

**This is an electronic reprint of the original article.  
This reprint *may differ* from the original in pagination and typographic detail.**

**Author(s):** Grahn, Hilikka

**Title:** Hengenvaaralliset näprääjät

**Year:** 2017

**Version:**

**Please cite the original version:**

Grahn, H. (2017, 22.11.2017). Hengenvaaralliset näprääjät. Tiedeblogi.  
<https://www.jyu.fi/fi/blogit/tiedeblogi/hilkka-grahn-hengenvaaralliset-napraajat>

All material supplied via JYX is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

# Hiikka Grahn: Hengenvaaralliset näprääjät

Autoihin asennettavia tieto- ja viihdejärjestelmiä ei testata kunnolla – tai ollenkaan.



Elämme nyt vuoden pimeintä aikaa. Autoilijan on vaikea erottaa jalankulkijoita vasten märkää asfalttia. Kun siihen vielä lisätään se, että kuljettaja näprää matkapuhelintaan tai autonsa tieto- ja viihdejärjestelmää, seuraukset voivat olla tuhoisat.

Kun kuljettaja kiinnittää huomionsa muuhun kuin ajamiseen, puhutaan kuljettajan tarkkaamattomuudesta. Sitä on tutkittu viime aikoina paljon. Tutkijat ovat olleet erityisen kiinnostuneita elektronisten laitteiden käytöstä johtuvasta tarkkaamattomuudesta. Siksi onkin yllättävää, ettei läheskään kaikkia uusiin autoihin asennettavia tieto- ja viihdejärjestelmiä testata kunnolla – tai ollenkaan.

Järjestelmiä ei aina testata todellisissa ajotilanteissa. Ja jos niin tehdään, mittaukseen käytetään todennäköisesti Yhdysvaltain liikenneturvallisuusviranomaisen NHTSA:n (National Highway Traffic Safety Administration) menetelmää. Siinä on kolme mittaria: 1) laitteeseen suunnattujen katseiden yhteiskesto, 2) laitteeseen

suunnattujen katseiden kestojen keskiarvo ja 3) laitteeseen suunnattujen yli kaksi sekuntia kestävien katseiden prosenttiosuus kaikista laitteeseen suunnatuista katseista.

Viimeaikaisissa tutkimuksissa on kuitenkin huomattu, että laitteeseen suunnattujen katseiden kestot ovat kuljettajilla yksilöllisiä. Jotkut pystyvät vilkaisemaan laitetta nopeasti, kun taas toiset joutuvat katsomaan laitetta pidempään löytääkseen etsimänsä tiedon.

NHTSA:n menetelmä ei ota huomioon sitä, että katseiden kesto näyttää olevan kuljettajan yksilöllinen ominaisuus. Tutkimusten mukaan tämä saattaa johtaa siihen, että tieto- ja viihdejärjestelmiä koskevat testitulokset eivät aina riipu laitteesta vaan tutkimukseen valituista koehenkilöistä.

Tulokset eivät siis välttämättä ole luotettavia. Jos suuri osa koehenkilöistä on niitä, jotka pystyvät löytämään etsimänsä tiedon lyhyellä vilkaisulla, testi ei kerro mitään laitteen käyttöliittymän turvallisuudesta.

Jyväskylän yliopiston informaatioteknologian tiedekunnan kognitiotieteen oppiaineessa käytetään uudenlaista testausmenetelmää, jolla tutkitaan ajosimulaattorikokeissa autossa käytettävien elektronisten laitteiden aiheuttamaa tarkkaamattomuutta. Uudella tavalla pyritään huomioimaan yksilölliset katseiden kestot, jolloin testeistä saadaan mahdollisesti aiempaa luotettavampia tuloksia. Menetelmän, jota käytän myös väitöskirjatutkimuksessani, toimivuus näyttää lupaavalta. Hyvällä onnella sen avulla voidaan tulevaisuudessa suunnitella nykyistä turvallisempia laitteita – ja pelastaa ihmishenkiä.

*Hilkka Grahn, yliopistonopettaja, informaatioteknologian tiedekunta, 22.11.2017*

URN:NBN:fi:jyu-201711224332