

Ojala, T. 2005. Järjestelmän virhe – kuljetuksenantajien turvallisuusvastuu ja vaikutus-mahdollisuudet liikenneturvallisuuden parantamiseksi tavaraliikenteessä. Ajoneuvohallintokeskus.

TIIVISTELMÄ

Järjestelmän virhe -tutkimusprojektin tavoitteena oli kuvata raskaan liikenteen turvallisuuskenttää, selvittää kuljetusjärjestelmän vaikutusmahdollisuuksia raskaan liikenteen turvallisuuteen ja tehdä turvallisuuden parannusehdotuksia. Tässä osatutkimuksessa oli tavoitteena selvittää kuljetuksenantajayritysten käyttämiä turvallisuustoimenpiteitä ja kuljetuksen antajan toimintamallien ja kulttuurin vaikutusta kuljetusten turvallisuuteen. Samalla selvitettiin kuljetuksenantajien toiminnassa esiintyviä riskinoton ja onnettomuudet mahdollistavia heikkouksia ja pohdittiin turvallisuusvastuun jakautumista raskaassa tavaraliikenteessä.

Tutkimuksen kohteeksi valittiin kaksitoista merkittävää kuljetuspalvelunsa ostavaa yritystä kuudelta toimialalta, kaksi yritystä jokaiselta toimialalta. Yrityspareissa toinen yritys valittiin aiemmista osatutkimuksista saatujen tietojen mukaan kuljetuksensa turvallisesti ostaneiden yritysten joukosta. Toisen, ns. vertailujoukon yrityksen ostamissa kuljetuspalveluissa on sattunut onnettomuuksia, tai todettu riskinottoa. Kaikki tutkimuksen kohteeksi valitut yritykset ostavat kuljetuspalvelunsa. Tilastollisessa testauksessa (SPSS, Wilcoxon) hypoteesina oli oletus, jonka mukaan kuljetuspalvelun ostajalla tai ostajan toiminnalla on vaikutusta kuljetusten turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen.

Analyysin perusteella voidaan todeta, että kuljetuksissa on olemassa riskinottoa, joka on kaikkien osapuolten tiedossa. Riskeihin pyritään puuttumaan, joskin kuljetuksenantajayritysten käyttämissä turvallisuustoimenpiteissä on yrityskohtaisia eroja. Osa eroista oli toimialakohtaisia. Kuljetuksensa turvallisesti ostaneissa yrityksissä käytettiin enemmän turvallisuustoimenpiteitä kuin vertailuyrityksissä. Tilastollisessa testauksessa viiden yritysparin, eli kymmenen yrityksen aineistossa ero kuljetustarpeensa onnettomuuksitta hoitaneiden yritysten hyväksi ei ollut tilastollisesti merkitsevä, mutta oireellinen ($0.05 < P < 0,10$). Kuljetuksenantajayritykset, joiden kuljetuksissa ei todettu lainkaan, tai vain vähän onnettomuuksia, ja joiden toiminnassa, tai onnettomuuksien taustalla ei havaittu merkittävää riskinottoa, ohjasivat ja valvoivat kuljetuksiaan voimakkaammin kuin vertailuyritykset. Ohjauskeinoina käytettiin mm. kuljetussopimuksen sisältöä, kuljetussopimuksen ja kuljetusten valvontaa, kuljettajavaatimuksia ja -koulutusta, kuorman teon ja käytännön kuljetusten suorittamisen ohjausta. Ajoneuvotekniikkaan ja tienpitoon liittyvissä toimenpiteissä vertailuyritykset eivät poikenneet toisistaan.

Laatujärjestelmissä näyttäisi liikenneturvallisuuden osalta olevan runsaasti kehitettävää. Päävastuu liikenneturvallisuudesta on tieliikennelain perusteella kuljettajilla. Raskaassa ammattiliikenteessä kuljetuksenantajan vastuu on ADR -kuljetuksia lukuun ottamatta olematon. Ts. valtaosa kuljetuksenantajien käyttämistä toimenpiteistä on kuljetuksenantajalle vapaaehtoisia. Koska tulokset viittaavat siihen, että kuljetuksenantajan turvallisuustoimenpiteillä olisi myönteinen vaikutus kuljetusten turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen, tulisi kuljetuksenantajan tai lähettäjän vastuuta laajentaa lainsäädäntöä muuttamalla. Toisaalta tutkimuksen tuloksia voidaan kuljetuksenantajayrityksissä käyttää oman yritystoiminnan arviointiin ja laatujärjestelmien ja toimintamallien oma-aloitteiseen kehittämiseen liikenneonnettomuuksien ja niiden aiheuttamien henkilö-, taloudellisten- ja ympäristövahinkojen minimoimiseksi.