

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus, hankeavustus 2019 - Hankekortti

Hankekortin tiedot julkaistaan valtionavustusten verkkosivuilla.

Ajokieltoon määrättyjen nuorten psykologinen interventiotapaaminen ja sen vaikutus tuleviin liikenneriikkomuksiin – osatutkimus I

Vastuutaho, yhteyshenkilö	Oulun kaupunki, Saija Räinen, saija.raina@ouka.fi , p. 050 5700 723	
Osallistujat	Oulun kaupunki, Oulun poliisilaitos, Pohjois-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri, Sitowise, Neurosaana	
Aikataulu	12.11.2019	30.11.2020
Hankkeen tavoite ja sisältö, kohderyhmä	<p>Tutkimuksen tavoitteena on kokeilla ensimmäistä kertaa Suomessa ajokieltoon määrättyihin nuoriin kuljettajiin kohdistuvaa ja henkilökohtaiseen keskusteluun perustuvaa psykologista interventiotapaamista. Tavoitteena on saada käsitys ajokieltoon johtaneesta tapahtumasta, sen aiemmista vaiheista, siihen liittyvistä tunteista sekä ajokieltoon määrättyjen asenteista sekä suhtautumisesta tilanteeseen. Tutkimus on ensimmäinen osa laajempaa hanketta, jonka toinen vaihe käsittäisi myös seurannan eli mahdolliset vaikutukset rikkomuksen uusimiseen.</p> <p>Tutkimuksen kohderyhmänä on ajokiellon saaneet 15–25-vuotiaat nuoret kuljettajat (mopo ja henkilöauto). Tavoitteena on saada haastatteluun 20–25 nuorta. Osallistuminen perustuu vapaaehtoisuuteen. Vapaaehtoisten rekrytointi eli suostumus osallistua tutkimukseen ja tapaamiseen toteutetaan poliisin avustuksella rekrytoimalla henkilöitä ajokiellon määräämisen yhteydessä. Varsinainen interventio eli psykologin haastattelu tehdään psykologin työpaikalla yhdenmukaista haastattelulomaketta hyödyntäen.</p> <p>Lisäksi tehdään tiivis kirjallisuuskatsaus, johon kootaan kokemuksia vastaavista interventioista ja niiden toteutustavoista muualta Euroopasta.</p>	
Ennakoitu tulos	Tutkimuksen perusteella saadaan tietoa itse interventioprosessista eli siitä, kuinka hyvin tai huonosti vapaaehtoisia nuoria saadaan rekrytoitua tämän tyyppiseen tutkimukseen ja kuinka he suhtautuivat tapaamiseen ja asian käsittelyyn. Lisäksi tapaamisista saadaan tietoa millaisissa tilanteissa ja olosuhteissa liikenneriikkomukset tapahtuivat, millaisia tunteita rikkomusta edeltävään tilanteeseen sekä tapahtumahetkeen liittyi ja kuinka nuori itse suhtautuu rikkomukseen.	
Lisätietoja hankkeesta	Lisätiedot: Saija Räinen, Oulun kaupunki, saija.raina@ouka.fi , p. 050 5700 723	

Hankkeen päättyessä täydennetään:

Tulokset	Vapaaehtoisten rekrytointiprosessi toteutettiin suunnitellusti ja rekrytointiaikaa lisättiin alkuperäisestä 5 kuukaudesta 7 kuukauteen. Siitä
-----------------	---

	<p>huolimatta tutkimukseen saatiin rekrytoitua vain seitsemän nuorta, joista neljä saapui haastatteluun. Vähäisestä osallistujamäärästä johtuen työn sisältö supistui, mutta kokemukset projektista, rekrytointitavasta, haastattelusta sekä eri osapuolien näkemyksistä raportointiin. Lisäksi tehtiin tiivis kirjallisuuskatsaus.</p> <p>Vapaaehtoisuuteen perustuva rekrytointimenettely ei toiminut. Potentiaalisia rekrytoitavia oli arviolta 100, ja lopulta vain neljä haastateltiin. Rekrytointiajan pidentäminen ja palkitseminen ei auttanut. Ajokiellon määräämisen yhteydessä on paljon asiakkaan kanssa läpikäytäviä asioita, rekrytointiasian vastaanottamisessa oli vaikeuksia. Nuorten suhtautuminen asiallista, mutta ylimääräiseen tapaamiseen ei löytynyt innokkuutta. Prosessi oli myös poliisille melko työläs, järjestelmät eivät tue rekrytointia. Tapaaminen järjestettiin Oulussa, kauempana asuville matka oli este osallistumiselle.</p> <p>Tapaamistilanteessa itse menetelmä vaikutti toimivalta. Haastateltavat olivat valmiita keskusteluun ja vastaanottavaisia ja taustatietoja ajokieltoon johtaneista tilanteista saatiin hyvin. Lähestymistapa oli kaikille uusi. Haastateltavat pystyivät tunnistamaan tunnetilojaan kiinnijäämisen hetkellä sekä haastatteluhetkellä. Tunteiden, ajatusten ja asenteiden tunnistamista ja niihin vaikuttamista ei päästy työstämään. Ei päästy myöskään selkeisiin käytännön ratkaisuihin.</p> <p>Eri osapuolien yhteistyö tutkimuksen aikana sujui hyvin ja kaikki osapuolet pitivät interventiota mielenkiintoisena ja kokeilemisen arvoisena. Kirjallisuuskatsauksessa kirjattiin kokemuksia vastaavantyyppisistä interventioista muualta ja tulokset ovat rohkaisevia.</p> <p>Linkki raporttiin:</p>
<p>Miten tavoitteet toteutuivat?</p>	<p>Työssä saatiin kokemuksia prosessista, interventiota ja sen toteutustavasta sekä eri osapuolien näkemyksistä. Lisäksi kirjallisuuskatsaukseen koottiin tietoja vastaavista interventioista muualta Euroopasta. Osallistujamäärä jäi kuitenkin tavoiteltua selvästi alhaisemmaksi (4), joten aineistoa jatkotutkimusta (varsinainen vaikutustutkimus) varten ei saatu riittävästi.</p>
<p>Arvio hankkeen vaikutuksista</p>	<p>Varsinainen vaikutustutkimus (toinen vaihe) oli tarkoitus tehdä tämän tutkimuksen jatkotyönä kerätyllä aineistolla. Aineistoa ei kuitenkaan saatu kerättyä riittävästi johtuen vähäisestä osallistujamäärästä. Työstä saatiin kuitenkin hyviä oppeja, joiden perusteella interventiota olisi mahdollista kokeilla uudelleen eri tavalla. Lisäksi haastateltavien kanssa päästi keskustelemaan liikennerikkomuksesta ja siihen liittyvistä tunteista, jolla saattaa olla vaikutuksia kyseisten henkilöiden käyttäytymiseen jatkossa. Sitä ei kuitenkaan päästä seuraamaan.</p>
<p>Mitä opittiin? Mitä kannattaisi tehdä toisin?</p>	<p>Jatkotutkimusta (vaikutustutkimus) ei ole mahdollista toteuttaa kerätyllä aineistolla. Vapaaehtoisuuteen perustuva interventio ei toiminut. Osallistujamäärän kasvattamiseksi intervention läpikäymisen tulisi esimerkiksi vaikuttaa rangaistukseen ja/tai rekrytointimenettelyä tulisi yksinkertaistaa tai muuttaa. Interventiomahdollisuus tulisi myös sisällyttää asiana poliisin tietojärjestelmiin.</p> <p>Psykologin tapaamisia tulisi olla useita, myös ajokiellon päättymisen jälkeen. Mukana tulisi olla koulutukselliset ja psykologiset elementit sekä tehtäviä.</p>

Tutkimukseen osallistuneet osapuolet pitivät interventiota kaiken kaikkiaan hyvänä ja kehitettävänä toimenpiteenä, jota ei tulisi unohtaa. Kirjallisuuskatsauksen perusteella erilaisia toimivia toteuttamisvaihtoehtoja on olemassa ja interventioista on saatu vaikuttavia tuloksia ja positiivista palautetta myös osallistujilta.

Erilaisia ja uusia keinoja nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen ja onnettomuuksien ehkäisyyn tarvitaan. Uusi interventiokokeilu tästä työstä saatuja oppeja hyödyntäen olisi eri osapuolien mielestä suositeltavaa.