

MINUUTTIAIKATAULU ARKEEN

Elämää maaseudulla ilman ajolupaa

Multialaisella opettajalla ja perheenäidillä, Marjo Kumpulalla on ollut useampia ajokieltoja vuosien mittaan epilepsian vuoksi. Kiellot hankaloittivat monin tavoin perheen arkea, mutta myös opettivat suunnitelmallisuutta ja kasvattivat kärsivällisyyttä. Viimeisimmästä kohtauksesta on nyt kulunut aikaa ja ajolupa on ollut voimassa puolitoista vuotta ja Marjo osaa arvostaa liikkumisen vapautta ihan uudella tavalla.

- Ajokieltojen tullessa ymmärsin toki, että lääkäri tekee työtään ja että liikenneturvallisuuden takia on meneteltävä näin. Marjo myöntää. Kuitenkin tunsin myös katkeruutta ja mielihapaa. Epilepsia-kohtauksia on ainakin minun kohdallani ollut vain harvoin ja kohtausten välillä tunnen itseni ihan terveeksi. Myös siksi ajamattomuus tuntui kuin rangastukselta

Maaseudulla asuvalle auto on välttämätön ja merkitsee itsenäisyyttä, mahdollisuutta elää omien aikataulujen mukaan. Joukkoliikennettä perheen asuinpaikalle ei ole. Ajokieltojen aikana nelihenken perheen arjen pyörittäminen vaati organisointikykyä ja joustavuutta. Kaikki menot oli aikataulutettava etukäteen.

Mies on töissä naapurikunnassa ja työmatkoja pyrittiin sovittamaan siten, että voitiin kulkea samalla kyydillä. Miehen työmatkojen aikana oli turvaututtava muiden autollisten apuun.

Marjon työssä koulupäivät olivat lyhyemmät kuin miehen työpäivät ja hän joutui odottelemaan koululla tuntikautia. - Tuntui että olin aina koululla ekana ja lähdin viimeisenä, Marjo muistelee. Toki pyrin käyttämään aikana tehokkaasti niin että tein koulussa kirjallisia

työitä. Siten kotiin ei tarvinnut viedä iltatöitä. Raskastahan se oli ja sitten illalla vielä kotityöt päälle.

Kun pienempi poika oli esikoulussa, Marjo sai kulkea koululaisten taksikyydityksen mukana sen osan lukuvuodesta, kun ei voinut ajaa. Aikaisemmin, kun Marjolla oli ajokielto, tämä ei onnistunut koska taksissa ei ollut ylimääräisiä paikkoja.

Mies kuskasi poikia harrastuksiin. Ja kun hän oli matkoilla, oli pyydyttävä kyytiä naapureilta, tuttavilta ja työkalaveriteilta. Kimppakyytiä työkaluvereiden kanssa on myös kokeiltu. Marjo koki, että toisilta kyydin pyytämiseen oli aikamoisen kynnys.

- Työpaikalla tuli nolojakin tilanteita, jos koulussa olisikin yllättäen pitänyt olla pitempään. Jouduin sanomaan, että ei käy, kun kyydit on jo sovittu, Marjo kertoo.

Työnantaja ei myöskään voinut tulla vastaan, kun Marjo ehdotti lukujärjestykseen muutoksia, jotka olisivat helpotaneet hänen työmatkajärjestelyitään.

Ennen viimeistä ajokieltoa Marjolla oli takana pitkä oireeton jakso. Kohtauksen syynä oli se että lääkkeet jäivät keran ottamatta. Lääkäri määräsi tuolloin puolen vuoden ajokiellon ja lääkitystä



tarkistettiin. Onneksi monen vaiheen jälkeen löytyi oikeanlainen lääkitys, joka pitää kohtaukset kurissa. Marjo korostaakin lääkkeiden merkitystä. - Vaikka kuinka tietäisi epilepsian riskitekijät ja välttäisi niitä, voivat kohtaukset yllättää, jos lääkitys ei ole kohdallaan.

Koulut ovat taas alkamassa ja työt odottavat Marjoa vuoden vuorotteluvuorokauden jälkeen.

Nyt kun ajolupa on voimassa, työmatkat sujuvat omalla autolla. Kun ajokyky on eri kerroilla palautunut, työkaluverit ovat olleet vilpittömän iloisia hänen puolestaan.

KYSYMYKSIÄ AJOKYVYSTÄ ASIAANTUNTIJALLE

Vastaamassa dosentti, neurologian
erikoislääkäri Mikael Ojala

Kuinka suuri liikenneonnettomuusriski epilepsia on?

Epilepsia on syynä äärimmäisen pieneen osaan liikenneonnettomuuksista. Riski toki on tervettä väestöä suurempi ja riskillisän suuruus riippuu tietysti siitä, miten kohtaukset on lähimenneisyudessa saatu hallintaan hoidolla.

Yleistäen voi sanoa, että rattijuoppouden ja väsyneenä ajamisen aiheuttama onnettomuusriski on moninkertainen epilepsiaan verrattuna.

Miten epilepsialääkkeet vaikuttavat ajokykyyn? Voiko niillä olla haitallisia vaikutuksia esim. tarkkaavaisuuteen ja havaintokykyyn?

Epilepsialääkkeiden vaikutus ajokykyyn on minimaalinen, erityisesti, kun niitä käytetään jatkuvatyypisesti (kuten epilepsiassa asia on) ja esim. väsymyssivuvaikutus vähenee tällöin.

Monet ovat ihmetelleet sitä, että EU-maissa on erilaisia käytäntöjä ajokikyasioissa. Onko tällä saralla tapahtumassa yhtenäistymistä?

Harmonisointi ajokorttiasioissa on vaikeaa: näyttää siltä, että nämä ajoasiat aiheuttavat yhtä suuria kansallisia ”into-ohjoja” kuin esim. suunniteltu avioero-oikeuden yhdenmukaistaminen! Uusi direktiiviehdotus on tekeillä, olin itse mukana kansainvälisessä lääkäriryhmässä, joka teki suosi-

tusraportin uudistuksiksi. Sen sisältöä ei nyt kannata vielä käydä avaamaan, koska päätöksentekijät kuitenkin ratkaisevat sisällön. Arvelisin, että uutta ohjeistoa EU:sta saataneen odotella vuoden sisällä.

Vuonna 2004 tuli voimaan tieliikennelain uudistus, jonka mukaan lääkäriellä on velvollisuus ilmoittaa poliisille potilaansa terveydentilasta johtuvasta ajokyvyttömyydestä, jos se on pysyväisluonteinen. Uudistus herätti tuolloin vilkasta keskustelua. Kuinka hyvin tämä uusi käytäntö on toteutunut?

Ilmoitusvelvollisuutta kyllä käytetään ja minun mielestäni se on selkeyttänyt tilannetta ja lääkäri toimii lain velvoittamana, vaikka tilanne olisi kuinka epämiellyttävä. Kuitenkin ohjeistoja pitäisi kehittää: esim. juuri raskaan liikenteen kuskien yltiötiukat epilepsia-ohjeet sotivat arkijärkeä vastaan. Lisäksi pitäisi kehittää esim. aivoverenkiertohäiriöitä sairastavien kuskien ohjeita, jottei kävisi että epilepsiaa kohdellaan ankarammin kuin muita neurologisia sairauksia.

Onko nykyinen suomalainen ajokorttiohjeisto toimiva käytännössä? Jos ei, niin mitä siinä tulisi hioa?

Kts. edellinen kohta. Myös esimerkiksi diabeteksen ja psykiatristen sairauksien kohdalla olisi selkeytyksen tarvetta.

EPILEPSIA JA AJOKIELTO



Epilepsiaa sairastavan ajokyvyn arvioinnissa Suomessa noudatetaan raskaassa liikenteessä ja ammattimaisessa henkilöliikenteessä EU:n ajokorttidirektiiviä. Moottoriajoneuvon kuljettamista yksityisesti voidaan ohjata kansallisella suosituksella.

Terveysvaatimusten osalta kuljettajat jaetaan ajokorttiluokan mukaan kahteen ryhmään.

1) Moottoriajoneuvon kuljettaminen yksityisesti

Mopo, kevyt nelipyörä, traktori, moottoripyörä, henkilöauto, pakettiauto ja henkilöautovetoinen ajoneuvoyhdistelmä. Ajokorttiluokat: T, A1, A, B ja AE, BE

Ensimmäinen kohtaus, ei epilepsia-diagnoosia eikä muuta aivosairautta	3 kk ajokielto
Ensimmäinen kohtaus, epilepsia-diagnoosi tai muu stabiili aivosairaus tai aiovamman jälkitila	12 kk ajokielto
Ensimmäinen kohtaus, taustalla etenevä aivosairaus	vähintään 12 kk ajokielto
Kaksi tai useampia kohtauksia	12 kk ajokielto
Satunnainen kohtaus + lääketehostus yli kolmen vuoden tauon jälkeen	6 kk ajokielto
Kohtauksen uusiminen lääkelopetuksen jälkeen	1 kk ajokielto lääketehostuksesta

2) Raskas liikenne ja ammattimainen henkilöliikenne

Kuorma-auto, linja-auto, raskaammat ajoneuvoyhdistelmät, taksi, ambulanssi. Ajokorttiluokat: C 1, C, CE, D 1, D, DE ja ammattiajoluopa

Yksikin kohtaus (vaikka johtuisi alkoholista tai valvomisesta)	pysyvä ajokielto
--	---------------------

Lähde: Epilepsia ja ajokyky, Epilepsialiiton julkaisu 2006