Olen rakentanut lausuntoni siten, että ensin vastaan kolmeen minulle erityisesti esitettyyn kysymykseen ja tämän jälkeen teen näistä vastauksista yhteenvedon.

Vastaukseni kolmeen erityiskysymykseen

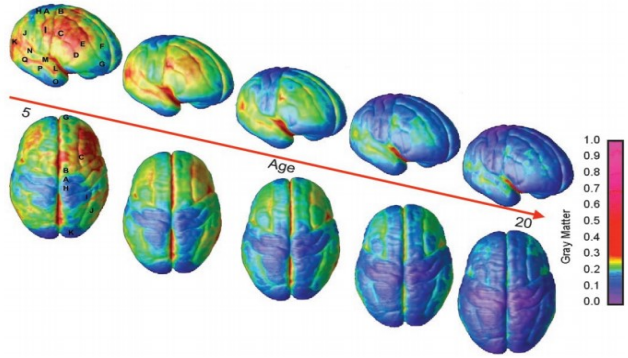
Kysymys 1: Miten 17-vuotias henkilöauton kuljettaja eroaa psykologian näkökulmasta vanhemmista kuljettajista?

Syyt nuorten kuljettajien kolareihin voidaan jakaa pääsääntöisesti kolmeen (professori Timo Lajusen mukaan):

- Kypsymättömyys: Nuorten biologiset ja sosiaaliset edellytykset eivät ole vielä tarpeeksi kehittyneitä (esim. alttius ryhmäpaineeseen).
- Altistuminen: Altistuminen riskialttiille olosuhteille ja ajotilanteille on korkea (esim. ajaminen yöllä, mahdollisesti (päihtyneiden) ikätovereiden kanssa, vanhoilla autoilla, joissa on heikko törmäyskelpoisuus…).
- Kokemuksen puute: Ajotaidot eivät ole kehittyneet tarpeeksi.
- Ajokyvyn heikkeneminen: Ajosuoritus heikkenee päihtyneisyyden, väsymyksen tai muiden häiriöiden takia.

Kypsymättömyys on yksi pääeroista, koska aivot kehittyvät yhä (tarkemmin tästä vastauksessa Kysymykseen 2).

Kysymys 2: Onko 17-vuotiailla henkilöauton kuljettajilla psykologian näkökulmasta sellaisia rajoitteita tai esim. kehitystasoon tai käyttäytymismalleihin liittyviä piirteitä, jotka tekevät heidät vanhempia kuljettajia riskialttiimmiksi kuljettajiksi?



Kuva: Gogtay et al., 2004 (Copyright 2004 by The National Academy of Sciences of the USA; kuvien uudelleenkäyttö on sallittu ei-kaupallisiin tarkoituksiin).

Aivot kehittyvät yhä ja kypsyminen jatkuu noin 24–25 vuotiaaksi asti. Yksi alueista, joilla aivot kehittyvät myötään on etuotsalohko, joka on tärkeä impulssikontrollille, riskialttiille käyttäytymiselle ja niihin liittyville arvioille. Nuoret voivat olla myös alttiimpia tunteiden vaikutuksille päätöksenteossa. (Glendon, 2011)

Kysymys 3: Ovatko erot 18-vuotiaaseen kuljettajaan merkittäviä?



Figure 1 Crash involvements per 1000 licensed drivers during first year of licensure by driver age, British Columbia (redone from Simpson and Mayhew 1992).

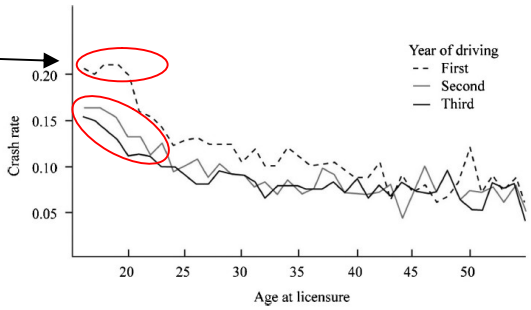


Figure 2 Claim-related culpable crash involvements per licensed driver during first 3 years of licensure by age at licensure, British Columbia (redone from Cooper et al. 1995).

Kuvat: uudelleenkäytetty luvalla (McCartt et al., 2009)

Kuva yllä vasemmalla osoittaa, että kolariin joutumisen yleisyydellä ei ole merkittävää eroa 17, 18 ja 19-vuotiailla heidän ensimmäisenä ajokokemusvuonnaan. Jotkut voivat tehdä johtopäätöksen, että 17-vuotiaalle on turvallista antaa ajolupa, mutta tämä on kyseenalaista seuraavista syistä:

1. Kuva yllä oikealla osoittaa, että syyllisenä kolariin joutuminen toisena ja kolmantena ajovuonna saattaa olla vähäisempää, jos on saanut ajoluvan myöhemmin.
2. Lisäksi kun tiedetään nuorten kuljettajien kolareissa vammautuvan usein myös heidän (nuoret) matkustajansa, jopa pieni lisäys vammaan johtaneissa kolareissa merkitsee lisäystä vammautuneiden määrässä.

Yllä olevissa kuvissa esitetty aineisto on Kanadasta ja jonkin verran vanhaa (McCartt et al., 2009). Tuore Traficomin raportti Suomesta osoittaa, että ajokieltorikosten suhteellisen osuuden ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä oli vain 0,3 prosenttiyksikköä (3,31 % vs. 3,01 %) (Uusitalo, 2021). Kuitenkin tämä on suhteellisesti jopa 10 % lisäys, joka tarkoittaa huomattavaa lisäystä ajokieltorikosten määriin. Esimerkiksi, jos joka vuosi 20 000 17-vuotiasta saa ajoluvan, tämä johtaisi 60 lisätapaukseen vuosittain.

Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä on 0,39 prosenttiyksikköä (1,35 % vs. 0,96 %). Tämä vastaa 40 % suhteellista lisäystä. Tapausten määrässä tämä tarkoittaisi 78 lisätapausta vuosittain, jos 20 000 17-vuotiasta saisi vuosittain ajoluvan.

Vammoihin johtavien onnettomuuksien suhteen mahdollista lisäystä on vaikea arvioida vuositasolla. Kuitenkin kuten aiemmin esittämäni aineisto Kanadasta osoittaa, sillä onko kuljettajilla 17-vuotiaana enemmän onnettomuuksia kuin 18-vuotiailla ei ole ainoastaan väliä, vaan tarkastelun pitää kattaa onnettomuus riski myös useina tulevina vuosina.

Yleisiä ajatuksia poikkeusluvasta

1. Yleisesti poikkeusluvissa ei ole mitään vikaa, mistä on monia esimerkkejä demokraattisissa yhteiskunnissa. Tämä kyseinen poikkeuslupa voi tukea maaseudulla tai huonojen joukkoliikenneyhteyksien päässä asuvia nuoria lisäten heidän elämänlaatuaan. Poikkeusluvassa kuitenkin mahdolliset kohderyhmät tulee olla selkeästi määritelty.
2. Jos poikkeuslupa sallii tuhansien nuorien kuljettajien tai ikäluokasta kymmenien prosenttien saada ajolupa yhtä vuotta aiemmin, silloin tämä lakkaa olemasta poikkeuslupa.
3. Jos poikkeusluvan säännöt ovat tiukkoja ja perustuvat hakijan rehellisyyteen, prosessista tulee haasteellinen. Sääntöjen noudattamisen tarkastelu voi olla liian kallista suorittaa, etenkään tyydyttävällä laadulla. Koska poikkeuslaki on ollut käytössä jo jonkin aikaa, mietin, onko kukaan esimerkiksi satunnaisesti valinnut viittä prosenttia hakijoista ja suorittanut syvällisen laatuarvion hakemuksessa annettujen tietojen tarkkuudesta ja todenmukaisuudesta.
4. Yön aikaisten rajoitusten ja (nuorien) matkustajien määrän rajoittaminen on suositeltua ottaen huomioon riskit liittyen ryhmäpaineeseen (Williams, 2003; Gardner ja Steinberg, 2005; Simons-Morton et al., 2005) alkoholin käyttöön (Laapotti ja Keskinen, 1998; Rajalin, 2004) sekä kokemattomien kuljettajien väsyvyyteen (Partinen, 2004; Radun, 2009). Tässä ongelmana on rajoitusten täytäntöönpano. Onko poliisilla tarpeeksi resursseja (ja teknologisia mahdollisuuksia) seurata näiden rajoitusten noudattamista? Kuten tiedämme, koettu riski joutua kiinni liikenteessä on yksi tärkeimmistä lakien rikkomista ehkäisevistä tekijöistä (Groeger, 2011). Jos kiinnijoutumisen koettu riski on alhainen, silloin näillä rajoituksilla ei ehkä ole oikeaa vaikutusta nuorten käyttäytymiseen. Erityisesti tämä koskee riskialtteimpia kuljettajia.

Yleisiä ajatuksia nuorten kuljettajien ongelmasta.

On selvää, että nuoret (mies)kuljettajat ovat kuljettajista riskialteimpia (Elvik et al., 2009; Shinar, 2017). Vaikka tämä on totta ryhmätasolla, yksilötason liikennekäyttäytymistä tarkastellessa tällä ei ole juurikaan merkitystä. Maailmanlaajuisesti monet nuoret (mies)kuljettajat leimataan riskialttiiksi ja vaarallisiksi tienkäyttäjiksi.

Media, muut tienkäyttäjät, poliisit ja jopa tutkijat toimivat epäreilusti monia vastuuntuntoisia ja turvallisesti toimivia nuoria (mies)kuljettajia kohtaan, jos he puhuvat nuorten (miesten) ongelmasta. Mediassa nuoria kuvataan rutiininomaisesti levottomina, ongelmallisina ja vaarallisina (Bernier, 2011), nuorilla miehillä ollen negatiivisempi kuva kuin heidän naispuolisilla ikätovereillaan (Levinsen ja Wien 2011).

Kuitenkin on faktaa, että pieni vähemmistö nuoria kuljettajia käyttäytyy lähes aina riksialttiisti, toisen vähemmistön taas seuraten aina sääntöjä ja käyttäytyen järkevällä tavalla. On vaikea luoda ajo-opetusta ja ajoluvan valintaprosessia, joka tunnistaisi nämä ryhmät antaakseen ajoluvat vastuullisesti käyttäytyville ja lisäopetusta riskialttiisti käyttäytyville. Toisaalta suuri enemmistö nuoria tekee joskus riskialttiita päätöksiä, mihin on myös erittäin vaikea puuttua.

Johtopäätökset

Yleisesti voisi kysyä onko 17 ja 18-vuotiaan kuljettajan kolaririskissä eroja ja tehdä päätös poikkeuslaista tämän pohjalta. Tämä ei kuitenkaan ole oikea ja ainoa kysymys. Tärkeä kysymys on, onko yhden riskialtteimman vuoden lisääminen jokaisen ikäluokan ajohistoriaan perusteltua suhteutettuna tämä hyötyihin elämänlaadussa ja muihin tavoitteisiin, kuten koko maan pitämiseen asuttuna. En osaa vastata tähän kysymykseen.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tämä poikkeuslupa on ristiriidassa Nollavision tavoitteiden kanssa, koska jokainen ikäluokka tulee luultavasti kokemaan enemmän kolareita, jos he alkavat ajamaan 17-vuotiaana kuin jos he aloittaisivat ajamaan 18-vuotiaana. Kysymys ei kuitenkaan ole ainoastaan yhden ajovuoden lisäämisestä, vaan siitä, että lisäämme yhden riskialtteimmista vuosista jokaisella ikäryhmälle. Vaikka ajattelisimme, että kokemus on tärkeämpää kuin ikä (Shinar, 2017), on kyseenalaista kompensoiko aikainen kokemus pitkällä aikavälillä vakavimmat onnettomuudet, joita tapahtuu eniten riskialtteimpina vuosina juuri ajoluvan saamisen jälkeen.

Eturistiriitailmoitus

Viimeisten viiden vuoden ajalla olen saanut tutkimusrahoitusta seuraavilta yrityksiltä ja yhdistyksiltä.

Autoliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT), Helsingin yliopisto, Henry Fordin Säätiö, Katsastustoiminnan Tukisäätiö, Kuorma-autoliikenteen Volvo Säätiö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikennelääketieteen säätiö, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden Edistämissäätiö, Onnettomuustietoinstituutti (OTI), Rahtarit, Svensk Trafikmedicinsk Förening, ja Työsuojelurahasto.

Igor Radun
Liikennepsykologian dosentti
Psykologian ja logopedian osasto
Lääketieteellinen tiedekunta
Helsingin yliopisto

igor.radun@helsinki.fi

Lähteet

Bernier, A. 2011. Representations of youth in local media: Implications for library service. *Library & Information Science Research, 33*, 158–167.

Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Second edition. Bingley, U.K.: Emerald Group Publishing Limited.

Gardner, M., & Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood: An experimental study. *Developmental Psychology, 41*, 625–635.

Glendon, I., 2011. Neuroscience and young drivers. In: Porter, B.E. (Ed.), Handbook of Traffic Psychology. Elsevier/Academic Press, USA, pp. 109–125.

Gogtay, N., Giedd, J. N., Lusk, L., Hayashi, K. M., Greenstein, D., Vaituzis, A. C., et al. (2004). Dynamic mapping of human cortical development during childhood through early adulthood. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 101*, 8174–8179.

Groeger, J.A. (2011). How many E's in road safety? In: Handbook of Traffic Psychology. San Diego: Academic Press.

Laapotti, S., & Keskinen, E. (1998). Differences in fatal loss-of-control accidents between young male and female drivers. *Accident Analysis and Prevention, 30*, 435–442.

Levinsen, K., Wien, C. 2011. Changing media representations of youth in the news – a content analysis of Danish newspapers 1953–2003. *Journal of Youth Studies, 14*, 837–851.

McCartt, A.T, Mayhew, D.R, Braitman, K.A, Ferguson, S.A., & Simpson, H.M. (2009). Effects of Age and Experience on Young Driver Crashes: Review of Recent Literature. *Traffic Injury Prevention, 10*, 209–219.

Partinen, M. (2004). Väsymys ja nukahtaminen kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa. VALT.

Radun, I. (2009). Fatigued driving: prevalence, risk factors and groups, and the law. University of Helsinki. Available at: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-5508-9

Rajalin, S. (2004). Rattijuopumus Suomessa (Drinking and driving in Finland). Liikenneturva.

Shinar, D. (2007). Traffic safety and human behavior. Elsevier, Oxford.

Simons-Morton, B., N. Lerner and J. Singer (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention, 37*, 973–982.

Uusitalo, E. (2021). Kuljettajaopetuksen ja –tutkinnon uudistus vuonna 2018. Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin. Traficomin julkaisuja 06/2021.

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