

15-vuotiaat Pohjolan liikenteessä

Mitä he tietävät liikenneasioista?

Mitä mieltä he ovat omasta liikkumisesta

Mitä he liikenteessä tekevät?



Tuloksia pohjoismaisen 12-17 –vuotiaita lapsia ja nuoria koskevan liikenneturvallisuushankkeen (”Bäst i Norden – trafiksäkerhet för barn och ungdomar i åldern 12-17 år”) yhteydessä tehdystä kyselytutkimuksesta

Tanskan, Suomen, Norjan ja Ruotsin liikenneturvallisuusjärjestöjen toteuttamana

Yhteenveto

12-17 –vuotiaita lapsia ja nuoria voidaan kutsua Pohjoismaissa liikenteen unohdetuksi ikäpolveksi(”de glömda barnen”), sillä heihin on kiinnitetty hyvin vähän huomiota liikenneturvallisuustyössä. Kouluissa päähuomio on ollut pienimpien lasten liikennekasvatuksessa. Seuraavan kerran he ovat perehtyneet liikenneasioihin yleensä vasta hankkiessaan ajokortin. Usein ”unohdus” on johtanut siihen, että ikäryhmän jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuudet ovat lisääntyneet.

Kuitenkin tutkimukset aivojen kehityksestä osoittavat selvästi, että tämän ikäiset nuoret ovat hyvinkin vastaanottavia asioille, joilla luodaan elinikäistä perustaa turvalliselle liikkumiselle.

Tämän kyselyn tarkoituksena oli hankkia perustietoa, jolla voidaan luoda pohjaa pohjoismaalaisten nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kyselytutkimus tehtiin vuonna 2008 ja siihen osallistui 3 645 15-vuotiasta oppilasta Tanskassa, Suomessa, Norjassa ja Ruotsissa. Tutkimus on osa laajempaa ”Bäst i Norden – trafiksäkerhet för barn och ungdomar i åldern 12-17 – hanketta.

Kyselyn tulokset osoittavat, että neljän Pohjoismaan nuorten välillä on sekä yhtäläisyyksiä että eroja.

Valtaosa eli noin 80 prosenttia nuorista ei ole kertomansa mukaan ollut henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa edellisvuoden aikana. Onnettomuudessa mukana olleiden osuus vaihtelee 10 ja 20 prosentin välillä. Suurin osuus on Ruotsissa ja Tanskassa. Onnettomuuksissa henkilövahingot ovat olleet pienet. Vajaa viisi prosenttia on joutunut hakeutumaan sairaalaan tai hoitokeskukseen.

Eri maiden nuorten liikenneturvallisuustietämyksessä ei juurikaan ole eroja. Poikkeuksena ovat eritoten tanskalaiset tytöt, jotka tuntevat huonommin esimerkiksi säännöt mopolla ajosta pyörätiellä ja liikenteen promillerajoista. Sen sijaan tanskalaiset tietävät muita paremmin, missä polkupyörällä saa ajaa ja he ovat parhaiten selvillä myös polkupyörän varusteista.

Liikenneturvallisuusasenteissa ei liioin ole suuria eroja. Norjassa nuorten pyöräilyä ja alkoholia koskevat asenteet ovat kuitenkin selvästi turvallisuuden kannalta muita paremmat. Norjan nuoret erottuvat edukseen muissakin asioissa, kuten kypärän ja heijastimen käytössä. Suomalaiset pojat ovat laiskimpia turvavyönkäyttäjiä, tanskalaiset tytöt ahkerimpia.

Tytöt käyttäytyvät yleisesti turvallisemmin liikenteessä kuin pojat. Heidän asenteensa ovat kaikissa maissa myönteisemmät kuin pojilla. Tytöt ovat myös kauttaaltaan poikia ahkerampia käyttämään turvavyötä riippumatta siitä ovatko he kavereiden tai aikuisten autokyydissä.

Norjassa ja Tanskassa nuoret puhuvat vanhempiensa ja kavereidensa sekä koulussa enemmän turvallista liikkumista koskevista asioista kuin Ruotsissa ja Suomessa. Selityksenä tähän nähdään mm. Tanskan ja Norjan paremmin jäsenelty liikenneopetus kouluissa. Norjalaisten nuorten kohdalla näyttää löytyvän yhteys koulutyön, asenteiden ja käyttäytymisen välillä.

Tanskalaisnuoret kulkevat eniten koulumatkojaan polkupyörällä. Suomessa ja Ruotsissa mopo on koulumatkoilla yleinen kulkuneuvo. Norjassa ja Ruotsissa nuoret usein kävelevät kouluun.

Tanskalaiset koululaiset erottuvat muista alkoholin ja liikenteen suhteen. He käyttävät muita pohjoismaalaisia nuoria enemmän alkoholia, tuntevat huonommin promillerajan ja ovat useammin ajaneet mopoa humalassa. Heillä on ylipäätään muita myönteisempi asennoituminen alkoholiin ja liikenteeseen liittyviin eri näkökulmiin. He kannattavat muita harvemmin alkoholin nollarajaa liikenteeseen.

Norjalais- ja ruotsalaispojat ovat muita ahkerammin kokeilleet muitakin päihteitä. Norjassa 17 prosenttia ja Ruotsissa noin 13 prosenttia pojista kertoo kokeilleensa huumeita kerran tai useammin.

Norjassa ja Tanskassa 15-vuotias ei saa ajaa mopoa. Siitä huolimatta kyselyn mukaan yli 20 prosentilla tanskalaispojista on mopo, puolet niistä on viritetty ja lähes joka neljäs niistä kulkee yli 80 km/t.

Kaava on sama Ruotsissa ja Suomessakin. Puolet pojista on virittänyt moponsa niin, että neljännes niistä kulkee yli 80 km/t. Yli puolet mopoista kulkevat lujempaa kuin 60 km/t. Viritetyillä mopoilla ajavien tyttöjen osuus on 15 prosenttia.

Vanhemmat yleensä tietävät, että heidän lastensa mopot ovat viritettyjä.

Kysyttäessä turvallisuuteen vaikuttavien eri toimenpiteiden tehosta nuoret nostavat kärkeen kaikissa maissa muiden nuorten kertomukset omista onnettomuuksistaan. Ajokortti-ian nostoa oppilaat eivät priorisoineet missään maassa. Koulun liikenneopittunnit arvioitiin kuudenneksi tehossaan. Norjalaiset nuoret antavat muita myönteisimmät arviot suurin piirtein kaikista vaikutuskeinoista.

Siitä huolimatta, että moni nuori tietää liikkumisen turvallisuudesta paljon ja käyttäytyy oikein, on riskialttiisti toimivien osuus yhä aivan liian suuri. Merkittävä osa nuorille tapahtuvista onnettomuuksista olisi estettävissä järjestelmällisellä ja määrätietoisemmalla työllä yhdessä nuorten kanssa.

Voimakasta panostusta tarvitaan erityisesti ”unohdetun sukupolven” lapsien ja nuorten liikenneturvallisuuteen. Tavoitteena tulee olla se, että he pärjäisivät paremmin liikenteessä ja saisivat lujan perustan eliniäksi turvalliselle liikkumiselleen.

Seuraavassa vaiheessa on tarkoitus koota eri Pohjoismaista hyviä esimerkkejä tämän ikäryhmän liikennekasvatuksesta ja soveltaa niitä kunkin maan omien tarpeiden mukaan.