

**LIKENNETURVAJAKSOT OSANA RATTI-
JUOPPOJEN YHDYSKUNTAPALVELUA
- Mielekästä toimintaa**

Turun yliopiston psykologian laitos

Sirkku Laapotti

Mika Hatakka

Esko Keskinen

ISSN 0785-9244
ISBN 951-560-133-9
HELSINKI 2004, LIIKENNETURVA

Julkaisija
LIIKENNETURVA

KUVAILEHTI

Julkaisun päivämäärä
 2004

Tekijät Sirkku Laapotti, Mika Hatakka, Esko Keskinen		Julkaisun laji Tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Liikenneturvajaksot osana rattijuoppojen yhdyskuntapalvelua - Mielekästä toimintaa			
Julkaisun osat			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli arvioida liikenneturvajaksoiden toimivuutta osana yhdyskuntapalvelua. Liikenneturvajaksot (It-jaksot) ovat 5 tunnin ryhmä- ja opetustilanteita, joita on Suomessa vuodesta 1999 alkaen tarjottu osaksi yhdyskuntapalvelua ensisijaisesti henkilöille, joiden päätuomio on ollut rattijuopumus tai joilla on rikostaustassaan useita rattijuopumuksia. Kurssin sisältöinä on ollut mm. ennakoiva ajotapa, tietoutta alkoholin vaikutuksista kuljettajaan sekä kuljettajan totuttujen (ajo)tapojen pohdintaa, ns. kognitiivinen lähestymistapa. Kouluttajina It-jaksoilla ovat toimineet muissa Liikenneturvan kouluttajan tehtävissä jo aiemmin toimineet henkilöt.</p> <p>Tutkimuksessa kuvattiin ja arvioitiin It-jaksoiden toimivuutta kursseille osallistuneiden asiakkaiden, Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijöiden ja Liikenneturvan kouluttajien palautteiden perusteella. Tulosten mukaan Kriminaalihuoltolaitoksen asiakkaat, työntekijät ja Liikenneturvan kouluttajat ovat varsin tyytyväisiä It-jaksoihin. Kurseille osallistuminen oli ollut haluttua, joskin paikkakuntien välillä havaittiin suuria eroja siinä, miten It-jaksoja on voitu järjestää. Arvioiden mukaan It-jaksot on toteutettu mielenkiintoisilla ja kurssilaisia aktivoivilla tavoilla. Pääpaino on keskusteluilla ja omakohtaisilla kokemuksilla liittyen yleensä liikenneturvallisuuuteen mutta erityisesti alkoholin ja liikenteen yhteensovittamattomuuteen. Toimintatapojen ja laajemminkin elämäntilanteen hallintaan liittyvät kysymykset koettiin tärkeiksi aihealueiksi mutta myös vaikeimmiksi toteuttaa. Kouluttajien väliset erot näyttivät myös olevan suurimmat näissä asiasisällöissä.</p> <p>Kurssilaisten mukaan It-jaksot lisäsivät tietoa liikenneturvallisuudesta ja alkoholin vaikutuksista liikenteessä. Kurssilaisista 74 % arveli It-jaksoiden vaikuttavan heidän liikennekäyttäytymiseensä ja 63 % uskoi It-jakson vaikuttavan myös heidän alkoholinkäyttönsä. Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijät ja Liikenneturvan kouluttajat uskoivat myös kursseista olevan hyötyä, mutta totesivat hyötyjen arvioinnin olevan vaikeaa. Yleisesti uskottiin, että It-jaksoilla voidaan ainakin käynnistää ajatteluprosesseja liittyen alkoholin käyttöön ja rattijuoppouteen ja toivottiin tämän johtavan esimerkiksi hakeutumiseen alkoholiongelman hoitoon. It-jaksoille osallistuneiden henkilöiden liikenne-rikkomustietoja seurattiin ajokorttirekisteristä, mutta tutkimuksessa ei kyetty osoittamaan, että It-jaksoilla olisi voitu vaikuttaa rattijuopumuksen uusimiseen. Yhdyskuntapalvelun keskeytyksiä tuli harvemmin It-jakson käyneiden ryhmässä (11%) kuin vertailuryhmissä (14%-15%).</p> <p>Yhdyskuntapalvelulaki muuttui 1.4.2003 siten, että It-jaksoihin voidaan käyttää maksimissaan 10 tuntia aiemman 5 tunnin sijaan. Raportin loppuun on koottu Keski-Euroopan ns. Driver Rehabilitation –kursien arvioinnin perusteella tehtyjä suosituksia ja niiden sovellettavuutta on pohdittu Suomen oloihin.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero Liikenneturvan tutkimusmonisteita 100/2004		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-133-9
Kokonaissivumäärä 57	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva		Kustantaja Liikenneturva	

DOCUMENTATION PAGE

Publisher
Liikenneturva- The Central Organization
For Traffic Safety in Finland

Date
2004

Author Sirkku Laapotti, Mika Hatakka, Esko Keskinen		Type of documentation research report	
Title Traffic safety periods as a part of the drunk drivers' community service a meaningful activity?			
Parts of publication			
Abstract <p>The objective of this study was to evaluate the functionality of traffic safety periods as a part of community service. Traffic safety periods (TS periods) are five-hour group teaching situations which have been offered in Finland since 1999 as a part of community service primarily to persons whose main court conviction has resulted from drunk driving or who have several cases of driving while under the influence of alcohol in their criminal record. The course contents include, among other things, anticipatory driving, information about the effects of alcohol on the driver and assessment of the driver's routine (driving) habits, the so-called cognitive approach. Trainers for TS periods have previously performed other training duties for Liikenneturva, the Finnish traffic safety organisation.</p> <p>In the study, the functionality of TS periods was described and evaluated based on the feedback given by the clients participating on the course, the Probation Service personnel and the Liikenneturva trainers. According to the results, the clients of the Probation Service, its personnel and the Liikenneturva trainers were quite satisfied with the TS periods. Participation on the course was very desired, even though great differences were observed between different locations regarding whether it was feasible to arrange TS periods. According to the evaluations, the TS periods had been implemented by using interesting methods which were also successful in making the course participants more active. The main emphasis is on discussions and personal experiences as they relate to traffic safety in general, but focusing especially on the incompatibility of alcohol and traffic. The questions relating to methods of action or, in a larger perspective, personal control in various life situations, were seen as important topics but also as the hardest ones to implement. The differences between the trainers seemed to be the greatest in these topic contents.</p> <p>According to the course participants, the TS periods increased knowledge about traffic safety and the effects of alcohol in traffic. 74% of the course participants believed that TS periods would affect their traffic behaviour and 63% believed that TS period would also affect their alcohol consumption. The Probation Service personnel and the Liikenneturva trainers also assessed that the courses are useful, but that the evaluation of concrete benefits is difficult. There was a general notion that TS periods can at least start up thinking processes which relate to alcohol consumption and drunk driving and it was hoped that this would lead, for example, to seeking treatment for a alcohol problem. The traffic offence records of the course participants were monitored from the Driving License Register, but the study was unable to prove that TS periods could have an effect on repeat drunk driving. There were less community service terminations in the group which went through the TS period (11%) than in the comparative groups (14%-15%).</p> <p>The law regarding community service was altered on 1 April 2003 in such a manner that up to 10 hours can now be used on TS periods instead of the previous five hours. At the end of the report, there is a collection of recommendations based on the evaluation of the so-called Driver Rehabilitation courses of Central Europe and analysis regarding the adaptability of those recommendations to the situation in Finland.</p>			
Key words			
Supplementary notes			
Title and number of series Liikenneturvan tutkimusmonisteita 100/2004		ISSN 0785-9244	ISBN 951-560-133-9
Pages 57	Language Finnish	Price	Availability public
Distributor Liikenneturva		Sponsoring organization Liikenneturva	

Sisällys

Esipuhe

Johdanto 8

Liikenneturvajaksojen kuvaus 9

Tutkimuskysymykset ja menetelmät11

Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijöiden arviot lt-jaksojen asiasisällöistä, menetelmistä ja tuloksellisuudesta12

 Kriminaalihuoltolaitoksen lomakearviointi vuosina 1999-200212

 Menetelmä ja vastausten määrät12

 Tulokset 13

 Kysely keväällä 2003 14

 Menetelmä ja vastaajat 14

14

 Tulokset 15

 Käytetyt valintakriteerit 15

 Millaisille asiakkaille lt-jakso soveltuisi parhaiten 16

16

 Lt-jaksoille osallistuminen 16

 Mitä asioita pitäisi käsitellä nykyistä enemmän ja
mitä vähemmän lt-jaksolla 18

 Lt-jaksojen vetäjien ammattitaito 19

 Kurssien hyödyllisyys 20

 Kehittämisideoita ja kommentteja 21

Liikenneturvajaksojen kouluttajien arviot lt-jaksojen asiasisällöistä, menetelmistä ja toimivuudesta 23

23

 Kysely ja vastaajat 23

	Tulokset kysymyksittäin	
23		
	Opetussisällöt	23
	Opetusmenetelmät	25
	Lt-jaksolle valikoituminen ja soveltuvuus	26
	Kurssien hyödyllisyys	27
	Miten lt-jaksoja tulisi kehittää	28
	Liikenneturvajaksojen asiakkaiden arviot lt-jaksojen asiasisällöistä, toteutustavoista ja mahdollisista vaikutuksista omaan ajamiseen	
28		
	Menetelmä ja vastaajat.....	28
	Tulokset	29
	Odotukset	29
	Lt-jakson hyödyllisyys	30
	Lt-jakson sisällöt	32
	Asioiden käsittelytapa lt-jaksolla	33
	Liikenneturvajaksoille osallistuneiden henkilöiden liikennetrikkomukset ennen ja jälkeen liikenneturvajakson	35
	Tutkimusmenetelmä ja tutkimusryhmä	36
	Tulokset	37
	Liikennetrikkomusten määrä	
37		
	Liikennetrikkomusten seuraamukset	
39		
	Ajokieltojen pituudet	40
	Rikkomusten uusiminen lt-jakson jälkeen	40
	Ikäryhmävertailut	42
	Yhdyskuntapalvelun suorittaminen	44
	Yhteenveto tuloksista, pohdintaa ja suosituksia	
46		
	Lähteet	57

Esipuhe

Liikenneturva (Lt) ja Kriminaalihuoltolaitos (Khl) ovat järjestäneet ns. liikenneturvajaksoja osana yhdyskuntapalvelua toistuvasti rattijuopumukseen syylistyneille henkilöille vuodesta 1999 alkaen. Tarve liikenneturvajaksojen toimivuuden ja tuloksellisuuden seurantaan tiedostettiin jo alusta alkaen ja siksi Khl alkoi heti kerätä palautetta sekä asiakkailtaan että työntekijöiltään. Tämä tutkimus on voinut hyödyntää kaiken aiemman kerätyn tutkimusmateriaalin. Kiitos siitä Kriminaalihuoltolaitokselle. Tämän tutkimuksen yhteydessä kerättiin uutta tietoa sekä Khl:n työntekijöiltä että Lt:n kouluttajilta. Kiitos vastaajille ja kyselyjen toteuttamisessa avustaneille Khl:n ja Lt:n työntekijöille. Liikenneturvajaksoille osallistuneiden henkilöiden liikenne rikkomustietoja seurattiin ajokorttirekisteristä. Tämän tutkimusaineiston saamisessa erityiskiitokset Rikosseuraamusviraston erikoissuunnittelija Raino Lavikkalalle sekä Ajoneuvohallinnon tutkimusjohtaja Ove Knektille. Yhtäaikaisesti tämän tutkimuksen kanssa on kehitetty ja myöhemmin kokeiltu laajennettua liikenneturvajaksoa. Tässä kehittämis- ja ideointiryhmässä tutkimuksen tekijät ovat saaneet arvokasta palautetta ja konkreettista apua tutkimustyölle. Kehittämisryhmässä ovat olleet mukana Rikosseuraamusvirastosta erikoissuunnittelija Raino Lavikkala, Kriminaalihuoltolaitoksen Turun aluetoimistosta johtaja Pekka Haajanto, varajohtaja Anssi Lähde, johtava sosiaalityöntekijä Anne Muurinen sekä sosiaalityöntekijä Taavi Tirkkonen, Turun yliopiston sosiaalipolitiikan laitokselta lehtori Heikki Suhonen, Turun yliopiston Moniammatilliselta Opetuslinikalta psykologian professori Hannele Räihä ja sosiaalityön lehtori Riitta Lehtonen, sekä tämän tutkimuksen tekijöistä erikoistutkija Mika Hatakka sekä tutkija Sirkku Laapotti. Kiitos kehittämisryhmälle saamastamme tuesta. Tutkimusta rahoitti Liikenneturva. Kiitos rahoittajalle.

Turussa 31.12.2003

Tekijät

Johdanto

Suomessa alkoholia nauttineiden osuus on liikennevirrasta pieni, mutta liikenneonnettomuustilastoissa rattijuopumus on suuri yksittäinen riskiä lisäävä tekijä. Liikennevirrasta mitattuna rattijuopojen osuus 1990-luvulla Suomessa oli keskimäärin 0,20 % kaikista tieliikenteessä moottoriajoneuvolla kulkeneista (VALT, 2002; Valtakunnallinen R-tutkimus). Vuonna 2003 poliisiin tietoon tuli yli 24 000 rattijuopumuksesta epäiltyä kuljettajaa (Tilastokeskus, 2004). Tyypillisesti rattijuopumuksesta kiinni jääneet ovat vahvassa humalassa. Mitä vahvempi humala, sitä enemmän liikenneonnettomuuden riski kasvaa, esim. yli 1,5 promillen humalan on todettu kasvattavan liikenneonnettomuuden riskiä monikymmenkertaiseksi. Kuolonkolaririski on yli 200-kertainen, kun kuljettaja on 1,5 promillen tai vahvemmassa humalassa verrattuna selvän kuljettajan keskimääräiseen riskiin (Simpson & Mayhew, 1993). Vuonna 2001 kaikista kuolemaanjohtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista Suomessa 26 %:ssa kuljettaja oli ollut humalassa (VALT, 2002).

Rattijuopumus on tyypillisesti uusintarikollisuutta. Esimerkiksi rattijuoppona kuolonkolarin ajaneista kuljettajista noin kolmanneksella oli aikaisempia rattijuopumustuomioita (VALT, 2002). Rattijuopoista yli 60% on alkoholin suurkuluttajia (Liikenneturva, 2001). Vielä 1970-luvulla ehdottomat vankeusrangaistukset olivat tavallisia tuomioita rattijuopumuksesta. Vankilatuoimioiden pelotevaikutus ei kuitenkaan vähentänyt rattijuopumuksen uusimista. Tutkimustulokset uusintarikollisuudesta antoivat hyvin pessimistisen kuvan: katsottiin että juuri mikään ei vaikuta rikoksista tuomittujen rikollisuuden vähentämiseksi. Tällä hetkellä rangaistuksiin liittyvien eriytyneiden hoito-ohjelmien kehityksen ja tutkimuksen kautta näkemys on huomattavasti myönteisempi ja kysymys kuuluukin: mikä vaikuttaa (what works)? Yleistäen voidaan sanoa, että pelkät pelotteet ja (vapaus)rangaistukset eivät riitä uusintarikollisuuden vähentämisessä, vaan rinnalla tarvitaan oikein kohdistettuja hoidollisia ohjelmia (What Works -seminaari, 2001).

Suomessa Kriminaalihuoltolaitoksen (Khl, aik. Kriminaalihuoltoyhdistys) ja Liikenneturvan vuodesta 1999 lähtien järjestämällä ns. liikenneturvajaksoilla on pyritty vähentämään rattijuopumuksen uusimista. Muualla maailmassa, alkaen USA:sta ja saksankielisestä Euroopasta, vastaavaa koulutus- ja kuntoutustoimintaa on järjestetty jo 1970-luvulta ns. Driver

Rehabilitation -nimikkeen alla. Seurantatutkimusten mukaan näillä Driver Rehabilitation - kuntoutusjaksoilla on kyetty tarkoin valikoiduissa aineistoissa vähentämään uusintarattijuopumusta noin 50% verrattuna vertailuryhmän (eivät käyneet kuntoutusjaksoa) uusintarattijuopumukseen (Bartl et al., 2002).

Liikenneturvajaksoja on tarjottu osaksi yhdyskuntapalvelua ensisijaisesti henkilöille, joiden päätuomio on ollut rattijuopumus tai joilla on rikostaustassaan useita rattijuopumuksia. Yhdyskuntapalvelua on voinut suorittaa liikenneturvajaksolla maksimissaan 5 tuntia kevääseen 2003 saakka. Yhdyskuntapalvelua koskeva laki muuttui 1.4.2003 siten, että muuta kuin yleishyödyllistä työtä (esim. päihdehuolto- tai liikenneturvajaksoja) voidaan nykyisin sisällyttää yhdyskuntapalveluun aikaisemman 5 tunnin sijaan maksimissaan 10 tuntia (Laki N:o 66/2003). Kurssin sisältöinä on ollut mm. enakoiva ajotapa, tietoutta alkoholin vaikutuksista kuljettajaan sekä kuljettajan totuttujen (ajo)tapojen pohdintaa, ns. kognitiivinen lähestymistapa (Kouluttajan käsikirja, 1999).

Tämä raportti kuvaa ja arvioi nykyisten 5 tunnin liikenneturvajaksojen toimivuutta kurseille osallistuneiden asiakkaiden, Khl:n työntekijöiden ja Liikenneturvan kouluttajien palautteiden perusteella. Palautteita on pyritty tiivistämään asialuokkiin mutta raportissa on kirjattuna runsaasti myös yksittäisiä vastauksia monipuolisemman ja elävämmän kuvan muodostumiseksi. Kurssien vaikuttavuutta uusintarattijuoppouteen ja muihin liikenne rikkomuksiin mitattiin käyttäen Ajokorttirekisterin tietoja liikenne rikkomuksista. Raportin loppuun on koottu kehittämisideoita tämän tutkimuksen tulosten sekä muualta (lähinnä Euroopasta) saatujen tutkimustulosten perusteella.

Liikenneturvajaksojen kuvaus

Yhdyskuntapalvelu on ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta tuomittava rangaistus. Yhdyskuntapalvelua voidaan tuomita enintään 8 kuukauden ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta. Siihen tuomittu henkilö tekee palkatonta yleishyödyllistä työtä vapaa-aikanaan. Työskentely tapahtuu aikataulun mukaisesti, yleensä kaksi kertaa viikossa 3-4 tuntia kerrallaan. Palvelun ajan tuomittu voi asua kotonaan ja säilyttää koulutus- ja työpaikkansa. Liikenneturvajakso on Khl:n ja Liikenneturvan järjestämän viiden tunnin koulutuskokonaisuus,

jolla on voinut vuodesta 1999 alkaen suorittaa 5 tuntia yhdyskuntapalvelurangaistusta (1.4.2003 alkaen 10 tuntia).

Liikenneturvajakso ja päihdejakso ovat toisilleen vaihtoehtoisia, koska yhdyskuntapalvelusta enintään viisi tuntia (nyk. 10 tuntia) voidaan suorittaa käyttämällä päihdeongelmien vähentämiseen tarkoitettuja palveluja Khl:n hyväksymällä tavalla. Osallistuminen liikenneturvajaksolle on vapaaehtoista, mutta kun liikenneturvajakso on kirjattu tuomiota suorittavan palvelusuunnitelmaan, sen suorittamista koskevat samat määräykset kuin muutakin yhdyskuntapalvelua.

Viiden tunnin liikenneturvajakson suorittaminen on järjestetty eri toimipisteissä joko yhtenä, kahtena tai kolmena kokoontumiskertana pääsääntöisesti kuitenkin niin, että jos henkilö ei pääse ensimmäiselle kokoontumiskerralle, hän ei voi suorittaa liikenneturvajaksoa. Tällä on pyritty siihen, että osallistujat toimitivat nimenomaan ryhmänä.

Kouluttajina liikenneturvajaksoilla ovat toimineet muissa Liikenneturvan kouluttajan tehtävissä jo aiemmin toimineet henkilöt. Heidät on lisäksi erikseen perehdytetty liikenneturvajaksojen koulutustehtävään. Kriminaalihuoltoyhdistys (nyk. Kriminaalihuoltolaitos) ja Liikenneturva ovat yhdessä laatineet opetusohjelman lt-jaksoille (Kouluttajan käsikirja, 1999).

Opetusohjelmassa (Kouluttajan käsikirja, 1999) todetaan, että liikenneturvajakson tavoite on "käynnistää ajatteluprosessi liikenneturvallisuuden vaikuttavista tekijöistä ja antaa välineitä omakohtaisesti arvioida alkoholin ja liikenneturvallisuuden välisiä yhteyksiä". Opetussuunnitelman sisällöissä on eritelty kolme keskeistä teemaa: liikenteen vaaratekijöiden tuntemus, alkoholin fysiologiset vaikutukset ja alkoholin yhteys ajosuoritukseen sekä omakohtainen pohdinta rattijuopumuksesta. Omakohtaista rattijuopumuksen pohdintaa voidaan käydä läpi ns. kognitiivisella lähestymistavalla, jossa erilaisia esimerkkitilanteita hyväksi käyttäen ryhmä miettii tavoitteita, vaihtoehtoisia keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi ja arvioi eri keinojen seurauksia. Esimerkkitilanteena voi olla esim. tilanne, jossa henkilö on kaveriporukan kanssa saunaillassa mökillä, kun he päättävät lähteä kaupunkiin tanssiravintolaan ja kaverit kehottavat ko. henkilöä autokuskiksi. Henkilökohtaisuuden astetta eri tilanteiden pohtimisessa vaihdellaan ryhmän valmiuksien mukaan.

Tutkimuskysymykset ja menetelmät

Tutkimus pyrki vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

1. Miten Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijät arvioivat liikenneturvajaksojen sisältöjä, menetelmiä ja tuloksellisuutta?

Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijöiltä on kerätty lomakkeella arvioita liikenneturvajaksoista vuosina 1999-2001. Näiden arvioiden lisäksi keväällä 2003 Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijöille lähetettiin kysely, joka liittyi liikenneturvajaksojen sisältöihin, menetelmiin ja tuloksellisuuteen.

2. Miten liikenneturvajaksojen kouluttajat arvioivat jaksojen toimivuutta?

Kouluttajille lähetettiin keväällä 2003 kysely liikenneturvajaksojen sisällöistä, menetelmistä ja toimivuudesta.

3. Miten liikenneturvajaksojen asiakkaat ovat arvioineet kurssien asiasisältöjä, toteutustapoja ja mahdollisia vaikutuksia omaan ajamiseen?

Liikenneturvajaksoilta on kerätty standardilomakkeilla asiakkaiden arvioita kurseista vuosina 1999-2002.

4. Onko liikenneturvajaksolle osallistuneiden ajokäyttäytymisessä tapahtunut muutoksia?

Tarkastelu tehtiin seuraamalla vuonna 2001 liikenneturvajaksolle osallistuneiden liikenne rikkomustietoja ajokorttirekisteristä ennen liikenneturvajaksoa ja sen jälkeen.

5. Mitkä asiat tieteellisen tutkimuksen mukaan näyttäisivät nousevan keskeisiksi pyrittäessä vähentämään uusintarattijuoppoutta?

Kirjallisuuden ja tämän tutkimuksen tulosten perusteella koottiin keskeiset seikat, joilla voidaan vaikuttaa uusintarattijuoppomukseen.

Kriminaalihuoltolaitoksen työntekijöiden arviot It-jaksojen asiasisällöistä, menetelmistä ja tuloksellisuudesta

Kriminaalihuoltolaitoksen (Khl) työntekijöille varattiin oikeus olla mukana liikenneturvajaksoilla. Työntekijät ovat saaneet tietoa It-jaksoilta paitsi osallistumalla itse tilaisuuksiin, niin myös asiakkaidensa välityksellä. Khl:n työntekijät ovat haastatelleet kurssin jälkeen jokaisen It-jaksolla läsnäolleen asiakkaan.

Kriminaalihuoltolaitoksen lomakearviointi vuosina 1999-2002

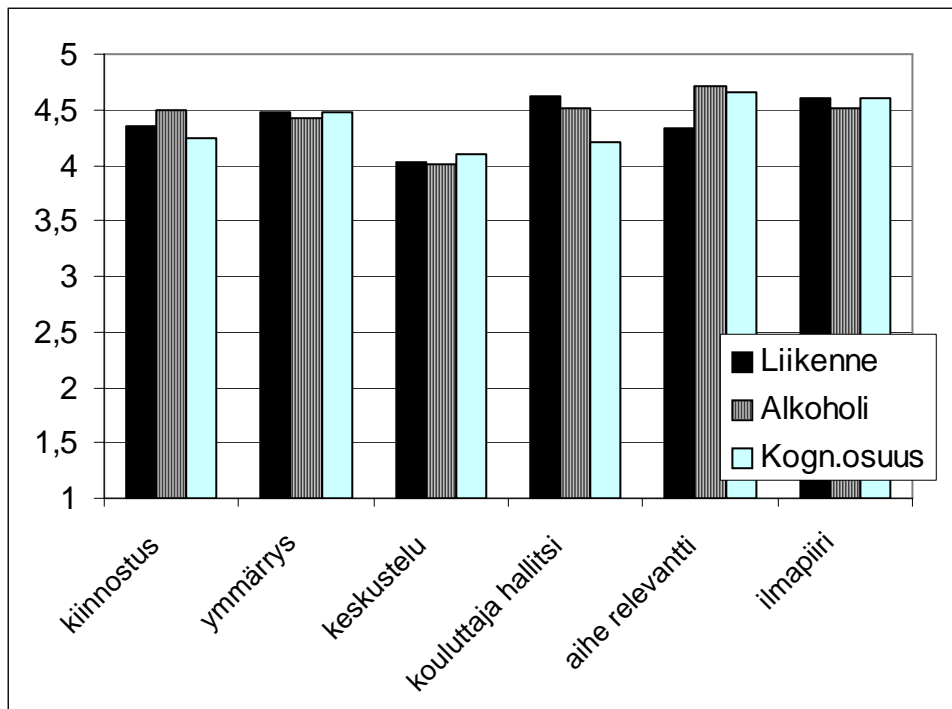
Menetelmä ja vastausten määrät

Khl keräsi lomakkeilla työntekijöiltään arvioita liikenneturvajaksojen toimivuudesta vuosina 1999-2002. Kyselylomakkeessa oli ohje, että lomakkeen täyttäisi It-jaksoon tarkkailijana osallistunut Khl:n työntekijä jokaisen oppitunnin jälkeen. Arvioitavat oppitunnit oli jaettu kolmeen kokoontumiskertojen mukaan: 1. liikenteeseen vaikuttavat tekijät, 2. alkoholin vaikutukset ajosuoritukseen ja 3. kognitiivinen osuus tai loppukeskustelu. Tämä jako noudatti alussa myös tuntijakoa, jolloin tarkoitus oli kokoontua kolme kertaa. Käytännössä tuntijako useimmiten noudatti kaavaa 2 + 3 tuntia. Tällöin aihekokonaisuudet alkoholin vaikutuksista ajosuoritukseen sekä omakohtainen pohdinta ajoittuivat toiselle kokoontumiskerralle. Lomaketta olikin uudistettu vuoden 1999 jälkeen niin, että vastaajat saivat itse kirjoittaa oppitunnilla käsitellyn aiheen nimen. Työntekijäarvioissa alkoholin vaikutukset ajosuoritukseen ja kognitiivinen osuus olikin hyvin usein arvioitu yhdessä (vuosien 2000-02 arvioista kolmasosassa oli tehty näin). On huomattava, että aihepiirien jako on karkea, sillä käytännössä aihepiirit lomittuvat toistensa sekaan niin, että niiden erillinen arviointi saattoi olla vaikeaa. Khl:n työntekijät eivät myöskään aina osallistuneet tarkkailijoina koko jaksolle.

Lomakkeella esitettiin kaikista kolmesta aihepiiristä seuraavat väitteet: oppilaat kiinnostuneita aiheesta, oppilaat ymmärsivät asiat, aiheesta keskusteltiin aktiivisesti, kouluttaja hallitsi aiheen hyvin, aihe relevantti rattijuopumukseen syyllistyneen kannalta sekä ilmapiiri oli myönteinen. Vastausvaihtoehdot olivat vuonna 1999 kerätyissä kyselyissä: "kyllä", "ei" ja "en osaa sanoa". Näitä lomakevastauksia oli yhteensä 38. Myöhemmin (vuoden 1999 jälkeen) lomaketta oli muutettu ja arviointi muutettu 5-portaiseksi muotoon "täysin samaa mieltä" (=1), "täysin eri mieltä" (=5). Näitä lomakevastauksia oli niin ikään 38. Yhteensä vastauksia oli 76 kpl.

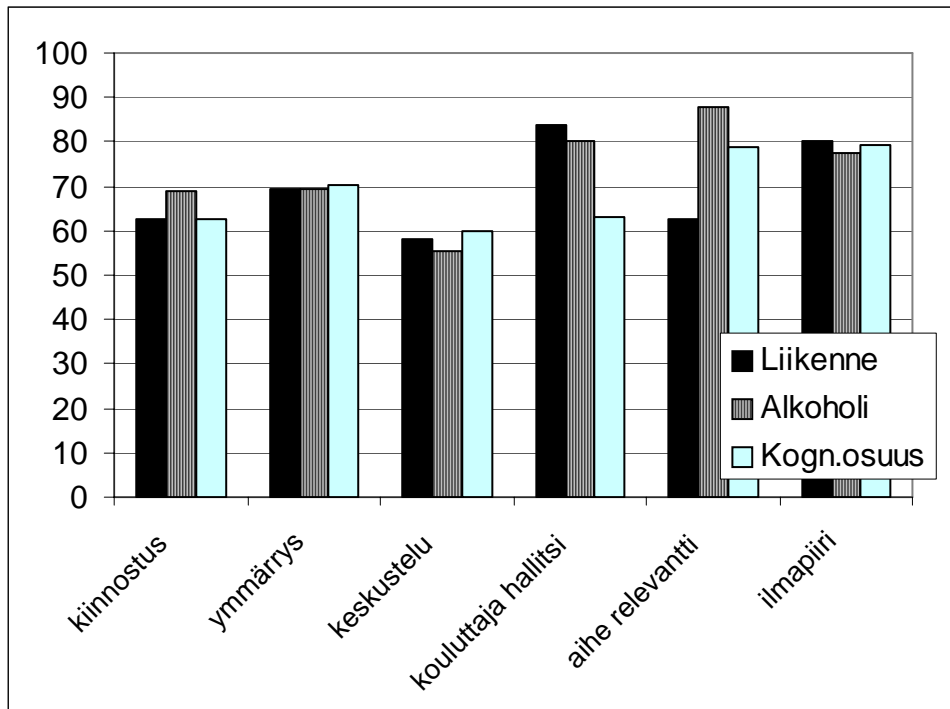
Tulokset

Arviot kurseista olivat varsin myönteisiä (Kuvio 1; huom kuvioissa 1 ja 2 on yhdistetty 3-portaiset (vuodelta 1999) ja 5-portaiset asteikot (vuosilta 2000-2002) niin, että "kyllä"-vastaukset on yhdistetty "täysin samaa mieltä"-vastausten kanssa, ja "ei"-vastaukset "täysin eri mieltä"-vastausten kanssa). Väittämien keskiarvot ovat yli 4 maksimin ollessa 5. Keskiarvojen välillä aihealueittain ei myöskään ollut suuria eroja. Kouluttajat ovat Khl:n työntekijöiden mukaan hallinneet heikoimmin aihealueen, jossa tuli pohtia erilaisia toimintatapoja ja niiden vaihtoehtoja (ns. kognitiivinen osuus). Vähiten relevanttina aihealueena pidettiin yleistä liikenneturvatietoutta.



Kuvio 1. Khl:n työntekijöiden vastausten keskiarvot väittämiin. Väittämät: Kiinnostus=oppilaat kiinnostuneita aiheesta, Ymmärrys=oppilaat ymmärsivät asiat, Keskustelu=aiheesta keskusteltiin aktiivisesti, Kouluttaja hallitsi=kouluttaja hallitsi aiheen hyvin, Aihe relevantti= aihe relevantti rattijuopumukseen syyllistyneen kannalta, Ilmapiiri= ilmapiiri oli myönteinen. Skaala 1="ei"-vastaukset ja "täysin eri mieltä"-vastaukset, 2="eri mieltä", 3="en osaa sanoa", 4="samaa mieltä", 5="kyllä"-vastaukset ja "täysin samaa mieltä"-vastaukset.

Vastausten jakautumien tarkastelu erottelee aihealueiden arviointia selkeämmin. Kuviossa 2 on prosenttiosuus niistä vastauksista, joissa Khl:n työntekijä on ollut väittäimestä "täysin samaa mieltä" (vuodet 2000-02) tai vastannut "kyllä" (vuonna 1999).



Kuvio. 2. Khl:n työntekijöiden niiden vastausten osuus, joissa vastattiin "täysin samaa mieltä" tai "kyllä" väittämiin. Väittämät: Kiinnostus=oppilaat kiinnostuneita aiheesta, Ymmärrys=oppilaat ymmärsivät asiat, Keskustelu=aiheesta keskusteltiin aktiivisesti, Kouluttaja hallitsi=kouluttaja hallitsi aiheen hyvin, Aihe relevantti= aihe relevantti rattijuopumukseen syyllistyneen kannalta, Ilmapiiri= ilmapiiri oli myönteinen.

Kysely keväällä 2003

Menetelmä ja vastaajat

Huhtikuussa-03 lähetettiin keskitetysti Rikosseuraamusviraston kautta kyselylomake kaikkiin Khl:n alue- ja paikallistoimistoihin ja esitettiin toive, että kaikki ne ko. toimiston työntekijät, jotka ovat asiakastyössään ohjanneet asiakkaita liikenneturvajaksoille, vastaisivat kyselyyn. Kyselyllä pyrittiin erityisesti selvittämään, mitä valintakriteereitä jaksoille osallistumiseen oli käytetty ja minkälaisia valintakriteereitä tulisi käyttää. Vastauksia palautui toukokuun puoliväliin mennessä 35 kpl viidestätoista Khl:n toimipisteestä ympäri Suomen. Vastaajilla oli keskimäärin pitkä työkokemus alalta (keskiarvo 10 vuotta), tosin viidenneksellä vastaajista työkokemusta oli vain korkeintaan vuosi. Vastaavasti 20 vuoden tai pidempi työkokemus oli myös viidenneksellä vastaajista. Valtaosa (89%) ilmoitti seuranneensa tai osallistuneensa liikenneturvajaksoille ainakin osittain. Osallistumiskokemus oli keskimäärin kolmesta liikenneturvajaksosta. Palautteita asiakkailta työntekijät olivat saaneet keskimäärin neljältä liikenneturvajaksolta vaihteluvälin ollessa 0-11. Kaikki vastaajat arvioivatkin tuntevansa It-jaksojen sisältöjä ainakin jonkin verran. Erittäin hyvin jaksojen sisältöjä tunsivat vain harva (6 vastaajaa). Valtaosa (43%) tunsivat sisältöjä jonkin verran.

Tulokset

Käytetyt valintakriteerit

Kysymys: "Minkälaisia valintakriteerejä olet käyttänyt pohtiessasi asiakkaan soveltuvuutta lt-jaksoille?"

Keskeisimmäksi valinnan kriteeriksi nousi luonnollisesti asiakkaan rattijuopumustuomio joko päätuomiona tai rattijuoppoustuomioiden määrä aikaisemmassa historiassa. Lähes kaikki vastaajat mainitsivat rattijuoppouden yhtenä valintakriteerinä (91%). Toisena keskeisenä soveltuvuus-kriteerinä oli asiakkaan alkoholinkäyttö ja elämäntilanne yleensä. Lt-jaksoille valintaa puoltaa asiakkaan jonkinasteinen alkoholiongelma, toisaalta monet vastaajista pitivät tärkeänä, että alkoholiongelma ei saa olla kovin vakava. Mikäli alkoholiongelma on vakava, pidettiin päihdehuoltojaksoja soveliaampana palvelumuotona kuin lt-jaksoja.

Lt-jaksoihin osallistumista sidottiin paitsi rattijuoppouteen, niin myös muihin liikenne-rikkomuksiin ja turvallisuuden kannalta vääristyneisiin liikenneasenteisiin (10 vastausta, 29%). Tärkeänä valintakriteerinä nousi esille myös käytännön järjestelyt (9 vastausta, 26%): miten asiakas pääsee kulkemaan lt-jaksoille, sopivatko ajankohdat yleensä ja erityisesti ottaen huomioon päivätyö (osalla paikkakunnista lt-jaksot järjestettiin työpäivän aikana). Myös yhdyskuntapalvelun vaihe mainittiin valintakriteereinä, esim. palvelu voidaan vaikkapa aloittaa lt-jaksolla. Hyvin tärkeänä pidettiin asiakkaan omaa motivaatiota osallistua lt-jaksoille (10 vastausta, 29%) ja muita henkilökohtaisia ominaisuuksia, esim. vuorovaikutustaitoja (6 vastausta, 17%). Kahdessa vastauksessa tuotiin esille, että lt-jaksolle ei ohjata henkilöä, joka on jo aikaisemmin käynyt lt-jakson.

Millaisille asiakkaille lt-jakso soveltuisi parhaiten

Kysymys: "Millaisille asiakkaille lt-jakso mielestäsi soveltuisi parhaiten?"

Nykyisin käytetyt valintakriteerit vastaavat hyvin pitkälle Khl:n työntekijöiden käsitystä siitä, millaisille asiakkaille lt-jakso parhaiten soveltuu. Suurin osa vastaajista mainitsi luonnollisesti, että lt-jakso soveltuu parhaiten rattijuopumuksesta (tai muista liikennerikoksista) tuomituille. Vastauksissa tuotiin esille, että kurssi voisi olla hyvä myös muille kuin yhdyskuntapalveluun tuomituille. Monet vastaajat erittelivät kuitenkin, millaisille rattijuopumuksesta tuomituille henkilöille kurssi parhaiten soveltuisi. Motivoituneisuus ja sosiaaliset valmiudet ryhmässä toimimiseen nousivat keskeisimmäksi kriteereiksi (10 vastausta 20:stä). Osa vastaajista katsoi, että kurssi soveltuu parhaiten niille, jotka ovat ensikertalaisia, mutta aivan yhtä suuri osa vastaajista katsoi, että kurssi soveltuu parhaiten rattijuoppouden uusijoille. Vastauksissa tuotiin esille myös, että päihdeongelman tulisi olla hallinnassa.

Lt-jaksoille osallistuminen

Kysymykset: "Arvioi prosenteissa, kuinka moni asiakkaistasi, joilla rattijuopumus on ollut päätuomio, on osallistunut lt-jaksoille? Jos ilmoittamasi %-luku on alhainen, niin mitkä syyt ovat johtaneet siihen, että vain mainitsemasi osa asiakkaista on osallistunut lt-jaksolle?"

"Mitä syitä asiakkaat itse ilmoittavat, jos eivät halua osallistua lt-jaksoille?"

"Mitä syitä poisjääntiin on niillä asiakkailla, jotka eivät tule lainkaan lt-jaksolle, vaikka palvelusopimukseen oli se kirjattu?"

Entä mitä syitä poisjääntiin on niillä asiakkailla, jotka jättävät lt-jakson kesken?"

Paikkakuntien välillä oli erittäin suuria eroja siinä, kuinka suuri osa yhdyskuntapalvelua suorittavista asiakkaista, joilla päätuomio on ollut rattijuopumus, on voitu ohjata lt-jaksoille. Arviot vaihtelivat 1 %:sta 99%:iin. Noin puolet vastaajista arvioi, että korkeintaan 20 % periaatteessa soveltuvista asiakkaista (=niistä asiakkaista, joilla rattijuopumus oli päätuomio) on osallistunut lt-jaksoille.

Suurimpana syynä käyttöasteen alhaisuuteen nähtiin erityisesti pienillä paikkakunnilla se, että lt-jaksoja järjestetään harvoin ja jos asiakkaan tuomio on lyhyt, niin tuona aikana ei välttämättä ehdi olla lainkaan lt-jaksoa (16 vastausta 28:sta, 57%). Toisin sanoen periaatteessa soveltuvia asiakkaita ei ole riittävästi samaan aikaan suorittamassa tuomiotaan, jotta ryhmä voitaisiin saada

kokoon. Suurilta paikkakunnilta mainittiin esteeksi jopa päinvastainen tilanne: kurssille voidaan ottaa vain tietty määrä henkilöitä ja joskus muutoin soveltuvaa asiakasta ei voida enää mahduttaa kurssille (3 vastausta). Käytännön esteenä nähtiin myös etäisyydet asuinpaikan ja lt-jakson pitopaikan välillä (8 vastausta, 29%). Ajokortittoman on vaikea kulkea lt-jaksolle erityisesti syrjäisiltä paikkakunnilta ja ilta-aikaan. Toisaalta ajankohta päiväaikaan ei ole soveltuva niille, joilla on päivätyö. Asiakkaiden henkilökohtaiset ominaisuudet voivat luonnollisesti olla myös esteenä kurssille pääsyyn, esim. haluttomuus osallistua tai vaikea alkoholiongelma (11 vastausta, 39%).

Kymmenellä paikkakunnalla lt-jaksoja oli järjestetty vain virka-aikana (ennen klo 16.00). Neljälätoista paikkakunnalla, erityisesti kaikilla suurilla paikkakunnilla, lt-jaksot on järjestetty aina iltaisin (klo 16.00 jälkeen). Vain muutamat paikkakunnat (6) ovat tarjonneet kurssveja sekä päivisin että iltaisin. On todennäköistä, että asiakkaat ovat valikoituneet ainakin työllisyyden osalta eri tavalla päivä- ja iltakurssille, mutta mahdollisesti myös joidenkin muiden ominaisuuksien mukaan (esim. asuinpaikkakunta).

Kiinnostuksen puute mainittiin yleisempänä syynä (20 vastausta, 57%) haluttomuuteen osallistua lt-jaksoille. Osa asiakkaista tunsi, että tietää jo muutenkin tarpeeksi liikenneasioista eikä siksi halunnut kurssille. Muut yleisesti esille nousseet syyt liittyivät käytännön hankaluuksiin osallistua kurssille muiden töiden vuoksi (12 vastausta, 34%) tai matkojen vuoksi (12 vastausta, 34%). Varsin usein mainittiin haluttomuuteen myös pelko osallistua ryhmiin (11 vastausta, 31%). Viisi vastaajaa mainitsi, että asiakkaat haluavat mieluummin suorittaa palvelun työnä, koska esim. työstä saa kerralla 4 tuntia pois yk-palvelua.

Työntekijöiden mukaan hyvin harvoin asiakkaat jättävät tulematta lt-jaksoille, jos lt-jakso on kirjattu palvelusuunnitelmaan. Lt-jaksot ovat kuitenkin luonteeltaan erilaisia kuin työpalvelu ja siksi unohtaminen tai se, ettei ymmärtänyt lt-jakson velvoittavan samalla tavalla kuin työpalvelun nousi merkittäväksi syyksi poisjääntiin (9 vastausta, 26%). Suurimpana syynä lt-jaksoilta poisjääntiin, kuten muustakin työpalvelusta poisjääntiin, mainittiin alkoholin käyttöön liittyvät ongelmat (16 vastausta, 46%) ja sairastuminen (14 vastausta, 40%).

Samoin sairastuminen (11 vastausta) ja "ryyppyputki" (13 vastausta) olivat yleisimmät syyt jos henkilö jäi pois vain toiselta (tai yhdeltä) kerralta lt-jaksoa. Liikenneturvajaksoon sinänsä liittyviä syitä poisjääntiin ei maininnut kukaan työntekijöistä.

Mitä asioita pitäisi käsitellä nykyistä enemmän ja mitä vähemmän lt-jaksoilla

Kysymykset: "Mitä asioita lt-jaksoilla pitäisi käsitellä nykyistä enemmän?"

"Mitä asioita lt-jaksoilla pitäisi käsitellä nykyistä enemmän?"

Vastaukset kysymykseen, mitä toivoisi lisää tai vähemmän kurseille olivat luonnollisesti riippuvaisia siitä, paljonko henkilö tunsi nykyisiä kurssin sisältöjä. Nykyistä konseptia pidettiin yleisesti toimivana. Viisitoista vastaajaa (43 %) ei maininnut mitään lisättävää tai totesi, että nykyisen viiden tunnin puitteissa käsitellyt aiheet ovat kattavia. Jos jotakin toivottiin lisää, niin erityisesti päihdeongelman käsittelyä ja pohdintaa alkoholin vaikutuksista liikenteessä (8 vastausta, 23%). Konkreettisia esimerkkejä ja harjoituksia toivottiin, samoin yleensä kognitiivisen osion painottamista (3 vastausta). Vastaavasti, jos jotakin toivottiin vähemmän, niin liikennesääntöjä ja yleistä informaatiota. Alla on listattuna kaikki vastaukset, mitä lt-jaksojen sisältöihin toivottiin lisää:

- Päähteiden käytön pitkäaikaishaitoista.
- Mikä saa ajamaan päihtyneenä → miten päästä pois vanhasta toimintamallista.
- Ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä (mitä voi tehdä ennen kuin alkaa juomaan, mitä voi tehdä kun meinaa lähteä ajamaan, jne.) → konkreettisia asioita. Vaikutukset mahd. uhreihin, jos onnettomuus tapahtuu.
- Päähteiden alaisena ajamisen vakavuudesta! Mitkä on ne tilanteet, joissa lähtee ajamaan, enemmän pitäisi keskustella henkilökohtaisemmalla tasolla.
- Asenteisiin ja arvoihin liittyvää keskustelua enemmän.
- Nykyisellä tuntimäärällä (5 h) hyvin painotettu eri asioita. Jos lisätään tunteja (10h) voisi esim. korostaa ajokuntoisuuteen liittyviä tekijöitä.
- Harjoituksia pitäisi ehkä tehdä enemmän.
- Päähteiden käytön vaikutusta käyttäytymiseen ja reagoimiseen liikenteessä. Erilaisten riskien lisääntymisestä. Päihdepainotteista asiankäsittelyä enemmän.
- Kognitiivisen osuuden painottamien (valintatilanteita ja harjoittelua enemmän).
- Hivenen enemmän aikaa päihde- ja liikenneyhteyksistä, ehkä vähän strukturoidummalla tavalla, myös kognitiiviseen osuuteen joku tunti lisää. Lt-jakso -konsepti on toiminut hyvin.
- Minun mielestä 5 h:n lt-jakso on asiasisällöltään varsin tasapainoinen kokonaisuus, joka toimii!
Kehittämisen lähtökohdat olisivatkin kaikkien osioiden laajentaminen ja syventäminen kattamaan 10 h.
- Jakso voisi olla osittain myös yksilöllinen. Oma ajokäyttäytyminen ja suhtautuminen sen yhteydessä alkoholiin on varmasti tärkein käsiteltävä asia.

- Asiat, joita lt-jaksolla käsitellään, ovat kaikki tärkeitä. Päähteiden (alkoholi, huumeet, lääkkeet) käsittely jää melko vähäiseksi ajanpuutteen vuoksi. Päihdeasian käsittelyä tulisi syventää, koska tuntimäärää voidaan lisätä. Päihdeasiaa voisi käsitellä ryhmässä tai mahdollisesti yksilökohtaisesti.
- Mielestäni käsittelytapa on hyvin kattava. Mahdoll. uhrin asema.
- Konkreettiset esimerkit lisäävät kiinnostusta ja auttavat asian vakavuuden ymmärtämisessä.

Lt-jaksojen vetäjien ammattitaito

Kysymys: "Arvioi lt-jaksojen vetäjien ammattitaitoa."

Lt-jaksojen vetäjien ammattitaito nähtiin hyvänä tai erittäin hyvänä (24 vastausta). 7 vastaajaa katsoi, ettei kykene arvioimaan lt-jaksojen vetäjien ammattitaitoa, koska ei ole riittävästi tai lainkaan osallistunut kursseille. Asiakkaiden kautta oli välittynyt kuitenkin pääasiassa myönteistä palautetta. Monilla vastaajilla oli kokemusta vain yhden kouluttajan kurssista/kursseista. Muutamassa vastauksessa, joiden vastaajilla oli kokemusta useamman kouluttajan kurseista, tuotiin esille, että vetäjien ammattitaito tai tyyli vaihtelee henkilöiden mukaan. Kognitiiviseen tai terapeutiseen otteeseen toivottiin lisäpanostusta (3 vastausta). Tiettyä rutiininomaisuutta kurssin vetämisessä kritisoitiin (3 vastausta).

- Tietää asianasa ja osaa esittää asiat mielenkiintoisesti.
- Vetäjät vaikuttavat hyvin ammattitaitoisilta ja saavat keskustelua syntymään ryhmässä. Huomioivat myös jokaisen ryhmäläisen. Asiakkailta tullut positiivista palautetta.
- Asiat esitettiin hyvin ja perustellusti. Oman asiansa asiantuntija. Perusteellinen lähestymistapa. Sai hyvin asiakkaita mukaan keskusteluun.
- Vetäjien ammattitaito erinomaisen hyvä. Vetäjä osannut esittää asiat (kuivatkin) mielenkiintoisesti. Asiakkaat ovat olleet aktiivisia lt-jaksoilla, esittäneet kysymyksiä, kommentoineet yms.
- Vetäjät ovat olleet erittäin ammattitaitoisia ja haastavia. Yleensä lt-jaksot olleet pidettyjä myös asiakkaiden keskuudessa.
- Pitkäaikaisia ja kokeneita liikenneopettajia/asiantuntijoita. Taito esittää asiat uskottavasti ja keskustelua herättäen. Av-ym. apuvälineiden käytön suvereeni hallinta= "kännilasi" tehtävä, videot.
- Ammattitaitoisia, laajan näkemyksen omaavia. Monipuolisia taitoja käsitellä ko. asioita mielekkäällä ja mielenkiintoisella tavalla.
- Ammattitaito on erittäin hyvällä tasolla, kun vaikeasta aiheesta vaativan kohderyhmän kanssa pystytään rakentamaan keskusteleva ilmapiiri.
- Kai ovat päteviä kouluttajia alallaan, kun jatkuvasti pitävät kursseja, mutta ilmeisesti heidän tilaisuuksissaan on yleensä tavallisia ihmisiä (ei rattijuoppoja), joilla asiat menevät perille jakeluun, eikä päihdepuolta tarvitse tuoda esiin siten, kun oletan Khl:n lt-jaksoilla tarvittavan.
- Kognitiivinen osuus on yleensä väkinäinen, töksähtävä, muista asioista osaavat puhua hyvin ja

vakuuttavasti ja tietävät paljon liikenteestä

Kurssien hyödyllisyys

Kysymykset: "Miten arvioisit It-jaksojen hyödyllisyyttä?" "Onko It-jaksoilla kyetty herättämään asiakkaita halua alkoholiongelmansa/elämäntilanteensa jatkotyöskentelemiseen? Kyllä Ei .
Jos on, niin millaista?"

Suurin osa vastaajista uskoo kurseista olevan ainakin jotain hyötyä. Kymmenen vastaajan mukaan kurssi saa asiakkaat pohtimaan omaa alkoholinkäyttöään ja liikennekäyttäytymistään. Kurssi pysäyttää ja saa ajatteluprosesseja liikkeelle. Liikennetietouden todettiin lisääntyvän (5 vastausta).

- Uusi ja kerrattu tieto liikenteestä tärkeää. Jakso pysäyttää hetkeksi miettimään omaa itseään ja tekemiään ratkaisuja.
- Joidenkin kohdalla varmasti toimii ajatusten herättäjänä. Parhaiten jäävät mieleen todennäköisesti konkreettiset asiat hyvin havainnollistettuina.
- Varmasti ajatuttaa siellä käynnyttä.
- Uskon siitä olevan tavalla tai toisella hyötyä kaikille sille osallistuneille. Toivottavasti auttaa pohtimaan käyttäytymistä nyt tai myöhemmin. Kuittaahan se myös palvelutunteja.
- Ehdottomasti hyödyllisiä. Tämentyyppisiä ohjelmia pitäisi sisältyä seuraamukseen eri rikoslajien kohdalla.
- Varmasti erittäin hyödyllinen, "takaraivoon" jää varmastikin "muistijälki", ettei tulisi lähdettyä päihtyneenä ajamaan. Jos jää yksikin kerta yhdellä kurssin käyneellä lähtemättä, on hyvä asia!
- Tukee omalla tavallaan asiakkaan selviytymistä A-ongelman kanssa ja lieventää asenneongelmallisuutta.
- Ne ovat hyödyllisiä. Asiakkaat kertovat, että prosesseja on lähtenyt liikenteeseen. Joku on ollut tosi häpeissään jos on syylistynyt vielä tämän jälkeen rattiin: "Mikähän minulle tuli, kun silloin kurssilla päätin..."
- Mielestäni erittäin hyödyllistä, ja asiakkailta tullut palaute on ollut pääsääntöisesti myönteistä.
- Monet asiakkaat kertoneet, että jakso on saanut pohtimaan asioita, joita viimeksi miettinyt vuosia sitten autokoulussa. Tällöin jakso on ollut jo hyödyllinen.
- Liikennetietous lisääntynyt, päihteiden käyttöön ei suuria vaikutuksia.
- Liian lyhyt jakso, jotta tapahtuisi pysyvää muutosta.

Vastauksissa tuotiin esille hyödyllisyyden arvioinnin vaikeus. Voi olla että lyhyellä tähtämellä kurseista on hyötyä mutta pitkältä ajanjaksolta ei ole tietoa.

- Paljon hyödyllistä tietoa, joka sopisi ihan kaikille kansalaisille, mutta miten vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen, että todella tapahtuisi muutos!?

- Lyhyellä aikajaksolla hyödyllinen, mutta pidemmällä ei tietoa.
- Vaikea arvioida, asiakkaiden oma palaute ollut ympäröivää mutta myönteistä. Mielenkiintoista olisi tietää, onko jaksoilla osallistumien oikeasti vaikuttanut käyttäytymiseen.

Monet toivat vastauksissaan esille sen, että ainakin asiakkaiden antama palaute on ollut myönteistä (10 vastausta). Asiakkaiden antama myönteinen palaute on jo jonkinmoinen osoitus hyötyjen mahdollisuudesta. Asiakkaalle saattaa olla suuri merkitys jo pelkästään sillä, että saa suoritettua kurssin ja kykenee toimimaan ryhmässä.

- Uskon, että suurin osa asiakkaista kokee myönteisenä sen, että on uskaltanut osallistua ryhmään, jossa käsitellään ratti- ja juopuille yhteisiä asioita. Jakson läpikäyminen on kenties isompi hyöty kuin jaksolla opittu.

Kysymykseen, oliko lt-jaksoilla kyetty herättämään asiakkaissa halua alkoholi-ongelmansa tai elämäntilanteensa jatkotyöskentelemiseen, 17 (49%) vastasi "kyllä" ja 9 (26%) vastasi "ei". Yhdeksän vastaajaa (26%) ei osannut ottaa kantaa. Ajatusten herättäminen ja oman elämäntilanteen pohtiminen oli tavallisin mainittu jatko lt-kurssille (7 vastausta, 20%). Neljässä vastauksessa (11%) mainittiin päideongelman hoitaminen, ts. asiakas oli oman kertomansa mukaan vähentänyt alkoholin käyttöään ja/tai ottanut yhteyttä A-klinikkaan.

Kehittämideoita ja kommentteja

Kysymykset: "Mitä haluaisit muuttaa lt-jaksoissa, miten niitä tulisi kehittää?" "Muuta kommentoitavaa."

Alla on kirjattuna kaikki Khl:n työntekijöiden kehittämideoita ja kommentit lt-jaksoista. Lt-jaksoon käytetyn ajan pidentäminen näkyy monessa vastauksessa ainakin osittain siksi, että työntekijöiden saamassa kyselyn lähetekirjeessä oli maininta mahdollisuudesta pidentää lt-jaksoa 5 tunnista 10 tuntiin.

- Itsearviointia, että saataisiin selville vastaus kysymykseen 16 (=Onko lt-jaksoilla kyetty herättämään asiakkaissa halua alkoholi-ongelmansa/elämäntilanteensa jatkotyöskentelemiseen?)
- Pidempi jakso olisi varmasti tehokkaampi, 10 tuntia tuntuisi järkevämältä, eli muutos on hyvä. Tietoa jaksosten sisällöstä tulisi olla työntekijöillä enemmän, koska motivointi on vaikeaa kun on vain epämääräistä tietoa. Hyödyllinen jakso esim. nuorille ehdollisesti rangaistuille ja joillekin ehdonalaisesti vapautuneille valvottaville. Ei pidempää kuin 3 h kerrallaan, asiakkaat eivät jaksa keskittyä.

- Eri ikäisille kiinnostavaksi. Rekrytointivaikeuksia. Päivällä järjestettävä jakso voisi sopia osalle asiakkaita paremmin. Pitäisi olla päivä- ja iltakurssimahdollisuus. Kaukana maalla asuvat ovat eriarvoisessa asemassa, koska eivät pääse osallistumaan.
- Asenteisiin ja arvoihin liittyvää keskustelua enemmän.
- Kurssi on ehkä liian lyhyt suurempien asiakokonaisuuksien käsittelyyn.
- Voisiko olla yksilötasolla? Nyt riippuu määrärahoista, asiakasmäärästä.. Jos joku sitä todella tarvitsisi, sitä ei varmaan juuri silloin voida järjestää. Aloitukset non stopina? Kohderyhmä muu kuin meidän asiakkaat? Voisiko osallistua autokoulujen koulutukseen (olisi lähellä, helposti saatavilla?) Matkat pienillä paikkakunnilla usein ongelma, samoin on ajoittain vaikea saada ryhmää kokoon.
- Jakso voisi työstää "aikuismaisemmaksi", sillä toisinaan lähestymistapa oli liian autokoulumainen. Keskustelu/pohdinta jäi toisinaan hyvin pintapuoliseksi.
- Ehkä joustavampi räätälöinti ajoissa/opetustyyliä/ryhmä- & yksilövaihtoehdot/ opetussisällössä? Käyttö monipuolistuisi.
- Lt-jaksot ovat nykyisellään hyviä ja riittävän kattavia ja monipuolisia. Olisi ehkä hyödyllisempää asiakkaille, että lt-jaksot olisivat pidempiä (10h), jotta asioita voisi entisestään syventää. Yksittäisjaksot voisivat olla pidempiä; nykyisellään ne on jaettu kahdeksi kahden tunnin ja yhdeksi yhden tunnin jaksoksi.
- Khl:n työntekijän rooli voisi olla vahvempi eli harjoituksissa sellainen 50/50 % Liikenneturvan ja Khl:n jako.
- Jonkinlaista asiakkaiden tilanteen seuranta enemmän voitaisiin miettiä
- Lt-jaksoille muutama tunti lisää. Ainakin 1 tunti, jolloin tapaamisia olisi kolme. Tapaamisten välillä voisi olla kotitehtäviä.
- 5h:n lt-jakso kyllä toimii nykyisellä sisällöllä hyvin - liekö tarvetta lisätä tunteja ollenkaan. Toiset 5 h voisi käyttää tarpeen mukaan A-klinikalla avopalveluissa, joka osaltaan palvelisi yhteistyön alkua EU-direktiivin vaatimalle päihderiippuvuuskartoitukselle.
- KHL:n tulisi kehittää omaa arviointiaan, jotta toimintaohjelmien käyttö olisi paremmin perusteltua. Samoin tarvitaan arviointia vaikuttavuudesta. Kaikkiin lt-jaksoihin voisi vuositason liittyä jonkinlainen seuranta siitä, mitä asiakkaalle tapahtui myöhemmin.
- Nykyinen lt-jakso on hyvin suunniteltu. Tuntimäärän lisäyksellä voidaan paneutua syvällisemmin myös päihdeasiaan. Kaikkien ei ole helppo avautua ryhmässä, joten yksilökohtainen päihdeasiain käsittely voisi olla tarpeen. Pimeän ja liukkaan kelin ajoharjoittelu voisi sisältyä kurssiohjelmaan. Luentotyypisistä kurssista osa voisi olla asiakkaiden tekemiä tehtäviä lt:n alalta. Yleistä tietoutta vaikutuksista, korvauksista, ajokortin takaisin saaminen (EU-direktiivi) ym.
- Voisi olla hieman pitempi niin päästäisiin pintaa syvemmälle. Asiakkaat usein lämpenevät osallistumaan vasta kolmannella eli viimeisellä kerralla.
- Tunteja lisää! Työntekijöitä pitäisi motivoida kurssien käyttämiseen työnsä apuvälineinä.
- 5 h on kovin lyhyt, suunnitelmat pidentämisestä ovat paikallaan. Ryhmäytyminen vie aikansa ja uskallus osallistua keskusteluihin vie aikansa. Ehdottomasti jakso tarvitsee jatkoa!
- Pidemmät kurssit → auttaisi myöskin ryhmäytymisessä. Porukka pääsee keskustelun alkuun, kun kurssi jo loppuu. Tutkimus siitä, miten kurssin käyneet jatkossa toimivat; ovatko syyllistyneet uudestaan rattijuoppouteen, kiinnostaa kovasti.

- Vaikea sanoa, ehkä jotain jatkoa niille, jotka ovat jo käyneet. Tunnelma on ollut positiivinen, mistä plussat vetäjille.

Liikenneturvajaksojen kouluttajien arviot It-jaksojen asiasisällöistä, menetelmistä ja toimivuudesta

Liikenneturvajaksojen kouluttajina toimii 28 henkilöä eri puolilla Suomea. Suurin osa kouluttajista on saanut Kriminaalihuoltolaitoksen järjestämän koulutuksen liikenneturvajaksojen vetämiseen. Kouluttajat toimivat myös muissa Liikenneturvan koulutustehtävissä sekä useimmat heistä työskentelevät (tai ovat työskennelleet) liikenneturvallisuusosalalla. Kouluttajista 25 (89%) on miehiä.

Kysely ja vastaajat

Liikenneturvajaksojen kouluttajille lähetettiin postitse kysely huhtikuussa 2003. Vastauksia palautui 20 (71%).

Vastaajien ikä vaihteli 29 vuodesta 68 vuoteen keskiarvon ollessa 51 vuotta. Koulutukseltaan monet olivat liikenneopettajia, mutta ammateista edustettuina olivat myös esim. poliisi, luokanopettaja, tradenomi ja psykologi. Kouluttajista valtaosa (80%) on toiminut It-kouluttajana kurssien alusta alkaen eli noin 4 vuotta. Kurssien lukumäärä kouluttajaa kohden vaihteli yhdestä kahteenkymmeneen keskiarvon ollessa 7,7 kurssia. Tavallisin kurssijako oli 2h + 3h (7 kouluttajaa), mutta myös jaot 2h+2h+1h ja 3h+2h olivat tavallisia.

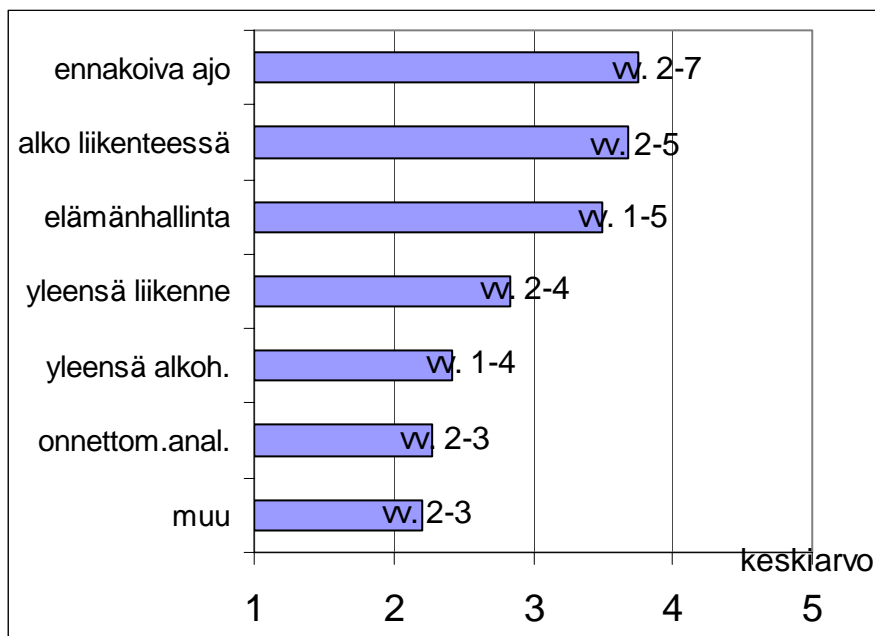
Tulokset kysymyksittäin

Opetussisällöt

Kysymys: "Mitä asiasisältöjä ja miten paljon olet käsitellyt It-jaksoillasi (arvioi %:eina ajankäytöstä)?" Vastausvaihtoehtoina oli 11-portainen asteikko: 0 %, 1-10%, 11-20%, 21-30%, 31-40% jne.

Ennakoiva ajaminen, alkoholi liikenteessä ja elämänhallinta nousivat kurssien keskeiseksi sisällöksi (kuvio 3). Samalla kuitenkin näiden asiasisältöjen osalta vastaajien arviot vaihtelivat suuresti, esim. vähiten ennakoivaa ajotapaa kurssilla käsitellyt käytti ajasta vain 1-10 % siihen,

kun taas eniten ennakoivaa ajotapaa käsitellyt käytti 51-60 % ajasta ko. aiheen käsittelyyn. Samoin vähiten elämänhallintaan liittyviä asioita käsitellyt ilmoitti, että 0% ajasta käytetään ko. aiheeseen, kun taas eniten elämänhallintaan liittyviä asioita käsitellyt ilmoitti käyttävänsä 31-40% kurssin ajasta ko. aiheeseen.



Kuvio 3. Keskiarvot kouluttajien arvioista, paljonko he käyttävät ajastaan It-kurssilla eri asiasisältöjen läpikäymiseen (1=0%, 2=1-10%, 3=11-20%, 4=21-30% jne.; skaala 1-11). Aihepiirit on järjestetty eniten painotetusta vähiten painotettuun. vv= arvioiden vaihteluväli.

Kouluttajat näkivät nykyiset opetussuunnitelman mukaiset asiasisällöt It-jaksoilla tarpeellisina eikä niihin käytettävää aikaa haluttu vähentää (16 vastausta 20:stä). Ainoastaan yleinen asia alkoholista/liikenteestä sekä kognitiivinen osuus sai yksittäiset toiveet vähentämisestä (yht. 3 vastausta). Kouluttajilta kysyttiin myös, mitä asioita It-jaksoilla tulisi käsitellä nykyistä enemmän. Vastaukset painottuivat yleensä elämänhallinnan ja erityisesti alkoholiongelman syvällisempään käsittelyyn (11 vastausta 20:stä).

- Vielä syvemmälle henkilökohtaisiin toimintamalleihin ja niiden taustalla oleviin tekijöihin.
- Ajallisesti pidempi kurssi antaisi paremmat mahdollisuudet käsitellä haluttua aihetta ennalta suunniteltua pidempään. Lisäksi esim. alkon vaikutuksista käyttäytymiseen voisi käsitellä laajemminkin kuin vain liikenteellisestä näkökulmasta.
- Minusta opetusaineisto on ajantasalla olevaa ja opetussuunnitelma oikean suuntainen.

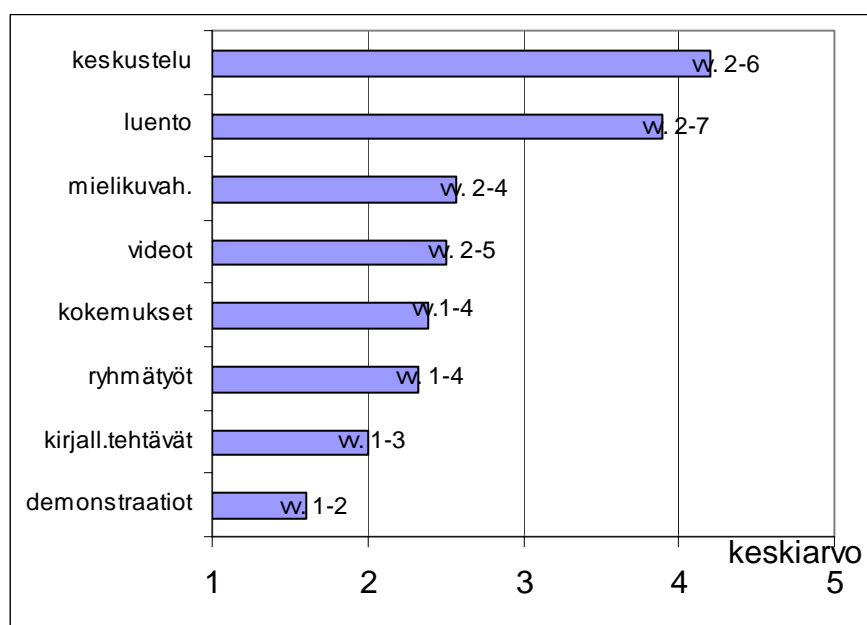
Opetusmenetelmät

Kysymys: "Mitä menetelmiä ja miten paljon olet käyttänyt It-jaksoillasi (arvioi %:eina ajankäytöstä)?" Vastausvaihtoehtoina oli 11-portainen asteikko: 0 %, 1-10%, 11-20%, 21-30%, 31-40% jne.

"Millaiset opetusmenetelmät tuntuvat toimivan parhaiten?"

"Millaiset opetusmenetelmät tuntuvat toimivan huonoiten?"

Keskustelu ja luennot olivat vastausten perusteella eniten käytetyt menetelmät kursseilla (kuviot 4). Keskusteluun käytetyn ajan osuus It-jaksosta vaihteli kouluttajien välillä 1-10 %:sta 41-50%:iin. Luentoihin käytetyn ajan osuus vaihteli 1-10%:sta 41-50%:iin.



Kuvio 4. Keskiarvot kouluttajien arvioista, paljonko he käyttävät eri opetusmenetelmiä It-kursseilla (1=0%, 2=1-10%, 3=11-20%, 4=21-30% jne., skaala 0-10). Aihepiirit on järjestetty eniten painotetusta vähiten painotettuun. vv=arvioiden vaihteluväli.

Kouluttajien vastauksissa parhaiten toimiviksi opetusmenetelmiksi nousivat keskustelu ja yleensä menetelmät, jotka aktivoivat kurssilaisia pohtimaan omia kokemuksiaan ja toimintamallejaan. Kaikissa vastauksissa tuotiin esille vuorovaikuttamisen opetusmenetelmän välttämättömyys.

- Pienimuotoiset ongelmanratkaisut, kokemusten kysely, kaikkia osallistujia aktivoiva toiminta.
- Vuorovaikuttaiset, vapaasti elävät keskustelut. Omien kokemusten yhteinen analysointi → miten kohentaa elämäänsä?
- Keskusteleva, osallistuva, koko ryhmän mukaan saaminen luo pohjan saada joukko ajattelemaan mistä on kysymys.

Erityisen huonosti toimivaksi opetusmentelmäksi mainittiin pelkkä luennointi ("synkät yksinpuhelut"). Kirjallisten töiden ja toisinaan pari- ja ryhmätöiden todettiin olevan myös hankalia johtuen kurssilaisten tottumattomuudesta tämän tyyppiseen työskentelyyn.

Lt-jaksolle valikoituminen ja soveltuvuus

Kysymykset: "Millaisille henkilöille lt-jakso mielestäsi soveltuu parhaiten?"

"Miten ryhmät ovat toimineet?" "Miten ryhmät tulisi muodostaa, jotta ne toimisivat parhaiten?"

Kurssilaisten motivoituneisuus sekä "riittävän" hyvä elämänsyryssä kiinnioleminen nousivat kouluttajien vastauksissa keskeisiksi soveltuvuus-kriteereiksi kursseille. Edelleen tuotiin esille se, että kurssilla on paremmat mahdollisuudet vaikuttaa niihin, jotka eivät vielä ole kovin rutinoituja rattijuoppoja.

- Ei täysin elämäntilanteessaan rappiolla oleville. Suhteellisen hyvät taustatekijät voimassa.
- Ei alle 25-vuotiaille tai sitten näille oma ryhmänsä, omaa motivaatiota kaivataan.
- Nuorehkoille henkilöille, jotka saadaan aktiivisesti itse mukaan ryhmään.
- Osallistujiksi ei ole mielestäni hakeutunut/valittu ketään, jolle kurssi ei soveltuisi. Motivaatio on avainasia. Vaikka koulutusjakso onkin rangaistus ovat kaikki sen valinneet muun yhdyskuntapalvelun sijaan.
- Sellaisille, jotka eivät vielä ole "ennättäneet" ajaa kymmeniä-satoja kertoja humalassa ilman vahinkoja. Tällaisia kokeneita juoppokuskeja ei tahdo saada vakuutetuksi/vakuuttumaan alkoholin haitallisista vaikutuksista ajokykyyn.

Ryhmien todettiin pääosin toimineen hyvin, joskin kurssien todettiin vaihtelevan aktiivisuudessaan ja yksilöiden välillä on suuria eroja osallistumisaktiivisuudessa. Suurten ryhmien todettiin olevan ongelmallisia.

- Vaihtelevasti, yksi negatiivisesti suhtautuva saa koko muun ryhmän "varovaiseksi" eli passiiviseksi.
- Toimivat hyvin, jos eivät ole liian suuria. Ryhmän tulisi olla <8henkeä.
- Ikä- ja taustaerojen ollessa suuria ei varmaan yrityksistä huolimatta ole saanut kaikkia mukaan.
- Hyvin. Vuorovaikutus sekä keskustelu ovat luoneet kursseilla avoimen ilmapiirin.
- Hyvin eri tavalla, riippuu henkilöistä.

Ryhmien muodostamisessa osa kouluttajista kannatti samanlaisuutta tiettyjen taustatekijöiden osalta (ikä, rikkomustausta, sosiaalinen tausta), osa taas näki erilaisuuden toimivan hyvin ja lisäävän vuorovaikutusta. Vastauksissa tuli edelleen esille, että ryhmien koon tulisi olla riittävän pieni, jotta keskustelua syntyisi.

- Ikäjakautuma kurssilla saisi olla tasainen eli samaan ikäryhmään kuuluvat samoille kursseille.
- Ihannetilanne tietenkin olisi suurinpiirtein samanlaisen elämäntilanteen omaavien + "samalla aaltopituudella" olevien saaminen samaan ryhmään. Jos ryhmässä on ensikertalainen ja uusija samalla kertaa, on ryhmän vetäminen melko hankalaa.
- Mikäli voisi valita, ei kovin suuria sosiaalisia eroja joukon välillä. Ikä ei näytä muodostavan kynnystä.
- Yleensä osallistujina keski-ikäisiä ylittäneitä miehiä, joskus mukana nuorempiakin, jolloin keskustelu ja

- arvomaailman vertailu hyödyllisempää. Ts. nuorelle voisi tulla ajatus siitä, että "tuohon jamaan" joutuminen ei ole kannatettavaa.
- Ei merkitystä. Erilaisuudet täydentävät toisiansa. Tulee eri näkökantoja esiin.
- Toistaiseksi sekalaiset ryhmät (eri-ikäisiä) ovat toimineet koska kuitenkin rattijuopumus on yhteinen asia.
- Korkeintaan 6-7hengen ryhmiä ja rangaistustausta "saman" tyylinen.

Kurssien hyödyllisyys

Kysymykset: "Miten arvioisit lt-jaksojen hyödyllisyyttä?" "Onko lt-jaksoilla kyetty herättämään asiakkaisissa halua alkoholiongelmansa/elämäntilanteensa jatkotyöskentelemiseen? Kyllä Ei .
Jos on, niin millaista?"

Kouluttajat totesivat yleisesti, että palaute kurseista on ollut hyvin myönteistä ja lyhyellä tähtäyksellä ainakin kurseista tuntuu olevan hyötyä. Toisaalta epäröitiin, voiko lyhyessä ajassa muuttaa pitkään jatkuneita toimintatapoja. Vastauksissa todettiin, että vaikutus on mahdollinen erityisesti niillä, jotka eivät ole vielä rutinoituneita rattijuoppoja.

- Pyrkimys on ollut antaa Lt-jakson osallistujille ajattelemisen aihetta ja uskon, että tavoite on tältä osin täytynyt. Mutta ulottuvatko Lt-jakson herättämät ajatukset vielä hetkeen, jolloin niitä kipeimmin tarvitaan?
- Uskoisin, että lt-jaksolla kukin joutuu pohtimaan vaihtoehtoja siihen, että jatkossa voisi tehdä jotain toisin. Uskon ja toivon, että niistä on hyötyä joillekin, jotka ovat vielä "elämässä kiinni". Pitää ottaa itseään (osata/kyetä) niskasta kiinni, olla itsensä kouluttaja.

Kouluttajien mukaan lt-jaksoilla on kyetty herättämään asiakkaisissa halua alkoholiongelmansa/elämäntilanteensa jatkotyöskentelemiseen (15 vastausta 20:stä vastaa kysymykseen "kyllä"). Viisi kouluttajaa epäröi, jätti vastaamatta kysymykseen tai totesi, ettei lt-jaksoilla ole kyetty herättämään halua laajemmin elämäntilanteensa jatkoselvittämiseen.

- Kyllä. Ainakin lupauksia ja sitoumuksia, näistä tietää paremmin KHL:n virkailijat.
- Kyllä. Muutamat halunneet yksilöllistä keskustelua jälkeen päin. Samoin jotkut ovat halunneet ajoharjoittelua (pelivara-kurssia) ennen kortin takaisin saantia.
- Kyllä. Löydetty keinoja omien tunnetilojen käsittelyyn. Tiedetään, mistä hakea apua ongelmiin.
- Kyllä. Ei tietysti kaikilla mutta selvästi on henkilöitä, joille syntyy/varmistuu tarve ottaa kiinni elämästään "Päätös olla ryypäämättä" "Kyllä tälle on tultava stoppi".
- Tästä ei ole ollut läheisempää keskustelua. Kaikki mukana olleista käsitykseni mukaan hakevat muutosta parempaan.

Miten It-jaksoja tulisi kehittää

Kysymykset: "Mitä haluaisit muuttaa It-jaksoissa, miten niitä tulisi kehittää?" "Muuta kommentoitavaa."

Monien vastauksissa toistui toive hieman pidemmästä ajasta kursseille. Osan mielestä tätä lisääaikaa tulisi käyttää asiakkaiden elämönhallintataitojen kohentamiseen ja alkoholi-ongelmaan vaikuttamiseen. Lisäelementeiksi kurssille ehdotettiin toisaalta myös esim. ajoharjoitteluradalle menemistä tai parempaa tutustumista liikennealaan. Kurssien järjestämisestä yhdelle päivälle otettiin kantaa puolesta (1) ja vastaan (1). Muutamassa vastauksessa tuotiin lisäkoulutuksen tarve kouluttajille.

- Jatkotyöskentely/elämäntilanteen muuttaminen voisi olla hyödyllistä. Mikäli alkoholismi hallitsee elämää täysin, ei juuri enää rattiiin meneminen ole mikään kynnys. Elämäntilanteen parantuminen/tavoitteet elämässä ovat avaintekijöitä.
- Lisää aikaa ja mukaan joitakin yksilöelementtejä ...→ suunnitelman tekeminen "miten tästä eteenpäin".

Liikenneturvajaksojen asiakkaiden arviot It-jaksojen asiasisällöistä, toteutustavoista ja mahdollisista vaikutuksista omaan ajamiinsa?

Menetelmä ja vastaajat

Kriminaalihuoltolaitos keräsi asiakkailtaan palautetta liikenneturvajaksoista lomakkeilla vuosina 1999-2002. Vastauksien valtaosa painottuu vuosiin 1999 (54%) ja 2000 (24%). Lomaketyyppejä oli näiden vuosien aikana käytössä useita erilaisia (7 erilaista variaatiota). Tässä raportoidut tulokset perustuvat 198 vastaukseen, jotka on koottu samantyyppisillä lomakkeilla. Osaan lomakkeista asiakkaat olivat itse kirjoittaneet arvionsa, mutta suurimpaan osaan Khl:n työntekijä on kirjannut vastauksen haastattellessaan asiakasta. Palautehaastattelut on tehty vaihtelevina ajankohtina It-jakson jälkeen asiakkaan ja khl:n työntekijän välisessä tapaamisessa.

Valtaosa vastaajista oli miehiä (96%). Kaikista yhdyskuntapalvelua v. 2001 suorittaneista henkilöistä oli 95% miehiä. Iän keskiarvo oli 39,7 vuotta. Nuorin vastaajista oli 18-vuotias ja vanhin 65-vuotias. Peruskoulutus oli tyypillisimmillään peruskoulu tai kansakoulu (63%). Yo-

tutkinto oli peruskoulutuksena 2%:lla, kouluasteen oli käynyt 15 % vastaajista, keskiasteen 16% ja korkeakoulun 4 % vastaajista.

Tulokset

Odotukset

Kysymykset: "Miksi osallistuit liikenneturvajaksoon?" (Kysymys oli vain 116 lomakkeessa)
 "Millaisia odotuksia sinulla oli jakson suhteen?" (Kysymys oli vain 116 lomakkeessa)
 "Vastasiko jakso odotuksiasi?"

Vaikka liikenneturvajakso on vapaaehtoinen, vastauksissa näkyy kuitenkin Khl:n työntekijöiden vaikutus kurseille ohjaamisessa, mikä on voitu kokea jopa pakkona ("oli pakko osallistua, osallistuminen ei tuntunut vastenmieliseltä"; "pakotettiin"). Useimmiten kuitenkin mukana oli asiakkaiden omaa motivaatiota, mikä on voinut herätä työntekijöiden kautta ("ehdotuksen kautta heräsi mielenkiinto asiaan"). Motivaatio saattoi liittyä syvällisemmin oman elämän hallintaan ("mulla on ollut monta rattijuopumusta, joten sain sieltä hyödyllistä tietoa elämän varrelle") tai ulkoisiin tekijöihin ("vaihtelua ulkotöihin"). Taulukoihin 1 ja 2 on koottu vastaukset. Vastaaja on voinut mainita yhden tai useamman syyn.

Taulukko 1. Miksi osallistuit liikenneturvajaksoon?

	f	%
saa tunteja pois, vaihtelu virkistää	11	9,5
pakko, käsky, suositus	47	40,5
mielenkiinto	53	45,7
odotus hyödyistä itselle	10	8,6
yleishyödyllinen	11	9,5

n=116 vastaajaa. Yksi vastaaja on voinut mainita useamman asian. %=kuinka moni vastaajista on maininnut ko. asian.

Tietämys It-jaksojen sisällöstä ja sitä kautta odotukset kurssin suhteen olivat melko vähäiset. Noin 40% ei odottanut mitään ja 39% vastasi vain yleisesti "tiedon saanti".

Taulukko 2. Millaisia odotuksia sinulla oli jakson suhteen?

	f	%
tiedon saanti (yleensä liikenteestä)	45	38,8
ei mitään	46	39,7
keskustelu, yhteiset kokemukset	19	16,4
muita yksittäisiä vast.	2	1,7

n=116 vastaajaa. Yksi vastaaja on voinut mainita useamman asian. %=kuinka moni vastaajista on maininnut ko. asian.

Kaikissa 198 lomakkeessa kysyttiin, vastasiko jakso odotuksia. Jakso oli vastaajista 64%:n mukaan vastannut odotuksia täysin, jokseenkin 34%:n mielestä ja 2%:n mielestä jakso ei vastannut odotuksia. Huomattava on, että 40% vastaajista ei osannut odottaakaan mitään kurssilta.

Lt-jakson hyödyllisyys

Kysymykset: "Mitä hyötyä liikenneturvajaksosta oli sinulle?" "Mitä haittaa liikenneturvajaksosta oli sinulle?" "Arvioitko liikenneturvajakson vaikuttavan liikennekäyttäytymiseesi? Kyllä Ei. - jos, niin miten?" "Arvioitko liikenneturvajakson vaikuttavan alkoholinkäyttötapoihisi? Kyllä Ei. - jos, niin miten?" "Suositteletko liikenneturvajaksoa muille (osana yhdyskuntapalvelua)? Kyllä Ei. - jos, niin kelle?"

Kurssin hyöty nähtiin pääasiassa tiedon saantina (taulukko 3). Tieto sinänsä herättää usein myös ajatuksia, mutta erikseen kurssin hyödyn ajatusten herättäjänä mainitsi noin neljännes kurssin käyneistä. 12% kurssilaisista ei kokenut saavansa kurssista juuri mitään hyötyä.

Taulukko 3. Mitä hyötyä lt-jaksosta oli sinulle

	f	%
ei (juuri) mitään	23	12%
sai YKP-tunteja pois	6	3%
sai tietoa liikenteestä	91	46%
sai tietoa alkoholista	46	23%
herätti ajatuksia	47	24%

n=198 vastaajaa. Yksi vastaaja on voinut mainita useamman asian. %=kuinka moni vastaajista on maininnut ko. asian.

- Olin työstänyt asioita sen verran, että jakso antoi ainakin vahvistusta, mille tielle kuuluu mennä ja millä

pitää pysyä

Lomakkeessa kysyttiin myös, mitä haittaa liikenneturvajaksosta oli ollut. Vastaajista 177 (89%) ilmoitti, ettei jaksosta ollut mitään haittaa. Kuusi henkilöä (3%) mainitsi jonkin haitan, useimmiten haitta liittyi käytännön järjestelyihin, esim. matkoihin tai kurssiajankohtaan. Vastaamatta jätti 15 henkilöä (8%).

Vastaajista 135 (74%) totesi, että kurssi vaikuttaa heidän liikennekäyttäytymiseensä. Kysymykseen, millä tavoin se vaikuttaa liikennekäyttämiseen, useimmat toivat esille ennakoivan ajotavan lisääntymisen (rauhallisempi ajotyyl, ottaa paremmin muut huomioon, ennakoi vaaratilanteita; 46 vastausta) ja toisaalta humalassa ajon välttämisen (45 vastausta). 25 vastauksessa mainittiin, että It-jakso pani ajattelemaan tai lisäsi tietoisuutta liikenneturvallisuuteen liittyvistä tekijöistä. 18 vastauksessa oli maininta, että It-jakso vaikutti liikennekäyttäytymiseen, mutta ei ollut tarkennettu, miten.

- Kyllä. Tilannenopeudet putoo ja toivottavasti juopuneena ajo vähenee tai jää vallan pois.
- Kyllä. Humalassa ajot loppuisivat. Ottaisi muut tien käyttäjät paremmin huomioon.
- Kyllä. Ainakin tarkoitus on, kun saan pikapuolin kortin takaisin, soveltaa läpikäytyjä asioita omassa liikennekäyttäytymisessä.
- Kyllä. Ei lähde ainakaan vähään aikaan liikenteeseen päihtyneenä.
- Kyllä. Esim. laitan aina turvavyöt kiinni lapselle.
- Kyllä. Siinä vaiheessa kun tekee mieli ottaa, heitän avaimet vaikka järveen. Ennakointeihin liikenteessä vaikuttaa varmasti.
- Toivottavasti. Selvinpäin asiat itsestänselvyyksiä, muistaisipa vielä humalassakin. Ongelmana se, että jos tietää lähtevänsä autolla, ei ota, mutta kun on ottanut, ei enää "tiedä", ettei lähde.
- Ei. Olen muutenkin maltillinen kuski, mutta se sai minut vakuuttuneeksi ja päättämään, etten aja humalassa.
- Ei. Käyttäydyn liikenteessä hyvin, joten jos vaikuttaisi, olisi asiat huonosti.
- Ei. Asiat jo ennestään tuttuja.
- Ei. Viiden tunnin jakso ei vaikuta yhtään mitään puoleen eikä toiseen.

Edelleen kurssilaisilta kysyttiin, vaikuttaako liikenneturvajakso heidän alkoholinkäyttöönsä. Myöntävästi kysymykseen vastasi 117 (63 %) kurssilaisista. Myöntävästi vastanneita pyydettiin tarkentamaan, millä tavalla It-jakso on vaikuttanut alkoholinkäyttöön. 66 vastauksessa todettiin, että he eivät enää lähde humalassa rattiin. 20 vastauksessa todettiin, että alkoholinkäyttö on vähentynyt ja 10 vastauksessa, että harkinta alkoholinkäytössä on kohentunut. 4 vastaajaa totesi

yleisesti tiedon lisääntyneen alkoholin vaikutuksista. 17 vastaajaa ei eritellyt sen tarkemmin, miten lt-jakso vaikutti.

- Kyllä. Kannusti tarkkailemaan itseäni ja on siinä onnistunut. Asiasta ei "vaahdottu" - itsetunto kohentui. Olen olennaisesti vähentänyt.
- Kyllä. Pyrin vastaisuudessa niin, etten lähde ajamaan viinapäissäni autoa ja muutenkin vähentää alkoholin käyttöä. Jakso oli mielestäni hyvin opettava tässäkin mielessä.
- Kyllä. Jos otan, niin ei tule mieleeni ajaa autolla itse, vaan etsiä vaihtoehtoa.- Ei alkoholin käyttötappoihin, mutta humaltuneena rattiin menoon kyllä (ei aja enää humalassa).
- Kyllä. En ole varma haluanko edes ajokorttiani takaisin. Olisin sen jo voinut hakea. Missään tapauksessa en aio ajaa jos nautin alkoholia.
- Kyllä. On ollut jo vaikutusta, otin vasta nyt vappuna. Tilanne ei silloinkaan riistäytynyt käsistä. Vaikutus enemmän siinä, paljonko ottaa ja kuinka usein ottaa.
- Kyllä. Jätän alkoholin ja ajamisen pois käytöstä tykkänään. Hankin alkometrin vielä varmuuden vuoksi.
- Kyllä. Nyt otetaan neljän seinän sisällä.
- Ehkä. Aika näyttää senkin. Kyllä liikenneturvajakso voi vaikuttaa viinan juomiseenkin.
- Voi olla, että vaikuttaa. Olen harkinnut lopettaa kokonaan alkoholin käytön, kun minulle ei ole löytynyt kohtuutta.
- Ei. Olen terveydellisistä syistä ollut jo jonkin aikaa kokonaan ilman alkoholia. Toisaalta kurssi varmaankin tukee minua raittiuteen myös jatkossa.
- Ei liikenneturvajakso yksistään, vaan koko yhdyskuntapalvelu on vaikuttanut.
- Ei. Mielestäni pelkkä kurssi ei vaikuta alkoholinkäyttöni.
- Ei alkoholinkäyttötappoihini ei vaikuta, mutta kännissä en aja.
- Ei. Yleensä alkoholinkäyttöni ei ole ollut ongelmallista. Ratti oli vähän vahinko.

Lähes kaikki ilmoittivat (99%), että suosittelisivat kurssia muillekin, lähinnä rattijuopoille (105 vastausta) mutta myös kaikille muillekin (71 vastausta). Lisäksi mainittiin, että kurssia voisi suositella myös kaahareille (14 vastausta), nuorille (12 vastausta) ja vanhoille (10 vastausta).

Lt-jakson sisällöt

Kysymykset: "Käsittellyt aiheet olivat: mielenkiintoisia - tylsiä / hyödyllisiä - hyödyttömiä / minulle uusia - jo ennestään tuttuja" Lomakkeiden vastausvaihtoehdot oli esitetty joko kaksiportaisena (121 lomakkeessa) tai 5-portaisena asteikkona (77 lomakkeessa). Vastausten käsittelyssä yhdistettiin ääripäät, esim. mielenkiintoinen=1, tylsä=5; arviot 2, 3 ja 4 sekä rasti kaksiportaisen asteikon keskellä (tai teksti "siltä väliltä", "osittain" tms) yhdistettiin arvioksi "siltä väliltä".

Lt-jaksoilla käsitellyt aiheet olivat 84% mielestä mielenkiintoisia, 3% mielestä tylsiä ja 13% arvioi niiden olleen "siltä väliltä". Hyödyllisiksi aiheet koki 87% vastaajista, hyödyttömiksi ainoastaan 2 % ja "siltä väliltä" 11% vastaajista. Pääosalle vastaajista aiheet olivat ennestään tuttuja (50%) tai ainakin osittain tuttuja (33%). 17% ilmoitti, että käsitellyt aiheet olivat hänelle uusia. Monella lt-jaksolle osallistuneista ei ollut lainkaan ajokorttia (esim. vuoden 2001 lt-jaksolaisista n. 6%), eivätkä he siten olleet saaneet aiempaa kuljettajien peruskoulutusta.

Asioiden käsittelytapa lt-jaksolla

Kysymys: "Mielipiteesi asioiden käsittelytavasta?"

Asioiden käsittelytavan todettiin olleen asiallinen tai hyvä 81 %:ssa vastauksista. Lyhyt toteamus "ihan asiallinen", "asiallinen", "ihan hyvä", "hyvä" tai "ok" oli 58 vastauksessa. Tarkemmin eritellyissä vastauksissa otettiin usein kantaa esim. keskustelujen toimivuuteen (22 % vastauksista) tai vaikkapa videon mielenkiintoisuuteen.

- Luennoitsija yritti tehdä/esittää asiat mahdoll. kiinnostavalla tavalla. Henkilökohtaisuus enemmän kuin tärkeää. Keskustelu parasta.
- Pidin siitä, että sai itse miettiä vastauksia ja osallistua keskusteluun - jokainen.
- Hyvin: jokainen saa vastata, esittää oman mielipiteensä. Vetäjä tosi hyvä: sai tempaistua juttuun mukaan. Hyvä että kuuli muitten mielipiteitä. Kalvot selkeitä, video todella hyvä. Asiat esille "pikkujekkujen" kautta: saatiin kaikki mukaan tempaistua - ei voinut olla "poissa", oltava läsnä.
- Rempseä, hyvä ettei koulunomainen. Olisin hermostunut, jos kuten koulussa. Keskustelusta pidin. Kahvit oli hyvä juttu.
- Hyvin mukaansatempaava. Sai vaihtaa mielipiteitä. Asiat esitettiin selkeästi ja meikäläinenkin ymmärsi esitetyt asiat hyvin.
- Ylitti odotukseni, koska niin moni jutteli asioista niin avoimesti ja kommentoi "opettajan" esimerkkeihin.

Joku saattoi vierastaa ryhmäkeskusteluja, mutta koki silti keskustelut hyvinä. Toisaalta joissakin vastauksissa keskusteluja kritisoitiin myös avoimesti, esim. niiden aihe oli väärä tai vain joku ryhmäläisistä osallistui siihen tai että keskustelulle ylipäänsä jätettiin liian vähän tilaa (3% vastauksista).

Tylsäksi, toistavaksi ja elämälle vieraaksi asioiden käsittelytapa todettiin 5 %:ssa vastauksista. Vain yksi vastaaja totesi, että asioiden käsittelytapa oli asenteellinen ja tuomitseva.

- Vähän pitkästyttävä.
- Jakson loppupuolella varsinkin asia oli mielestäni aika kaukaa haettua. Asioiden esittämistapa olisi

- voinut olla käytännönläheisempi, videot oli hyviä, olisi saanut olla yksi joka kerralle. Tietoa lisää esim. korvausvastuista ja -velvollisuudesta. Painottaa saisi myös alkoholinkäyttötottumuksista ja terveystriskeistä.
- Tyypillinen herrain laatima kurssi, pitäisi olla todenomaisempi; miltä tuntuu ajaa humalassa ja mitä siitä seuraa → onnettomuudet, rangaistusseuraamukset.
- Jonkin verran asioiden toistoa.
- Ihan hyvä. Joitakin asioita / esimerkkejä vatvottiin liikaa. Olisi voinut olla useampia esimerkkejä, ei niin tyhmiä ja vain yhtä käsitellä.

7%:ssa vastauksista todettiin, että itse asiaa, rattijuopoutta olisi voinut käsitellä enemmänkin It-jaksolla.

- Hyvä, että jokainen oli mukana. Hyviä erilaisia ajatuksia. Vetäjä sai kaikki mukaan. Itse asiaa olisi voinut käsitellä enemmän=juopuneena ajoa.
- Luonteva, ei kaavamainen. Enemmän voisi painottaa rattijuopumukseen liittyvää liikenneturvallisuutta.

Muissa yksittäisissä kommentteissa tuotiin esille esim. toiveita pidemmästä ajasta kurssille tai asioiden erilaisesta painottamisesta.

- Olisi parempi, jos jakso kestäisi pidempään. Huomasin, että kouluttajalla olisi ollut enemmänkin kerrottavaa. Ensimmäisellä kerralla porukka ei uskalla vielä kunnolla avautua.
- Enemmän videoita.
- En kokenut, että käsitellyt asiat olisivat koskettaneet minua. Kurssin vetäjä osasi kuitenkin asiansa.
- Selkeä, tietopainotteinen, asiallinen, ei tuomitseva. Jouduimme (osallistujat) osallistumaan enemmän kuin luulin.
- Enemmän toivoin videoita tositapahtumista. Olisi saanut olla pidempi kuin 5 h. Enemmän itse aiheesta: liikenneturvasta. Enemmän kolaritilanteita pitäisi näyttää ja seuraamuksia niistä.
- Asiallinen tapa esittää asioita. Vapaalle keskustelulle olisi ehkä voitu varata enemmän aikaa.
- Käsitelytapa olisi voinut suunnata kaiken ikäisille, myös nuorille. Nyt oli vanhemmalle väelle keskittynyt.

Maininta, että kurssi olisi saanut olla pidempi oli 11 vastauksessa (6%), vaikka sitä ei kysytty lomakkeella.

Liikenneturvajaksolle osallistuneiden henkilöiden liikenneriikkomukset ennen ja jälkeen liikenneturvajakson

Tutkimuksen alkuperäisenä tarkoituksena oli verrata rattijuopumuksen uusimista liikenneturvajakson suorittaneiden (tutkimusryhmä) ja ei-suorittaneiden (vertailuryhmä) välillä. Vertailuryhmää ei voitu valita samoista Kriminaalihuoltolaitoksen (jatkossa Khl) toimistoista kuin tutkimusryhmää, koska tällöin henkilöiden valikoituminen ryhmiin eri tavoin olisi ollut aivan ilmeistä (kts. edellä ss. 12-14). Tämän vuoksi päädyttiin muodostamaan vertailuryhmä niiden Khl:n toimistojen asiakkaista, joilla ei ollut mahdollisuutta osallistua liikenneturvajaksolle, koska ko. toimistossa ei järjestetty lainkaan liikenneturvajaksoja. Liikenneturvajakson (jatkossa It-jakso) suorittaneita oli vuosina 1999-2002 yhteensä 781 ja vertailuryhmäläisiä 951 henkilöä. Rikkomusseurannan kannalta ongelmaksi muodostui nyt se, että verrattavien ryhmien asuinpaikkakunnat erosivat toisistaan. Poliisin valvonta kohdistuu tiellä liikkujiin eri tavoin riippuen liikkumisympäristöstä ja näin kiinnijäämisriski on erilainen. Vertailuryhmään valikoitiin enemmän henkilöitä pienistä ja pohjoisemmista Kriminaalihuoltolaitoksen toimistoista ja siten henkilöiden asuinpaikka oli harvemmin suurissa kaupungeissa (12.7% Helsingissä, Espoossa, Vantaalla, Turussa, Tampereella tai Oulussa) kuin tutkimusaineistossa (36.4%). Eroa voi edelleen lisätä se, että kulkuyhteyksien vuoksi liikenneturvajaksoille valikoituu yleensäkin enemmän henkilöitä, jotka asuvat It-jakson järjestämispaikkakunnilla eli kaupungeissa eikä maaseudulla.

Ajokorttirekisterin tietojen vertaaminen ryhmien välillä osoittautui lisäksi erittäin työlääksi, koska ajokorttirekisterin tiedot eivät ole helposti tilastollisesti käsiteltävissä. Tietojen tallennustapa rekisteriin palvelee luonnollisesti ensisijaisesti viranomaiskäyttöä (Katila ja Keskinen, 2002). Ajokorttirekisterin tietojen työläs käsittely tutkimuskäytössä oli tutkijoilla etukäteen tiedossa, mutta kustannusten säästämiseksi rekisteristä ei tehty kuitenkaan ohjelmointiin perustuvaa poimintaa, vaan poiminnan perusteena olivat kaikki ajokorttirekisterissä olevat ajokorttiin tai liikenneriikkomuksiin liittyvät tiedot kohdejoukolle. Tämän menettelyn etuna oli se, että näin saatiin erittäin tarkka ja laaja kuva kohdejoukon ajokortti- ja liikenneriikkomustiedoista. Tutkimusaineiston massiivisuutta kuvastaa se, että kullekin henkilölle oli pelkästään rikkomusten tekopäivämäärille varattu 100:n kerran esiintymismahdollisuus tiedostossa.

Edellä olevista tekijöistä johtuen luovuttiin tutkimusryhmä-vertailuryhmä -tutkimusasetelmasta ja päädyttiin tarkastelemaan vain tutkimusryhmän sisäistä liikenne rikkomusten kertymää ennen ja jälkeen liikenneturvajakson. Tutkimusryhmä-vertailuryhmä asetelmaa on käytetty vain verrattaessa yhdyskuntapalvelun loppuun suorittamista ryhmien välillä (ss. 41-42).

Tutkimusmenetelmä ja tutkimusryhmä

Ajokorttirekisteristä poimittiin liikenne rikkomustiedot niille henkilöille, jotka olivat osallistuneet liikenneturvajaksoille vuoden 2001 aikana (tutkimusryhmä). Vuosi 2001 valittiin tutkimusryhmäksi, koska ko. vuosi sijoittuu puoleen väliin ajokorttirekisteristä saatua liikenne rikkomusten seuranta-aikaa. Lisäksi Khl:ssä otettiin käyttöön uusi tiedontallennusjärjestelmä vuonna 2001 ja kyseiseltä vuodelta kyettiin jäljittämään suurin määrä It-jaksolaisia koko liikenneturvajakson olemassa olon ajalta eli vuosilta 1999-2002 (33% kaikista It-jakson suorittaneista). Kriminaalihuoltolaitoksen tiedostojen kautta voitiin jäljittää 257 henkilöä (248 miestä ja 9 naista), jotka olivat suorittaneet liikenneturvajakson vuoden 2001 aikana. Suorituspaikkakuntina olivat olleet Espoon, Helsingin, Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun, Tampereen, Turun, Vaasan ja Vantaan aluetoimistot sekä Hyvinkään, Imatran, Lohjan, Porvoon, Rauman, Riihimäen, Savonlinnan sekä Varkauden paikallistoimistot. Yli puolet henkilöistä oli suorittanut It-jakson Helsingissä, Oulussa, Tampereella, Turussa tai Vantaalla. 14 paikkakunnalla oli järjestetty vain yksi kurssi kyseisenä vuonna.

Rikkomuksista tarkastelun keskiössä olivat rattijuopumus, törkeä rattijuopumus sekä ajo-oikeudetta ajo. Rikkomustiedot poimittiin ajokorttirekisteristä 1.9.1998 - 30.8.2003 väliseltä ajalta (ajokorttirekisterissä säilytetään tiedot kaikista liikenne rikkomuksista vähintään 5 vuotta). Tutkimuskysymyksen lisäksi tässä on kuvattu laajemmin, millainen ryhmä It-jaksoille osallistuneet ovat liikenne rikkomusten osalta.

Rikkomuksia tarkasteltiin tekopäivän mukaan. Jos henkilöllä oli useita rikkomuksia samalta päivältä, katsottiin kyseessä olleen yhden tapahtuman. Rekisterissä saattoi olla yli 10 merkintää samalle henkilölle samalta päivältä. Tarkastelusta jätettiin pois yksi henkilö, jonka rikkomuskertymä oli poikkeuksellisen suuri (36 eri tekopäivää ja 60 tekoa yhteensä), neljä

henkilöä, joilla ei ollut lainkaan merkintöjä rattijuopumuksesta sekä 6 henkilöä, jotka olivat kuolleet tutkimusajanjakson aikana. Lopullisen tutkimusryhmän koko oli näin 246 henkilöä.

Henkilöistä 238 oli miehiä (97%). Ikä vaihteli 19 vuoden ja 73 vuoden välillä keski-ikä ollessa 38.9 vuotta. Ajokorttirekisterin poiminnan hetkellä (30.8.2003) 142 henkilöllä (58%) oli ajo-oikeus voimassa. Ajo-oikeus oli menetettynä 90 henkilöllä (36%) ja 14 henkilöllä ei ollut suomalaista ajokorttia lainkaan (6%).

Tulokset

Liikenne rikkomusten määrä

Yhteensä tutkimusryhmälle löytyi 1099 yksin teoin tehtyä rikkomusmerkintää eli tässä tarkastelussa eri tekopäivämäärää (taulukko 4). Keskimääräinen yksin teoin tehtyjen rikkomusten määrä henkilöä kohti viiden vuoden seuranta-ajalla oli 4.5. Noin 37%:lla henkilöistä oli vähintään 5 rikkomusta seuranta-ajalla. Tyypillisesti yhteen tekoon liittyi rattijuopumus, ajokorttitta ajo sekä usein vielä jokin muu liikenne rikkomus (taulukko 5). Vuodelle 2000 kasaantui suurin osa rikkomusmerkinnöistä (taulukot 6 ja 7). Tämä selittyy sillä, että henkilöt olivat saaneet ykp-tuomion päär rikoksen ollessa rattijuopumus ja he olivat vuoden 2001 aikana suorittamassa kyseistä tuomiota (It-jakso osana tuomion suoritusta).

Taulukko 4. Yksin teoin tehtyjen rikkomusten kertymät tutkimusryhmässä ajanjaksolta 1.9.1998 - 30.8.2003

Rikkomusten lkm (enintään)	f	% tutkimusryhmästä	cum %
1	32	13.1	13.1
2	42	17.2	30.3
3	39	16.0	46.3
4	43	17.6	63.9
5	33	13.5	77.4
6	14	5.8	83.2
7	13	5.3	88.5
8	4	1.7	90.2
9	9	3.7	93.9
10	2	0.8	94.7
11	2	0.8	95.5
12	3	1.2	96.7
13	1	0.4	97.1
14	4	1.7	98.8
15	0	0	98.8
16	0	0	98.8
17	2	0.8	99.6
18	0	0	99.6
19	0	0	99.6
20	1	0.4	100.0

Ajo-oikeustoimenpiteen peruste löytyi 907:lle rikkomukselle (83%). 192 tapauksessa (17% kaikista) kyseiseen tekopäivään ei löytynyt ajo-oikeustoimenpiteen perustetta. Rekisterissä ajo-oikeustoimenpiteen laatuna oli tällöin esim. "poliisin ajokieltopäätös". Perusteena ajo-oikeustoimenpiteille oli 663 tapauksessa (73%) rattijuopumus. Rattijuopumuksista valtaosa (80%) oli törkeitä. Huumaantuneena ajaminen oli ajo-oikeustoimenpiteen perustana vajaassa yhdessä prosentissa tapauksista. Ajo-oikeudetta ajo ilman rattijuopumusta esiintyi 173 kertaa eli 19%:ssa tapauksista. Ajo-oikeudetta ajo oli kuitenkin hyvin usein yhdistyneenä rattijuopumukseen (taulukko 5).

Taulukko 5. Ajo-oikeustoimenpiteiden perusteet.

	f	%
rattijuopumus	91	10.0
rattijuopumus+ ajokortitta ajo	41	4.5
törkeä rattijuopumus	335	36.9
törkeä rattijuopumus + ajokortitta ajo	196	21.6
ajokortitta ajo	173	19.1
muu	71	7.8
Yhteensä	907	100.0

Huom. kaikkiin taulukon rikkomuksiin saattoi sisältyä myös muita rikkomuksia, esim. liikenteen vaarantaminen tai törkeä liikenteen vaarantaminen. Kohtaan "muu" on merkitty vain ne rikkomukset, joihin ei liittynyt rattijuoppoutta eikä ajokortitta ajoa.

Taulukko 6. Rikkomusten määrä vuosittain (kaikki rikkomukset), seuranta-aika 1.9.1998-30.8.2003. Lt-jakso suoritettu vuonna 2001.

Vuosi	f	%
1998*	57	5.2
1999	194	17.6
2000	364	33.1
2001	238	21.7
2002	165	15.0
2003*	81	7.4
Yhteensä	1099	100.0

* seuranta-aika vuonna 1998 4kk ja vuonna 2003 8kk

Taulukko 7. Rattijuopumusrikkomusten määrä vuosittain, seuranta-aika 1.9.1998-30.8.2003. Lt-jakso suoritettu vuonna 2001.

Vuosi	f	%
1998*	31	4.7
1999	104	15.7
2000	259	39.0
2001	141	21.3
2002	93	14.0
2003*	35	5.3
Yhteensä	663	100.0

* seuranta-aika vuonna 1998 4kk ja vuonna 2003 8kk

Liikenerikkomusten seuraamukset

Rikkomuksen seuraus löytyi rekisteristä 902:lle liikenerikkomukselle. Liikenerikkomusten seurauksena henkilö määrättiin useimmiten vankeuteen tai hänelle määrättiin vankeutta ja sakkoa. Ehdollista vankeutta oli tuomittu vain hyvin harvoin. Lievempiä rikkomuksia, joista seurauksena oli rangaistusmääräys tai rikesakko oli noin neljännes kaikista rikkomuksista (taulukko 8).

Taulukko 8. Liikenerikkomusten seuraamukset (rangaistukset)

	f	%
Sakko	85	9.4
Vankeus	479	53.1
Ehdollinen vankeus	14	1.6
Rangaistusmääräys	220	24.4
Rikesakko	13	1.4
Sakko + vankeus	91	10.1
Yhteensä	902	100.0

Törkeästä rattijuopumuksesta seurauksena oli jokseenkin poikkeuksetta vankeus (96%). Vuosina 1998-2000 tavallisin seuraus oli "sakko+vankeus". Ehdollinen vankeustuomio oli seurauksena n. 3%:ssa tapauksista. Ajokielto seurasi törkeää rattijuoppoutta myös lähes aina (98%).

Ajokieltojen pituudet

Ajokieltojen keskimääräinen pituus oli 299 päivää eli noin 10 kuukautta. Lyhin ajokiellon pituus oli noin 2 kuukautta (esiintyi 3 kertaa). Yleisin ajokiellon pituus oli 7-8 kuukautta (taulukko 9).

Taulukko 9. Ajokieltojen pituudet törkeissä rattijuopumus tapauksissa.

	f	%	cum%
alle 4kk	16	3.2	3.2
4kk-alle5kk	23	4.5	7.7
5kk-alle6kk	42	8.3	15.9
6kk-alle7kk	55	10.8	26.8
7kk-alle8kk	61	12.0	38.8
8kk-alle9kk	55	10.8	49.6
9kk-alle10kk	44	8.7	58.3
10kk-alle11kk	47	9.3	67.5
11kk-alle12kk	33	6.5	74.0
12kk-alle13kk	49	9.7	83.7
13kk-alle15kk	24	4.7	88.4
15kk-alle17kk	29	5.7	94.1
17kk-alle19kk	16	3.2	97.2
19kk tai pidempi	14	2.8	100.00
Yheensä	508	100.0	

Rikkomusten uusiminen It-jakson jälkeen

Rikkomusten määrä ennen ja jälkeen It-jakson

Henkilöistä 144 eli noin 59% oli syyllistynyt liikennერიkkomuksiin It-jakson jälkeen seuranta-ajalla (seuranta-aika minimissään noin 1 vuosi 8 kk, kun It-jakso sijoittui joulukuuhun 2001 ja maksimissaan seuranta-aika oli n. 2 vuotta 8kk, kun It-jakso sijoittui tammikuuhun 2001). Vuodet 2000 ja 2001 olivat ongelmallisia rattijuoppouksien määrän tarkastelussa, koska näinä vuosina tehdyt rattijuopumusrikokset ovat olleet vuonna 2001 suoritetun liikenneturvajakson ja yhdyskuntapalvelutuomion perustana (kriteeririkkomukset). Noin 60% kaikista seuranta-ajan rattijuopumus tapauksista onkin tapahtunut nimenomaan näinä vuosina. Ennen-jälkeen tarkastelussa vuodet 1999 ja 2002 ovat riippumattomampia ykp-tuomiosta ja siksi ne valittiin vertailuvuosiksi. Edelleen vuonna 2002 voidaan olettaa suurimman osan vuoden 2000 ja vuoden 2001 alun rattijuoppoustuomioihin liittyneistä ajokielloista päättyneen. Toisaalta, mikäli kuljettajalla oli useampia ajo-oikeustoimenpiteisiin johtaneita rikkomuksia seuranta-ajalla, hänellä oli käytännössä lähes yhtäjaksoinen ajokielto seuranta-ajalla. Ajokiellossa olleita ei haluttu tämän vuoksi poistaa tarkastelusta. Useammassa kuin joka neljännessä rikkomustapahtumassa oli yhdistyneenä sekä rattijuopumus että ajokorttita ajo. Tarkasteluun

otettiin henkilöt, jotka ovat vuonna 1999 olleet vähintään 18-vuotiaita, jotta heillä ainakin periaatteessa olisi voinut olla vähintään B-tason ajokortti suoritettuna tuolloin.

Sekä kaikista että rattijuopumusrikkomuksista vuosilta 1999 ja 2002 53 % oli tapahtunut vuonna 1999 eli ennen liikenneturvajaksoa ja 47% vuonna 2002 eli liikenneturvajakson jälkeen (taulukko 10). Rikkomustyyppien jakautumassa ei ollut tilastollista eroa vuosien välillä, mutta keskeinen tulos on kuitenkin se, että vuonna 2002 oli vähemmän kaiken tyyppisiä rikkomuksia kuin vuonna 1999.

Taulukko 10. Rikkomusten jakautumat vuosien 1999 ja 2002 aikana

	1999		2002	
	f	%	f	%
Vain rattijuopumusrikkom.	103	52.6	93	47.4
Muut, ei rattijuopumusta	82	53.4	71	46.4
Kaikki rikkomukset	185	53.0	164	47.0

Rikkomusten uusimisen taajuus ennen ja jälkeen lt-jakson

Liikenne rikkomusten uusimisen taajuutta tarkasteltiin 2 vuotta ennen ja 2 vuotta jälkeen lt-jakson. Tässä tarkastelussa mukana oli vain 159 henkilöä, jotka olivat suorittaneet lt-jakson alkuvuodesta 2001, jotta seurannalle saatiin täysi 2 vuoden mitta myös "jälkeen" tilanteessa (14.6.2001 järjestetty lt-jakso oli viimeisin tarkastelussa mukana ollut). Taajuudessa tarkasteltiin rikkomusten keskimääräistä etäisyyttä lt-jakson suorittamisesta.

Kaksi vuotta ennen lt-jaksoa oli merkintöjä yhteensä 391 rikkomuksesta ja jälkeen 201 rikkomuksesta. Keskimääräinen rikkomuksen etäisyys ennen lt-jaksoa oli 325 päivää ja jälkeen 339 päivää (Df=399, t=-39.26, p<.001). Tämän vertailun ongelma on se, että "ennen" tilanteessa jokaisella oli rattijuopumustuomio (kriteeririkkomus) lähietäisyydellä lt-jaksosta, koska rattijuopumus oli kriteeri lt-jaksolle tulolle. Ongelman vähentämiseksi aineistosta karsittiin ne henkilöt, joilla oli vain yksi liikenne rikkomus (=kriteeririkkomus). Tällöin "ennen"-tilanteesta väheni 24 rikkomusta. Ero ennen ja jälkeen tilanteiden välillä säilyi edelleen. Nyt etäisyys ennen -tilanteessa oli 331 päivää ja jälkeen 339 päivää (Df=413, t=-38.92, p<.001).

Tarkastelu tehtiin vielä niin, että mukaan otettiin vain sellaiset teot, jotka sisälsivät rattijuopumuksen (rattijuopumus tai törkeä rattijuopumus ja mahdollisesti näihin yhdistyneet muut rikkomukset). Rattijuopumusten määrä 2 vuotta ennen It-jaksoa oli 239 ja jälkeen tilanteessa 100. Keskimääräinen etäisyys It-jaksosta oli ennen 312 päivää ja jälkeen 342 päivää ($df=181$, $t=-29.45$, $p<.001$).

Kun tarkastelu ulotettiin kattamaan vain ajanjakso, jolloin etäisyys liikenneturvajaksosta/jaksoon oli enintään 2 vuotta mutta vähintään puoli vuotta, niin rattijuopumusten etäisyys It-jaksosta oli "ennen" -tilanteessa 376 päivää (176 rikkomusta) ja jälkeen 423 päivää (76 rikkomusta). Edelleen, kun tarkastelu ulotettiin vain tilanteeseen, jolloin etäisyys liikenneturvajaksosta/jaksoon oli enintään 2 vuotta mutta vähintään yksi vuosi, vertailtavien aikojen suhde muuttui. Nyt ennen-tilanteessa etäisyys oli ollut keskimäärin pidempi (550 päivää; 74 rattijuopumusta) kuin jälkeen tilanteessa (507 päivää; 48 rattijuopumusta). Tarkasteluista luotettavimman kuvan voidaan olettaa antavan tämän viimeisen tarkastelun, koska tässä on voitu välttää kriteeririkkomuksen vaikutus. Toisaalta tämän tarkastelun luotettavuutta heikentää rikkomusten vähäisyys ja ajallinen etäisyys vertailtavissa ryhmissä. Tällöin puolestaan muutokset esimerkiksi poliisin valvonnassa voivat heikentää tulosten luotettavuutta.

Ylläolevan perusteella voidaan todeta, että It-jakson käymisellä ei ole voitu vaikuttaa rikkomusten taajuuteen niillä henkilöillä, jotka syyllistyvät uusiin rikkomuksiin It-jakson jälkeen. On kuitenkin huomattava, että yllä olevassa tarkastelussa "ennen" ja "jälkeen" tilanteen henkilöt ovat osittain eri henkilöitä ja toisaalta, että yksi henkilö saattaa vastata hyvinkin monesta rikkomuksesta. Tarkastelussa mukana olleiden henkilöiden vähäisyyden vuoksi tulosta voidaankin pitää vain suuntaa antavana.

Ikäryhmävertailut

Liikenneturvajakson suorittaneet jaettiin kahteen ikäryhmään: It-jaksoa suorittaessaan vuonna 2001 19-29 -vuotiaat ($n=65$) ja 30-73 -vuotiaat ($n=181$). Nuoremman ikäryhmän iän keskiarvo oli 23.6 vuotta ja vanhemman ryhmän 42.9 vuotta.

Nuorten ryhmästä 39 (60%) oli syyllistynyt liikennetrikkomuksiin It-jakson jälkeen seuranta-ajalla (seuranta-aika minimissään n. 1 vuosi 8kk ja maksimissaan n. 2 vuotta 8kk. Keski-ikäisten ryhmästä 105 (58%) oli syyllistynyt liikennetrikkomuksiin It-jakson jälkeen seuranta-ajalla. Erot ryhmien välillä eivät ole kuitenkaan tilastollisesti merkitseviä.

Ajokorttirekisterin poimintahetkellä nuorten ryhmästä suuremmalla osalla (tilastollisesti oireellinen ero) ei ollut suomalaista ajokorttia, kun sen sijaan iäkkäämpien ryhmässä suurempi osa oli menettänyt ajo-oikeutensa ($df=2$, $\chi^2=4.83$, $p<.010$; taulukko 11).

Taulukko 11. Kuljettajien ajo-oikeus ajokorttirekisterin tietojen poimintahetkellä (30.8.2003)

Ikäryhmä	On ajo-oikeus		Ajo-oikeus menetetty		Ei suomalaista ajokorttia		Yhteensä	
	f	%	f	%	f	%	f	%
19-29 v	38	58.5	20	30.8	7	10.8	65	100
30-73 v	104	57.5	70	38.7	7	3.9	181	100

Rikkomusten laatu ikäryhmittäin

Keski-ikäisten rikkomukset painottuivat enemmän törkeisiin rattijuopumuksiin (ilman ajokorttia ajoa) kuin nuorten rikkomukset. Nuorilla oli tyypillisempää ajokorttitta ajo sekä ilman rattijuopumusta että yhdistyneenä törkeään rattijuopumukseen. Myös muita rikkomuksia kuin rattijuoppoutta ja ajo-korttitta ajoa oli nuorilla suhteellisesti enemmän kuin keski-ikäisillä (taulukko 12, $df=5$, $\chi^2=23.78$, $p<.001$).

Taulukko 12. Rikkomusten laatu ikäryhmittäin

	19-29 v		30-73 v	
	f	%	f	%
rattijuopumus	29	10.6	62	9.8
rattijuopumus+ ajokorttitta ajo	11	4.0	30	4.7
törkeä rattijuopumus	73	26.7	262	41.3
törkeä rattijuopumus + ajokorttitta ajo	69	25.3	127	20.0
ajokorttitta ajo	58	21.3	115	18.2
muu	33	12.1	38	6.0
Yhteensä	273	100.0	634	100.0

Rikkomusten seuraukset

Rikkomusten seuraukset olivat nuorten ryhmässä useammin ”rangaistusmääräys” (30%) kuin iäkkäämpien ryhmässä (22.4%). Yli 30-vuotiaiden ryhmässä seurauksena oli useammin ”vankeus” (57.7%) kuin nuorten ryhmässä (49.4%) ($df=3$, $\chi^2=8.08$, $p<.05$).

Rikkomukset ennen ja jälkeen lt-jakson

Rikkomusten kertymiä tarkasteltiin ennen ja jälkeen liikenneturvajaksoa (ennen vuotta 2001 ja vuoden 2001 jälkeen) ikäryhmittäin. On huomattava, että tätä tarkastelua voi käyttää vain ikäryhmävertailuun, ei yleisesti rikkomusten määrän tarkasteluun, koska seuranta-aika ”jälkeen”-tilanteelle on lyhyempi kuin ”ennen”-tilanteelle. Nuorten ryhmä muodostettiin niistä henkilöistä, jotka olivat lt-jakson suorittamisen aikana 22-29 vuotiaita (tällöin heillä ikänsä puolesta saattoi olla ajokortti jo vuonna 1998). Nuorten ryhmässä rikkomuksista suurempi osa näytti tapahtuneen vuosien 2002 ja 2003 aikana kuin iäkkäämpien (30-73 v) ryhmässä (34% vs. 28%). Tulos on tilastollisesti oireellinen ($df=1$, $\chi^2=2.8447$, $p<.10$). Pelkästään rattijuopumustuomioita tarkasteltaessa tulos on samansuuntainen, mutta ei tilastollisesti edes oireellinen. Nuorten ryhmässä rattijuopumuksista 30% oli tapahtunut vuoden 2001 jälkeen, iäkkäämpien henkilöiden ryhmässä vastaava osuus oli 24%.

Yhdyskuntapalvelun suorittaminen

Liikenneturvajakson suorittaneita vuonna 2001 verrattiin niihin, jotka suorittivat yhdyskuntapalvelua vuonna 2001, mutta jotka eivät olleet suorittaneet lt-jaksoa. Lisäksi rikkomustausta oli pyritty vakioimaan niin, että molemmilla ryhmillä rattijuopumus oli päätuomiona. Vertailuryhmä oli valittu niistä Khl:n toimistoista, joissa ei ollut järjestetty lt-jaksoja (kts. kuvaus sivulla 32).

Yhdyskuntapalveluun tuomittuja tunteja oli tutkimusryhmässä keskimäärin 85,7 tuntia ja vertailuryhmässä 81,3 tuntia. Tutkimusryhmä suoritti yhdyskuntapalvelun loppuun useammin kuin vertailuryhmä tai vuonna 2001 yhdyskuntapalvelua suorittaneet koko maassa (taulukko 13).

Suurin osa tutkimusryhmäläisistä oli suorittanut yhdyskuntapalvelun Helsingin, Oulun, Tampereen, Turun tai Vantaan aluetoimistoissa. Näiden toimistojen asiakkaiden yhdyskuntapalvelutuomion muuntoprosentti oli vuonna 2001 keskimäärin 14.8%.

Taulukko 13. Loppuun suoritettut ja muunnetut yk-palvelutuomiot vuonna 2001.

	Lt-jaksolaiset	Vertailuryhmä 2001	kaikki vuonna 2001
Päätyneet	257	332	3369
näistä muunnetut	29 (11,3%)	51 (15,4%)	482 (14,3%)

Yhteenveto tuloksista, pohdintaa ja suosituksia

Sekä asiakkaiden, Khl:n työntekijöiden että Liikenneturvan kouluttajien palautteiden mukaan lt-jaksot ovat varsin toimivia ja mielekkäitä koulutusjaksoja yhdyskuntapalvelua suorittaville henkilöille. Kokonaisuudessaan palaute oli erittäin myönteistä, jopa innostunutta. Asiakkaiden vastauksissa tosin saattaa näkyä myös Khl:n työntekijöiden näkemys, koska Khl:n työntekijät ovat useimmiten täyttäneet vastauslomakkeet haastattellessaan lt-jakson käyneitä asiakkaita. Khl:n työntekijän haastattelulla on voinut olla asiakkaiden kertomia mielipiteitä muokkaava vaikutus. Asiakkaat ovat ehkä halunneet antaa itsestään hyvän kuvan (esim. kysymykseen, muuttuuko liikennekäyttämisesi/alkoholinkäyttösi). Kirjatuista vastauksista haastattelun yhteydessä muodostui hyvin eriteltyjä ja pohdittuja, joissa näkyy Khl:n työntekijöiden vaikutus. Osa lomakkeista oli kuitenkin asiakkaiden itsensä täyttämiä. Tällöin vastaukset olivat tyypillisesti hyvin niukkoja tai puutteellisia, esim. kysymykseen asioiden käsittelytavasta lt-jaksolla tuli yhteensä 58 vastausta, joissa luki vain "ok", "asiallinen" tai "hyvä". Näistä todennäköisesti hyvin monet olivat asiakkaiden itsensä täyttämiä lomakkeita, mitä olettaa ei kuitenkaan voinut varmentaa millään tavalla.

Usein liikenneturvallisuustoimenpiteiden hyötyjä pohditaan vain kovimman kriteerin mukaan: vähenevätkö onnettomuudet. Kovin kriteeri tässä tutkimuksessa oli: vähenevätkö liikenne rikkomukset. Liikenne rikkomusten kertymää tarkasteltiin ajokorttirekisterin tiedoista ennen ja jälkeen lt-jakson niillä henkilöillä, jotka olivat suorittaneet lt-jakson vuoden 2001 aikana. Kun vertailtiin vuosien 1999 ja 2002 rikkomusmääriä, voitiin todeta, että suurempi osa rikkomuksista oli tapahtunut vuoden 1999 aikana (53%) kuin vuoden 2002 aikana (47%). Tähän muutokseen voi tosin olla syynä myös moni muu tekijä kuin lt-jakson ja koko

yhdyskuntapalvelun suorittaminen, esim. henkilön elämäntilanteessa tapahtuneet tai poliisin valvonnassa tapahtuneet muutokset kyseisten vuosien välillä.

Saksankielisessä Euroopassa ja USA:ssa on järjestetty 1970-luvulta lähtien koulutusohjelmia, ns. "Rehabilitation Programmes", toistuvasti liikenne rikkomuksiin syyllistyneille. Nykyisin vastaavanlaisia kursseja järjestetään maailmalla laajasti ja niitä kohdistetaan eri ryhmille (mm. nuoret liikennesääntöjen rikkojat, rattijuoppouteen syyllistyneet, toistuviin ylinopeusrikkomuksiin syyllistyneet jne.). Yksi keskeisistä tuloksellisuutta parantavista periaatteista riskikuljettajien jatkokoulutuksessa ja yleensäkin uusintarikollisuuden vähentämisessä on ollut toimenpiteiden kohdentaminen asiakkaiden arvioinnin perusteella tietyille ryhmälle sopivaksi (Bartl, et al., 2002; What Works -seminaari, 2003).

Arviointitutkimusten perusteella koulutusohjelmilla on voitu vähentää uusintarattijuoppoutta. Itävallassa tehdyn seurantatutkimuksen (Schützenhöfer & Krainz, 1999) mukaan kurssille osallistuneilla rattijuopumukseen syyllistyneillä oli uusintarattijuoppoutta vuoden kuluttua kurssista 9,1%:lla, kahden vuoden kuluessa 15,2%:lla ja 3 vuoden kuluessa 22,7%:lla, kun vastaavat uusintaluvut kurssia käymättömille olivat 24,9%, 37,3% ja 40,4%. Tutkimuksessa todetaan, että rattijuoppouden uusiminen oli harvinaisempaa nuorten, ensikertalaisten rattijuoppojen ryhmässä sekä niillä, joilla veren alkoholipitoisuus oli alle .16% rattijuopumuksesta kiinnijäädessä. Andrea-raporttiin on koottu 8 seurantatutkimuksen tulokset lähinnä saksankielisestä Euroopasta, mutta mukana oli myös tutkimukset USA:sta ja Englannista (Bartl et al., 2002). Yhteenvedonomaaisesti Andrea-raportissa todetaan, että tehokkailla "rehabilitation"- ohjelmilla on voitu vähentää uusintarattijuoppoutta keskimäärin noin 50%:lla tarkoin valikoidussa rattijuoppojen osaryhmässä.

Tämän tutkimuksen mukaan tapahtunut vähenemä rikkomusten määrässä It-jakson jälkeen oli suuruudeltaan pienempi kuin Andrea-raportin mukaan ns. driver rehabilitation –kursseilla on parhaimmillaan voitu saada: noin 50%:n vähenemä rattijuoppouden uusimisessa (Bartl, et al. 2002). On huomattava, että nämä parhaat tulokset on voitu saavuttaa vain hyvin valikoidussa rattijuoppojen ryhmässä ja pidempään jatkuneilla kursseilla, joilla on mukana myös hoidollisia elementtejä. Vaikka suomalaisillekin It-jaksoille on valittu henkilöitä tiettyjen kriteerien mukaan (rattijuopumustuomio, alkoholiongelma jollain tavalla hallussa), niin valinta ei ole lähelläkään

sitä valinnan tarkkuutta ja systemaattisuutta kuin Keski-Euroopassa toteutetuilla kursseilla on voitu käyttää johtuen osittain Keski-Euroopan suuremmista asiakasmääristä. Parhaat tulokset on saatu nimenomaan henkilöillä, jotka ovat etukätestestien todettu otollisimmaksi vaikuttaa. "Pinttyneisiin" rattijuoppoihin (alkoholisteihin) ja törkeisiin rattijuopumuksiin syyllistyneisiin on vaikeampi vaikuttaa kuin ensikertalaisiin tai lievemmin humalassa olleisiin (Bartl, et al. 2002). Suomalaisille liikenneturvajaksoille osallistuu vaikeammin vaikutettavissa oleva kohderyhmä eli toistuviin rattijuopumuksiin syyllistyneet, joiden rattijuopumukset ovat valtaosin olleet törkeitä (80% kohderyhmän kaikista rattijuopumuksista oli törkeitä eli veren alkoholipitoisuus oli yli .12%).

Kaikista It-jakson käyneistä 59% oli syyllistynyt liikenne rikkomuksiin myös It-jakson jälkeen (seuranta-aika minimissään noin 1vuosi 8kk ja maksimissaan n. 2 vuotta 8kk). Tutkimuksessa tarkasteltiin erikseen näiden uusiin rikkomuksiin syyllistyneiden rikkomustentekotaajuutta (etäisyys rikkomuksista It-jaksoon ennen ja jälkeen It-jakson suorittamisen). Kun verrattiin ajanjaksoja "vähintään yksi vuosi mutta enintään 2 vuotta ennen It-jaksoa" sekä vähintään yksi vuosi mutta enintään 2 vuotta It-jakson jälkeen", voitiin todeta, että rikkomusten tekotaajuus ei ollut pidentynyt It-jakson jälkeen verrattuna tekotaajuuteen ennen It-jaksoa. On mahdollista, että niillä, jotka jatkavat alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista It-jakson jälkeenkin, on paheneva alkoholiongelma, mikä selittäisi sitä, että rattijuoppoudesta kiinnijääminen näytti jopa tihentyvän. Toisaalta lyhyeksi rajattu tarkasteluaika vähensi tutkittavien rikkomusten määrää sekä toisaalta kasvatti ennen-jälkeen -vertailujen ajallista etäisyyttä, mikä on osaltaan voinut heikentää tuloksen luotettavuutta (mm. muutokset poliisivalvonnassa).

Ikäryhmävertailussa näytti (tilastollisesti oireellisesti) siltä, että nuorten rikkomuksista suurempi osa kuin iäkkäämpien rikkomuksista tapahtui It-jakson jälkeen. Pelkästään rattijuopumuksia tarkasteltaessa ero ikäryhmien välillä oli samansuuntainen mutta ei tilastollisesti merkitsevä. Edelleen samansuuntainen, joskaan ei tilastollisesti merkitsevä tulos oli, että nuoret ylipäänsä syyllistyivät It-jakson jälkeen hieman useammin liikenne rikkomuksiin (60%) kuin iäkkäämmät (58%). Mikäli ajatellaan It-jaksoilla voidun vaikuttaa liikenne rikkomuskertymään, tulos tukee tulkintaa, että nuoriin on ollut vaikeampi vaikuttaa. Toistuvasti rattijuoppouteen syyllistyneet nuoret ovat taustoiltaan erilainen ryhmä kuin keski-ikäisten rattijuoppojen ryhmä. Nuorilla oli esim. harvemmin törkeitä rattijuopumuksia, mutta toisaalta he olivat useammin ajokortittomia

kuin keski-ikäiset. Keski-ikäisten ryhmässä on mahdollisesti enemmän alkoholiongelmia, mutta nuoret saattavat olla useammin moniongelmaisia ja asenteiltaan vaikeammin vaikutettavissa.

Yhteenvedonomaaisesti voidaan todeta, että vaikka tutkimus tuotti muutamia suuntaa antavia tuloksia liikenne rikkomusten kertymistä, niin tutkimus ei kuitenkaan kyennyt luotettavasti osoittamaan lt-jaksojen vaikutusta kurssilaisten liikenne rikkomusten määrään. Vertailuryhmän puute sekä taustatekijöiden kontrollin puute heikensivät tulosten luotettavuutta.

Lt-jaksojen hyödyllisyyttä tulee miettiä myös laajemmalti. Miten jakso toimii osana yhdyskuntapalvelua? Vaikuttaako kurssi asiakkaiden yleiseen liikennekäyttäytymiseen? Onko jaksolla vaikutuksia asiakkaiden elämänhallintaan?

Yhdyskuntapalvelun suorittaminen loppuun onnistui tutkimusryhmässä useammin kuin maassa keskimäärin vuonna 2001 tai vertailuryhmässä. Tulos saattaa olla yhteydessä lt-jaksoille valintaan ja valikoitumiseen. Khl:n työntekijät esim. mainitsivat yhtenä kriteerinä kurseille valinnalle olevan asiakkaan alkoholiongelman ainakin jonkinasteisen hallinnan (kts. sivu 12).

Liikenneturvajakso on vain pieni osa yhdyskuntapalvelua (rattijuopumuksesta tuomituilla keskimäärin 90 tuntia yhdyskuntapalvelua) ja murto-osa siitä verkostosta, jossa yksilö elää ja historiasta, jota hän kantaa mukanaan. Ollakseen tehokas järjestelmä, yhdyskuntapalvelu tarvitsee monia samaan suuntaan tukevia toimia, ei vain erillisiä lyhytkestoisia kursseja (McGuire, 2003). Tällä hetkellä liikenneturvajakso ja A-klinikan tarjoama päihdejakso ovat toisilleen vaihtoehtoisia. Ne ovat samaan suuntaan tukevia hoidollisia toimia, ja siksi alkoholiongelmista kärsivän rattijuoppouden vuoksi yhdyskuntapalvelua suorittavan henkilön tulisi voida tarvittaessa valita molemmat hoidolliset jaksot. Liikenneturvajakson vaikuttavuutta voidaan parantaa sen pidemmällä kestolla ja pidemmällä ajallisella jakaantumisella, esim. keskimääräisestä 3 kuukauden aikana tapahtuvasta yhdyskuntapalvelusta noin 2 kuukauden aikana olisi kokoontumisia lt-jaksolle.

Henkilön liikennekäyttäytyminen ja yhteiskunnan tasolla liikenneturvallisuus voi parantua lt-jakson kautta, vaikka uusintarattijuoppous ei vähenisikään. Esimerkki kurssin vaikutuksista liikenneturvallisuuteen voisi olla vaikkapa yhden asiakkaan vastaus kysymykseen, vaikuttiko kurssi liikennekäyttäytymiseesi: "Kyllä. Esim. laitan aina turvavyöt lapselle." Onnettomuudet eivät tuon toimen avulla vähene, mutta mahdollisten onnettomuuksien seurauksia voidaan

vähentää. Yleisesti asiakkaat totesivat, että ajokäyttäytyminen rauhoittui ja että kurssin seurauksena tulee ajateltua myös muita tielläliikkujia. Nämä ovat tärkeitä kurssin vaikutuksia, mutta niiden mittaaminen ja muutoksen todentaminen ei ole aivan yhtä helppoa kuin kovien kriteerien (uusintarattijuoppous, onnettomuudet). Ajatusten herääminen voi olla ensimmäinen vaihe muutokseen, jollakin kurssi voi vaikuttaa ja olemassa olevien ajatusten vahvistumiseen. Kun rattijuopumustuomion saaneella on taustallaan alkoholiongelma, rattijuopumus ei ole erillinen ongelma, joka voitaisiin hoitaa helposti pois. Ajomahdollisuuksien poistuminen kokonaan tai ainakin humalassa olisi tehokas keino, mutta ilman omaa halua ja päätöstä se ei onnistu. Suomessa onkin muualta saatujen hyvien kokemusten perusteella esitetty alkoholukokeilun aloittamista rattijuopumuksesta tuomituille. Kokeilussa rattijuoppouteen syyllistyneet henkilöt voisivat (ehdottoman ajokiellon sijaan) kuljettaa erityisellä alkoholukoajokortilla ajoneuvoa, johon on (käyttäjän omalla kustannuksella) asennettu alkoholukko (Alkoholukokeilu, 2004).

Andrea-raportin yhteenvedossa (s. 129) todetaan seuraavien tekijöiden olevan välttämättömiä edellytyksiä, jotta kursseilla voidaan saavuttaa positiivisia tuloksia (muuttaa osallistujien asenteita ja käyttäytymistä liikenneturvallisuuden kannalta myönteiseen suuntaan). Seuraavassa Andrea-raportin suositukset on listattu kursiivilla ja tämän jälkeen on peilattu nyt käsillä olevan raportin tuloksia ko. suosituksiin:

1. Koulutusohjelman tulee kohdistua tietyn kohderyhmän tiettyihin ominaisuuksiin. Ainakin pääjako rattijuopumus- ja muiden kuin rattijuopumusrikkomusten välillä sekä uusien ja kokeneiden kuljettajien välillä tulee tehdä. Suomessa kohderyhmänä on toistaiseksi pääasiassa olleet yhdyskuntapalvelua suorittavat rattijuopumuksesta tuomitut henkilöt. Ikää, ajokokemusta, rattijuopumusten lukumäärää tai muuta taustatekijää ei ole käytetty systemaattisena valintakriteerinä. Sekä Khl:n työntekijöiden että kouluttajien vastauksissa tuli esille toisaalta tarve yhdenmukaistaa kohderyhmää, mutta toisaalta tuli esille myös näkemys, että erilaiset taustat lisäävät vuorovaikutusta. Suomen oloissa ei ole mahdollista tehdä tarkkoja täsmäkursseja juuri tietyille kohderyhmälle (asiakasmäärät alueellisesti eivät ole riittäviä valikointiin). Kursseilla on saattanut olla mukana myös esim. huumeongelmaisilla. On kuitenkin perusteltua, että It-jaksot ovat nykyisellään suunnattu vain rattijuopumuksesta tuomituille henkilöille ja huumeongelmaisille tulisi kehittää oma ryhmäohjelmansa. Käytännössä ryhmiin on valikoitunut osallistujia esimerkiksi työtilanteen mukaan. Jos esim. henkilö on päivätöissä, hän

ei ole voinut osallistua päiväsaikaan järjestettäviin lt-jaksoihin. Kaukaa maaseudulta olevat henkilöt eivät useinkaan ole voineet osallistua erityisesti iltaisiin järjestettäviin kursseihin.

Vaikka erilaisuus voi tuoda vuorovaikutusta ryhmään, kovin erilaiset elämäntilanteet voivat myös jähmettää ryhmäkeskustelua. Työtön, yksinäinen ja pahasti alkoholisoitunut henkilö tarvitsee toisenlaista apua kuin työssä käyvä, perheensä kanssa asuva ja lievästi alkoholisoitunut henkilö. Sekaryhmä iän ja sukupuolen osalta saattaa toimia hyvinkin, mutta jos joku henkilö on selvästi ryhmän ainokainen, hän saattaa tuntea itsensä ulkopuoliseksi, kuten eräs kurssille osallistunut naishenkilö totesi: "Hävetti katsoa alkoholisoituneita miehiä ryhmässä: Olenko minäkin jo vajonnut näin alas." Toisaalta itseään heikommassa jamassa olevien näkeminen samassa ryhmässä voi havahduttaa pohtimaan omaa elämäntilannettaan, kuten edellä olevasta vastauksesta voi myös päätellä. Ainoa nuori keski-ikäisten ryhmässä tai keski-ikäinen nuorten ryhmässä voi tuntea ulkopuolisuutta. Kurssin asiasisältöjen painotus muodostuu kuitenkin ryhmän enemmistön mukaan.

Suomen oloissa kohdistaminen voi tarkoittaa seuraavia asioita:

- Kohdistetaan rattijuoppoihin, ei kuitenkaan kovin pahasti alkoholisoituneisiin. Huumeongelmallisille kehitettävä oma ryhmänsä.
- Henkilöllä tulee olla omaa motivaatiota elämäntilanteensa kartoittamiseen.
- Ei tiukkoja rajoja ryhmän muussa koostumuksessa. Nuoret ja iäkkäämmät samassa ryhmässä, kunhan vältetään selvästi erottuva ainokainen.
- Miehet ja naiset samaan ryhmään, koska naisrattijuoppojen määrä ei riitä heille omiin lt-jaksoihin.
- Lt-jaksolle voi osallistua vain kerran osana yhdyskuntapalvelua.
- Khl:n työntekijöillä on keskeinen rooli asiakkaiden motivoinnissa ja valinnassa. Khl:n työntekijöille tarjottava tietoa lt-jaksojen sisällöistä ja keinoja motivoida asiakkaita.
- Mahdollisuus osallistumiseen voitaisiin tarjota myös muille rattijuopumuksesta rangaistuille kuin yhdyskuntapalvelua suorittaville. Tämä asiakaspohjan laajentaminen mahdollistaisi myös kurssilaisten tarkemman valikoinnin ja paremman kohdentamisen. Edelleen kurssien vaikuttamismahdollisuudet on todettu paremmiksi ensikertalaisten rattijuoppojen tai harvoin rattijuoppouteen syyllistyneiden ryhmässä kuin "pinttyneiden" rattijuoppojen ryhmässä (Bartl, 2002).

2. Kurssien kouluttajien tulee olla riittävän koulutettuja, jotta he kykenevät luomaan ammatillisen asiakas-kouluttaja suhteen myös asiakkaisiin, jotka eivät ole tunnistaneet mitään ongelmaa itsellään ja ovat vastahakoisia.

Tällä hetkellä lt-jaksojen kouluttajien ammatillinen tausta vaihtelee suuresti. Liikenneturvallisuusalan tuntemus on vastausten perusteella kouluttajien keskuudessa vahva. Kouluttajat ovat pääasiassa Liikenneturvan kouluttajia, jotka saavat jatkuvaa tietojen päivitystä ja myös säännöllistä koulutusta liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista. Vaihtelua kouluttajien välillä on enemmänkin tietämyksessä ja taidoissa kouluttaa ihmisiä elämänhallintaan liittyvissä asioissa. Lt-jaksojen kouluttajat ovat saaneet Khl:n ja Liikenneturvan järjestämän koulutuksen, koulutusmateriaalin ja opetussuunnitelman. Vaikka vaikutelma kyselyn perusteella on, että kouluttajat pyrkivät hyvin pitkälle noudattamaan kurssien nykyistä opetussuunnitelmaa ja hyödyntämään tarjottua opetusmateriaalia, kouluttajien välillä on kuitenkin painotuseroja sekä sisältöjen että opetusmenetelmien käytössä. Ennakoiva ajaminen (Liikenneturvan pelivara-aineisto), elämänhallintaan liittyvät asiat sekä alkoholi liikenteessä olivat eniten painotetut asiasisällöt, kuten ne ovat myös opetusohjelmassa. Erityisesti elämänhallintaan liittyvien asioiden (ns. kognitiivinen osuus) painotus vaihteli suuresti. Vähiten ko. aihealueeseen käyttänyt kouluttaja ilmoitti, ettei käytä siihen aikaa lainkaan, kun taas eniten ko. aihealueeseen aikaa käyttänyt kouluttaja ilmoitti käyttävänsä siihen aikaa 31-40% koko kurssin ajasta.

Palautevastauksissa (Khl:n työntekijät sekä Lt-jaksojen kouluttajat) tuli esille se, että kouluttajia voisi perehdyttää enemmän lt-jaksojen koulutustehtävään ja nimenomaan koulutusohjelman ns. kognitiivisen osion käyttöön. Keski-Euroopassa kouluttajina toimivat pääasiassa psykologin koulutuksen saaneet henkilöt ja kurseilla, joilla on työpari, toinen on psykologi ja toinen liikenneopettaja. Suomen oloissa ei ole perusteltua vaatia kouluttajilta käyttäytymistieteiden tutkintoa johtuen kurssivolyymien pienuudesta. Kuitenkin lisäkoulutuksen tarve lt-kouluttajan tehtäviin on ilmeinen. Erityiskoulutuksen lisäksi kouluttajille tulee tarjota jatkuvaa koulutusta esim. kerran vuodessa yhteisesti niin, että kouluttajat voivat vaihtaa näkemyksiään ja oppia toistensa kokemuksista. Järjestettävien lt-jaksojen määrä on joillakin paikkakunnilla niin vähäinen, että ammattitaitoa kouluttajana ei senkään vuokse kykene pitämään yllä ilman jatkuvaa koulutusta.

→ Lt-jaksojen kouluttajille lisää erityiskoulutusta sekä jatkuvaa koulutusta.

→ Pyrittävä laajentamaan lt-jaksojen käyttöastetta.

3. Koulutusmenetelmien tulee painottua enemmän kurssilaisten itsereflektioon kuin opettamiseen. Rääätälöidyt interventiot ovat parempia kuin jäykät standardimenetelmät.

Suomen It-jaksojen koulutusohjelma on joustava, joka sallii kouluttajille vapautta: "Jokaisen kouluttajan erityisvahvuuksista nousevat erilaiset opetusmenetelmät ovat sallittuja." (Liikenneturvajakso, kouluttajan käsikirja, 1999). Kuitenkin yleistavoitteena koulutusmenetelmien suhteen pidetään keskustelevuutta ja vuorovaikutusta. Vastausten perusteella ryhmät ovat olleet hyvin vuorovaikutteisia ja opetusmenetelmät ryhmäläisiä aktivoivia.

Opetusmenetelmistä keskeisimmät olivat keskustelu, luennointi ja mielikuvaharjoitukset. Kouluttajien välillä oli kuitenkin varsin suuria eroja siinä, millaisia opetusmenetelmiä kurseilla käytettiin. Yksi suurten eroja selittäjä saattaa olla vastaajien erilainen tapa käyttää arviointiasteikkoa ja määrittellä, mitä tarkoittaa esim. luennointi. Yksipuolista kouluttajalähtöistä luennointia pidettiin jokseenkin yksimielisesti huonosti toimivana menetelmänä, mutta keskustelevaa luennointia hyvin toimivana opetusmenetelmänä. Kyselylomakkeella ei kuitenkaan ollut eroteltu eri tapoja luennoida. Luentoihin käytetyn ajan osuus vaihteli 1-10%:sta 51-60%:iin koko kurssin ajasta.

Opetussuunnitelmassa on ohjeellisesti varattu vain yksi tunti aiheelle "omakohtainen pohdinta rattijuopumuksesta". Tämän omakohtaisen pohdinnan on voinut ulkoistaa käyttämällä esimerkkejä, joissa "Matti" tai "Pekka" on tilanteessa, jossa yhtenä mahdollisuutena on lähteä ajamaan autolla alkoholin vaikutuksen alaisena. Menetelmällä lähestytään hienovaraisesti itse ongelmaa mutta kurssilaiset eivät välttämättä joudu ruotimaan omaa rattijuopumuskokemustaan. Tämän ns. kognitiivisen osuuden tilanne-esimerkit kouluttaja on voinut esittää joko kolmannelle persoonalle ("Matille") tai suoraan kurssilaisille ("sinulle") tapahtuviksi riippuen kurssilaisten valmiudesta käsitellä rattijuopumuskokemustaan. Palautevastausten mukaan kouluttajien välillä on suurimmat erot nimenomaan siinä, paljonko he käyttivät It-jakson ajasta kurssilaisten elämänhallinnan ja toimintatapojen pohtimiseen (kognitiiviseen osuuteen) ja mitä ilmeisimmin myös henkilökohtaisuuden asteessa. On mahdollista, että kouluttaja ei ole halunnut lähteä kovin henkilökohtaiselle tasolle kysellemään kurssilaisten omakohtaisista rattijuopumuksista. Ikävien asioiden käsittelyä ei kuitenkaan voida välttää, jos halutaan saada aikaan aitoa itsereflektiota. On huomattava, että asiakkaiden palautevastauksista 7%:ssa mainittiin, että itse asiaa, rattijuoppoutta olisi voinut käsitellä enemmänkin. Tämän voi tulkita niin, että osalla asiakkaista

olisi ollut valmiutta käsitellä aihetta enemmän kuin kouluttajilla. Toisaalta on huomattava, että valtaosa asiakkaiden palautevastauksista, samoin kuin osa Khl:n työntekijöiden vastauksista on kerätty vuosien 1999-2000 aikana, jolloin lt-jaksot olivat uusi asia ja kouluttajat olivat kokemattomia kurssin vetämisessä. Rohkeus tarttua "härkää sarvista" on varmasti lisääntynyt ensimmäisten kurssien jälkeen.

Paitsi kouluttajilla, niin myös kurssilaisilla saattaa olla vastustusta ikäviksi ja hankaliksi koettujen asioiden käsittelyyn. Tutkimusten mukaan kurssilaiset hyväksyivät henkilökohtaisten asioiden käsittelyn ja ongelmien ratkaisuun tähtäävän keskustelun paremmin kurssin jälkeen kuin ennen kurssia (Bartl, et al., 2002; Bächli-Biétry, 2003). Andrea-raportissa (Bartl, et al., 2002) todetaan, että ennen kurssia asiakkaat toivoivat enemmän faktatiedon kuin henkilökohtaisten ongelmien käsittelyä. Kurssin jälkeen hyödyllisimmiksi ja mielenkiintoisimmiksi asiakkaat kokivat edelleen fysiikkaan ja psyko-fysiologiaan liittyvän tiedon, mutta käsitys henkilökohtaisten ongelmien käsittelyn hyödyllisyydestä oli muuttunut myönteisempään suuntaan. Mitä enemmän kurssilaiset olivat oppineet itsestään kurssin aikana, sitä enemmän he kokivat saaneensa hyötyä kurssista.

4. Kurssi-istuntojen olisi hyvä jakaantua useammalle viikolle, koska tällöin voidaan hyödyntää myös aikaa istuntojen välillä. Muutokset asenteissa ja käyttäytymisessä vievät paljon aikaa.

Nykyiset lt-jaksot on järjestetty vaihdellen kolmesta istuntokerrasta yhteen. "Kertarysäyksellä" toteutettuna kurssi menettää väliajan tuoman oppimisvaikutuksen. Kokoon tumiskertojen välillä kurssilaiset voivat pohtia joitakin ensimmäisellä kerralla esiin tulleita asioita tai valmistautua mielessään seuraavaan kokoon tumiskertaan. Yhden päivän kurssija on nykyisin järjestetty ilmeisesti käytännön järjestelyiden vuoksi, esim. pitkien etäisyyksien takaa tulevat ovat tulleet yhden päivän intensiivikurssille. Palautevastauksissa yhden päivän kurssi sai sekä kannatusta että vastustusta. Kurssin jakaminen komeen kokoon tumiskertaan on sikäli huono, että yhden kokoon tumiskerran kesto on vain yksi tunti (5 tunnin lt-jaksossa). Yksi tunti on liian lyhyt aika ryhmätapaamiselle. Paras ja nykyisin yleisimmin myös käytetty tuntijako on ollut 2 + 3 tai 3 + 2 tuntia.

→ Lt-jakson jakaantuminen pidemmälle aikavälille. Yhden tapaamiskerran kesto vähintään 2h.

5. Kurssin koko tulisi olla noin 10 osallistujaa.

Palautevastausten mukaan ryhmät ovat toimineet hyvin, kunhan ryhmän koko on ollut riittävän pieni. It-jakson opetussuunnitelmassa (1999) todetaan, että "ryhmän muodostaa vähintään neljä ja enintään kuusi yhdyskuntapalvelun suorittajaa". Käytännössä ylärajaa on Suomessakin nostettu, erityisesti suuremmilla paikkakunnilla. Palautevastausten mukaan jo yli 7 hengen ryhmä on ollut jähmeä. Suomessa It-jaksot ovat ajallisesti huomattavasti lyhyempiä kuin Keski-Euroopan kuljettajien "rehabilitation-ohjelmat", ja sen vuoksi ryhmän kokona 10 henkilöä on aivan liian suuri.

→ Ryhmän koko maksimissaan 7 henkilöä + kouluttaja

6. Läpinäkyvä ja objektiivinen asiakkaiden valintasysteemi on yhtä tärkeä kuin johdonmukainen poliisivalvonta saamaan kurssille joutumisen hyväksyttäväksi asiakkaille eikä sitä tulkittaisi vain huonoksi tuuriksi.

Suomessa valinnan It-jaksoille osallistuvista on tehnyt käytännössä Khl:n työntekijä. Lisäksi osallistuminen It-jaksoille on ollut vapaaehtoista (Keski-Euroopassa pakollista, mikäli haluaa ajo-oikeutensa takaisin). Valinnassa (keille suosittelee It-jaksoa) työntekijät ovat voineet käyttää hieman toisistaan vaihtelevia kriteereitä. Kouluttajat antoivat myönteistä palautetta Khl:n työntekijöille siitä, että valinta kurssille osallistuneista on ollut onnistunutta. Jatkossakin on hyvä säilyttää Khl:n työntekijöille vapaus arvioida, keille It-jakso olisi sopiva. Tämän lisäksi tarvitaan kuitenkin myös kirjattu kriteeristö, jonka mukaan yhdyskuntapalveluasiakkaiden soveltuvuutta It-jaksoille tulee arvioida. Khl:n työntekijät kokivat ongelmaksi sen, etteivät he tunne riittävästi It-jaksojen sisältöjä, jotta voisivat motivoida asiakkaitaan kurssille. Khl:n työntekijöiden tuntemusta It-jaksojen sisällöistä tulee lisätä. Tämän tulee tapahtua pääsääntöisesti kuitenkin muulla tavoin kuin läsnäololla ryhmäistunnoissa. Edelleen kansalaisten yleistä tietämystä rattijuoppouden rangaistusseuraamuksista ja erityisesti It-jaksoista voitaisiin lisätä. Mikäli liikenneturvajaksojen potentiaalista asiakaskuntaa laajennetaan muihinkin kuin vain yhdyskuntapalvelua suorittaviin, liikenneturvajaksoista olisi hyvä olla esite, jonka jo poliisi voisi jakaa rattijuoppoudesta epäillyille henkilöille.

7. Kurssin laadun varmistus. Ohjelmat tulee hyväksyttää virallisten laitosten toimesta ja niiden tulee tutkia ohjelman sisällöt ja tarkistaa, ovatko seuraavat edellytykset täytetty:

- Ohjelman tulee olla kirjallisessa muodossa.
- Henkilökunnan perus-, erityis- ja jatkokoulutus tulee olla määritetty.
- Ohjelman arviointi tulee suorittaa.

Laadun varmistusta tulee tehdä jatkuvalla seurannalla. Jotta seuranta onnistuisi tutkimuksellisin keinoin, jo ohjelmien käyttöön otossa tulisi ottaa huomioon tutkimuksen tarpeet. Kursseilta tulisi kerätä systemaattisesti tietoa. Tiedon tulee olla kattavaa määrällisesti (kaikilta kursseilta) ja laadullisesti (olennaiset asiat). Tietojenkeruumenetelmän tulee olla vakioitu. Ohjelmia voidaan arvioida kolmelta tasolta: sisältöjen ja metodien, välittömien oppimistavoitteiden saavuttamisen sekä käyttäytymismuutosten (esim. liikenne rikkomusten) tasolta (Keskinen & Baughan, 2002). Kovimman tason kriteerinä ohjelman toimimiselle voidaan pitää käyttäytymismuutosten aikaansaamista. Tältä tasolta luotettavien tulosten saaminen on kuitenkin vaikeaa johtuen monista tekijöistä, esim. väliintulevista ja myötävaikuttavista tekijöistä, henkilöiden valikoitumisesta, muutostrendeistä sekä epäluotettavista tietolähteistä (Keskinen & Baughan, 2002). Jotta voitaisiin tutkia kurssin vaikutusta osallistuneiden käyttäytymiseen tutkimusryhmä-vertailuryhmä -asetelmalla, tulisi tutkimusryhmään (kurssille osallistuneet) ja vertailuryhmään (eivät osallistuneet kurssille) osallistuminen satunnaistaa. Esimerkiksi valitaan yhdyskuntapalvelun suorittavista henkilöistä sopivat liikenneturvajaksolle osallistujat. Tämän jälkeen osallistuminen kurssille satunnaistetaan arpomalla kurssille osallistujat (tutkimusryhmä) ja ei-osallistujat (vertailuryhmä).

Lähteet:

- Alkolukkokokeilu, 2004. Alkolukkotyöryhmän mietintö, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 2/2004. Helsinki.
- Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., Willmes-Lenz, G. (eds.) 2002. EU-Project "Andrea", Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Kuratorium für Verkehrs Sicherheit, Austria.
- Bächli-Biétry, J. 2003. Evaluation der bfu-Nachschulungskurse für Alkoholauffällige im Rahmen der EU-Studie ANDREA. bfu-report no. 52, Swiss Council for Accident Prevention, Berne (with an abstract in English).
- Katila, A., Keskinen, E. 2002. Liikennetietorekistereiden yhteiskäyttökokeilu. Loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriö, Mietintöjä ja muistioita, B 6/2002. Helsinki.
- Keskinen, E., Baughan, C. 2002. Evaluation methodologies: How to make a five star evaluation of the results of your advanced training. In The EU Advanced Project: Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training. Final Report, CIECA.
- Laki yhdyskuntapalvelusta annetun lain muuttamisesta, N:o 66/2003.
- Liikenneturvajakso, Kouluttajan käsikirja. 1999. Kriminaalihuoltolaitos ja Liikenneturva. Liikenneturva, 2001. Rattijuopumus, Tietolehti.
- McGuire, J. 2003. Rikosten uusintariskin vähentämisessä käytettävät menetelmät - kansainvälisiä näkymiä. Esitelmä What Works - Mikä vaikuttaa? -seminaarissa suomennettuna teoksessa R. Järvenpää ja M. Kempas (toim.): What Works - Mikä toimii vankeinhoidossa ja kriminaalihuollossa? Vantaa: Dark Oy.
- Simpson, H. M., Mayhew, D. R. 1993. The hard core drinking driver. In Utzelmann, H.-D., Berghaus, G., Kroj, G. (Eds.) Alcohol, Drugs and Traffic Safety - T92, Band 2, pp. 847-853. Verlag TÜV Rheinland, Cologne.
- Tilastokeskus. Poliisin tietoon tulleet rikokset vuonna 2003. www.stat.fi, luettu 4.3.2004.
- What Works - Mikä toimii vankeinhoidossa ja kriminaalihuollossa? seminaari. 2003. Espoo.
- VALT, 2002. Raportti liikennevahinkojen tutkimista moottoriajoneuvossa kuolleiden onnettomuuksista vuonna 2001. Liikennevakuutuskeskus, VALT, Helsinki.
- Valtakunnallinen R-tutkimus. <www.health.fi/liikenneraittius/R-FREKVENSSI-79-03.rtf>