

Liikennekäyttäytyminen, turvallisuus ja vaikuttaminen

PsT, Mika Hatakka

Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy

Liikennekäyttäytyminen on monen tekijän
summa

Liikennekäyttämisen hierarkia

Yhteiskunta

- Yhteiskunnan normit, lainsäädäntö, kulttuuri

Elämänympäristö

- Fyysinen, Sosiaalinen

Elämisen tavoitteet ja taidot

- Liikenteessä olemisen merkitys elämänkentässä
- Oman tilan hallinnan taidot

Liikenteessä olemisen tavoitteet ja tilanne

- Tarkoitus, ympäristö, seura, sosiaalinen tilanne

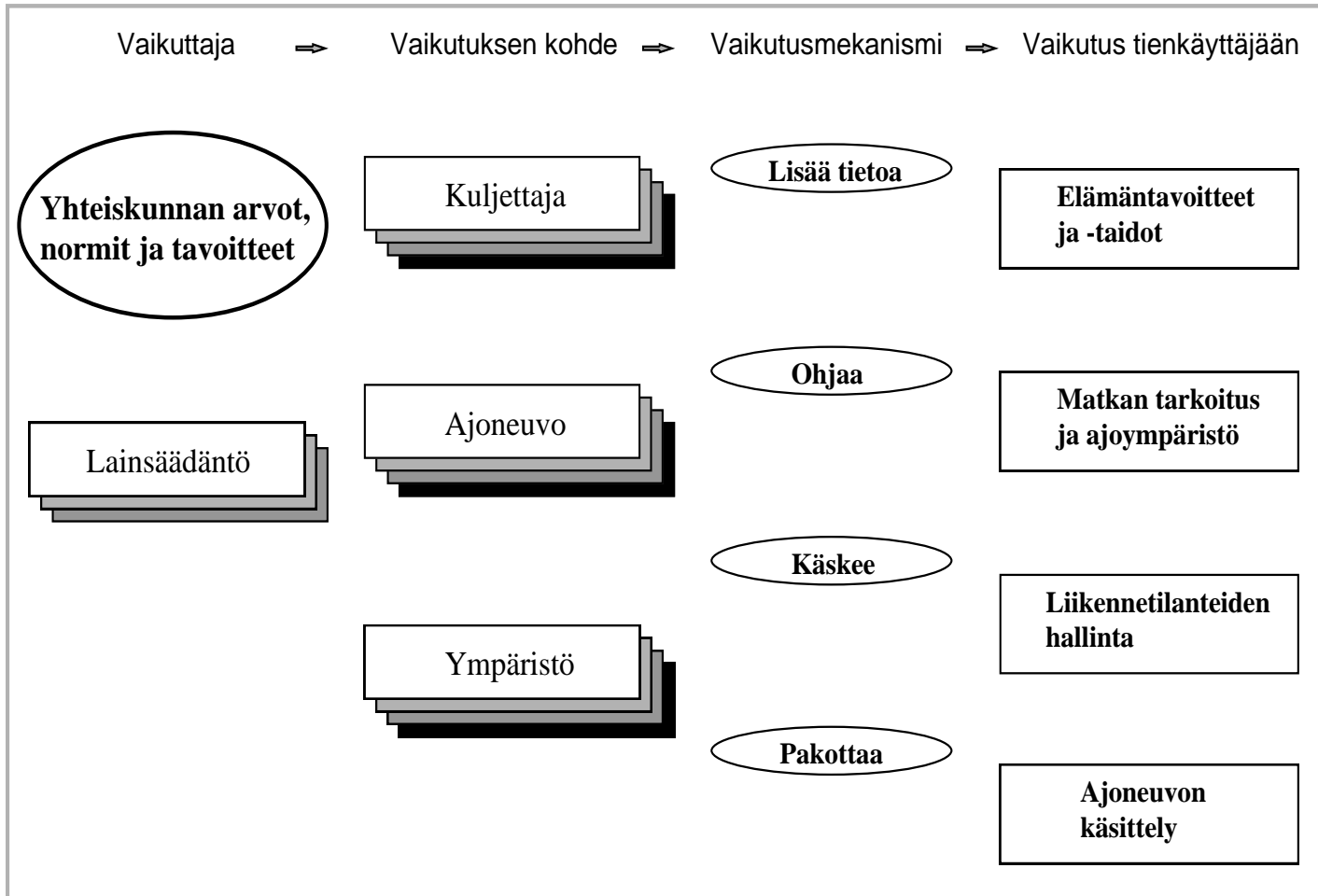
Liikennetilanteiden hallinta

- Tilanteen vaatimuksiin sopeutuminen

Ajoneuvon hallinta

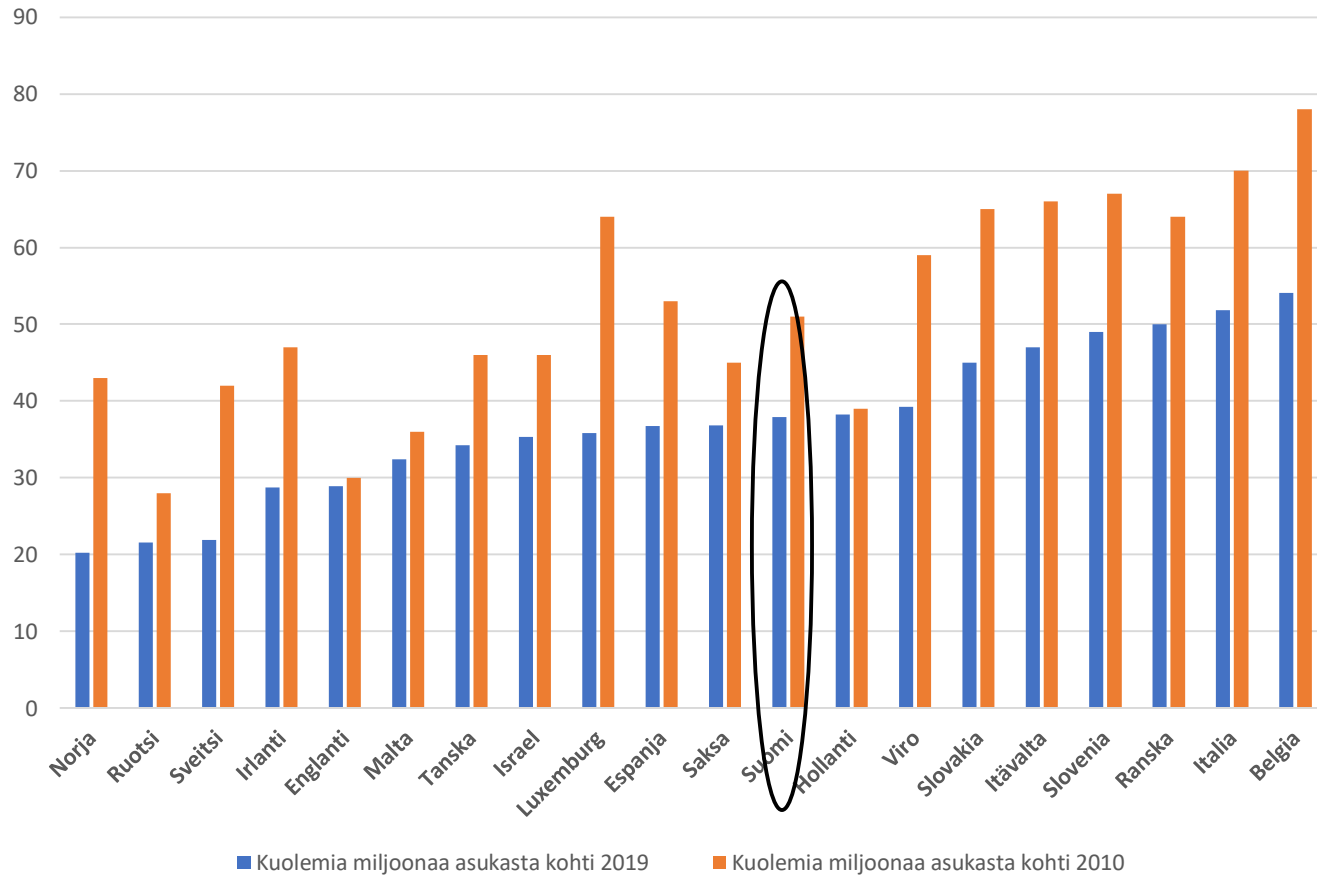
- Nopeuden, suunnan ja paikan säätely

Kuljettajan käyttäytymiseen vaikuttavat tekijät



Suomen turvallisuustaso

Euroopan 20 "parasta" ennen ja nyt



Kysymyksiä:

- Miksi Norja on Euroopan liikenneturvallisim maa?
- Miksi Norja onnistui kymmenessä vuodessa pudottamaan puolet kuolemista pois?
- Miksi Ruotsi on ollut ja on kaukana Suomen edellä liikenneturvallisudessa?
- Miksi Suomi on sitkeästi “keskikastissa”?

Esimerkkejä viimeaikaisesta päätöksenteosta

- Suomessa ei ole vuosiin ollut liikenneturvallisuusstrategiaa selkeine tavoitteineen
- Liikennekäyttämisen tutkimus on näivettynyt, yliopistoissa jäljellä vain rippeitä
- Hyvistä tuloksista huolimatta pakollinen mopokoulutus lopetettiin
- Lievät (liikennevirhemaksuun johtavat) ylinopeudet eivät enää rasita ajo-oikeutta
- Liikenteeseen erikoistuneen liikkuvan poliisin lakkauttaminen
- Kuljettajaopetuksen vaiheittaisuuden poisto ja opetusmäärien tuntuva vähentäminen
- Ajokortti-iän hilaaminen alaspäin muutetulla poikkeuslupakäytännöllä ilman, että ajo-oikeuden saamiseen liittyisi laajempaa koulutusta ja/tai erityisehtoja

Mikä vaikutelma tulee edellä esitetyistä esimerkeistä?

- On vaikea kuvitella, miten edellä esitetyt esimerkit päätöksistä parantavat liikenneturvallisuutta.
 - Liikenneturvallisuuden parantaminen on perinteisesti ollut tärkeä tavoite
- Turvallisuustutkimuksen (kotimainen tai ulkomainen) äänellä ei ole juurikaan vaikutusta päätöksenteossa
 - Kustannustekijät, prosessien virtaviivaistaminen, “sujuvuus” ja muut tekijät ohjaavat päätöksenteon linjaa turvallisuuden kustannuksella
 - Tietoa olisi tarjolla esimerkiksi GLS järjestelmistä ja yleensäkin nuorten kuljettajien riskeistä
 - Maallikkoajatus “kunhan ajetaan paljon niin opitaan” on ottanut vallan, mutta taito ja turvallisuus eivät ole sama asia

Automatiikka hoitaa?

- Ajatus siitä, että lähimpien vuosikymmenten aikana automaattinen ajaminen poistaa inhimillisen tekijän liikenteestä on epärealistinen
 - Lisäksi jo nyt olemassa olevien järjestelmien käyttö edellyttää osaamista ja ymmärrystä niiden toiminnasta ja rajoitteista
 - Jatkossakin kuljettajan tulee kyetä ottamaan ajoneuvonsa hallintaan järjestelmän pettäessä, tai kun muuta yllättävää tapahtuu. (Vrt ilmailu)
- Tienkäyttäjän kouluttaminen ja opastaminen kattavalla tavalla tulee jatkossakin olemaan tärkeää

Tarvitaan rohkea strategia

- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä
 - Edelleen toimiva ja hyvä strateginen tavoite tilastollisella tavoitteella täydennettynä
- Riskiryhmiin keskittyminen ei ratkaise kaikkea
 - Valtaosa onnettomuuksista tapahtuu ns. tavallisille tienkäyttäjille
- Liikenneturvallisuuden/liikennekäyttäytymisen tutkimuksesta saatavalle tiedolle on annettava lisää painoarvoa päätöksenteon valmistelussa
- Liikennekäyttäymiseen vaikuttamisen redusointi asenteisiin vaikuttamiseksi on erityisen harhainen ajatus. Ei ole nopeaa, helppoa tai edes halpaa.
 - “Kunhan asenteet saadaan kuntoon niin kaikki on hyvin?”
- Asennemuokkausta on silti tehtävä jatkuvasti monella rintamalla