

11.11.2016

## **Psykologiliiton liikennepsykologian ammatillisen työryhmän lausunto kuljettajakoulutusuudistuksesta LVM/1310/03/2016 (19.10.2016)**

Lausuntopyyntöön LVM/1310/03/2016 liittyen Psykologiliiton liikennepsykologian ammatillinen työryhmä haluaa lausua kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia koskevassa arviomuistiossa esitettyihin kysymyksiin seuraavaa:

### **3.2. Ajoharjoittelun lisääminen**

Ajokortti-ikää ei tule alentaa, eikä myöskään itsenäistä, ilman valvontaa tapahtuvaa ajoharjoittelua tule sallia ennen 18-vuoden ikää. Varttuneemman ja kokeneen kuljettajan valvoma ajoharjoittelu 18 vuotta nuoremmalla iällä on kuitenkin suunnilleen yhtä turvallista kuin muukin ajaminen, joten sille ei turvallisuuden kannalta ole estettä. Aikaistettu ajoharjoittelu ei kuitenkaan vaikuta ikäspesifeihin riskeihin.

### **3.4 Muu ajokorttisäätely**

#### **Ikä**

Arviomuistiossa pyydettiin ottamaan kantaa mahdolliseen B-ajokorttiluokan ikärajan alentamiseen. Ajokortti-ikää ei tule alentaa. Yhdysvalloissa, Kanadassa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa sallitaan itsenäinen ajaminen tyypillisesti 16-vuotiaana. Korkeaa onnettomuusriskiä on pyritty alentamaan GDL-järjestelmillä (graduated driving license). Järjestelmistä huolimatta nuorten kuljettajien riski on suurempi kuin 18-vuotiailla. Mitä nuoremmille itsenäinen ajaminen sallitaan, sitä korkeampi on riski. Myöskään erilaisilla sähköisillä valvontalaitteilla ei ole saatu vakuuttavia tuloksia nuorten kuljettajien ajotapavalvonnassa. Liitteessä on esitetty prof. Esko Keskinen ja PsT Mika Hatakan kirjoittaman julkaisemattoman ajokortti-ikä laskemisen vaikutuksia pohtineen kirjallisuuskatsauksen päätelmät.

Nuoren kuljettajan riskit liittyvät erityisesti sosiaalisen ja kognitiivisen kehityksen vaiheeseen. Käyttäytymisen kontrolloinnin, tunnesäätelyn, päätöksenteon, riskien ja vaaran arvioinnin ja välittömän palkkion saavuttamisen halua ohjaavat oleelliset aivoalueet (etuaivot) kehittyvät yli 20 ikävuoteen. Kehittymisen kannalta on erittäin tärkeää, että alle 18-vuotiaat saavat vaikuttavaa liikenneturvallisuusopetusta ilman itsenäistä ajamista.

#### **Ajoterveys**

Liikennepsykologian toimikunta suosittelee terveystarkastuksen vaatimista jatkossakin, kun haetaan ensimmäistä ajokorttia. Tällöin tulee selvitettyksi ajoterveysvaatimusten perusteiden täyttyminen.

#### **Uuden kuljettajan rikkomusten seuranta**

Liikennepsykologian toimikunta suosittelee, että toistuvasti tai vakaviin liikenneriikkomuksiin syyllistyvälle uudelle kuljettajalle järjestetään ikään katsomatta rangaistuksen ohella liikennepsykologinen ajokyvyn arvio ja käyttäytymisen muutokseen tähtäävä interventio. Inhimillinen tekijä on mukana yli 90 %:ssa liikenneonnettomuuksista ja liikennepsykologian toimikunta näkee selkeän tarpeen järjestelmälle, jolla pyritään vaikuttamaan liikenneturvallisuutta vaarantaviin asenteisiin ja käyttäytymiseen. Suomessakin on havaittu, että nuorista turmakuljettajista 58 %:lla oli taustallaan aiempia liikenneriikkomuksia, ja määrä on nousussa (Liikennevakuutuskeskuksen tiedote 2.6.2016).

Liikennepsykologisen ajokyvyn arvion tulee sisältää kognitiivisten kykyjen ja persoonallisuuden arvioinnin suhteessa turvalliseen ajamiseen. Tutkimukseen on perusteltua liittää tiettyjä lääketieteellisiä tutkimuksia. Tutkimusten perusteella arvioidaan, onko henkilö ajokykyinen ja voidaanko ajolupa palauttaa. Saksassa käytössä oleva järjestelmä on kuvattu julkaisussa Assessment of personal resources for safe driving. The principles of medical psychological assessment in Germany. Kirschbaum Verlag Bonn 2014.

Liikennepsykologinen interventio on eri muodoissaan käytössä useissa Keski-Euroopan maissa, pakollisena kuudessa. Yleisin interventioihin ohjattu ryhmä ovat liikennerikkoajat (ylinopeus, rattijuopumus tai muu liikenteen vaarantaminen). Interventioiden vaikuttavuus on julkaistu Andrea-reportissa (2002). Hyvin toteutettuna liikennepsykologinen interventio voi vähentää rikkomusten uusimisen todennäköisyyttä 50 %:lla.

### **Ajokorttien voimassaoloajat**

Liikennepsykologian ammatillinen työryhmä esittää, että ajoluvan voimassaoloaika voidaan pidentää, mutta samalla on kehitettävä ajoterveysvaatimusten täyttymisen arviointia kontakteissa normaaliin terveydenhuoltoon.

Ikäkausikohtaiseen tai muuhun pakolliseen terveystarkastukseen ei ajokorttiryhmän 1 osalta ole tarvetta, Lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toimivuutta tulee sen sijaan kehittää. Tutkimusten mukaan Ikään perustuvilla ajoterveyden arviointijärjestelmillä ei ole vaikutusta ikäryhmän liikenne-riskiin (Siren & Meng Accident Analysis & Prevention Volume 45, March 2012, Pages 634–638).

Ajoterveyttä on tarkasteltava nykyistä systemaattisemmin, kun henkilö asioi terveydentilansa vuoksi jossakin terveydenhuollon palvelussa. Liikennevakuutuksen ajoterveysraportin (2016) mukaan kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa jokin sairaus oli välittömänä riskinä 13 %:ssa onnettomuuksista ja vaikutti onnettomuuden taustalla 34 %:ssa tapauksista. Tähän lukuun sisältyvät myös mielenterveysongelmat. On oletettavaa, että henkilöt, joilla on ajoterveyttä uhkaava sairaus, ovat sairautensa johdosta terveydenhuollon asiakkaana.

Psykologiliiton liikennepsykologian toimikunta

Mika Hatakka  
Pj, Psykologian tohtori  
mika.hatakka@pp3.inet.fi

Kari Karjalainen  
Psykologian lisensiaatti

Pekka Kuikka  
Psykologian lisensiaatti

Sari Kukkamaa  
Psykologian lisensiaatti

**Liite** seuraavalla sivulla: Tavoitteena nuoren kuljettajan turvallisuus: Onko 16-vuotiaan turvallista harjoitella itsenäisesti liikenteessä? Esko Keskinen (prof. emeritus) ja Mika Hatakka (PsT)  
14.3.2016. Julkaisematon kirjallisuuskatsaus.

**Liite: Tavoitteena nuoren kuljettajan turvallisuus: Onko 16-vuotiaan turvallista harjoitella itsenäisesti liikenteessä? Esko Keskinen (prof. emeritus) ja Mika Hatakka (PsT) 14.3.2016. Julkaisematon kirjallisuuskatsaus.**

- Kirjallisuuskatsauksen keskeisin ja tärkein tulos on, että mitä nuorempana siirrytään itsenäiseen ajamiseen, sitä suurempi on onnettomuusriski.
- GDL järjestelmä pyrkii ja onnistuu jossakin määrin korjaamaan sitä alkuperäistä ongelmaa, joka syntyi, kun nuorille annettiin oikeus ajaa henkilöautoa jo 16-vuotiaasta alkaen. Euroopassa yhdessäkään valtiossa ei 16-vuotias voi ajaa autoa luvallisesti itsenäisesti. Tästä syystä GDL ei voi olla suora ratkaisu Eurooppalaisiin ongelmiin.
- Nuorten kuljettajien itsenäisen ajamisen rajoitukset (yö-, alkoholi-, matkustajarajoitukset) vähentävät riskiä, mutta jättävät sen edelleen sitä korkeammaksi, mitä nuoremmasta kuljettajasta on kyse ja mitä vähemmän rajoitettavia (vähemmän tiukkoja) määräykset ovat.
- Nuoren iän aiheuttamat ongelmat eivät poistu harjoittelemalla auton käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa.
- Nuorten kuljettajien harjoittelunaikainen ohjaus (ohjaaja mukana autossa) laskee harjoittelunaikaisen onnettomuusriskin hyvin matalalle tasolle.
- Amerikkalaistutkijat painottavat vanhempien merkittävää roolia nuorten ajamaan oppimisessa. Suomessa on vapautettu opetuslupaopetus sukulaissuhteesta.
- GDL-järjestelmissä tiukat nuorten kuljettajien rajoitukset laskevat nuorimpien kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lukumäärää, mutta saattavat lisätä 18-vuotiaiden kuolemia
- Varhain aloitettu ajoharjoittelu ei vähennä riskiä harjoitteluajan jälkeen 18-vuotiaana, jolloin eurooppalaisen ajokortin voi saada (vain yksi tulos on erilainen: Ruotsi).
- Ajoharjoittelu ei vaikuta "ikäspesifeihin riskeihin" (alkoholi, huumeet, nopeus, riskinotto), jotka ovat GDL-järjestelmään osallistuneiden nuorten kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien merkittävimpiä riskitekijöitä.
- Teknisillä ajonvalvonta- ja tallennuslaitteilla voidaan edistää yksinkertaisten ajamisen toimintojen kehitystä, mutta ei monimutkaisempien.
- Ajonvalvontalaitteiden toimivuus ajamisen oppimisessa riippuu vahvasti oppijan vanhempien aktiivisuudesta ja sitoutumisesta. Kaikkien oppijoiden vanhempia on vaikeata motivoida ja sitouttaa valvontaan ja palautteenantotyöhön
- Nuorten oppijoiden motivoiminen ajamisen lisäksi "ylimääräiseen" oppimisen edistämiseen vapaaehtoisesti, kuten itsereflektioon, on haasteellista.

**Aihetta käsitteleviä artikkeleja**

Chen, L.H., Baker, S.P., & Li, G. (2006). Graduated driver licensing programs and fatal crashes of 16-year-old drivers: a national evaluation. *Pediatrics*, 118, 56–62.

Curry, A.E., Peek-Asa, C., Hamann, C.J., & Mirman, J.H. (2015). Effectiveness of Parent-Focused Interventions to Increase Teen Driver Safety: A Critical Review. *Journal of Adolescent Health*, 57 (1 Suppl.), S6-14

Curry, A.E., Pfeiffer, M.R., Durbin, D.R., & Elliott, M.R. (2015). Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase. *Accident Analysis & Prevention*, 80, 243 - 250

Guttman, N., & Gesser-Edelsburg, A. (2011). "The little squealer" or "the virtual guardian angel"? Young drivers' and their parents' perspective on using a driver monitoring technology and its implications for parent-young driver communication. *Journal of Safety Research*, 42, 51-9.

Kraftfahrt Bundesamt (2015). Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen.

[http://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/2015\\_fe\\_b\\_geschlecht\\_alter\\_fahrerlaubniskl.html](http://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/2015_fe_b_geschlecht_alter_fahrerlaubniskl.html)

Masten, S.V., Foss, R.D., & Marshall, S.W. (2011). Graduated Driver Licensing and Fatal Crashes Involving 16- to 19-Year-Old Drivers, *JAMA*, 306, 1098-1103.

McCartt, A.T., Teoh, E.R., Fields, M., et al. (2009). Graduated licensing laws and fatal crashes of teenage drivers: a national study. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety.

Preusser, D.F., & Tison, J. (2007). GDL then and now. *Journal of Safety Research*, 38, 159–63.

Russell, K.F., Vandermeer, B., & Hartling, L. (2011). Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers. *Cochrane Database System Review*, 5.

Statistisches Bundesamt (2014). Unfälle von Frauen und Männern.

<https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleFrauenMaenner.html>

Trempel, R.E. (2009). Graduated driver licensing laws and insurance collision claim frequencies of teen drivers. Arlington, VA: Highway Loss Data Institute

Williams, A.F. (2003). Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34, 5–15.