



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

**Tervetuloa
liikenneturvallisuusfoorumiin!**



Liikenneturvallisuusfoorumi 27.9. klo 9–11.30

Suomen vahvuudet liikenneturvallisuuden edelläkävijänä
Lulu Ranne, liikenne-, viestintä- ja sisäministeri

Keynote by European Transport Safety Council
Antonio Avenoso, Executive Director, ETSC

”Safe System Approach” näkökulmana liikenneturvallisuuteen
Timo Lajunen, professori, Norjan teknis-luonnontieteellinen yliopisto NTNU

Paneelikeskustelu: ”Safe System Approach” osana käytännön liikenneturvallisuustyötä

Nuorten liikenneturvallisuuden erityispiirteet
Sari Kukkamaa, psykologi

Nuorten liikenneturvallisuuden avainluvut
Inkeri Parkkari, johtava asiantuntija, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Paneelikeskustelu: Miten parannamme nuorten liikenneturvallisuutta?



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Antonio Avenoso

Keynote by European Transport Safety Council
Antonio Avenoso, Executive Director, ETSC

Videotervehdys esitetty tilaisuudessa

”Safe System Approach” näkökulmana liikenneturvallisuuteen

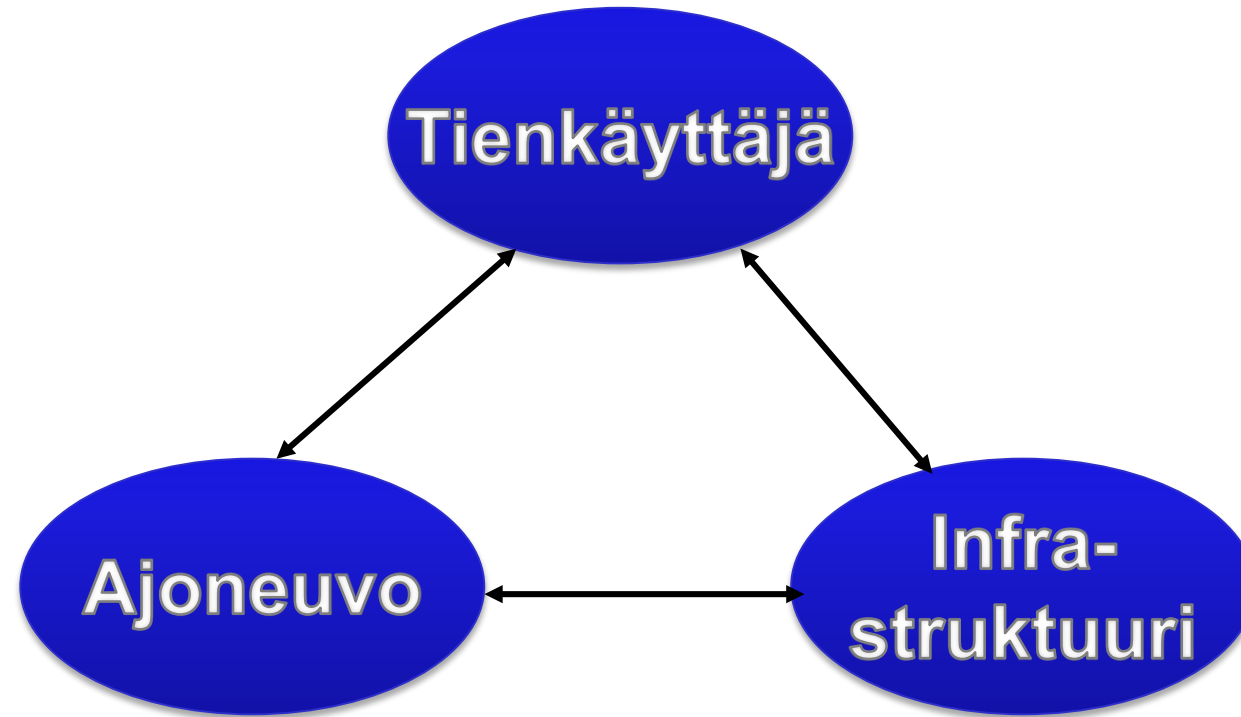
Timo Lajunen

Norjan teknis-luonnontieteellinen yliopisto
(NTNU)

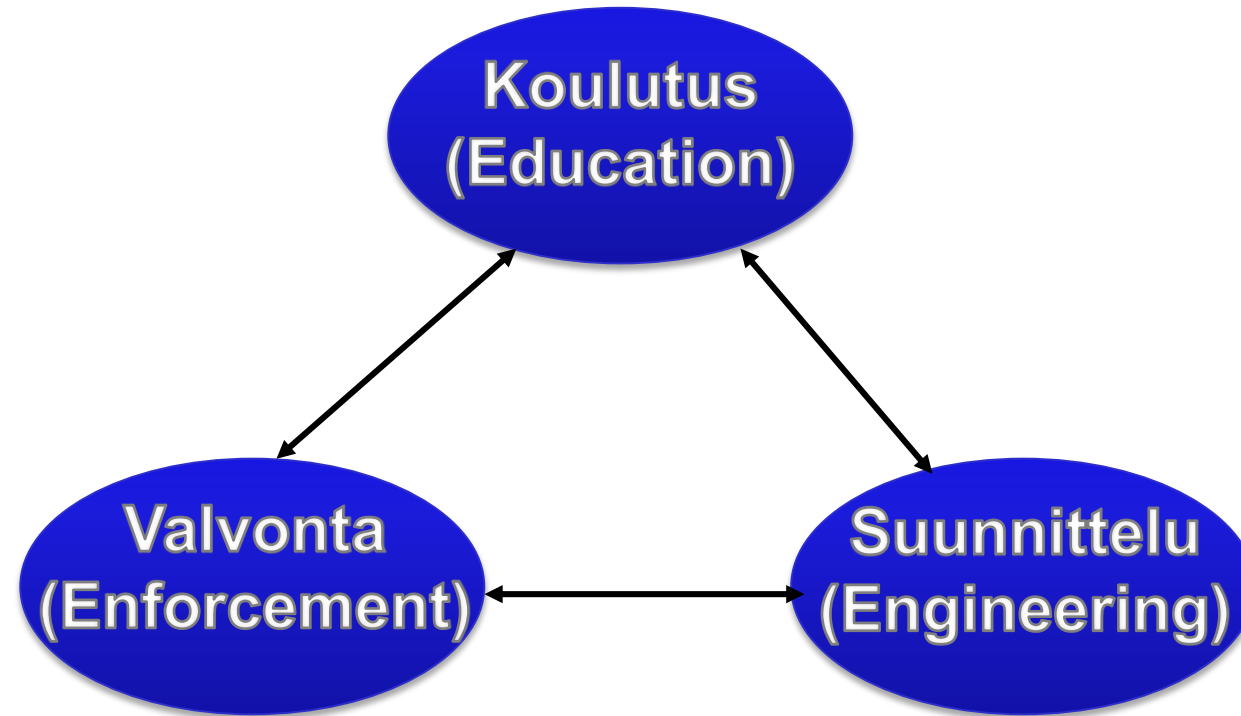


NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

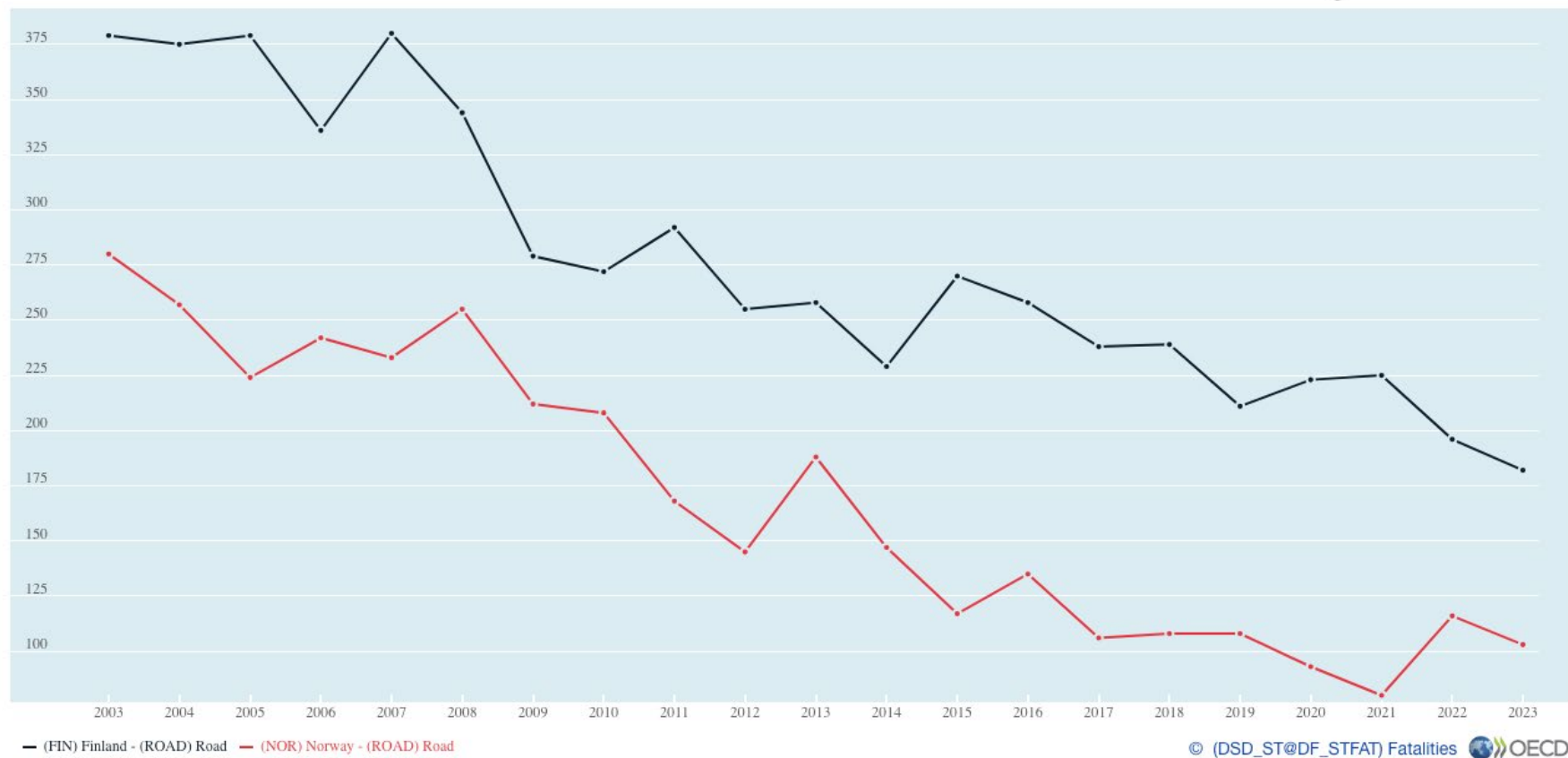
Liikenneturvallisuustyön perinteiset kohteet



Liikenneturvallisuuustyön perinteiset välineet: kolme “E” :tä



Kuinka hyvin toimineet?



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

NEWS ARTICLE | 8 March 2024 | Directorate-General for Mobility and Transport | 6 min read

2023 figures show stalling progress in reducing road fatalities in too many countries

Today, the Commission is publishing preliminary figures on road fatalities for 2023. Around 20,400 people were killed in road crashes in the EU last year, a small 1% decrease on 2022. Despite some progress since the baseline year of 2019¹, few Member States are on track to meet the target of halving the number of road deaths by 2030.



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

Safe System Approach - lähtökohtana turvallinen järjestelmä

- Nollavisio on tavoite, Safe System Approach on menetelmä
- Safe System Approach on paradigman muutos liikenneturvallisudessa
- Reaktiivisesta proaktiiviseen: Safe System Approach on ennakoiva lähestymistapa



Safe System Approach: neljä periaatetta

1. Ihmiset tekevät virheitä
2. Ihmiset ovat fyysisesti haavoittuvia
3. Vastuu on jaettu
4. Kaikkia järjestelmän osia on vahvistettava



Safe System Approach: keskeiset elementit

- **Turvallisemmat ihmiset:** koulutus ja valvonta
- **Turvallisemmat tiet:** suunnittelu
- **Turvallisemmat ajoneuvot:** tekniikka
- **Turvallisemmat nopeudet:** nopeusrajoitukset
- **Onnettomuuden jälkeinen hoito:** hätäpalvelut ja ensihoito

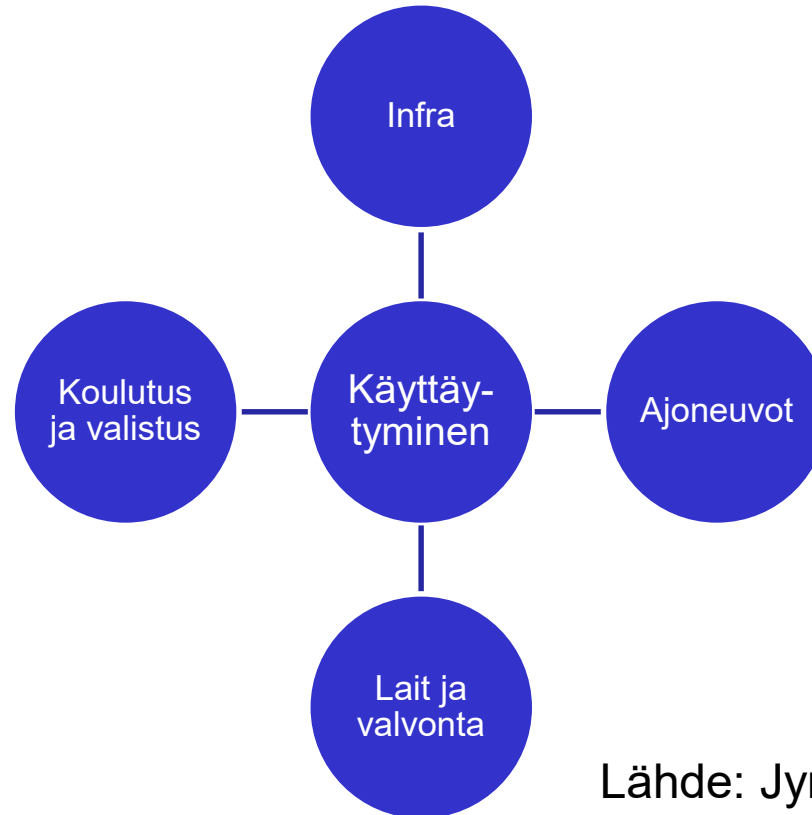
Mitä konkreettista uutta näkökulmaa Safe Systems Approach tuo nykyiseen käytäntöön?

Siirtääkö Safe Systems Approach lopullisen vastuun pois tienkäyttäjältä?



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

Turvallisuudessa aina kyse käyttäytymisestä

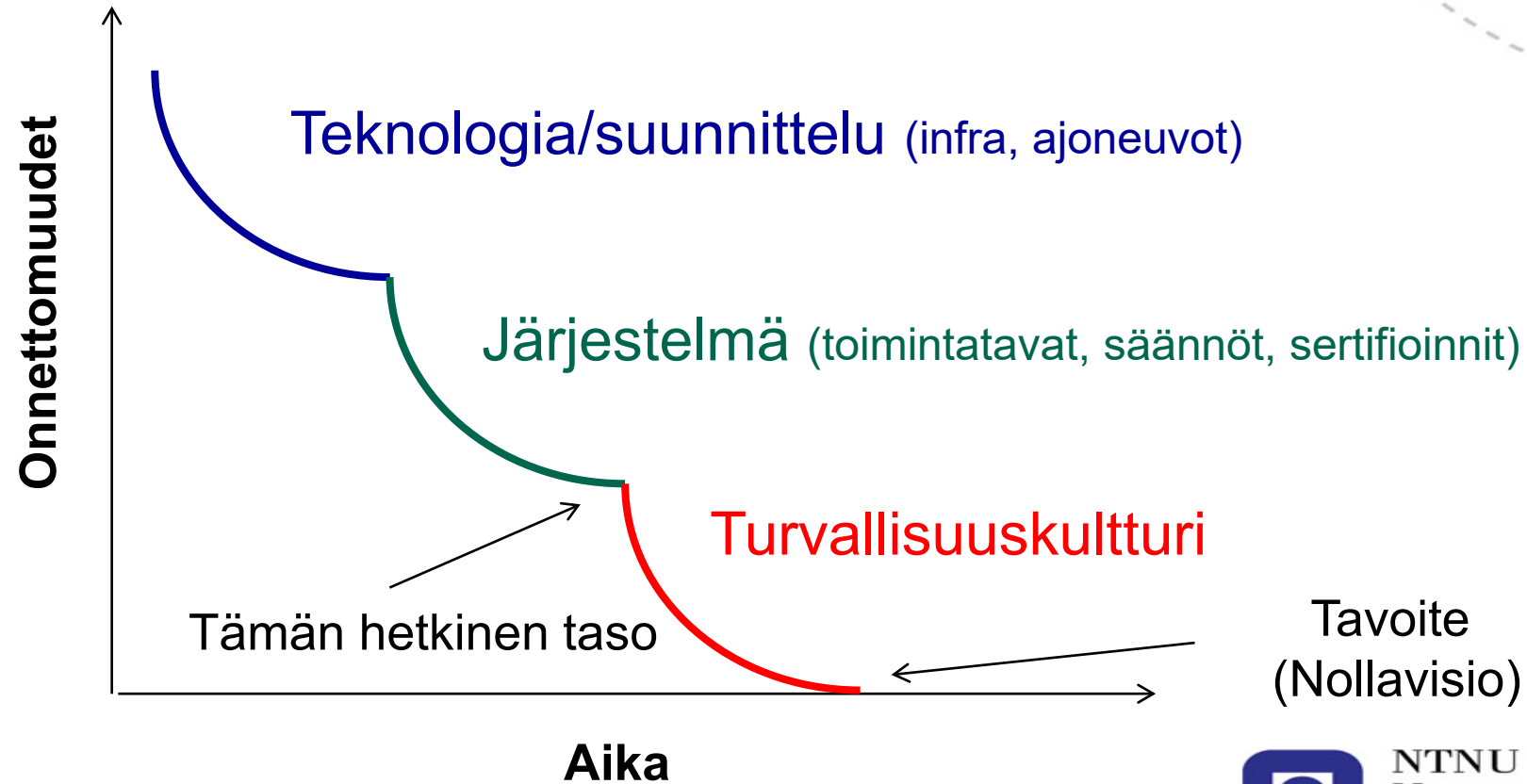


Lähde: Jyrki Kaistinen, Liikenneturva



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

Uusi näkökulma: Liikenneturvallisuuskulttuuri



Liikenteen turvallisuuskulttuuri

- Nollavision tai edes EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää todellista näkökulman muutosta, ei vanhojen lähestymistapojen uudelleenpaketoitua
- Nollavision saavuttaminen edellyttää muutosta liikenteen **turvallisuuskulttuurissa!**

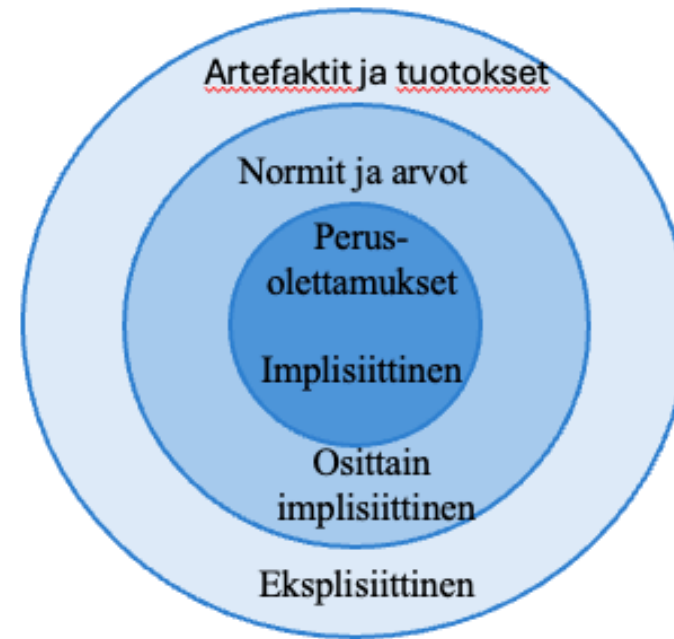


Liikenteen turvallisuuskulttuuri

- "Kaikkien tekijöiden summa, jotka vaikuttavat kuljettajien taitoihin, asenteisiin ja käyttäytymiseen sekä varusteisiin. Liikennekulttuuri on tulos sekä suuremmasta kulttuuriperinnöstä, jota kannamme mukanaamme, että nykyisestä ympäristön tilasta, mukaan lukien talous, poliittinen ilmapiiri, arvot, jne." (Leviäkangas, 1998).
- Liikennekulttuuri viittaa **jaettuihin** arvoihin, normeihin, uskomuksiin, asenteisiin, tavoitteisiin ja käyttäytymiseen, jotka ovat tyypillisiä tietyille tienkäyttäjärühmälle.
- Sisältää Safe Systems Approach –lähestymistavan



Turvallisuuskulttuurin tasot ja kerrokset



Trompenaars & Hampden-Turker (2011)
ja Schein (2010)



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

Tie nollavision saavuttamiseen

Turvallinen liikennekulttuuri

Safe Systems

Turvallinen käyttäytyminen

Kukaan ei loukkaannu vakavasti liikenteessä



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology

Johtopäätökset

- Safe System Approach –lähestymistapaa on noudatettu 1990-luvulta saakka ja se on tuonut selviä turvallisuushyötyjä
- Safe System Approach on pintatason ratkaisu eikä tule ratkaisemaan ihmisen käyttäytymiseen liittyviä haasteita
- Nollavision saavuttamiseksi tarvitaan kokonaisvaltaista muutosta liikenteen turvallisuuskulttuurissa.
- Infrastruktuuri, ajoneuvotekniikka ja lainsäädäntö parhaimmillaankin vain heijastavat turvallisuuskulttuuria
- Täysin uudet tietotekniset ratkaisut kuten CCAM (Cooperative, connected and automated mobility), jotka perustuvat turvallisuuskulttuurimuutokseen ovat parhaat keinot nollavision saavuttamiseksi.



Kiitos!

timo.lajunen@ntnu.no



NTNU
Norwegian University of
Science and Technology



Paneelikeskustelu: ”Safe System Approach” osana käytännön liikenneturvallisuuustyötä

Juha Heltimo

projektipäällikkö, Ramboll

Tapio Koisaari

teknologiapäällikkö, Onnettomuustietoinstituutti

Jari Lepistö

pelastusylitarkastaja, sisäministeriö

Noora Airaksinen

johtava asiantuntija, Väylävirasto



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Palaamme hetken kuluttua!

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Nuorten liikenne- turvallisuuden avainlukuja

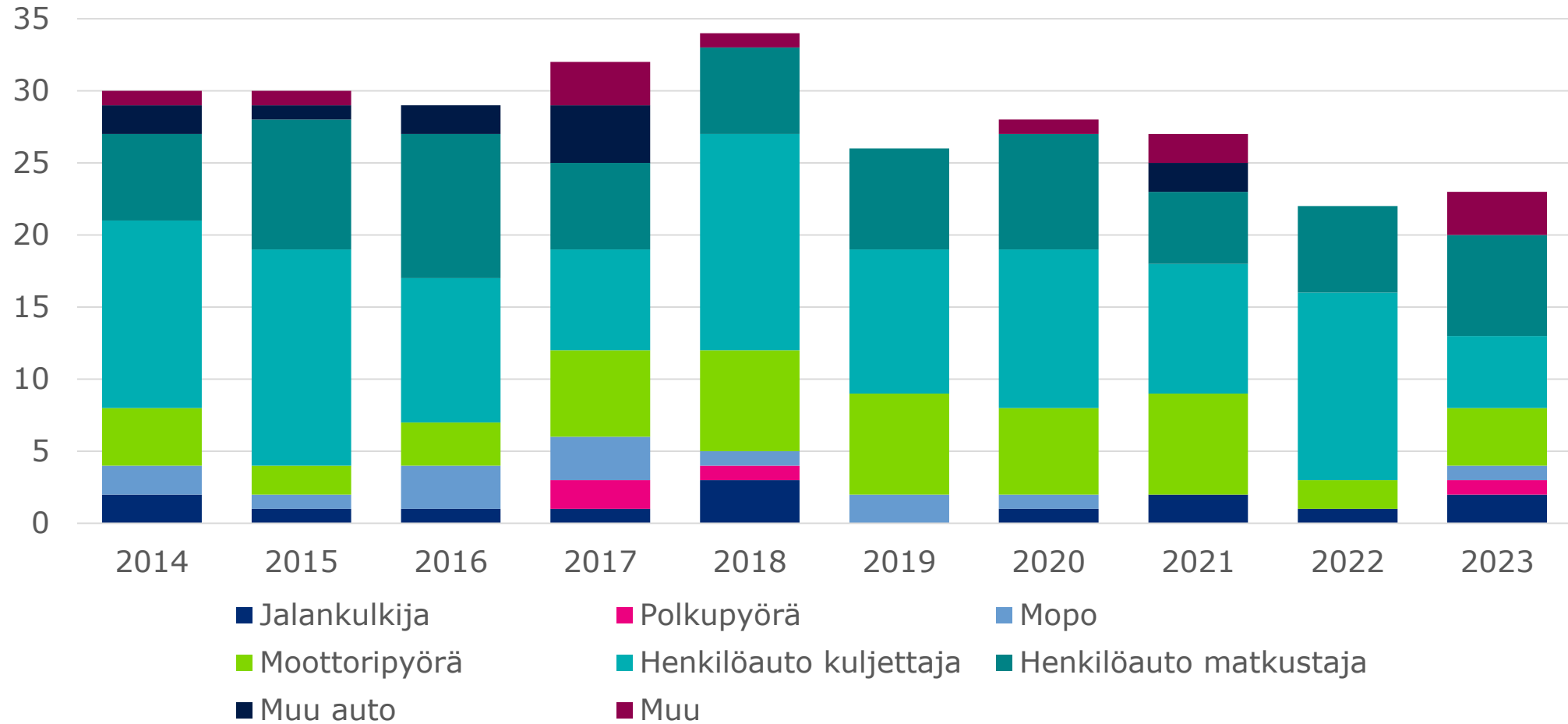
Liikenneturvallisuusfoorumi

27.9.2024

Inkeri Parkkari

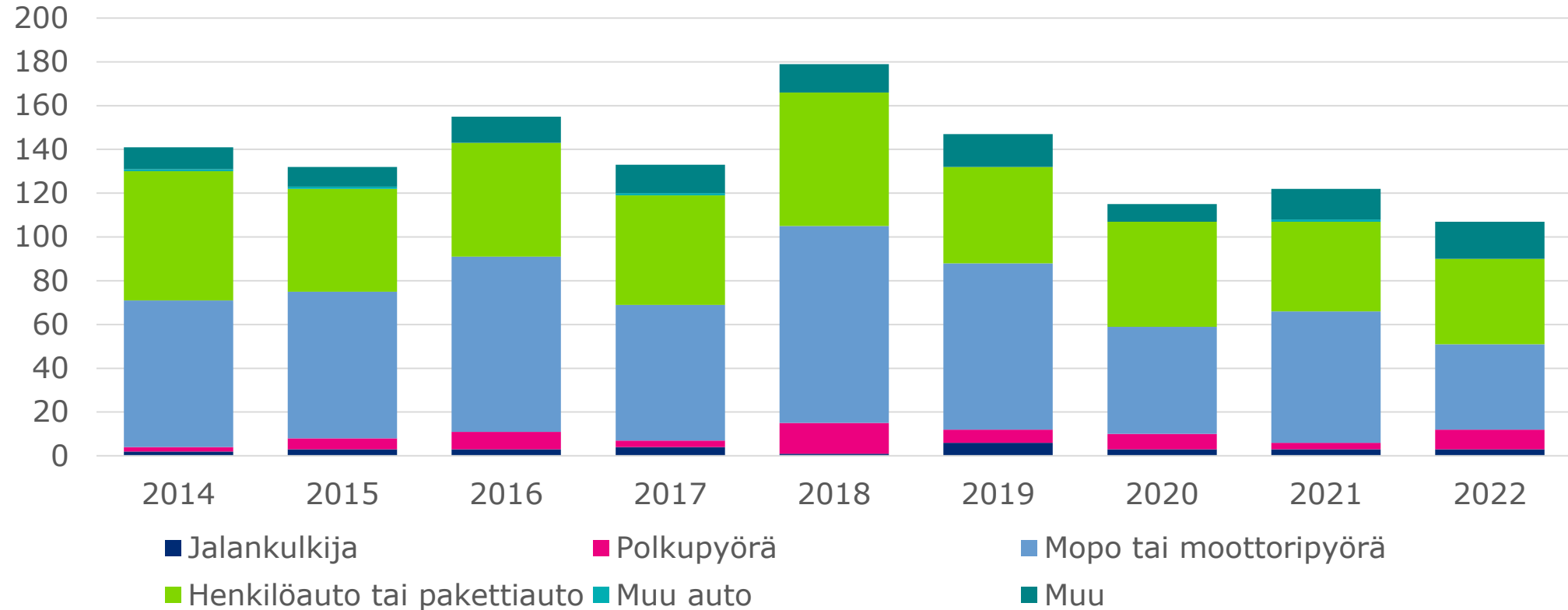


15-20-vuotiaat tieliikenteessä kuolleet



Lähde Tilastokeskus. 2023 ennakkotieto.

15-20-vuotiaat tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneet



Lähde Tilastokeskus. Sisältää sekä virallisessa tilastossa olevat että vain HILMOssa olevat tapaukset



Nykyisiä trendejä nuorten liikkumisessa

- ▶ 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvut: Lupien ja onnettomuuksien määrä pysynyt muutaman vuoden samana
- ▶ 18-vuotiaista B-ajokortti Helsingissä 25 prosentilla, Etelä-Pohjanmaalla 73 prosentilla.
- ▶ Koppimönkijöitä liikennekäytössä 7500, mopoautoja 3900
- ▶ Mopoilu on vähentynyt jo pitkään. 15-vuotiaista noin 25 % hankkii mopokortin.

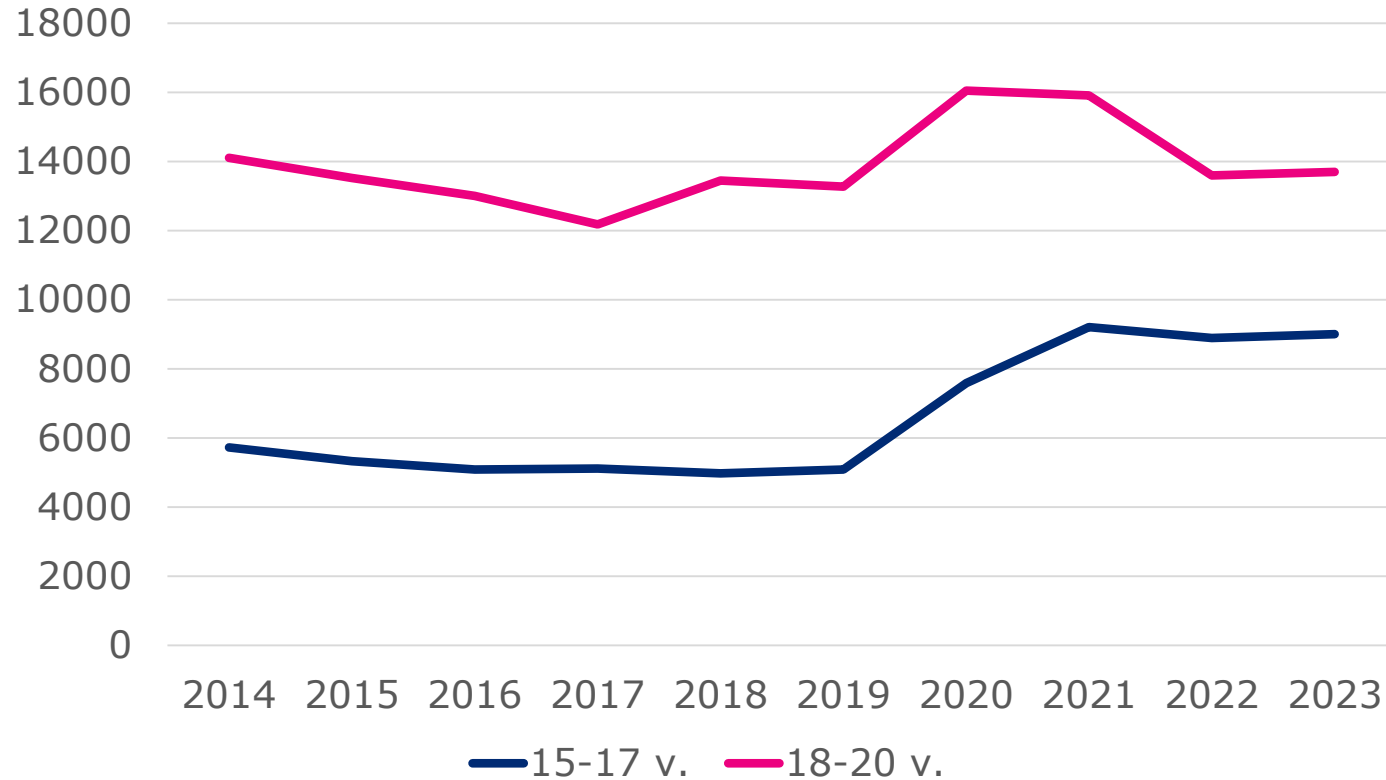
Selvitetyt liikenne rikokset

%

10 %

%

%



18-20 v.

- ▶ Ylinopeudet 48 %
- ▶ Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta 17 %
- ▶ Rattijuopumus 10 %

15-17 v.

- ▶ Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta 26 %
- ▶ Ylinopeudet 25 %
- ▶ Rattijuopumus 4 %

▶ Lähde Rikos- ja pakkokeinotilasto, taulukko "Selvitettyihin rikoksiin syylliseksi epäillyt"



Nuorten liikennekäyttäytyminen kyselytutkimusten mukaan

- ▶ Suomessa 15-24-vuotiaista 18 % katsoo usein videoita tai lukee viestejä ajaessaan, koko väestö 9 %.
- ▶ Euroopassa 18-24-vuotiaat ovat yleisemmin ilman turvavyötä kuin heitä vanhemmat.
- ▶ 15-20-vuotiaista nuorista kolmannes käytti pyöräilykypärää 5 v. sitten Suomessa.
- ▶ Euroopassa 18-24-vuotiaat kertovat ajavansa ylinopeutta hieman yleisemmin kuin vanhemmat ikäryhmät.

Kiitos

<https://tieto.traficom.fi/>

Nuorten liikenneturvallisuuden erityispiirteet

Sari Kukkamaa

Neuropsykologi

OYS Kuntoutuksen poliklinikat

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta,
käyttäytymistiedejäsen

Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmän jäsen

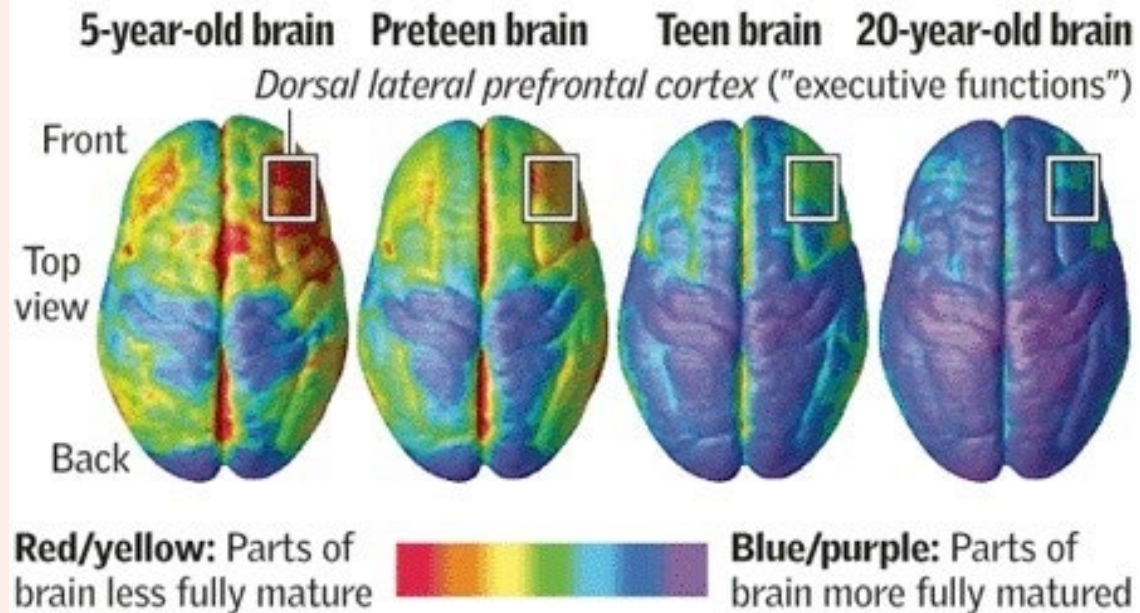
Health paradox

- Mahdollisuuksien ja riskien vuosia

“Although adolescence is the healthiest period of the life span physically, a time when young people are close to their peak in strength, reaction time, immune function, and other health assets, their overall morbidity and mortality rates increase 200-300 percent from childhood to late adolescence (Ronald Dahl)”

-> seurausta riskikäyttäytymisestä, jota leimaa käyttäytymisen ja tunteiden säätelyn vaikeus

Aivojen kehitys ja otsalohkojen merkitys



- Otsalohkot keräävät informaatiota muilta aivoalueilta ja ratkaisevat, miten toimitaan
- Tietoinen päätöksenteko
- Vaativampi ja abstraktimpi ajattelu
- Ennakointi
- Säätelevät tunnereaktioita

”ei mennä liskoivoilla”

- Nuori on motorisesti ja havaintokyvyltään hyvin kehittynyt
 - mutta ongelmanratkaisu, tunteiden ja käyttäytymisen säätely on vielä kesken
- Otsalohkoihin sidonnaisia taitoja: jatkavat kehittymistään yli 20-v.
 - sukupuoliero: pojilla ”poliisipiikki” 18-v, tytöillä 15-v.
- Riskinoton kannattavuus suhteessa palkkioon on epäsuhdassa, pelon kokeminen heikompaa
- Vahva palkkiojärjestelmä (limbinen järjestelmä) vs. heikentynyt vaaran arviointi (manteliumake) vs. tehoton toiminnanohjaus (otsalohkot)
- Tunteita säätelevä top-down –prosessi on tehoton ja tunteet aiheuttavat kauttaaltaan voimakkaampaa aivoaktiiviteettia
- Itsenäistyminen, sääntöjen testaaminen,
 - kaverit... Status, hyväksyntä, normit...

Biologinen prosessi, jota ei voi ohittaa tai nopeuttaa,
mutta voidaan ohjalla oikeaan suuntaan

Em. yhdistettynä vähäiseen ajokokemukseen selittää paljon

Nuori vs. kokenut kuljettaja

Tarkkaavuuden säätely

-tylsäänkin pitää pystyä keskittymään ja ehkäistä huomion siirtyminen häiriötekijöihin (sisäisiä ja ulkoisia)

- Hazard perception: odottamattomien, mahdollisten riskitilanteiden ja vaarojen havainnointi sekä niihin reagointi
 - merkittäviä eroja riippuen kuljettajan ajokokemuksesta
- Nuori on alttiimpi väsymyksen ja päihteen vaikutukselle

Aivojen kehitys: toinen näkökulma

Aivojen keskeneräisyys tuottaa paljon hyvää ja suurin osa nuorista pärjää hyvin:

- oppimiskyky on ilmiömäinen
- kun kiinnostaa, oppii, keskittyy ja on taitava
- moraalinen ja monimutkainen ajattelu
- aikuistyylinen kyky ja halu huolehtia asioista lisäänty
- uusien kokemusten jano -> ulos kotipesästä maailmaan
- voimakkaat tunteet positiivisiin asioihin
- paljon hyviä, uudenlaisia sosiaalisia suhteita

Nuoren kuljettajan riskipiirteitä

- Riskinotto ja elämyshakuisuus
- Vahva itseluottamus ja seikkailunhalu, altis kavereiden (somen?) yllytyksille
- Aiemmat liikennevahingot, sakot, onnettomuudet; turvavöiden puute ym
- Vihamielinen ja aggressiivinen käytös, sääntöjen vastustaminen
- Epäsosiaalinen käytös, varhainen tupakan ja päihteiden käyttö

- ADHD, käytöshäiriöt, päihdeongelmat
- Masennus ja itsetuhoisuus: v. 2020-22 18 nuoren itsemurhaa liikenteessä (15-25 v.)

Kasvattajien vastuu?

- Kasvatuksella on paljon merkitystä: perheissä, joissa liikennekäyttäytymisestä keskustellaan ja väärinkäytöksistä on seuraamuksia, nuorilla on vähemmän onnettomuuksia ja sakkoja
- Liikennekasvatus ei lopu kun nuori täyttää 18 vuotta
 - vaatii kasvattajaltakin tietoa ja itsereflektiokykyä
- Liian ankara tai liian välinpitämätön kasvatus → enemmän onnettomuuksia ja sakkoja
- Alaikäisten ajokorttihakemusten oikeellisuuden vastuu?
- Kuka kasvattaa vanhempia? Ongelmakäytös ja asenteet periytyvät
- Liikennekasvatuksen tulisi läpäistä kaikki kouluasteet, päivähoito ja missä lapsia ja nuoria ylipäätään ”kasvatetaan”; yksittäiset vierailut eivät vaikuta pitkäkestoisesti

Etunimi Sukunimi

Titteli

etunimi.sukunimi@pohde.fi

puh. 040 123 4567

www.pohde.fi



Paneelikeskustelu: Miten parannamme nuorten liikenneturvallisuuksia?

Miko Bergbom

kansanedustaja, Liikenneturvan hallituksen puheenjohtaja

Markus Koski

puheenjohtaja, Suomen Nuorisovaltuustojen Liitto

Outi Raunio-Hannula

opetusneuvos, Opetushallitus

Heikki Kallio

poliisitarkastaja, Poliisihallitus



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONS MINISTERIET

Kiitos!