





TEKSTI **HANNA JENSEN**

VANHASTA MUISTISTA

KUVITUS **MIKA LAUNIS**

Muistisairas
kuljettaja on vaaraksi
liikenteessä.
Yli 70-vuotiaat saavat
ajokortin jatkossa vain
kahdeksi vuodeksi.

Matinkylän ramppi
Espoossa Länsi-
väylän varrella.
Autokoulun joh-
taja, liikenne-
opettaja **Mark-
ku Kähkönen**
kääntää autonsa
liittymään ja osoittaa moottoritien ja
liittymän väliin jäävää sulkualuetta.
”Tuohonkin muistisairaot kuskit
usein pysähtyvät miettimään, mihin
olivat menossa.” ▶

Kähkönen on erikoistunut tekemään lääkäreille terveysperusteisia ajokyvyn arviointeja iäkkäistä kuljettajista.

Arviointi tehdään, jos lääkäri epäilee terveystarkastuksessa, ettei kuljettaja selviydy liikenteessä. Silloin kokelaan kyytiin tulee myös lääkäri tai tutkimushoitaja, joka kirjaa kuskin ajokyvystä huomioita lomakkeeseen. Tarvittaessa myös autoon asennettu kamera taltioi kuljettajan silmien liikkeitä.

Tammikuun 19. päivän jälkeen Kähkönen saattaa päästä pelkääjän paikalle entistä useammin, sillä silloin ajokorttilaki uudistuu. Sen jälkeen yli 70-vuotiaat ajokortinhaltijat, joita oli vuonna 2011 lähes 300 000, saavat kortin vain kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Heiltä vaaditaan lääkärintodistus.

Ajokortti ei ole saavutettu etu. Tarkoitus on, että jokainen ratin takana istuva kuski olisi itselleen ja muille turvallinen.

Espoolainen lähiö vilisee auton ikkunassa, kun Kähkönen kaasuttaa kohti Suomenojan liikenneympyrää. Liikenneympyrä paljastaa kuljettajasta paljon.

Monelle muistisairaalle käy niin, että jos onnistuu pysymään kaistalla, ei enää huomaakaan muuta. Usein kuski lähtee seuraamaan edellä ajavaa autoa. Unohtaa vilkun. Vaihtaa kaistaa ilman syytä. Tai sitten ajaa vain liikenneympyrää ympäri.

”Se tosin on vielä pientä”, Kähkönen sanoo.

”Jos edessä on kolme liikennemerkkiä, muistisairaavat pystyvät hahmottamaan niistä yleensä yhden. Jos edessä ovat kahdet liikennevalot, he huomaavat vain jälkimäiset.”

Aikoinaan iäkkäitä kuskeja ajelutettiin myös simulaattorissa. Mutta arviot osoitautuivat huonoksi, koska ajotilanne oli keinotekoinen. Osa testattavista alkoi voida simulaattorissa pahoin kuten Linnanmäen laitteissa. Simulaattorissa ajaminen oli vaikeampaa kuin tiellä, ja ajokortti otettiin pois liiankin helposti.

Todelliset ongelmat tulevat kuitenkin vastaan tiellä.

Lukemattomia kertoja Kähkönen on löytänyt itsensä tietyömaalta, jonne iäkäs kuski on kaasuttanut suoraan ajotieltä. Nöykykiössä Kähkönen kömpi mopoautosta ulos ojassa.

Näiden ajoretkien jälkeen Kähkönen on

Puolisot saattavat peitellä siippojensa muisti-ongelmia, sillä ajokortin menetyshankaloittaa arkea.

joutunut kirjoittamaan paperiin: ei todennäköisesti pysty selviytymään yksin liikenteessä.

Terveet, iäkkäät kuskit eivät ole onnettomuustilastojen kärjessä. Vuonna 2010 yli 70-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat VALT'in (Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta) tilaston mukaan vain 6,1 prosenttia korvatuista liikennevahingoista.

He ajavat yleensä rauhallisesti ja välttävät ajamista öisin, huonolla kelillä ja ruuhka-aikoina. Tieliikennelaki ei tunne tällaista rajoitettua ajo-oikeutta, vaan kuskit rajoittavat oikeuttaan itse.

Mutta muistisairaus huonontaa havaintokykyä.

Pari kuukautta sitten Kähkönen istui iäkkään muistisairaahan herrasmiehen hanttikuskina. Oli tarkoitus ajaa Helsingin Kruununhaasta Munkkiniemeen. Reitti oli miehelle tuttu. Vaimo olisi halunnut tulla mukaan ”katsomaan”, mutta hänet jätet-

tiin kotiin, sillä usein puolisot ajavat takapenkiltä eivätkä pahimmassa tapauksessa ole hiljaa hetkeäkään.

Ensimmäisen sadan metrin matkalla auto oli jäädä bussin töytäisemäksi kaksi kertaa.

”Heikkohermoista olisi alkanut siinä vaiheessa jännittää”, Kähkönen sanoo. Autossa ei ollut jarruja pelkääjän paikalla, koska kuski halusi ajaa omalla autollaan.

Kuski oli kaaoksesta tietämätön. Osa muistisairaista selviytyikin liikenteessä siksi, että muut väistävät.

”Kovahermoisia kavereita”, Kähkönen huomauttaa.

Entiset ammattikuljettajat ja paljon ajaneet hän tunnistaa heti. Ajokyky ja auton hallinta ovat selkäytimessä. Jotkut pystyvät ajamaan autoa moitteettomasti niin kauan kuin polttoainetta riittää. Mutta muistisairaavat eivät välttämättä löydä ikinä perille. He saattavat ajaa risteyksestä väärään suuntaan ja posottavat sitten 300 kilometriä minne nokka näyttää.

Kun muistisairaahan keskittyminen herpaantuu, häneltä putoaa kovalevy, Kähkönen sanoo.

Näin kävi Munkkiniemen reissullakin.

Rautatientorilla, noin kilometrin päässä lähtöpisteestä, herrasmieskuljettaja eksyi, ja auto lipui bussin sekaan.

Kähköselle selvisi, miksi vaimoa olisi tarvittu. Vaimo oli navigaattori. Usein puolisot ovat. Puolisot saattavat myös peitellä siippojensa muisti-ongelmia, sillä ajokortin mahdollinen menetyshankaloittaa pariskuntien arkea. Etenkin silloin, jos vain toinen osaa ajaa. Pariskunnat selittelevät, että ajavat autolla vain kauppaan, ei muuta.

Kun herrasmies selvisi pois Rautatientorilta, hän havahtui ajohetkeen vasta, kun Kähkönen totesi, että kannattaisi jarruttaa, muuten tulee auto päälle.

Katsos, niinpä. Vaikka silmä teki havainnon, keho ei reagoinut.

Professori, unitutkija, Suomen Liikenne- ja liikennetieteen yhdistyksen puheenjohtaja, neurologi **Markku Partinen** on tehnyt Kähkösen kanssa lukuisia muistisairaiden ajoterveyden arviointeja ja tietää, mistä Kähkönen puhuu.

Herrasmiehen tapauksessa kyseessä on ”visuokonstruktiivinen ja toiminnan ohjauksen ongelma”.



Muistisairaat kuljettajat eivät tahdo muistaa turvavälejä eivätkä hahmota kauas. Ajaminen on nykivää. Muistisairaiden autojen kyljet ovat ”mystisesti” kolhuilla. Onpa erään kerran muistisairas kuljettaja istunut jopa takapenkille, kun hänen piti lähteä Kähkösen ja Partisen kanssa ajamaan.

Mutta Kähkönen ja Partinen eivät ole työntämässä iäkkäitä eivätkä edes muistisairaita ihmisiä pois liikenteestä. Päinvastoin. Riittävän terveiden, iäkkäiden ihmisten oikeutta ajaa autoa ja liikkumisvapautta on myös syytä suojella.

”Lähtökohta tiellä on, että jokaisen pitää voida kokea olonsa riittävän turvalliseksi”, Partinen sanoo. ”Ei voida sallia, että siellä on kuljettajia, joiden ajoterveys ei riitä. Iästä ja sairaudesta riippumatta täytyy täyttää samat edellytykset.”

Siksi uusi, tiukempi ajokorttilaki on hänen mielestään vain hyvä asia. Mutta hänellä on vielä parannusehdotus.

Nykyään onnettomuuden sattuessa onnettomuustutkimuslautakunta kysyy kusilta, mitä tapahtui. Partinen haluaa lisätä perään toisen kysymyksen.

Miksi?

Miksi iäkäs kuski ei havainnut vastaan tulevaa autoa? Miksi tilannenopeus oli liian suuri?

”Siihen, että ei ole huomannut liikenteessä jotakin, on aina syy, ja se pitää selvittää”, Partinen sanoo.

On eri asia, jos kuski kaivaa hansikaslokerosta tavaraa ja täräyttää auton liikenne-merkkiin, kuin jos hän seuraa liikennettä ja täräyttää silti.

Markku Kähkönen suhtautuu jokaiseen ajoarviointiin tulevaan ihmiseen ennakkoluulottomasti. Osalla ►

kuskeista on testitilanteessa huono aloitekyky, mutta liikenteessä he pärjäävät. Joskus kuski toimii lääkityksen takia vähän hitaasti, mutta se ei aina liikenteessä haittaa, jos osaa ajoittaa toimensa oikein.

Kähkönen saa joskus hyvät, joskus heikommat tiedot ajokokelaiden terveydentilasta. Toisinaan lääkärin lausunto on kirjoitettu ammattikielellä, eikä tekstiin ole lisätty selkokielistä lausuntoa, mihin kyseisen ihmisen sairaus vaikuttaa ja mihin pitäisi kiinnittää huomiota.

”Joskus vaikuttaa myös siltä, että jotkut lääkärit eivät ole perehtyneet potilaan terveydentilaan ja ajokykyyn lainkaan, vaan ovat peruneet ajokortin ajokykyiseltä kuskilta suoraan”, Kähkönen kertoo. ”Silloin mietin, onko keskusteluyhteydessä ollut jokin ongelma.”

”En anna lääkäreiden etukäteislausuntojen vaikuttaa arviooni, vaan annan ajon perusteella oman lausuntoni.”

Tsopikloni on nukahtamislääke, jota käyttää arviolta noin 80 000 suomalaista, ainakin silloin tällöin. Sen vaikutusaika voi olla yli 60-vuotiaalla yli kaksitoista tuntia. Jos iäkäs, muistisairas ihminen ottaa iltakymmeneltä tsopiklonitabletin ja lähtee aamulla kahdeksalta ajamaan, hänen ajokuntonsa vastaa Partisen mukaan yli puolen promillen humalatilaa.

Tätä kaikki lääkärit eivät tule ajatelleeksi. Eivätkä ne kuskit, jotka tsopiklonia käyttävät.

Partinen on huomannut, että kun asiakailta kysyy, käyttävätkö he lääkkeitä, he vastaavat usein ei. Potilaat eivät pidä unilääkkeitä lääkkeinä. Varsinkaan nukahtamislääkkeitä.

Siksi Partinen haluaa, että lääkärit selvittävät jatkossa vielä tarkemmin potilaittensa lääkkeiden yhteisvaikutuksen. Jotkin antibiootit ja sienilääkkeet voivat nostaa unilääkkeiden pitoisuudet kymmenkertaisiksi. Nämä asiat pitää tarkistaa iäkkäiden kuljettajien lääkärintarkastuksessa, jossa haastatellaan kuski, tarkistetaan yleiskunto, tehdään kellotaulutesti ja muistia mittaava MMSE- tai Moca-testi.

Partinen ja Liikennelääketieteen yhdistys haluaisivat internetiin myös erilaisia, kymmenestä liikennemerkistä koostuvia testejä, joilla lääkärit voisivat vastaanotolla no-

Jotkin antibiootit ja sienilääkkeet voivat nostaa unilääkkeiden pitoisuudet kymmenkertaisiksi.

peasti testata ja seuloa iäkkäiden kuskien taitoja.

Uudistuva ajokorttilaki ei edellytä laajoja neuropsykologisia testauksia, koska tutkimuksissa ei ole saatu osoitetuksi, että niistä olisi enemmän hyötyä kuin yksinkertaisemmista tutkimusmenetelmistä. Ja kuka sellaiset tutkimukset maksaisi?

Ihmiset torjuvat väsymystä autossa eri tavoin. Yksi viheltelee tai höpöttää, toinen alkaa räplätä auton nappeja tai katsoo hiljaa maisemia.

Muistisaira, iäkkää kuskit puhuvat samat asiat jopa viiden minuutin välein.

”Viimeistään puoleltoista tunnin ajon jälkeen sairaus näkyy ihmisessä”, Kähkönen sanoo.

Jotkut yrittävät silti viimeiseen asti. Eräs asiakas, entinen lääkäri, on käynyt ajokuvyn arvioinnissa kolme kertaa. Viimeisellä kerralla hän ei löytänyt parkkihallista ulos.

Vähän aikaa sitten Kähkönen ajoi testat-

tavan kanssa Tapiolan Merituulentietä 60 kilometrin tuntivauhtia. Liikennevalo näytti punaista, sivuilta tuli autoja. Kuski ei reagoinut. Hän ajoi punaisista suoraan läpi ja havahtui vasta jälkeenpäin.

”Ai, oliko siinä semmoinen.”

Tämän kuskin kanssa oli etsitty ensin autoa Ison Omenan parkkihallissa 20 minuuttia. Mies oli sanonut tietävänsä, mihin oli jättänyt auton. Merkki ja harmaa väri olivat muistissa. Mutta missä auto?

Kähkönen käveli miehen kanssa takaisin kauppakeskuksen puolelle. Jos yritettäisiin uudestaan. Takaisin parkkihalliin. Ei löytynyt. Kierreltiin. Kunnes kuskin ilme kirkastui. Siinä se oli. Oma auto! Sen ohi oli kävelty kolme kertaa. Ei ollutkaan harmaa, olikin tummansininen.

Vaarallisinta on autoilla aamuyöllä kolmen ja kuuden välillä. Siihen vuorokauden aikaan onnettomuusriski nousee Partisen mukaan kymmenkertaiseksi aamupäivään ja alkuiltaan verrattuna, koska ihmisen luonnollinen nukahtamisalttius on suurin aamuyöllä.

Aamuyöllä ratin takaa saattaa silti löytyä iäkäs muistisairas kuski, kuten Kirkkonummella vähän aikaa sitten, kun poliisit poimivat Kähkösen asiakkaan, joka oli ”matkalla kauppaan” kolmelta aamuyöllä. Nämä kuljettajat ovat monesti myös niitä, jotka ajavat moottoritietä väärään suuntaan.

Heidän kaltaisiltaan saattaa tiukentuvan ajokorttilain voimaantumisen jälkeen lähteä kortti. Se on monelle kova paikka.

Jos Markku Partinen joutuu eväämään ajokortin iäkkäältä asiakkaalta, hän pyytää aina, että lapset tai puoliso tulisi vastaanotolle mukaan kuulemaan uutisen.

Vähän aikaa sitten hän joutui ottamaan ajokortin pois iäkkäältä mieheltä, joka ajoi vanhaa jenkkirautaa.

”Ajaminen on ikävä kyllä sinun osaltasi nyt ohi”, Partinen sanoi miehelle.

Mies hätänty ja kysyi, millä hän nyt pääsee mökille.

”Isä, me voidaan heittää sinut mökille omalla autollasi”, miehen poika sanoi.

Isä alkoi itkeä. Hän ei ollut koskaan edes uskaltanut ehdottaa sellaista vaihtoehtoa.

Partinen sanoo nykyisin kuljettajille, että vaikka kortti menisi, autosta ei välttämättä tarvitse luopua. **SK**

