



Ajokieltoon määrättyjen nuorten psykologinen interventiötapaaminen

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

PPSHP POHJOIS-POHJANMAAN
SAIRAANHOITOPIIRI

OULU | Yhdyskunta- ja
ympäristöpalvelut

 **POLIISI**
OULU

Oulu Capital
of Northern
Scandinavia 

Sisällys

Esipuhe	2
Tausta ja tavoitteet	3
Kirjallisuuskatsaus	6
Tutkimusmenetelmä.....	9
Tulokset	10
Kokemukset vapaaehtoisuudesta ja osallistujien rekrytoinnista.....	10
Poliisien kokemukset rekrytoinnista	10
Kokemukset tapaamisesta menetelmänä	11
Haastattelutulokset	12
Yhteenveto ja pohdintaa.....	13
Johtopäätökset.....	15
Lähteet	16
Liite: Haastattelulomake	

Kansikuva: Liikenneturva, Nina Mönkkönen

Esipuhe

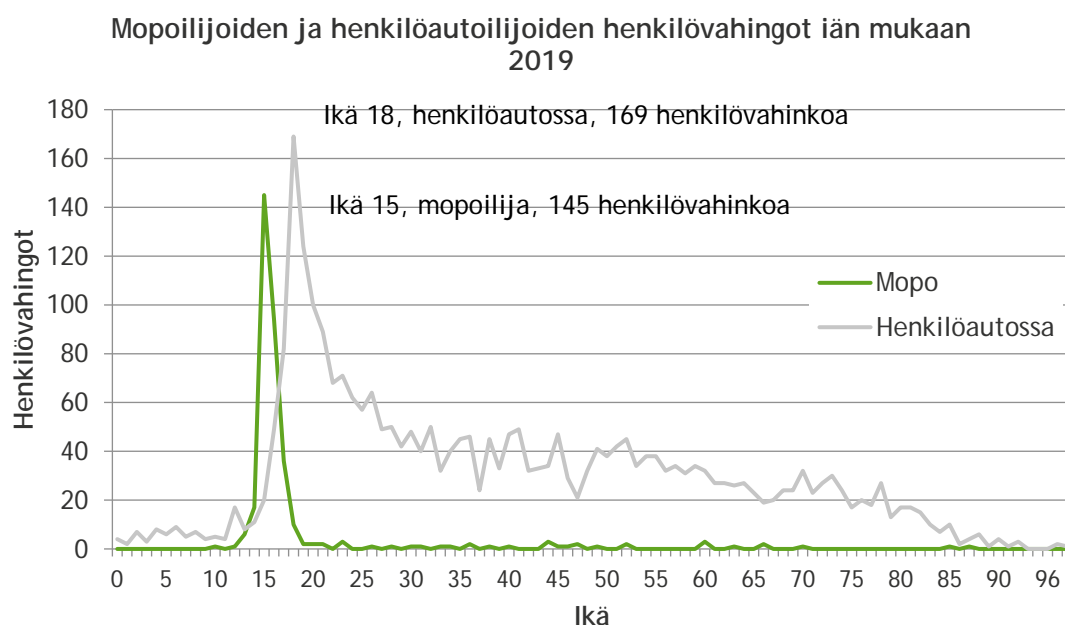
Tutkimuksessa kokeiltiin psykologista interventiota eli psykologin tapaamista ja keskustelua ajokieltoon määrätyille nuorille riskikäyttäytymisen ja rikkomuksen uusimisen ehkäisemiseksi. Kokeilu toteutettiin Oulun kaupungin, Oulun poliisilaitoksen ja Pohjois-Pohjanmaan sairaanhoitopiirin yhteistyönä ja se sai Traficomien tieliikenneturvallisuuden valtionavustusta. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat liikenneinsinööri Saija Räinen (Oulun kaupunki), johtava asiantuntija Inkeri Parkkari (Traficom) sekä liikenneyksikön johtaja, komisario Pasi Rissanen (Oulun poliisilaitos). Tutkimuksen toteuttivat FT, DI Noora Airaksinen (Sitowise Oy) ja PsL, neuropsykologian erikoispsykologi Sari Kukkamaa (Pohjois-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri / Neurosaana). Oulun poliisilaitos vastasi vapaaehtoisen rekrytoinnista ja työhön osallistui useampia poliiseja Oulun poliisilaitoksesta Pasi Rissanen johdolla.

Oulussa marraskuussa 2020

Saija Räinen
liikenneinsinööri
Oulun kaupunki

Tausta ja tavoitteet

Nuoret (15–24-vuotiaat) ovat usein osallisena henkilövahinkoon johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa, lähes joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori (Liikenneturva 2020a). Piikki tilastoissa näkyy erityisesti 15- ja 18-vuotiaiden mopoilijoiden ja henkilöautossa matkustaneiden kohdalla (Kuva 1), mutta riski säilyy korkeana yli 20 ikävuoteen saakka. Erityisesti nuorilla miehillä on muita ikäryhmiä suurempi riski kuolla liikenteessä henkilöauton kuljettajana.



Kuva 1. Henkilöauton kuljettajien ja matkustajien sekä mopoilijoiden henkilövahingot vuonna 2019 (Tilastokeskus ja Liikenneturva, 2019 ennakkotietoja).

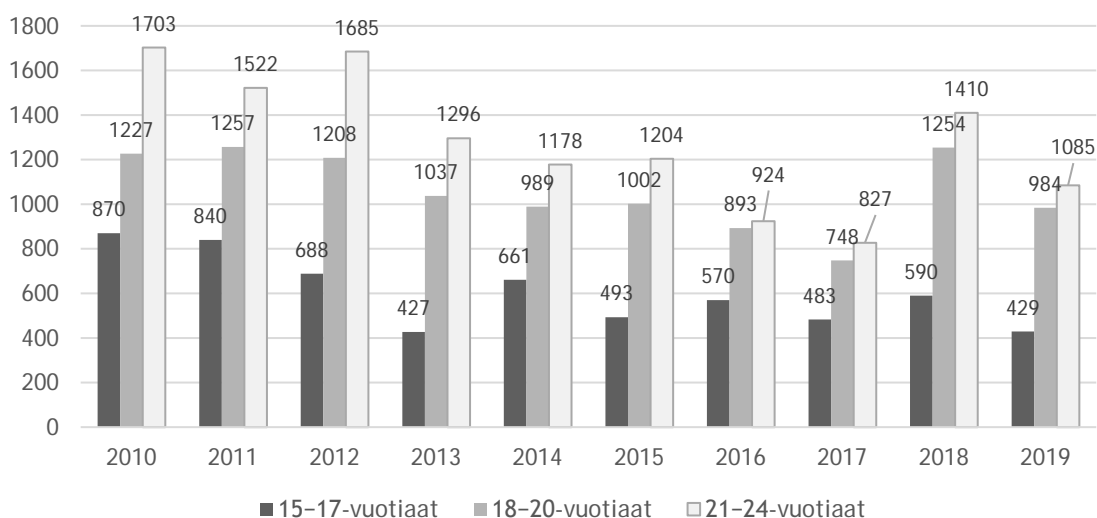
Nuoria riskikuljettajia on eri tutkimusten mukaan arvioitu olevan 10–17 % kaikista nuorista (Liikenneturva 2020b). Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien aineistoihin perustuvan nuorisraportin (OTI 2016) mukaan nuorista aikuisista (18–24-vuotiaat) miesten aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa

- 67 prosentissa on ollut onnettomuushetkellä ylinopeutta vähintään 10 km/h,
- kuljettaja on syyllistynyt rattijuopumukseen 40 prosentissa tapauksista,
- aiheuttaneella kuljettajalla on aikaisempia liikennesrikkomuksia 64 prosenttia tapauksista.

Nuorten ja nuorten aikuisten liikennesrikkomukset ja -rikokset ovat vähentyneet viimeisen 10 vuoden aikana, mutta lasku on selvästi tasoittunut viimeisen viiden vuoden aikana sekä koko maassa että Oulussa (kuvat 2 ja 3, Tilastokeskus 2020a). Erityisesti vuoden 2018 luvut olivat poikkeuksellisen korkeat etenkin Oulussa ja ikäryhmissä 18–20- ja 21–24-vuotiaat. Tilastokeskuksen mukaan (Tilastokeskus 2020b) vuonna 2019 ehdottomaan ajokieltoon määrättiin Suomessa 2 354 nuorta (15–24 vuotta), mikä oli 28 % kaikista määrättyistä ajokielloista. Ehdottomia

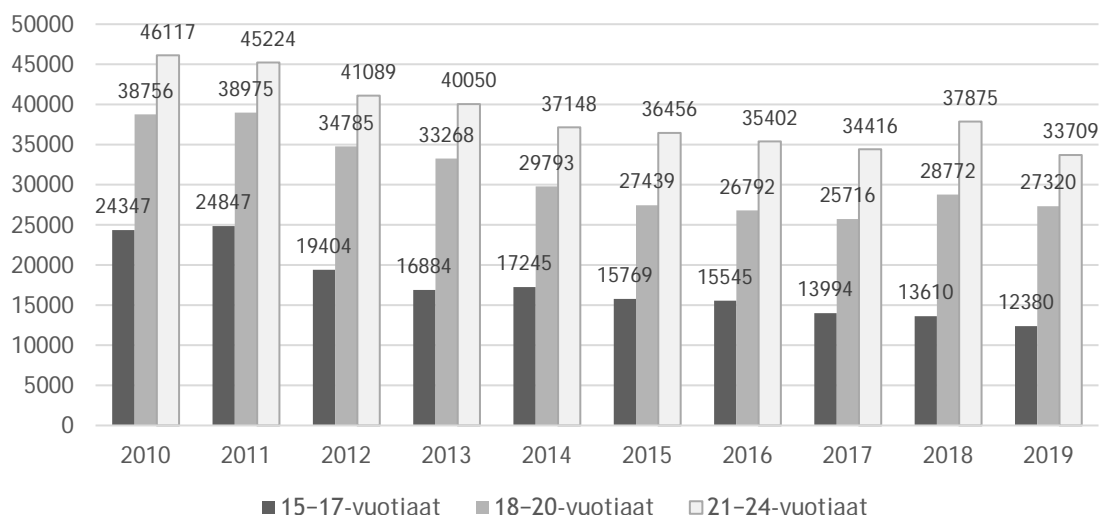
ajokieltoja määrättiin nuorille pääasiassa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (25 %), rattijuopumuksesta (42 %) tai törkeästä rattijuopumuksesta (12 %). Huumerattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista on viime vuosina kokonaisuudessaan lisääntynyt.

**Liikenne rikokset ja rikkomukset vuosina 2010–2019
15–24-vuotiaat epäillyt, Oulu**



Kuva 2. Liikenne rikokset ja -rikkomukset (15–24-vuotiaat epäillyt) Oulussa vuosina 2010–2019 (Tilastokeskus 2020a).

**Liikenne rikokset ja rikkomukset vuosina 2010–2019
15–24-vuotiaat epäillyt, koko Suomi**



Kuva 3. Liikenne rikokset ja -rikkomukset (15–24-vuotiaat epäillyt) koko maassa vuosina 2010–2019 (Tilastokeskus 2020a).

Nuorten liikennekäyttäytyminen ja liikenne rikkomukset ovat nousseet korona-aikana keskusteluun. Julkisessa keskustelussa poliisin havaintona on tullut esille, että nuorten kaahailu ja suuret ylinopeudet ovat lisääntyneet. Tilastoja nuorten liikenne rikoksista ja -rikkomuksista ei kuitenkaan ole vielä saatavilla vuodelta 2020. Lisäksi keskusteluun on noussut 17-vuotiaana poikkeusluvalla kortin saaneiden suuri määrä sekä onnettomuudet, joista on uutisoitu näkyvästi. Myös ajokorttilain uudistuksen vaikutus turvallisuuteen on ollut julkisissa keskusteluissa esillä. Konkreettisesti onnettomuustilastoissa ei vielä ainakaan näy turvallisuustilanteen heikkene mistä. Päinvastoin alle 25-vuotiaiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ovat tammi-lokuun 2020 aikana vähentyneet (OTI 2020). Johtopäätösten tekeminen on kuitenkin koronan ja em. muutosten vaikutuksista vielä liian aikaista.

Suomen liikenneturvallisuuden nollavisiossa tähdätään liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten eliminoimiseen. Kuten edellä aiemmin todettiin, nuorten osuus vakavissa liikenneonnettomuuksissa on edelleen suuri. Nuorten onnettomuuksien ja riskikäyttäytymisen ehkäisyyn tarvitaan uudentyypisiä ja tehokkaita keinoja.

Tutkimuksen tavoitteena oli testata henkilökohtaiseen psykologin tapaamiseen ja keskusteluun perustuvaa nuoriin kuljettajiin kohdistuvaa interventiota. Tavoitteena oli saada mukaan 20–25 nuorta kuljettajaa. Vapaaehtoisuuteen perustuvassa yksilötapaamisessa käytävän keskustelun tarkoituksena oli selvittää ajokieltoon johtaneita tapahtumia, siihen liittyviä tunteita, nuorten asenteita ja suhtautumista tilanteeseen. Tavoitteena oli ennaltaehkäistä riskikäyttäytymistä ja liikenne rikkomusten uusimista lisäämällä nuoren tietoisuutta tapahtuneesta ja siihen vaikuttaneista tekijöistä. Tutkitusti (VIAS institute 2018b) pelkkä rangaistus, edes vankeusrangaistus, ei johda käyttäytymisen muutokseen.

Vastaavanlaista liikenne rikkomuksiin liittyvää interventiotapaamista ei ole aiemmin toteutettu Suomessa. Sen sijaan ulkomailla toteutetuista vastaavista ns. psykologisista interventio-ohjelmista on saatu hyviä kokemuksia. Tutkimuksen oli tarkoitus olla ensimmäinen osa hanketta, jonka toinen vaihe toteutetaan erillisrahoituksella myöhemmin ja se käsittäisi myös seurannan ja mahdollisuuksien mukaan interventioyhmän liikenne rikoksen uusimisen määrän verrattuna kontrolliryhmään. Vähäisen osallistujamäärän vuoksi toisen vaiheen toteuttamiselle ei ole edellytyksiä ja ensimmäisen vaiheen varsinaisten tulosten jäädessä vähäisiksi, tutkimuksesta raportoitiin kirjallisuuskatsaus ja erityisesti prosessista saadut kokemukset.

Kirjallisuuskatsaus

Liikennerikkojille suunnatut psykologiset interventiot on yleensä suunnattu ylinopeutta tai päihteiden vaikutuksen alaisena ajaneille kuljettajille ja niistä on eniten tutkimustietoa. Liikennerikkomukseen syyllistyneitä yhdistävät seuraavat tekijät: nuori mies, matala koulutustaso ja sosioekonominen asema, naimaton tai eronnut, aiempia liikennerikkomuksia, elämishakuisuus, impulsiivisuus, aggressiivisuus, keskimääräistä heikompi tietoisuus riskeistä ja heikompi riskien havainnointikyky, herkkyyys sosiaalisen paineen vaikutuksille, sekä ongelmallinen päihteidenkäyttö. (VIAS Institute 2018a.) Persoonallisuuspiirteistä lisäksi ulospäinsuuntautuneisuudella on vahva korrelaatio riskikäyttäytymiseen, etenkin jos siihen liittyy vahva tarve nopeaan mielihyvän tai palkkion saamiseen (VIAS Institute 2018a). Erään tuoreen tutkimuksen (Forward 2020) mukaan nuorten kuljettajien ylinopeuksien taustalla oli hauskuuden tavoittelu, pojilla lisäksi uskomus siitä, että ylinopeus tekee vaikutuksen toisiin ja heistä itsestään suositumpia.

Nuoruusiässä korostuvat impulsiivisuus ja oman toiminnan kontrolloinnin vaikeus, erityisesti ikätoverien läsnä ollessa. Nuoret kuljettajat arvioivat riskitilanteet vähemmän vaarallisiksi kuin ne todellisuudessa ovat, samanaikaisesti itsevarmuus on korostunut ja he yliarvioivat oman taitotasoa: tämä yhdistelmä selittää osaltaan nuorten (mies)kuljettajien korostunutta riskiä päätyä liikenneonnettomuuteen. Yksinkertaisenkin liikennetilanteen ali- tai väärinarviointi hidastaa oikeanlaista reagoitua. (VIAS Institute 2018a.) Kansainvälisten tutkimusten perusteella (mm. Starkey ja Isler 2016; Scott-Parker ym 2014; Prato ym 2010) nuorilla miehillä on yliedustus onnettomuuksissa, erityisesti vakavissa onnettomuuksissa ja kuolleisuudessa. Samoin miehillä on enemmän liikennerikkomuksia, ajokieltoja, rattijuopumuksia ja ylinopeuksia.

Tämän hankkeen rekrytointikokemuksiin perustuen nuoret kuljettajat syyllistyivät enimmäkseen ylinopeuksiin, ja rattijuopumusepäilyjä oli niihin verrattuna vähän, joten kirjallisuuskatsaus painotettiin ylinopeuskuljettajiin. Ylinopeus voi liittyä erilaisiin taustatekijöihin ja syihin, jotka vaikuttavat toimivimman intervention valintaan (Department for Transport, London 2006). Ylinopeutta ajavan mielessä ylinopeudesta saatava hyöty on suurempi kuin siitä seuraavat haitat. Isobritannialaisessa tutkimuksessa (Department for Transport, London 2006) ylinopeutta ajavissa on löydetty neljä alaryhmää:

1. vahingossa ylinopeutta ajavat, jolloin ylinopeus selittyy huomion puutteella, ylinopeus on yleensä vähäinen eikä se ole tahallista,
2. satunnaisesti kohtalaista ylinopeutta ajavat, jotka arvioivat ajavansa turvallisesti ylinopeudesta huolimatta, joiden ylinopeudet ovat melko pieniä ja jotka eivät aja ylinopeutta elämishakuisuuden vuoksi, eivätkä siksi miellä itseään riskikuljettajiksi,
3. toistuvasti ylinopeutta ajavat, joiden ylinopeudet ovat toistuvia ja suuria, mutta he kokevat silti ajavansa turvallisesti. Tällä ryhmällä asenteet ylinopeuteen ovat muita sallivampia, he ajavat ylinopeutta tarkoituksella ja ylinopeus tuottaa mielihyvää. Ajamiseen ylipäätään liittyy voimakkaampia tunteita kuin ryhmässä 1 ja 2. He raportoivat enemmän liikennevahinkoja ja -rikkomuksia. Ryhmään kuuluu enimmäkseen miehiä.

4. Epäsosiaaliset ylinopeutta ajavat ottavat tietoisia riskejä, nauttivat riskienotosta ja sääntöjen rikkomisesta. Heillä esiintyy muita todennäköisemmin muutakin lainvastaista toimintaa. Persoonallisuusmittareissa he saavat muita korkeampia tuloksia psykoottisuudessa, jännityksen- ja seikkailunhaluisuudessa sekä nopeassa tylsistymisessä, ja matalampia tuloksia neuroottisuudessa.

Suurin osa ylinopeutta ajavista ovat ns. tavallisia kuljettajia ja he kuuluvat edellä mainittuihin ryhmiin 1 ja 2. Yleisesti ottaen ajatellaan, että tulevien ylinopeuksien välttämiseen ryhmien 1 ja 2 ylinopeuskuljettajat tarvitsevat kevyemmän intervention kuin ryhmän 3 ja 4 kuljettajat. Yksilöllinen arviointi on siis tarpeen, koska pelkkä nopeus ei välttämättä kerro riittävästi kuljettajan toiminnan syistä. Belgialaisessa raportissa (VIAS Institute 2018a) ryhmittelyä on tehty hieman samalla tavalla, mutta painottaen motivaatiota ja empatiapiirteitä ylinopeuden taustalla:

1. Epäsosiaalisten kuljettajien ryhmässä korostuvat ulospäinsuuntautuneisuus, impulsiivisuus, itsekkyyden, vaarasta ja jännityksestä nauttiminen, vaikeutta hahmottaa riskejä ja erilaisia toimintatapoja ja yleinen säännöistä piittaamattomuus.
2. Välinpitämättömien kuljettajien empatiakyky on ryhmistä heikoin ja heidän on vaikea hahmottaa tapahtumia toisten näkökulmasta. He rikkovat liikennesääntöjä omaa etuaan tavoitellen välittämättä toisille aiheutetusta riskistä, mikä voi näkyä esimerkiksi aggressiivisena ajamisena. Persoonallisuuspiirteistä tässäkin ryhmässä korostuvat ulospäinsuuntautuneisuus, mutta myös epäystävällisyys, kiihtymys ja vähäisempi stressin tunne.
3. Elämishakuiset kuljettajat syyllistyvät liikenerikkomuksiin, koska ajaminen on heille hupia ja he nauttivat vauhdista ja vaaratilanteista. Liikenne on paikka esittää omia taitoja ja rohkeutta. Toisin kuin aiempien ryhmien kuljettajat, tässä ryhmässä korostuu ystävällisyys. Riskien arviointi on kuitenkin heikkoa ja tunteiden vallassa reagointi voimakasta. Empatiakyky on selvästi parempi kuin aiemmissa ryhmissä.
4. Taidoiltaan riittämättömien kuljettajien riskit ja liikenerikkomukset liittyvät puutteelliseen ajotaitoon, joka voi olla liian vähäisen koulutuksen tai heikentyneen toimintakyvyn tulosta. Liikennesääntöjen rikkomisen ei ole tahallista. Tähän ryhmään on luokiteltu esimerkiksi ikääntyvät kuljettajat, erilaisten sairauksien vuoksi toimintakyvyltään heikentyneet, väsyneenä ajavat (ml. ammattiautoilijat), ahdistuksesta johtuva hätäinen ajotyyli ja liian vähäinen itsevarmuus.

Tällaisen luokittelun perusteella on selvää, että yhdenlainen interventio ei ole tehokas kaikille.

Isobritannialaisen tutkimuksen (Department for Transport, London, 2006) mukaan tehokas interventio sisältää sekä opetuksellista sisältöä (esim. yleisiä syitä ylinopeuden ajamiselle, ylinopeuden seuraukset mm. jarrutusmatkaan, törmäysvoimaan ja jalankulkijan menehtymisen todennäköisyyteen, nopeuden ja nopeusrajoitusten havainnointi, vaaratilanteiden tunnistaminen) että psykologisia osia (asenteet, uskomukset, kuljettajan vastuu, havainnointi), joissa tärkeä osa on ns. minäpystyvyyden (engl. self-efficacy) vahvistaminen (mm. omien ajatusten ja tunteiden tunnistaminen sekä keinot hallita toimintaansa). Vakavampia ylinopeuksia tehneet tar-

vitsevat vahvempia keinoja ja useampia tapaamisia, koska ajatellaan, että ylinopeuden taustasy on enemmän osa persoonallisuutta kuin muilla ryhmillä, ja silloin toiminnan muuttaminen on aina työläämpää.

Interventioita on myös muille kohderyhmille, kuten toistuvasti syyllistyville ja nuorille kuljettajille. Ryhmämuotoinen interventio on suunniteltu niin, että kuhunkin ryhmään osallistuu samantyyppiseen rikkomukseen syyllistyneitä. Ohjelmien tarkoituksena on saada aikaan käyttäytymisen muutos vaikuttamalla riskialttiisiin asenteisiin ja tietoisuuteen. Tutkitusti pelkkä rangaistus, edes vankeusrangaistus, ei johda käyttäytymisen muutokseen. (VIAS institute 2018b.) Interventio on yleensä osallistujille maksullinen, mutta maksun ei pitäisi olla määrättyä sakkoa suurempi (VIAS institute 2018a), ja joidenkin maiden järjestelmissä oikeusistuin voi huomioida kurssille osallistumisen rangaistusta lieventävänä (esimerkiksi vähentää osallistumismaksun sakkujen summasta).

Interventio-ohjelmien vaikuttavuus (=uusimisen väheneminen) on ollut keskimäärin 46 %, tosin vaihtelu eri tutkimuksissa on suurta (15–71 %). Interventiot ovat saaneet osallistujilta hyvää palautetta ja johtaneet muutoksiin asenteissa ja tiedostamisessa. Psykologisia, terapeuttisia ja tiedollisia elementtejä sisältävät menetelmät ovat lupaavia. Moniongelmaisuus (esimerkiksi vakavampi päihderiippuvuus) lisää haasteita, ja intervention ei ole tarkoitus olla lääketieteellisen ongelman hoitoa. (EU research project DRUID 2009; Bartl ym. 2002.) Tuoreen saksalaisjulkaisun (Wagner ym. 2018) mukaan kaksi 75 minuutin tapaamista (liikenne)psykologin kanssa johtivat parempaan liikennesääntöjen noudattamiseen.

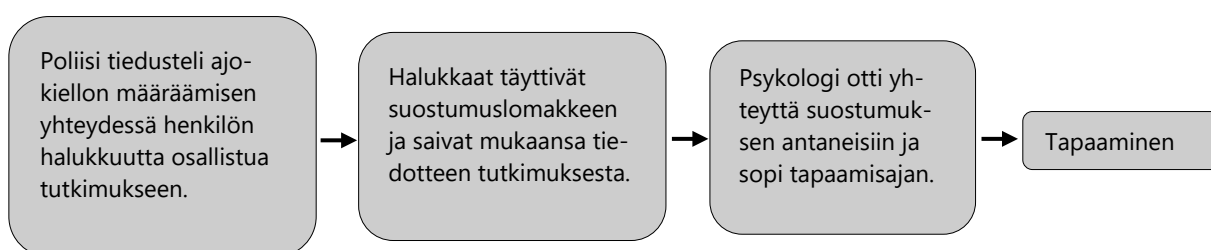
Interventiotapaamisen aiheita ovat ongelmallisen käytöksen laukaisevien tekijöiden tunnistaminen, itsehavainnoinnin ja kontrollin tunnistaminen, vastuun ottaminen omasta toiminnasta ja strategian muodostaminen vastaavien tilanteiden varalle. Motivoivan haastattelun ja ratkaisukeskeisen lähestymistavan keinoja suositellaan käytettävän mm. rattijuopumuksesta tuomitujen liikenneturvaohjelmassa (Rikosseuraamuslaitos 2014).

Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksessa toteutettiin psykologinen interventio eli psykologin tapaaminen vapaaehtoisille, ajokieltoon määrätuille nuorille. Ensisijainen kohderyhmä olivat 15–25-vuotiaat henkilöauton ja mopon kuljettajat, jotka määrättiin ajokieltoon ylinopeuden, rattijuopumuksen tai ajokäyt-täytymisen vuoksi. Tavoitteena oli saada tutkimukseen 20–25 henkilöä, jotka ovat ensikertalai-sia tai joilla ei ole ainakaan mittavaa rikkomus- tai rikostaustaa eikä päihderiippuvuutta. Tätä joukkoa pidettiin vaikuttamisen kannalta hedelmällisimpänä.

Vapaaehtoisten rekrytointi eli suostumus ja halukkuus osallistua tutkimukseen eli tapaamiseen toteutettiin poliisin avustuksella siten, että poliisipartio tiedusteli tien päällä ajokieltoon mää-rättyiltä kohderyhmään kuuluvilta henkilöiltä halukuutta osallistua tai harkita osallistumista tut-kimukseen. Ajokieltoon määrätty antoi suostumuksensa täyttämällä erillisen lomakkeen ja jät-tämällä sen poliisille. Samalla ajokieltoon määrätulle annettiin tiedote, jossa kerrottiin tar-kemmin tutkimuksesta. Sen jälkeen psykologi soitti viimeistään kuukauden kuluessa suostumuk-sensa antaneelle ja sopi hänen kanssaan tapaamisen ajankohdan. Ajokieltoon määrättyllä oli mahdollisuus myös tässä vaiheessa kieltäytyä osallistumisesta.

Psykologin tapaamisen kesto oli noin 2 tuntia ja tapaamiset toteutettiin Oulussa psykologin työpaikalla. Tapaamisissa keskusteltiin ajokiellon aiheuttaneesta ja sitä edeltäneistä tapahtu-mista, selvitettiin ajokieltoon määrätyn motiiveja ja asenteita sekä pyrittiin lisäämään henki-lön itseymmärrystä ja vastuunottoa. Keskustelua varten suunniteltiin haastattelulomake sovel-taen käytössä olevia tai kokeiltuja malleja. Lomake sisälsi sekä strukturoituja taustatietoja sel-vittäviä kysymyksiä että avoimia kysymyksiä, joista keskusteltiin vapaammin (psykologinen osuus). Haastattelulomake on esitetty liitteessä 1. Vastaukset dokumentoitiin jäsenneltyjen kysymysten osalta kokonaan ja varsinaisen keskustelun osalta pääkohdittain. Vähäisen osallis-tujamäärän vuoksi tuloksina raportoitiin vain psykologin kokemukset haastatteluista.



Kuva 4. Vapaaehtoisten rekrytointiprosessi.

Tutkimuksen yhdeksi keskeiseksi riskiksi tunnistettiin se, että vapaaehtoisia ei saada riittä-västi. Tutkimuksen alussa yhdessä poliisin kanssa kuitenkin arvioitiin, että vapaaehtoisten joukko olisi mahdollista löytää siitä huolimatta, että osa potentiaalisista henkilöistä ei toden-näköisesti ole kiinnostunut osallistumaan. Riskiin varauduttiin varaamalla vapaaehtoisten rek-rytointiin useita kuukausia aikaa (tammi-toukokuu), jota pidennettiin vielä kesän 2020 yli elo-

kuun loppuun saakka. Lisäksi kiinnostusta pyrittiin lisäämään antamalla osallistujille elokuvalippu sekä pidennetyllä rekrytointiajalla myös polttoainelahjakortti. Ponnisteluista huolimatta tavoiteltavaa määrää (20–25 henkilöä) ei saavutettu.

Rekrytinnin loputtua haastateltiin rekrytointityötä tehneitä poliiseja kolmena eri ryhmänä. Poliiseilta haluttiin näkemyksiä rekrytinnin toimivuudesta tien päällä, nuorten suhtautumisesta hankkeeseen sekä arviota määrästä, kuinka monelle interventiota tarjottiin.

Tulokset

Kokemukset vapaaehtoisuudesta ja osallistujien rekrytinnista

Hankkeeseen saatiin rekrytoitua seitsemän ajokieltoon määrättyä, joista neljä saapui interventiotapaamiseen. Yksi kieltäytyi ja kahteen ei saatu yhteyttä tapaamisajan sopimiseksi. Rekrytoitujen määrä jäi alhaiseksi, vaikka rekrytointiaikaa pidennettiin alkuperäisestä suunnitelmasta useilla kuukausilla, ja ajokieltoon määrättiin tänä aikana satoja alueella asuvia nuoria kuljettajia. Näin ollen tämän hankkeen tutkimustuloksena on, että interventio ei toimi vapaaehtoisuuspohjalta ja rekrytointihetki kiinnijäämisen yhteydessä on huono. Ne, jotka osallistuivat interventiotapaamiseen, olivat kiinnostuneita tapaamisen annista, eikä kukaan sanonut osallistumisen syyksi siitä saatavaa palkkiota (elokuvaliput ja myöhemmin 20 euron lahjakortti). Vapaaehtoisia maksullisia kurseja on järjestetty muissa Euroopan maissa, ja mm. Belgiassa (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid 2010) osallistumisaste on ollut noin 30 %; kurssin kesto on 16 h, hinta 390 euroa, tuomari voi huomioida maksetun kurssin ja sille osallistumisen rangaistusta määrättäessä. Kun interventio perustuu täysin vapaaehtoisuuteen, ongelmana nähdään, että siihen hakeutuu ihmisiä, jotka näkevät itsessään kehittämisen tarpeita ja ovat valmiimpia muutokseen. Näin ollen ei tavoiteta niitä, jotka psykologisesta ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarvitsisivat interventiota eniten. Esimerkiksi saksalaisessa systeemissä (Brenner-Hartmann ym. 2014) liikennerikkoja joutuu käymään psykologis-lääketieteellisen ajokykyarvion, jos haluaa saada ajolupansa takaisin. Jos em. arviossa nähdään, että henkilöllä on resursseja muuttua, mutta se ei onnistu omin avuin, voidaan suositella (ryhmämuotoista) interventiota, josta saadulla todistuksella on arvoa ajoluvan palauttamista harkittaessa.

Poliisien kokemukset rekrytinnista

Rekrytointityötä normaalien poliisitehtävien ohessa tehneitä poliiseja haastateltiin kolmena ryhmänä syyskuussa. Ryhmien palaute oli hyvin yhteneväistä. Rekrytointeja oli tehty arviolta kymmeniä/ryhmä, eli yhteensä interventiota on tarjottu yli sadalle ajokieltoon määrätylle nuorelle. Aineistonkeruun loppupuolella myös Oulun poliisilaitoksen nuorisorikosryhmä teki rekrytointia samalla, kun puhuttivat hankkeeseen sopivia henkilöitä.

Lähes kaikki ajokieltoon määrättyt nuoret olivat ajaneet ylinopeutta, rattijuopumuksia oli huomattavasti vähemmän. Yleinen havainto oli, että jos nuori kuljettaja syyllistyi rattijuopumukseen, hänellä oli yleensä paljon muitakin ongelmia. Poliisien havaintojen mukaan nuoret käyttäytyivät ajokiellon määräämisen hetkellä pääosin asiallisesti ja yhteistyökykyisesti, ikään kuin

ymmärtäen, että huono käytös johtaa yhä vaikeampaan tilanteeseen. Yhteistyöhalukkuus oli kuitenkin vähäistä; tehtiin se mitä tarvittiin asioiden hoitamiseksi, mutta mihinkään ylimääräiseen ei ollut intoa.

Ajokiellon määräämiseen liittyy paljon paperityötä ja asioita, jotka pitää lain nojalla selvittää asiakkaalle. Poliisit kokivat, että asiakkaan on vaikea vastaanottaa pakollisten asioiden lisäksi vielä ylimääräistä informaatiota vapaaehtoisesta interventioista. Asiointitilanne poliisin kanssa on muutenkin jännittävä, ahdistava ja mahdollisesti häpeällinenkin, ja asiakas haluaa yleensä päästä tilanteesta pois mahdollisimman nopeasti. Samoin poliiseilla on usein painetta päästä jatkamaan seuraaviin tehtäviin. Kun interventio ei saanut asiakkaiden taholta suosiota, poliisienkin into ja muistaminen intervention tarjoamiseen lasi kuukausien kuluessa. Osa rekrytoitavista asui kauempana maakunnassa, josta matka Ouluun tapaamispaikkaan oli liian pitkä, ja he kieltäytyivät sen vuoksi osallistumisesta. Jos interventio olisi voitu toteuttaa lähempänä asiakkaita, osallistujia olisi voinut olla enemmän.

Intervention ajatusta poliisit pitivät yleisesti ottaen hyvänä ja kokeilemisen arvoisena. Sen pitäisi olla integroitu osa prosessia. Tällöin esimerkiksi poliisin kanssa asioidessa intervention suositteleminen nousisi automaattisena ns. ponnahdusikkunana poliisin järjestelmästä, jotta se ei olisi muistin varassa. Lisäksi osallistumismotivaatiota parantaisi, jos intervention suorittaminen vaikuttaisi suotuisasti rangaistukseen. Useimmiten ajokieltoon määrätty toivovat lyhennystä ajokieltoon, ja poliisien mielestä 1–2 viikkoa lyhempi ajokielto interventioon osallistumisen seurauksena voisi olla aivan perusteltu.

Yleisellä tasolla poliisit olivat huolissaan siitä, että monilla nuorilla huono liikennekäyttäytyminen alkaa mopoiässä ja jatkuu henkilöauton kuljettajana. Nykyjärjestelmässä ei ole keinoja vaikuttaa tehokkaasti siinä vaiheessa, kun ongelmia ilmenee ensi kertaa. Osa nuorista saa huonoa mallia lähipiirinsä aikuisilta. Esimerkiksi mopon virittämiseen ei ole puututtu ja nuoren toimia puolustellaan, kun poliisi puuttuu liikenteen häiriökäyttäytymiseen ja laittomuuksiin.

Kokemukset tapaamisesta menetelmänä

Menetelmän lähtökohta vaikutti tapaamistilanteissa toimivalta. Kahdenkeskisessä tapaamisessa muodostui luonteva vuorovaikutus, joka on toimiva työkalu tunteiden työstämisessä. Taustatietoja ajokieltoon johtavista tilanteista saatiin hyvin, minkä pohjalta liikenerikkomukseen päätyminen nivoutuu loogisesti tapahtumien kulkuun sen sijaan, että se tulkittaisiin yksittäisenä, irrallisena tapahtumana. Tapaamiseen saapuneet nuoret olivat valmiita keskustelemaan tapahtumasta ja vaikuttivat vastaanottavaisilta, kun odotuksena oli, että ikävän tapahtuman käsittely nostaa pintaan myös vastustusta, kieltämistä tai torjuntaa. Luonnollisesti on todennäköistä, että vapaaehtois pohjalta tapahtuvaan tapaamiseen valikoituu niitä kuljettajia, joiden asenne on interventioon myönteinen, ja näin negatiivisempi asenne ei tule tämänkaltaisessa tutkimusasetelmassa esiin.

Lähestymistapa oli osallistujillekin uusi. Kukaan ei ollut pohtinut sitä, millaisia tunteita liikenerikkomukseen syntymiseen liittyi ennen tai jälkeen. Koska tunteita tai omaa käyttäytymistä ei ollut ajateltu, ei ollut mietitty myöskään sitä, miten omiin tunteisiin tai käyttäytymiseen olisi voinut vaikuttaa, tai mistä lähtien ajokieltoon johtanut tilanne oikeastaan alkoi kehittyä.

Tapaamisen aikana oli tavoitteena muodostaa psykologin työssä tyyppillinen luottamuksellinen ilmapiiri, jossa mielen liikkeitä voitiin pohtia ja käsitellä arvostelematta ja arvottamatta niitä oikeiksi tai vääriksi. Yhden tapaamisen aikana tässä ei päästy riittävän syvälle, koska näkökulma ja osin tunteisiin liittyvä sanastokin oli osallistujille uutta.

Yksittäistä tapaamista tehokkaampaa olisi vähintään kaksi tapaamista, joiden välillä osallistujalla olisi tehtäviä. Tapaamisessa käsitellään asioita, joita kuljettaja ei ole aiemmin miettinyt, esimerkiksi tunnetilaa ja tunteiden säätelyä käsitteleviä aiheita. Kahden tapaamisen välillä osallistujalla olisi enemmän mahdollisuuksia pohtia, kuinka keskustellut teemat ilmenevät hänen käyttäytymisessään ja heijastuvat liikennekäyttäytymiseen. Tätä kautta löytyisi todennäköisesti enemmän keinoja toimia toisin ja hallita käyttäytymistään, kun kohtaa samanlaisia riskitilanteita jatkossa. Kirjallisuuskatsaukseen viitaten, kaksikaan tapaamista ei välttämättä riitä muutokseen, jos liikennekäyttäytyminen heijastaa muitakin ongelmakäyttäytymistä. Kansainvälisissä vapaamuotoisissa keskusteluissa on tullut esiin, että jos osallistujan ajokielto päättyy jo intervention aikana, liikenteessä eteen tulevia hankalia tilanteita voidaan tuoreeltaan käsitellä interventiotapaamisissa ja siten intervention oppi ei jää irralliseksi.

Haastattelutulokset

Yksi haastattelu tehtiin varsin nopeasi liikenne rikkomuksen jälkeen, mutta muut noin kaksi kuukautta myöhemmin. Viiveet johtuivat siitä, että lupa osallistumiseen oli saatu vasta kuulustelun yhteydessä nuorisoriikoksyksikön toimesta. Neljästä haastattelusta kolme oli syyllistynyt ylinopeuteen ja yksi rattijuopumukseen. Koulutustaustat olivat erilaisia. Kaikilla oli voimassa oleva ajo-oikeus sellaiseen ajoneuvoon, jolla liikenne rikkomus tapahtui. Osa oli liikkeellä yksin, osalla oli mukana omanikäisiä matkustajia. Liikenne rikkomukseen johtanut taustatilanne oli kaikilla erilainen ja siten tapahtumaa edeltäneet tunnetilatkin ovat erilaisia. Kiinnijäämisen hetkellä tunnetilat olivat harmitusta, katumusta, paniikkia ja ärtymystä siitä, että ajolupa menetetään. Haastatteluhetkellä tunteet ja ajatukset tapahtuneesta olivat harmistuneita, ärtyneitä ja turhautuneita, osalla katumuksen tunteita. Kukaan ei spontaanisti maininnut häpeää eikä se tullut esiin erikseen kysyttäessä. Kaikki tunnistivat olevansa itse vastuussa tapahtuneesta. Kysyttäessä kuinka aikoo toimia toisin, että vastaavaa ei tapahtuisi uudestaan, osallistujien vastaukset olivat konkreettisia ja suoraan tapahtumaan liittyviä, kuten "en vain aio enää tehdä niin; aion muistaa tämän ajokiellon; vältän kiirettä". Yhden tapaamisen aikana ei päästy työstämään varsinaista tunteiden, ajatusten ja asenteiden tunnistamista ja niihin vaikuttamista. Ei myöskään päästy selkeisiin käytännön ratkaisuihin, kuten kuinka esimerkiksi vältetään kiire ja kuinka haitallinen toiminta voidaan estää sillä hetkellä, kun se on tapahtumassa. Osallistujat toivat esiin turhautumista hitaaseen viranomaisprosessiin: he olivat viikkoja tai kuukausiakin epätietoisia, kuinka kauan ajokielto jatkuu. Osallistujien vähyydestä johtuen tarkempia haastattelujen tuloksia tai sisältöä ei voida avata enempää.

Yhteenveto ja pohdintaa

Tutkimuksessa ei päästy tavoitteeseen 20–25 nuoren ajokieltoon määrätyn henkilön rekrytoimisesta vapaaehtoiseen psykologiseen interventioon eikä jatkotutkimusta vaikutuksista siten voida tehdä. Interventioon osallistui lopulta yhteensä neljä henkilöä, kun mahdollisuutta tarjottiin noin sadalle ajokieltoon määrätylle nuorelle. Kokeilusta saatiin kuitenkin arvokasta tietoa vapaaehtoisuuteen perustuvasta rekrytointiprosessista, interventiotapaamisista sekä poliisin ja psykologin kokemuksista. Kirjallisuuskatsauksen kautta saatiin tietoa muualta Euroopasta samantyyppisistä interventioista ja niiden vaikutuksista.

Kokeilu osoitti, että nuoria on vaikea saada osallistumaan interventioon vapaaehtoisesti. Kiinnostusta ei löytynyt ja tarjotut palkinnot (elokuvalippu tai polttoainelahjakortti) eivät olleet riittävä houkutin. Rekrytointiajan pidentäminenäkään ei auttanut riittävästi. Pitkä matka tapaamispaikkaan saattoi vähentää osallistumishalukkuutta joissakin tapauksissa. Interventioon vapaaehtoisesti osallistuneet kertoivat syynä osallistumiseen olleen kiinnostus, ei palkinnot. Vapaaehtoista interventiota on kokeiltu muuallakin ja ongelmana nähdään, että sillä ei tavoiteta niitä, jotka psykologisesta ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarvitsisivat interventiota eniten.

Rekrytointi oli myös poliisille melko raskasta. Ajokiellon määräämistilanteessa on paljon asioita, paperityötä ja usein kiire, jolloin tilanne ei ole rekrytoinnille ylimääräisenä asiana paras mahdollinen poliisin, eikä rekrytoitavan, näkökulmasta. Ajokieltoon määrätyllä nuorella voi olla tilanteessa monenlaisia tunteita, eikä hän välttämättä pysty arvioimaan osallistumishalukkuuttaan. Mikäli vastaavaa kokeillaan jatkossa, rekrytointitapaa ja -prosessia tulisi kehittää saatujen kokemusten perusteella. Tilanne olisi mahdollisesti erilainen, jos interventio olisi osa ajokieltoprosessia, ja poliisi kutsuttaisiin ajo-oikeuden menettäneen interventiotapaamiseen. Asian hoitamista helpottaisi se, että poliisin järjestelmät tukisivat prosessiin kutsumista.

Kirjallisuuskatsauksen perusteella psykologisella interventiolla on oikein toteutettuna mahdollista päästä hyvin tuloksiin. Tutkimusten mukaan erilaisten interventio-ohjelmien vaikuttavuus on suuri (15–71%) ja ne ovat saaneet myös osallistujilta hyvää palautetta. Onnistuneen interventioon osallistuvan mahdollisuus lyhyempään ajokieltoon olisi todennäköisesti hyvä keino lisätä osallistumishalukkuutta. Useampi tapaamiskerta olisi hyvin todennäköisesti tehokkaampi kuin yksi tapaaminen. Metodien tulisi sisältää tiedollisia ja psykologisia elementtejä sekä mahdollisesti välitehtäviä. Interventio tulisi suunnitella kohderyhmän mukaan, mikä vaatii perehtymistä sekä ajokieltoon määrättyyn henkilöön että ajokielto-tilanteeseen; toistuvasti ja suurta ylinopeutta ajaville tarvitaan vahvempia keinoja kuin vahingossa tai satunnaisesti ylinopeutta ajaville. Nyt saatujen kokemusten perusteella yhdellä tapaamiskerralla ei päästä riittävän pitkälle asian käsittelyssä. Lisäksi viimeinen tapaaminen voisi olla ajoluvan palautumisen jälkeen.

Nuorten rekrytointia tehtiin aikana, jolloin koronatilanne vaikutti liikenteeseen siten, että liikennemäärät olivat etenkin keväällä selvästi normaalia alhaisempia. Poliisin näkemyksen mukaan ylinopeuksia ja kaahailua esiintyi kuitenkin paljon, mikä voi johtua myös siitä, että muu liikenne oli hiljaisempaa. Mahdollisesti myös tyhjät tiet houkuttelivat kaahaamaan. On myös mahdollista, että vähäisten liikennemäärien aikana ylinopeutta ajavat erottuivat selvemmin

joukosta. Edellä mainitut seikat eivät kuitenkaan selitä ilmiötä kokonaisuudessaan. Oulun poliisilaitoksen alueella liikennemäärät palautuivat kesän aikana lähelle normaalia ja olivat tietyillä matkailualueilla jopa edellisvuotta suurempia. Syksyllä liikennemäärät vähentyivät työmatkaliikenteen vähentyessä ihmisten ollessa jälleen etätöissä. Törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia, jotka koostuivat pääsääntöisesti suurista ylinopeuksista, oli Oulun poliisilaitoksen mukaan vuonna 2020 tammi-, helmi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, elo- ja syyskuussa enemmän kuin vuonna 2019. Oulun poliisilaitoksen alueella liikenneyksikön valvontamäärissä ei tapahtunut suuria muutoksia verrattuna vuoteen 2019. Ilman vertailupohjaa toisenlaisesta tilanteesta on vaikea sanoa, vaikuttiko korona rekrytointiin jollakin tavalla. Potentiaalisia osallistujia eli ajokieltoon määrättyjä rekrytoitavia ainakin oli riittävästi.

Kokonaisuudessaan psykologinen interventio ajokieltoon määrätuille nuorille oli kokeiluna kiinnostava. Tutkimukseen osallistuneet osapuolet pitivät interventio-ohjelmaa kaiken kaikkiaan hyvänä ja kehitettävänä toimenpiteenä, jota ei tulisi unohtaa. Suomen liikenneturvallisuuden nollavisio edellyttää monipuolisia toimenpiteitä, ja nuorten kuljettajien aiheuttamat vakavat onnettomuudet ovat edelleen liian yleisiä. Omien tunteiden käsittely ja hallinta vaikuttavat liikennekäyttäytymiseen etenkin nuorilla ja psykologisen intervention kaltaisia uudentyypisiä keinoja riskikäyttäytymisen ja onnettomuuksien ehkäisyssä tarvitaan. Uusi interventiokokeilu tästä työstä saatuja oppeja hyödyntäen olisi suositeltavaa.

Johtopäätökset

Tutkimuksen perusteella voidaan tehdä seuraavat johtopäätökset:

- Tutkimuksen tavoitetta psykologiseen interventioon osallistuvien määrästä ei saavutettu eikä varsinaista jatkotutkimusta intervention vaikutuksista voida vähäisen osallistujamäärän vuoksi toteuttaa. Kokeilusta saatiin kuitenkin arvokasta tietoa vapaaehtoisuuteen perustuvasta rekrytointiprosessista, tapaamisista sekä poliisin ja psykologin kokeuksista.
- Täysin vapaaehtoisuuteen perustuvalla interventiolla ei saada riittävästi osallistujia. Osallistumista saataisiin lisättyä, mikäli intervention läpikäyminen vaikuttaisi rangaistukseen, esim. lyhentäisi ajokieltoa, ja se integroitaisiin pakolliseksi tai vaihtoehtoiseksi osaksi rangaistusjärjestelmää.
- Poliisin näkökulmasta kokeiltu rekrytointitapa oli melko raskas ja kentällä tehtävää rekrytointimenettelyä tulisi yksinkertaistaa tai kehittää rekrytointitapa erilaiseksi. Interventiomahdollisuus tulisi sisällyttää asiana poliisin tietojärjestelmiin, jolloin se ei jäisi irralliseksi.
- Interventiotapaamisia tulisi olla useita ja ne voisivat jatkua myös ajokiellon päättymisen jälkeen. Mukana tulisi olla koulutuksellisia ja psykologisia elementtejä sekä mahdollisesti tehtäviä. Interventio tulisi suunnitella kohderyhmän mukaan.
- 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 suositeltavaa.

Lähteet

Bartl G, Assailly P, Chatenet F, Hatakka M, Keskinen E, Willmes-Lenz G. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes 2002.

Brenner-Hartmann J, Wagner T, Musshoff F, Hoffmann-Born H, Löhr-Scwaab S, Seidl J. Assessment of personal resources for safe driving. The principles of medical psychological assessment in Germany. Kirschbaum Verlag Bonn 2014.

Forward, Sonja E. Adolescent's speeding and the image of a typical person who speeds. Transactions on Transport Sciences 2020.

Belgisch Instutuut voor de Verkeersveiligheid. Course for speed offenders in one judicial district, Evaluation report, June 2010.

Department for Transport, London. Road Safety Research Report No.66. Effective Interventions for Speeding Motorists. March 2006.

EU research project DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines): Validation of Existing Driver Rehabilitation Measures, 2009

Liikenneturva 2020a: Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä, [Tilastokatsaus 4.2.2020](#)

Liikenneturva 2020b, [nuoret liikenteessä](#) (tiedot poimittu 1/2020)

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) 2020: Elokuun loppuun mennessä 155 kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta - Alle 25-vuotiaiden onnettomuuksia ennätyskellisen vähän, [Tiedote](#), 8.10.2020

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) 2016. Nuorisoraportti 2016:

<https://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/onnettomuuksien-tutkinnan-raportit/>

Scott-Parker B, Watson B, King M, Hyde M. "I drove after drinking alcohol" and other risky driving behaviours reported by young novice drivers. Accident Analysis and Prevention 70(2014)65-73.

Starkey N, Isler R. The role of executive function, personality and attitudes to risks in explaining self-reported driving behaviour in adolescent and adult male drivers. Transportation Research Part F. 38 (2016) 127-136.

Tilastokeskus 2020a. Tilastotietokanta, rikos- ja pakkokeinotilasto, tiedot haettu 29.10.2020

Tilastokeskus 2020b. Tilastotietokanta, syytetyt, tuomitut ja rangaistukset, tiedot haettu 29.10.2020

VIAS Institute 2018a: Educational and therapeutic approaches as responses to traffic offences. Review of literature and applicability to the Belgian context. Research Report No. 2018 - R - 06 - EN.

VIAS institute 2018b: Rehabilitation and reintegration of traffic offenders, 2018

Wagner T, Friebel P, Kollbach B, Rötjer M. Effektivität des Fahreignungsseminars und Optimierungansätze, Z.f. Verkehrssicherheit 64, (2018) Nr. 1, s.33

Liite: Haastattelulomake

Jokaisesta haastattelusta täytetään oma lomake. Haastattelun alussa kerrotaan, millaisesta tutkimuksesta on kyse ja kuinka tietoja käsitellään ja käytetään. Haastateltavan tulee allekirjoittaa suostumuslomake, jos ei ole jo rekrytoinnin yhteydessä allekirjoittanut.

1. CaseID (juokseva numero): _____

2. Tapaamispm: _____

3. Ajokieltoon määräämisen pvm: _____, **syy:** _____

4. Sukupuoli (numerokoodein): _____

1. *mies*
2. *nainen*
3. *muu*

5. Ikäluokka (numerokoodein): _____

1. *15-17 vuotta*
2. *18-25 vuotta*

6. Ajokortti (MABCDET): _____

7. Ajolupa myönnetty (vuosi): _____

8. Sairaudet (jos haluaa itse ilmoittaa), numerokoodein: _____

1=*Diabetes*

2=*Sydänsairaus tai verenpainetauti*

2=*Psykykinen sairaus, mahdollinen vastaajan oma tarkennus:* _____

3=*Liikuntaelinsairaus*

4=*Aivoverenkierron sairaus*

5=*Epilepsia*

6=*Silmäsairaus*

7=*Kehityksellinen häiriö (mm. oppimisvaikeus)*

8=*Tarkkaavuushäiriö*

9=*muu, mikä?*

9. Peruskoulu suoritettu, keskiarvo: _____

Peruskoulun jälkeinen tutkinto/tutkinnot: _____

10. Tapahtuman viikonpäivä _____ **ja kellonaika:** _____

11. Matkustajia (kpl) vai yksin autossa: _____, esim. 1 +2 (kuljettaja + matkustajien määrä)

12. Vapaa kerronta, mitä tapahtui:

13. Kavereiden vaikutus (kirjataan numeroin): _____

1. yllyttävä
2. hillitsevä
3. ei vaikutusta
4. ei osaa sanoa

14. Pähitteet:

14.1. Itse; kyllä/ei _____ Jos kyllä, mitä? _____

14.2 Muut: kyllä/ei _____ Jos kyllä, mitä? _____

15. Kerro liikennetilanteesta:

15.1. Millainen seutu (taajama, maaseutu, maantie, katu) _____

15.2. Oma nopeutesi/nopeusrajoitus _____

15.3. Oliko muuta liikennettä? autoja/kevyt liikenne _____

15.4 Keliolosuhteet (valoisuus, sade, liukkaus jne..) _____

16. Tapahtumaa edeltävään tilanteeseen liittyviä tunteita (tarvittaessa kuvista):

17. Liikennerikkomustekoon liittyviä tunteita ja ajatuksia ennen kiinnijääntä:

18. Onko edellä keskusteltu sinulle tavallista toimintaa? Oletko ennenkin toiminut näin (kyllä/ei)?

19. Tunteita ja ajatuksia, kun poliisi pysäytti sinut

20. Olisitko voinut toimia toisin? Mitä olisi pitänyt tapahtua, jotta olisit toiminut toisin? Riskitekijöitä ja laukaisevia tekijöitä.

21. Vanhempien, kasvattajien vastuu? Onko kotona keskusteltu liikennekäyttäytymisestä (kyllä/ei)? Koulussa/oppilaitoksessa? Kavereiden vastuu? Oma vastuu?

22. Tunteita ja ajatuksia nyt

23. Kuinka kyydissä olleet henkilöt reagoivat tapahtumaan?

24. Miten aiot jatkossa toimia?

25. Oliko tämänkaltaisesta keskustelusta mielestäsi apua

25.1 **itsellesi?** _____

1. kyllä, 2. ei, 3. en osaa sanoa

25.2 **yleisesti?** _____

1. kyllä, 2.ei, 3. en osaa sanoa

26. Haluaisitko kertoa vielä jotain muuta tapahtumaan liittyvää?

