Liikenneturvan lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle satunnaisen linja-autoliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä

Kiitämme mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle U 19/2023 vp.

Kirjelmässä avataan Euroopan komission ehdotusta COM(2023) 256 final, jonka ”tavoitteena on varmistaa tehokkaat ja laadukkaat satunnaisen linja-autoliikenteen palvelut sekä parantaa kuljettajien työoloja muun muassa vähentämällä kuljettajien stressiä ja väsymystä satunnaisessa linja-autoliikenteessä. Lisäksi tavoitteena on varmistaa taukojen ja lepoaikojen joustavampi jakautuminen sekä edistää kansainvälisen ja kotimaisen satunnaisen linja-autoliikenteen yhdenvertaista kohtelua".

Haluamme Liikenneturvassa painottaa, että ajo- ja lepoaikasäädöksiä muutettaessa painoarvon tulee olla kuljettajan terveyden sekä hänen, matkustajien ja muiden tielläliikkujien turvallisuuden vaalimisessa. Kaikki päätökset, jotka paineistavat kuljettajaa joustamaan taukojen pitämisestä ja levosta, tulee jättää tekemättä.

Euroopan unioni on sitoutunut liikenteen nollavisioon. Vision mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Visio heijastuu myös Suomen hallituksen ohjelmaan, jossa hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Jokaista päätöstä on punnittava siitä näkökulmasta, että liikenneturvallisuuden on jatkuvasti parannuttava.

Työn luonne

Ajo- ja lepoaikasäännökset ohjaavat huolehtimaan kuljettajan ajokunnosta ja ajokyvystä. Sitä vasten on hyvä huomioida työn luonteeseen liittyviä seikkoja. Työ saattaa olla ylimääräistä, varsinaisen toimen ohella tehtävää työtä osalle kuljettajista. Osa kuljettajista on jo eläköityneitä varsinaisesta työstään. Keski-ikä alalla on korkea. Alalla on työvoimapulaa ja hyvistä kuljettajista kannattaa pitää kiinni.

Työtä tehdään kaikkina vuorokauden aikoina. Lisäksi kuljettaja on saattanut esimerkiksi ennen aamulla alkavan tilausajon aloittamista olla hereillä jo useita tunteja. Matka lähtöpaikalle on voinut kestää tunteja. Samoin kotiin kulkeminen työpäivän päätteeksi voi vielä tarkoittaa pitkää ajomatkaa. Työn luonteen takia, kuljettaja saattaa nukkua ja olla hereillä aikoina, jotka eivät ole normaalin uni-valve-rytmin mukaisia. Väsymysonnettomuuksia tapahtuu eniten uni-valve-rytmin notkahdusten takia etenkin aamuyöllä (Shinar, 2017). Myös iltapäivällä on lievempi notkahdus, joka lisää onnettomuusriskiä.

Vuorotyö lisää tapaturma-alttiutta. Vuorotyö lisää myös riskiä sairastua erilaisiin pitkäaikaissairauksiin. Viime-aikainen suomalainen tutkimustyö on osoittanut, että työvuorosuunnittelulla voidaan vaikuttaa tapaturma-alttiuteen. Kuljettajan ajokyky ja turvallinen ajaminen edellyttää riittävää ajoterveyttä ja ajokuntoa.

Ehdotetut muutokset ja kanta niihin

Liikenneturva pitää ehdotettua muutosta taukojen pilkkomisesta kolmeen vähintään 15 minuutin osaan liikenneturvallisuusriskiä kasvattavana. 15 minuutin tauko on lyhyt aika tilausajossa, jossa myös matkustajien ohjaaminen ja opastaminen tauolle syö aikaa kuljettajan tauosta. Säädöksen laadinnassa tulee varmistaa, että kuljettaja pitää riittävän pitkän tauon neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeen. 15 minuuttia ei ole riittävän pitkä tauko työn erityispiirteiden takia.

Tutkimuskirjallisuuden mukaan noin 10-30 minuutin nokoset virkistävät väsynyttä kuljettajaa (Pilkington-Cheney, 2023). Olennaista on, että taukojen aikana ehtii levätä väsyneenä. Kofeiini saattaa tuoda jonkun verran helpotusta, mutta yksinään sen vaikutukset eivät ole kovin pitkäkestoisia (Shinar, 2017). Ajamisen jatkumiseen tähtäävät keinot, kuten ikkunan avaaminen tai radion kuunteleminen, joita kuljettajat myös paljon käyttävät, eivät ole osoittautuneet tehokkaiksi keinoiksi vähentää ajon aikana ilmenevää väsymystä (Pilkington-Cheney, 2023). Liian vähäistä unta ei korvaa muu kuin uni. Tuore Suomessa tehty

väitöstutkimus (Kalsi, 2023) nostaa esiin, että alle kuuden tunnin yöunet lisäävät väsymysonnettomuuden riskiä. Syystä tai toisesta unet ennen tilausajoa saattavat jäädä sitä lyhyemmäksi. Tauon merkitys korostuu silloin entisestään.

Asiakaspalvelu on osa kuljettajan työtä. Tilaajan tyytyväisyys on olennainen tavoite työssä. Asiakkaalla, eli tilaajalla ei välttämättä kuitenkaan ole osaamista arvioida matkan turvallisuutta kuljettajan ajokunnon ja ajokyvyn näkökulmasta. Asiakas saattaa ensi sijassa pohtia aikataulua, hintaa ja taukojen jouhevuutta edustamansa ryhmän näkökulmasta. Muutokset eivät saa johtaa kuljettajan levosta tinkimiseen asiakkaan erinäisten tarpeiden takia. Lopulta kuitenkin asiakkaiden turvallisuus on muita tarpeita tärkeämpää.
Valtioneuvoston kirjelmässä mainitaan, että "Kuljettajien väsymykseen liittyviä kysymyksiä on tutkittu kyselytutkimuksella, mutta tieteellinen tutkimus aiheen tueksi puuttuu.". Jatkotyöstö on syytä tehdä tarkkuudella ja huolella tarkastellen myös tieteellistä tutkimusta. Sitä on saatavilla.

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja
Liikenneturva

Mia Nyholm
Suunnittelija
Liikenneturva

Lähteitä:

Kalsi, J. (2023). Health-related risks in road traffic. Itä-Suomen yliopisto.
Pilkington-Cheney, F. (2023). Indivitual Countermeasures to Fatigue. Teoksessa Rudin-Brown, C. M. & Filtness, A. J. (toim.), The Handbook of Fatigue Management in Transportation: Waking up to the Challenge (s. 341-350). CRC Press Taylor & Francis Group.
Seppänen, A. (2022). Tekoäly tutkijoiden apuna kehittämässä hoitotyön työaikoja - Pitkät ja myöhäiset työvuorot ilman riittävää lepoa lisäävät tapaturmariskiä. Lääkärilehti. Poimittu 22.9.2023 osoitteesta: https://www.laakarilehti.fi/terveydenhuolto/tekoaly-tutkijoiden-apuna-kehittamassa-hoitotyon-tyoaikoja/.
Shinar, D. (2017). Traffic Safety and Human Behavior (2. painos). Emerald Publishing Limited.
Työterveyslaitos. Vuorotyö. Poimittu 22.9.2023 osoitteesta: https://www.ttl.fi/teemat/tyohyvinvointi-ja-tyokyky/tyoaika/vuorotyo.