

Tyttöjen mopoilu

**Kyselytutkimus tyttöjen mopoilusta ja
mopoilun turvallisuudesta**

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, YY-Optima Oy

Tyttöjen mopoilu

Kyselytutkimus tyttöjen mopoilusta ja mopoilun turvallisuudesta

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, YY-Optima Oy

ALKUSANAT

Tutkimuksen tavoitteena on tuottaa tietoa tyttöjen mopoilun turvallisuudesta sekä tyttöjen ja poikien eroista turvallisuuden ja onnettomuuksien näkökulmasta. Tutkimus on jaettu kahteen osaan. Osassa A esitetään tyttöjen mopoiluun liittyvät keskeiset tulokset ja osassa B mopon käyttöön liittyviä taustatietoja.

Tutkimuksesta on vastannut Trafissa tarkastaja Erno Aholammi. Selvityksen ovat tehneet fil. lis. Anna Saarlo ja DI, VTM Seppo Lampinen YY-Optima Oy:stä.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvonta-tehtävistä, kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta ja edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä.

Helsingissä, 1 maaliskuuta 2012

Erno Aholammi

Asiantuntija

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Syftet med undersökningen är att producera information om hur säker flickors mopedkörning är samt om skillnader mellan flickor och pojkar när det gäller säkerhet och olyckor. Undersökningen är uppdelad i två delar. Del A presenterar de centrala resultaten gällande flickors mopedkörning och del B bakgrundsinformation kring mopedanvändning.

Expert Erno Aholammi ansvarade för undersökningen vid Trafiksäkerhetsverket. Utredningen utfördes av fil.lic. Anna Saarlo och dipl.ing., pol.mag. Seppo Lampinen vid YY-Optima Oy.

Trafiksäkerhetsverket (Trafi) ansvarar för reglering och övervakning av trafiksystemet, utvecklar aktivt trafiksystemets säkerhet samt främjar en miljövänlig trafik.

Helsingfors den 1. mars 2012

Erno Aholammi

Sakkunnig

Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

The goal of the study was to generate data on the safety of girls driving mopeds and the differences between boys and girls from the perspective of safety and accidents. The study is divided into two parts. Part A presents the primary results related to girls driving mopeds, and part B presents background information related to the use of mopeds.

At the Finnish Transport Safety Agency, Expert Erno Aholammi was responsible for the study. The study was performed by Anna Saarlo (Lic.Phil.) and Seppo Lampinen (M.Sc., M.Pol.Sc.) from YY-Optima Oy.

The Finnish Transport Safety Agency is responsible for regulating and supervising the transport system, actively improving its safety and promoting environmentally friendly traffic.

In Helsinki, 1. March 2012

Erno Aholammi

Adviser

The Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen taustat	13
2	Mopoilun turvallisuus – onnettomuustilastot	14
2.1	Henkilövahinko-onnettomuusmäärien kehitys.....	14
2.2	Onnettomuusmäärien muutos suhteessa mopojen määrän muutokseen	16
2.3	Mopokorttien lukumäärä	16
2.4	Tyttöjen mopoilun turvallisuustilanne tilastojen valossa	17
Osa A	18	
3	Tutkimuksen menetelmät ja rajaus.....	18
4	Tutkimuksen keskeiset tulokset: mopo-onnettomuudet ja niiden taustatekijät	19
4.1	Tyttöjen ja poikien erot onnettomuuksiin joutumisessa ja ajokokemuksessa.....	19
4.2	Tyttöjen ja poikien onnettomuusalttiuden erot	20
4.3	Onnettomuuksien taustatekijöitä.....	22
4.4	Asenteet heijastuvat mopon käyttöön ja ajotapoihin – tai päinvastoin.....	24
4.5	Onnettomuuteen joutuneet mopoilijat eivät eroa onnettomuuden välttäneistä.....	25
5	Johtopäätökset	25
6	Jatkotutkimustarpeet.....	27
Osa B: Taustatiedot	28	
7	Tiedot vastaajista	28
7.1	Nuoret mopoilijat	28
8	Mopon käyttö	30
8.1	Kuinka usein ja kuinka paljon mopoja käytetään	30
8.2	Turvallisuusvarusteiden käyttö.....	32
8.3	Mopon virittäminen	32
8.4	Onnettomuustyyppit	35
8.5	Turvallisuuteen liittyvät näkemykset	35
Liite 1: Kyselylomake.....	42	

TIIVISTELMÄ

Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ETSC on vastikään kiinnittänyt huomiota nuorten heikkoon liikenneturvallisuustilanteeseen. Tutkimuksen taustalla on tyttöjen mopo-onnettomuuksien lisääntyminen. Suomessa henkilövahinkoihin johtaneiden tyttöjen mopo-onnettomuuksien määrä on viimeisen kymmenen vuoden aikana yksitoistakertaistunut, kun samaan aikaan tyttöjen mopokorttien lukumäärä on seitsenkertaistunut.

Kyselytutkimuksen tavoitteena on ollut muodostaa käsitys tyttöjen mopoilun turvallisuudesta verraten myös tyttöjä ja poikia Tutkimuksessa tarkastellaan toisaalta mopo-onnettomuuksia mopoilijoiden itse kertomana ja toisaalta mopoilijoiden liikennekäyttäytymistä ja käsityksiä mopoilun turvallisuudesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä.

Tutkimuksen tuloksena todetaan, että tytöistä hieman suurempi osa kuin pojista on joutunut mopolla onnettomuuteen. Kaikista 18 vuotta täyttäneistä mopoilijoista noin 60 % on joutunut onnettomuuteen. Tyttöjen onnettomuusalttius on poikia suurempi, kun otetaan huomioon se, että tytöt ajavat mopolla vähemmän kuin pojat.

Tyttöjen turvallisuustilanne on huonompi huolimatta siitä, että tytöt tunnistavat mopolla ajamiseen liittyvät, esimerkiksi kelistä ja pimeydestä johtuvat ongelmat paremmin kuin pojat, tytöt ajavat vähemmän huonoissa olosuhteissa, tytöt eivät luota omaan ajotaitoonsa yhtä vahvasti kuin pojat ja tytöt virittävät mopojaan huomattavasti vähemmän; virittämisellä on selvä yhteys onnettomuusalttiuteen. Liikennekäyttäytyminenään, esimerkiksi ylinopeudet, punaisia päin ajaminen tai leikkiminen mopolla liikenteessä, ei selitä onnettomuuksia tyttöjen sen enempää kuin poikienkaan kohdalla.

Ainoa tästä tutkimuksesta selkeästi esiin nouseva tyttöjen suurempaa onnettomuusalttiutta selittävä ja ilmeisen merkittävä riskitekijä on kyyditseminen, joka tyttöjen kohdalla on yleisempää kuin pojilla. Nuoret eivät pidä kyyditsemistä ongelmana, mutta kyyditsemisen ja onnettomuusalttiuden välillä on tämän tutkimuksen mukaan vahva yhteys. Myös jutteleminen kyyditettävän kanssa on yhteydessä suurempaan onnettomuusalttiuteen. Lisäksi kyyditseminen on kaikkein yleisintä heti mopoian alettua 15-vuotiaana, kun ajokokemus on vähäisin. Voidaan olettaa, että kyyditsemistilanteissa lisääntyvä onnettomuusriskin kasvu on yhteydessä mopon hallinnan vaikeuteen.

Myös vastaajien esittämät onnettomuuksien kuvaukset viittaavat siihen, että tytöillä on selvästi poikia enemmän ongelmia mopon hallinnassa. Kaatumiset ovat selkeä esimerkki näistä onnettomuuksista. Mopon hallinnan puutteet korostuvat kyyditettäessä kaveria.

Tyttöjen vastauksissa tulevat vahvasti esille liukastumisen aiheuttamat kaatumiset, jotka muodostavat yleisimmän onnettomuustyyppin. Liukastumisen on useimmiten aiheuttanut joko irtosora (usein asfaltilla), harvemmin märkä ajoradan pinta tai jää.

Muita yleisimpiä onnettomuustyypppejä olivat mopon hallinnan menetys jarrutuksessa, väistötilanteissa ja mutkissa, myös liikenneympyröissä. Erilaisia liikennetilanteissa sattuneita onnettomuuksia ovat tyypillisesti itse aiheutetut peräänajot sekä törmäykset autoon.

SAMMANFATTNING

Europeiska trafiksäkerhetsrådet ETSC har nyligen uppmärksammat ungdomars dåliga situation när det gäller trafiksäkerhet. Bakgrunden till denna undersökning är det ökade antalet mopedolyckor bland flickor. Under de senaste tio åren har antalet mopedolyckor som lett till personskador ökat med elva gånger bland flickor i Finland, medan flickors mopedkort under samma tid har ökat med sju gånger.

Syftet med enkäten är att skapa en bild av hur säkert flickors mopedkörning är och samtidigt jämföra flickor och pojkar. Undersökningen granskar å ena sidan mopedolyckor utifrån mopedisternas egna beskrivningar och å andra sidan mopedisternas trafikbeteende och uppfattningar om mopedkörningens säkerhet och om de faktorer som påverkar denna.

Undersökningen visar att andelen flickor som har råkat ut för en mopedolycka är något större än andelen pojkar. Av alla mopedister som fyllt 18 har cirka 60 % råkat ut för en olycka. Om man beaktar att flickor inte åker lika mycket moped som pojkar är flickors olycksbenägenhet större än pojkars.

Utifrån materialet är flickors säkerhetssituation sämre trots att flickor bättre än pojkar identifierar problem som hänger samman med mopedkörning, t.ex. problem som beror på före eller mörker, flickor kör mindre i dåliga förhållanden, flickor inte litar på sin körförmåga lika mycket som pojkar och flickor trimmar sina mopeder betydligt mer sällan; det finns ett tydligt samband mellan trimmande och olycksbenägenhet. Inte heller trafikbeteendet – till exempel att köra för fort, köra mot rött eller leka med mopeden i trafiken – förklarar olyckorna, vare sig bland flickor eller bland pojkar.

Den enda riskfaktor som tydligt kommer fram i denna undersökning, som förklarar flickors högre olycksbenägenhet och uppenbarligen är en viktig faktor, är skjutsning, vilket är vanligare bland flickor än bland pojkar. Ungdomar ser inget problem i att skjutsa en kompis, men enligt denna undersökning finns det ett tydligt samband mellan skjutsning och olycksbenägenhet. Också att samtala med den man skjutsas är förknippat med en större olycksbenägenhet. Dessutom är skjutandet allra allmänast precis när mopedåldern inleds vid 15 års ålder, då körerfarenheten är som minst. Man kan anta att den ökade olycksrisken vid skjutsning är förknippad med svårigheter att hantera mopeden.

Också respondenternas olycksbeskrivningar antyder att flickor har klart större problem att hantera mopeden än pojkar. Vältolyckor är tydliga exempel på detta. Bristerna i förmågan att hantera mopeden accentueras när man skjutsas en kompis.

Vältning på grund av sladd framträder tydligt i flickornas svar; detta är den vanligast förekommande olyckstypen. Sladden uppstår oftast på lösgrus (ofta på asfalt), mer sällan på våt körbana eller is.

Andra allmänna olyckstyper var att förlora kontrollen över mopeden vid inbromsning, undanmanöver eller kurva, även i rondeller. Typiska olyckor i olika trafiksituationer är självförvållade påkörningar bakifrån eller kollisioner med bilar.

ABSTRACT

The European Transport Safety Council ETSC has recently taken note on the poor transport safety situation of the youth. The increase in accidents by girls driving mopeds is on the background of the study. In Finland, the number of accidents leading to personal injury by girls driving mopeds has increased eleven-fold over the last ten years, while the number of moped licences for girls has only increased seven-fold.

The goal of the questionnaire study was to form an idea of the safety of girls driving mopeds, also comparing girls to boys. On one hand, the study examines moped accidents as recounted by the moped drivers themselves, and on the other hand, the traffic conduct of moped drivers, and their opinions on the safety of moped driving and the affecting factors.

As the result of the study, it is found that a slightly larger share of girls has been in a moped accident when compared to boys. Around 60 % of all moped drivers 18 years of age have had an accident. The accident proneness of girls is larger than that of the boys, when considering that girls do not drive mopeds as much as boys.

According to the data, the safety situation of girls is poorer, regardless of the facts that girls identify the risks related to moped driving, such as poor driving conditions and darkness, better than boys, girls drive less in poor conditions, girls do not trust their own driving skills as much as boys do, and girls tune up their mopeds significantly more seldom; tuning up has a clear connection to accident proneness. Even traffic conduct, for example speeding, going through a red light, or playing with the moped amongst traffic, does not explain the accidents, neither for girls nor boys.

The only risk factor explaining the higher accident proneness of girls that clearly came up in this study, and apparently a very significant one, is giving rides, which is more common for girls than boys. The youths themselves do not consider giving a ride a problem, but according to this study, there is a strong link between giving rides and accident-proneness. The driver talking with the ride is also linked to a higher accident-proneness. In addition, giving rides is most common immediately after reaching the age of being allowed to drive a moped, at 15 years of age, when driving experience is at its lowest. It can be assumed, that the increased risk of accident during giving rides is connected to the difficulty of controlling the moped.

The accident descriptions by the respondents also indicate that girls have significantly more problems controlling their mopeds than boys do. Falling is a clear example of such accidents. Deficiencies in controlling the moped are emphasised when giving a ride to a friend.

Falling due to slipping came up strongly in the girls' responses, forming the most common accident type. The slipping was most often caused by loose gravel (often on asphalt), wet driving surface and ice more seldom.

Other common accident types were losing control of the moped during braking, evasive action and curves; also in roundabouts. Typical accidents in traffic formed self-inflicted rear-ending and collisions with cars.

1 Tutkimuksen taustat

Tutkimuksen taustalla on tyttöjen mopo-onnettomuuksien lisääntyminen. Tutkimuksessa tarkastellaan toisaalta mopo-onnettomuuksia mopoilijoiden itse kertomana ja toisaalta mopoilijoiden liikennekäyttäytymistä ja käsityksiä mopoilun turvallisuudesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä.

Kyselytutkimuksen tavoitteena on ollut muodostaa käsitys tyttöjen mopoilun turvallisuudesta verraten myös tyttöjä ja poikia. Kysely suunnattiin sekä tytöille että pojille vertailunäkökulman tuottamiseksi.

Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ETSC on vastikään kiinnittänyt huomiota nuorten heikkoon liikenneturvallisuustilanteeseen (Road Safety Pin, Flash 21). Raportissa todetaan, että nuorten (15-30 –vuotiaiden naisten ja miesten) kuolleisuus liikenneonnettomuuksissa on 69 % korkeampi kuin muun väestön, nuorten miesten kuolleisuus jopa 168 % korkeampi. Suomen kannalta tutkimuksessa on erityisen huomionarvoista se, että Suomessa nuorten liikennekuolemat ovat vähentyneet vuoden 2001 jälkeen vähemmän kuin EU-maissa keskimäärin – Romanian ja Puolan jälkeen kolmanneksi vähiten.

Vaikka ETSC:n selvityksessä on kyse yleisesti kaikkien liikennemuotojen turvallisuudesta, siinä on otettu esille myös mopoilun turvallisuus. Mopo-onnettomuuksien osuus kaikista nuorten liikennekuolemista on raportin mukaan 7 %. Suomessa kuolemaan johtaneita mopo-onnettomuuksia sattuu selvästi enemmän kuin esimerkiksi Ruotsissa tai Norjassa.

Suomessa on tehty aikaisemmin eräitä mopoiluun ja sen turvallisuuteen liittyviä tutkimuksia. Liikenneturva teki vuonna 2007 selvityksen *Mopoilu Suomessa*, joka perustuu suppeaan kyselyyn ja haastatteluihin. Selvityksessä käsiteltiin myös poikien ja tyttöjen eroja, mutta tyttöjen ja tyttöihin liittyvät näkökulmat eivät olleet tutkimuksessa painotetusti esillä. Vuonna 2011 Liikenneturva teki kyselytutkimuksen *Mopoilu ajokauden 2011 alkaessa*, joka samoin kuin edellinenkin Liikenneturvan tutkimus perustui suppeaan aineistoon. Mopoilun, pyöräilyn ja jalkakulun onnettomuuksia on tutkittu liikenneturvallisuutta käsitelleessä LINTU-ohjelmassa yhden sairaalan aineiston perusteella tutkimuksessa *Pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikennetapaturmat* (2008).

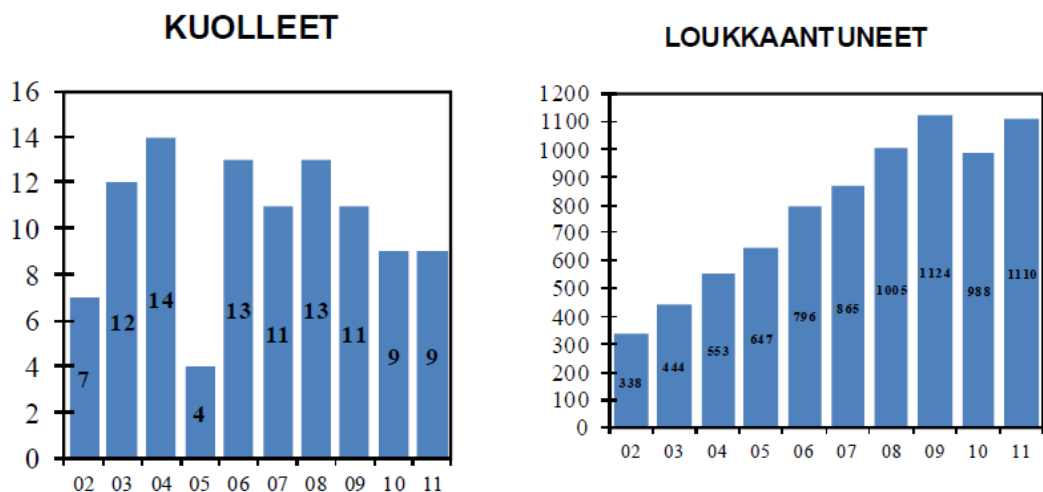


Kuva 1. Koulun parkkipaikka Naantalissa.

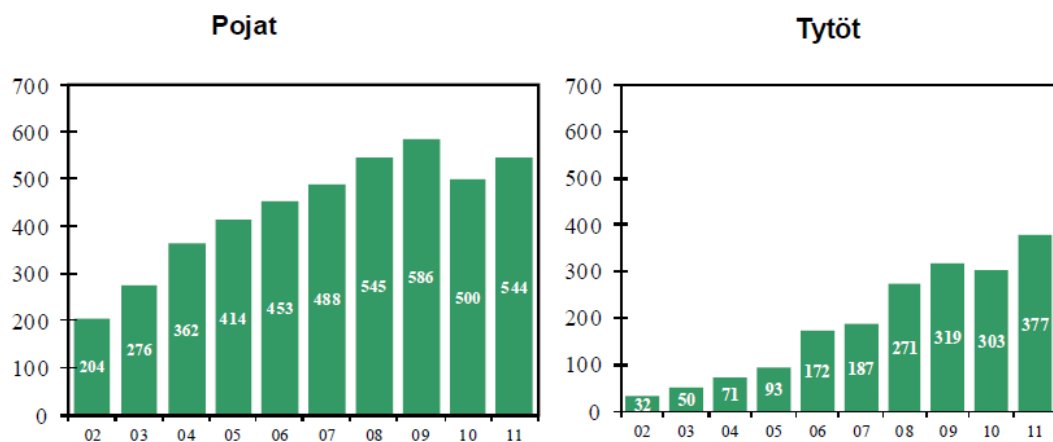
2 Mopoilun turvallisuus – onnettomuustilastot

2.1 Henkilövahinko-onnettomuusmäärien kehitys

Mopo-onnettomuuksissa on 2000-luvulla menehtynyt vuosittain keskimäärin kymmenkunta mopoilijaa. Kuolleiden määrässä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta suuntaan eikä toiseen, mutta loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä on lisääntynyt nopeasti 2000-luvun aikana. Loukkaantuneiden määrän kasvu koskee sekä tyttöjä että poikia, mutta poikien osalta kasvu näyttää viime vuosina taittuneen (kuva 3). Loukkaantuneiden tyttöjen määrä on lisääntynyt suhteellisesti paljon voimakkaammin kuin poikien: vuosituhannen vaihteen 50 henkilövahingon tasolta on viime vuosina noustu jo lähes 400:an.



Kuva 2. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet mopoilijat vuosina 2002–2011. (Lähde: Liikenneturva.)



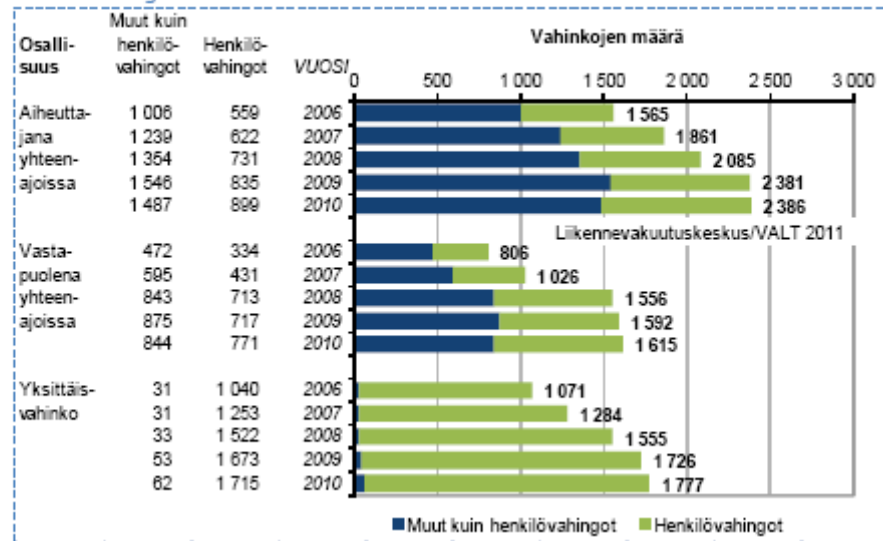
Kuva 3. 15–17-vuotiaitten poikien ja tyttöjen henkilövahingot mopoilijoina vuosina 2002–2011. (Lähde: Liikenneturva, tilastokatsaus 2.2.2012)

Liikenneturvan tietojen mukaan kaikista mopoilijoista vuosina 2002–2011 kuolleista 57 prosenttia ja loukkaantuneista 83 prosenttia oli 15–24-vuotiaita.

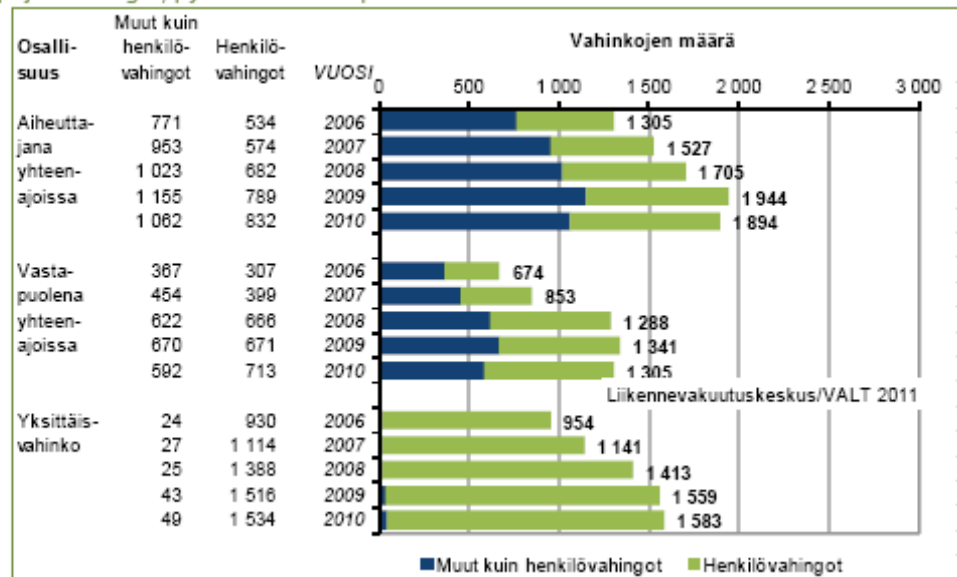
Liikennevakuutuskeskuksen tilastojen mukaan (kuva 4)

- henkilövahinkoihin johtaneista mopo-onnettomuuksista noin puolet on yksittäisvahinkoja,
- yhteenajoissa mopo on huomattavasti useammin aiheuttajana kuin vasta-puolena,
- pysäköintialueilla tapahtuu suhteellisen paljon omaisuusvahinkoja, mutta vähän henkilövahinkoja.

Mopojen kaikki vahingot



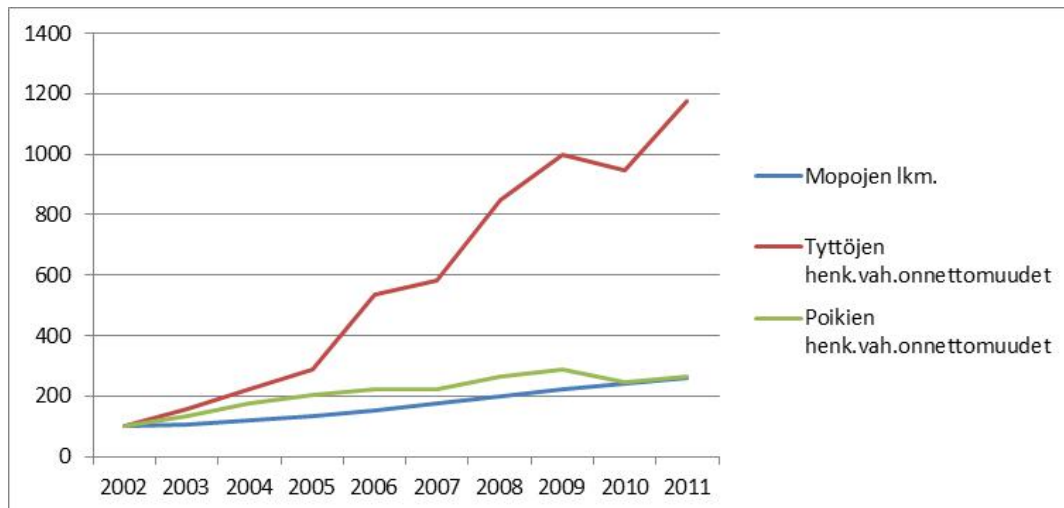
Mopojen vahingot, pysäköintialueet poistettu



Kuva 4. Mopojen vahingot vakuutustilastojen mukaan. (Lähde: Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2010. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.)

2.2 Onnettomuusmäärien muutos suhteessa mopojen määrän muutokseen

Viimeisen kymmenen vuoden aikana, vuosina 2002–2011, mopojen määrä on kasvanut 2,6-kertaiseksi. Samana ajanjaksona poikien mopo-onnettomuuksien on kasvanut suhteellisesti yhtä paljon (2,7-kertaiseksi), mutta tyttöjen onnettomuuksien määrä 11,8-kertaiseksi.



Kuva 5. Tyttöjen ja poikien mopohenkilövahinko-onnettomuuksien ja mopojen lukumäärän suhteellinen muutos vuosina 2002–2011.

2.3 Mopokorttien lukumäärä

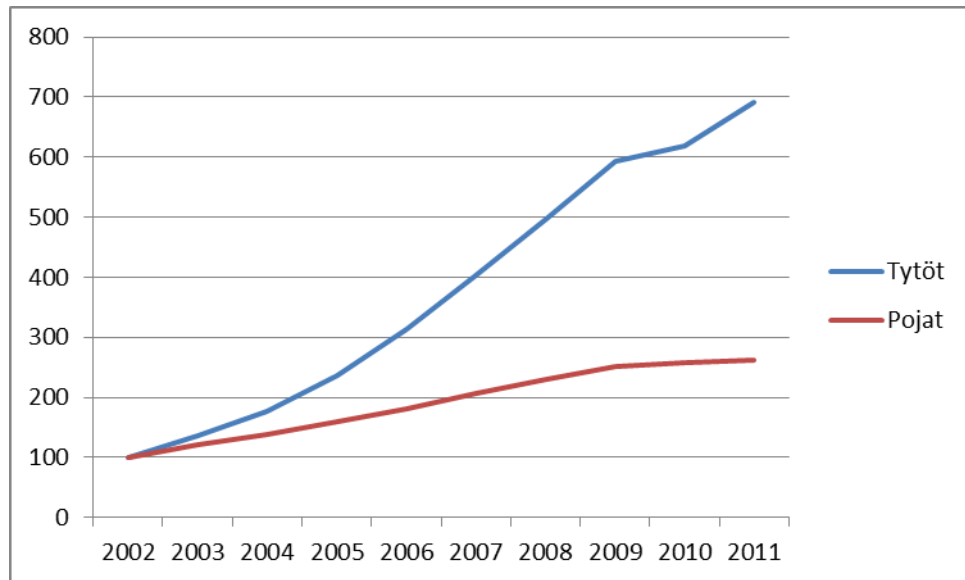
Mopokortteja oli vuoden 2011 puolivälissä yhteensä 95 950, joista naisilla hieman alle puolet, 46 580.

Tyttöjä ja poikia on mopokortin nuorissa haltijoissa jotakuinkin yhtä paljon.

Taulukko 1. Mopokorttien (M-luokka) lukumäärä 30.6.2011. (Lähde: Trafi)

Ikä	Naiset	Miehet	Yhteensä
15 vuotta	12 195	13 095	25 290
16 vuotta	14 166	14 589	28 755
17 vuotta	13 043	12 649	25 692
18 vuotta	4 095	4 266	8 361
Yhteensä	43 499	44 599	88 098

Mopokorttien lukumäärä on lisääntynyt nopeasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tyttöjen mopokorttien määrä on seitsenkertaistunut.



Kuva 6. Tyttöjen ja poikien mopokorttien (M-ajokorttiluokka) lukumäärän suhteellinen muutos vuosina 2002–2011.

2.4 Tyttöjen mopoilun turvallisuustilanne tilastojen valossa

Viimeisen kymmenen vuoden aikana mopojen lukumäärä on 2,6-kertaistunut. Samalla ajanjaksolla poikien mopokorttien lukumäärä ja poikien henkilövahinkoihin johtaneiden mopo-onnettomuuksien lukumäärä on kasvanut hyvin tarkasti samassa suhteessa.

Tyttöjen osalta muutos on hyvin toisennäköinen: tyttöjen mopokorttien lukumäärä on seitsenkertaistunut ja henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä 11-kertaistunut. Tyttöjen mopoilu on siis yleistynyt voimakkaasti, mutta vielä enemmän ovat lisääntyneet tyttöjen mopo-onnettomuudet.

Mopokorttien lukumäärästä kasvusta ei voi suoraan päätellä, kuinka paljon tyttöjen mopoilu on lisääntynyt. Siitä ei sen vuoksi voi myöskään päätellä tyttöjen ja poikien turvallisuustilanteen kehityksen eroja.

Tämän raportin osassa A analysoidaan tyttöjen mopoilun turvallisuustilannetta ja onnettomuuksien taustatekijöitä kyselytutkimuksen perusteella sekä vertaillaan tyttöjä mopoilijoina poikiin.

Osa A

3 Tutkimuksen menetelmät ja raja

Tutkimus perustuu 15 - 18 -vuotiaille mopon haltijoille kohdistettuun kyselyyn. Kyselyn otos oli 5 000 henkilöä. Kyselyyn vastasi runsaat 1.600 henkilöä. Vastausprosentti oli 33 %.

Otos perustui syntymävuoden (1992 jälkeen syntyneet) mukaan kohdennettuun satunnaisotantaan, joka perustui Itellan postinumerojakoon. Pohjois-, Väli- ja Etelä-Suomesta poimittiin suhteessa rekisteröityjen mopojen määrään saman veran kohderyhmän mopoilijoita.

Kysely tapahtui kohdennettuna nettikyselynä lokakuussa 2011. Tieto kyselystä lähetettiin postitse Trafín rekisteritietojen perusteella vuosina 2008 - 2011 rekisteröityjen mopojen haltijoille (1250 per vuosi). Tyttöjen ja poikien määrä oli otoksessa yhtä suuri (625 tyttöä ja 625 poikaa/vuosi). Kysely suunnattiin sekä tytöille että pojille vertailunäkökulman tuottamiseksi.

Kyselyllä selvitettiin ensisijaisesti mopon käyttöä ja käyttäjien käsityksiä mopon turvallisuudesta. Vastaajilta kysyttiin myös heidän kokemuksiaan onnettomuuksista. Kyselylomake on esitetty liitteessä 1.

Nettikysely osoittautui toimivaksi tavaksi toteuttaa nuorille suunnattu kysely. Yksittäisiä vastauksia tarkasteltaessa voitiin todeta, että kyselyyn on vastattu asiallisesti, eikä selvästi pilailumielellä esitettyjä vastauksia voitu todeta.

Vastaajien taustatiedot on esitetty osassa B luvussa 7.

4 Tutkimuksen keskeiset tulokset: mopo-onnettomuudet ja niiden taustatekijät

4.1 Tyttöjen ja poikien erot onnettomuuksiin joutumisessa ja ajokokemuksessa

Kahdeksantoista vuoden ikään mennessä kuusi kymmenestä mopoilijasta on joutunut onnettomuuteen, tytöistä hieman suurempi osa kuin pojista.

Tytöistä 18 ikävuoteen mennessä lähes kaksi kolmasosaa on ollut mopo-onnettomuudessa, pojista lähes 60 %. Kaikista kyselyyn vastanneista 15–18-vuotiaista mopoilijoista lähes puolet (48 %) ilmoitti joutuneensa onnettomuuteen.

Onnettomuuksien vakavuudesta ei tämän kyselyn perusteella voi tehdä johtopäätöksiä. Tässä tutkimuksessa onnettomuuksiksi katsottiin myös sellaiset tapahtumat – tyypillisesti kaatumiset – jotka eivät välttämättä ole johtaneet henkilö- tai merkittäviin aineellisiin vahinkoihin.

Tutkimuksella ei myöskään selvitetty, kuinka paljon onnettomuuksia yhdelle kuljettajalle on sattunut.

Onnettomuuksista iso osa tapahtuu sekä tytöille että pojille jo 15-vuotiaana.

Aloittelevista 15-vuotiaista mopoilijoista, sekä tytöistä että pojista, 40 % on joutunut onnettomuuteen.

Seuraavassa ikäluokassa 16-vuotiaissa vastaava osuus lähentelee jo 60 %.

Poikien osuus ei kasva enää oleellisesti tämän jälkeen, sen sijaan tytöillä 18-vuotiaissa onnettomuuteen joutuneiden osuus on lähes kaksi kolmasosaa.

Kyselyyn annetut vastaukset, jotka kertovat kaikista, myös pelkkiin aineellisiin vahinkoihin johtaneista onnettomuuksista, ovat hyvin samansuuntaisia kuin henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia koskevat tilastot: mopo-onnettomuuksista huomattava osa sattuu jo 15-vuotiaille.

Tytöjen ajokokemus (ajosuoritteella mitattuna) on vähäisempää kuin poikien. Tyttöjen pienempi ajosuorite ei kuitenkaan heijastu onnettomuuksiin niin, että onnettomuuteen joutuneitten tyttöjen osuus olisi pienempi kuin poikien.

Ajosuoritteen eroa ei pysty täsmällisesti päättelemään tämän tutkimuksen aineistosta. Kyselyn perusteella voidaan kuitenkin tehdä se johtopäätös, että pojat ajavat enemmän kuin tytöt. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että

- harvemmat tytöt käyttävät mopoa päivittäin (tytöistä puolet, pojista kaksi kolmasosaa),
- harvemmin kuin viikoittain mopoaan käyttää tytöistä viidesosa (21 %), pojista kymmenesosa (10 %),
- pienempi osa tytöistä mopoilee ympäri vuoden (tytöistä 7 %, pojista 29 %), ja että

- osan vuotta mopoa käyttävien ryhmässä pojat aloittavat mopokauden keskimääräisesti tyttöjä aikaisemmin (molemmat useimmiten huhtikuussa) ja lopettavat keskimääräisesti tyttöjä myöhemmin (pojat useimmiten marraskuussa, tytöt lokakuussa).

Pojat myös arvioivat ajomääränsä suuremmaksi kuin tytöt: tytöistä yli 1.000 kilometriä vuodessa ilmoitti ajavansa 55 %, pojista 80 %.

Mopon käyttö on suurimmillaan heti mopoiluian alussa 15-vuotiaana sekä tytöillä että pojilla.

Tytöjen ja poikien välinen ero on selvä myös 15-vuotiaiden ikäryhmässä. Päivittäin mopoaan käyttää tytöistä hieman yli 60 %, pojista lähes 80 %. Mopon käyttö vähenee iän karttuessa ja romahtaa 18-vuotiaana. Kyselyyn vastanneista 18-vuotiaista sekä tytöistä että pojista vain kymmenesosa käyttää mopoaan päivittäin.

4.2 Tyttöjen ja poikien onnettomuusalttiuden erot

Tytöistä suurempi osa kuin pojista on joutunut onnettomuuteen, kun on kyydittänyt kaveria tai ollut kyyditettävänä. Tytöt myös kyyditsevät kaveria enemmän kuin pojat.

Tytöistä 13 % on joutunut onnettomuuteen, kun kaveri on ollut kyydissä, pojista 9 %.

Tytöistä 9 % on joutunut onnettomuuteen kyydissä olleessaan, pojista 4 %.

Yksin ajaessa tytöistä pienempi osa (36 %) on joutunut onnettomuuteen kuin pojista (41 %).

Sillä, pitääkö nuori kyyditsemistä vaarallisempana kuin yksin ajamista vai ei, ei ole suoraa yhteyttä siihen, missä määrin tytöt tai pojat ovat joutuneet onnettomuuteen.

Kyyditsemisen ja onnettomuusalttiuden välillä on vahva yhteys

Kaikista kyselyyn vastanneista (sekä tytöistä että pojista), jotka ovat kyydittäneet kaveria, lähes puolet (48 %) on joutunut onnettomuuteen. Niistä, jotka eivät ole kyydittäneet kaveria, on puolestaan kolmasosa (32 %) joutunut onnettomuuteen. Jälkimmäisen ryhmän pienuudesta johtuen (N= 30) yhteystä ei voi kuitenkaan tehdä kovin varmoja johtopäätöksiä.

Kaikkein kokemattomimmat kuljettajat kyyditsevät eniten.

Melkein kaikki kyyditsevät kaveria mopolla, tytöistä 95 % ja pojista 93 %. Jo 15-vuotiaana tytöistä 19 % kyyditsee päivittäin kaveria, pojista 14 %. Kyyditseminen vähenee iän lisääntyessä.

Tytöillä ja pojilla on kuitenkin samankaltainen käsitys kyyditsemisen turvallisuudesta. Noin 60 % oli eri tai melko eri mieltä väitteen kanssa, että kaverin kyyditseminen on yhtä turvallista kuin yksin ajaminen. Käsitykset kyyditsemisen turvallisuudesta vaihtelevat myös iän mukaan hyvin samankaltaisesti tytöillä ja pojilla: usko kyyditsemisen turvallisuuteen on vahvimmiltaan 16-vuotiaiden kohdalla; sen jälkeen kyyditsemistä turvattomana pitävien osuus kasvaa.

Tyttöjen kohdalla vaikeampi liikkumisympäristö heijastuu onnettomuuteen joutuneiden määrään vahvemmin kuin poikien kohdalla.

Kaupunkikeskustoissa asuvista tytöistä 59 % on joutunut onnettomuuteen; muilla aluetyypeillä alle puolet (esikaupungit, pienet kaupungit ja taajamat, haja-asutusalueet).

Poikien kohdalla aluetyyppien välillä ei ole oleellisia eroja. Myös poikien kohdalla onnettomuuksiin joutuneiden pienin osuus on haja-asutusalueilla asuvilla, 45 %.

Useimmat läpi vuoden mopoilevat joutuvat onnettomuuksiin kuin ne, jotka pitävät talvella taukoa.

Myös talvisin mopoilevista tytöistä 60 % on joutunut onnettomuuteen, kun talvisin taukoa pitävillä tytöillä vastaava osuus vajaa puolet (47 %). Pojilla vastaavat osuudet ovat 54 % ja 45 %.

Talvirenkailla ajavat ovat vähemmän onnettomuusalttiita.

Tytöistä, jotka ajavat läpi vuoden ja käyttävät talvirenkaita, on 45 % joutunut onnettomuuteen. Niistä, jotka eivät käytä talvirenkaita, onnettomuuteen on joutunut 55 %.

Tyttöjen ja poikien välillä ei tässä suhteessa ole eroja: pojilla vastaavat osuudet ovat samat 45 % ja 55 %.

Useimmat paljon mopoilevat joutuvat onnettomuuksiin kuin ne, jotka ajavat vähän

Vuosittain alle 500 kilometriä ajavista tytöistä 42 % ja 45 % pojista on joutunut onnettomuuteen. Vuosittain yli 5.000 kilometriä ajavista tytöistä onnettomuuteen on joutunut 62 % ja pojista 54 %.

On luontevaa päätellä, että ajosuoritteen kasvaessa myös onnettomuusalttius kasvaa. Edellä olevat luvut viittaavat siihen, että korrelaatio ei ole lähelläkään lineaarista, koska jo vähäisillä ajokilometreillä huomattava osa mopoliijoista, noin 40 %, on joutunut onnettomuuteen. Koska tämän tutkimuksen perusteella ei ole käytettävissä täsmällistä tietoa ajosuoritteesta, tässä yhteydessä ei ole myöskään mahdollista tehdä täsmällisiä johtopäätöksiä onnettomuusalttiuden ja ajosuoritteen välisistä yhteyksistä.

Mopon virittämällä ja onnettomuusalttiudella on vahva yhteys

Mopoaan virittäneistä tytöistä lähes neljä viidesosaa (78 %) on joutunut onnettomuuteen. Laillisella mopolla ajavista onnettomuuteen on joutunut alle puolet (45 %).

Pojilla vastaavat osuudet ovat 61 % ja 41 %.

Kyselyn tuloksista ei voi päätellä, johtuuko mopoaan virittäneiden suurempi onnettomuusaste mopon virittämisestä tai mahdollisesti mopoaan virittäneiden erilaisista liikenneasenteista.

Kyyditettävän kanssa jutteleminen korreloi onnettomuusalttiuden kanssa

Kyyditettävän kanssa juttelevista tytöistä on noin puolet (51 %) joutunut onnettomuuteen, kun taas niistä, jotka eivät juttele ajon aikana, onnettomuuteen on joutunut runsaat neljä kymmenesosaa (42 %). Pojilla vastaavat osuudet ovat samat kuin tytöillä.

Aineistosta ei voi kuitenkaan tehdä varmasti sitä johtopäätöstä, että onnettomuuksia tapahtuisi kyyditettävän kanssa jutteleminen vuoksi. Kyse voi olla myös esimerkiksi siitä, että kyyditettävän kanssa juttelevat mopoilijat toimivat muutenkin ajaessaan niin, että joutuvat muita useammin onnettomuuteen.

4.3 Onnettomuuksien taustatekijöitä

Suurempi osa tytöistä kuin pojista pitää ajoa liukkaalla, pimeässä tai sateessa ongelmallisena.

Käsitykset vaikeiden olosuhteiden ongelmallisuudesta¹ poikkeavat selvästi tyttöjen ja poikien kesken. Erot ovat tilastollisesti merkitseviä.

Ikäluokittain sekä tytöillä että pojilla käsitykset vaikeiden olosuhteiden ongelmallisuudesta muuttuvat pääsääntöisesti niin, että suurimmillaan osuus on 15-vuotiailla.

Toisaalta myös mopon käytössä vaikeissa olosuhteissa on eroja: pienempi osa tytöistä ajaa vaikeissa olosuhteissa.

Huomattavasti suurempi osa tytöistä ei aja lainkaan liukkaalla: viidesosa tytöistä ilmoitti, että he eivät aja lainkaan liukkaalla, kun poikien vastaava osuus on alle kymmenesosa.

Tytöt jättävät suhteellisen tasaisesti ajamatta asuinalueen tyypistä riippumatta. Pojista sen sijaan haja-asutusalueilla liukkaalla ajamatta jättävien osuus on 14 %, mutta erilaisissa kaupunki- ja taajamaympäristöissä vain 5-6 %.

Sateella ajamatta jättävien osuudet ovat pojilla noin 5 % ja tytöillä noin 10 %.

Onnettomuustilastojen perusteella risteystilanteet ovat kaikkein vaarallimpia mopoilijoille. Kyselyn tulosten perusteella nuoret mopoilijat, erityisesti pojat, pitävät risteystilanteita kuitenkin vähemmän ongelmallisina kuin huonoja ajo-olosuhteita.

Tyttöjen ja poikien välillä on tässä suhteessa selvä, tilastollisesti merkitsevä ero, joka korostuu iän lisääntyessä. Tytöt siis pitävät risteystilanteita itselleen selvästi ongelmallisempina kuin pojat.

Kysyttäessä ajoradalla ajamisen ja kaistanvaihdon ongelmallisuutta vastaukset olivat hyvin samankaltaisia kuin risteystilanteiden kohdalla. Myös tämän kysymyksen kohdalla tyttöjen ja poikien välinen ero on tilastollisesti merkitsevä.

¹ Kyselyssä käytettiin sanaa ”ongelmallisuus”, ei esim. ”vaarallisuus”

Sallitulla kevyen liikenteen väylällä ajamista ei yleisesti pidetä ongelmallisena.

Tytöistä runsaat 40 % ja pojista runsaat puolet on sitä mieltä, että sallitulla kevyen liikenteen väylällä ajaminen ei ole koskaan ongelmallista. Käsitykset ovat samansuuntaisia asuinalueen tyypistä riippumatta.

Verrattuna muiden liikenteessä mukana olevien aiheuttamiin uhkiin kyyditsemistä ei pidetä isona ongelmana.

Ylivoimaisesti suurimpana uhkatekijänä nähdään autot, niin henkilöautot kuin raskaat ajoneuvot. Toisia mopoja pitää uhkatekijänä noin viidesosa, polkupyöräilijöitä vajaa viidesosa ja jalankulkijoita runsas kymmenesosa. Kyyditsemistä pitää uhkatekijänä vain joka kahdeskymmenes.

Liikenneturvan vuonna 2011 tekemässä tutkimuksessa tulokset kyyditsemisen turvallisuutta koskevista käsityksistä ovat samansuuntaiset.

Itseään keskimääräistä parempina kuljettajina pitävistä tytöistä harvemmat ovat joutuneet onnettomuuteen

Niistä tytöistä, jotka pitävät itseään omaan sukupuoleensa verrattuna keskimääräistä parempina kuljettajina, 44 % on joutunut onnettomuuteen. Niistä, jotka eivät pidä itseään keskimääräistä parempina, 50 % on joutunut onnettomuuteen.

Pojilla asetelma on päinvastainen: itseään omaan sukupuoleensa verrattuna keskimääräistä parempina kuljettajina pitävistä 48 % on joutunut onnettomuuteen, kun taas niistä, jotka eivät pidä itseään keskimääräistä parempina, onnettomuuteen on joutunut 43 %.

Tyttöjen käsityksellä omien taitojen rajallisuudesta liukkaalla kelillä tai pimeällä on yhteys onnettomuusalttiuteen

Niistä tytöistä, jotka sanoivat liukkaalla ajamisen olevan useimmiten ongelmallista, 55 % on joutunut onnettomuuteen. Niistä, jotka sanoivat, ettei liukkaalla ajaminen on joskus ongelmallista, 43 % on joutunut onnettomuuteen.

Pojilla vastaava osuus on molemmissa ryhmissä 47 %. Pojista, jotka vastaavat, että ajaminen liukkaalla ei ole koskaan ongelmallista, vain 36 % prosenttia on joutunut onnettomuuteen. (Tytöillä viime mainittu ryhmän koko on liian pieni tuloksen esittämiseksi.)

Vastaukset pimeällä ajamisen ongelmallisuudesta yhteydestä onnettomuusalttiuteen on samansuuntainen kuin liukkaalla ajossa. Useimmiten ajamista ongelmallisena pitävistä tytöistä onnettomuuteen on joutunut 54 %, joskus ongelmallisena pitävistä 48 % ja ei koskaan ongelmallisena pitävistä 42 %.

Pimeällä ajossa myös poikien osalta tulos oli samansuuntainen, eli vastaavaa yhteyttä kuin tytöillä ei voitu havaita.

4.4 Asenteet heijastuvat mopon käyttöön ja ajotapoihin – tai päinvastoin

Päivittäin mopoa käyttävät ovat näkemyksiltään ja liikennekäyttäytymiseltään erilaisia verrattuna mopoa harvemmin käyttäviin.

Päivittäin mopoa käyttävistä

- muita suurempi osa on sitä mieltä, että kyyditseminen on yhtä turvallista kuin yksin ajaminen
- muita suurempi osa on mielestään muita parempia mopokuskeja
- muita suurempi osa on virittänyt mopoaan
- muita suurempi osa on ajanut ylinopeutta
- muita suurempi osa on ajanut jalkakäytävällä tai pyörätiellä
- muita suurempi osa on ajanut päin punaista
- muita suurempi osa on ajanut mielestään vaarallisesti yllytyksestä ja leikkinyt liikenteessä
- muita pienempi osa on varannut kypärän kyyditettävälle
- muita pienempi osa on pelännyt itse ajaessaan.

Päivittäin mopoa käyttävistä verrattuna mopoa harvemmin käyttäviin

- yhtä suuri osa kuin muistakin on pelännyt mopon kyydissä
- yhtä suuri osa kuin muistakin on kokenut olevansa vaaraksi muille liikenteessä.

Harvemmin kuin viikoittain mopoa käyttävät suhtautuvat muita varovaisemmin vaikeisiin ajo-olosuhteisiin. Heistä

- muita selvästi suurempi osa ei aja lainkaan liukkaalla (29,5/19,3/9,5 %) (harvemmin/viikoittain/päivittäin),
- muita selvästi suurempi osa ei aja lainkaan pimeällä (6,2/1,5/0,4 %),
- muita selvästi suurempi osa ei aja lainkaan pimeällä (7,0/1,7/0,6 %),

Edellä luvussa 4.2 on todettu, että mopon virittämisellä ja onnettomuusalttiudella on vahva yhteys.

Mopoaan virittäneet poikkeavat näkemyksiltään ja liikennekäyttäytymiseltään mopoa harvemmin käyttävistä. Tyttöjen ja poikien näkemykset ja toiminta ovat mopoaan virittäneiden ja virittämättömien ryhmissä hyvin samansuuntaiset, vaikka poikien toiminnassa esiintyykin hieman tyttöjä enemmän mopoilun turvallisuuden kannalta ei-toivottuja piirteitä.

Mopoaan virittäneet (verrattuna niihin, jotka eivät ole virittäneet)

- ovat varanneet harvemmin kypärän myös kyyditettävälle (ero sekä tytöillä että pojilla noin 10 %-yksikköä),
- ovat useammin sitä mieltä, että he ovat omaan sukupuoleensa verrattuna keskimääräistä parempia kuskeja (tytöistä noin 70 %, pojista lähes 80 %),

- ovat huomattavasti useammin ajaneet ylinopeutta (mikä luonnollisesti on virittämisen tarkoituskin); mopoaan virittäneistä tytöistä lähes puolet ja pojista melkein kaksi kolmasosaa sanoo yksin ajaessaan ajaneensa usein ylinopeutta,
- ajavat useammin päin punaista liikennevaloa; mopoaan virittäneistä sekä tytöistä että pojista noin puolet sanoo ajaneensa ainakin joskus päin punaista, kun vastaava osuus mopoaan virittämättömistä tytöistä ja pojista on noin neljäsosa,
- leikkivät useammin mopollaan liikenteessä; mopoaan virittäneistä tytöistä vajaa viidennes ja pojista runsas viidennes ilmoittaa tehneensä näin ainakin joskus, kun vastaava osuus mopoaan virittämättömistä tytöistä on vajaa kymmenesosa ja pojista runsas kymmenesosa
- toteavat useammin olleensa vaaraksi muille liikenteessä: mopoaan virittäneistä tytöistä vajaa neljännes ja pojista runsas neljännes ilmoittaa näin tapahtuneen ainakin joskus, kun vastaava osuus mopoaan virittämättömistä sekä tytöistä että pojista on vajaa viidennes.

4.5 Onnettomuuteen joutuneet mopoilijat eivät eroa onnettomuuden välttäneistä

Onnettomuuteen joutuneiden näkemykset ja liikennekäyttäytyminen ryhmänä poikkeaa hyvin vähän sekä tyttöjen että poikien osalta niistä, jotka eivät ole joutuneet onnettomuuteen.

Ainoa selvästi havaittava ero onnettomuuteen joutuneissa tytöissä on verrattuna onnettomuuden välttäneisiin se, että onnettomuuteen joutuneista pienempi osa (runsas 60 %) pitää itseään keskimääräistä parempana kuljettajana kuin onnettomuuden välttäneistä (lähes 80 %).

Ainakin joskus ylinopeutta ajaneita on kummassakin ryhmässä runsas 70 %, usein ylinopeutta ajaneita melkein neljännes. Tyttöjen ja poikien välillä ei ole tässä suhteessa eroa.

Päin punaista liikennevaloa on ajanut ainakin joskus noin 30 % kummastakin ryhmästä. Tyttöjen ja poikien välillä ei ole tässäkään suhteessa eroa.

Noin 30 % kummastakin ryhmästä, niin tytöistä kuin pojistakin, ilmoittaa leikkineensä ainakin joskus liikenteessä.

Tytöistä viidesosa ja pojista hiukan vähemmän ilmoittaa kokeneensa, että he ovat olleet ainakin joskus liikenteessä vaaraksi muille. Onnettomuuteen joutuneiden ja onnettomuuden välttäneiden välillä ei ole tässäkään eroa.

5 Johtopäätökset

Tytöistä hieman suurempi osa kuin pojista on joutunut mopolla onnettomuuteen. Tyttöjen onnettomuusalttius on poikia suurempi, kun otetaan huomioon se, että tytöt ajavat mopolla vähemmän kuin pojat. (Tässä kyselytutkimuksessa ei pyritty selvittämään onnettomuuksien vakavuutta.)

Kun tyttöjen mopoilua arvioidaan liikennekäyttäytymisen ja erilaisiin vaikeisiin olosuhteisiin liittyvien vastausten perusteella, olisi syytä olettaa, että tytöt ovat

turvallisempia kuljettajia kuin pojat. Tyttöjen turvallisuustilanne on kuitenkin huonompi huolimatta siitä, että

- tytöt tunnistavat mopolla ajamiseen liittyvät, esimerkiksi kelistä ja pimeydestä johtuvat ongelmat paremmin kuin pojat,
- tytöt ajavat vähemmän huonoissa olosuhteissa,
- tytöt eivät luota omaan ajotaitoonsa yhtä vahvasti kuin pojat ja
- tytöt virittävät mopojaan huomattavasti vähemmän; virittämisellä on selvä yhteys onnettomuusalttiuteen.

Onnettomuuteen joutuneet tytöt niin kuin pojatkin poikkeavat ryhmänä hyvin vähän niistä, jotka eivät ole joutuneet onnettomuuteen, kun tarkastellaan heidän käsitänsä turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä ja käyttämistään liikenteessä. (Mopoaan virittäneet muodostavat oman onnettomuusalttiimman ryhmänsä.) Myöskään tyttöjen ja poikien välillä ei ole havaittavissa eroja, kun vertaillaan onnettomuuteen joutuneita ja niistä välttyneitä ryhminä.

Ainoa tästä tutkimuksesta selkeästi esiin nouseva tyttöjen suurempaa onnettomuusalttiutta selittävä ja ilmeisen merkittävä riskitekijä on kyyditseminen, joka tyttöjen kohdalla on yleisempää kuin pojilla. Nuoret eivät pidä kyyditsemistä ongelmana, mutta kyyditsemisen ja onnettomuusalttiuden välillä on tämän tutkimuksen mukaan vahva yhteys. Myös jutteleminen kyyditettävän kanssa on yhteydessä suurempaan onnettomuusalttiuteen (vaikka ei välttämättä syy). Lisäksi kyyditseminen on kaikkein yleisintä heti mopoian alettua 15-vuotiaana, kun ajokokemus on vähäisin. Voidaan olettaa, että kyyditsemistilanteissa lisääntyvä onnettomuusriskin kasvu on yhteydessä mopon hallinnan vaikeuteen.

Myös vastaajien esittämät onnettomuuksien kuvaukset viittaavat siihen, että tytöillä on selvästi poikia enemmän ongelmia mopon hallinnassa. Kaatumiset ovat selkeä esimerkki näistä onnettomuuksista. Mopon hallinnan puutteet korostuvat kyyditettäessä kaveria.

Sekä onnettomuustilastot että tämä kyselytutkimus osoittavat, että onnettomuuksia sattuu erityisen paljon 15-vuotiaille, joiden ajokokemus on vähäinen.

Nuorten käsitykset mopoilun turvallisuudesta muuttuvat iän myötä: mopoilun turvallisuuteen suhtaudutaan kriittisemmin iän lisääntyessä.

Tyttöjen vastauksissa tulevat vahvasti esille liukastumisen aiheuttamat kaatumiset, jotka muodostavat yleisimmän onnettomuustyyppin. Liukastumisen on useimmiten aiheuttanut joko irtosora (usein asfaltilla), harvemmin märkä ajoradan pinta tai jää.

Muita yleisimpiä onnettomuustyypppejä olivat mopon hallinnan menetys jarrutuksessa, väistötilanteissa ja mutkissa, myös liikenneympyröissä.

Erilaisia liikennetilanteissa sattuneita onnettomuuksia ovat tyypillisesti itse aiheutetut peräänajot sekä törmäykset autoon (vastaajien mukaan useimmiten auton aiheuttamana). Suhteellisen vähän tuli esiin törmäyksiä polkupyörien kanssa tai mopojen kesken.

6 Jatkotutkimustarpeet

Tämä tutkimus antaa vastauksia kysymyksiin tyttöjen ja poikien mopoilun turvallisuuden eroista. Sen sijaan kyselyn tuloksista ei voi päätellä selkeitä syitä tyttöjen mopo-onnettomuuksien lisääntymiselle, koska tyttöjen mopoilun määrän kasvusta ei ole tietoa. On mahdollista vaikka ei ehkä kovin todennäköistä, että kasvu johtuu yksinkertaisesti tyttöjen mopoilun lisääntymisestä.

Toisaalta tutkimuksen tulokset osoittavat, että mopoilevien tyttöjen turvallisuustilanne on huonompi kuin poikien. onnettomuusalttiuden (onnettomuusasteiden) eron suuruutta ei voi kuitenkaan täsmällisesti määrittää ilman tietoa mopoilun suoritteesta (ajokilometreistä).

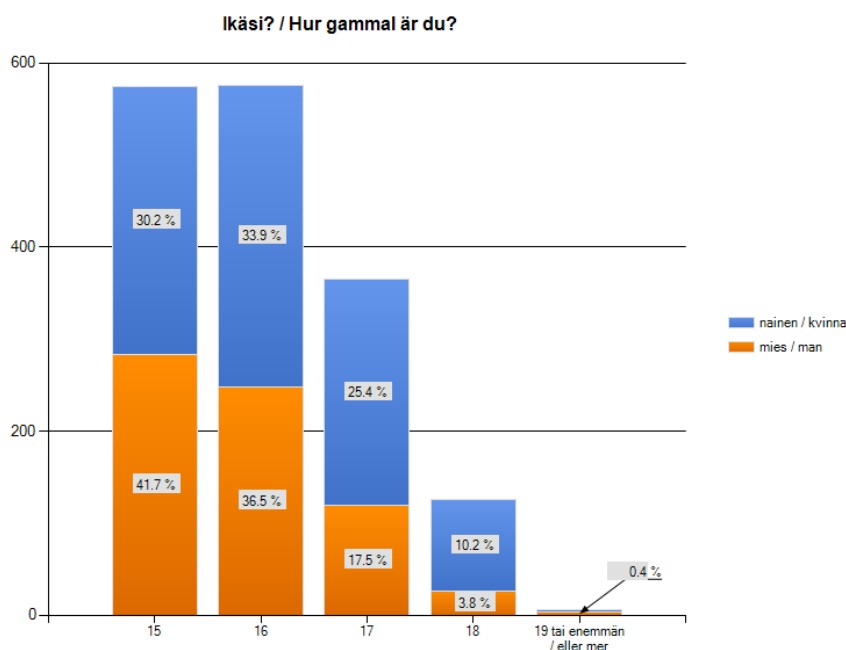
Jotta tyttöjen mopoilun turvallisuuskehitystä ja -tilannetta voisi analysoida tarkemmin, tarvitaan tietoa toisaalta ajosuoritteesta sekä siitä, missä, milloin ja millälaisissa olosuhteissa tytöt mopoilevat. Tämänkaltaisen tieto voidaan tuottaa vain mopoilijoiden todellisen ajokäyttäytymisen seurannalla.

Osa B: Taustatiedot

7 Tiedot vastaajista

7.1 Nuoret mopoilijat

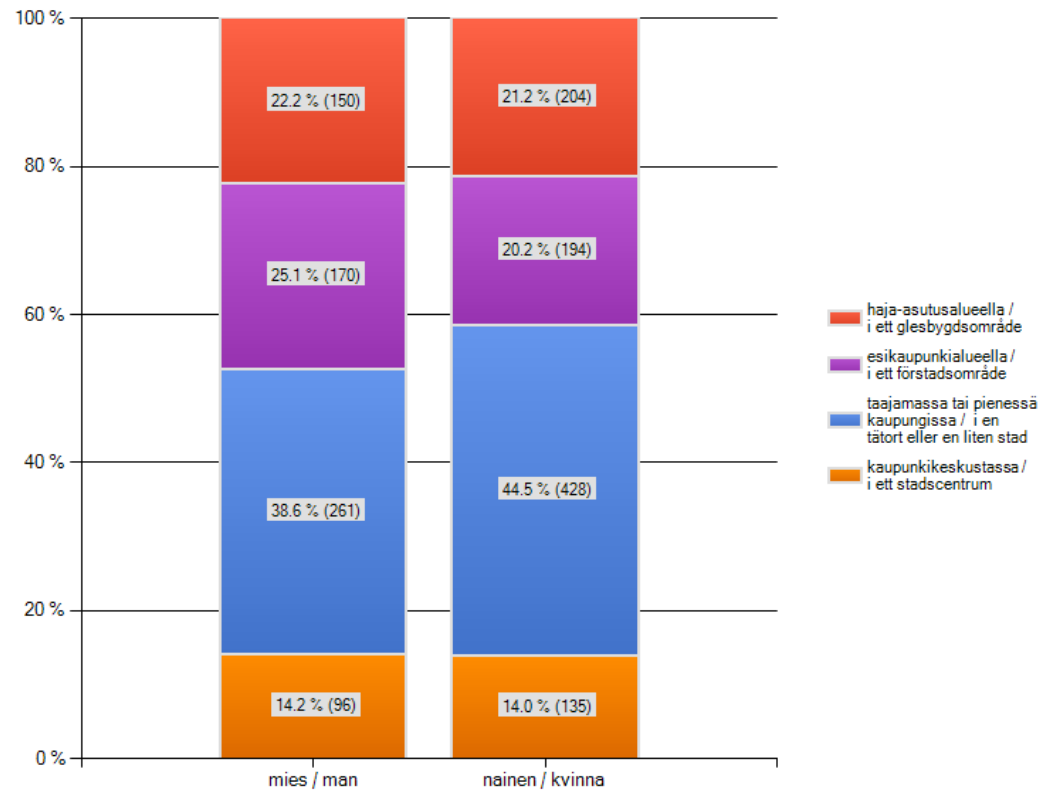
Kyselyyn vastasi 968 tyttöä (59 %) ja 680 poikaa (41 %). Ikäryhmistä 15- ja 16-vuotiaat vastasivat aktiivisimmin. Molemmista nuoremmissa ikäryhmissä vastausprosentti 46 %. Vanhemmissa ikäryhmissä vastausprosentti oli selvästi alhaisempi, 17-vuotiaissa 29 % ja 18-vuotiaissa vain 10 %.



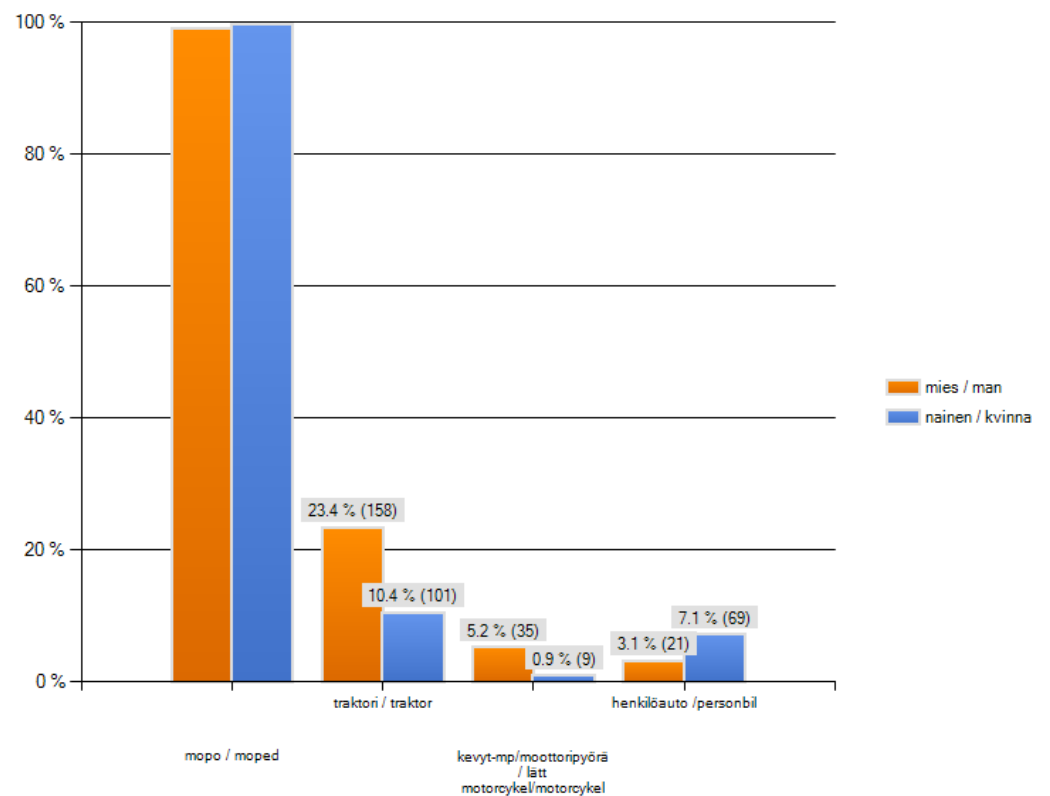
Kuva 7. Kyselyyn vastanneet tytöt ja pojat ikäryhmittäin.

Vastaajista noin 40 % asuu taajamassa tai pienessä kaupungissa. Noin viidesosa asuu esikaupunkialueilla, samoin noin viidesosa haja-asutusalueilla. Kaupunkikeskustassa asuvien osuus vastaajista on noin kuudesosa. Kuvasta 8 ilmenee vastaajien asuinalueetypit sukupuolen mukaan.

Kyselyyn osallistui kymmenkunta nuorta, jotka vastauksensa mukaan eivät omista mopokorttia. Noin viidesosalla pojista ja kymmenesosalla tytöistä on myös traktorikortti. Kyselyyn vastanneista 18 vuotta täyttäneistä nuorista kahdella kolmasosalla on henkilöauton ajokortti (kuva 9).



Kuva 8. Kyselyyn vastanneet tytöt ja pojat asuinalueittain.



Kuva 9. Ajo-oikeudet sukupuolen mukaan.

8 Mopon käyttö

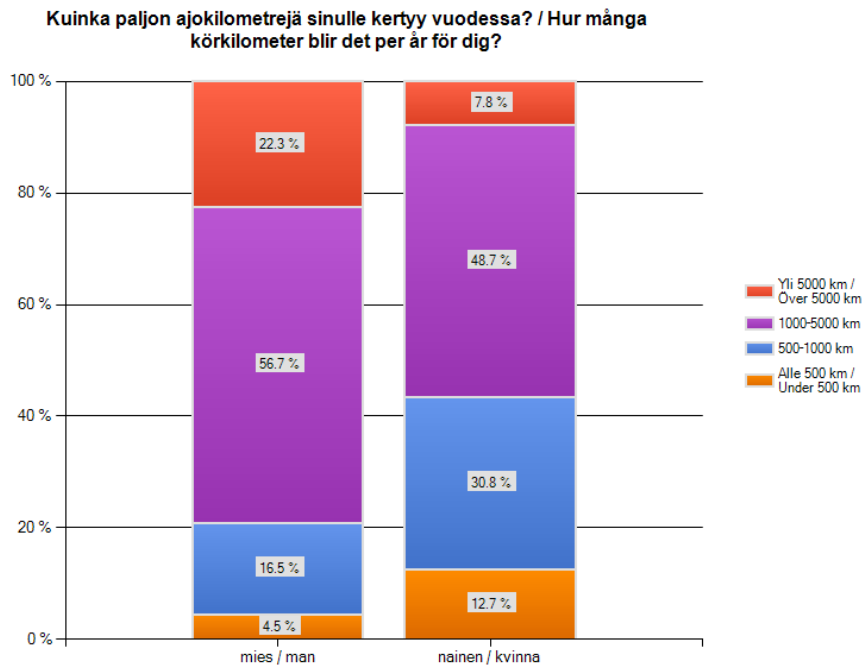
8.1 Kuinka usein ja kuinka paljon mopoja käytetään

Tytöt ajavat mopolla vähemmän kuin pojat. Tämä ilmenee siinä, että

- useammat pojat käyttävät mopoa päivittäin,
- pojat ajavat kilometreissä mitattuna mopolla vuosittain enemmän kuin tytöt,
- pojista suurempi osa mopoilee ympäri vuoden.

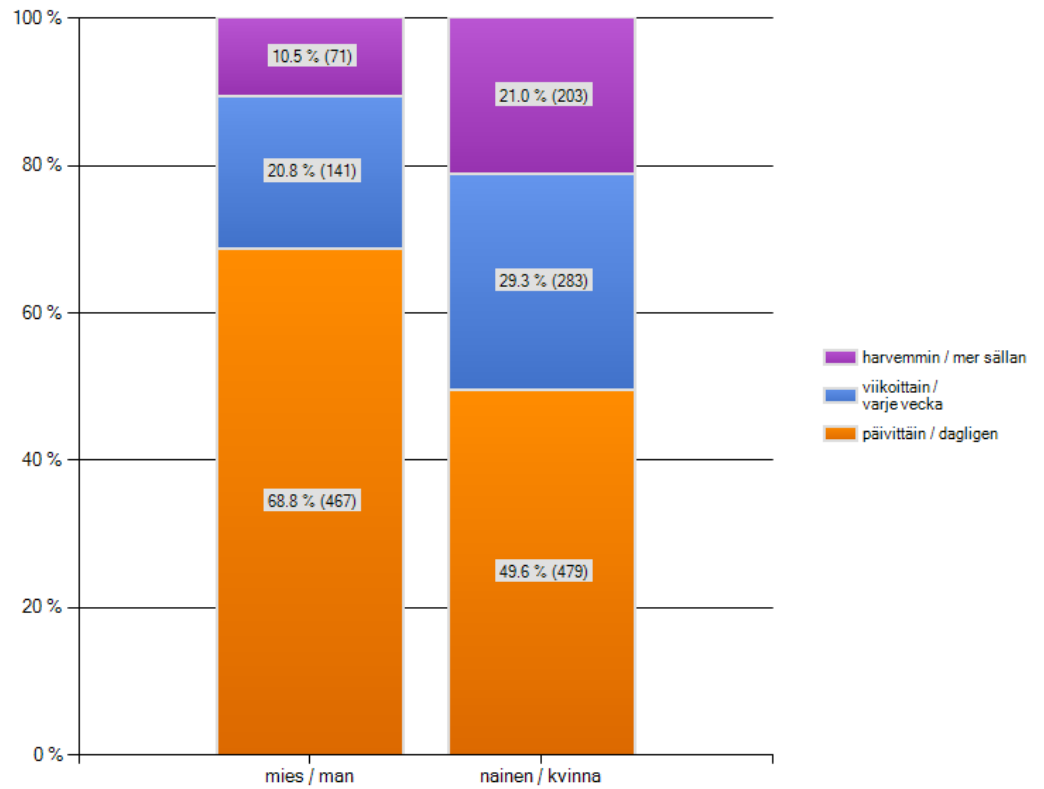
Erot ovat tilastollisesti merkitseviä.

Pojista 80 % ilmoitti ajavansa yli 1.000 kilometriä vuodessa, tytöistä noin 55 %.

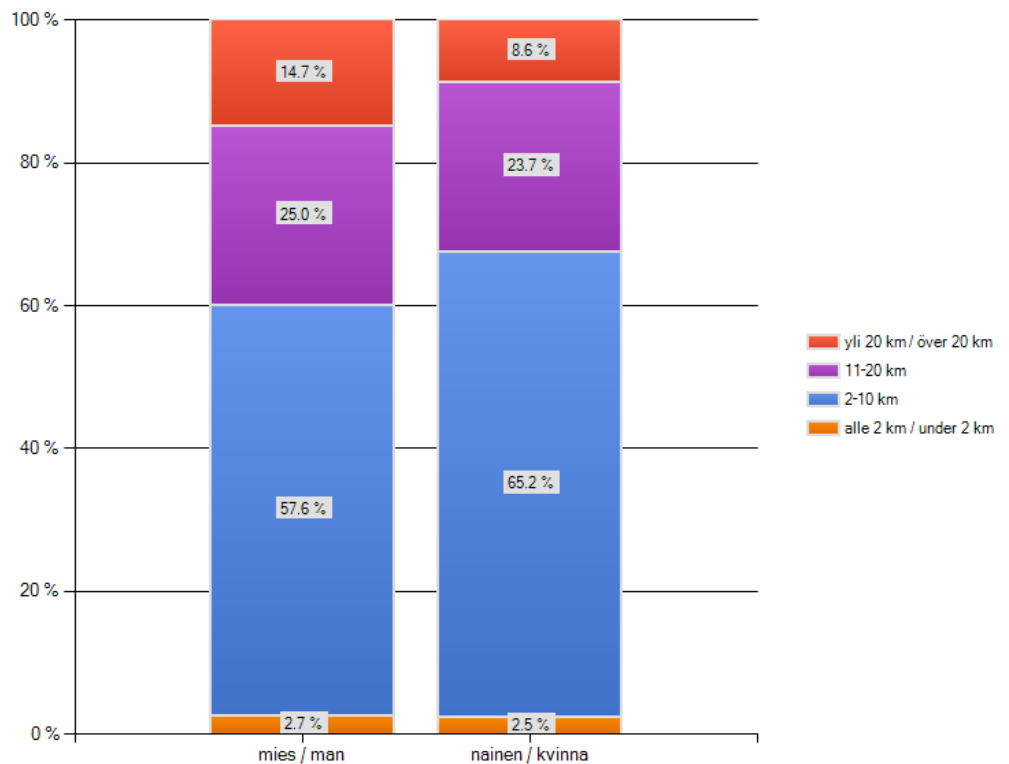


Kuva 10. Mopon käyttö ajokilometrien mukaan

Tytöistä puolet ilmoitti käyttävänsä mopoa päivittäin, pojista yli kaksi kolmasosaa. Vähintään viikoittain mopoa käyttää tytöistä 79 %, pojista 90 %.

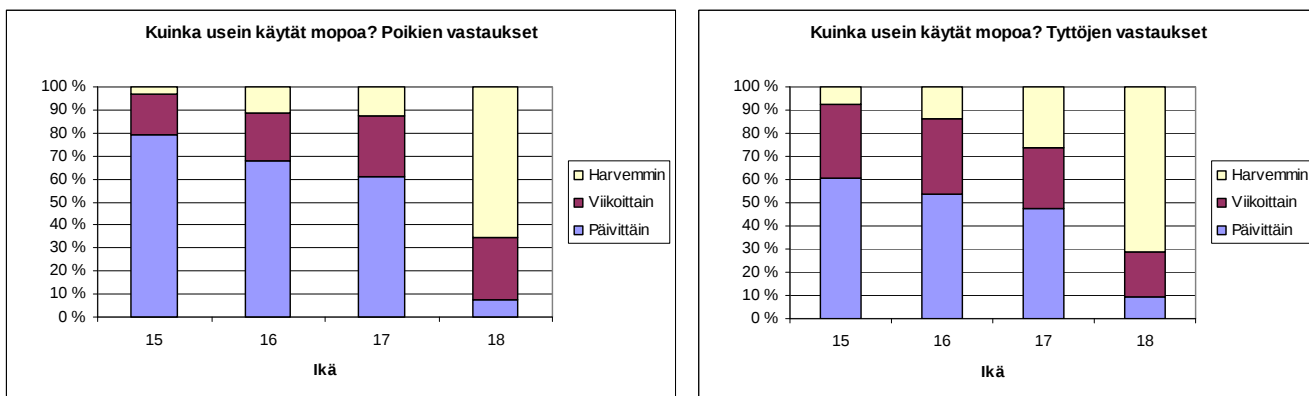


Kuva 11. Mopon käyttöaktiivisuus sukupuolittain



Kuva 12. Ajomatkanpituus mopolla sukupuolen mukaan

Mopon käyttö vähenee iän karttuessa sekä tytöillä että pojilla ja romahtaa 18-vuotiaana. Tytöt käyttävät mopoa poikia harvemmin alle 18-vuotiaana kaikissa ikäluokissa.



Kuva 13. Mopon käyttö ikäryhmittäin.

Myös mopon ympärivuotisessa käytössä on selvä ero: tytöistä 7 % ilmoitti ajavansa mopolla läpi vuoden, pojista 29 %. Osan vuotta mopoa käyttävien ryhmässä pojat aloittavat mopokauden keskimääräisesti tyttöjä aikaisemmin (molemmat useimmiten huhtikuussa) ja lopettavat keskimääräisesti tyttöjä myöhemmin (pojat useimmiten marraskuussa, tytöt lokakuussa).

8.2 Turvallisuusvarusteiden käyttö

Talvikaudella ajavista mopoilijoista yli 20 % ei käytä talvirenkaita. Tytöistä hieman pienempi osa kuin pojista käyttää talvirenkaita (tytöt 67 %, pojat 69 %). Ero ei kuitenkaan ole tilastollisesti merkitsevä.

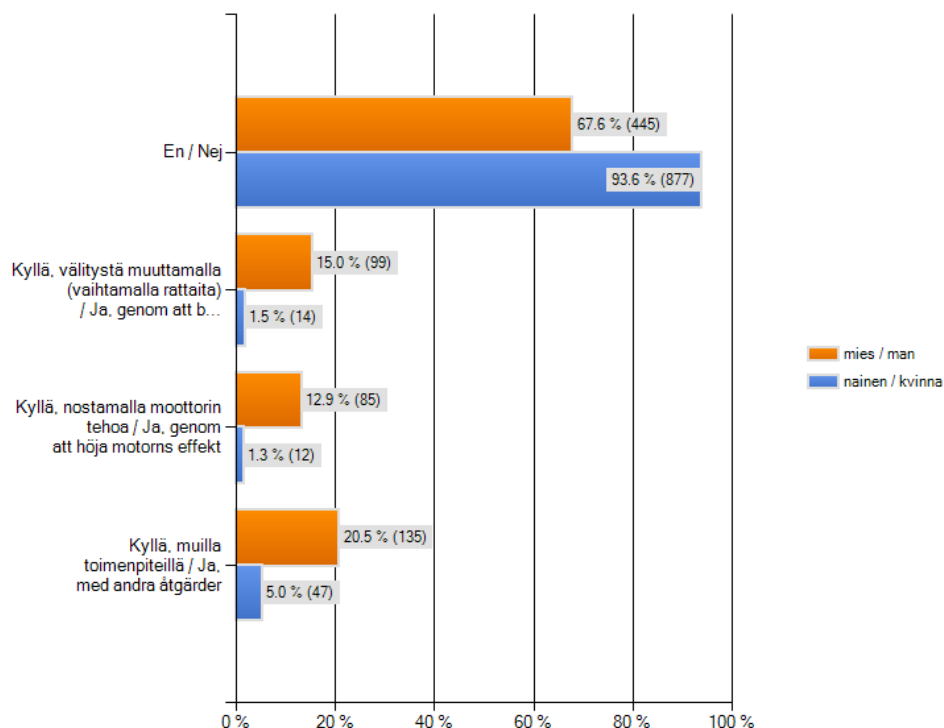
Talvirenkaiden käyttö vaihtelee huomattavasti tytöillä ja pojilla asuinpaikan mukaan. Tytöistä eniten talvirenkaita käyttävät haja-asutusalueella asuvat (73 %) ja vähiten (runsas 60 %) kaupunkikeskustoissa ja esikaupunkialueilla asuvat. Pojista talvirenkaita käyttävät puolestaan eniten kaupunkikeskustoissa asuvat 80 % ja vähiten, kuten tytöistäkin, esikaupunkialueilla ajavat.

Tytöistä suuremmalla osalla kuin pojista on kypärä myös kyyditettävälle (tytöt 86 %, pojat 76 %). Ero on tilastollisesti merkitsevä. Tytöistä siis noin 10 % ja pojista noin 20 % on sellaisia, jotka kyyditsevät kavereita ilman, että heillä on kypärää kyyditettävälle. (Tutkimuksessa ei kysytty omaa kypärän käyttöä.)

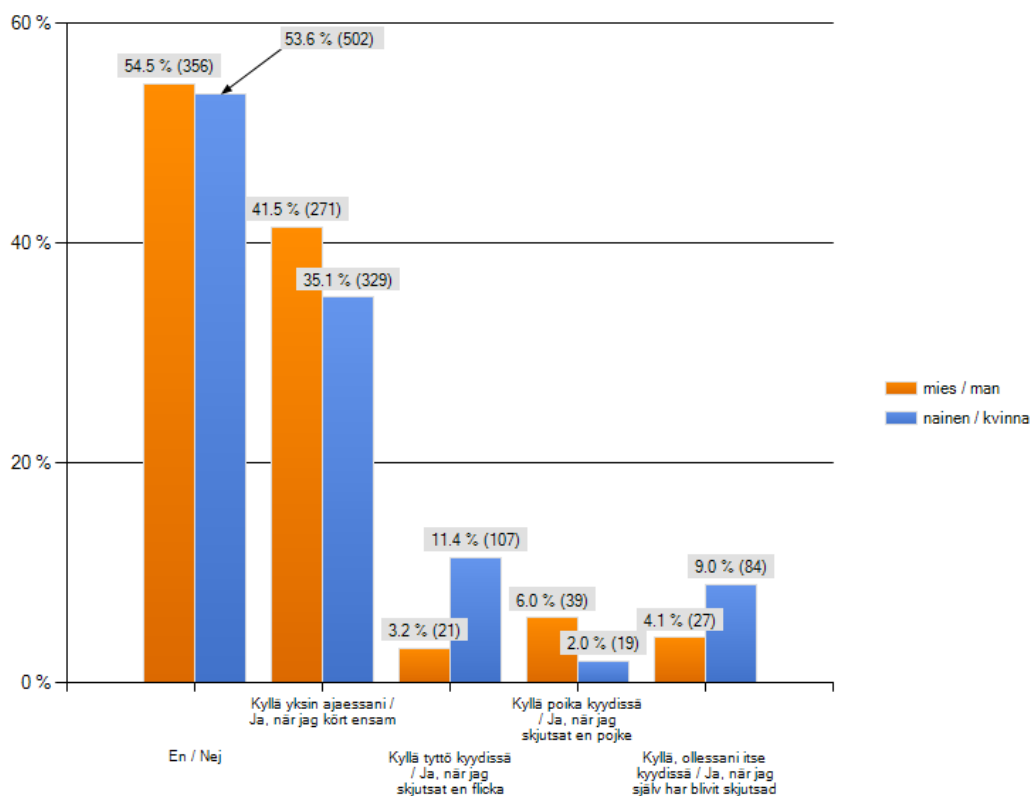
8.3 Mopon virittäminen

Tässä kyselyssä kolmasosa pojista ja vajaa kymmenesosa tytöistä ilmoitti virittäneensä mopoaan tavalla tai toisella. Virittäminen alkaa lähes kaikilla jo 15-vuotiaana: tässä ikäryhmässä pojista 31 % ja tytöistä 7 % ilmoitti virittäneensä mopoaan. Tulokset poikkeavat huomattavasti eräistä suppeampaan aineistoon perustuvista tutkimuksista: esimerkiksi Liikenneturvan vuonna 2011 tekemässä kyselyssä yli puolet ilmoitti virittäneensä mopoa

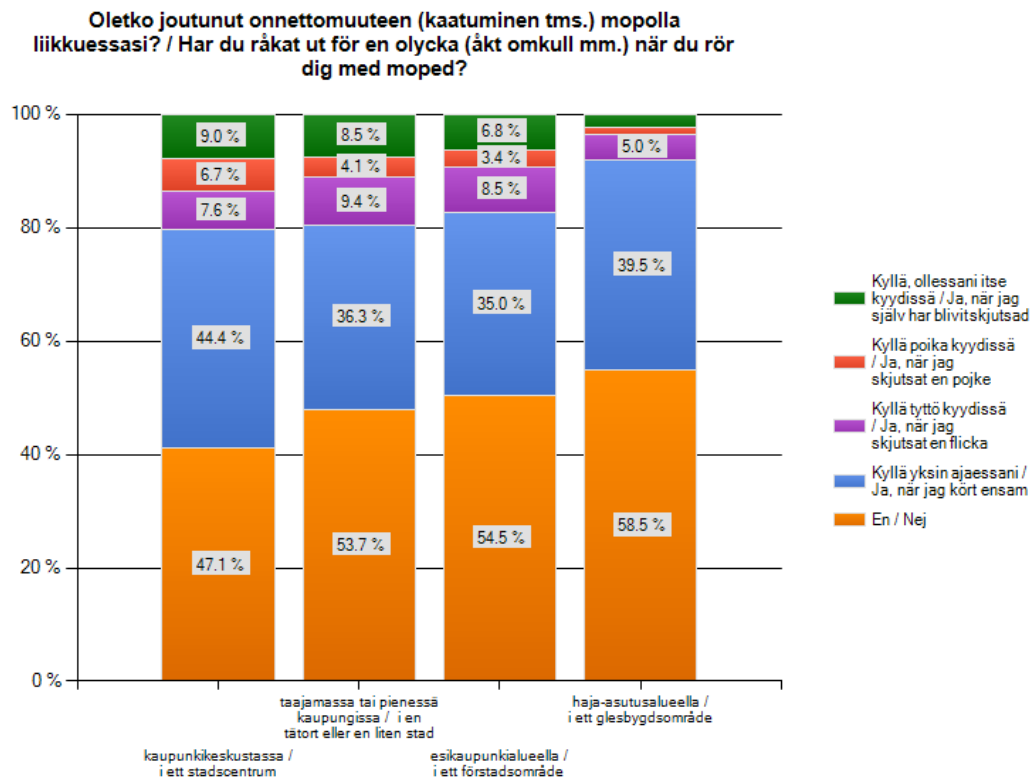
Virittäminen on jotakuinkin yhtä yleistä asuinalueen tyypistä riippumatta. Merkittävimmän poikkeaman muodostavat kaupunkikeskustoissa asuvat tytöt, joista 15 % eli kaksinkertainen määrä muihin aluetyyppeihin verrattuna ilmoitti virittäneensä mopoaan.



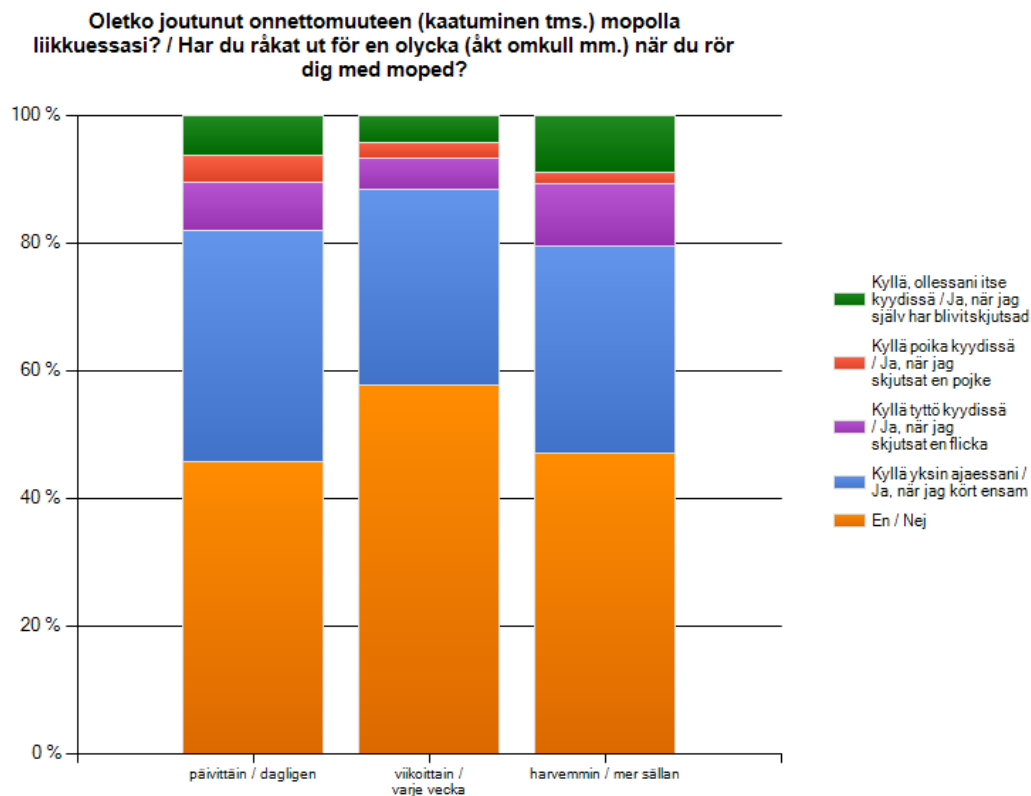
Kuva 14. Mopon virittäminen sukupuolittain.



Kuva 15. Onnettomuudet sukupuolen mukaan.



Kuva 16. Onnettomuudet asuinpaikan tyypin mukaan.



Kuva 17. Onnettomuudet mopon käyttötiheyden mukaan.

8.4 Onnettomuustyyppit

Tutkimuksessa kysyttiin mopon käyttäjiltä myös joutumisesta onnettomuuteen ja kuvailemaan tapahtumaa lyhyesti. Kuvausten perusteella onnettomuudet jaettiin seuraaviin tyyppeihin:

1. Mopon hallinnan menetys (suistumiset yms.)
 - a. kaatuminen irtohiekalla (55)
 - b. kaatuminen jäällä, liukkaalla (37)
 - c. kaatuminen märällä, vesisateessa (26)
 - d. kaatuminen jarrutuksissa, väistöissä, mutkissa (37)
 - e. kaatuminen liikenneympyrässä (9)
 - f. kaatuminen tien kuoppaisuuden takia (10)
 - g. ojaan ajo (9)
2. Peräänajot
 - a. auton kanssa (21)
 - b. auto ajoi mopoilijan päälle (14)
 - c. mopon- ja pyörän yhteentörmäys (8)
3. Muut onnettomuudet

Tyttöjen avovastauksissa tulevat vahvasti esille liukastumisen aiheuttamat kaatumiset, jotka muodostavat yleisimmän onnettomuustyyppin. Liukastumisen on useimmiten aiheuttanut joko irtosora (usein asfaltilla), harvemmin märkä ajoradan pinta tai jää.

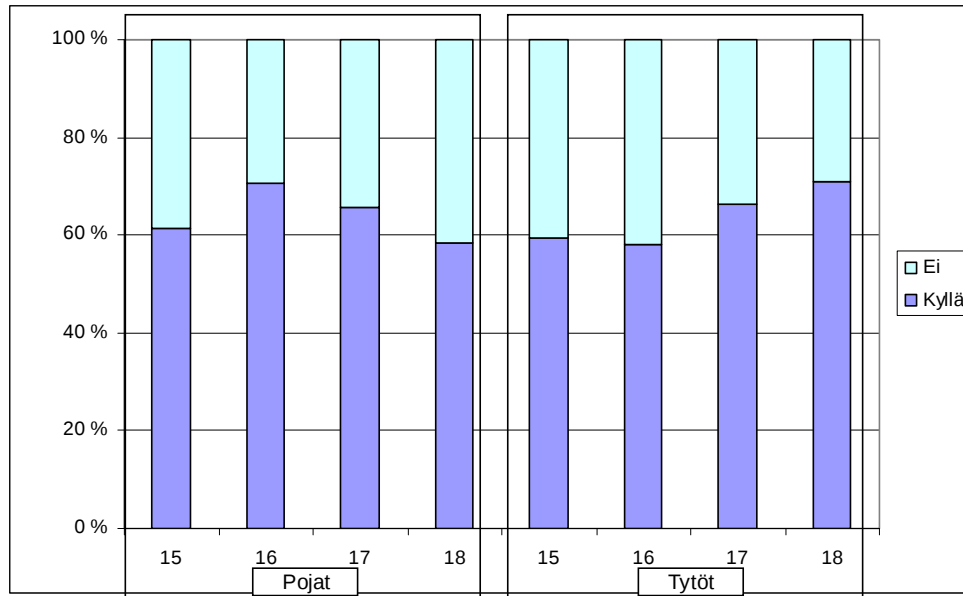
Muita yleisimpiä onnettomuustyyppiejä olivat mopon hallinnan menetys jarrutuksessa, väistötilanteissa ja mutkissa, myös liikenneympyröissä.

Erilaisia liikennetilanteissa sattuneita onnettomuuksia ovat tyypillisesti itse aiheutetut peräänajot sekä törmäykset autoon (vastaajien mukaan useimmiten auton aiheuttamana). Suhteellisen vähän tuli esiin törmäyksiä polkupyörien kanssa tai mopojen kesken.

8.5 Turvallisuuteen liittyvät näkemykset

Kaikissa ikäluokissa selvä enemmistö nuorista pitää itseään ikäisiinsä verrattuna keskimääräistä parempana kuljettajana. Tytöt poikkeavat pojista siinä, että usko omiin kykyihin kasvaa vanhetessa, kun taas pojilla ”huippu” saavutetaan 16-vuotiaana, ja sen jälkeen kriittisyys omia ajotaitoja kohtaan lisääntyy.

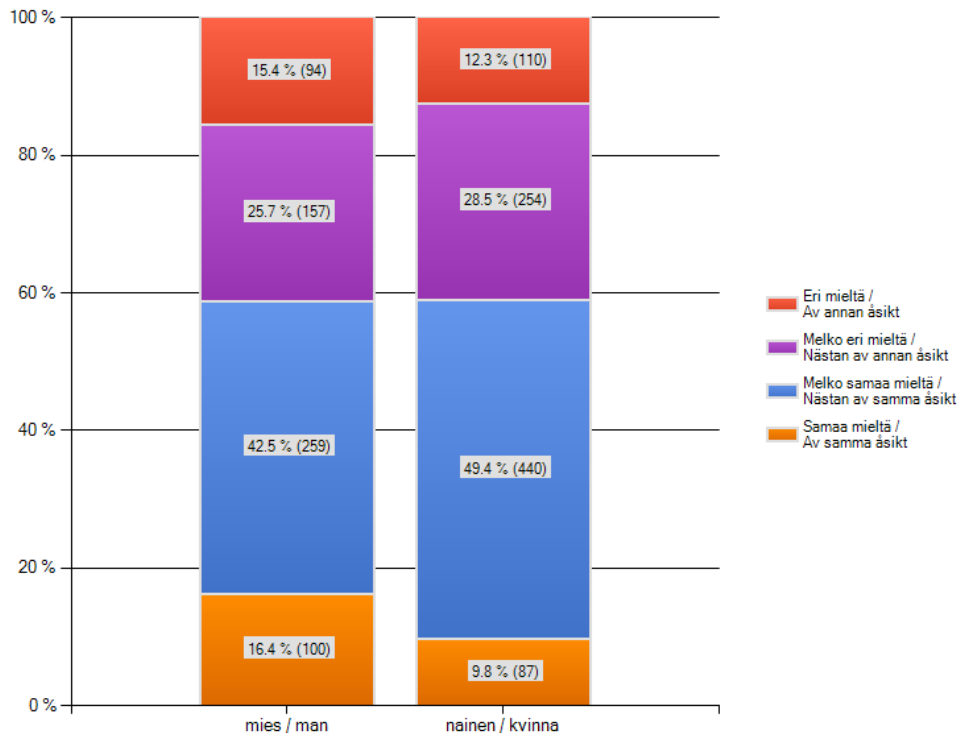
Tyttöjen usko omiin ajotaitoihinsa on huomattavasti vähäisempi kuin pojilla. Pojat pitävät itseään keskimääräistä parempana kuljettajana (verrattuna saman sukupuolen kuljettajiin) kaikissa asuinalueityypeissä huomattavasti useammin kuin tytöt. Suurin luottamus itseensä on kaupunkikeskustojen ja esikaupunkialueiden pojilla: lähes 70 % pojista oli tätä mieltä. Sen sijaan tyttöjen kohdalla vain esikaupunkialueilla yli 40 % tytöistä on tätä mieltä. Muilla alueityypeillä tytöistä 40 % piti itseään parempana kuljettajana kuin keskimäärin muita tyttöjä.



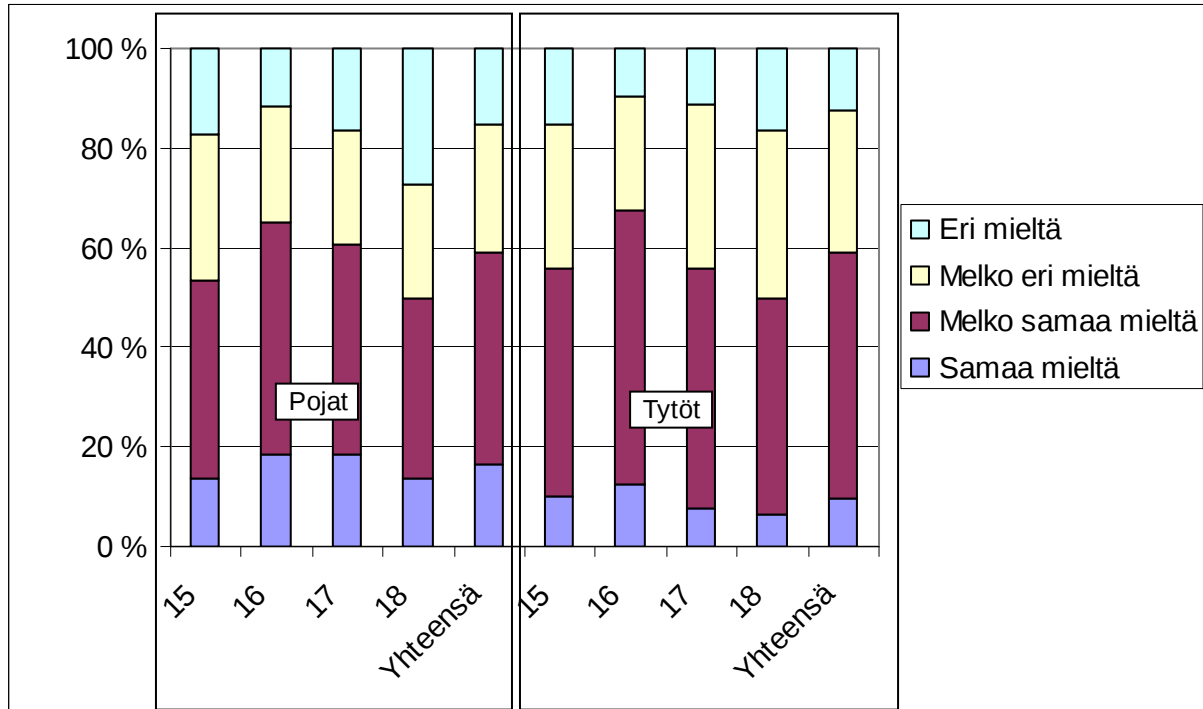
Kuva 18. ”Olen parempi kuski kuin muut ikäiseni keskimäärin”

Tytöillä ja pojilla on samankaltainen käsitys kyyditsemisen turvallisuudesta.

Noin 60 % oli eri tai melko eri mieltä väitteen kanssa, että kaverin kyyditseminen on yhtä turvallista kuin yksin ajaminen. Käsitykset kyyditsemisen turvallisuudesta vaihtelevat myös iän mukaan hyvin samankaltaisesti tytöillä ja pojilla: usko kyyditsemisen turvallisuuteen on vahvimmillaan 16-vuotiaiden kohdalla; sen jälkeen kyyditsemistä turvattomana pitävien osuus kasvaa.



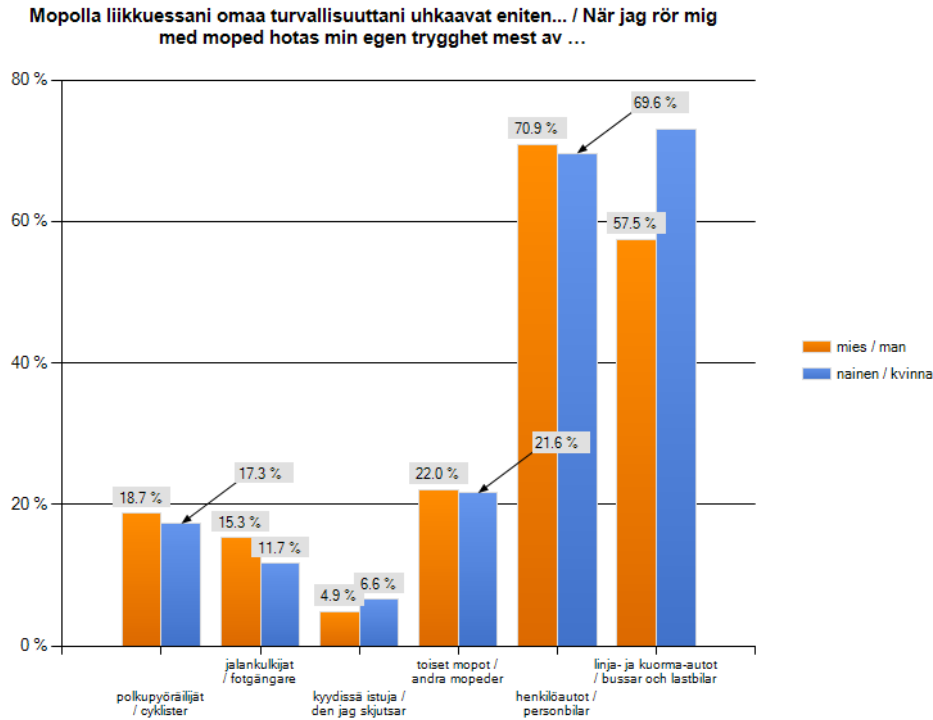
Kuva 19. Käsitys kyyditsemisen turvallisuudesta sukupuolittain



Kuva 20. Käsitys kyyditsemisen turvallisuudesta iän mukaan

Erityyppisillä alueilla asuvien tyttöjen ja poikien käsitykset kyyditsemisen turvallisuudesta poikkeavat jossain määrin toisistaan: kaikilla erityyppisillä alueilla 55–60 % pojista oli samaa tai melko samaa mieltä siitä, että kyyditseminen on yhtä turvallista kuin yksin ajaminen. Tyttöjen kohdalla kaupunkikeskustoissa asuvista yli 2/3 vastanneista piti kyyditsemistä yhtä turvallisena kuin yksin ajamista. Muilla aluetyypeillä jonkin verran pienempi osuus tytöistä kuin pojista oli tätä mieltä.

Verrattuna muiden liikenteessä mukana olevien aiheuttamiin uhkiin kyyditsemistä ei pidetä isona ongelmana. Ylivoimaisesti suurimpana uhkatekijänä nähdään autot, niin henkilöautot kuin raskaat ajoneuvot. Toisia mopoja pitää uhkatekijänä noin viidesosa, polkupyöräilijöitä vajaa viidesosa ja jalankulkijoita runsas kymmenesosa. Kyyditsemistä pitää uhkatekijänä vain joka kahdeskymmenes.



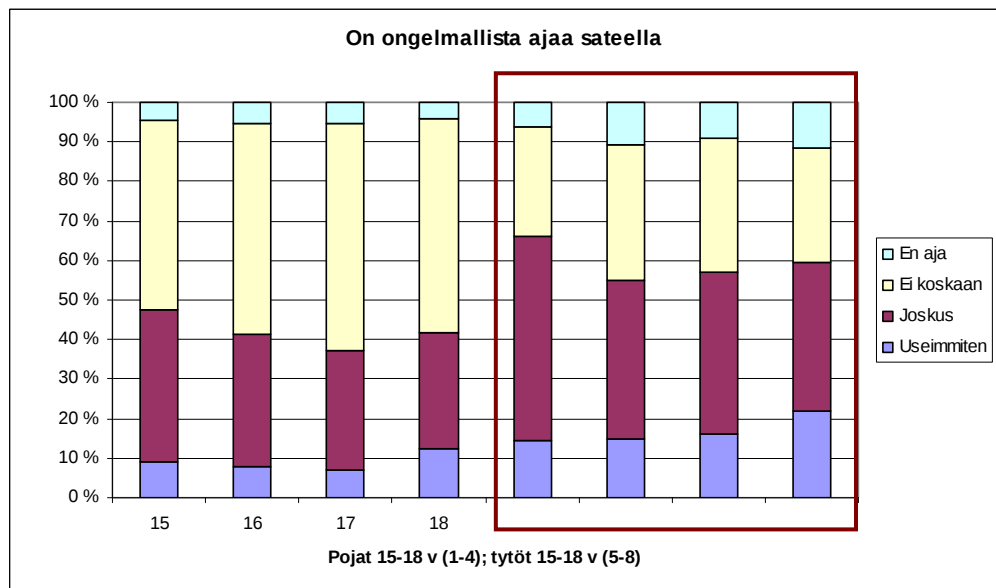
Kuva 21. Koetut vaaratekijät mopoilla

Käsitykset vaikeiden olosuhteiden ongelmallisuudesta² poikkeavat selvästi tyttöjen ja poikien kesken. **Suurempi osa tytöistä kuin pojista pitää ajoa liukkaalla, pimeässä tai sateessa ongelmallisena.** Erot ovat tilastollisesti merkitseviä.

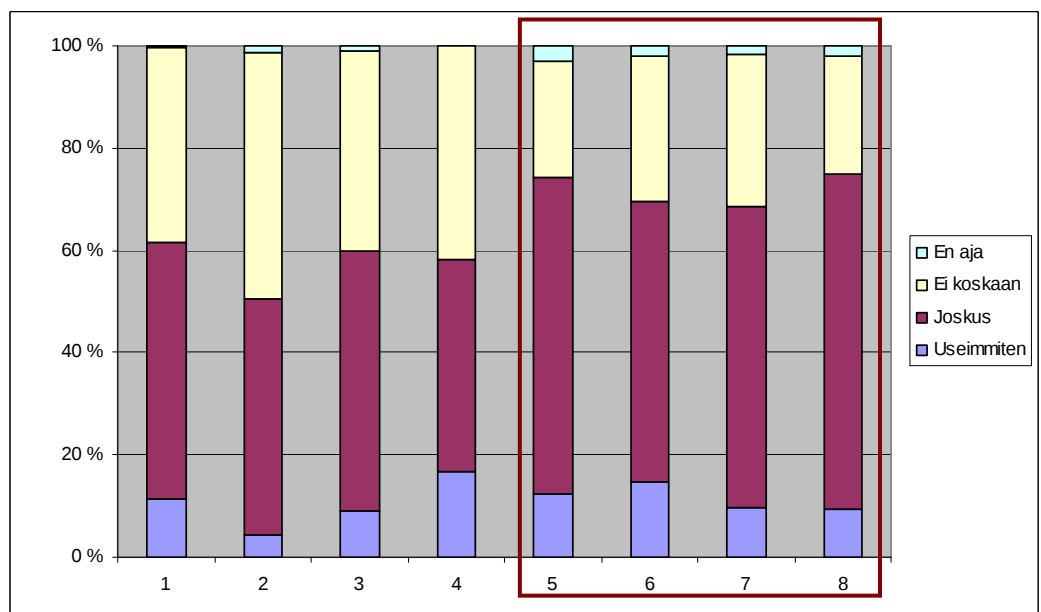
Myös mopon käytössä vaikeissa olosuhteissa on eroja: **pienempi osa tytöistä ajaa vaikeissa olosuhteissa.** Viidesosa tytöistä ilmoitti, että he eivät aja lainkaan liukkaalla, kun poikien vastaava osuus on alle kymmenesosa. Sateella vastaavat osuudet ovat pojilla noin 5 % ja tytöillä noin 10 %.

Ikäluokittain sekä tytöillä että pojilla käsitykset vaikeiden olosuhteiden ongelmallisuudesta muuttuvat pääsääntöisesti niin, että suurimmillaan osuus on 15-vuotiailla.

² Kyselyssä käytettiin sanaa ”ongelmallisuus”, ei esim. ”vaarallisuus”

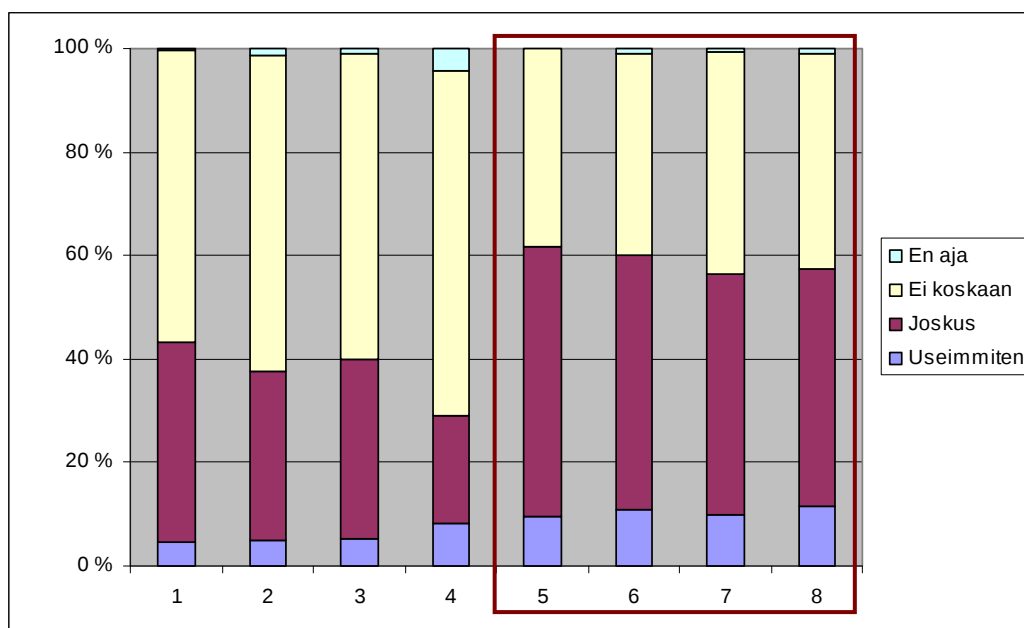


Kuva 22. Käsitykset kelin ja liikenneolosuhteiden vaarallisuudesta – ”ongelmallista ajaa sateella”



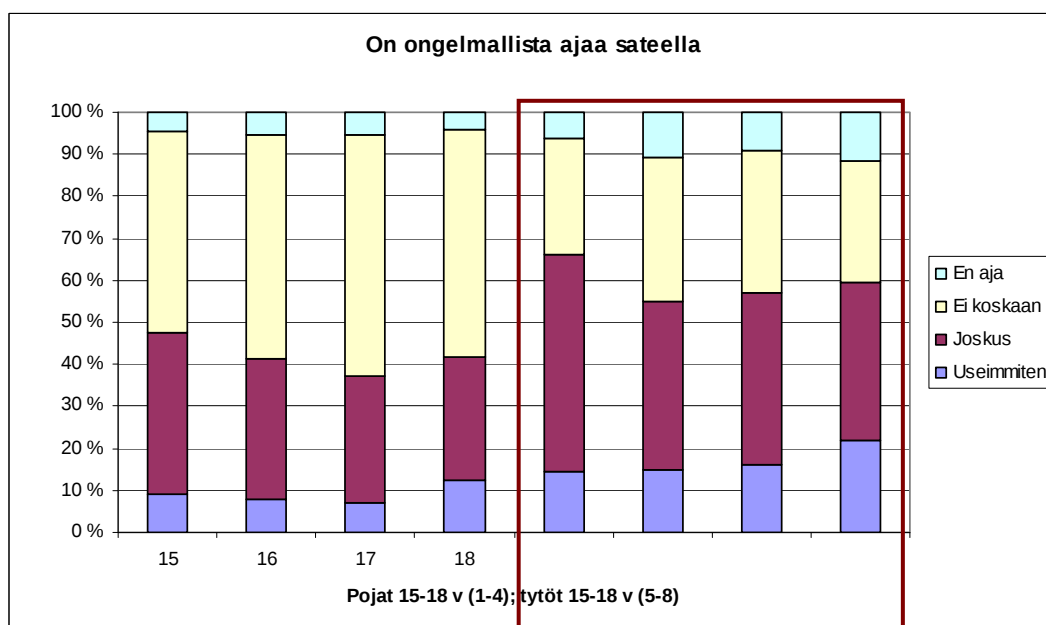
Kuva 23. Käsitykset kelin ja liikenneolosuhteiden vaarallisuudesta – ”ongelmallista ajaa pimeässä” (pojat 15-18 v (1-4); tytöt 15-18 v.(5-8))

Onnettomuustilastojen perusteella risteystilanteet ovat kaikkein vaarallisimpia mopoilijoille. Kyselyn tulosten perusteella nuoret mopoilijat, erityisesti pojat, pitävät risteystilanteita kuitenkin vähemmän ongelmallisina kuin huonoja ajo-olosuhteita. Tyttöjen ja poikien välillä on tässä suhteessa selvä, tilastollisesti merkitsevä ero, joka korostuu iän lisääntyessä.



Kuva 24. Käsitykset kelin ja liikenneolosuhteiden vaarallisuudesta – ”risteystilanteet” (pojat 15-18 v (1-4); tytöt 15-18 v.(5-8))

Kysyttäessä ajoradalla ajamisen ja kaistanvaihdon ongelmallisuutta vastaukset olivat hyvin samankaltaisia kuin risteystilanteiden kohdalla. Myös tämän kysymyksen kohdalla tyttöjen ja poikien välinen ero on tilastollisesti merkitsevä.



Kuva 25. Käsitykset kelin ja liikenneolosuhteiden vaarallisuudesta – ”ajo ajoradalla ja kaistanvaihto”

Asunalueen tyypin mukaan tarkasteltuna liukkaalla ajamista usein tai joskus ongelmallisena pitävien osuus tyttöjen joukossa vaihtelee erityyppisillä alueilla 78 ja 84 %:n välillä. Pojilla vaihtelu on vastaavaa luokkaa, 80 ja 84 %:n välillä. **Erona tyttöjen ja poikien välillä on se, että huomattavasti suurempi osa ty-**

töistä ei aja lainkaan liukkaalla: näiden osuus tytöistä vaihtelee erityyppisillä alueilla 13 ja 18 %:n välillä. Poikien osalta tilanne on erilainen: haja-asutusalueilla liukkaalla ajamatta jättävien osuus on 14 %, mutta erilaisissa kaupunki- ja taajamaympäristöissä vain 5-6 %.

Liite 1: Kyselylomake

Selvitys nuorten mopoilusta

1. Sukupuoli
Nainen
Mies
2. Asuinkunta
3. Postinumero
4. Asun
kaupunkikeskustassa
taajamassa tai pienessä kaupungissa
esikaupunkialueella
haja-asutusalueella
5. Ikä
6. Onko sinulla jokin seuraavista ajo-oikeuksista (ajokorteista)?
Mopo
Traktorikortti
Kevyt-mp/moottoripyörä
Henkilöauto
7. Onko moposi rekisteröity kahdelle?
8. Käytän mopoa
päivittäin
viikoittain
harvemmin
9. Ajan mopolla läpi vuoden
10. Aloitan mopokauden yleensä
11. Päätän mopokauden yleensä
12. Jos ajat myös talvikaudella, käytätkö talvirenkaita?
13. Minkälaisiin matkoihin käytät mopoa? (Valitse kolme tärkeintä)
Koulumatka
Työmatka
Harrastus
Käynti kavereiden luona
Asiointi
Huviajelu
14. Missä liikut mopolla pääasiallisesti?
Kaupunkikeskustassa
Esikaupunkialueella
Taajamassa, pienessä kaupungissa
Haja-asutusalueella

15. Ajomatkan pituus on yleensä
Alle 2 km
2–10 km
11–20 km
Yli 20 km
16. Kuinka paljon ajokilometrejä sinulle kertyy vuodessa?
Alle 500 km
500–1000 km
1000–5000 km
Yli 5000 km
17. Millä ajoneuvolla pääasiassa liikkuisit, jos sinulla ei olisi mopoa?
Kävelen tai polkupyörällä
Julkisella liikenteellä
Mopoautolla
Kevytmoottoripyörällä
Henkilöautolla matkustajana
Muulla ajoneuvolla
Jättäisin matkan tekemättä
18. Tulevaisuudessa (parikymppisenä) suunnittelen pääasiassa liikkuvani
kävelen ja polkupyörällä
julkisella liikenteellä
mopolla
moottoripyörällä
henkilöautolla kuljettajana
henkilöautolla matkustajana
muulla ajoneuvolla
19. Oletko koskaan kyydinnyt mopolla kaveria?
20. Kuinka usein kyyditset kaveria?
päivittäin
viikoittain
kuukausittain
harvemmin
21. Onko sinulla kypärä myös kyyditettävälle?
22. Jutteletko matkalla kyydittävän kanssa?
23. Kyydittävänäni on useimmin
tyttö
poika
milloin mitenkin
24. Kaverin kyyditseminen on yhtä turvallista kuin yksin ajaminen
samaa mieltä
melko samaa mieltä
melko eri mieltä
eri mieltä
25. Parempia mopokuskeja ovat mielestäni
tytöt
pojat
ei eroja

26. Olen itse parempi kuski kuin keskimäärin muut omaa sukupuoltani olevat mopoilijat
27. Ajan useimmiten
yksin
poikien kanssa
tyttöjen kanssa
porukassa tyttöjä ja poikia
28. Otan esimerkkiä ajotapoihini kokeneemmilta
tytöiltä
pojilta
molemmilta
en keneltäkään
29. Oletko viritellyt mopoasi?

En
Kyllä, välitystä muuttamalla (vaihtamalla rattaita)
Kyllä, nostamalla moottorin tehoa
Kyllä, muilla toimenpiteillä
30. Oletko mopoillessasi...?

ajanut ylinopeutta yksin
ajanut ylinopeutta kaveri kyydissä
ajanut jalkakäytävällä tai pyörätiellä
ajanut päin punaista
ajanut vaarallisesti yllytyksestä
leikkinyt mopolla liikenteessä
pelännyt itse ajaessasi
pelännyt itse kyydissä
kokenut olevasi vaaraksi muille
31. Mielestäni on ongelmallista ajaa ...?

liukkaalla
pimeällä
vesisateessa
ajoradalla autojen joukossa ja vaihtaa kaistaa
risteystilanteissa autojen kanssa
sallitulla kevyen liikenteen väylällä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden se-
assa
32. Mopoillessani käytän kypärän lisäksi suojarusteena

hansikkaita
tukevia jalkineita
pitkiä housuja
takkia

33. Mopolla liikkeessani omaa turvallisuuttani uhkaavat eniten ...
polkupyöräilijät
jalankulkijat
kyydissä istuja
toiset mopot
henkilöautot
linja- ja kuorma-autot
34. Oletko joutunut onnettomuuteen (kaatuminen tms.) mopolla liikkeessasi?
En
Kyllä yksin ajaessani
Kyllä tyttö kyydissä
Kyllä poika kyydissä
Kyllä ollessani itse kyydissä
35. Kuvaile onnettomuutta lyhyesti (mitä tapahtui, missä tilanteessa, miten kävi kuljettajalle/kyydittäville...)
36. Oletko halukas osallistumaan mahdolliseen jatkotutkimukseen mopoilusta tai uuteen mopokorttiin liittyvästä koulutuksesta?