

Ojala Tarja: Järjestelmän virhe kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen liikenneonnettomuuksien mahdollistajana. Helsinki 2003. Ajoneuvohallintokeskus.

Asiasanat: liikenneturvallisuus, työturvallisuus, onnettomuudet, organisaatio, turvallisuusjohtaminen, väsymys

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa selvitettiin järjestelmäperäisiä riskitekijöitä, jotka mahdollistavat raskaassa ammattiliikenteessä tapahtuvan riskinoton ja kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien synnyn. Tulosten, riskityyppien esiintymisen ja niiden yleisyyden perusteella on tehty toimenpide-ehdotuksia, joiden tarkoituksena on liikenneturvallisuuden ja työturvallisuuden parantaminen. Raportissa on lisäksi arvioitu, miten kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkintamenetelmä soveltuu raskaan ammattiliikenteen järjestelmäperäisten riskien tunnistamiseen ja tehty joitakin toimenpide-ehdotuksia tutkintamenetelmän kehittämiseksi.

Tutkimusaineistona käytettiin kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta-aineistoja. Lähdeaineistona olivat kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet vuosilta 1989, 1995, 1999, 2000 ja 2001, sekä vuosina 1990 - 2001 tapahtuneet kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet, joissa menehtyi raskaan ajoneuvon kuljettaja tai matkustaja.

Aineistona olivat tutkijalautakuntien tapauskansiot, jotka perustuvat sisällöltään tutkijalautakuntatyön yleiseen, kuolemaan johtaneille liikenneonnettomuuksille yhteiseen tutkintamalliin. Tutkintamallin lähtökohdista huolimatta on aineistosta löydettävissä myös liikenne- ja työturvallisuutta ohjaavan lainsäädännön, lakien ja asetusten, sekä sosiaalilainsäädännön rikkomuksia, jotka olivat omiaan vaarantamaan kuljettajan, tai muun tienkäyttäjän terveyden tai turvallisuuden. Nämä työperäiset riskitekijät liittyivät usein kuljetustyön tehokkuuteen. Tyypillisiä riskitekijöitä olivat ylinopeudet ja korkeat tilannenopeudet, kuljettajan pitkät työ- ja ajoajat, levon alimitoittaminen ja väsymys. Raskaassa ajoneuvossa kuolleiden, etenkin yksittäisonnettomuuksien taustalla esiintyi lisäksi kuljettajan terveydentilan ongelmia ja sairaskohtauksia. Riskitekijät ovat olleet vaikuttamassa onnettomuuden välttämisen epäonnistumiseen, onnettomuuden syntyyn, tai ne ovat pahentaneet onnettomuuksien seurauksia. Tulosten mukaan järjestelmäperäisiksi luokiteltuja riskitekijöitä esiintyi asiakasyritysten koosta tai toimialasta riippumatta.

Ammattiliikenteessä tapahtuvaa riskinottoa ei tulisi pitää pelkästään kuljettajalähtöisenä valintana, vaan myös työkuultuuria ilmentävänä tekijänä, jopa laatujärjestelmien heikkoutena. Jotta järjestelmäperäisiin riskitekijöihin päästäisiin entistä paremmin puuttumaan, tulisi raskaan ammattiliikenteen liikenneonnettomuustutkintaa kehittää. Ammattiliikenteessä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien tutkinnassa tulisi selvittää kuljetustyön suunnitteluun, aikatauluttamiseen ja kiireeseen liittyvät riskit entistä syvemmin. Kuljettajan työpäivän pituutta ja levon määrää tulisi tarkastella kokonaisvaltaisesti, vuorokausi-, viikko-, kuukausi- ja vuositasolla, kuljettajan tai kuljetustyöhön osallistuvan kuljetusyrittäjän ylikuormittumisen havaitsemiseksi. Esiin nousseisiin järjestelmäperäisiin riskeihin tulisi puuttua entistä nopeammin ja tiukemmin liikenneturvallisuuden ja kuljetusalan työturvallisuuden parantamiseksi.