

## PSYCHOLOGICAL AND MEDICAL ASSISTANCE FOR SAFE MOBILITY (PASS)

Tieteidenvälinen malli liikkuvuuskyvykkyyden edistämiseen ja turvaamiseen Euroopassa.

Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E.

### Tiivistelmä

Saksan ammattipsykologien yhdistyksen liikennepsykologian jaosto aloitti ”pyöreän pöydän keskustelut” vuonna 2004 tavoitteena hahmotella malli, jolla yhtenäistettäisiin sekä ajo-oikeuden hankkimisen menettelytapoja ajoneuvon kuljettajille Euroopan Unionissa että kansallisia säädösjärjestelmiä. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tulisi liikennepsykologian ja liikennelääketieteen edistysaskeleet integroida järjestelmällisemmin tähän yhdenmukaistamispyrkimykseen tulevaisuudessa.

Yhteistyötä tekevien psykologien yhdistysten johtavat edustajat muodostivat valmistelukomitean, joka kirjoitti PASS mallin – Psychological and medical Assistance for Safe Mobility – pyöreän pöydän puolesta. PASS malli esitellään tässä kiinnostuneille ammattilaisille.

### Lähde

Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E.: PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa. Z.f. Verkehrssicherheit 53 (2007) Nr. 1, S. 6-8.

### Esipuhe

Euroopan unioni pyrkii vähentämään liikenneonnettomuuksien määrää Euroopassa. Onnettomuudet teillä aiheuttavat suuria menetyksiä taloudellisille ja inhimillisille resursseille ja aiheuttavat uhreille ja heidän perheilleen suunnatonta kärsimystä. Kuolemaan ja ei-kuolemaan johtavat onnettomuudet voidaan kuitenkin välttää. Euroopan kansalaiset odottavat parasta mahdollista suojaa liikennesuorilta ja turvallisempaa henkilöiden ja tavaroiden kuljetusta. He odottavat turvallista liikkuvuutta. Sen tähden Euroopan Unioni on ottanut tavoitteekseen vähentää kuolemaan johtavia onnettomuuksia viidelläkymmenellä prosentilla vuoteen 2010 mennessä.

Tällainen vähennys on mahdollista. Tavoitteen saavuttaminen kuitenkin vaatii johdonmukaista psykologisen ja lääketieteellisen tiedon hyväksikäyttöä liikenteeseen liittyviin ilmiöihin – aikaisemmin suunniteltujen toimenpiteiden lisäksi. Tavoitteen pitkän tähtäimen toteutuminen on mahdollista vain liikennepsykologian ja liikennelääketieteen tieteidenvälisellä tuella. Tästä syystä Euroopan Unionin tulisi hyödyntää liikennepsykologian ja liikennelääketieteen saavutuksia ja mahdollisuuksia tehokkaammin kuin ennen ja integroida relevantti tieto ja menetelmät ajo-oikeuden hankkimisvaatimukseen.

Kuolemaan johtavien ja ei-kuolemaan johtavien onnettomuuksien syyt on löydettävissä ensisijaisesti tieliikenteen osanottajien käyttäytymisestä ja subjektiivisesta kokemuksesta. Onnettomuusriskimallit eivät perustu teknisiin vaan inhimillisiin tekijöihin ja juuri tässä liikennepsykologia ja liikennelääketiede voivat ja tulevat myötävaikuttamaan edistävästi.

Vakavista liikennerikkomuksista tuomittujen kuljettajien käyttäytymiseen sekä subjektiiviseen kokemukseen voidaan vaikuttaa määrätietoisesti ja positiivisesti. Ne henkilöt, joilla on henkisiä, psyykkisiä tai ikään liittyviä suorituspuutteita voidaan diagnosoida ja hoitaa tehokkaasti parantaakseen heidän kykyään selviytyä liikenteeseen osallistumisen haasteista. Nämä tehtävät edellyttävät erityiskoulutusta ammattimaisille palvelun tuottajille. Liikennepsykologian ja liikennelääketieteen ensisijaisena päämääränä on parantaa liikenteeseen osallistujien turvallista liikkuvuutta ja luoda näitä parannuksia niin pitkälle ajalle kuin mahdollista.

## **1. Lähtökohdat**

### **1.1 Liikkuvuuskyvykkyys**

Keskeinen käsite PASSissa on liikkuvuuskyvykkyys, joka merkitsee joukkoa henkisiä, fyysisiä, asenteellisia ja käyttäytymispohjaisia perusteita turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen ajoneuvon kuljettamiseen. PASSin tavoite on vahvistaa yksittäisen kuljettajan vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta.

### **1.2 Tieteidenvälinen lähestymistapa**

Liikkuvuuskyvykkyys riippuu sellaisista fyysisistä ja psyykkisistä tekijöistä kuten terveys, yksilölliset asenteet, tilanteeseen sidotut käyttäytymis- ja persoonallisuuspiirteet. Tämä kyvykkyys on riippuvainen yksilöllisten resurssien jatkuvasta parantamisesta. Siksi PASS yhdistää liikennelääketieteen ja liikennepsykologian tieteidenväliseksi lähestymistavaksi yksilölliseen kehitykseen ja tekee yhteistyötä muiden tieteenalojen kanssa, jotka vaikuttavat suoraan tai epäsuorasti liikenteeseen osallistujien käyttäytymiseen päämäärän suuntaisesti.

### **1.3 Päämäärät**

PASS edistää Euroopan Unionin liikenteen turvallisuuden parantamisen tavoitteen saavuttamista. Samalla PASS edistää oikeuden ja laillisen turvallisuuden havaitsemista yksittäisissä tapauksissa ja siten tukee kansalaisen tarvetta itsemäärätä liikkumista.

### **1.4 Käsite**

Todellisen Eurooppalaisen järjestelmän, jolla parannetaan ja kehitetään liikkuvuuskyvykkyyttä täytyy ottaa huomioon jäsenvaltioissa kerääntynyt tietämys. PASS antaa tieteidenvälisen kehyksen tämän tiedon integroimiseen samalla varmistuen riittävän tilan kansallisesti sovellettujen säädösten käyttöönotolle.

### **1.5 Soveltamisalan laajuus**

PASS kuvaa liikennelääketieteen ja liikennepsykologian tehtäviä edistäessään liikkuvuuskyvykkyuden kehitystä ja liittyy yhteen teknisen, lain ja kuljettajakoulutuksen edistysaskeleet.

## **2. Liikkuvuuskyvykkyuden parantamisen ja turvaamisen tasot**

PASS erotelee kolme ennaltaehkäisyn tasoa, joilla pyritään parantamaan ja turvaamaan liikkumisen kyvykkyyttä.

### **2.1 Ensimmäisen tason ennaltaehkäisy**

Ensimmäisen tason ennaltaehkäisy käsittää osallistujat, jotka noudattavat liikennelakeja ja rajoituksia ilman olennaisia poikkeamia turvallisen ajamisen edellytyksistä.

Suuri enemmistö kuljettajista on tällä tasolla. Esikouluopetus, kuljettajaopetus ja sosialisointi aikaisten positiivisten vaikutusten summa (esim. vanhempien, opettajien ja vertaisryhmien vaikutus) ovat edistäneet riittävän liikkumiskyvykkyyden kehitystä näillä liikenteen osallistujilla.

## 2.2 Toisen tason ennaltaehkäisy

Toisella tasolla liikenteeseen osallistujat ovat säilyttäneet ajo-oikeutensa poikettuaan liikennesääöksistä. Sellaiset henkilöt ovat rajoittuneita joko fyysisten vajavaisuuksien vuoksi tai ovat osoittaneet puutteita ajamiskäyttäytymisessään. Heidän liikenteeseen osallistumisen riskinsä on noussut ja heidän keskimääräinen liikkuvuuskyvykkyytensä on huomattavasti alhaisempi kuin ajoneuvon kuljettajilla ensimmäisellä tasolla.

## 2.3 Kolmannen tason ennaltaehkäisy

Kolmannella tasolla olevat kuljettajat on tuomittu ajo-oikeuksien keskeytykseen heidän poikettuaan liikennesäännöistä perusteena fyysinen vajavaisuus, joka tarkoittaa vakavasti poikkeavaa käyttäytymistä johon liittyy persoonallisuuden tai/ja käyttäytymisen vajavaisuus tai rikollisesta käyttäytymisestä johtuen. Nämä henkilöt eivät voi laillisesti osallistua tieliikenteeseen. Heitä kuvaa hyvin suuri riski vaaralliseen käyttäytymiseen liikenteessä ja vajavaisesti kehittynyt liikkuvuuskyvykkyys.

## **3. Ehkäisevät toimenpiteet ajoneuvon kuljettajille ensimmäisellä tasolla PASS mallissa**

Ajoneuvon kuljettajat, jotka osallistuvat liikenteeseen poikkeamatta vakiintuneista normeista eivät ole pakollisten interventioiden kohteena ellei heille ole myönnetty erityisvastuita tai eivät ole riskinä ikään liittyvien suoritusvajeiden vuoksi.

### 3.1 Esimerkkejä interventioista, joilla kehitetään liikkuvuuskyvykkyyttä valikoiduissa viiteryhmissä

- esikoulun liikennekasvatusohjelmat
- kuljettajakoulutusohjelmat täydentävillä toimenpiteillä
- interventiot, joilla estetään huumeen ja alkoholin käyttö liikenteeseen osallistumisen yhteydessä
- kyvykkyyden kouluttaminen selviämään ihmisten välisestä konfliktista

### 3.2 Toimenpiteet, joilla turvataan liikkuvuuskyvykkyys kuljettajilla, joille on myönnetty erityisvastuita

C-ajokorttiluokan omaavat kuljettajat: Lääkärin suorittama fyysisten vaatimusten arviointi ennen ajo-oikeuden myöntämistä ja sen jälkeen määräaikaivälein.

Kuljettajat, joilla on oikeus ammattimaisesti kuljettaa muita henkilöitä taksilla tai vuokratulla ajoneuvolla ja D-ajokorttiluokan omaavat kuljettajat: Liikennelääkärin yhdessä liikennepsykologin kanssa tekemä alkuarviointi. Vanhemmilla ikäryhmillä fyysinen arviointi tulisi toistaa määräajoin. Vanhemmat kuljettajat tulisi myös määräajoin arvioida henkisten vaatimusten suhteen sellaisen liikennepsykologin

toimesta, joka on pätevä arvioimaan käyttäytymis- ja asenteellisia edellytyksiä, joilla voidaan kompensoida ikääntymisen vaikutuksia.

### 3.3 Toimenpiteet, joilla varmistetaan kuljettajien liikkuvuuskyvykkyys tietyissä ikäryhmissä

- Ajo-oikeutta hakevat, jotka haluavat ajaa ajoneuvoja luokissa A, B, C tai D ennen laillisen ikärajan täyttymistä: Fyysisen kelpoisuuden lähtöarviointi liikennelääkärin toimesta yhdessä liikennepsykologin kanssa, joka on pätevä arvioimaan henkisiä ja erityisiä persoonallisuusresursseja, jotka ovat edellytyksiä turvalliselle ajoneuvon kuljettamiselle.
- Vanhemmat ajoneuvon kuljettajat, joilla on ajokortti luokassa A, B ja C: Arviointimenettelytapoja, joilla arvioidaan fyysisiä ja henkisiä puolia liikkuvuuskyvykkyyydestä tarjotaan vapaaehtoisuudelta – näitä palveluja tuottavat liikennelääkärit ja liikennepsykologit. Menettelytavat voidaan toistaa ja tuloksilla on suositusten status. Erityistapauksissa otetaan huomioon sitä tukevat lääketieteelliset, psykologiset ja tekniset toimenpiteet

## 4. Interventiot ajoneuvon kuljettajille toisella tasolla PASS mallissa

Niille ajoneuvon kuljettajille, joiden vajavaisuus johtuu ajosuoritukselle relevanteista käyttäytymisongelmista tai jotka huomiota herättävästi poikkeavat liikennenormeista, erotellaan interventio-toimenpiteet ongelman vakavuuden suhteen. Näiden toimenpiteiden tavoitteena on luoda uudelleen yksilöllinen liikkuvuuskyvykkyys ja välttää ajo-oikeuksien peruuttaminen

### 4.1 Lääketieteellinen tutkimus

Tulee kehittää liikkumiskyvykkyyttä rajoittavien fyysisten vajavaisuuksien luettelo, jossa on kuvattu erityisindikaattorit pakollisille lääketieteellisille tutkimuksille eriasteisille vajavaisuuksille. Tutkimukset tulee suorittaa erityispätevyuden omaava liikennelääkäri, joka voi ohjata ajoneuvon kuljettajan lisätutkimuksiin liikennepsykologille.

### 4.2 Rangaistusjärjestelmä liikkuvuuskyvykkyyttä tukemaan

Eräs ehto PASS mallin toteuttamiselle on rangaistusjärjestelmä, jossa liikenne rikkomukset on kartoitettu vaarallisuusasteen mukaan niihin sisältyvine rangaistusasteineen. Tällaisessa järjestelmässä ennaltamäärätyn katkaisurajan ylitys johtaa liikkuvuuden rajoitukseen tai ajokortin peruuttamiseen.

Niin pian kuin kansallisten säädösten määrittämä kriittisen katkaisurajan taso on ylitetty vakavan rikkomuksen pohjalta tai kasaantuneiden pienempien rikkomusten summana, osallistuminen interventioon, jolla parannetaan liikkuvuuskyvykkyyttä on pakollinen. Nämä toimenpiteet sisältävät yksilöllisiä ja ryhmäinterventioita, joiden tavoitteena on asenteiden ja käyttäytymisen muokkaus. Palveluntuottajat ovat erityisesti pätevoituneitä liikennepsykologeja tai – kun rikkomukset ovat pieniä tai aineriippuvuus ja käyttö eivät ole merkittävää – opettajia, jotka ovat erikoistuneet kuljettajakoulutukseen.

Sen lisäksi voidaan luoda kannustimia vapaaehtoisesti osallistua liikkuvuuskyvykkyyttä parantaviin interventioihin yksilöllisiin tapauksiin, joissa rangaistusasteiden summa ei ole niin korkea, että toimenpiteistä tehtäisiin pakollisia.

### 4.3 Interventiot joilla turvataan liikenneturvallisuutta

Luettelo inhimillisistä tekijöistä, jotka yleisesti yhdistetään liikenneonnettomuuksiin sisältää käyttäytymisilmiön (esim. aiempi huumausaineiden ja alkoholin käyttö, krooninen ylinopeus), joka vakavasti kyseenalaistaa oletusta riittävästä liikkuvuuskyvykkyydestä. Käyttäytymisvajeen astetta käytetään tässä luettelossa indikaattorina tarpeellisuudesta psykologisen tai /ja lääketieteellisen tutkimukseen kuljettajan liikkuvuuskyvykkyyden tasosta.

Tutkimukset suorittaa erityisesti pätevöitynyt liikennelääkäri ja liikennepsykologi tähän erityistehtävään virallisesti valtuutetuissa instituutioissa. (katso 5.2)

Erityiskoulutettujen liikennepsykologien tuottamat asiaankuuluvat interventiot suunnataan yksilöllisen liikkuvuuskyvykkyyden parantamiseen tai uudelleen luomiseen.

## **5. Interventiot ajoneuvon kuljettajille PASS mallin kolmannella tasolla**

Liikkuvuuden keskeyttäminen kuljettajien ajokorttien peruuttamisella koetaan rangaistuksena ja se ei systemaattisesti johda välttämättömiin muutoksiin käyttäytymisessä tai asenteissa. Liikkuvuuden menetys kuitenkin vahvistaa motivaatiota tunnistaa ja muokata olemassa olevia käyttäytymisongelmia. Liikkuvuuskyvykkyyden parantamisen interventiot pohjautuvat ratkaisuoituneeseen diagnostiikkaan ja resurssiorientoituneisiin hoitotavoitteisiin, jotka korostavat yksilöllisiä mahdollisuuksia asenne- ja käyttäytymismuutokseen.

Kuljettajat, jotka on tuomittu menettämään liikkuvuus saavat mahdollisuuden käyttää keskeyttämisen aikajaksoa liikkumispätevyytensä uudelleen luomiseen. Näiden mahdollisuuksien hyväksikäyttöä suositellaan. Asiaankuuluvia liikenneterapioita voidaan toimeenpanna yksilöille tai ryhmille.

Ennen ajo-oikeuksien palautusta, tulee suorittaa lääketieteellinen ja/tai psykologinen tutkimus, jotta voidaan sulkea pois mikä tahansa ei-hyväksyttävä riskipotentiali.

### **5.1 Toimenpiteet, joilla parannetaan ja uudelleen luodaan liikkuvuuskyvykkyyttä**

Toimenpiteet, joilla parannetaan liikkuvuuskyvykkyyttä henkilöissä, joilla on fyysisiä vajavaisuuksia, muodostuvat sovitusta lääketieteellisistä terapioista.

Ajoneuvon kuljettajat, joilla on käyttäytymisen ja/tai persoonallisuuden erityisongelmia tai joilla on käyttäytymishäiriöitä ja subjektiivinen kokemus tai ne, jotka on tuomittu vakavasta liikennetrikomuksesta, tulee ensisijaisesti hoitaa liikennepsykologian yksilöllistetyillä toimenpiteillä. Näillä interventiolla tulee olla todistettavasti vaikutusta asenteiden ja käyttäytymisen muokkaukseen.

### **5.2 Liikkuvuuskyvykkyyden tutkimus**

Ennen kuin ajo-oikeudet palautetaan rikosentekijä tutkitaan uudelleen, jotta varmistetaan onko liikkuvuuskyvykkyyden uudelleen luotu ja positiivinen ennuste voidaan vahvistaa. Tutkimuksen suorittaa pätevöitynyt liikennelääkäri ja liikennepsykologi, joilla on laillistettu oikeus. Tutkimuksen laajuus ja sen päätöksen kriteerit ovat kaikkia palvelun tuottajia ja osallistuvia ammattilaisia sitovia.

Jos tutkimus ei vahvista kuljettajan interventiotavoitteiden saavuttamista, mutta tukee ennustetta, että liikkuvuuskyvykkyyden voidaan uudelleen luoda erityisolosuhteissa,

silloin ammattilaisilla on mahdollisuus suositella olosuhteita, joiden vallitessa ajo-oikeuksien palauttaminen olisi mahdollista.

## **6. Jatkuva laadun hallinta ja tutkimus**

PASS mallin olennaiset osat ovat jatkuvasti alttiina parantamiselle ja laadun hallinnan toimenpiteille.

### **6.1 Valtion viranomaisen valvonta**

Jäsenvaltiot valvovat liikkuvuuskyvykkyyden tutkimuspalveluja tuottavia instituutioita. Valtion valvonnan tavoitteena on turvata neutraalius ja yhdenmukaisuus liikkuvuuskyvykkyyden arviointiprosessissa.

### **6.2 Tehokkuuden vahvistaminen**

Interventioiden tehokkuutta parantaa liikkuvuuskyvykkyyttä evaluoidaan tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisesti. Tämä pätee liikennepsykologian interventioihin yhtä hyvin kuin liikkuvuuskyvykkyyden tutkimukseenkin.

### **6.3 Ammatillinen pätevyys ja jatkuva koulutus**

Ammattia harjoittavien liikennepsykologien ja liikennelääkäreiden tulee olla riittävän päteviä palveluihinsa ja he ovat velvollisia jatkamaan ammatillisesti relevantin tiedon ja kykyjen kehittämistä. Kaikki pätevät ammatinharjoittajat ovat koulutukseltaan vähintään maisterin tasoisia tai sitä vastaavia.

Luettelo koulutusvaatimuksista ja valmistumisen jälkeisen jatkuvan koulutuksen kriteereistä liikennelääkäreille ja liikennepsykologeille täytyy olla selkeästi määritelty.