

Ojala, Tarja. JÄRJESTELMÄN HEIKKOUEDET RASKAAN LIIKENTEEN ONNETTOMUUKSIEN MAHDOLLISTAJANA - Neljä näkökulmaa raskaassa liikenteessä tapahtuvaan riskinottoon ja onnettomuuksiin. Ajoneuvohallintokeskus. Tutkimusmuistio N:o 3/2004.

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksen tavoitteena on ollut arvioida kuljetusalan toimintaedellytysten, yrityskulttuurin ja yritysköön mahdollista vaikutusta liikenneturvallisuuden vaarantavaan riskinottoon raskaassa liikenteessä. Tutkimuksessa on selvitetty riskinoton työperäisyyttä, kartoitettu turvallisuustekijöitä ja tehty toimenpide-ehdotuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lähdeaineistoja on neljä: Kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa osallisina olleiden raskaan ajoneuvon kuljettajien ajokorttirekisteritiedot, raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikavalvonnan valvontatiedot, liikenneonnettomuuksiin kalustollaan joutuneiden kuljetusyrietysten tiedot ja yritysten ajo- ja lepoaikavalvontatiedot, sekä kuljetusyrietysten edustajien haastattelu.

Ajokorttirekisteritietojen mukaan kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa osallisena olleista raskaan ajoneuvon kuljettajista kahdella kolmasosalla on tieliikenne rikkomuksia. Onnettomuuden pääaiheuttajana olleilla kuljettajilla on rikkomuksia enemmän kuin muuna osallisena olleilla. Ajo- ja lepoaikavalvonta-aineiston mukaan samansuuntaisia eroja on eri yritysten välillä. Aineiston mukaan ajo- ja lepoaikarikkomukset ovat yleisiä kuljetusyrietyksissä yrityskööstä riippumatta. Kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen kalustollaan joutuneissa yrityksissä on lepoaikarikkomuksia enemmän kuin kaikissa yrityksissä keskimäärin. Kalustollaan yksittäisonnettomuuteen joutuneilla yrityksillä rikkomuksia on enemmän kuin kuolemaan johtaneeseen tieliikenneonnettomuuteen joutuneilla yrityksillä keskimäärin. Onnettomuusmäärällä ja ajo- ja lepoaikarikkomustiedoilla mitattuna kuljetusyrietysten joukosta voidaan eritellä ns. riskiyrityksiä. Maansiirtoalaa voidaan onnettomuuden osallisuussuhteiden perusteella pitää riskialana.

Kuljetusyrietyjien haastatteluiden perusteella onnettomuudet ovat kaikille kuljetusyrietyksille ei-toivottuja ja onnettomuuksia pyritään ennaltaehkäisemään. Tästä huolimatta kuljetustyössä esiintyy paitsi kuljettaja-, myös työperäistä riskinottoa. Työperäisyyden yleisyyttä kuvaa se, että kolme neljäsosaa haastatelluista henkilöistä kertoi yrityksen maksaneen tai korvanneen kuljettajalle ainakin joitakin työajossa määrättyjä sakkoja. Korvatut rikkomukset vaihtelivat kuljetustyyppin mukaan. Työperäisen liikenneturvallisuuden vaarantavan riskinoton syiksi haastatellut nimesivät kuljetustoiminnan hektisyyden, häiriöt, kovan kilpailun ja kuljetustoiminnan asiakaslähtöisyyden. Asiakaslähtöisyys linkittyy myös yleisimmän ongelman, tien ja tien talvikunnossapidon ongelmalliseksi kokemiseen. Valtaosa tavarankuljetuksista on aikataulutettua, osa 24 tuntia vuorokaudessa 5 – 7 päivänä viikossa tapahtuvaa toimintaa, mutta tien talvikunnossapidon laatutavoitteissa on eroja vuorokaudenajan mukaan. Jos kuljetuksessa sattuu häiriöitä, joudutaan kuljetusyrietyksessä pohtimaan eri vaihtoehtojen aiheuttamia haittoja. Kun kilpailu asiakkaista on kovaa, voi asiakkaan menettämisen uhka muodostua suuremmaksi, kuin viranomaistoimenpiteiden pelko, koska asiakaskontaktit ovat päivittäisiä, tievalvonnassa kiinnijäämisen riski pieni.

Aineiston mukaan yksilölähtöisen riskinoton rinnalla on työperäistä liikenneturvallisuuden vaarantavaa riskinottoa. Tämän vuoksi sekä kuljettajia, että kuljetusyrietyksiä pitää ohjata sisäistämään liikenne rikkomukset riskinottona, ymmärtämään riskinoton, kuten ajo- ja lepoaikarikkomusten ja onnettomuuksien välinen yhteys ja ennaltaehkäisemään riskinotto kuljetussopimusten teosta alkaen, mutta myös kuljetuksenantajien vastuuta pitää selkeyttää. Tienpidossa pitää määritellä yhtenäinen laatutaso ja vastuunjako ja eri osapuolten pitää siihen toimissaan sitoutua.