

AKT:n TYÖYMPÄRISTÖOHJELMA

Yleistä

AKT:n työsuojelutoiminnan perustana on työsuojeluvaltuutettujen, luottamusmiesten ja ammattiosastojen työpaikkatoiminta. Työympäristöohjelman tarkoituksena on arvioida tulevaa toimintaa ja antaa päätöksentekijöille pohjatietoa työsuojelun tärkeimmistä kohteista.

Taustaa

Työsuojelun ja työpaikkatoiminnan suuren murroksen toi Covid-19-pandemia vuoden 2020 alusta. Pandemian alussa työpaikoilla ei ollut riittävää osaamista toimia tilanteessa ja viranomaisilta saadut ohjeet olivat ristiriitaisia. Pandemian levitessä osalla aloista työt muutettiin nopeasti etätöiksi. Kaikilla aloilla etätöskentely ei ole mahdollista. Lähityönä tehtävät työt muuttuivat haasteellisemmiksi uusien ja usein vaihtuvien ohjeiden vuoksi.

Pandemian edetessä tartuntoja on syntynyt myös työpaikoilla.

Osalla aloista työt ovat vähentyneet pandemian aikana. Vakavimmin pandemian vaikutukset ovat näkyneet lentoliikenteessä, linja-autoliikenteessä ja matkatoimistoissa. On hankala ennustaa, milloin alat palaavat tasolle, jolla ne ennen pandemiaa olivat.

Viimeisen nelivuotiskauden aikana on tehty useita työsuojeluun liittyviä tutkimuksia ja hankkeita, joista on saatu hyvää taustamateriaalia työsuojelutyötä varten. Esimerkkeinä hankkeista voidaan nostaa työturvallisuuden ja työhyvinvoinnin edistäminen henkilö-, säiliö- ja elintarvikekuljetuksissa (OIRA Työterveyslaitoksen kanssa), Liikennepsykologi Igor Radun tutkimukset liikennekäyttäytymisessä sekä Traficom:n koordinoima tieliikenteen kuljetusyritysten vastuullisuusmallia koskeva hanke.

AKT oli mukana Kunnossa Kaiken Ikää -hyvinvointivalmennushankkeessa. AKT:n jäsenistölle haettiin myös Kelalta Kiila-kuntoutusta.

STM:n työelämä hanke 2025 ei ole toteutunut kuljetusalalla toivotulla tavalla.

Työturvallisuuskeskus julkaisi vuonna 2022 uudistetun oppaan Työturvallisuus ja työterveys autoliikenteen työpaikoilla ja vuonna 2022 Satamaoperointialan työsuojeluoppaan. Näiden lisäksi työturvallisuuskeskus tuotti LNG-kuljetuksiin opas sekä työsuojelu animaatioita autoliikenteen ja sataman käyttöön.

AKT:n ja ALT:n vuonna 2017 käynnistämä hanke koskien teollisuuden lastaus- ja purkupaikkoja ja niiden turvallisuutta julkaistiin 2022 Työturvallisuuskeskuksen sivustolla nimellä Turvallinen kuljetusketju.

Kuljetusalalla yleisesti käytössä olevat epäsäännölliset työajat ja lisääntynyt yötyön määrä sekä korkea tapaturmariski asettavat erityisiä vaatimuksia työsuojelutyölle.

Tilaajavastuulaki ei ole kuljetusalalla toiminut toivotulla tavalla. Asiaa on viety yhdessä eteenpäin ALT:n ja viranomaisten kanssa.

Kuljetusalalla ilmenee edelleen vähättelevää asenteellista suhtautumista työturvallisuutta kohtaan.

Poliisilla on ollut haasteita suorittaa maanteillä tapahtuvaa valvontaa johtuen erilaisista organisaatiouudistuksista ja resurssien puutteesta. Valvontaa on kuitenkin pystytty kohdentamaan ja osin myös lisäämään viimeaikana.

Taksiliikenteen valvonta on osin vienyt aikaisempaa enemmän poliisin resursseja.

Suurempien mittojen ja massojen osalta ongelmia on esiintynyt mm. ajoneuvoyhdistelmien jarruissa. Lisähaasteena on ollut uudet ajoneuvoyhdistelmät, joiden yhteensovittaminen on tuonut jopa hengenvaarallisia kytkentöjä tieliikenteeseen. Levyjarrujen tuoma parempi hidastuvuus on tuonut haasteita kuormakorien kiinnitysten sekä niissä olevien kuormansidontapisteiden riittämättömyyden osalta.

Satamayhtiöiden yhtiöittäminen on edelleen jatkanut haasteita satamaympäristössä. Osassa satamissa vastuut ja roolit hakevat vielä paikkaansa.

Työsuojelun toimintaympäristö vuosina 2022 – 2026

- Mittavat säästötoimet ja organisaatiouudistukset asettavat haasteita lentoliikenteeseen liittyvälle työsuojelulle. Työnantajan on otettava työsuojeluun liittyvät seikat huomioon jo suunniteltaessa muutoksia.
- Työsuojelua lentoliikenteessä sääntelevät useat eri säännökset: Kansainväliset ICAO:n säännökset, Eurooppalaiset EASA:n säännökset, Suomen kansallinen lainsäädäntö sekä TRAFICOM:n antamat säännökset. Säännösten tunteminen on avainasemassa myös työsuojelussa.
- Digitalisaation edetessä uusia toimintatapoja ja uusia teknologioita tulee käyttöön nopeassa tahdissa. On pyrittävä siihen, etteivät uudet toimintatavat ja uusien teknologioiden käyttöönotto aiheuta merkittävää kokonaiskuormituksen lisääntymistä. Haasteiksi muodostuvat lisäksi uusien järjestelmien keskeneräisyys sekä uusien ja vanhojen järjestelmien yhteensovittaminen.
- Matkatoimistoalalla tulee kiinnittää enemmän huomiota henkiseen työsuojeluun, henkiseen työn kuormittavuuteen, ergonomiaan ja lisääntyneen etätöiden vaikutuksiin työntekijän olosuhteissa ja hyvinvoinnissa.
- Työtilan ja -ympäristön, työasennon, työvälineiden sekä kalusteiden tulee olla kunnossa ja turvallisia. Työn monipuolistaminen ja jaksottaminen ovat myös tärkeitä. Työympäristötekijät vaikuttavat merkittävästi työntekijöiden hyvinvointiin.
- Etätöissä yhteydenpidon sekä yhteisöllisyyden tärkeys korostuvat. Työntekijät eivät fyysisesti näe toisiaan ja työkaverin työhyvinvointia on vaikeampi konkreettisesti seurata. Työnantajan huolehtimisvelvoite haitta- ja vaaratekijöiden tunnistamisesta koskee myös etätöitä.
- Etätöissä tulee korostaa tarkkaa työajanseurainta sekä erottaa työ- ja vapaa-aika toisistaan. Työaika-suojelun tarve ei poistu tehtäessä työtä työnantajan toimipaikan ulkopuolella.
- Uudet käyttövoimat (sähkö, kaasua ja vetyä) kuljetusalalla tuovat työsuojelulle ja pelastustoimelle lisähaasteita.

- Työaikalain sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen uudistukset vaikuttavat myös kuljetusalaan.
- Irtisanottujen keskusjärjestösopimusten sisältämät asiat on neuvoteltava erikseen jokaiseen työehtosopimukseen. Asioiden kehittäminen tapahtuu jatkossa työehtosopimuskierroksilla.
- Satama-, kuljetus- ja liikennetyö ovat edelleen työtaturmien määrällä mitattuna vaarallisia ammatteja. Riski työtaturmaan tai liikenneonnettomuuteen joutumisesta on kuljetusalalla merkittävä.
- Työsuojeluviranomaisten tekemät oma-aloitteiset työpaikkatarkastukset kohdistuvat pääosin riskiryhmiin. Tarkastajien käynti muilla kuljetusalan työpaikoilla riippuu paljolti työpaikan omasta aktiivisuudesta. Pandemian aikana on tehty lähinnä etätarkastuksia.
- Aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueiden mahdolliset muutokset saattavat vaikuttaa valvontaan. Aluehallintovirasto jatkaa sisäisten toimintaohjeiden yhdenmukaisuuden valmistelua. Yhdenmukaiset toimintaohjeet johtavat tasalaatuisempiin työpaikkatarkastuksiin.
- Ajokorttilainsäädäntöä koskevat koulutukset ja kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutukset on muutettu etäkoulutuksiksi. Tämä vaikuttaa kuljetusalan työvoiman määrään ja tapakulttuuriin.
- Pakettiautojen vapauttaminen liikenneluvista on siirtänyt jakelukuljetuksia enemmän niille. Tavara- ja henkilöliikenteen kabotaasiliikenne on lisääntynyt. Näiden muutoksien myötä arvioidaan harmaan talouden lisääntyvän. Mahdollinen liikenteen päästökauppa täytyy toteuttaa siten, että päästömääräykset ovat samat myös kabotaasiliikenteessä.
- Digitaalisen ajopiirturin käyttöönotto ajo- ja lepoaikojen valvontaan ja sen etävalvonnan aloittaminen tulee vähentämään mahdollisia rikkomuksia.
- Kuljetusalalla tehdyt työturvallisuushankkeet tulevat paremmin käyttöön. AKT omalla toiminnallaan lisää näiden markkinointia.
- Kuljetusalan asiakkaat, joilla on hyvä turvallisuuskulttuuri, vaativat työturvallisuuden parempaa huomioimista koko kuljetusketjulta.
- Sosiaali- ja terveysministeriö toteuttaa TYÖ2030-ohjelma yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön, työmarkkinajärjestöjen ja muiden työelämän toimijoiden kanssa. Ohjelmassa esitetyt toimintatapoja on yritettävä viedä työnantajaliittojen kanssa yhdessä työpaikoille. Työpaikkojen toimijat ovat avainasemassa asioiden eteenpäin saamiseksi.
- Yhteisissä työpaikoissa yhteisymmärryksen saavuttaminen on haasteellista. Päävastuu yhteisissä työpaikoissa jää pääasiallista määräisvaltaa käyttävälle taholle.
- Työurien ylläpitoon ja pidentämiseen tähtäävä toiminta aiheuttaa muutoksia työruutiineihin.

- Riskien arviointia työturvallisuuden perustana tullaan käyttämään yhä enemmän.
- Työelämän laadun parantaminen lisää yritysten tuottavuutta ja hyödyttää kaikkia osapuolia. Työturvallisuutta tullaan käyttämään osana yritysten johtamista.

Työsuojelu on yhteistoimintaa

Yhteistoiminta on kestävin tie edetä työsuojelussa. Työsuojelutyöstä saatava hyöty on yhteistä. Työnantajan tulisi huomioida, että hyvä yhteistoiminta työsuojelussa johtaa tuottavuuden paranemiseen. Yritysten laatu- ja toimintajärjestelmiin tulee sisällyttää myös työsuojelunäkökulma.

Yhteisillä työpaikoilla määräysvaltaa käyttävän yrityksen on huolehdittava työsuojeluasioista kouluttamisesta ja perehdyttämisestä. Määräysvaltaa käyttävän yrityksen on huolehdittava, että myös alihankkijoilla ja muilla yhteisellä työpaikalla toimivilla yrityksillä on riittävä osaaminen työsuojeluasioista. Toiminnan muutoksen pitää lähteä ylimmästä johdosta. Työnjohdon rooli on olennainen osa onnistumista. Parhaiten tämä onnistuu yhdessä työntekijöiden ja heidän edustajien kanssa.

Usein kuljetusalan työnantaja laiminlyö tai vastustaa työntekijäpuolen tekemiä työelämän parannusehdotuksia nähden työsuojelun vain kustannustekijänä.

AKT neuvottelee jokaisen työehtosopimuksen osalta työnantajaliiton kanssa sopimuksen työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta. Näitä sopimuksia on pidettävä ajantasaisina.

Jokaisella työntekijällä on velvollisuus nostaa työsuojelullisia epäkohtia esille ja tehdä esityksiä, joilla saadaan yhteistyötä kehitettyä ja samalla parannettua työturvallisuutta.

Työsuojeluvaltuutetun tulee seurata, että työsuojelutoimikunnille tehdyt esitykset käsitellään ja tehdyt päätökset toteutetaan. Toteuttamisen jälkeen päätöksien vaikutuksia tulee seurata.

Riskien arvioinnin osalta yrityksissä pitää tehdä työpaikkakerros vähintään vuosittain ja aina, kun toimintaympäristössä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Huomioitava myös etätöiden osalta.

Kuljetusalan yrityksiä varten on neuvoteltava yhtenäinen päihdeohjelma, jonka painopiste on päihdeongelmien ehkäisyssä eikä päihdeongelmaisten rankaisemisessa. Päihdeohjelmassa kiinnitetään huomiota myös väsymyksen ehkäisyyn ja väsymyksestä johtuvien vaarojen tunnistamiseen.

On tärkeää päästä vaikuttamaan uusiin liikennejärjestelyihin jo suunnitteluvaiheessa. Uusista toteutuneista liikennejärjestelyistä annetaan korjaavaa palautetta. Satamien liikennejärjestelyjä suunniteltaessa sekä toimivuuden arvioinnissa tulee kuulla satama-alueella liikennöiviä tahoja enemmän. Satama-alueesta päävastuussa on satamanpitäjä.

Työterveyshuolto

Jokaisella AKT:n sopimusalan työpaikalla on toteutettava lainmukaista työterveyshuoltoa ja laadittava työterveyshuollon toimintasuunnitelma. Työterveyshuollon tulee seurata työntekijän terveyttä ja tehdä ehdotuksia työpaikan terveyshaittojen eliminoimiseksi. Työpaikalla on varmistettava työterveyshuollon toimintasuunnitelman toteutuminen. Työeläke- ja tapaturmavakuutusyhtiöiden roolia työterveyshuollon tukemisessa on myös kasvatettava.

Sopimusalojen työntekijöiden terveyttä tulee edistää työterveyshuollon kattavuutta ja laatua parantamalla. Maantieliikenteen ammattikuljettajien osalta työterveyshuolto tulee suunnitella ja toteuttaa Työterveyslaitoksen laatiman oppaan mukaan.

Työsuojeluvaltuutettujen on ryhdyttävä yhteistyöhön työterveyshuollon henkilöstön kanssa. Työterveyshuolto on kutsuttava työpaikoille tekemään työpaikkaselvityksiä.

Työterveyshuollon ammattihenkilöstön avustuksella pystytään kehittämään työolosuhteita tehokkaasti, minkä vuoksi heidän pitää olla mukana myös riskien arvioinnissa. Työterveyshuollon ammattihenkilöstön tulee tuntea työpaikka ja hallita toimenkuvansa mukaan työpaikan ongelmat. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota työkohteisiin ja työtehtäviin, joissa on altistusvaara terveyden menettämiselle.

Työpaikalla ja etätöissä työkykyä ylläpitävää toimintaa tulee suunnitella yhteistyössä työterveyshuollon kanssa. Toiminnassa tulee tähdätä siihen, että työntekijä pystyy siirtymään työstä terveenä eläkkeelle.

Eläköitymisiään vapaaehtoinen ja luonnollinen nostaminen onnistuu työn kuormittavuutta vähentämällä ja erityisesti vajaakuntoisten ja ikääntyvien työntekijöiden työtä keventämällä.

AKT:n tulee vaikuttaa työterveyshuollon valvonnan tasoon, jotta vähintään nykyiset minimiehdot on turvattu jokaiselle työntekijälle. Työterveyshuoltolainsäädäntöön pyritään vaikuttamaan yhdessä työnantajaliiton kanssa. Tärkeää olisi pyrkiä erityisesti minimitason nostoon kuljetusalalla.

Työurien ylläpito ja jatkaminen

Työssä jaksaminen mahdollisimman pitkään on työmarkkinaosapuolien sekä valtiovallan yhteinen tavoite.

Yhtenäisiä ja pitkiä työuria tukevat myös tapaturma- ja eläkeyhtiöt. Työturvallisuuskeskus markkinoi työturvallisuuteen liittyviä asioita ja työhyvinvointikorttia työalatoimikuntien toimesta.

AKT:n toimialoilla työurien jatkaminen on erityisen ongelmallista johtuen työntekijöiden ruumiillisesta ja henkisestä kuormituksesta, jonka seurauksena ajaututaan usein ennenaikaiselle eläkkeelle.

Pitkien ja hektisten työpäivien määrän osuus sekä lisääntynyt yöaikaan tapahtuva työskentely ovat tuoneet haasteita työkyvyn hallintaan. Yritysten tulee kehittää työnjohtojärjestelmiä, työvuorosuunnittelua ja työaikoja yhteistyössä työntekijöiden ja heidän edustajien kanssa.

Turvalliset työtavat on otettava huomioon yritysten kaikessa päätöksenteossa. Ammattimaisen johtamisen osana kuuluu olla työntekijöiden terveydestä huolehtiminen yhdessä asiantuntevan työterveyshuollon kanssa.

Erityisesti tuki- ja liikuntaelinsairauksien ehkäisemiksi työpiste-ergonomiaan ja koko kehoon kohdistuvaan tärinään tulee kiinnittää huomioita. Merkittävimpiä tuki- ja liikuntaelinsairauksia kuljetusalalla ovat nivelrikko, niska-hartiaoireyhtymät ja selkäoireyhtymät. Kuljetusalan työntekijöiden yleisin ennenaikaiselle eläkkeelle siirtymisen syy on jo pitkään ollut tuki- ja liikuntaelinsairaudet. Ergonomia on otettava huomioon myös etätöskentelyssä.

Työntekijöitä on opastettava kaikissa työmuodoissa jatkuvalla säännöllisellä perehdyttämällä oikeisiin ja turvallisiin työskentely- sekä toimintatapoihin.

Työterveyshuolto on otettava aktiiviseksi kumppaniksi yhtenäisten ja mahdollisimman pitkien työurien saavuttamiseksi työpaikoilla.

Työntekijöiden on tärkeää vaikuttaa siihen, että työssä käytettävät tekniset laitteet ovat kuljetusalan työhön soveltuvia ja työntekijät saavat riittävän perehdytyksen niiden käyttöön. Tutkimusten tuloksia tulisi hyödyntää apuvälineiden hankinnassa ja käyttöönnotossa.

Tapaturmien torjunta

Kuljetusalan työpaikkatapaturmat ovat määrällisesti laskeneet vain vähän. Poikkeuksellisesti pandemiavuonna 2020 työpaikkatapaturmat vähenivät enemmän.

Tapaturmataajuus oli 33,7 vuonna 2020 (39,0 vuonna 2019). Kuljetusalalla rekisteröitiin 5924 työtapaturmaa vuonna 2020 (7694 vuonna 2019). Näistä varastointi, lastaus- ja purkupaikoilla rekisteröitiin yli 1 000 tapaturmaa ja muilla julkisilla työympäristöillä ja muilla työympäristöillä rekisteröitiin yli 1200 työtapaturmaa.

Kuljettajien liikenneonnettomuuksissa tapahtuneet fyysiset loukkaantumiset ja traumaperäiset oireet tulee kirjata työtapaturmiksi.

Tapaturmista seuraa terveydellisiä ja taloudellisia ongelmia työntekijälle. Työnantajalle tapaturmista seuraa taloudellisia menetyksiä. Tapaturmien ehkäiseminen on tehokasta työsuojelutyötä. Tavoitteena pitää olla työelämä ilman tapaturmia.

Usein kuljetusalan työntekijän työntekopaikka ei ole oman työnantajan vastuulla. Tämän vuoksi lastaus- ja purkupaikoissa ja niiden kunnossapidossa on ollut ongelmia, joihin on ollut vaikea löytää vastuuhenkilöä. Työpaikoilla pitää suorittaa yhteistoiminnassa laaja työn riskien arviointi, milloin myös lastaus- ja purkupaikkojen turvallisuus- ja vastuuasiat käydään läpi.

Yksintyöskentely, tiukat aikataulut sekä yötyö lisäävät tapaturmariskiä ja väkivallan uhkaa sekä psykososiaalista kuormitusta. Psykososiaalisilla kuormitustekijöillä tarkoitetaan AVI:n määritelmän mukaan työn järjestelyihin ja sisältöön sekä työyhteisön sosiaaliseen toimivuuteen liittyviä tekijöitä, jotka voivat aiheuttaa työntekijälle haitallista kuormitusta. Psykososiaalisia kuormitustekijöitä ovat esimerkiksi organisaatioon, työn johtamiseen ja työympäristöön liittyvät kuormitustekijät. Psykososiaaliset kuormitustekijät koskevat kaikkia työntekijöitä.

Työntekotapoja suunniteltaessa huomioidaan jokaisen yksilön kyky suoriutua kyseisestä työstä. Työ pitää myös suunnitella siten, että se ei tarpeettomasti aiheuta kuormitusta työntekijälle.

Etätöitä tehdessä on suositeltavaa laajentaa pakollista tapaturmavakuutusta kattamaan myös etätyöpaikan. Työntekijän ja työnantajan on hyvä sopia myös vakuutusturvasta etätöihin siirtymisen yhteydessä.

Työntekijällä on vastuu siitä, että hän tekee työnsä turvallisesti. Työntekijällä ja työnantajalla on myös vastuu huomioida ja huolehtia muista yhteisen työpaikan työntekijöistä.

Työ- ja lepoaika

Kuljetusalalla toimivien työntekijöiden päivittäinen työaika voi olla yli kahdeksan tuntia ja työhönsidonnaisuusaika voi venyä jopa 15 tuntiin. Jos työssä ei pidetä lain ja säädösten mukaisia taukoja tai työtä tehdään yli sallittujen enimmäismäärien, kasvaa sairastumis- ja tapaturmariski moninkertaiseksi.

Työajoista ja ruokailupaikkojen saavutettavuudesta sekä ajanpuutteesta johtuen monen kuljettajan ruokailutavat ovat epäsäännölliset. Epäsäännölliset ruokailutavat voivat johtaa ylipainoon sekä sydän- ja

verisuonitauteihin. Myös unen laatuun pitää kiinnittää huomiota. Yleensä kalusto lepää, mutta kuljettaja ei. Jos riittävistä lepoajoista ei huolehdita, kuljettaja ei palaudu.

Työehtosopimus- ja työpaikkatoiminnan tavoitteena tulee olla työhönsidonnaisuusaikojen lyhentäminen, työaikojen järkevä sijoittaminen sekä yötyön rajoittaminen siten, etteivät työntekijät kuormitu liikaa.

Vuorotyössä eteenpäin kiertävien vuorojen on todettu aiheuttavan taaksepäin kiertäviä vuoroja vähemmän väsymystä ja huonontavan vähemmän unenlaatua. Yötyötä olisi hyvä tehdä vain kaksi yötä peräkkäin. AKT tiedottaa jäsenistölle väsymyksen riskeistä ja vaikutuksista työkykyyn.

Kuljetusalan laittomiin ylitiöihin tulee puuttua yhteistyössä viranomaisten kanssa.

Työaikajärjestelyissä tulee ottaa huomioon, että tauot pidetään paikoissa, joissa on työturvallisuuslain mukaiset olosuhteet. Huomiota tulisi kiinnittää esimerkiksi mahdollisuuteen säilyttää ja lämmittää ruokaa sekä mahdollisuuteen ostaa terveellistä ruokaa. Lisäksi huomiota tulisi kiinnittää taukopaikkojen määrään ja laatuun. On huomioitava, että kuljetuskaluston mittojen ja massojen kasvun myötä sopivien taukopaikkojen määrä vähenee. Taukopaikkojen määrän ja laadun parantaminen edellyttää yhteistoimintaa viranomaisten, kuljetusyritysten ja kuljetuspalveluiden tilaajien kanssa.

AKT vaikuttaa taukopaikkojen suunnitteluun yhteistyössä alan järjestöjen ja liikenne- ja viestintäministeriön sekä liikenneviraston kanssa. Kaupunki ja kaupunkiseutujen kilpailutetun linja-autoliikenteen osalta tilaajan tulisi vastata taukopaikoista. Liikenteenharjoittaja maksaisi korvauksen taukopaikan käytöstä taukopaikan omistajalle.

Lisääntyneen etätyön tuomat haasteet tulee ottaa huomioon työsuojelutoiminnassa ja työehtosopimustoiminnassa. Myös etätöissä tulisi huolehtia tauoista ja riittävästä palautumisesta.

Viranomaistoiminta

Kuljetusalalle tärkeitä yhteistyökumppaneita ovat Traficom, poliisi, työsuojelun vastuualueen tarkastajat sekä liikenne- ja viestintäministeriön lainsäädäntöä valmistelevat viranhaltijat. AKT:lla on pitkä historia yhteistyöstä viranomaisten kanssa. Yhteistyötä tulee entisestään tiivistää edustajakokouskaudella.

Muun muassa vähäisempiä ylinopeuksia koskevaa sakotusjärjestelmää on uudistettu. Näin sakotusjärjestelmä ei enää kaikissa pienissä rikkeissä vaikuta ajo-oikeuden menettämiseen. Tämä uudistus vähentää riskiä kuljetusalan työntekijöille saada kaksinkertaisia rangaistuksia. Aikaisemmin sakkorangaistuksen lisäksi työntekijä menetti myös tulevia työansioita ajo-oikeuden puutteen vuoksi.

AKT:n tulee edelleen huolehtia siitä, että kuljettajat eivät joudu yksin vastuuseen rangaistuksista, ja että tilaajavastuulainsäädäntöä noudatetaan.

Vähäisistä ylikuormista seuraavat ylikuormamaksut osoitetaan usein työntekijälle työnantajan tai kuljetuksen tilaajan sijaan. Tämä epäkohta pitäisi korjata, jos kuljettaja ei omalla toiminnallaan ole aiheuttanut ylikuormaa. Jotta vastuussa olisivat päätöksiä tekevät tahot, on tärkeää, että tieto kuljetusketjussa kulkee tehokkaasti. Asia on etenemässä toimeksiantajien ja vastaanottajien vastuiden lisäämiseen lainsäädännössä.

Työsuojeluvaltuutetut

Työsuojeluvaltuutettuja oli AKT:n rekisterissä vuoden 2021 lopussa 272 (vuonna 2017 239).

AKT:n ammattiosastoilla on sääntöjen mukaan vastuu järjestäytyneen työsuojeluhenkilöstön valinnasta työpaikoille. Tavoitteena tulee olla, että työpaikoilla on luottamusmiehen lisäksi työsuojeluvaltuutettu. Valtuutettujen määrän lisäämiseksi pitää edelleen kehittää uusia työvälineitä ammattiosastojen käyttöön.

Myös työnantajan on huolehdittava, että työntekijät valitsevat työsuojeluhenkilöstön.

Työsuojeluasimiehellä ei saa korvata työsuojeluvaltuutettua. Työsuojeluasiamiehen valinnalla on tarkoitus vahvistaa työsuojeluorganisaatiota. Tarkoituksena ei sen sijaan ole, että työsuojeluasiamiehen valinnalla korvataan työsuojeluvaltuutetun valinta.

Työsuojelukoulutus

AKT järjestää työsuojelukoulutusta ay-opistolla sekä tarvittaessa alueellisesti yhdessä ammattiosastojen kanssa. Liiton ja ammattiosastojen järjestämissä koulutustilaisuuksissa tulee entistä selkeämmin ottaa esille työpaikan riskien arviointi sekä työurien ylläpito ja pidentäminen.

Ammattiosastojen tulee myös järjestää ns. valmistavaa koulutusta työsuojelusta kiinnostuneille jäsenille. Näin saadaan uusia henkilöitä innostumaan työsuojelutyöstä.

Työturvallisuuskeskuksen työalatoimikuntien tulee järjestää työsuojelupäälliköille, työnjohdolle ja työsuojeluvaltuutetuille yhteistä erikoiskoulutusta.

Työehtosopimustoiminta

AKT:n työehtosopimuksissa on vähän työsuojeluun liittyviä määräyksiä. Tämän seurauksena työpaikoilla toimitaan pitkälti työturvallisuuslainsäädännön minimiehdoilla. Työehtosopimuksia solmittaessa neuvottelupöytään tulee nostaa työsuojelun kehittämiseen liittyviä asioita.

AKT:n tulee työehtosopimusneuvotteluissa pyrkiä edistämään hyvinvointia työpaikoilla ja mm. neuvotella työelämän laatuun, työurien pidentämiseen ja tapaturmien torjuntaan liittyvistä asioista. Työehtosopimuksissa tulee huomioida myös etätyöskentely.

Työsuojeluhenkilöstön asemaa on parannettava työehtosopimusneuvotteluissa. Työsuojeluvaltuutetuille tulee sopia riittävästi vapautusta suhteessa työpaikkojen kokoon sekä työtehtävien määrään. Työsuojeluvaltuutetun asemaa yhteisissä työpaikoissa tulee kehittää. Yhteisissä työpaikoissa työsuojeluvaltuutetulle annettavan vapautuksen ja maksettavan korvauksen määrään tulee huomioida kaikki yhteisen työpaikan työntekijät.

Työsuojelu on iso osa liikenneturvallisuutta ja ympäristönsuojelua

Raskaan liikenteen aiheuttamia onnettomuuksia on tutkittu erikseen tutkijalautakuntien toimesta. Tyypillisimpiä syitä ovat olleet väärät tilannenopeudet, kuljettajien pitkät ajo- ja työajat sekä riittämättömistä lepoajoista johtuva väsymys. Monissa tapauksissa osallisina ovat myös heikko työnsuunnittelu ja sopimaton kuljetuskalusto. Vakavissa onnettomuuksissa on ollut myös osallisena tilapäiskuljettajia.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmissa on nostettu esille mm. raskaan liikenteen ajonopeudet, ylikuormat, kuormanvarmistus sekä ajo- ja lepoaikarikkomukset. Työsuojelun näkökulmasta rangaistuksia edellä mainituista rikkomuksista tulee osoittaa työnantajalle sekä kuljetusten tilaajille, jos he ovat olleet vastuussa rikkomuksesta.

AKT:n tulee edelleen vaikuttaa raskaanliikenteen renkaiden urasyvyysvaatimusten parantamiseen etenkin talviolosuhteissa ja kestävyysvaatimusten osalta uusien akselipainojen johdosta.

Entistä tärkeämpää on vaikuttaa VAK/ADR-kuljetusten hoitamiseen turvallisesti. Suurena huolena on ollut ns. pimeät VAK-kuljetukset, joihin koko kuljetusketjun pitää puuttua. Koulutuksessa tulee ottaa huomioon mm. lastinkäsittely, kuormanvarmistus, kuljetusreitit, taukopaikat ja tunnelit.

AKT:n pitää vaikuttaa yritysten toimintatapoihin siten, että niissä kiinnitetään huomiota turvalliseen ja taloudelliseen ajotapaan sekä mahdollistetaan ajo- ja lepoaikojen noudattaminen. Tärkeää on saada kiire ja tiukat aikataulut pois paremmalla kuljetussuunnittelulla unohtamatta työvuorosuunnittelua. Oikeanlaisella työvuorosuunnittelulla parannetaan työhyvinvointia ja liikenneturvallisuutta.

Kuljetusalalle tulee laatia turvallisuuskäytännöt, jotka sisältävät liikenneturvallisuuden ohella hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja työsuojelukäytäntöjä.

AKT:n jäsenten tulee vaikuttaa poliittisiin päättäjiin ja viranomaistahoihin, jotta teiden kunnossapitoon ohjataan riittävästi määrärahoja. Kunnossapidon epäkohdat tulee järjestelmällisesti informoida eteenpäin.

Yhteisillä työpaikoilla on tehtävä entistä enemmän yhteistyötä kaikkien toimijoiden kanssa ja velvoittaa määräävässä asemassa olevaa työpaikkaa koordinoimaan ja valvomaan toimintaa. Edesautetaan turvallisuusjohtamisen jalkauttamista yritysten toimintaan.