

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

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

Positiivisina ja kannatettavina asioina näemme liikenneturvallisuusstrategiassa erityisesti seuraavat asiat:

1. Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmä pitää erinomaisena sitä, että liikenneturvallisuusstrategiassa painotetaan tietoon perustuvaa päätöksentekoa ja näin ollen myös onnettomuustilastointia on tarkoitus kehittää.
2. Kiitämme liikenneturvallisuusstrategian inhimillisiin tekijöihin painottuvaa otetta, sen sijaan että keskityttäisiin ainoastaan teknisiin ja teknologisiin ratkaisuihin.
3. Näemme erittäin positiivisena, että strategia nostaa tärkeänä asiana esiin ajoterveyden arvioinnin tehostamisen, tiedonkulun parantamisen ja liikenneturvallisuuteen vaikutetaan monien yhteiskunnan eri osa-alueiden kautta. Ajo-oikeuksiin tulee voida puuttua nykyistä laajemmin ja moniammatillisemmin. Poliisin ja terveys- ja sosiaaliviranomaisten yhteistyötä ja yhteisjärjestelmiä tulee kehittää. Kysymys yksilön oikeudesta ajolupaun 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 hän on terveydentilaltaan kykenemätön siihen.

4. Liikennekasvatuksen kehittäminen läpi elinkaaren on tärkeää. Strategiassa jo mainittujen riskiryhmien (lapset, nuoret, ikääntyneet) lisäksi liikennekasvatusta tulee kohdistaa myös työikäisille aikuisille, jotka ovat aktiivisia liikkuja kaikissa liikennemuodoissa.

5. Ammattiliikenteen korostettu vastuullisuus. Ammattiautoilijalta odotetaan keskimääräistä parempaa liikennekäyttäytymistä. Hyvät työolosuhteet ja terve henkilöstö ovat kaikkien etu.

6. Promillirajan asettaminen selvittäminen pyöräilijöille ja sähköpotkulautailijoille on kannatettavaa

Kehitettävää ja parannettavaa lausumme seuraavasti:

Yleisellä tasolla toteamme, että strategia on varovainen. Paljolti toimenpiteet ovat 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.

1. Useiden strategiassa käytettyjen teemojen taustamekanismi on psykologinen. Silti psykologiaa tieteenalana ei mainita strategiassa lainkaan. Strategiassa todetaan, että yli 90 % liikenneonnettomuuksissa taustalla on inhimillinen virhe, eli ihmisen käyttäytyminen. Edelleen tunnistetaan, että vääränlaiset liikenneasenteet ovat merkittävä riskitekijä. Ihmisen toiminnan motivaatio, asenteiden muotoutuminen ja niiden muuttaminen perustuvat psykologisiin tekijöihin. Liikennepsykologian asiantuntemus tarvitaan kouluttamaan käytännön työtä tekeviä. Kasvatukselliseen ja koulutukselliseen sisältöön tulee liittää liikennepsykologinen osaaminen ja teoreettinen tieto ihmisen käyttäytymisen syistä ja mahdollisuuksista vaikuttaa käyttäytymisen muutokseen.

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 psykoedukatiivisen työskentelyn.

Ajoterveyteen ja mielenterveyteen viittaaviin kohtiin tulee liittää spesifiä tietoa nimenomaan liittyen liikennekäyttäytymiseen. Käyttäytymisen ja tunteiden säätelyyn liittyvä teoriapohja on psykologien osaamisaluetta.

2. Strateginen linjaus: päätöksenteon on perustuttava tietoon. Kappale on tärkeä. Vakavien onnettomuuksien taustalla ovat yleisesti inhimilliset tekijät, joiden selvittäminen on tärkeää. Kansallisesti kerättävien tilannetietojen lisäksi liikenneturvallisuusstrategisten toimenpiteiden tulee perustua tieteellisesti pätevään tietoon ja toimijoiden on seurattava alan tieteellistä julkaisutoimintaa. 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 taustasy, johon voi jatkossa vaikuttaa.

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 kehittämistä ei mainita strategiassa lainkaan.

Strategiassa tulee ottaa selkeämmin kantaa kuljettajaopetuksen kehittämiseen. Strategia mainitsee vain kaksi pientä yksityiskohtaa kuljettajaopetukseen. 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. Harrasteilmailun poikkeamailmoitusten julkaiseminen: julkisesti saatavilla olevan turvallisuustiedon lisääminen just culture-periaatteen tukemiseksi.

Julkisesti kaikkien saatavilla olevaa kokemuspohjaista turvallisuustietoa tulee lisätä. Esimerkkinä Traficom aloitti harrastajayhteisöltä saamansa palautteen perusteella kokeiluna julkaista harrasteilmailun poikkeamailmoituksia koosteina. Toistaiseksi kokeilua on toteutettu vain purjelentoon. Poikkeamakoosteiden julkaisu tulisi laajentaa koskemaan myös muita yleis- ja harrasteilmailun osa-alueita. Poikkeamailmoitusten antava informaatio ja oppi on merkittävää niin koulutuksellisesti kuin yksilöiden itseopiskelun sekä oman toiminnan reflektoinnin näkökulmasta. Poikkeamakoosteiden julkaisu myös lisää turvallisuuskulttuurin avoimuutta ja tukee toimenpideohjelman kohdassa 60 mainitun just culture -periaatteen toteutumista. Ilmailun avoimesta poikkeamaraportointikulttuurista voidaan tulevaisuudessa siirtää oppeja myös muille liikenteen osa-alueille.

Lipsanen Jari  
Suomen Psykologiliitto ry