarmon kohtalosta. Esitys herätti toisaalta myös pelkoa ja ahdistusta. Tutkimuksin on todettu, että terveyskäyttäytymiseen liittyvissä kampanjoissa herätetyt pelko- ja ahdistustunteet voivat toimia motivaattorina käyttäytymismuutoksiin (meta-analyysi: Witte & Allen, 2000). Vaarana ovat kuitenkin myös vastakkaiset reaktiot ja kieltämisreaktiot, eikä pelkotunteen herättäminen toimi kaikissa kohderyhmissä motivaattorina käyttäytymismuutoksiin (Ruiter et al., 2004; Hastings, Stead & Webb, 2004). Parhaat tulokset on Witten ja Allenin meta-analyysin mukaan (2000) saatu kampanjoilla, missä on herätetty pelkoa ja ahdistusta, mutta samalla annettu yksityiskohtaista tietoa siitä, millä tavalla toimimalla ihmiset voivat suojella itseään pelon kohteena

olevilta tapahtumilta. Tässä tutkimuksessa nuorten avoimissa vastauksissa tuli hyvin esille, että nuoret saivat myös tietoa, miten välttää liikenneonnettomuuksiin joutumista. Maltillisemmat nopeudet, juopuneen kuljettajan kyytiin menon ja rattijuopumuksen välttäminen sekä turvavyön käyttö tulivat vastauksissa esille. Myös tunteista pelon ja ahdistuksen lisäksi toivo oli seuraavaksi eniten herännyt tunne, mikä kertoo luottamuksesta tulevaisuuteen.

LÄHTEET:

Hastings, G., Stead, M., Webb, J. 2004. Fear appeals in social marketing: Strategic and ethical reasons for concern. *Psychology & Marketing*, 21(11), 961-986.

Hernetkoski, K., Keskinen, E. 2003. Used methods and incentives to influence young drivers' attitudes and behaviour. In I. Engström, N. P. Gregersen, K. Hernetkoski, E. Keskinen and A. Nyberg: Young novice drivers, driver education and training. Literature review. *VTI rapport 491A*. Swedish National Road and Transport Research Institute, Linköping.

Huopalainen, M. 2005. Kuvaus Ehjänä elämässä –kiertueesta. Julkaisematon esite ja suullinen tiedonanto.

Koivisto, I. ja Mikkonen, V. 1997. Mirroring method. A traffic safety campaign without authoritative "right answers". *Reports from Liikenneturva* 42/1997.

Laapotti, S. 2003. What are young female drivers made of? *Turun yliopiston julkaisuja*, Sarja B, osa 264, Turku: Painosalama Oy.

Luukkanen, L. 2002. Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskikokemukset, eettiset tulkinnat ja suhtautuminen liikennekasvatukseen. *Liikenneturvan tutkimusmonisteita* 94/2002. Liikenneturva, Helsinki.

Ruiter, R. A. C., Verplanken, B., De Cremer, D., Kok, G. 2004. Danger and Fear Control in Response to Fear Appeals: The Role of Need for Cognition. *Basic and Applied Social Psychology*, 26(1), 13-24.

Shinar, D., Schechtman, E., Compton, R. 2001. Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis & Prevention*, 33(1), 111-116.

Vaez, M., Laflamme, L. 2005. Impaired driving and motor vehicle crashes among Swedish youth: An investigation into drivers' sociodemographic characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 37(4), 605-611.

VALT-vuosiraportti 2003. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT, Espoo, 2005.

Witte, K., Allen, M. 2000. A meta-analysis of fear appeals: Implications for effective public health campaigns. *Health Education & Behavior*, 27(5), 591-615.