



Turvallisesti työliikenteessä

Poliisin ajokoulutuskeskuksessa harjoitellaan hätäjarrutuksia, väistöjä ja ohituksia vanhoilla poliisiautoilla ja myös uudehkoilla autoilla.

Työliikenteen turvallisuus on tärkeä osa työpaikkojen työsuojelua. Ajotaito opitaan vain harjoittelemalla.

Painan kaasupolkimen pohjaan. Siivilimallinen poliisiauto ampaisee liikkeelle.

– Nopeuden lisääminen kaksinkertaiseksi pidentää jarrutusmatkan nelinkertaiseksi, muistuu juuri opetettu mieleeni.

Nopeus kohoaa pian lähelle seitsemäkymppiä. Tiukan kaartein jälkeen edessä avautuu pitkä suora.

– Hei varo!

Tien keskellä on tumma este.

Väännän rattia kaikkiin voimin oikealle ja

”Ajokoulutusta ei saa lyödä laimin.”

teen nopean väistöliikkeen. Renkaat vinkuvat ja auto heilahtaa. Käännän rajusti vasemmalle ja pääsen takaisin ajo-uralle.

Pystyn juuri ja juuri ohittamaan esteen. Omat reaktioideni olivat onneksi riittävän nopeita ja auton ajonvakautusjärjestelmä toimi kuten pitikin

– Hyvin meni, olisit voinut vääntää rat-

tia vieläkin rajummin, kuuluu poliisiauton radiopuhelimesta kouluttajan ääni.

Olemme Poliisin ajokoulutuskeskuksen harjoitusradalla Pieksämäen Naarajärvellä. Käynnissä on kurssi, joka antaa valmiuksia hyvään auton hallintaan ja turvalliseen ajoon.

– Emme opeta ajamaan täällä lujaa, vaan nimenomaan ennakoivaa turvallisuutta ja riskien hallintaa, korostavat kurssin kouluttajina toimivat **Matti Mäkinen** ja **Jarmo Nojonen**.

”Viikatemies vaanii työliikenteessä useimmiten hyvällä, kuivalla kelillä.”

Mäkinen työskentelee valtiovarainvarainministeriön autonkuljettajien esimiehenä, Nojonen puolestaan toimii ulkoministeriön protokollaosastolla. Hän vastaa valtiovierailujen kuljetuksista, muun muassa autosäätueista.

– Kurssilaiset harjoittelevat, jotta he oppivat toimimaan oikein äkillisissä vaaratilanteissa. Koulutuskeskuksen autoilla tehdään jarrutuksia, väistöjä, kiihdytyksiä ja ohituksia.

Mäkisen ja Nojosen mielestä oleellista on, että oppii kunnioittamaan nopeuksia ja niiden aiheuttamia todella suuria fyysikaalisia voimia.

Vuosittain Poliisin ajokoulutuskeskuksessa saa opetusta poliisien lisäksi myös muita valtiohallinnon työntekijöitä.

Tällä kertaa kurssi päättyy ohitusharjoitukseen parin kilometrin pituisella radalla, jossa on tiukkoja kurveja, muutama tiukka neulansilmäkin ja kaksi vauhdikasta suoraa. Ajamme kuuden auton jonossa.

– Lisää kaasua, nyt on sopiva paikka. Paina kaasua lisää, jotta pääset turvallisesti ohi, kuuluu radiopuhelimesta edessä ajavan kouluttajan ääni.

Auton nopeus nousee jo yli satasen. Nopeasti takaisin omalle kaistalle ja jarru tiukasti pohjaan, jotta en aja ulos suoran päässä olevasta neulansilmästä.

– Hyvin meni, seuraava ohittaja.



Tapaturvan toimitusjohtajan, DI Juha Merjaman mielestä työntekijöiden on saatava myös työliikennettä varten hyvä opastus ja koulutus turvallisuusasioissa.

Esimiehet vastuussa myös työliikenteestä

Työliikenteessä sattuu vuosittain noin 2 700 työtapaturmaa. Niistä keskimäärin neljä johtaa kuolemaan.

– Työliikenteen turvallisuudesta ovat vastuussa ennen muuta esimiehet, muistuttaa turvallisuusasiantuntija, Tapaturva Oy:n toimitusjohtaja **Juha Merjama**.

Nykyisin varsin monet joutuvat liikkumaan työaikana eri kohteissa – myyntitehtävissä, kokouksissa, asiakastapaamisissa, huoltokohteissa, työmailla. Kokonaan oma ryhmänsä liikenteessä ovat ammattiautoilijat, joiden työpaikka on taksi, rekka tai linja-auto.

– Valitettavasti työliikenteen turvallisuus on tällä hetkellä selvästi heikommalla mallilla kuin työturvallisuus yleensä työpaikoilla, monin paikoin suorastaan retuperällä, Merjama arvioi.

– Ei riitä, että työntekijällä on voimassa oleva ajokortti.

Työturvallisuuslaki antaa selvät määräykset myös työstä johtuvan liikkumisen ja työliikenteen turvallisuusasioiden hoitoon.

– Esimiehet vastaavat myös työliikenteen turvallisuudesta. Heidän on huolehdittava

siitä, että työliikenteessä työntekijä voi tehdä työtään – esimerkiksi autolla, polkupyörällä tai jalan – ilman tapaturmavaaroja.

Pohjan työliikenteen turvallisuudelle luoriskien arviointi ja sen perusteella tehdyt torjuntatoimenpiteet.

– Työntekijöiden selviytymistä työliikenteessä on myös seurattava ja valvottava. On varmistettava, että toimitaan oikein. Holttomuuksiin on puututtava.

Myös kaikille hälytysneuvojen kuljettajille olisi opetettava turvalliset toimintamallit ajamiseen. Nyt koulutusta ei anneta riittävästi.

– Etenkin monet ambulanssien kuljettajat ajavat lujaa todella pelottavan vähäisellä ajokoulutuksella, Merjama toteaa.

Asenteet kuntoon

Työliikenteen turvallisuus lähtee aina korvien välistä, asenteista. Ajattelemattomuus ja tietämättömyys ovat suurimpia uhkia. Osa kuskeista ottaa jopa tietoisia riskejä liikenteessä.



Tapaturvan kuljettajakoulutuksesta vastaava Veli-Matti Reinilä toimi kurssin pääkouluttajana. Hänellä on takanaan pitkä työura poliisin liikenneturvallisuuskouluttajana.



Parma Oy:n turvallisuuspäällikkö Kimmo Oinosen mielestä kurssi paransi hänen omaa työajamistaan. Ajoharjoitukset olivat käytännön läheisiä. Tekemällä oppi hyvin hätäjarrutuksia, väistöliikkeitä ja ohituksia.



UPM Kymmene Savonlinnan vaneritehtaan liiketoiminnan kehityspäällikkö Markku Nousiainen ja kunnossapitopäällikkö Jouni Kosunen joutuvat työtehtävissään ajamaan paljon autolla. Kurssi antoi hyviä eväitä auton käsittelyyn ja yllättävien vaaratilanteiden hallintaan.



Kurssin kouluttajina toimivat Matti Mäkinen (autossa sisällä) ja Jarmo Nojonen näyttivät, millainen on hyvä ja turvallinen ajoasento. Kädet pitää pitää tukevasti ratin yläosassa, että äkkitalanteissa ratin kääntämiseen saa riittävän paljon voimaa ja nopeutta.

– Myös työliikenteessä maltti on valttia. Vaaratilaisiin on osattava varautua jo ennakolta. Hätäväistöt ja jarrutukset onnistuvat, kun tietää miten toimia ja ajamista on harjoiteltu riittävästi, kertoo Tapaturva Oy:n liikenneturvallisuusasiantuntija **Veli-Matti Reinilä**.

Viikatemies vaanii työliikenteessä useimmiten hyvällä, kuivalla kelillä.

– Kuivalla kelillä ei olla aina yhtä valppaina kuin huonolla talvisäällä. Kiire ja liian kireät aikataulut lisäävät vielä riskiä. Asenteisakin olisi parannettavaa.

On myös muistettava, että halvin ei suinkaan ole työliikenteessä turvallisinta. Reinilän mielestä hyvään työliikenteen turvallisuuteen vaaditaan, että kalusto ja liikku-misympäristö ovat aina kunnossa.

Suurin osa esimerkiksi kuorma-auton kuljettajien työtapaturmista sattuu lastin käsittelyn yhteydessä – yleensä tavaroiden lastauksessa tai purkamisessa.

– Lastauspaikkojen ja pihojen kunnosta on huolehdittava, erityisen tärkeää on valaistus ja liukkauden torjunta sekä väylien siisteys ja järjestys.

Reinilän mukaan hälytysajoneuvojenkin vahingoista suurin osa, jopa noin 60 prosenttia, sattuu piha-alueilla.

– Onneksi piha-alueilla sattuu pääasiassa pienehköjä peltionnettomuuksia.

Koulutusta tarvitaan

Työpaikoilla tarvitaan työliikenteeseen liittyvää turvallisuuskoulutusta. Tätä mieltä ovat Poliisin ajokoulutuskeskuksen kursilla mukana olleet yritysten edustajat.

– Kurssilta sain hyviä eväitä omaan turvalliseen ajoon. Täällä opin etenkin, miten vaaratilanteisiin voi varautua, kertoo Parma Oy:n turvallisuuspäällikkö **Kimmo Oinonen**.

Oinonen kertoo selvittävänsä, kuinka tämäntyyppinen kurssi soveltuisi Parman paljon liikkuvien etenkin toimihenkilöiden ja sopimusurakoitsijoiden elementtirekkojen kuljettajien turvallisuuskoulutukseen.

Samaa mieltä ovat UPM Kymmene Savonlinnan vaneritehtaan liiketoiminnan kehityspäällikkö **Markku Nousiainen** ja kunnossapitopäällikkö **Jouni Kosunen**.

– Kurssi soveltuu, ehkä työpaikkakohtaisesti räätälöitynä, varsin hyvin esimerkiksi paljon autolla liikkuville toimihenkilöille.

Hyvää tässä kurssissa oli teorian lisäksi tekemällä oppiminen eli kurssilaiset pääsivät itse ajamaan ja harjoittelemaan erilaisia jarrutuksia, väistöjä ja ohituksia.

– Nyt uskaltaa kääntää rattia ja painaa jarrua lujasti oikeissa vaaratilanteissa, Nousiainen ja Kosunen toteavat yksissä suin.

Ambulanssikuljettajilta puuttuu usein ajokoulutus

-Kun näette ambulanssin tulevan sinin, valon vilkkuen ja sireenit soiden, varokaa ja väistäkää. Tulossa voi olla ”ajopommi”, sillä ratissa voi olla kokematon kuljettaja, joka ei ole saanut hälytysajoon asianmukaista koulutusta, varoittaa Tapaturva Oy:n toimitusjohtaja, turvallisuusasiantuntija **Juha Merjama**.

Moni ambulanssikuljettaja joutuu hyppäämään rattiin pelkällä ensihoitajan koulutuksella, johon ei sisälly lainkaan tai ehkä vain tunti ajoharjoittelua.

– Ambulanssin ratissa voi siis hälytysajossa olla aivan kokematon kuski, jonka pitäisi ehdottomasti saada työntajaltaan riittävä koulutus ajamiseen. Nopeaa ajoa on myös harjoiteltava riittävästi, Merjama toteaa.

Monet kokemattomat hälytysajoneuvojen kuljettajat kärsivät kouluttaja **Veli-Matti Reinilän** mukaan myös ”pillikuumeesta”.

– Luullaan, että pitää ajaa mahdollisimman kovaa pillit soiden ja riskejä jopa otta-

en. Näinhän ei saa toimia, vaan hälytysajoneuvoa on ajettava nopeasti, mutta ennen muuta turvallisesti ja vaaroja välttämällä, hillitysti ja hallitusti.

Iso auto, nuori kokematon kuljettaja ja liian kova vauhti on Reinilän mukaan tappava yhdistelmä.

– Valitettavasti vuosittain tapahtuu hälytysajoneuvoille useita onnettomuuksia, jotka johtuvat osaamattomuudesta ja turhasta riskien otosta.

Merjama ja Reinilä ehdottavat, että ensihoitajille annetaan hyvä ajokoulutus joko jo peruskoulutusvaiheessa tai työnantajien toimesta heti töihin tultaessa.

Pelastuslaitosten hälytysajoneuvojen kuljettajat saavat peruskoulutuksen ajamiseen.

– Työnantajalla eli esimiehillä on aina vastuu, että ambulanssikuljettajilla on riittävät tiedot ja taidot nopeaan hälytysajoon. Ajokoulutusta ei saa lyödä laimin.