

Silja Kosola

Riskit kuuluvat nuoruuteen, mutta aikuiset voivat auttaa niiden hallinnassa

Lähtikö mopo lapasesta?

Palattessani äitiyslomalta HUS:n lasten-
klinikan kirurgipäivystäjäksi elokuussa
2007 minua odotti järkytys. Jokaisen
päivystysvuoron aikana hoidettavakseni tuotiin
vähintään yksi mopo-onnettomuudessa louk-
kaantunut nuori. Käännyin seniorien puoleen,
kuten kokemattoman kuuluu. He vahvistivat
mututuntumani mopovammojen lisääntymi-
sestä, mutta muutoksen suuruus ei ollut kenen-
kään tiedossa.

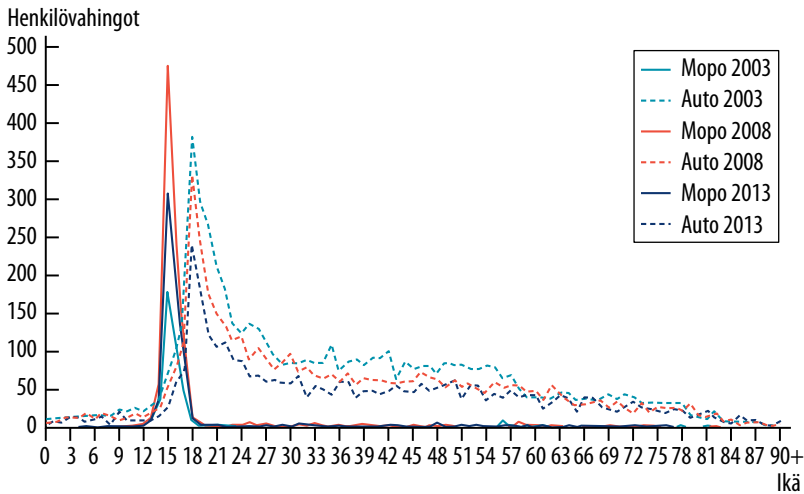
Vuonna 2009 julkaistussa tutkimuksessam-
me havaitsimme mopo-onnettomuuksissa
loukkaantuneiden nuorten määrän kasvaneen
viisinkertaiseksi vuosien 2002–2007 aikana
(1). Tuo tutkimus oli osasyyllinen kesällä 2011
voimaan astuneeseen lakimuutokseen, jossa
mopokortin saamisen ehtoja kiristettiin. Enää
huoltajan lupa, terveystodistus ja kevyt teoria-
koe eivät riittäneet, vaan 15-vuotiaiden oli
osallistuttava vähintään kuudelle teorialuonnille,
tunnin ajoneuvon hallintakoulutukseen, kah-
delle ajotunnille liikenteessä sekä suoritettava
hyväksytysti teoria- ja ajoneuvon hallintakoe
(2). Muutokset nostivat mopokortin hinnan
jopa kuusinkertaiseksi, minkä seurauksena mo-
poilun suosio selvästi laski.

Mieltäni jäi kalvamaan kysymys siitä, oliko
lakimuutoksesta mitään hyötyä. Pelasimmeko
vain autokoulujen pussiin lisäämällä heidän
asiakaskuntaansa? Tehtiinkö nuorisolle karhun-
palvelus kampanjoimalla koulutuksen puolesta?

Tuore julkaisumme, joka kattoi kaikki vuosi-
na 2008–2013 pääkaupunkiseudun sairaaloissa
hoidetut 15–16-vuotiaat mopopotilaat, hälven-
si huoleni. Potilaiden määrä saavutti huippunsa
vuonna 2011, jolloin mopovammat olivat jo
kansanterveydellisesti huomattava ongelma:

1 % kaikista Etelä-Suomen 15-vuotiaista joutui
vuosittain sairaalahoitoon loukkaannuttuaan
mopo-onnettomuudessa. Vuoteen 2013 men-
nessä tuo osuus putosi 0,3 %:iin. Havaittu muu-
tos olisi voinut johtua vain yleisestä mopoilun
suosion vähenemisestä, mutta vastaava pienent-
tyminen todettiin myös vammojen vuotuisessa
ilmaantuvuudessa uusia mopokortin haltijoita
kohti. Kaatumiset olivat yhteydessä lievempiin
vammoihiin ja lyhyempään sairaalahoidon tar-
peeseen kuin kolarit. Kolarit puolestaan vähe-
nivät merkittävästi seuranta-aikana (3).

Lakimuutos osoittautui hyödylliseksi, hyvä
niin. Valtakunnallisten tilastojen mukaan
15–17-vuotiaita loukkaantuu kuitenkin edel-
leen enemmän mopo-onnettomuuksissa kuin
muissa tieliikenneonnettomuuksissa yhteensä
ja 15-vuotiaita mopoilijoita loukkaantuu jopa
enemmän kuin 18-vuotiaita autoilijoita (**KUVA**).
Siinä missä auto-onnettomuuksissa loukkaantuu
kaikenikäisiä kansalaisia, mopo-onnetto-
muudet osuvat vain muutamalle ikävuodelle,
eikä niin sanottuja pappamopoilijoita tilastois-
sa näy. Kuvaajan terävät piikit juuri ikävuosien
15 ja 18 kohdalle viittaavat vahvasti siihen, ettei
hyväkään ajo-opetus pysty korvaamaan koke-
muksen merkitystä. Osittain nuorten kuljetta-
jien onnettomuusalttius voi johtua myös nuor-
ten aivojen keskeneräisyydestä, josta professori
Helena Pihko kirjoitti ansiokkaasti muutama
vuosi sitten (4). Nuoret ovat kehitysvaiheensa
vuoksi kykenemättömiä ymmärtämään täysin
tekojensa seurauksia. Moottoriajoneuvon kova
vauhti – jota merkittävä osa nuorisosta vielä li-
sää mopoa virittämällä – voi tehdä ympäröivän
liikenteen huomioimisesta ja oman toiminnan
arviointista mahdotonta.



KUVA. Tieliikenteen henkilövahingot Suomessa potilaan iän ja ajoneuvon mukaan. Kuva: Liikenneturva ja Tilastokeskus, kuva julkaistu Liikenneturvan luvalla.

Tieliikenneonnettomuudet ovat kautta maailman 15–19-vuotiaiden yleisin kuolinsyy, ja liikenneonnettomuuksissa saadut vammat ovat tässä ikäryhmässä masennuksen jälkeen merkittävin syy menetettyihin toimintakykyisiin elinvuosiin (disability-adjusted life years) (5,6). Centers for Disease Control and Prevention listaa nuorten onnettomuusalttiudelle useita tutkittuja syitä, joista Suomessa ainakaan nuorten kuljettajien oikeuteen kyyditä muita nuoria ei ole puututtu (7). Australiassa Victorian osavaltiossa kokemattomille kuljettajille on muita tiukemmat säännöt muun muassa matkustajien määrän, alkoholin promillerajan ja kännykän käytön suhteen. Järjestelmä on vähentänyt merkittävästi sekä kuolemaan että vakavaan loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia (8).

Mopot tarjoavat nuorisolle näppärän tavan toisten nuorten tapaamiseen ja itsenäiseen liikkumiseen erityisesti seuduilla, joissa julkinen liikenne ontuu. Nuoria ei voi kasvattaa pumpulissa, eikä se ole suotavaakaan. ”Kaivamaan oppii kaivamalla”, sanoi myyrä vanhassa tšekkiläisessä lasten sadussa. ”Ei meiltä kipsi kesken loppu”, totesi puolestaan entinen lastenkirurgi. Aikuisten tehtävä on mahdollisuuksien mukaan huolehtia siitä, etteivät nuoret ota liian suuria, kohtalokkaita riskejä. Osin tämä voi tapahtua lainsäädännön keinoin, jonka tueksi tarvitaan tilastoja ja tutkimusta. Osin voimme

yrittää vaikuttaa nuorten asenteisiin avoimella keskustelulla aina heitä kohdatessamme, sillä minkä tahansa ajokortin saamiseksi tarvitaan lääkärin myöntämä terveystodistus. Juuri tuollaisista avoimista, arvostavista kohtaamisista, tilannetajasta ja kokonaisuusien ymmärtämisestä nuorisolääketieteessä on kysymys. ■

KIRJALLISUUTTA

1. Kosola S, Salminen P, Laine T. Heading for a fall – moped and scooter accidents from 2002 to 2007. *Scand J Surg* 2009;98:175–9.
2. Valtioneuvoston asetukset ajokorteista 423/2011. www.finlex.fi.
3. Kosola S, Salminen P, Kallio P. Driver’s education may reduce annual incidence and severity of moped and scooter accidents. A population-based study. *Injury* 2016;47:239–43.
4. Pihko H. Kehittyvät aivot joustavat. *Duodecim* 2012;128:1526–7.
5. Toroyan T, Peden M, toim. Youth and road safety. Geneva: WHO 2007. apps.who.int/iris/bitstream/10665/43607/1/9241595116_eng.pdf.
6. Health for the world’s adolescents: a second chance in the second decade. Geneva: WHO 2014. apps.who.int/adolescent/second-decade/.
7. Injury prevention and control: motor vehicle safety. Teen drivers [verkkodokumentti]. Centers for Disease Control and Prevention 2015. www.cdc.gov/motorvehiclesafety/teen_drivers/teendivers_factsheet.html.
8. Healy D, Catchpole J, Harrison W. Victoria’s graduated licensing system evaluation interim report. VicRoads 2012. www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/driver-safety/young-and-new-drivers/victorias-graduated-licensing-system.



SILJA KOSOLA, LT, yleislääketieteen erikoislääkäri, nuorisolääketieteen erityispätevyys, kliininen tutkija
Helsingin kaupunki, koulu- ja opiskelu-terveydenhuolto
Helsingin yliopisto ja HUS:n lastenkliniikka

SIDONNAISUUDET

Apuraha (Lastentautien tutkimussäätiö)