

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Psykologiliitto ja sen liikennepsykologian ammatillinen työryhmä kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto koskien liikenne- ja viestintäministeriön luonnosta liikenneturvallisuusstrategiaksi. Psykologiliitto pitää liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta oleellisena asiana, että valtakunnallista liikenneturvallisuusstrategiaa ollaan laatimassa seuraaville vuosille.

Psykologiliitto pitää erinomaisena sitä, että liikenneturvallisuusstrategiassa painotetaan tietoon perustuvaa päätöksentekoa ja näin ollen myös onnettomuustilastointia on tarkoitus kehittää.

Yleisellä tasolla toteamme, että strategia on varovainen. Toimenpiteet ovat paljolti erilaisten tekijöiden selvittämistä. Tämä on ymmärrettävää, koska Suomessa liikenneturvallisuuteen liittyvä tutkimustoiminta on jäänyt jälkeen verrokkimaista. Kuitenkin jo olemassa olevan tiedon pohjalta olisi mahdollista esittää useita selkeitä toimenpiteitä, joilla turvallisuutta voidaan parantaa. Toimenpiteet tulee määritellä tarkemmin ja esittää aikatauluja. Esitämme strategialuonnokseen seuraavia huomioita ja parannusehdotuksia:

1. Toimenpidekohdat

Useissa toimenpidekohdissa viitataan psykologisiin tekijöihin, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen (mm. kohdat 2-3, 24-30, 35-36, sekä 53). Toimenpiteiden taustalle tarvitaan liikennepsykologian asiantuntemus esimerkiksi suunnittelemaan sisältöjä ja kouluttamaan käytännön työtä tekeviä. Kasvatukselliseen ja koulutukselliseen sisältöön tulee liittää liikennepsykologinen osaaminen ja teoreettinen tieto ihmisen käyttäytymisen syistä ja mahdollisuuksista vaikuttaa käyttäytymisen muutokseen.

2-3: Mielenterveys- ja päihdehoitoon tulee liittää liikennepsykologista osaamista, koska pelkkä mielenterveyden tai päihdeongelman hoito ei yksinään riitä liikenneturvallisuuskohdan parantamiseen (esim. jokainen rattijuoppo ei ole alkoholiriippuvainen, mutta tarvitsee silti hoitoa nimenomaan päihtyneenä ajamisen estämiseksi). Alkolukko yksinään ei vaikuta henkilön asenteisiin ja ajatusmalleihin, vaan pysyvämpi muutos vaatii psykoedukaatiivisen työskentelyn.

24-30: Opetuksellisten ja kasvatuksellisten materiaalien ja menetelmien kehittämisessä tulee olla mukana psykologi, joka tuntee lasten ja nuorten kehityksen.

35-36: Käsite ”myönteinen mielenterveys” on avattava ja liitettävä mukaan spesifiä tietoa nimenomaan mielenterveydestä liittyen liikennekäyttäytymiseen. Käyttäytymisen ja tunteiden säätelyyn liittyvä teoriapohja on psykologien osaamisaluetta. Tässä olisi hyvät yhteistyömahdollisuudet kansallisen mielenterveysohjelman ja itsemurhien ehkäisyohjelman toimijoiden kanssa.

53: Ikääntyneiden kohdalla tarvitaan psykologista osaamista sekä kognitiivisen toimintakyvyn heikentymiseen että asenteiden tiedostamiseen ja muuttamiseen liittyen.

2. Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Kappale 6.2 on tärkeä. Vakavien onnettomuuksien taustalla ovat yleisesti inhimilliset tekijät, joiden selvittäminen on tärkeää. Nyt kappaleessa puhutaan enemmän ”mekaanisista” tekijöistä (paikkatiedot, turvavälineet), mutta ei siitä, mitkä osallisten päätökset, valinnat ja teot vaikuttivat siihen, että onnettomuus tapahtui, ja minkälaisilla päätöksillä, valinnoilla ja teoilla onnettomuutta ei olisi tapahtunut. Näillä tiedoilla saadaan selvitettyä, mikä oli onnettomuuden inhimillinen taustasyys, johon voi jatkossa vaikuttaa. Strategiassa mainitun Safe System -lähestymistavan tavoitteena on ihmisten virheitä anteeksiantava tieliikennejärjestelmä, mutta liikennejärjestelmän kehittäminen ei poista jokaisen siihen osallistuvan vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta.

Suomalainen liikennepsykologinen tutkimus on viimeisten 15 vuoden aikana hiipunut resurssien puutteessa. Tieteellisen tiedon lisäämiseksi liikennepsykologian opetusta ja tutkimustoimintaa on lisättävä yliopistojen psykologian laitoksilla. Lääketieteellisten taustatekijöiden osalta tieteellistä tutkimusta tulee painottaa lääketieteen tiedekunnissa. Tutkimustietoa voivat tuottaa myös muut tahot, kuten ministeriöt, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Liikenneturva. Tutkimukset tulee pyrkiä julkaisemaan vertaisarvioituina, jotta niiden tieteellinen sisältö olisi luotettavaa ja julkista. Suomessa on kansainvälisesti arvokkaita aineistoja kuten Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta-aineisto, jota tulisi hyödyntää liikenneturvallisuustutkimukseen nykyistä enemmän.

3. Riskiryhmiin vaikuttaminen

Toistuvasti tai vakavasti liikennerikkomuksiin syyllistyville tulee kehittää ajokykyisyyden arviointi- ja interventiojärjestelmä, jollaisia on käytössä useissa Keski-Euroopan maissa. Pelkkä rangaistus sakkojen tai ajokiellon muodossa ei vaikuta haitallisen käyttäytymisen taustasyihin, eikä käyttäytymisen muutosta nykyisellään arvioida ennen ajoluvan palautumista. Alustavaa positiivista kokemusta on jo nuorten ajokieltokoulutuksesta. Järjestelmää tulee parantaa ja kehittää sekä lääketieteellisen että liikennepsykologisen osaamisen kautta koskemaan kaikkia ikäryhmiä. Tämä liikenneturvallisuuden kannalta kaikkein riskialttiimpiin kuljettajiin liittyvä toimenpide puuttuu Liikenneturvallisuusstrategiasta ja esitämme, että se tulee osaksi myöhemmin avattavaa ajokorttilain uudistamista.

4. Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Suuri osa onnettomuuksista syntyy tahattomista virheistä. Esimerkiksi nuorten osalta todetaan usein, että vain pieni osa nuorista on riskikuljettajia. On totta, että vain pieni osa nuorista toimii toistuvasti riskipitoisesti, mutta nuorille ikäryhmänä on tyypillistä, että toiminta on silloin tällöin harkitsematonta. Tästä syystä erityisesti nuorten osalta pelkästään tunnistettuun riskiryhmään keskittyminen ei tuota riittävää vaikutusta. Toimenpiteiltä on edellytettävä koko ikäryhmän kattavuutta. Tämän vuoksi toivomme strategiassa otettavan selkeämmin kantaa kuljettajaopetuksen kehittämiseen. Tällä hetkellä järjestelmä on siirtynyt tutkintopainotteiseksi, jolloin tutkinto ohjaa oppimista. Tutkinto on luonteeltaan ajotekninen ja mittaa vain perusvalmiuksia, jolloin myös valmistautuminen keskittyy niihin. Omien riskipitoisten motiivien, haastavien ajotehtävien, kaveripiirin vaikutuksen ja muiden vastaavien tekijöiden tunnistamisen ja ymmärtämisen jäävät vähälle. Tästä syystä jatkossa on otettava käyttöön selkeä kuljettajaopetuksen opetussuunnitelma, joka on myös suoritettava.

5. Ajo-oikeus ja turvallisuus

Ajo-oikeuden omaamisen vastapainona tulee puhua kaikkien oikeudesta turvalliseen ympäristöön, jolloin kysymys yksilön oikeudesta ajolupaan suhteutetaan muiden oikeuteen kulkea turvallisesti. Ajo-oikeus ei ole ihmisoikeus, ja kerran saavutettu ajo-oikeus on kumottavissa, jos yksilö osoittaa piittaamattomuutta liikennesäännöistä ja liikenneturvallisuudesta, tai jos on terveydentilaltaan kykenemätön siihen. Ajo-oikeuksiin tulee voida puuttua laajemmin ja moniammatillisemmin. Poliisin ja terveys- ja sosiaaliviranomaisten yhteistyötä ja yhteisjärjestelmiä tulee kehittää.

6. Promillerajan asettaminen pyöräilijöille ja sähköpotkulautailijoille

(s 75, kohta 8.3) Pyöräilyn liittyviin vakaviin yksittäisonnettomuuksiin liittyy juuri alkoholi, samoin sähköpotkulaatonnettomuuksiin etenkin yöaikaan. Promilleraja tulisi asettaa polkupyöräilijöille ja kevyille sähköisille liikkumisvälineiden käyttäjille.

Väittämä, että promillerajan asettaminen vähentäisi pyöräilyä, on tankojuoppouden osalta hyvä asia. Se vähentäisi pyöräilyä juuri niiden kohdalla, jotka ovat vaaraksi liikkueensa alkoholin vaikutuksen alaisena

7. Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen ja seuranta

Seurannan perustuu nykyisellään kuolleiden määrään eri liikennemuodoissa. Kuolleiden määrän lisäksi on erittäin tärkeää kehittää menetelmiä vakavasti loukkaantuneiden seurantaan ja pitää myös niitä lukuja keskeisenä indikaattorina.

8. Yksittäiset toimenpiteet:

Yksittäisistä toimenpiteistä liikennepsykologian työryhmä kannattaa tieliikenteen promillerajan laskemista 0,2 promilleen ja promillerajan määrittämistä tankojuoppouteen.

Maantieliikenne kohtaa rautatiet tasoristeyksissä. Suomi on pohjoismaisittain jäljessä tasoristeysturvallisuudessa. Tarvitaan voimakas panostus tasoristeysten poistoon ja turvalaitteiden rakentamiseen. Tasoristeysonnettomuuksia tapahtuu niin kauan, kun tasoristeyskiä on, mutta niitä voidaan vähentää poistamisen lisäksi myös turvalaitteilla.

Helsingissä 9.8.2021

Suomen Psykologiliitto ja sen liikennepsykologian ammatillinen työryhmä

Vähäkangas Katja
Suomen Psykologiliitto