

Poliisin ja median tieliikenne- onnettomuuksista raportointi – Oikeutettuja neuvoja vai uhrin syylistämistä?

Igor Radun, Jenni Radun



Igor Radun ja Jenni Radun

Poliisin ja median tieliikenneonnettomuuksista raportointi – Oikeutettuja neuvoja vai uhrin syylistämistä?

Liikenneturvan selvityksiä 3/2023

Liikenneturva
Helsinki

Kannen kuva: Liikenneturva / Nina Mönkkönen

Verkkajulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN: 2341-8052

ISBN: 978-951-560-269-5 (pdf)

Esipuhe

Tämän tutkimuksen on toteuttanut yliopistotutkija liikennepsykologian dosentti Igor Radun Helsingin yliopiston Psykologian ja logopedian laitokselta ja ympäristöpsykologian tutkija psykologiantohtori Jenni Radun Turun ammattikorkeakoulusta.

Tutkimus on osa Igor Radunin liikennepsykologian viisivuotista tutkimusprojektia. Projekti on saanut taloudellista tukea useilta organisaatioilta: AKT ry, Autoliitto ry, Henry Fordin Säätiö, Katsastustoiminnan Tukisäätiö, Kuorma-autoliikenteen Volvo Säätiö, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden Edistämissäätiö, Liikennelääketieteen säätiö, Onnettomuustietoinstituutti ja Rahtarit ry. Nämä organisaatiot eivät ole kuitenkaan vaikuttaneet aiheen valintaan, kyselyn laatimiseen tai aineiston analyysiin, eivätkä raportin sisältöön.

Aineisto kerättiin keväällä 2022. Edustavan otoksen Suomen aikuisväestöstä keräsi markkinatutkimusyriitys Kantar TNS.

Tutkijat kiittävät lämpimästi kaikkia tutkimuksen toteuttamiseen osallistuneita ja rahoittajia. Professori Timo Lajunen ansaitsee kiitoksen kommentistaan projektin aikaisessa vaiheessa ja dosentti Hanna Granroth-Wilding tilastoneuvoistaan.

Igor Radun ja Jenni Radun
Helsingissä joulukuussa 2023

Tiivistelmä

Tieliikenneonnettomuudet ovat maailmanlaajuisesti suuri kuolin ja vammautumisen syy, mikä tekee niistä tärkeän uutisaiheen. Poliisin tiedotteet ja tiedotusvälineiden raportointi tieliikenneonnettomuuksista ovat saaneet viime vuosina lisääntyntä huomiota sekä tutkijoilta että suurelta yleisöltä. Tutkimuksessa suuri osa huomiosta on kohdistunut pyöräilijöiden kolareihin. Poliisia ja mediaa syytetään toisinaan uhrien syyllistämisestä, eli keskittymisestä uhrin käyttäytymiseen, jolloin toisen osapuolen (laittomat) toimet saattavat jäädä vähemmälle huomiolle. Uhrin syyllistämistä voidaan syyttää esimerkiksi, jos tiedottamisessa keskitytään onnettomuudessa kuolleen pyöräilijän kypärän käyttöön autoilijan toimien sijaan.

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli analysoida kahden eri ryhmän arvioita uhrien syyllistämisen tasosta kuudessa hypoteettisessa skenaariossa. Skenaarioissa kuvataan rikostapahtuma tai liikenneonnettomuus, sekä niihin liittyvä ennaltaehkäisevä viestintä. Arviointiasteikko oli 0:sta (ei lainkaan uhrin syyllistämistä) 10:een (selkeää uhrin syyllistämistä). Pääpaino oli pyöräilykypäräskenaariossa, koska keskustelu pyöräilykypäristä synnyttää paljon tunteita. Kaikki skenaariot perustuvat tosielämän tilanteisiin, jotka jokainen voi helposti tunnistaa.

Keräsimme tutkimusaineistoa kahdella otoksella: edustava otos yli 17-vuotiaista suomalaisista (N=1207) ja otos suomalaisista liikenneturvallisuusasiantuntijoista (N=61).

Uhrin syyllistämisarviot olivat alhaisia molemmissa otoksissa; kuitenkin koko asteikkoa 0–10 käytettiin melkein kaikissa skenaarioissa molemmissa otoksissa. Vastaajan koulutustaso näyttää olevan tärkeä uhrin syyllistämisen ennustaja. Koulutetuimmat arvioivat uhrin syyllistämisen tason vähäisemmäksi. Pyöräilykypäräskenaariossa pyöräilyn suurempi määrä oli yhteydessä korkeammaksi koettuun uhrin syyllistämiseen.

Yhteenvetona toteamme, että ennaltaehkäisevä viestintä, joka on suunnattu liikenneonnettomuudessa mahdollisesti uhriksi joutuvalle, ei koeta syyllistävänä, jos viestinnässä käsitellään myös kolarin toisen osapuolen vastuuta tilanteesta. Näyttää kuitenkin siltä, että aina tulee olemaan ryhmiä, alaryhmiä ja yksilöitä, jotka saattavat nähdä tällaiset viestit uhrin syyllistämisenä. Siksi ennaltaehkäisevän viestin rakentaminen, jota ei pidetä uhrin syyllistämisenä, on haaste.

Abstract

Road crashes represent a major cause of death and disability worldwide. This makes them an important news topic. Police media releases and media coverages of road crashes have received increased attention both from researchers and the general public in recent years. Much of the research attention has been focused on crashes involving cyclists. Police and media are often accused of victim blaming, i.e., focusing on victims' behavior, when opposite party's (illegal) actions might receive less attention. Victim blaming can be accused, for example, if a media coverage focuses on a fatally injured cyclist's helmet usage while ignoring actions of motorists.

The aim of this study was to analyze the perceived level of victim blaming in six hypothetical scenarios that include a preventive measure communicated by police. The rating scale was from 0 (Not at all victim blaming) to 10 (Clear victim blaming). Our main focus was on the bicycle helmet scenario because discussions about bicycle helmets produce a lot of emotional responses. All the scenarios are based on real life situations easily recognizable by everyone.

We collected survey data from two samples: a representative sample of Finnish residents older than 17 years (N=1207) and a convenience sample of Finnish traffic safety experts (N=61).

Overall victim blaming ratings were low in both samples; however, the full range of responses 0–10 was observed in almost all scenarios in both samples. Education seems to be an important predictor of victim blaming ratings. More educated gave lower victim blaming ratings. In the bicycle helmet scenario, higher cycling exposure was related to higher victim blaming ratings.

We conclude that a preventive measure aimed at potential future road crash victims will not be perceived as victim blaming if it also addresses those responsible for a crash. However, it seems there will always be groups, sub-groups, and individuals who might perceive such messages as victim blaming. Constructing a preventive message which will not be perceived as victim blaming, therefore, represents a challenge.

Sisällysluettelo

Esipuhe	3
Tiivistelmä	4
Abstract	5
1. Johdanto	7
1.1. Uhrin syyllistäminen.....	8
1.2. Median tieliikenneonnettomuuksista raportointi.....	9
1.3. Median pyöräilyonnettomuuksista raportointi	11
1.4. Pyöräilykypärät	15
1.5. Tämän tutkimuksen tavoitteet	17
2. Menetelmät	19
2.1. Edustava otos Suomen aikuisväestöstä (edustava otos)	19
2.2. Otos liikenneturvallisuusasiantuntijoista (liikenneturvallisuusasiantuntijat)	19
2.3. Kysely.....	19
2.3.1. Skenaariot	19
2.3.2. Taustamuuttajat	22
2.4. Tilastolliset analyysit	22
2.4.1. Uhrin syyllistäminen edustavassa otoksessa	22
2.4.2. Uhrin syyllistäminen: liikenneturvallisuusasiantuntijat vs. edustava otos	23
2.4.3. Uhrin syyllistäminen pyöräilykypäräskenaariossa edustavassa otoksessa	23
3. Tulokset	24
3.1. Uhrin syyllistäminen edustavassa otoksessa	24
3.2. Uhrin syyllistäminen: liikenneturvallisuusasiantuntijat vs. edustava otos	28
3.3. Uhrin syyllistäminen pyöräilykypäräskenaariossa edustavassa otoksessa.....	29
3.4. Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden kommentit.....	30
4. Pohdinta	33
Lähteet	38

1. Johdanto

Mistä koostuu hyvä uutinen? Uutinen voi koostua mistä tahansa, mutta kuitenkin kaikella ei ole uutisarvoa (American Press Institute, päiväämätön). Tieliikennevahinkojen maailmanlaajuinen taakka on valtava (James ym., 2018; WHO, 2018), mistä syystä ne ovat tärkeitä uutisaiheita. Kuinka monta kertaa olemme kuulleet, että yli 1,35 miljoonaa ihmistä kuolee maailmanlaajuisesti vuosittain tieliikenteessä tai että Suomessa tämä luku on laskenut seitsemänkymmentäluvun alun 1200 vuosittaisesta tieliikennekuolemasta noin 200 vuosittaiseen tieliikennekuolemaan? Varmasti melko monta kertaa. Saako tämä toistuva altistuminen pelkäämään numerotiedolle meitä kuitenkin ajattelemaan tieliikennekäyttäytymistämme ja motivoitumaan liikennekäyttäytymisemme parantamiseen? Vaikuttaa enemmän siltä, että tämä altistuminen saattaa johtaa tieliikennetraumojen normalisoitumiseen (Vardi, 2012) tai tiettyyn media-aiheeseen väsymiseen (Gurr ja Metag, 2021; Schumann, 2018). Lisäksi, jos ehkäiseviä tekijöitä (kuten älä juo ja aja tai älä aja ylinopeutta) mainitaan vain tällaisessa yleisessä kontekstissa, niihin ei välttämättä kiinnitetä tarpeeksi huomiota.

Uutinen tieliikenneonnettomuudesta saattaa herättää paljonkin huomiota ja voimakkaita tunteita, jos kyseessä on esimerkiksi yksityiskohtainen kuvaus lähellä tapahtuneesta onnettomuudesta, ja erityisesti jos uutisessa kerrotaan ihmisen kuolleen toisen tienkäyttäjän toimien seurauksena. Media ja yleisö (erityisesti sosiaalisen median kautta) voivat vaatia vastauksia kysymyksiin, miksi onnettomuus tapahtui, kuinka rankaista onnettomuudesta vastuussa olevia ja kuinka ehkäistä vastaavat tapahtumat tulevaisuudessa. Tämä voi asettaa haasteen tieliikenneturvallisuustyöntekijöille ja poliiseille median haastatellessa heitä, koska traagisen tapahtuman läheisyys tekee lausunnoista hyvin arkaluonteisia. Lisäksi tosiasiat voivat olla monimutkaisia. Ennen kuin kaikki tosiasiat tiedetään täysin voi kestää viikkoja tai kuukausia, jolloin lausuntojen tekeminen on yhä vaikeampaa.

Vakavan onnettomuuden tapahduttua poliisi usein kirjoittaa medialle ja suurelle yleisölle kohdistetun mediatiedotteen tapahtuneesta. Poliisin työhön kuuluu myös liikenneturvallisuuden edistäminen, joten he saattavat liittää mukaan myös ennaltaehkäisevää liikenneturvallisuusviestintää. Onnettomuudet ovat yleensä monien syiden kasaumia ja onnettomuuden syntyyn on voinut vaikuttaa kaikkien onnettomuuden osapuolten toiminta. Siksi poliisin neuvot voivat liittyä myös onnettomuuden uhriksi joutumisen mahdollisuuden tai onnettomuuden vakavuuden vähentämiseen. Onnettomuutta estävät tekijät eivät siis rajoitu vain onnettomuuden laillisesti vastuussa olevaan syylliseen, vaan neuvot voivat liittyä myös uhriksi joutumisen mahdollisuuden tai vammojen vakavuuden

vähentämiseen tulevaisuuden vastaavissa tilanteissa. Nämä neuvot, jotka ohjaavat ihmisiä jatkossa suojautumaan vammoilta muiden tienkäyttäjien aiheuttamissa onnettomuuksissa, voidaan joskus myös tulkita tunteettomiksi onnettomuuden uhreja kohtaan.

Tässä raportissa käsittelemme poliisin ja median tieliikenneonnettomuuksia koskevaa raportointia. Tarkemmin käsittelemme niin kutsuttua uhrin syyllistämisen ilmiötä koskien pyöräilykolareita ja pyöräilykypärien käyttöä. Ensin esittelemme ilmiön (1.1), sitten tarjoamme lyhyen katsauksen sekä tieliikenneonnettomuuksista raportoimiseen yleisesti (1.2), että erityisesti pyöräilyonnettomuuksiin liittyen (1.3). Johdannon lopuksi esittelemme miten pyöräilykypärät liittyvät uhrin syyllistämiseen (1.4), sekä tavoitteen tutkimuksen empiiriselle osiolle (1.5). Empiirisessä osiossa (2 ja 3) käsittelemme edustavan otoksen ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoiden näkemyksiä. Pohdinnassa (4) keskustelemme tuloksista ja esitämme johtopäätöksemme.

1.1. Uhrin syyllistäminen

Uhrin syyllistäminen määritellään yleisimmin tapahtuvan, kun ihmisiä osittain tai kokonaan syytetään heihin kohdistuneista epäonnista tapahtumista. Tämä syyllistäminen voi kohdistua tiettyyn henkilöön, laajempaan ihmisryhmään tai jopa kokonaiseen etniseen ryhmään (Johnson ym., 2021). Englanniksi termi on ”victim blaming”, jonka voi kääntää suomeksi sekä uhrin syyllistäminen että uhrin syyttäminen. Tässä käytämme termiä uhrin syyllistäminen, koska mielestämme se kuvaa ilmiötä paremmin. Se on myös yleisemmin käytetty termi. Teimme yksinkertaisen haun näillä hakusanoilla Googlessa. jolloin uhrin syyllistäminen sai 2160 osumaa ja uhrin syyttäminen 672 osumaa.

”Hän kerjäsivät sitä” on klassinen esimerkki uhrin syyllistämisestä, kun naisia suoraan syyllistetään heihin kohdistuneesta seksuaalisesta väkivallasta tai ahdistelusta. Tämä syyllistäminen perustuu usein uhrin väitettyyn ”provokatiiviseen”, ”viettelevään” tai ”vihjailevaan” käytökseen. Paljon tutkimusta on keskittynyt siihen missä määrin media, yhteisö tai uhrin läheiset ihmiset syyllistävät naisia, joita vastaan rikos on tehty (Gravelin ym., 2019; Grubb ja Turner, 2012; Grubb ja Harrower, 2008). Gravelin ym. (2019, s. 2) kuitenkin kirjoittavat, että huolimatta suuresta määrästä aiheeseen liittyvää tutkimusta, ei ole selkeää yksimielisyyttä siitä, milloin uhrin syyllistämistä tapahtuu näissä seksuaalisen väkivallan tapauksissa.

Viime vuonna Suomessa kohistiin muutaman kuukauden Alibi-lehdessä ilmestyneen artikkelin jälkeen ”Näin voi välttyä raiskaukselta—poliisi neuvoo, mutta ei syyllistä” (Heikkilä,

2021). Esimerkiksi toimittaja Krista Karhu kommentoi artikkelia: ”Neuvojen jakaminen naisille raiskauksen välttämiseksi on vaikeaa tulkita minään muuna kuin uhrin syyllistämisenä” (Karhu, 2022). Tämä on erittäin herkkä aihe, kuten raiskauksien ehkäisy on monitahoinen asia. Tässä tutkimuksessa emme käsittele aihetta enempää, mutta käytämme sitä verrokkina aiheeseen liittyen.

Liikennekulttuuriin liittyen esimerkkinä uhrin syyllistämisestä mainittakoon hiljattain tapahtunut sosiaalisen median myrsky Skotlannin poliisin annettua turvallisuusvetoomuksen kuuden jalankulkijan kuoltua Skotlannin teillä 13 päivän aikana (Rutherford, 2023). Poliisi pyysi moottoriajoneuvojen kuljettajia olemaan erityisen huolellisia alueilla, joilla on kävelijöitä tai tien ylittäjiä, sekä varmistamaan, että ajoneuvojen etuvalot olivat toimivat ja puhtaat, erityisesti jos ne olivat automaattiset. Samalla poliisi myös pyysi jalankulkijoita käyttämään heijastimia tai heijastavaa vaatekappausta talvella erityisesti pimeään aikaan. Jotkut kuulijat tulkitsivat jälkimmäisen neuvoista uhrin syyllistämiseksi (Alexander, 2023).

On olemassa monia tilanteita, joissa syyllinen ja uhri ovat selkeitä, mutta joissa poliisin ja median neuvot liittyvät uhriksi joutumisen välttämiseen. Jotkut saattavat kokea nämä neuvot uhrin syyllistämisenä. Tässä tutkimuksessa käsittelemme joitain tällaisia tilanteita uhrin syyllistämisen näkökulmasta. Raiskaustilanne on otettu verrokiksi, koska kuten yllä on esitetty, se on klassinen esimerkki uhrin syyllistämisestä.

1.2. Median tieliikenneonnettomuuksista raportointi

Moottoriajoneuvokuolemat ja muut väkivaltaiset tai dramaattiset tapahtumat kuten tulipalot ja murhat ovat yliedustettuina sanomalehdissä verrattuna muihin vähemmän dramaattisiin kuoleman syihin (Combs ja Slovic, 1979; Frost, Frank ja Maibach, 1997). Kuitenkaan kaikkia moottoriajoneuvo-onnettomuuksia ei uutisoida mediassa. Median raportoinnin laajuus lisääntyy onnettomuuden vakavoituessa (Daniels, Brijs ja Keunen, 2010; De Ceunynck ym., 2015). Kuitenkaan edes kuolonkolareita ei aina raportoida. Esimerkiksi, tarkasteltaessa sanomalehtien kuolonkolareihin liittyvää raportointia neljässä yhdysvaltalaisessa kaupungissa kahden vuoden ajalta, huomattiin, että kolmasosa kolareista (278/846; 32,9 %) jäi raportoimatta (Connor ja Wesolowski, 2004). Yleisimmin raportoitiin kolarit, joissa osallisina oli alkoholi tai nuoret kuljettajat, kuten myös kolarit, joissa syylliset kuljettajat selvisivät onnettomuudesta (Connor ja Wesolowski, 2004). Perustuen hollantilaisissa paikallislehdissä julkaistuun 368 artikkeliin, joissa käsiteltiin 273 tieliikenneonnettomuutta, todettiin, että onnettomuudet usein esitetään yksittäisinä tapauksina eikä osana isompaa kokonaisuutta (te Brömmelstroet, 2020).

Usein on korostettu, että media keskittyy mielellään dramaattisimpiin tapauksiin, joissa voidaan uutisoida syyllisten tehneen jotain väärin. Tämä saattaa ohjata liikenneonnettomuuksien käsittelyn systeemisestä ongelmasta yksittäiseen ongelmaan (esim. Connor ja Wesolowski, 2004). Systeemisessä ongelmassa tapahtumaan haetaan syitä myös järjestelmistä, kuten esimerkiksi infrastruktuurista ja tieliikennelaeista, kun yksittäisenä tapahtumana kuvattu keskittyy juuri kyseisen onnettomuuden kuvaamiseen ja sen yksilöihin, liittämättä sitä laajempaan kontekstiin. Vaikka tunnustetaankin, että kolari voi tapahtua kenelle tahansa, dramaattisten tapausten syyllisiin keskittyminen voi johtaa siihen, että useimmat ihmiset eivät samaistu heihin ja ajattelevat, että kolareita tapahtuu ”jollekin muille, jotka eivät ole meidän kaltaisiamme”. Esimerkiksi Connor ja Wesolowski (2004) kirjoittavat, että kun media korostaa tavanomaisesta poikkeavia onnettomuuksia, keskittyy syyllisyyden osoittamiseen yhdelle osapuolelle, eikä välitä viestiä ennaltaehkäisevien toimien, kuten turvavyön käytön hyödyistä, media poistaa kolarit kansanterveyden kontekstista ja asettaa ne yksittäisiksi ongelmiksi.

Vastaavasti liikenneturvallisuustyössä ja tiedotusvälineissä usein käytetty ”fakta”, että ihmisten virheet ovat syynä yli 90 %:iin onnettomuuksista, on saanut ankarasti kritiikkiä, koska se tiivistää tieliikenneonnettomuudet yksittäisten käyttäjien ongelmaksi ja vähättelee systeemisiä ratkaisuja (Braun ja Randell, 2020; Yen ja Krisher, 2022). Nollavisio puolestaan tunnustaa, että ihmiset ovat alttiita virheille, ja ehdottaa toimenpiteitä liikennejärjestelmän parantamiseksi, mikä minimoi nämä virheet ja niiden seuraukset. Vaikka nollavisio suurelta osin siirtää vastuun vammojen ehkäisystä tienkäyttäjiltä tieliikennejärjestelmien suunnittelijoille, ei ole epäilystäkään, etteivätkö tiedotusvälineet keskittyisi jatkossakin dramaattisiin ja traagisiin kolareihin joutuneisiin henkilöihin. Näihin keskittyneet jutut aiheuttavat voimakkaita tunnereaktioita tehden jutusta uutisarvoisen.

Tiedotusvälineille ei ole yleisesti hyväksytyjä ohjeita siitä, kuinka tieliikenneonnettomuuksista tulisi raportoida. Esimerkiksi itsemurhien osalta on olemassa useita ohjeita, kuten ”Suicide Prevention Toolkit for Media Professionals” (Dumon ja Portzky 2014), joka on tuotettu EU:n rahoittamassa Euregenas-hankkeessa (European regions enforcing action against suicide -project). Itsemurhien raportointi mediassa on herkkä aihe tunnetun kopiointiongelman vuoksi. Tieliikenneonnettomuuksista raportointi ei ole yhtä arkaluonteista kuin itsemurhien raportointi. Kuitenkin tiedotusvälineiden liikenneonnettomuuksista raportointi saattaa saada aikaan kiivasta keskustelua erityisesti sosiaalisessa mediassa, mutta myös tutkijoiden keskuudessa. Kuten aiemmin mainitsimme, tällaiset (erityisesti sosiaalisen) median keskustelut voivat lisätä eri tienkäyttäjien välistä vihamielisyyttä ja vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen (Radun ja Radun, 2021).

Äskettäin Isossa-Britanniassa julkaistiin tiedotusvälineiden raportointiohjeet tieliikenneonnettomuuksia varten (Laker, 2021). Ohjeet on koonnut toimittaja Laura Laker yhteistyössä Westminsterin yliopiston Active Travel Academyn tutkijoiden kanssa sekä yhteistyössä mm. tieturvallisuus-, laki-, media- ja poliisijärjestöjen kanssa. Ohje sisältää kymmenen pääkohtaa, kuten ”Ole varovainen, jos raportoit liikenneviivästyksistä, jotta et jättäisi varjoon tapahtuneita suurempia vahinkoja, kuten ihmishenkien menetyksiä tai vakavia vammoja. Tämä voi johtaa tiekuolemien vähättelyyn.”, ”Toimittajien tulisi harkita, aiheuttaako käytetty kieli kielteisen yleistyksen henkilöstä tai hänen käyttäytymisestään koko hänen edustamaansa ”ryhmää” kohtaan” ja ”Teillä havaittujen riskien raportoimisen tulee perustua tosiasioihin ja kontekstiin” jne.

Ohjeistukset oli tehty suurelta osin pyöräilyonnettomuuksien raportoinnin motivoimana. Se sisälsi myös raporttimme aihepiiriin kuuluvan lauseen, jossa todetaan: ”Erittäin näkyvät vaatteet ja kypärät eivät takaa käyttäjien turvallisuutta, ja näiden tekijöiden mainitsemisella on voimakas vaikutus lukijoihin, mikä rohkaisee heitä osoittamaan syyllisyyden ennen kuin kaikki tosiasiat ovat tiedossa.”

1.3. Median pyöräilyonnettomuuksista raportointi

Viime vuosina on tehty useita tutkimuksia, joissa on analysoitu tapaa, jolla poliisi ja media raportoivat pyöräilijöiden kolareista (Boufous, Aboss ja Montgomery, 2016; Fevyer ja Aldred, 2022; Goddard ym., 2019; Ralph ym., 2019). Viitaten aikaisempiin tutkimuksiin Goddard ym. (2019, s. 1) kirjoittavat: ”Ne yhdessä osoittavat laajalle levinneitä epätasapainoisia toimituksellisia ja kielellisiä malleja, joiden media- ja psykologian tutkimukset osoittavat edistävän uhrien syyllistämistä ja kääntävän huomion pois järjestelmällisistä ongelmista ja ratkaisuista.” Tässä on lyhyt yhteenveto joistakin tärkeimmistä tutkimuksista.

Analyysi australialaisten sanomalehtien pyöräilyonnettomuuksien raportoinnista (Boufous, Aboss ja Montgomery, 2016)

Tässä tutkimuksessa analysoitiin pyöräilijöiden onnettomuuksia, joista kerrottiin kaikissa kahden suuren australialaisen mediaryhmän omistamissa kansallisissa, suurkaupunki- ja aluelehdissä. Tutkimuksessa tunnistettiin 198 sanomalehtiartikkelia, jotka käsittelivät 160 pyöräilyonnettomuutta neljän vuoden aikana (2010–2013). Näistä onnettomuuksista 71:ssä pyöräilijä kuoli. Poliisi kirjasi samana ajanjaksona 155 pyöräilijäkuolemaa, joten medianäkyvyys kuolemaan johtaneista pyöräilyonnettomuuksista oli 45,8 % (71/155). Kirjoittajat totesivat, että ”australialaisilla sanomalehdillä on taipumus keskittyä dramaattisimpiin ja ’uutisarvoisimpiin’ pyöräilijöiden onnettomuuksiin.” Pyöräilijöistä

ilmoitettiin usein joitain tietoja (esim. sukupuoli 87,5 % ja ikä 76,9 % onnettomuuksista) sekä onnettomuuksista ilmoitettiin yleensä perustiedot (esim. tapahtumapäivä 81,9 % ja ajoneuvotyyppi 96,7 % onnettomuuksista). Tiedot syyllisestä puuttuivat usein (45 % onnettomuuksista). Vaikka pyöräilykypärän käyttö on pakollista Australiassa, niiden käyttöä ei mainittu 87,5 prosentissa onnettomuuksista. Ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä ei mainittu lainkaan 80,6 prosentissa onnettomuuksista. Huomioitavaa on, että nämä prosenttiosuudet kuvaavat onnettomuuksia (N=160), eivätkä artikkeleita (N=198).

Analyysi yhdysvaltalaisen paikallislehtien pyöräily- ja jalankulkijaonnettomuuksien raportoinnista (Ralph ym., 2019)

Tässä yhdysvaltalaisessa tutkimuksessa analysoitiin 200 paikallista uutisartikkelia kahden kuukauden aikana (helmi-maaliskuu 2018) tapahtuneista kolareista, joissa osallisina oli jalankulkija tai pyöräilijä. Tutkimuksessa sovellettiin sisältöanalyysiä ja keskityttiin kolmeen kieliopilliseen näkökohtaan: fokus (Kuka (tai mikä) on huomion keskipiste lauseessa, engl. focus), tekijä (esim. "Mikko rikkoi Pekan puhelimen" vs. "Pekan puhelin meni rikki", engl. agency), ja objektipohjainen kieli ("auto ajoi jalkakäytävälle" vs. "kuljettaja ajoi jalkakäytävälle", engl. object-based). Kirjoittajat havaitsivat, että kolmasosasta kolaria kuvaavista lauseista puuttui tekijä kokonaan. Niissä 65 %:ssa lauseista, joissa oli tekijä, jalankulkijat/pyöräilijät olivat huomion kohteena 74 % ajasta, kun taas 13 %:ssa painopiste oli ajoneuvossa ja 11 %:ssa ajoneuvon kuljettajassa. Kun kuljettaja tai ajoneuvo ylipäänsä mainittiin, lauseessa käytettiin objektipohjaista kieltä (esim. "Auto törmäsi jalankulkijaan/pyöräilijään") 81 % ajasta, kun taas tekijäpohjaista kieltä (esim. "kuljettaja osui jalankulkijaan/pyöräilijään.") käytettiin vain 19 % ajasta. Kirjoittajien johtopäätös oli, että paikallisuutisilla on taipumus siirtää syyt jalankulkijoille ja pyöräilijöille ja pois kuljettajilta.

Analyysi yhdysvaltalaisen median pyöräily- ja jalankulkijaonnettomuuksien raportoinnista (Bezboruah ym., 2022)

Tutkijat analysoivat pyöräily- ja jalankulkijaonnettomuuksiin liittyviä uutisartikkeleita 12 satunnaisesti valitusta USA:n osavaltiosta vuosilta 2003–2015. Tutkijat havaitsivat, että artikkelit käsittelivät onnettomuuksia tyypillisesti episodisesti (75 %), eli keskittyen tiettyyn jalankulkijan tai pyöräilijän onnettomuuteen sen sijaan, että käsittely olisi temaattista (23 %), eli keskittyisi yleisiin kysymyksiin, kuten pyöräilijöiden tai jalankulkijoiden infrastruktuuriin (huomio: neutraali käsittely oli 2 %:ssa tapauksista). Kirjoittajat siteeraavat aikaisempia tutkimuksia ja väittävät, että tapahtuman temaattisella kehystyksellä on enemmän vaikutusta poliittiseen muutokseen, sillä silloin asiat on muotoiltu yhteiskunnallisia seurauksia aiheuttaviksi.

Analyysi floridalaisen paikallismedian pyöräilyonnettomuuksien raportoinnista (Scheffels, Bond ja Monteagut, 2019)

Tutkimuksessa analysoitiin 190 paikallisessa mediassa julkaistua uutisraporttia 94 pyöräilijän kuolemasta, jotka tapahtuivat tammikuun 2009 ja kesäkuun 2018 välisenä aikana Hillsboroughin piirikunnassa. Kirjoittajat kertoivat, että yli puolessa artikkeleista käytettiin passiivisia lauseita kuvattaessa liikennetapahtumaa (esim. ”pyöräilijä jäi auton alle”). Autoilijoita ei usein sisällytetty virkkeeseen tekijänä. Kun autoilija oli lauseen tekijä, heitä kutsuttiin usein ajoneuvoksi nimen tai ihmisen tunnusteen sijaan. Kolareissa, joissa kuljettaja oli paennut heti paikalta, kuljettajan tiedot raportoitiin kuljettajan jäätyä kiinni. Kirjoittajat päättelivät, että ”Uutisraporttien sanasto, kielioppirakenne ja kerronnallinen kehystys toimivat suurelta osin poistamalla syyllisyyden autoilijalta ja korostamalla pyöräilijän toimia. Nämä kielelliset strategiat heijastavat oletusta, että vastuu turvallisuudesta on pyöräilijällä ja vie huomion mahdollisesta sosiaalipoliittisesta uudistuksesta, joka vähentäisi pyöräilijöiden kuolemia.” Kaiken kaikkiaan tutkimusta on vaikea ymmärtää ja tulkita, koska kirjoittajien raportointi oli monissa kohdin epäselvää.

Analyysi lontoolaisen paikallislehden pyöräily- ja jalankulkijaonnettomuuksien raportoinnista (Fevyer & Aldred, 2022)

Brittiläiset tutkijat analysoivat 17 artikkelia, jotka käsittelivät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemantapauksia yhdessä sanomalehdessä, The Evening Standard. Tämä on Lontoon alueen ilmainen (mainoksilla rahoitettu) sanomalehti, jonka keskimääräinen päivälevikki on yli 800 000. Seitsemästätoista artikkelista kuusi artikkelia koski auton ja jalankulkijoiden kolareita, kuusi auton ja pyöräilijöiden kolareita ja viisi pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kolareita. Jokaisessa ryhmässä kaksi artikkelia viittasi yhteen kolariin, mikä tarkoittaa, että kaikkiaan 14 kolaria käsiteltiin. Löydökset osoittivat, että raportit auton ja pyöräilijän kolareista olivat enimmäkseen temaattisia, mikä tarkoittaa, että niissä esimerkiksi viitattiin muihin aikaisempiin törmäyksiin. Artikkelit jalankulkijoista, joka kuolivat kolarissa polkupyörän tai autojen kanssa, eivät tehneet tällaisia viittauksia. Kirjoittajat ilmaisivat hämmästyksensä liikenneturvallisuusteeman puuttumisesta pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kolareita käsittelevissä artikkeleissa, koska aikaisemmat tutkimukset ovat havainneet median lisääntyneen kiinnostuksen pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kolareita kohtaan, jotka yleisesti ovat harvinaisia. Kolareissa jalankulkijoiden kanssa pyöräilijöille on annettu aktiivinen rooli. Toisaalta kolareissa autoilijoiden kanssa pyöräilijöiden rooli oli passiivinen, minkä kirjoittajat myönsivät olevan ristiriidassa aikaisempien tutkimusten kanssa. Kirjoittajat päättelivät, että heidän analyysinsä ei löytänyt todisteita uhrin syyllistämistä. Löydöksiä on haastava ymmärtää, koska niitä ei esitetä jokaisen 17 artikkelin osalta, vaan yhteenvetona kustakin kolarityypistä määrittelemättä eroja artikkelien välillä.

Kokeellinen tutkimus mediaraportoinnin pienten muutosten vaikutuksista havaittuun syyllisyyteen ja ehkäisevien toimien valintaan (Goddard ym., 2019)

Tässä tutkimuksessa painopiste ei ollut pyöräilijöissä vaan jalankulkijoissa, mutta otamme sen katsaukseen mukaan, koska kyseessä on kokeellinen ja erittäin relevantti tutkimus. Osallistujat jaettiin satunnaisesti kolmeen ryhmään, jotka saivat eri version uutisartikkelista, jossa kuvattiin jalankulkijan onnettomuutta. Artikkelin lukemisen jälkeen päätehtävänä oli määrittää prosentteina onnettomuuden vastuu jalankulkijan, auton kuljettajan ja muiden välillä. Muut valinnoita pyydettiin lisäksi antamaan vastaus tekstikenttään.

Seuraaviin esimerkkeihin on poimittu otsikko ja pääkohdat teksteistä. Versio 1 oli jalankulkijakeskeinen teksti otsikolla: ”Jalankulkijaan törmättiin ja hän kuoli itäpuolella”. ”Poliisi kertoo, että 46-vuotias tummiin vaatteisiin pukeutunut mies yritti ylittää pääkadun, kun häneen törmättiin”. Versio 2 oli kuljettajakeskeinen otsikolla: ”Kuljettaja törmää, ja tappaa jalankulkijan itäpuolella.” ”Poliisin mukaan 46-vuotias mies yritti ylittää pääkadun, kun kuljettaja törmäsi häneen autollaan.” Versio 3 oli temaattisesti kehystetty otsikolla: ”Kuljettaja törmää, tappaa jalankulkijan itäpuolella jalankulkijoiden kuolemantapausten jatkaessa lisääntymistään koko kaupungissa.” ”Kolme jalankulkijaa on kuollut tällä pääkadun osuudella, joka on vilkas ostosalue, mutta siitä huolimatta liikenne on nopeaa ja katuvalot puuttuvat.”

Tulokset osoittivat, että arvioitu vastuu onnettomuudelle vaihteli versioiden välillä. Keskimäärin kuljettajan arvioitiin olevassa vastuussa 65,5 % kuljettajakeskeisessä versiossa, 54,9 % temaattisessa versiossa ja 50,2 % jalankulkijakeskeisessä versiossa. Jalankulkijan vastuu arvioitiin suurimmaksi (43,1 %) jalankulkijakeskeisessä versiossa ja lähes yhtä suuriksi kuljettajakeskeisissä (30,0 %) ja temaattisissa versioissa (28,6 %). Infrastruktuurimuutoksille näytti olevan korkeampi tuki (93,4 %) temaattisessa versiossa verrattuna kahteen muuhun versioon, joissa arviot olivat käytännössä samanlaisia (85,3 % jalankulkijakeskeisessä ja 85,2 % kuljettajakeskeisessä versiossa). Kirjoittajat päättelivät, että liikenneonnettomuusraportoinnin tavat vaikuttavat ihmisten tulkintaan tapahtuneesta ja siitä, mitä asialle pitäisi tehdä.

Poliisien kolariraporttien syyllisyyden attribuointi raporteissa, joissa osallisina moottoriajoneuvo ja lapsipyöräilijä (Caplan ym., 2023)

Tässä tutkimuksessa analysointiin poliisien raportteja vammoja aiheuttaneista kolareista, joissa osallisina olivat lapsi (≤18 vuotta) sekä moottoriajoneuvo. Otokseen kuului 171 kolaria, jotka tapahtuivat vuosina 2016 ja 2017 Calgaryssa ja Edmontonissa, Albertassa, Kanadassa. Tutkimuksen kirjoittajat arvioivat osallisten syyllisyyttä poliisiraporttien mukaan.

Heidän mukaansa 49,7 % raporteista moottoriajoneuvon kuljettaja katsottiin syylliseksi, 45,6 % raporteista syylliseksi katsottiin lapsipyöräilijä ja lopuissa raporteista syyllisyys oli joko molemmilla tai ei kummallakaan. Kun moottoriajoneuvojen kuljettajat katsottiin syylliseksi kolariin, käytetty kieli korosti fysikaalista vaikutusta kolarin kuvauksessa sekä huonoa ajokäyttäytymistä. Kun lapsipyöräilijä katsottiin syylliseksi kolariin, poliisit kuvasivat lapsen vuorovaikutusta ja törmäystä ajoneuvoihin, impulsiivisten päätösten tekoa sekä sääntöjen rikkomista. Tutkijat toteavat yhteenvedossaan, että lasten ei pitäisi katsoa olevan syyllisiä kolareihin, vaan pitäisi keskittyä kolarien ehkäisyyn moottoriajoneuvon kuljettajien sekä ympäristötekijöiden kautta, joita painotetaan systeemisisissä lähestymistavoissa, kuten nollavisiossa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että jotkin näistä tutkimuksista käyttivät kvalitatiivista analyysiä antamatta riittävästi tietoja eri narratiivien esiintyvyydestä ja vaihteluista analysoimissaan artikkeleissa. Tämä rajoitti ymmärrystämme ja tulkintaamme, joten monissa tapauksissa vain muotoilimme uudelleen kirjoittajien omia tulkintoja ja johtopäätöksiä. Kaikki tutkimukset kuitenkin osoittavat, että median pyöräilyonnettomuuksista käyttämä raportoinnin tapa on tärkeä. Se vaikuttaa tulkintaan tapahtuneesta ja samalla liikenneturvallisuustoimiin.

1.4. Pyöräilykypärät

Pyöräilykypärät ovat yksi liikenneturvallisuustutkimuksen kiistanalaisimmista kysymyksistä (Goldacre ja Spiegelhalter, 2013; Olivier ym., 2014), ja ne mainitaan usein uhrien syyllistämisen yhteydessä (Walker, 2019). Biomekaaniset tutkimukset (Cripton ym., 2014; McIntosh ym., 2013), tietokonesimulaatiot (Fahlstedt ym., 2016; McNally ja Whitehead, 2013) ja tapauskontrollitutkimukset (Høye, 2018a; Olivier ja Creighton, 2017) osoittavat pyöräilykypärän tehokkuuden päävammojen lievittämisessä. Maailman terveysjärjestö toteaaakin yhteenvedossaan, että kaikista pyöräilyn turvallisuusinterventioista pyöräilykypärä kuuluu ylimpään luokkaan, eli interventioihin, joiden hyödyistä on jo tarpeeksi tutkimusnäyttöä (WHO, 2020). Kuitenkaan jotkut ihmiset eivät usko pyöräilykypärien tehokkuuteen. Pyöräilykypäriin kohdistuva kritiikki voidaan ryhmitellä karkeasti seuraaviin väitteisiin (osittain perustuen Olivierin ym. 2014 kriittiseen katsaukseen näistä argumenteista):

(i) Pyöräilykypärät ovat tehottomia tai niiden tehokkuus on kyseenalainen. Tällöin väitetään, että kypärät eivät tarjoa suojaa moottoriajoneuvon kanssa kolaroitaessa. Tai että niistä on

apua vain kaatuessa alhaisella nopeudella liikkuvalla pyörällä. Niitä pilkataan esimerkiksi vaahtomuovihattuina.

(ii) Pyöräilykypärät voivat lisätä riskiä joutua kolarisiin oman riskin kompensoinnin vuoksi tai siksi, että autonkuljettajat ohittavat kypärällisiä pyöräilijöitä liian läheltä. Tämä väite perustuu pohjimmiltaan kahteen tutkimukseen, ja yhteen mielipidekirjoitukseen. Nämä kaksi tutkimusta ovat peräisin yhdestä britannialaisesta laboratorion (Walker, 2007; Gamble ja Walker, 2016). Adams ja Hillmanin (2001) kirjoittivat mielipidekirjoituksen, jossa ehdotettiin, että kypärän käyttö lisää onnettomuuteen joutumisen riskiä riskien kompensoinnin vuoksi. Riskien kompensointi tarkoittaa, että kypärää käyttäessä tuntee olonsa turvallisemmaksi, jolloin ottaa enemmän riskejä ja joutuu onnettomuuteen todennäköisemmin.

(iii) Pyöräilykypärää koskeva lainsäädäntö vähentää pyöräilyä. Tämä on yksi keskustelluimmista väitteistä. Todisteet kypärälain vaikutuksesta pyöräilyn yleisyyteen ovat ristiriitaisia. Äskettäisessä systemaattisessa katsauksessa ja meta-analysissä todettiin, että ”Joitakin haittavaikutuksia saattaa esiintyä, mutta ne eivät välttämättä ole suuria tai pitkäaikaisia” (Høye, 2018b).

(iv) Pyöräilykypärän edistäminen vähentää pyöräilyä, koska se kuvaa pyöräilyä vaarallisena. Esimerkiksi Aldred ja Woodcock (2015, s. 110) kirjoittavat, että ”yritys normalisoida kypärän käyttö voi johtaa pyöräilyn epänormalisointiin entisestään”.

(v) Pyöräilykypärän käytön edistäminen suuntaa huomiota pois todellisista tehokkaista toimenpiteistä. Sosiaalisessa mediassa toistetaan usein entisen ammattipyöräilijän ja nykyisen pyöräilyaktivistin Chris Boardmanin väite, että kypärät eivät ole edes 10 parhaan keinon joukossa, jotka todella tekevät pyöräilystä turvallisempaa. Myös tutkija Culver kirjoittaa (2020, s. 150): ”Samaan aikaan kypärän kiinnitys vie huomion pois todistetuista strategioista, jotka voivat itse asiassa parantaa polkupyöräilyn turvallisuutta.”

Riippumatta siitä, ovatko ihmiset samaa mieltä yhdestä tai useammasta edellä mainitusta ”argumentista” tai yleensäkin argumenteista pyöräilykypärää vastaan, jotkut ihmiset reagoivat negatiivisesti, kun poliisi ja media raportoivat pyöräilijän kypärän käytöstä pyöräilijän ja moottoriajoneuvon kolarissa. Reaktiot ovat todennäköisemmin voimakkaampia, jos moottoriajoneuvonkuljettaja ei ole noudattanut tieliikennelakia. Jos poliisi tai media mainitsevat ainoastaan kypärän käytön, eivätkä lainkaan esimerkiksi autonkuljettajan vastuuta, viestintä voidaan helposti tulkita uhrin syyllistämisenä riippumatta viestinnän hyvästä tarkoituksesta, kuten kertomisesta pyöräilyvamman vakavuutta vähentävistä

keinoista kolarin sattuessa. On selvää, että paljon riippuu kontekstista ja tavasta, kuinka aiotut vammojen ehkäisyohjeet välitetään. Jotkut reagoivat kuitenkin negatiivisesti jo pyöräilykypärän mainitsemiseen (Walker, 2019).

Kuten aiemmin mainitsimme, myös britannialaisissa tiedotusvälineiden raportointiohjeissa tieliikenneonnettomuuksia varten (Laker, 2021) sanotaan nimenomaisesti: ”Erittäin näkyvät vaatteet ja kypärät eivät takaa käyttäjien turvallisuutta, ja näiden tekijöiden mainitsemisella on voimakas vaikutus lukijoihin, mikä rohkaisee heitä osoittamaan syyllisen ennen kuin kaikki tosiasiat ovat tiedossa.”

Edellä esitetyn perusteella pyöräilykypärät ovat ihanteellinen aihe tutkia uhrien syyllistämistä liikenneturvallisuuden kontekstissa.

1.5. Tämän tutkimuksen tavoitteet

Tietojemme mukaan sen sijaan, että uhreja olisi pyydetty ilmoittamaan kokemastaan syyllistämisestä, suurin osa uhrien syyllistämiseen liittyvistä tutkimuksista on tarkastellut, ovatko ihmiset osallistuneet uhrien syyllistämiseen. Tällaisissa tutkimuksissa tutkijat itse määrittelevät uhrin syyllistämisen, mutta heidän tulkintansa eivät kuitenkaan välttämättä vastaa väestön, eri ryhmien tai alaryhmien tunteita. Eivät kenties edes muiden tutkijoiden mielipiteitä. Tässä tutkimuksessa emme halunneet määritellä itse uhrin syyllistämistä, vaan me pyysimme edustavaa otosta suomalaisista sekä liikenneturvallisuusasiantuntijoita määrittelemään mahdollisen uhrin syyllistämisen määrän. Tällainen usean ryhmän näkemysten kerääminen uhrin syyllistämiseen tarjoaa uuden näkökulman aiheeseen ja mahdollistaa tehokkaan ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuusviestinnän pohtimisen.

Vahinkojen ehkäisyn näkökulmasta tärkeä kysymys on, kuinka viestitään tehokkaista ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä, jotka auttavat eri väestöryhmiä suojelemaan itseään onnettomuuden uhriksi joutumiselta. Tästä syystä on tärkeää tarkastella sekä liikenneturvallisuusasiantuntijoiden että yleisön näkemyksiä asiaan. Ennaltaehkäisevät toimenpiteet voivat vähentää uhriksi joutumisen todennäköisyyttä tai tapauksen vakavuutta (esim. vamman vakavuutta).

Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen tämän tutkimuksen yleisenä tavoitteena oli analysoida uhrien syyllistämisen koettua tasoa hypoteettisissa skenaarioissa, jotka kuvaavat tapaa, jolla poliisi kommunikoi oletetuista ehkäisevistä toimista. Tarkastelemme myös uhrin syyllistämisen arviointiin mahdollisesti vaikuttavia vastaajien taustatekijöitä, kuten sukupuoli,

ikä ja koulutustaso sekä empatian taso. Tarkastelussa vertailemme uhrin syyllistämisen arvioita kahdella eri otoksella: edustavalla otoksella suomalaisia aikuisia sekä mukavuusotoksella suomalaisia liikenneturvallisuusasiantuntijoita. Tarkemmin tarkastelemme pyöräilykypäräskenaariota, koska aihe herättää paljon tunteita. Tähän tarkasteluun liitimme myös taustamuuttujana vastaajan pyöräilyn määrän.

2. Menetelmät

Tutkimukseen kerättiin Suomessa kahdentyyppistä aineistoa kesäkuussa 2022.

2.1. Edustava otos Suomen aikuisväestöstä (edustava otos)

Tiedonkeruusta vastasi markkinatutkimusyriitys Kantar TNS. Osallistujat rekrytoitiin yrityksen online-paneelista, joka koostuu säännöllisesti kyselyihin vastaavista ihmisistä. Otos (N=1207) edusti yli 17-vuotiaita suomalaisia. Tiedot painotettiin iän, sukupuolen ja asuinalueen mukaan edustavuuden varmistamiseksi. Tätä painomuuttujaa käytettiin alla esitetyissä analyyseissä.

2.2. Otos liikenneturvallisuusasiantuntijoista (liikenneturvallisuusasiantuntijat)

Tutkimuksessa käytettiin suomalaisten liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukavuusotosta. Osallistujat valittiin kirjoittajien alan tietämyksen perusteella. Yhdestä organisaatiosta tai yliopistosta kutsuttiin korkeintaan kymmenen osallistujaa. Edunvalvontaryhmien jäseniä ei kutsuttu. Sähköpostikutsu verkkokyselyyn lähetettiin 106 henkilölle. Kysely oli anonyymi ja se oli avoinna kolme viikkoa. Yksi muistutus lähetettiin viisi päivää ennen kyselyn vastaamisajan päättymistä. Kuusikymmentäyksi henkilöä vastasi, jolloin vastausprosentti oli 57,5 %.

2.3. Kysely

Edustavalta otokselta kerätty kysely sisälsi kysymyksiä kahdesta eri aiheesta. Ensimmäisessä osassa tarkasteltiin, kehittyisikö lentämistä pelkääville todennäköisemmin pelko automatisoiduissa autoissa ajamisesta kuin heille, jotka eivät pelkää lentämistä. Näiden kysymysten analyysi raportoidaan muualla. Tässä raportoimme uhrin syyllistämistä koskevan osan kyselystä. Liikenneturvallisuusasiantuntijoilta kerätty kysely sisälsi vain uhrien syyllistämisosuuden.

2.3.1. Skenaariot

Osallistujien tehtävänä oli arvioida uhrin syyllistämisen tasoa kuudessa skenaariossa. Arviointiasteikko oli 0:sta (ei lainkaan uhrin syyllistämistä) 10:een (selkeä uhrin syyllistäminen). Skenaariot on esitetty taulukossa 1.

Skenaarioiden järjestys satunnaistettiin kyselyssä edustavalle otokselle ja ne esitettiin yksi kerrallaan näytöllä. Liikenneturvallisuusasiantuntijoille esitetyssä kyselyssä niitä ei satunnaistettu, koska kaikki kysymykset esitettiin yhdellä sivulla. Vaikka skenaariot ovatkin hypoteettisia, ne perustuvat tosielämän tilanteisiin.

Ennen skenaarioiden esittämistä osallistujille näytettiin alla oleva johdanto. Johdannon viimeistä lausetta ei sisällytetty liikenneturvallisuusasiantuntijoiden kyselyyn, koska oletimme liikenneturvallisuusasiantuntijoiden tietävän, ettei kysymyksiin ole olemassa oikeita tai vääriä vastauksia.

Johdanto:

”Poliisin ja median raportoidessa rikoksista ja liikenneonnettomuuksista yksi tavoite voi olla vastaavien tapahtumien tai vammojen ehkäisy. Tapahtumissa, joissa uhri ja syyllinen ovat selvät, jotkut voivat nähdä tällaisen ohjeistuksen epäkunnioittavana uhreja kohtaan ja jopa uhrin syyllistämisenä. Lue seuraavien tapahtumien kuvaukset ja arvioi mahdollista uhrin syyllistämisen tasoa. Olemme kiinnostuneita sinun mielipiteestäsi, eikä kysymyksiin ole olemassa oikeita tai vääriä vastauksia.”

**Ei ollenkaan uhrin
syyllistämistä**

0..... 1..... 2..... 3..... 4..... 5..... 6..... 7..... 8..... 9.....10

**Selvästi uhrin
syyllistämistä**

Taulukko 1. Raportissa käytetyt skenaarioiden nimet ja vastaajille esitetyt skenaariot vastausasteikkoineen esitettynä.

Skenaarion nimi	Vastaajille esitetty skenaario
Raiskaus	<p>Nuori nainen tapasi baarissa miehen ensimmäistä kertaa elämässään, meni vapaaehtoisesti hänen asuntoonsa keskellä yötä ja mies raiskasi naisen. Median haastattelussa poliisi muistuttaa muun muassa raiskauksen määrän kasvusta painottaen, <u>että vieraan henkilön kotiin meneminen keskellä yötä on riskialtista.</u></p> <p><u>Onko naisten ohjeistaminen tällä tavalla tässä kontekstissa mielestäsi uhrin syyllistämistä?</u></p>
Vakuutuspetos	<p>Vakuutusedustajaksi esittäytynyt henkilö tarjosi vanhalle naiselle sijoitusneuvoja. Nainen päästi miehen kotiinsa, näytti missä hän pitää säästönsä ja mies vei rahat mennessään valheellisesti luvaten sijoittaa ne turvallisesti. Nainen ei koskaan saanut rahojaan takaisin. Median haastattelussa poliisi muistuttaa muun muassa vastaavien huijausten määrän kasvusta <u>sekä riskistä, joka liittyy vieraan ihmisen kotiinsa päästämiseen ja arvoesineiden ja rahojen esittelyyn.</u></p> <p><u>Onko ihmisten ohjeistaminen tällä tavalla tässä kontekstissa mielestäsi uhrin syyllistämistä?</u></p>
Turvavyö	<p>Raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettaja, jolla ei ollut tapahtumahetkellä turvavyötä, vammautui vakavasti itsemurhakuljettajan ajaessa autolla hänen ajoneuvoaan päin. Median haastattelussa poliisi muistuttaa muun muassa ajokunnon tärkeydestä <u>sekä raskaan ajoneuvon kuljettajien pakollisesta turvavyön käytöstä, jolla voidaan vähentää vammoja.</u></p> <p><u>Onko raskaan ajoneuvon kuljettajien muistuttaminen tällä tavalla tässä kontekstissa mielestäsi uhrin syyllistämistä?</u></p>
Pyöräilykypärä	<p>Auton kuljettaja ei väistänyt pyöräilijää, vaikka lain mukaan hänellä oli väistämisvelvollisuus. Hän osui autollaan pyöräilijään, joka kaatui maahan ja kuoli päävammaan. Pyöräilijä ei käyttänyt ajaessaan pyöräilykypärää. Median haastattelussa poliisi muistuttaa muun muassa autoilijoita lain noudattamisen tärkeydestä <u>sekä pyöräilijöitä kypärän käyttämisen hyödyistä.</u></p> <p><u>Onko pyöräilijöiden ohjeistaminen tällä tavalla tässä kontekstissa mielestäsi uhrin syyllistämistä?</u></p>
Rattijuoppokyyti	<p>18-vuotias nuori mies, joka oli muutamaa viikkoa aiemmin saanut ajokortin, menetti auton hallinnan kovassa vauhdissa lauantai-iltana ajaessaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Auto ajautui pois tieltä päin puuta. Hän ja kaksi hänen ystäväänsä kuolivat kolarissa. Median haastattelussa poliisi muistuttaa muun muassa rattijuoppouden vaaroista <u>sekä siitä, ettei nuorten pitäisi mennä auton kyytiin, jos he epäilevät kuljettajan olevan päihtynyt.</u></p> <p><u>Onko nuorten matkustajien ohjeistaminen tällä tavalla tässä kontekstissa mielestäsi uhrin syyllistämistä?</u></p>
Sähköposti-huijaus	<p>Henkilö sai sähköpostin, jossa kerrottiin hänen saaneen huomattavan suuren summan rahaa. Hänen pitäisi vain lähettää pieni summa rahaa hallinnollisiin kuluihin. Kyseessä olivat kuuluisat "Nigerilaiset huijarit" ja henkilö menetti rahansa. Median haastattelussa poliisi muistuttaa muun muassa vastaavien huijausten määrän kasvusta <u>sekä riskistä, joka liittyy rahan lähettämiseen vieraille ihmisille.</u></p> <p><u>Onko ihmisten ohjeistaminen tällä tavalla tässä kontekstissa mielestäsi uhrin syyllistämistä?</u></p>

2.3.2. Taustamuuttajat

Edustavan otoksen taustamuuttajat olivat ikä, sukupuoli ja koulutustaso. Koulutustaso luokiteltiin kolmeen luokkaan: peruskoulutus, muu koulutus ja akateeminen. Pyöräilyn määrä otettiin myös mukaan taustamuuttujaksi, koska ajattelimme sen olevan olennainen pyöräilykypäräskenaarion kannalta. Pyöräilyn määrää pyydettiin arvioimaan erikseen pyöräily kautena (keväästä syksyyn) ja talvella kysymyksellä: Kuinka usein pyöräilet? (asteikko: hyvin harvoin tai ei koskaan, pari kertaa kuukaudessa, viikoittain, päivittäin tai lähes päivittäin). Näistä muodostimme muuttujan pyöräilyn määrä luokilla: Harvoin tai ei koskaan; Muutaman kerran kuussa, enimmäkseen pyöräily kautena; Viikoittain tai päivittäin pyöräily kautena; Viikoittain tai päivittäin, myös usein talvella.

Lisäksi edustavan otoksen osalta tarkastelimme taustamuuttujana empatiaa, koska arvioimme sen voivan olla yhteydessä uhrien syyllistämiseen. Empatian mittaamiseen käytimme laajemman kyselyn (Interpersonal Reactivity Index) ala-asteikkoa, joka mittaa vastaajien lämpöä, myötätuntoa ja välittämistä muita kohtaan (Empathic Concern Scale) (Davis, 1980, 1983). Siinä on seitsemän kohtaa, joissa vastaajien on arvioitava, kuinka hyvin väittämä kuvaa heitä viiden pisteen asteikolla (0 = 'ei kuvaa minua hyvin' – 4 = 'kuvaa minua erittäin hyvin'). Kolme väittämää pisteytetään käänteisesti ja kokonaispistemäärä vaihtelee välillä 0–28.

Emme kysyneet liikenneturvallisuusasiantuntijoilta heidän ikäänsä minimoidaksemme mahdollisuuden yksilön tunnistamiseen. Sen sijaan kysyimme heiltä, kuinka kauan he ovat työskennelleet alalla (enintään 5 vuotta, 6–15, 16 ja yli). Kysyimme heiltä myös heidän sukupuolensa, mutta emme kysyneet empatiakyselyä.

2.4. Tilastolliset analyysit

2.4.1. Uhrin syyllistäminen edustavassa otoksessa

Käytimme sekamallianalyysiä tutkiaksemme miten skenaariot, ikä, sukupuoli, koulutustaso ja empatia ovat yhteydessä uhrien syyllistämisen arvioihin. Koska riippuvan muuttujan (eli uhrin syyllistämisen arviot) ja ennustemuuttujina toimineiden iän ja empatian välinen suhde ei ollut lineaarinen, nämä ennustemuuttajat luokiteltiin. Empatiapisteeet jaettiin kolmeen luokkaan: matala empatia - pistemäärä 14 ja vähemmän (20,5 % vastaajista), keskimääräinen empatia – pistemäärä 15–20 (52,4 % vastaajista) sekä korkea empatia - 21 ja enemmän (26,8 % vastaajista). Ikä jaettiin kuuteen luokkaan: 25 ja alle, 26–35, 36–45, 46–55, 56–65, sekä 66 ja enemmän. Post-hoc analyysien lukuisten vertailujen vuoksi käytettiin Bonferroni-korjausta ja raportoidut p-arvot ovat Bonferroni-korjattuja arvoja.

2.4.2. Uhrin syyllistäminen: liikenneturvallisuusasiantuntijat vs. edustava otos

Liikenneturvallisuusasiantuntijoista olimme keränneet mukavuusotoksen. Heiltä emme kysyneet empatia-arviota, emmekä vastaajien anonyymiyden säilyttämisen vuoksi kaikkia samoja taustatietoja kuin edustavalta otokselta (esim. ikä). Näistä syistä teimme otosten välille seka-analyysimallin, jossa tarkasteltiin ensin pelkästään skenaarion ja otoksen yhteyttä uhrin syyllistämisen arvioihin, sitten skenaarion, otoksen tyyppin, koulutuksen ja sukupuolen yhteyttä uhrin syyllistämisen arvioihin.

2.4.3. Uhrin syyllistäminen pyöräilykypäräskenariossa edustavassa otoksessa

Koska olimme ensisijaisesti kiinnostuneita pyöräilykypäräskenariosta, käytimme uhrin syyllistämisen arvioihin tässä skenaariossa vaikuttavien tekijöiden tarkastelussa ordinaalista regressiota ja pyöräilyn määrää lisäennustemuuttujana (katso Taulukko 7).

Järjestysregressiota käytettiin lineaarisen regression sijasta, koska oletukset (eli jäännösten normaalisuus) lineaarisen regression käytölle eivät täytyneet. Uhrin syyllistämisarviot luokiteltiin kuuteen kategoriaan (riippuva muuttuja (0=0; 1=1 ja 2; 2=3 ja 4; 3=5 ja 6; 5=7 ja 8; 6=9 ja 10) täyttääkseen järjestysregression vaatimuksen (paralleelien suorien testin, engl. test of parallel lines).

Sekamallianalyysit suoritettiin käyttämällä SAS 9.4:n GLIMMIX-menettelyä, kun taas järjestysregressioanalyysi suoritettiin SPSS-versiossa 27.

3. Tulokset

Kaiken kaikkiaan uhrien syyllistämisen arviot olivat suhteellisen alhaisia; kuitenkin lähes kaikissa skenaarioissa ja molemmissa otoksissa vastaajat olivat käyttäneet koko skaalaa (0 = ei ollenkaan uhrin syyllistämistä – 10 = selkeää uhrin syyllistämistä) (taulukko 2, kuva 1).

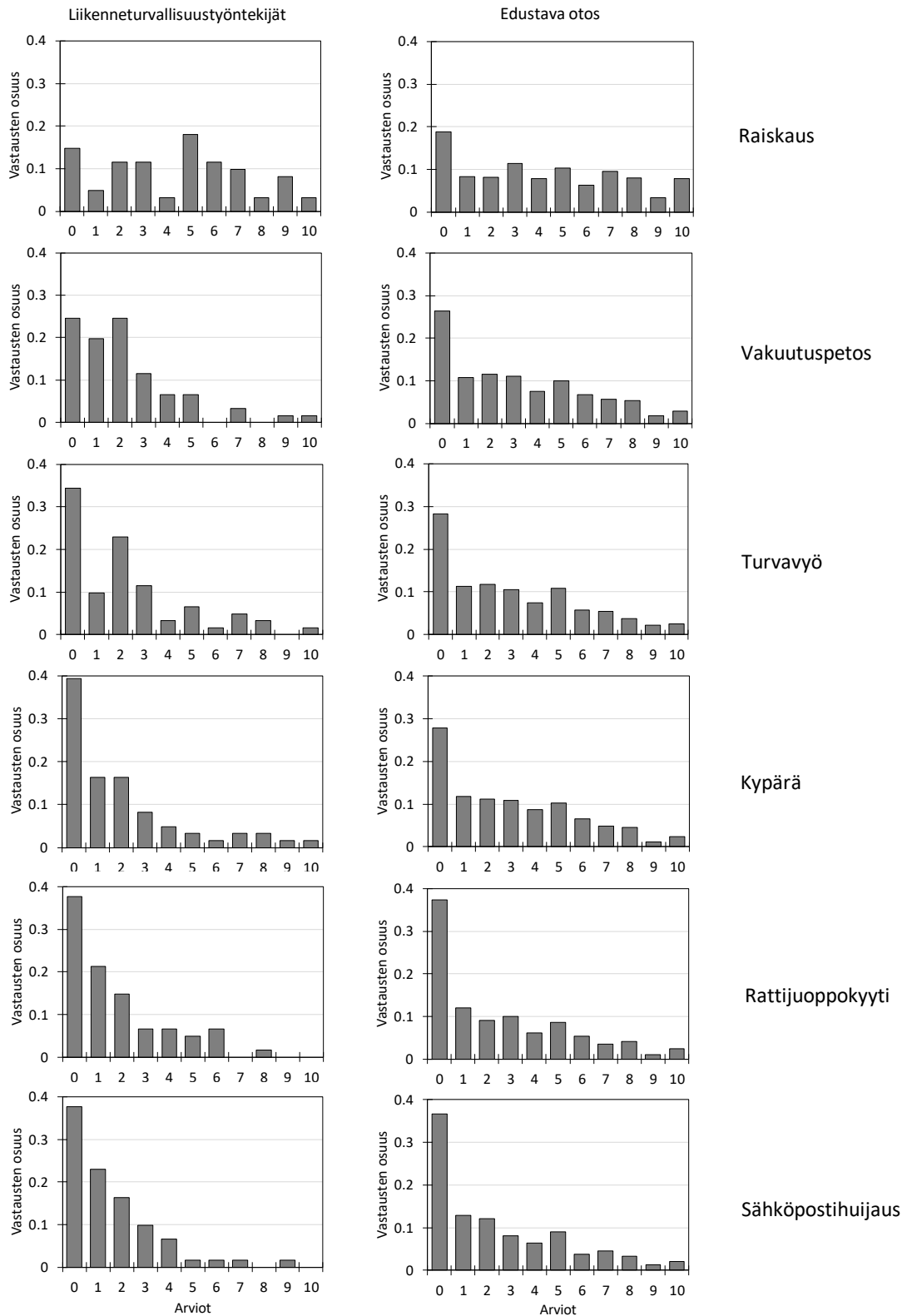
Taulukko 2. Uhrin syyllistämisen arvioiden kuvailu eri skenaarioissa ja otoksissa

Skenaario	Otos	N	Min–Max	Keskiarvo	Mediaani	Otosten keskiarvojen erotus
Raiskaus	Edustava otos	1204	0–10	4.20	4	-0.16
	Liikenneturvallisuusasiantuntijat	61	0–10	4.36	5	
Vakuutuspetos	Edustava otos	1204	0–10	3.16	3	1.00
	Liikenneturvallisuusasiantuntijat	61	0–10	2.16	2	
Turvavyö	Edustava otos	1202	0–10	2.98	2	0.75
	Liikenneturvallisuusasiantuntijat	61	0–10	2.23	2	
Pyöräilykypärä	Edustava otos	1205	0–10	2.95	2	0.95
	Liikenneturvallisuusasiantuntijat	61	0–10	2.00	1	
Rattijuoppokyyti	Edustava otos	1203	0–10	2.53	2	0.79
	Liikenneturvallisuusasiantuntijat	61	0–8	1.74	1	
Sähköpostihuijaus	Edustava otos	1204	0–10	2.45	2	0.89
	Liikenneturvallisuusasiantuntijat	61	0–9	1.56	1	

3.1. Uhrin syyllistäminen edustavassa otoksessa

Sekamallianalyysi osoitti, että uhrien syyllistämässä oli eroja eri skenaarioissa (taulukko 3, kuva 2). Raikkausskenaariolla oli korkeimmat arviot ja se erosi kaikista viidestä muusta skenaariosta. Rattijuoppokyytiskenaario ei eronnut sähköpostihuijausskenaariosta ($t=0,43$, $p=1,0$), kun taas vakuutuspetos, pyöräilykypärä ja turvavyö eivät eronneet toisistaan (kuva 2; vakuutuspetos vs. pyöräilykypärä $t=2,39$, $p=0,254$; turvavyö vs. pyöräilykypärä $t = 0,35$, $p = 1,0$; vakuutuspetos vs. turvavyö $t=2,04$, $p = 0,628$).

Kaikki ennustemuuttujat vaikuttivat uhrin syyllistämisen arvioihin, ja kaikilla ennustemuuttujilla oli myös merkitsevä yhdysvaikutus skenaarioiden kanssa (taulukko 3). Naiset antoivat yleisesti korkeammat arvosanat kuin miehet (taulukko 3, kuva 3). Mitä koulutetumpi henkilö, sitä alhaisemmat uhrin syyllistämisen arviot hän antoi; posthoc-analyysi osoitti akateemisen tutkinnon suorittaneiden eroavan peruskoulutuksen suorittaneista ($t=3,69$, $p=0,0007$). Ikä liittyi uhrin syyllistämisen arvioihin U-käyrän muodossa (kuva 3), mutta posthoc-analyysi Bonferroni-korjauksella ei kuitenkaan osoittanut eroja eri ikäryhmien välillä. Empatian yhteys uhrin syyllistämisen arvioihin oli käänteisen U-muotoinen ja posthoc-analyysi osoitti, että kaksi korkeinta empatiatasoa erosivat toisistaan ($t = 2,77$, $p = 0,017$, kuva 3). Korkeimmat empatiapisteet saaneet vastaajat siis arvioivat uhrin syyllistämisen vähäisemmäksi kuin keskimäinen empatiaryhmä.

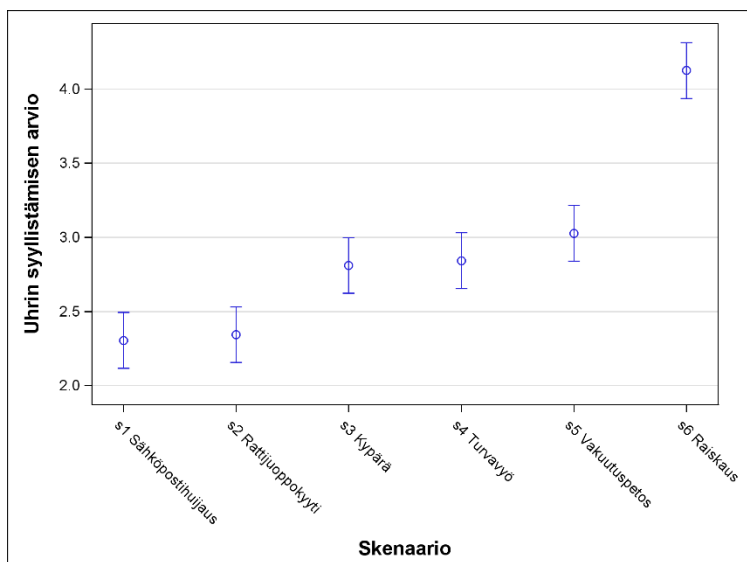


Kuva 1. Uhrin syylistämisen arvioiden jakautuminen eri skenaarioissa ja otoksissa.

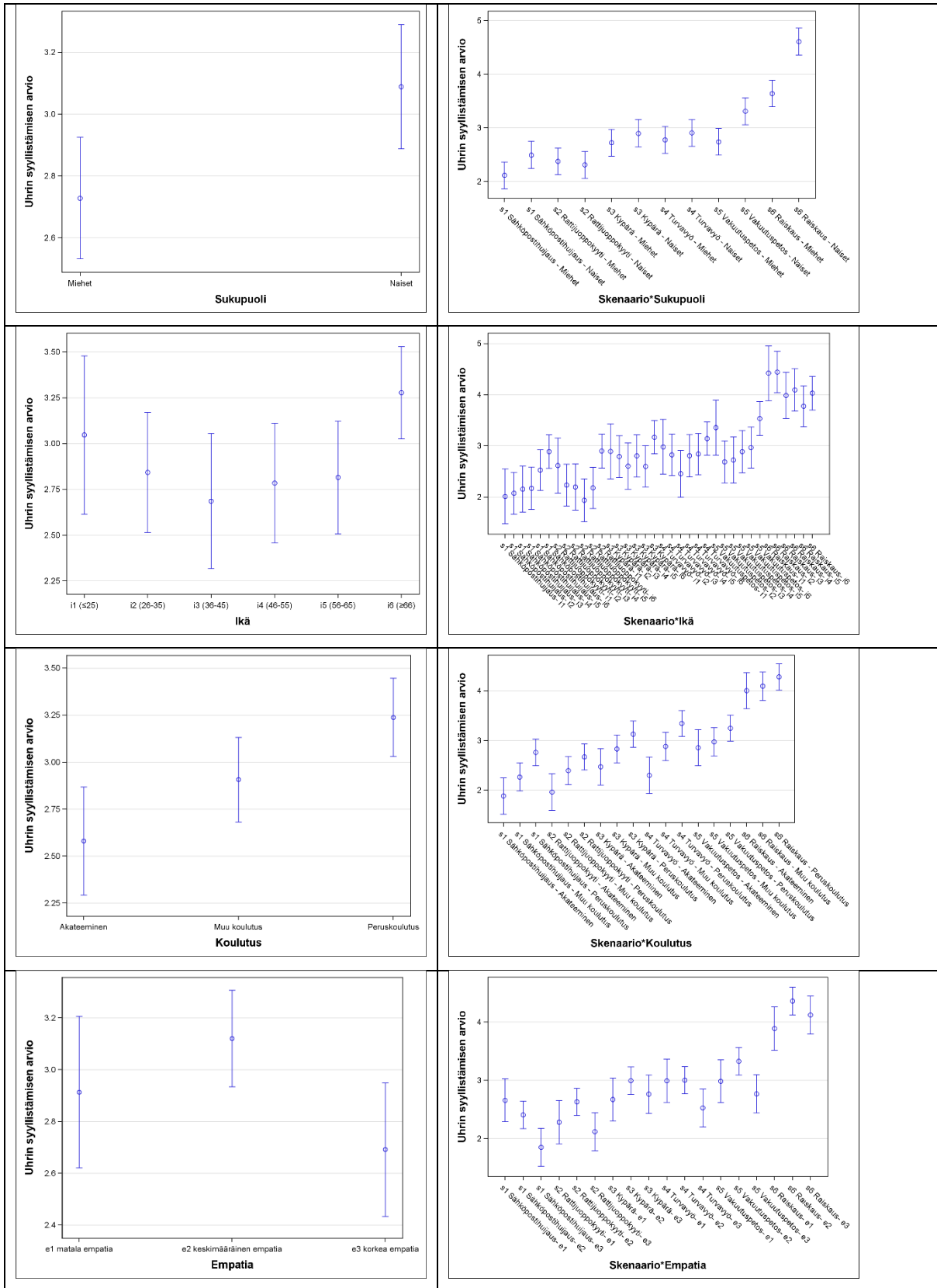
Miesten ja naisten välinen ero arvioissa oli suurin skenaarioissa, joissa uhriksi joutui nainen (raiskauskenaariossa nuori nainen ja vakuutuspetosskenaariossa iäkäs nainen). Neljässä muussa skenaariossa uhrin sukupuolta ei erikseen mainittu. Joissain skenaarioissa syyllisen ikä ja sukupuoli mainittiin (esim. nuori mieskuljettaja rattijuoppokyytiskenaariossa), kun toisissa se on saattanut olla oletettavissa (esim. suurin osa raskaiden ajoneuvojen kuljettajista on miehiä). Nämä asiat vaikeuttavat muiden yhdysvaikutusten tulkintaa, koska todennäköisesti uhrin syyllistämisarviot riippuvat kussakin skenaariossa mainituista tiedoista ja kunkin osallistujan taustasta.

Taulukko 3. Sekamallianalyysin tulokset edustavalle otokselle

Tyypin III testin kiinteät vaikutukset				
Riippumaton muuttuja	Num DF	Den DF	F-arvo	P-arvo
Skenaario	5	5858	106.46	<.0001
Empatia	2	5858	3.93	0.0197
Skenaario*Empatia	10	5858	2.90	0.0013
Ikä	5	5858	2.29	0.0434
Skenaario*Ikä	25	5858	2.55	<.0001
Sukupuoli	1	5858	7.22	0.0072
Skenaario * Sukupuoli	5	5858	10.38	<.0001
Koulutustaso	2	5858	7.03	0.0009
Skenaario * Koulutustaso	10	5858	1.87	0.0449



Kuva 2. Uhrin syyllistämisen arvion keskiarvot esitettynä skenaarioittain. Viikset kuvaavat 95 % luottamusväliä.



Kuva 3. Uhrin syyllistämisen arvion keskiarvot esitettyinä eri taustamuuttujien suhteen. Viikset kuvaavat 95 % luottamusväliä. i = ikäryhmä; e = empatiarhyhmä.

3.2. Uhrin syyllistäminen: liikenneturvallisuusasiantuntijat vs. edustava otos

Vastaavasti kuin edustavalla otoksella yksinään, myös molempia otoksia tarkasteltaessa skenaarioiden välillä on ero (taulukko 4). Myös otosten välillä on eroa, sillä liikenneturvallisuusasiantuntijat arvioivat uhrin syyllistämisen vähäisemmäksi kuin edustava otos. Otokset arvioivat myös skenaarioita eri tavoin (yhdysvaikutus otos*skenaario).

Taulukko 4. Uhrin syyllistämisen arvioiden yhteys otokseen ja skenaarioon.

Tyypin III testin kiinteät vaikutukset				
Riippumaton muuttuja	Num DF	Den DF	F-arvo	P-arvo
Skenaario	5	6312	42.41	<.0001
Otos	1	6312	5.90	0.0151
Otos * Skenaario	5	6312	3.05	0.0094

Kun analyysiin kovariaatteina lisätään koulutustaso ja sukupuoli, otosten välillä ei enää ole eroa (taulukko 5). Tämä tarkoittaa, että erot uhrin syyllistämisarvioissa johtuvat todennäköisesti otosten välisistä koulutustaso- ja sukupuolieroista (oletimme, että kaikilla liikenneturvallisuusasiantuntijoilla on akateeminen tutkinto). Yhdysvaikutus otoksen ja skenaarion välillä on edelleen olemassa kovariaattien lisäämisen jälkeenkin. Kuitenkin, jos raiskausskenaario jätetään pois, tämä otoksen ja skenaarion yhdysvaikutus ei ole enää merkitsevä, kuten ei myöskään sukupuoli (taulukko 6). Tämä osoittaa, että tämä otoksen ja skenaarion yhdysvaikutus, kuten myös sukupuolen vaikutus johtuivat todennäköisesti raiskausskenaariosta.

Taulukko 5. Uhrin syyllistämisen arvioiden yhteys otokseen, skenaarioon, koulutustasoon ja sukupuoleen.

Tyypin III testin kiinteät vaikutukset				
Riippumaton muuttuja	Num DF	Den DF	F-arvo	P-arvo
Skenaario	5	6262	39.67	<.0001
Otos	1	6262	0.63	0.4274
Otos * Skenaario	5	6262	2.63	0.0222
Koulutustaso	2	6262	8.53	0.0002
Sukupuoli	1	6262	6.55	0.0105

Taulukko 6. Uhrin syyllistämisen arvioiden yhteys otokseen, skenaarioon, koulutustasoon ja sukupuoleen, kun raiskausskenario jätetään pois.

Tyyppin III testin kiinteät vaikutukset				
Riippumaton muuttuja	Num DF	Den DF	F-arvo	P-arvo
Skenario	4	5009	6.18	<.0001
Otos	1	5009	1.58	0.2095
Otos * Skenario	4	5009	0.28	0.8895
Koulutustaso	2	5009	10.09	<.0001
Sukupuoli	1	5009	2.36	0.1244

Yllä olevissa analyyseissä käytimme edustavassa otoksessa saatavilla olevaa painomuuttujaa, kun taas liikenneturvallisuusasiantuntijoiden otoksessa painot asetettiin yhdeksi. P-arvot olivat lähes identtiset, kun suoritimme analyysit ilman painomuuttujaa.

Näitä havaintoja tulee tulkita varoen, koska otosten valinta oli erilainen ja meillä oli rajoitettu määrä ennustemuuttujia. Silti näyttää siltä, että näiden kahden otoksen väliset erot liittyvät suurelta osin koulutukseen.

3.3. Uhrin syyllistäminen pyöräilykypäräskenaariossa edustavassa otoksessa

Järjestysregressioanalyysin tulokset osoittavat, että naiset ilmoittivat korkeampia uhrien syyllistämisarvoja pyöräilykypäräskenaariossa (OR=1,26, CI: 1,02–1,56). Akateemisen tutkinnon suorittaneisiin verrattuna alemman koulutuksen omaavat arvioivat uhrin syyllistämisen korkeammaksi (akateeminen vs. peruskoulutus, OR=1,62, CI: 1,23–2,14 ja akateeminen vs. muun koulutuksen, OR=1,33, CI: 1,00–1,76). Verrattuna ympäri vuoden pyöräileviin osallistujiin, muut pyöräilymääräryhmät arvioivat uhrien syyllistämisen olevan vähäisempää (pyöräilee ympäri vuoden vs. pyöräilee harvoin tai ei koskaan, OR=0,50, CI: 0,37–0,69; pyöräilee ympäri vuoden vs. muutaman kerran kuukaudessa, enimmäkseen kesällä, OR=0,53, CI: 0,37–0,75; ja pyöräilee ympäri vuoden vs. viikoittain tai päivittäin, mutta kesällä, OR=0,62, CI: 0,44–0,87). Empatia ja ikä olivat analyysissä kovariaatteina. Ikä liittyi uhrin syyllistämisen arvioihin (OR=1,01, CI: 1,00–1,01, p=0,049), kun taas empatia ei liittynyt (p=0,412).

Nagelkerken pseudo-R-neliö oli 0,03, mikä osoitti, että saatavilla olevat ennustemuuttujat selittivät vain hyvin pienen osan uhrin syyllistämisarvioiden vaihtelusta. Tässä on hyvä

huomioida, että uhrin syyllistämisen arviot olivat yleisesti matalia (keskiarvo 2,95 ja mediaani 2, taulukko 2).

Taulukko 7. Vastaajien jakautuminen eri pyöräilymääräluokille.

Pyöräilymäärä	Vastaajien määrä	Vastaajien osuus
Harvoin tai ei koskaan	537	44,5 %
Muutaman kerran kuussa, enimmäkseen pyöräily kautena	204	16,9 %
Viikoittain tai päivittäin pyöräily kautena	277	23,0 %
Viikoittain tai päivittäin, myös usein talvella	189	15,7 %
Yhteensä	1207	100 %

3.4. Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden kommentit

Uhrin syyllistämisen kysymyksiin vastanneista 61 henkilöstä 22 jätti kommentin vapaaseen tekstilaatikkoon. Lisäksi yksi henkilö jätti vastaamatta kyselyyn ja kommentoi kriittisesti kyselyä. Lukuun ottamatta edellä mainittua uhrin syyllistämiseen liittymätöntä kielteistä kommenttia, loput 22 kommenttia koskivat uhrin syyllistämistä. Otteita kommenteista on lueteltu alla aiheittain luokiteltuna.

Jotkut liikenneturvallisuusasiantuntijat eivät selvästikään ymmärtäneet miten liikenneturvallisuusviestit voitiin tulkita uhrin syyllistämiseksi, mutta tunnistivat ilmiön:

“En täysin ymmärrä keskustelua uhrin syyllistämisestä, jos tapahtuman johtaneet seikat olisivat olleet selkeästi estettävissä henkilön/uhrin omalla toiminnalla.”

“... minun on vaikea ymmärtää tätä uhrin syyllistämistä, vaikkapa noissa esimerkeissä.”

“Neutraalia kommenttia ei ole - lukija/kuulija tulkitsee aina omista lähtökohdistaan, ja jos etsii jostakin viestistä syyllistämistä, sellaista löytyy aina.”

”Mielestäni yleinen ohjeistaminen ei koskaan ole syyllistämistä. Se on päinvastoin tehokasta ja tarkoituksenmukaista onnettomuusviestinnän yhteydessä.”

”Syyllistämistä ei välttämättä ole neuvon antaminen, joka voi auttaa muita vastaavassa tilanteessa.”

Jotkut mainitsivat uhrin syyllistämisen käsitteen kuuluvan osaksi laajempaa ilmiötä:

”Syyllistämiskeskustelu on globaali.”

”Kysymykset ja aiheet liittyvät osin myös nk. uhriutumisen kulttuuriin...”

”Uhrin syyllistämisen konsepti on mielestäni tuotu tarkoitushakuisesti liikenneturvallisuuskentälle, kun sen historiallinen tausta on seksuaali- ja väkivaltarikoksissa, joissa uhrin syyllistämistä on todella tapahtunut”

Liikenneturvallisuusasiantuntijat pitivät skenaarioiden ohjeita hyvinä, eivätkä uhrin syyllistämisenä:

”...Mielestäni poliisin suositukset ovat kaikissa tapauksissa 'yleisiä' eivätkä kohdistu suoraan kyseisen tapauksen uhuriin”

”Yleisesti ottaen en pidä ylläolevia tapauksia uhrin syyllistämisenä, sillä uhrin syyllistäminen liittyy mielestäni aina yksilön toiminnan häpäisemiseen: "mitäs menit/mitäs luotit" jne”

”Em. tapauksissa kuvattiin ilmiöitä yleisellä tasolla. Tällainen viestintä voi ehkäistä vastaavia onnettomuuksia. Eikä mielestäni ole uhrin syyllistämistä”

”En näe, että missään näissä tapauksissa poliisilla olisi ollut tavoitteena mustamaalata uhria vaan antaa yleissivistäviä ohjeita siihen, miten vastaavia tapauksia voi kuka tahansa pyrkiä välttämään tai onnettomuuksien seurauksia lieventämään”

”Olisi parempi, jos samassa yhteydessä olisi kerrottu, mitä ennaltaehkäisemiseksi voidaan tehdä yleisemmällä tasolla sekä yksilötasolla. Silloin tunne victim blamingistakin voisi olla vähäisempi.”

Liikenneturvallisuusasiantuntijat kokivat, että ennaltaehkäisevä valistus on tarpeellista, jopa uhreille:

”Mielestäni noiden uutisten yhteydessä on hyvä valistaa siitä, kuinka vastaavilta tapahtumilta voi suojautua tai seurauksia lieventää”

”On tärkeää, että poliisi viestii keinoista, joilla onnettomuuksia ja rikoksia voidaan ennalta estää. Rikosten ennalta estäminen poliisin lakisääteinen tehtävä.”

”Jos onnettomuus uutisoinnin yhteydessä on mahdollista edistää turvallisuutta myös potentiaalisten uhrien käyttäytymistä parantamalla, en näe siinä merkittävää vääryyttä. Yksilön on huomattavasti helpompi vaikuttaa liikenteessä (tai missä tahansa muuallakin) omaan tekemiseensä kuin muiden tekemiseen”

”Koska liikenneonnettomuuksista raportoidaan usein, tämä on hyvä tapa nostaa tietoisuutta riskiä pienentävistä käyttäytymismalleista (joka olisikin hyvä sen sijaan, että kerrotaan, mikä lisää riskiä), koska muutoin näitä asioita ei luultavasti saa mediassa näkyviin samassa määrin”

”... tiedän hyvin, että usein vähemmänkin syyllisen toiminnalla on merkitystä onnettomuuden synnyssä ja seurauksissa. On hyvä, että onnettomuuksien synnystä ja seurauksista muodostuu monipuolinen kuva.”

”...toisaalta onnettomuuksista oppimisen periaatteella tapauksia tulisi esitellä, pohtia riskitekijöitä ja juurisyitä ja varoittaa, tiedottaa, opettaa oppimaan tapauksista.”

”On mielestäni hyvä liittää ikävienkin tapausten yhteyteen valistusta ja tiedottamista.”

Liikenneturvallisuusasiantuntijat painottivat, että valistusta sisältävä viesti pitää olla rakentavasti laadittu:

”Mielestäni tilanne muuttuu oleellisesti, mikäli media tai poliisi antaa rikoksen uhrista yksilöivää tietoa. Tällaiseen uutisointiin tulee helposti ”retostelun” tai skandaalijournalismin piirteitä, josta uhrille todennäköisesti seuraa vahinkoa.”

”Media on vähän eri asia, heillä on joskus faktat hakusessa eivätkä he tiedä - toisin kuin tutkintaa tekevä poliisi - kaikkia yksittäisen onnettomuuden taustatekijöitä.”

”... medialla on erinomainen tapa muokata uutista jopa uhria syyllistäväksi, jos poliisin tiedotus antaa siihen vähänkään aineksia.”

”Liikennetiedottaminen on ammattimaista työtä ja poliisin tulisikin kiinnittää huomiota siihen, että onnettomuuksien syistä tiedottaisi vain tehtävään koulutettu henkilö.”

”Ohjeistamisessa tulisi huomioida konteksti ja muut vaikutukset yhteiskuntaan.”

4. Pohdinta

Tietojemme mukaan tämä on ensimmäinen tutkimus, jossa tutkittiin käsityksiä uhrin syyllistämistä hypoteettisissa skenaarioissa, jotka kuvaavat poliisin raportteja liikenneonnettomuuksista ja useista muista rikoksista.

Tulokset viittaavat siihen, että jos samassa viestissä esitetään vammoja tai rikoksia ehkäiseviä toimenpiteitä ja kerrotaan syyllinen, ihmiset eivät pidä tällaista viestiä uhrin syyllistämisenä. Uhrin syyllistämisen arviot olivatkin melko alhaisia kaikissa skenaarioissa. Aina on kuitenkin ihmisiä tai ihmisryhmiä, joilla on erilainen mielipide.

Kuten saattoi odottaa, molemmissa otoksissa korkein uhrin syyllistämisen arvio oli annettu raiskausskenaariolle. Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden uhrin syyllistämisarviot olivat yleisesti alhaisemmat kuin edustavan otoksen arviot, paitsi raiskausskenaariossa, jossa otosten välinen ero oli mitätön.

Uhrin syyllistämisen arvioihin liittyi ennustusmuuttujistamme koulutustaso ja empatia. Koulutustaso liittyi kaikissa analyyseissä vahvasti uhrin syyllistämisen arviointiin siten, että akateemisesti koulutetut arvioivat uhrin syyllistämisen alhaisemmaksi kuin muut. Tämä saattaa viitata siihen, että koulutetuimmat ymmärsivät, että tämän hypoteettisen mediaviestinnän tarkoituksena ei ollut syyllistää uhria, vaan antaa hyödyllisiä neuvoja siitä, kuinka uhrina suojella itseään tai vähentää loukkaantumisriskiä.

Empaattisimmat vastaajat arvioivat uhrin syyllistämisen vähäisemmäksi kuin keskimäinen empatiaryhmä. Kenties korkeimman empatian omaavat ymmärsivät, että näiden viestien tarkoitus oli auttaa muita mahdollisia uhreja tulevaisuudessa, jolloin heidän empatiansa ulottui myös mahdollisiin uhreihin. On mahdollista, että keskimäiseen empatiaryhmään kuuluvat keskittyivät ainoastaan skenaarioiden uhrien näkökulmaan, jolloin heidän arvionsa uhrien syyllistämistä oli korkeampi. Ne, joiden empatiataso oli alhaisin, eivät toisaalta samaistuneet kumpaankaan näkökulmaan. Huolimatta posthoc-yrityksestämme tulkita havaintoja empatian ja uhrien syyllistämisen välisestä suhteesta, on muistettava, että skenaariot erosivat suuresti uhrien ja heidän kärsimyksistään vastuussa olevien taustatiedoissa. On mahdollista, että näillä ominaisuuksilla on monimutkainen vuorovaikutussuhde osallistujien iän, sukupuolen ja empatian suhteen, joita emme täysin tässä pystyneet käsittelemään.

Toisaalta empatian aktivoitumisella ja ryhmäidentiteetillä voi olla yhteys. Tätä kutsutaan sisäryhmän empatia vääristymäksi (ingroup empathy bias), jossa ihmiset ovat empaattisempia sisäryhmään kuuluvia henkilöitä kohtaan kuin muita (Halevy ym., 2015). Tämä saattaa olla syynä sille, että naiset antoivat raiskausskenaariolle korkeammat arvosanat kuin miehet, ja ympärivuotiset pyöräilijät antoivat korkeampia uhrin syyllistämisen arvoja pyöräilykypäräskenaariossa kuin muut harvemmin tai eivät ollenkaan pyöräilevät.

Jotkut saattavat väittää, että samaistuminen pyöräilijän asemaan ei ole pääsyy miksi ympärivuotiset pyöräilijät antavat korkeampia arvioita uhrin syyllistämisestä pyöräilykypäräskenaariossa, vaan syynä on, että he eivät usko pyöräilykypärän tehokkuuteen. Kaikilla turvavarusteilla, kuten turvavöillä ja -tyynyillä on rajoituksensa. Näin on myös pyöräilykypärillä. Niiden on kuitenkin osoitettu lieventävän päävammoja tehokkaasti (Cripton ym., 2014; Fahlstedt ym., 2016; Høye, 2018a; McIntosh ym., 2013; McNally ja Whitehead, 2013; Olivier ja Creighton, 2017).

Pyöräilykypäräskenaariossa selitetty varianssi oli alhainen, mikä osoittaa, että monet muutkin kuin vain tarkastelemamme tekijät liittyvät uhrien syyllistämisen kokemukseen. Aihe kaipaa lisätutkimusta, jotta pystymme ymmärtämään uhrin syyllistämistä kommunikoinnissa, kuinka välttää sitä, sekä identifioimaan ne henkilöt ja ihmisryhmät, jotka loukkaantuvat tai järkyttyvät lukiessaan poliisin tiedotteita ja uutisia mediassa. Lisäksi ilmiön ymmärtäminen tarvitsisi kvantitatiivisen lähestymistavan lisäksi myös laadullista tarkastelua, jotta ymmärretään, mikä tekee viestistä uhria syyllistävän tai sellaiseksi tulkittavan. Esimerkiksi onko pelkkä pyöräilykypäröiden mainitseminen riittävä edellytys, vai riippuuko uhrin syyllistämisen kokemus esimerkiksi siitä paljonko muita onnettomuuteen johtaneita syitä viestinnässä on lisäksi mainittu.

Uhrien syyllistämisen yleisarviot olivat kuitenkin kaikissa skenaarioissa alhaisia, mikä osoittaa, että uhrien syyllistäminen ei ehkä ole vakava ongelma skenaarioita vastaavassa viestinnässä, jossa viestien muotoiluun on kiinnitetty riittävästi huomiota. Ongelma voi todellakin syntyä, jos koko viesti keskittyy vain uhuriin tunnustamatta rikoksen tai vamman päätekijän väärintekoja. Kuten johdannossa mainittiin, saattaa kestää kauan ennen kuin kaikki onnettomuutta koskevat tosiasiat tiedetään. Joistain onnettomuuksista kaikkia tosiasioita ei koskaan saada selville. Se oliko pyöräilijällä kypärä päässään vai ei, tai oliko henkilöllä turvavyö vai ei, saatetaan tietää välittömästi paikan päällä, ja siten se usein nousee esiin onnettomuuksien raportoinnissa. Pitäisi kuitenkin muistaa, että pääasiassa toisen tienkäyttäjän toimien seurauksena vakavasti loukkaantuneen tai kuolleen

tienkäyttäjän käyttäytymiseen liittyviä tekijöitä ei tulisi mainita ilman myös toisen osapuolen käyttäytymisen huomioimista.

Toisaalta voidaan ajatella, että ikävien tapahtumien välttämisen kannalta uhriksi joutumisen ennaltaehkäisemisestä valistaminen saattaa olla joskus tehokkaampi strategia kuin lakia rikkovien toiminnasta valistaminen. Ennaltaehkäisevässä strategiassa kerromme ihmisille, kuinka he voivat suojella itseään. Kampanja viesteillä ”älä varasta” tai ”varastaminen on rikos” ei oletettavasti tule olemaan kovinkaan tehokas. Liikenneturvallisuuden kannalta monet liikenneonnettomuudet johtuvat kuitenkin tavallisista ihmisistä, jotka eivät yleensä osallistu rikolliseen toimintaan. On äärimmäisen tärkeää olla normalisoimatta muiden vammoihin johtavaa huonoa ajoa tai kohdella onnettomuuksia väistämättömyytensä. Tieliikenneturvallisuuskampanjoinnissa muistutus lain noudattamisen tärkeydestä ja kaikkien vastuusta muita tienkäyttäjiä kohtaan tulisi aina olla etusijalla. Erityisesti tulisi painottaa vastuuta niin kutsuttuja haavoittuvia käyttäjiä, kuten lapsia, liikuntarajoitteisia, tai iäkkäitä tienkäyttäjiä kohtaan. Toisaalta liikenneturvallisuuden tutkijoilla ja työntekijöillä on velvollisuus tiedottaa tienkäyttäjille myös siitä, kuinka he voivat suojautua onnettomuuksilta ja vammoilta liikenteessä. Todistetun tehokkuutensa takia pyöräilykypärät ansaitsevat kampanjoinnin tärkeänä osana pyöräilijöiden turvallisuutta.

Kuten jo mainittiin, koulutustaso ja oletettu asiantuntemus (eli liikenneturvallisuusasiantuntijat) johtivat alhaisempiin arvioihin uhrien syyllistämisestä. Tämä viittaa siihen, että koulutetuimmat vastaajat ymmärsivät skenaariossa laadittujen viestien tarkoituksen auttaa ihmisiä suojelemaan itseään tulevaisuudessa sen sijaan, että ne syyllistäisivät uhreja heidän onnettomuuksistaan. Tämän ennaltaehkäisevän tavoitteen selkeämpi esille tuominen olisi äärimmäisen tärkeää. Lisäksi loukkaantumisen ja rikosten ehkäisyyn tähtäävien viestien olisi tärkeää olla mahdollisimman selkeitä.

Erityisesti uhrien syyllistämistä koskevat keskustelut, joissa käsitellään henkilökohtaisten turvavarusteiden, kuten pyöräilykypärien, käyttöä, saattavat vaikuttaa negatiivisesti ihmisten asenteisiin näitä turvavarusteita kohtaan. Tämä saattaa vähentää näiden turvavarusteiden käyttöä ja siten olla haitallista liikenneturvallisuusviestinnän ennaltaehkäiseville tavoitteille.

On kiinnitettävä enemmän huomiota poliisin ja tiedotusvälineiden tasapainoiseen raportointiin tieliikenneonnettomuuksista. Tunne kohderyhmäsi, tiedä, onko joillakin (ala)ryhmillä vahva identiteetti tai näkökulma, ja muotoile ennaltaehkäisyviestisi rakentavasti huomioimalla myös kolariin syylliset. Tämä minimoi uhrien syyllistämisen syytökset, jolloin ehdotetut ennaltaehkäisevät toimenpiteet voidaan nähdä tervetulleina ja niillä on suuri

mahdollisuus tulla omaksutuksi. Täytyy myös muistaa, että onnettomuudet johtuvat monista tekijöistä ja kaikki tosiasiat eivät ehkä ole vielä tiedossa. Lisäksi uuden tieliikennelain ennakkointivelvollisuus koskee kaikkia tienkäyttäjiä ja kaikkien on toimittava niin, ettei onnettomuuksia synny.

Vahvuudet ja rajoitukset

Tutkimuksen vahvuutena ovat kaksi otosta: edustava otos aikuisia suomalaisia sekä otos suomalaisista liikenneturvallisuusasiantuntijoista. Lisäksi lähestymisemme uhrien syyllistämisen tasoon poikkeaa aiemmista tutkimuksista. Aiemmissä tutkimuksissa tyypillisesti tutkijat ovat määritelleet uhrien syyllistämisen tason, kun tässä tutkimuksessa pyysimme osallistujia itseään suoraan arvioimaan uhrin syyllistämisen tason skenaarioissa, joissa esitettiin poliisien ennalta ehkäisevää viestintää erilaisissa konteksteissa.

Tutkimuksen rajoituksena jotkut voivat väittää, että arvioidun uhrien syyllistämisen tason sijaan, olemme saattaneet mitata vastaajien omaa uhrien syyllistämistä kuvitteellisissa tapauksissamme. Ottaen kuitenkin huomioon erityyppisissä skenaarioissamme uhrien syyllistämisen matalan tason, tällainen päättely viittaisi siihen, että suuri osa ihmisistä osallistuisi selkeään uhrin syyllistämiseen erilaisissa konteksteissa. Emme usko tämän olevan todennäköistä.

Jotkut voivat myös väittää, että liikenneturvallisuusasiantuntijat raportoivat matalampaa arvioitua uhrien syyllistämistä, koska he ovat osa laajempaa uhrien syyllistämiskulttuuria, joka on normalisoinut tieliikennekolarit sekä poliisin ja median niistä tiedottamisen (katso esimerkiksi käsite motonormatiivisuus, Walker, Tapp & Davis, 2022). Tämän väitteen kohdalla pitää kuitenkin muistaa, että hypoteettisissa skenaarioissamme oli mukana myös muita tilanteita, eikä pelkästään tieliikenneonnettomuuksia. Lisäksi aineistomme mukaan kahden otoksen erot selittyivät pikemminkin eroilla koulutustasossa ja sukupuolella.

Skenaariot ovat kokonaisuudessaan esitetty tässä raportissa, mikä antaa lukijoille mahdollisuuden arvioida mahdollista uhrien syyllistämisen tasoa. Haasteeksi jää kuinka objektiivisesti arvioida uhrien syyllistämistä ottaen huomioon, että suora uhrien syyllistäminen on harvinaisempaa kuin piilotettu (Hafer, Rubel, & Drolet, 2019).

Johtopäätökset

Yhteenvedon toteamme, että uhrien syyllistämisarviot olivat alhaisia molemmissa otoksissa kuudessa hypoteettisessa eri konteksteja käsittävässä skenaariossa. Tutkimuksemme kuitenkin käsittelee tärkeää, mutta pientä osaa poliisin ja median tieliikenneonnettomuuksien raportoinnista. Toivomme, että tämä tutkimus herättää Suomessa rakentavaa keskustelua siitä, miten poliisin ja tiedotusvälineiden raportointia tieliikenneonnettomuuksista voitaisiin parantaa.

Lähteet

- Adams, J., & Hillman, M. (2001). The risk compensation theory and bicycle helmets. *Injury Prevention*, 7, 89–91. <http://dx.doi.org/10.1136/ip.7.2.89>.
- Alexander, D. (2023, Feb 13). Police ask pedestrians to wear hi-vis following spate of road deaths in Scotland. *Road.cc*. <https://road.cc/content/news/how-police-ask-pedestrians-wear-hi-vis-299283>.
- American Press Institute (päiväämätön). *Journalism Essentials*. <https://www.americanpressinstitute.org/journalism-essentials/makes-good-story/>
- Aldred, R., & Woodcock, J. (2015). Reframing safety: An analysis of perceptions of cycle safety clothing. *Transport Policy*, 42, 103–112. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.001>
- Bezboruah, K., Sloan, J., Mattingly, S., & Nargesi, S. R. R. (2023). Active Transportation Policies: Do Media Narratives Matter? *Public Works Management & Policy*, 28(2), 135–162. <http://dx.doi.org/10.1177/1087724x221129544>.
- Boufous, S., Aboos, A., & Montgomery, V. (2016). Reporting on Cyclist Crashes in Australian Newspapers. *Australian and New Zealand Journal of Public Health* 40, 490–492.
- Braun, R., Randell, R. (2020). Futuramas of the present: the “driver problem” in the autonomous vehicle sociotechnical imaginary. *Humanities and social sciences communications*, 7, 163. <http://dx.doi.org/10.1057/s41599-020-00655-z>.
- Caplan, L., Lashewicz, B., Pitt, T. M., Aucoin, J., Fridman, L., HubkaRao, T., Pike, I., Howard, A. W., Macpherson, A. K., Rothman, L., Cloutier, M.-S., & Hagel, B. E. (2023). Blame attribution analysis of police motor vehicle collision reports involving child bicyclists. *Injury Prevention*, 29(5), 407-411. <https://doi.org/10.1136/ip-2023-044884>
- Combs, B., & Slovic, P. (1979). Newspaper coverage of causes of death. *Journalism Quarterly*, 56(4), 837–849. <http://dx.doi.org/10.1177/107769907905600420>.
- Connor, S. M., & Wesolowski, K. (2004). Newspaper framing of fatal motor vehicle crashes in four Midwestern cities in the United States, 1999-2000. *Injury Prevention*, 10(3), 149–153. <http://dx.doi.org/10.1136/ip.2003.003376>.
- Cripton, P. A., Dressler, D. M., Stuart, C. A., Dennison, C. R., & Richards, D. (2014). Bicycle helmets are highly effective at preventing head injury during head impact: Head-form accelerations and injury criteria for helmeted and unhelmeted impacts. *Accident Analysis and Prevention*, 70, 1–7. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.02.016>
- Culver, G. (2020). Bike helmets – a dangerous fixation? On the bike helmet’s place in the cycling safety discourse in the United States. *Applied Mobilities*, 5(2), 138–154. <http://dx.doi.org/10.1080/23800127.2018.1432088>.
- Daniels, S., Brijs, T., & Keunen, D. (2010). Official reporting and newspaper coverage of road crashes: A case study. *Safety Science*, 48, 1469–1476. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2010.07.007>.

Davis, M. H. (1980). A multidimensional approach to individual differences in empathy. *JSAS Catalog of Selected Documents in Psychology*, 10, 85.

Davis, M. H. (1983). Measuring Individual-Differences in Empathy - Evidence for a Multidimensional Approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44, 113–126. <http://dx.doi.org/10.1037/0022-3514.44.1.113>.

De Ceunynck, T., De Smedt, J., Daniels, S., Wouters, R., & Baets, M. (2015). “Crashing the gates” - selection criteria for television news reporting of traffic crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 80, 142–152. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2015.04.010>.

Dumon, E., & Portzky, G. (2014). Suicide Prevention Toolkit for Media Professionals. Euregenas [Itsemurhan ehkäisyn yleiset ohjeet], Ghent University, Ghent, Belgium.

Fahlstedt, M., Halldin, P., & Kleiven, S. (2016). The protective effect of a helmet in three bicycle accidents—a finite element study. *Accident Analysis and Prevention*, 91, 135–143. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2016.02.025>.

Fevyer, D., & Aldred, R. (2022). Rogue drivers, typical cyclists, and tragic pedestrians: a Critical Discourse Analysis of media reporting of fatal road traffic collisions. *Mobilities*, 17, 759–779. <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2021.1981117>.

Frost, K., Frank, E., & Maibach, E. (1997). Relative risk in the news media: A quantification of misrepresentation. *American Journal of Public Health*, 87(5), 842–845. <http://dx.doi.org/10.2105/ajph.87.5.842>.

Gamble, T., & Walker, I. (2016). Wearing a bicycle helmet can increase risk taking and sensation seeking in adults. *Psychological Science*, 27, 289–294. <http://dx.doi.org/10.1177/0956797615620784>.

Goddard, T., Ralph, K., Thigpen, C.G., & Iacobucci, E. (2019). Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 3, 100073. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trip.2019.100073>.

Goldacre, B., & Spiegelhalter, D. (2013). Bicycle helmets and the law. *BMJ* 346, f3817. <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.f3817>.

Gravelin, C. R., Biernat, M., & Bucher, C. E. (2019). Blaming the Victim of Acquaintance Rape: Individual, Situational, and Sociocultural Factors. *Frontiers in Psychology*, 9, 22. <http://dx.doi.org/10.3389/fpsyg.2018.02422>.

Grubb, A., & Harrower, J. (2008). Attribution of blame in cases of rape: an analysis of participant gender, type of rape and perceived similarity to the victim. *Aggression and violent behavior*, 13, 396–405. <http://dx.doi.org/10.1016/j.avb.2008.06.006>.

Grubb, A., & Turner, E. (2012). Attribution of blame in rape cases: a review of the impact of rape myth acceptance, gender role conformity and substance use on victim blaming. *Aggression and violent behavior*, 17, 443–452. <http://dx.doi.org/10.1016/j.avb.2012.06.002>.

Gurr, G., & Metag, J. (2021). Examining Avoidance of Ongoing Political Issues in the News: A Longitudinal Study of the Impact of Audience Issue Fatigue. *International Journal of Communication*, 15: 21.

Hafer, C.L., Rubel, A.N., Drolet, C.E. (2019). Experimental evidence of subtle victim blame in the absence of explicit blame. *PLoS ONE* 14(12): e0227229
<http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0227229>.

Halevy, N., Kreps, T. A., Weisel, O., & Goldenberg, A. (2015). Morality in intergroup conflict. *Current Opinion in Psychology*, 6, 10–14. <http://dx.doi.org/10.1016/j.copsy.2015.03.006>.

Heikkilä, M. (2021). Näin voi välttyä raiskaukselta—poliisi neuvo, mutta ei syyllistä. *Alibi*, 8/2021.

Høye, A. (2018a). Bicycle helmets—to wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries. *Accident Analysis and Prevention*, 117, 85–97.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2018.03.026>.

Høye, A. (2018b). Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation. *Accident Analysis and Prevention*, 120, 239–249. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2018.08.001>.

James, S. L., Abate, D., Abate, K. H., Abay, S. M., Abbafati, C., Abbasi, N., . . . Pr, G. B. D. D. I. I. (2018). Global, regional, and national incidence, prevalence, and years lived with disability for 354 diseases and injuries for 195 countries and territories, 1990–2017: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2017. *Lancet*, 392(10159), 1789–1858. [http://dx.doi.org/10.1016/s0140-6736\(18\)32279-7](http://dx.doi.org/10.1016/s0140-6736(18)32279-7).

Johnson, V. E., Nadal, K. L., Sissoko, D. R. G., & King, R. (2021). “It’s Not in Your Head”: Gaslighting, ‘Splaining, Victim Blaming, and Other Harmful Reactions to Microaggressions. *Perspectives on Psychological Science*, 16(5), 1024–1036.
<http://dx.doi.org/10.1177/17456916211011963>.

Karhu, K. (2022). Poliisin tehtävä on suojella, ei syyllistää. *Groteski*. <https://www.groteski-magazine.fi/2022/08/09/poliisin-tehtava-on-suojella-ei-syyllistaa/>

Laker, L. (2021). Media Reporting Guidelines for Road Collisions. Active travel academy, University Westminster. <https://www.rc-rg.com/guidelines>

McIntosh, A.S., Lai, A., & Schilter, E. (2013). Bicycle helmets: Head impact dynamics in helmeted and unhelmeted oblique impact tests. *Traffic Injury Prevention*, 14, 501–508.
<http://dx.doi.org/10.1080/15389588.2012.727217>.

McNally, D.S., Whitehead, S. (2013). A computational simulation study of the influence of helmet wearing on head injury risk in adult cyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 60, 15–23. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.07.011>.

Olivier, J., & Creighton, P. (2017). Bicycle injuries and helmet use: A systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology*, 46, 278–292.
<https://doi.org/10.1093/ije/dyw153>.

Olivier, J., Wang, J.J., Scott, W., & Grzebieta, R. (2014). Anti-helmet arguments: Lies, damned lies and flawed statistics. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 25, 10–23.

Radun, I., & Radun, J.E. (2021). Identiteetit tieliikenteessä [Road user identities] Liikenneturvan selvityksiä; no. 1/2021.

Ralph, K., Iacobucci, E., Thigpen, C. G., & Goddard, T. (2019). Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. *Transportation Research Record*, 2673, 663–671. <http://dx.doi.org/10.1177/0361198119825637>.

Rutherford, N. (2023, Feb 9). Safety plea after six pedestrians die in 13 days. *BBC Scotland News*. <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-64573254>

Scheffels, E., Bond, J., & Monteagut, L. E. (2019). Framing the Bicyclist: A Qualitative Study of Media Discourse about Fatal Bicycle Crashes. *Transportation Research Record*, 2673(6), 628–637. <http://dx.doi.org/10.1177/0361198119839348>.

Schumann, C. (2018). Is topic fatigue an international problem? Four theses. *Global Media Journal*, 8(2), 1–12. <http://dx.doi.org/10.22032/dbt.37780>.

te Brömmelstroet, M. (2020). Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic crashes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 100109. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trip.2020.100109>.

Vardi, I. (2012). Normalizing Accidents: Cars, Carnage, and the Disappearance of Social Problems [Doctoral dissertation]. Boston University, Boston.

Walker, A. (2019, Jan 4). Cycling UK angered by Highway Code's 'victim blaming' helmet advice. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2019/jan/04/cycling-uk-angered-by-highway-codes-victim-blaming-helmet-advice>

Walker, I., Tapp, A., & Davis, A. (2022, December 14). Motonormativity: How Social Norms Hide a Major Public Health Hazard. <https://doi.org/10.31234/osf.io/eqnmj>

Walker, I. (2007). Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. *Accident Analysis & Prevention*, 39, 417–425. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2006.08.010>.

WHO (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization.

WHO (2020). Cyclist safety: An information resource for decision-makers and practitioners. Geneva: World Health Organization.

Yen, H. & Krisher, T. (2022, Jan. 19). *NTSB chief to fed agency: Stop using misleading statistics*. <https://apnews.com/article/coronavirus-pandemic-business-health-national-transportation-safety-board-transportation-safety-6638c79c519c28bb4d810d06789a2717>