

Ojala Tarja. Järjestelmän virheet raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana. Ajoneuvohallintokeskus, Liikenne- ja viestintäministeriö, väliraportti 2002.

TIIVISTELMÄ

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2001–2005 on yleisen turvallisuuskehityksen ohella asetettu osatavoitteeksi ammattimaisen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on perinteisten turvallisuuskeinojen ohelle etsitty uusia keinoja. Yhtenä vaihtoehtona on nimetty liikenneturvallisuuden sisällyttäminen yritysten laatujärjestelmiin. Toisaalta raskaassa liikenteessä on herännyt keskustelu vastuun jakamisesta kuljettajasta kuljetusjärjestelmään.

Tässä raportissa on kyselytutkimuksen avulla kartoitettu raskaan liikenteen työsuhteisten työntekijöiden ja yrittäjien, sekä kuljetusalaa valvovien työsuojeluviranomaisten ja poliisien näkemyksiä turvallisuustilanteesta, turvallisuustoimenpiteistä ja niiden hyväksyttävyydestä ja tehokkuudesta.

Kyselyn vastauksissa kuljetusalan suurimmiksi ongelmiksi nimettiin aikataulujen tai asetettujen aikatavoitteiden luoma kiire, työjärjestelyiden heikkous, työn epäsäännöllisyys ja liikenneympäristön tuomat ongelmat, teiden heikko talvikunnossapito ja muu liikenne. Myös yrittäjät kokevat aikataulut ja kiireen jopa kannattavuutta vakavampana ongelmana. Viranomaisvastauksissa ongelmista painottui kuljetusalan epäterve kilpailu ja viranomaistoimenpiteiden osittainen hampaattomuus. Kaikissa vastaajaryhmissä tunnistettiin kuljetustyön työnjohto-oikeuden hajautuminen eri toimijoille. Asia, joka on todettu jo aiemmin ja joka vaihtelee kuljetuksen antajan toimialan mukaan.

Kuljetusjärjestelmän heikkoudet, kuljetustyön muuttuminen aikataulutetuksi, jopa pakkotahtiseksi, kuljetusten suunnittelun lyhytjänteisyys ja voimakas hintakilpailuttaminen ovat kaikki järjestelmäperäisiä riskejä. Tilannetta kuvaa se, että arvoissa tehokkuus ja taloudellisuus nousevat turvallisuuden edelle ja kuljetuksiin kohdistuviin rajoituksiin ja turvallisuustoimenpiteisiin suhtaudutaan kriittisesti. Koulutuksen niukkuus, helppo alalle pääsy, liikennelupakäytännön voimakas väljentymien ja kuljetuskaluston ylikapasiteetti (lähes 20 % ero ajoneuvo- ja vakuutuskannassa vuonna 2000) ovat omiaan luomaan tilaisuuden myös epäterveelle kilpailulle ja riskinotolle.

Vastausten voimakas hajonta kuvaa sekä kuljetusalan epähomogeenisyyttä, että vastaajaryhmien sisällä vallitsevia asenne-eroja. Osa vastaajista on aidosti huolissaan turvallisuudesta, osa vastaajaryhmien edustajista hyväksyy raskaan liikenteen turvallisuustason nykyisellään. Riskinoton, virheellisten toimintamallien ja onnettomuuksien yhteyttä ei mielletä myöskään kuljetusten antajien keskuudessa. Tästä on osoituksena sanktioiden lähes tasainen jakauma sekä laatujärjestelmien piirissä että niiden ulkopuolella työskenteleville kuljettajille. Kuljetusten turvallisuuden varmistaminen edellyttäisikin kuljetusten konkreettista sisällyttämistä laatujärjestelmiin. Vaikka myönteisiäkin kokemuksia on, on osa laatujärjestelmistä edelleen olemassa enemmän mahdollisuutena kuin vahvuutena. Jos laatujärjestelmää ei kytketä koulutukseen ei sillä ole vaikutusta. Koulutuksen laajentaminen koko kuljetusketjuun, lainsäädännön vaatimusten ja jopa sanktioiden uudelleenkohdistaminen on vastausten valossa perusteltua.