

This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.

Author(s): Grahn, Hilikka

Title: Luotettavampaa kuljettajan tarkkaamattomuuden mittaamista

Year: 2022

Version: Published version

Copyright: © Tieto- ja viestintätekniikan ammattilaiset TIVIA, 2022

Rights: In Copyright

Rights url: <http://rightsstatements.org/page/InC/1.0/?language=en>

Please cite the original version:

Grahn, H. (2022). Luotettavampaa kuljettajan tarkkaamattomuuden mittaamista. TIVIA News : Tieto- ja viestintätekniikan ammattilaiset TIVIA ry:n jäsenlehti, 2022(10), 4-6.
<https://tivia.fi/uutiset/tivia-news-1/luotettavampaa-kuljettajan-tarkkaamattomuuden-mittaamista-1684>

LIITY JÄSENEKSI

Luotettavampaa kuljettajan tarkkaamattomuuden mittaamista



[Kaikki blogit](#) / [TIVIA News](#) / Luotettavampaa kuljettajan tarkkaamattomuuden mittaamista

Kuljettajan tarkkaamattomuutta on mahdollista vähentää kontekstiin sopivalla suunnittelulla. Palkitussa väitöskirjassa kehitetään luotettavampaa kuljettajan tarkkaamattomuuden mittaamista sekä esitetään tarkkaamattomuutta vähentäviä suunnitteluratkaisuja.

Ihmisillä on tapana tehdä monia asioita samaan aikaan – myös silloin, kun se ei välttämättä ole kovin järkevää. Yksi esimerkki ei-järkevästä tavasta on puhelinsovellusten tai autojen infotainment-järjestelmien käyttäminen autoa ajaessa. Silti aiemmat tutkimukset ovat paljastaneet, että ihmiset esimerkiksi selaavat Tinderiä ja Instagramia, pelaavat uhkapelejä ja maksavat laskuja, ja jopa katsovat YouTubea ja Netflixiä samalla kun ajavat autoa. Tällaista toimintaa ajon aikana kutsutaan toissijaisten tehtävien tekemiseksi. Useat tutkimukset ovat osoittaneet, että toissijaisten tehtävien tekemisellä ja visuaalisen tarkkaamattomuuden välillä on yhteys. Ja kuten on arvattavissa, visuaalisella tarkkaamattomuudella ajon aikana puolestaan on yhteys läheltä piti -tilanteisiin ja onnettomuuksiin liikenteessä. Kaiken tämän lisäksi ajon aikana käytetyt sovellukset on harvoin suunniteltu olemaan visuaalisesti ja kognitiivisesti mahdollisimman vähän kuormittavia. Jos tällaiset sovellukset, joita ihmiset lainsäädännöstä huolimatta ajaessaan käyttävät, olisi suunniteltu paremmin tähän turvallisuuskriittiseen kontekstiin, saattaisi se parantaa liikenneturvallisuutta. Tieteellistä tietoa tällaisista suunnitteluratkaisuista on kuitenkin saatavilla vain vähän.

Miksi tieteellistä tietoa ei siinä tapauksessa tuoteta suunnittelua varten? Tutkimuksia erilaisten sovellusten ja infotainment-järjestelmien aiheuttamasta tarkkaamattomuudesta tehdään kyllä, mutta tutkimuksissa tarkkaamattomuutta mitataan monilla