

Tarja Ojala
Safety Futures Ky
PL 273
33101 Tampere

LAUSUNTO

7.10.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön avoin lausuntopyyntö LVM/1611/03/2016

HALLITUKSEN ESITYS LAIKSI TIE- JA MAASTOLIIKENNEONNETTOMUUKSIEN TUTKINNASTA

Raskaan liikenteen turvallisuutta pitkään tutkineena vapaana tutkijana haluan lausua hallituksen esitykseen seuraavaa:

Esitetyssä uudessa laissa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta ilmoitetaan lain tarkoituksiksi helpottaa onnettomuuteen johtaneiden syiden selvittämistä. Jotta onnettomuuden syyt tulevat järjestelmällisesti ja riittävällä laajuudella selvitettyä, tulisi tutkinnassa ottaa huomioon myös onnettomuuksien mahdolliset työperäiset syytekijät. Ammattiajossa, työajossa tai työmatkatapaturmina onnettomuuksia sattuu huomattavan paljon vuosittain. Syytekijöistä on ammattiliikenteen osalta runsaasti tutkimustietoa. Niistä on viitteitä jo aiemman lain voimassa ollessa kerätyissä tutkijalautakunta-aineistoissa, vaikka työperäisten riskien tutkinta ei ole kuulunut tutkijalautakuntatyöhön.

Olen tehnyt Liikennevakuutuskeskukselle aloitteen tutkintamenetelmän kehittämisestä ja työperäisten riskien huomioon ottamisesta jo vuonna 2004, mutta asia ei ole merkittävästi edistynyt. Menetelmää ei ole kehitetty. Vaikka tutkijalautakuntatyössä on ollut mahdollisuus hyödyntää tarpeen mukaan muita asiantuntijoita, mm. työsuojelutarkastajia, käytännössä heidän osaamistaan on hyödynnetty vain poikkeustapauksissa. Tiedot ovat satunnaisia, eikä järjestelmällisiä, kuten lainsäädännön ohjaama osa tutkinnasta. Sen vuoksi on perusteltua todeta, että työperäisten riskien järjestelmällinen arviointi edellyttää asian kirjaamista tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa ohjaavaan lakiin.

Työperäisten riskien vaikutus onnettomuuksien syntyyn on merkittävä ja niihin puuttumisessa on odotettavissa merkittävää liikenneturvallisuuden parantumista. Näyttöä työperäisistä riskeistä on todettu sekä raskaassa ammattiliikenteessä, että muussa työhön liittyvässä liikenteessä (keskeiset lähdeviitteet lisätiedoksi lausunnon lopussa). Juuri Tapaturmavakuutuskeskukselle tehdyissä raskaan

ajoneuvon kuljettajan kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien TOT-teematutkinnassa on tästä selkeää tietoa. Tutkinta osoitti, että lähes jokaisessa raskaan ajoneuvon kuljettajan kuolemaan johtaneessa yksittäisonnettomuudessa oli taustalla työperäisiä riskejä. Osassa tapauksia riskit olivat välittömiä, pääosin välillisiä. Tiedot riskeistä perustuvat tutkijalautakunta-aineistoista poimittuihin tietoihin.

Muutosesityksenä:

Onnettomuustutkinnan suorittavat tutkijalautakunnat. Neuvottelukunta asettaa tutkijalautakunnat viideksi vuodeksi kerrallaan. Tutkijalautakunnissa on edustettuna asiantuntijoita poliisista, lääketieteestä, ajoneuvotekniikan, tienpidon ja käyttäytymistieteiden aloilta **sekä ammatti- tai muuten työperäisessä liikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien osalta joko työsuojelutarkastaja tai muu kuljetustyöhön, logistiikkaan, tuotantotalouteen ja vastaavaan ympäristöön perehtynyt turvallisuusasiantuntija**. Tarvittaessa tutkijalautakuntaa voidaan täydentää muilla asiantuntijoilla.

Pykälän 1 momentin säännös oikeuttaisi tutkijalautakunnan tarkastamaan esineitä sekä perehtymään sellaisiin asiakirjoihin ja tietoihin, joilla olisi todennäköisesti merkitystä tutkinnassa.

Tiedonsaantioikeus pitää saada kattamaan myös töiden järjestelyyn tai vastaavaan liittyviä tietoja työperäisessä ajossa.

Tutkijalautakunnilla olisi oikeus saada välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita, **myös työhön liittyviä olosuhteita** sekä puhe- ja viestiliikennettä sekä videokuvaa rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista. Säännös vastaa sisällöltään turvallisuustutkintalain 20 §:n 1 momentin 3) kohtaa. Tiedonsaantioikeus koskisi erilaisten laitteistojen tallentamia tietoja. Tallenninlaitteita koskevien erityispiirteiden vuoksi lakiin otettaisiin nimenomainen säännös asiasta.

Työperäisten riskien kirjaaminen tutkinnan sisällöksi aiheuttaa luonnollisesti taloudellisia vaikutuksia tutkinnan kustannuksiin. Vaikutus on arvioitava ja otettava huomioon talousarviossa.

Luonnoksen 1§ todetaan lisäksi, että ehdotettava laki ei velvoittaisi tutkinnan suorittamiseen:

Esitän, että kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tutkinta olisi edelleen lakisääteinen ilman eri harkintaa. Muu mahdollinen tutkinta voidaan tehdä esitetyn mukaisesti vuosittain tehtävillä päätöksillä.

Lisäksi lainsäädännössä tulee selkeästi varmistaa tutkijoiden tiedonsaanti kuten aiemminkin. Tutkijalla pitää olla myös hyväksytyn tutkimussuunnitelman mukaan mahdollisuus lukea koko tapauskansiot. Näin pystytään varmistamaan myös mahdolliset turvallisuustutkinnan kehitysajatukset ja havaitsemaan uudet mahdolliset riskit, ns. heikot signaalit jo ennen kuin ne näkyvät tilastotiedossa.

Samoin esitän muutosta tutkinnan päättämiseen:

12 §. *Tutkinnan päätyminen.* ...Tutkinta päättyy pääsääntöisesti kuitenkin silloin, tutkintaselostus annetaan. Kun tutkinta on päätetty, tutkintaan tai sen johtopäätöksiin ei voitaisi puuttua.

Ehdotus on tutkimuksellisesti kestävä. Kun turvallisuutta edistävissä tutkimuksissa huomataan joku avoimeksi jäänyt asia, sen selvittäminen pitää sata lain mukaan hyväksyttäväksi. Tähän saakka se on lainsäädännöllä estetty. Jatkossa tilanne pitää korjata. Tutkijalautakunta-aineistoon täydentävällä tutkinnalla ei tarvitse olla vaikutusta, eikä se kyseenalaista tutkijalautakunnan johtopäätöksiä, vaan sen kautta pitää olla mahdollisuus saada tarvittaessa tutkimusta täydentävää tietoa.

Täydentävä tieto voidaan kerätä viranomaistietä ja täydentävästi tiedosta pitää jättää merkitä aineistoon.

Kunnioittaen

Tarja Ojala

Tutkija

tarja.ojala@safetyfutures.fi

Esimerkkejä tutkimuksista, joissa tutkijalautakunta-aineistoista on löytynyt viitteitä raskaan liikenteen työoperäisistä riskeistä:

Ojala, T. 2014. Tieliikenneonnettomuudet raskaan liikenteen työturvallisuusongelmana.

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto TVL.

TOT 5/14 Johtamiseen liittyvät raskaan liikenteen kuljettajien liikenneonnettomuudet. Saatavissa

sähköisesti: <http://totti.tvk.fi/totcasepublic.view?action=caseReport&unid=929>

TOT 1/15 Tekniset riskitekijät raskaan ajoneuvon kuljettajan kuolemaan johtaneissa

tieliikenneonnettomuuksissa. Saatavissa sähköisesti:

<http://totti.tvk.fi/totcasepublic.view?action=caseReport&unid=934>

Vehmas, A., Ojala, T. & Seimelä, K. 2009. Raskaan liikenteen onnettomuudet tutkijalautakunta-

aineistossa – Riskit ja turvallisuusehdotukset. Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavissa

sähköisesti <http://www.lintu.info/RASLON.pdf>