LINJA-AUTONKULJETTAJAKYSELY

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma
LINTU-julkaisuja 3B/2004

LINTU-tutkimusohjelma
Yhteyshenkilö:
Juha Valtonen
Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto
p. (09)16002

Koordinaattori:
Annu Korhonen
Linea Konsultit Oy
Kaikukatu 3
00530 HELSINKI
p. 09-72064264

ISBN 951-723-746-4
Edita Prima Oy
Helsinki 2004

KUVAILULEHTI
Julkaisun päivämäärä
24.5.2004

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)	Julkaisun laji
	Tutkimusraportti
Minna Soininen, JP-Transplan Oy	Toimeksiantaja LINTU-tutkimusohjelma
	Toimielimen asettamispäivämäärä

Julkaisun nimi

Linja-autonkuljettajakysely

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa selvitettiin linja-autonkuljettajien näkemyksiä ja mielipiteitä erilaisista linja-autoliikenteen turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä. Kyselyä edelsi haastatteluvaihe, jonka tuloksia hyödynnettiin kyselyn suunnittelussa. Linja-autonkuljettajakyselyyn vastasi 417 kuljettajaa. Kyselyssä selvitettiin mm. onnettomuustiheyttä, turvavälineiden käyttöä, liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä sekä linja-autonkuljettajatyössä viimeksi sattuneiden läheltä piti tilanteiden ja liikenneonnettomuuksien kuvauksia. Lisäksi kysyttiin erilaisten ympäristö- ja olosuhdetekijöiden vaarallisuutta, kalusto-ongelmien esiintymisen yleisyyttä sekä mielipiteitä erilaisten tekniikoiden ja turvallisuuskäytäntöjen käyttöönoton hyödyllisyydestä tai haitallisuudesta. Kyselyssä kartoitettiin myös kehittämis- ja parantamistarpeita sekä kuljettajien suhtautumista liikenneturvallisuusvisioon. Lopuksi kysyttiin syitä onnettomuuksiin ja onnettomuuden vaaratilanteisiin kevyen liikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen kanssa sekä syitä matkustajille linja-autossa tai sinne noustaessa tai poistuttaessa sattuviin vaaratilanteisiin tai onnettomuuksiin.

Keskimääräisellä vastaajalla oli 14 vuoden kokemus kuljettajana olosta ja työsuhdetta nykyisen työnantajan palveluksessa 10 vuotta. Yleisin liikennöintityyppi oli paikallisliikenne (50 %). Vastaajat olivat halukkaita oppimaan ja kouluttautumaan; 80 % haluaisi, että koulutusta olisi enemmän kuin nyt. Aiheet; kuten esim. ajoneuvotekniikka, ensiaputaidot, paloturvallisuus, ajotapa tai asiakaspalvelutaidot, kiinnostivat tasaisesti. Vastanneista 76 % ei käytä koskaan turvavyötä. Tapauksista 50 %:ssa syynä on, ettei sitä ole. Handsfree on käytetympi turvaväline. Enemmistö pitäisi kuljettajan turvavyön käyttöpakkoa haitallisena tai huonona asiana. Kuljettajat tiedostavat olevansa itse tärkein liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä. Yhteensä 295 kuljettajaa oli ollut jossain onnettomuudessa linja-autonkuljettajauran aikana. Peltikolareita oli sattunut 290 kuljettajalle ja henkilö-vahinkotapauksia 70 kuljettajalle. Poliisi oli tapahtumapaikalla 38 %:ssa kuvatuissa viimeksi sattuneissa peltivahingoissa ja 69 %:ssa viimeksi sattuneista henkilövahinkotapauksista. Vastanneet linja-autonkuljettajat raportoivat olevansa harvemmin syyllisiä tapahtumiin. Vaaratilanteita ja vahinkoja sattuu eniten risteyksissä, toiseksi eniten tiejaksoilla ja kolmantena ryhmänä pysäkeillä. Liukkaus on vaarallisin olosuhdetekijä. Henkilö-vahinkojen läheltä piti –tilanteita koetaan vilkkaimmilla liikennöintialueilla tapahtuvan tiheimmillään kuukausittain tai jopa viikoittain. Useampia linja-automatkustajia oli loukkaantunut kahdessa tieltä suistumisessa, törmäyksessä toiseen raskaaseen ajoneuvoon sekä kohtaamisonnettomuudessa. Yksittäisiä matkustajia loukkaantuu kyselyn perusteella tyypillisesti linja-autossa ajon aikana tai linja-autosta poistuttaessa tai sinne noustaessa.

Liikenneturvallisuuden kannalta hyödyllisimpinä ajatuksina pidettiin linja-autojen etuuksia ja omia kaistoja kaupunkialueilla, vain säännöllisesi linja-autoa ajavien kuljettajien käyttämistä tilausajoissa sekä ennakoivaa työterveyshuoltoa. Takana olevien esteiden tunnistin (esim. varoitussignaali) olisi hyödyllinen tekninen apuväline. Linja-autonkuljettajien alalle soveltuvuustestejä, alkolukkoja ja kuljettajan turvatyynyä kannatettiin myös. Kehittämistä olisi Suomen liikennekulttuurissa ja aikataulusuunnittelussa. Omalla työpaikalla olisi enemmistön mielestä paljon kehitettävää yritykseen tulleisiin ajoneuvoihin perehdyttämisessä, uusien työntekijöiden perehdyttämisessä sekä aikataulu- ja työvuorosuunnittelussa. Kalusto-ominaisuuksien suhteen ollaan kohtalaisen hyvällä tasolla. Kuljettajan istuin ja työtila saivat kuljettajilta eniten merkintöjä kehittämistarpeiden suhteen. Kuljettajalla itsellään ei niinkään ollut kehitettävää ajo- tai asiakaspalvelutaidoissa vaan enemmän fyysisestä kunnosta ja vireydestä huolehtimisessa. Onnettomuustilannetietoja ja –taitoja voitaisiin myös parantaa. Matkustajien tietoihin ja taitoihin käyttää joukkoliikennettä turvallisesti tulisi myös kiinnittää huomiota. Liikenneympäristön suhteen eniten parantamista on talviaikaan eli teiden talvihoidossa yleensä ja pysäkkien kunnossapidossa. Valtioneuvoston hyväksymä turvallisuusvisio kuulosti linja-autonkuljettajista liian korkealta tavoitteelta liikennekulttuurin nykytilaan nähden. Vastaajista 62 % ei uskonut, että tieliikennejärjestelmä olisi mahdollista suunnitella siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Kuljettajien kiinnostusta kouluttautua lisää tulisi hyödyntää alan turvallisuuden kehittämiseksi. Kaluston kehittämisessä tulisi edelleen keskittyä näkemien parantamiseen. Onnettomuudet ja läheltä piti -tilanteet ovat yleensä seurausta inhimillisistä tekijöistä. Kaikkien tiellä liikkujien asenteet sekä tietojen ja taitojen kehittäminen on suurin työsarka.

Avainsanat (asiasanat)
liikenneturvallisuus, linja-auto, bussi, linja-auto-onnettomuus, kysely, kuljettaja

Muut tiedot

Sarjan nimi ja numero			ISBN
LINTU-julkaisuja 3B/2004			951-723-746-4
Kokonaissivumäärä 88	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja LINTU-tutkimusohjelma		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	

PRESENTATIONSBLAD
Utgivningsdatum
24.5.2004

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)	Typ av publikation
Minna Soininen, JP-Transplan Oy	Undersökning
	Uppdragsgivare LINTU-forskningsprogram
	Datum för tillsättandet av organet

Publikation (även den finska titeln)
Busschaufförenkät

Referat

I denna undersökning klarlades busschaufförernas synpunkter och åsikter beträffande olika faktorer gällande busstrafikens säkerhet. Enkäten föregicks av ett intervjuskede, vars resultat utnyttjades i planeringen av förfrågan. På busschaufförenkäten svarade 417 chaufför. I förfrågan utreddes bl.a. olycksfrekvensen, användandet av säkerhetsutrustning, faktorer som påverkar trafiksäkerheten samt beskrivning av senaste ”det var nära ögat” –situationer och trafikolyckor. Dessutom ställdes frågor om hur farliga olika miljö- och situationsfaktorer var, förekomsten av materielproblem samt åsikter om nyttan eller nackdelarna av ibruktagande av olika tekniker och säkerhetspraxis. I enkäten kartlades också utvecklings- och förbättringsbehov samt chaufförernas inställning till trafiksäkerhetsvisionen. Till slut frågades det om skäl till olyckor och farosituationer för olyckor mellan lätt trafik och motorfordon samt passagerare i bussen eller vid på- eller avstigning.

Den genomsnittliga besvararen hade över 14 års erfarenhet som chaufför och 10 års arbetsförhållande med nuvarande arbetsgivare. Den mest allmänna trafikeringstypen var lokaltrafiken (50 %). Besvararna var villiga att lära sig och att skola sig; 80 % skulle vilja ha mera skolning än nu. Tema, såsom t.ex. fordonsteknik, förstahjälpkunskap, brandsäkerhet, körstil eller servicekunskap, intresserade svararna med jämn fördelning. Av besvararna använder 76 % aldrig säkerhetsbälte. I 50 % av fallen är skälet, att bälte inte finns. Handsfree är ett mera använt säkerhetsredskap. Flertalet tyckte att tvånget att använda säkerhetsbälte skulle vara en besvärande eller dålig sak. Chaufförerna är medvetna om att de själva är den viktigaste faktorn som påverkar trafiksäkerheten. Sammanlagt 295 chaufförer hade varit i någon trafikolycka under sin tid som busschaufför. Plåtskador hade förekommit hos 290 chaufförer och personskadefall för 70 chaufförer. Polisen hade funnits på stället vid 38 % av de beskrivna senaste plåtskadefallen och vid 69 % av de senaste personskadefallen. Busschaufförsvararna rapporterade att de mera sällan är skyldiga till fallen. Farosituationer och misstag händer mest i korsningar, näst mest på vägavsnitt och som tredje typ på hållplatser. Halka är den farligaste situationsfaktorn. Personskadefallens ”det var nära ögat” –situationer upplevs förekomma på de livligaste trafikeringsområdena som tätast varje månad eller t.o.m. varje vecka. Flera busspassagerare hade skadats i två avkörningar, vid en kollision mot ett annat tungt fordon samt i en mötesolycka. Enstaka passagerare skadas enligt enkäten typiskt under bussfärden eller vid av- eller påstigning av bussen.

Ur trafiksäkerhetens synpunkt ansågs de bästa förbättringsförslagen vara bussarnas privilegier och egna körfält inom stadsområden, användandet på charterturer av endast sådana chaufförer som regelbundet kör buss, samt förebyggande arbetshälsovård. Utrustning som identifierar hinder bakom bussen (t.ex. varningssignal) kunde vara ett nyttigt tekniskt hjälpredskap. Också lämplighetstester för busschaufförbranschen, alkolås och krockkuddar för chaufförer fick anhängare. Utvecklingsbehov ansågs finnas i Finlands trafikkultur och tidtabellsplanering. På den egna arbetsplatsen fanns det enligt flertalet mycket att utveckla vid introduktionen av nytt materiel, ny personal samt i tidtabells- och arbetsturplaneringen. Vad gäller materielegenskaper är man på tämligen god basis. Chaufförens säte och arbetsutrymme fick av chaufförerna mest anmärkningar gällande utvecklingsbehov. Chaufören själv hade inte så mycket att utveckla i kör- eller servicekunskap utan snarare i försorg om fysisk kondition och observans. Också vetskap och kunskap om åtgärder vid olycka kunde förbättras. Man borde också fästa uppmärksamhet på passagerarnas förmåga och kunskap att använda kollektivtrafik på ett säkert sätt. Gällande trafikomgivningen finns det mest att förbättra under vintertid dvs. vägarnas vinterunderhåll i allmänhet och hållplatsernas underhåll. Den av regeringen godkända säkerhetsvisionen lät enligt busschaufförerna som ett alltför högt mål jämfört med trafikkulturens nuläge. 62 % av besvararna trodde inte, att vägtrafiksystemet kunde vara möjligt att planera så, att ingen skulle behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken.

Chaufförernas intresse av att skolas mera borde uttnyttjas för att utveckla branschens säkerhet. Gällande materielutvecklandet borde man koncentrera sig på att utveckla sikten. Olyckor och ”det var nära ögat” –situationer är vanligtvis följden av mänskliga faktorer. Utvecklandet av alla vägtrafikanters inställning samt vetskap och kunskap är det största arbetsfältet.

Nyckelord
trafiksäkerhet, buss, bussolycka, enkät, busschaufför

Övriga uppgifter

Seriens namn och nummer			ISBN
LINTU utredningar 3B/2004			951-723-746-4
Sidoantal 88	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution LINTU-forskningsprogram		Förlag Kommunikationsministeriet	

DESCRIPTION

Date of publication

24.5.2004

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body)

Minna Soininen, JP-Transplan Oy

Type of publication

Research

Assigned by

LINTU Research Programme

Date when body appointed

Name of the publication

Bus driver questionnaire

Abstract

This study focused on bus drivers' views and opinions on various factors concerning the safety in bus traffic. The study included a preliminary interview phase, and the results of the interview were used in planning the study. A total of 417 drivers answered the bus driver questionnaire. The questions addressed, for example: accident frequency, use of safety equipment, various factors affecting traffic safety and descripions on recent bus driver accidents and close calls. Questions also addressed the possible danger of various environmental and situational factors, the frequency of problems with the vehicles and the drivers' opinions on whether the implementation of various safety technologies and practises is useful or not. The questionnaire also investigated improvement and development needs and the drivers' attitudes towards the vision of traffic safety. Finally, the causes for accidents and dangerous situations with both light and motorised traffic were inquired. Also, causes for accidents and dangerous situations that happen to passengers when they are boarding or exiting a bus.

Average participant in the study had 14 years of bus driving experience and had been working for the current employer for 10 years. The most common bus traffic type was urban public transport (50 %). The participants were willing to learn and willing to train themselves; 80% of them wanted more training than they currently get. The participants were equally interested in the following areas of training, for example: vehicle technology, first aid, fire safety, style of driving or customer skills. 76% of the participants, never use a seat belt. For 50% of them, the reason is that there is no seat belt. Handsfree is a more commonly used safety equipment. The majority of the drivers would consider the mandatory use of seatbelt for the driver to be a hindrance or a negative thing. The drivers realise that they themselves are the most important factor in traffic safety. The total of 295 drivers had been in an accident during their careers as a bus driver. Of these, 290 drivers had been involved in an accident/accidents that only caused property damage, and 70 drivers had been involved in an accident/accidents that had caused casualties. The police had been involved in 38% of the recent property damage accidents and in 69% of the accidents causing casualties. The participants told that they were rarely to blame for the accidents. The most common places for accidents are crossroads, the second common are roads and the third common are bus stops. Slippery roads are the most dangerous environmental factor. The participants felt that in the busiest areas, dangerous situations/close calls of injuries happen on monthly or even weekly basis. Most injuries on buses had been caused in the two cases where the bus had gone off the road, and in cases where the bus had collided with another heavy vehicle or with an oncoming vehicle. According to the study, individual bus passengers typically get injured in a bus (no collision but for instance slips, trips and falls of passengers) or when boarding or exiting a bus.

Priorities for buses and dedicated lanes in residential areas, using only full-time drivers for charter runs and pre-emptive health care were considered the most beneficial factors for traffic safety. A sensor that warns about objects behind the bus was considered a useful and desirable technical aid. Aptitude tests in the selection process of suitable bus driver candidates, alcohol locks and driver's airbags were also supported. The Finnish traffic culture and schedule planning were considered to have room for improvement. The majority felt that their employers have a lot to improve in inducting the employees to new vehicles, inducting new employees and planning schedules and shifts. The condition and features of vehicles were considered fairly good. The driver's seat and workspace was given the most recommendations for improvement. The driver himself was not considered to have that much to imrove in his driving skills or customer skills, but instead in taking care of their own physical fitness and alertness. The knowledge of and skills to act in accident situations was also seen as something that can be improved. The passengers' skills and knowledge on how to use public transportation should also be addressed. In traffic conditions, most improvement needs were seen during winter time. Both the road maintenance and the maintenance of bus stops during winter was considered to need improvement. The drivers found the government-approved safety vision to be too ideal a goal, considering the current traffic culture in Finland. Of the participants, 62% did not believe it is possible to plan a traffic system where no death or serious injuries would occur.

Advantage should be taken of the drivers' will to further train themselves and use this will to improve the safety in bus traffic. The improvement of the vehicles should concentrate on improving the driver's area of vision. Usually the accidents and close calls are caused by human errors. What requires most effort is the work on the attitudes, knowledge and skills of everyone on the roads.

Keywords

traffic safety, bus, bus accident, questionnaire, bus driver

Serial name and number			ISBN
LINTU Reports 3B/2004			951-723-746-4
Pages, total	Language	Price	Confidence status
88	Finnish		Public

Distributed by	Published by
LINTU Research Programme	Ministry of Transport and Communications

Esipuhe

Linja-automatkustaminen on suorite- ja onnettomuuslukujen perusteella suhteellisen turvallista verrattuna muihin tieliikennekulkumuotoihin. Tutkimalla onnettomuusaineistoja ja kirjallisuuslähteitä haluttiin tehdä tarkempi katsaus linja-auto-onnettomuuksien määriin ja syihin. Tarkastelun kohteena olivat erityisesti henkilövahinko-onnettomuudet, joiden vähentämistä tavoitellaan valtioneuvoston hyväksymän liikenneturvallisuusvision johdattamana. Onnettomuus-tilastoista ja muista tietolähteistä saatua tietämystä linja-autoliikenteen turvallisuudesta pyrittiin syventämään linja-autonkuljettaja-kyselyn avulla. Kyselyyn saatiin 417 kuljettajan vastaukset.

Linja-autoturvallisuusselvitys toteutettiin Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelmassa (LINTU) yhtenä vuonna 2003 käynnistyneenä selvityksenä. Tässä raportissa kuvataan linja-autonkuljettajakyselyn tulokset kokonaisuudessaan. Pääraportissa on julkaistu koko muu tutkimusaineisto, keskeiset tulokset kuljettajakyselystä ja aineistojen perusteella tehdyt johtopäätökset.

Selvityksen ohjausryhmään ovat kuuluneet puheenjohtajana tutkimusjohtaja Ove Knekt Ajoneuvohallintokeskuksesta sekä jäseninä tekninen johtaja Juhani Intosalmi Ajoneuvohallintokeskuksesta, projektipäällikkö Mikko Saavola Linja-autoliitosta, tieinsinööri Heino Heikkinen Tiehallinnon Oulun tiepiiristä ja yli-insinööri Petteri Katajisto Liikenne- ja viestintäministeriöstä. Selvityksen on tehnyt diplomi-insinööri Minna Soininen JP-Transplan Oy:stä. Tutkimuksen on rahoittanut Ajoneuvohallintokeskus.

23.5.2004

Ove Knekt
Tutkimusjohtaja
Ajoneuvohallintokeskus

Sisällysluettelo

1 Johdanto ... 8

1.1 LINTU -tutkimusohjelma ... 8

1.2 Katsaus linja-autoturvallisuuteen ... 8

1.3 Kyselyn tavoite ... 9

2 Kyselyn toteutus ... 10

2.1 Haastatteluvaihe ... 10

2.2 Haastatteluissa esille tulleita näkökulmia ... 11

2.2.1 Kalustoon liittyviä asioita ... 11

2.2.2 Turvallisuus yrityksissä ja liikenteen tilaamisessa ... 12

2.2.3 Vaaratilanteita ... 12

2.2.4 Liikenneympäristö ja muut tiellä liikkujat ... 13

2.2.5 Aikataulusidonnaisuus ... 13

2.2.6 Kuljettajiin liittyviä asioita ... 14

2.2.7 Liikkuva poliisi ... 14

2.3 Kuljettajakyselyn jakelu ... 15

2.4 Saadun otoksen kuvaus ... 15

3 Kyselyn tulokset ... 17

3.1 Taustatiedot ... 17

3.2 Kuljettajien koulutus ... 20

3.3 Yritysten turvallisuustavoitteet ... 22

3.4 Käytössä oleva kalusto ja turvalaitteiden käyttö ... 23

3.5 Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät ... 25

3.6 Läheltä piti -tilanteet ja tapahtuneet vahingot ... 27

3.6.1 Onnettomuudet yhteensä ... 27

3.6.2 Läheltä piti -tilanteet ... 28

3.6.3 Peltikolarit ... 33

3.6.4 Henkilövahingot ... 38

3.7 Bussipalot ... 43

3.8 Ympäristötekijöiden ja olosuhteiden vaikutus ... 44

3.9 Suhtautuminen teknisiin apuvälineisiin ja muutamiin muihin ajatuksiin ... 47

3.10 Kehittämiskohteita? ... 49

3.10.1 Arviot kehittämistarpeista ... 49

3.10.2 Joukkoliikenne-etuuksia ja -kaistoja? ... 53

3.11 Visio ... 58

3.12 Syitä onnettomuuksille ja muita vapaita kommentteja ... 59

3.12.1 Yleistä ... 59

3.12.2 Kevyt liikenne ja linja-autoliikenne ... 60

3.12.3 Linja-autoliikenne ja moottoriajoneuvoliikenne ... 64

3.12.4 Linja-autossa ja linja-autoon noustessa ja sinne poistumisessa sattuvat onnettomuudet ... 66

3.12.5 Muuta kehitettävää ... 69

4 Johtopäätökset ... 80

1 Johdanto

1.1 LINTU -tutkimusohjelma

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU on Liikenne- ja viestintäministeriön, Ajoneuvohallintokeskuksen, Tiehallinnon ja Liikenne-turvan johdolla toteutettava kolmivuotinen ohjelma. Ohjelman ensisijaisena tavoitteena on liikenneturvallisuustyön edellytysten parantaminen tutkimuksen keinoin siten, että valtioneuvoston asettamat liikenneturvallisuustavoitteet saavutettaisiin ja lähestyttäisiin liikenneturvallisuusvision kuvaamaa tilaa tieliikenteestä.

Vuoden 2003 projektiehdotuksissa haettiin liikenneturvallisuutta konkretisoivia projekteja. Tutkimuksen aiheeksi haettiin muun muassa linja-autoliikenteen turvallisuuden parantamista visionäkökulmasta. Linja-autoturvallisuuden kehittäminen sisältää useita tekijöitä, esimerkiksi kuljettajakoulutus, kuljettajien liikennekäyttäytyminen, linja-autojen tekninen kunto ja turvallisuuden parantaminen sekä joukkoliikenteen liikenneympäristön kehittäminen.

1.2 Katsaus linja-autoturvallisuuteen

Tämä kuljettajakysely on osa tutkimusta, jonka tarkoituksena oli tehdä katsaus linja-autoliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksiin ja niiden syihin. Henkilövahinko-onnettomuuksia pitäisi liikenneturvallisuusvision mukaan pystyä välttämään, kun tieliikennejärjestelmä on suunniteltu oikein. Suorite- ja onnettomuuslukujen valossa on jo ollut tiedossa, että linja-automatkustaminen on suhteellisen turvallista verrattuna muihin tieliikennekulkumuotoihin

Onnettomuustilastoista, tutkintaraporteista ja kirjallisuudesta kerättyä linja-autoliikenteen turvallisuutta koskevaa tietämystä pyrittiin syventämään tekemällä kysely linja-autonkuljettajille. Koska tiedonkeruu tuotti ennakoitua enemmän raportoitavaa materiaalia, päätettiin linja-autonkuljettajakyselystä laatia oma raporttinsa. Kyselyn päätulokset on viety myös linja-autoturvallisuutta laajemmin käsitelleeseen raporttiin.

1.3 Kyselyn tavoite

Kyselyn toteuttamisen lähtöajatuksena oli, että linja-autonkuljettajat ovat asiantuntijoita linja-autoliikenteen sujuvuuden, liikenneympäristön toimivuuden ja turvallisuusnäkökohtien suhteen. Kyselyn tarkoituksena oli syventää ja laajentaa onnettomuus- ja kirjallisuuslähteistä saatua linja-autojen liikenneturvallisuutta kuvaavaa aineistoa.

Kyselyn tavoitteena oli selvittää mm. kuljettajien näkemyksiä liikenneturvallisuuden yleisestä kehityksestä, linja-autoliikenteen turvallisuudesta, liikenneturvallisuusvisiosta, linja-autoliikenteen onnettomuuksia tai ”läheltä piti” –tilanteita aiheuttavia ja edesauttavia tekijöitä, ”läheltä piti” –tilanteiden yleisyyttä, joukkoliikenteen käyttämän infrastruktuurin mahdollisia ongelmia ja puutteita sekä kuljettajien näkemysten mukaan tehokkaita liikenneturvallisuutta parantavia keinoja.

Kyselyn tulosten ja kokonaisprojektissa tehdyn aineistoanalyysin pohjalta tehtiin yhteenveto kootusta aineistosta. Työvaiheiden oletettiin ennakolta antavan vastauksia ainakin seuraaviin kysymyksiin: minkälaisia onnettomuuksia linja-autoliikenteelle tapahtuu, mistä onnettomuudet ja ”läheltä piti” -tilanteet johtuvat ja miten liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa.

Tutkimuksen avulla oli tarkoitus saada myös viitteitä siitä, soveltuuko kyselylomaketutkimus ammattiautoilijoiden näkemysten keräämiseen.

2 Kyselyn toteutus

2.1 Haastatteluvaihe

Varsinaista kyselytutkimusta edelsi haastatteluvaihe, jossa linja-autonkuljettajilta ja muutamilta muilta sidosryhmätahoilta kyseltiin aiheeseen liittyvistä kokemuksista ja mielipiteistä. Haastattelutietoa hyödynnettiin kyselytutkimuksen suunnittelussa. Laadullisen tutkimusaineiston ajateltiin myös auttavan kyselytutkimustulosten ja koko teeman tulkitsemisessa.

Kuljettajahaastattelut tehtiin yhdessä bussiyrityksessä. Haastateltavana oli paikallisliikenteen kuljettaja, tilausajoliikenteen kuljettaja ja henkilö, jolla oli sekä kuljettaja- että liikenneopettajatausta. Alkuperäisenä ajatuksena oli antaa kuljettajien vapaamuotoisesti kertoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä kokemuksista ja mielipiteistä. Koska haastateltavia ei oltu mitenkään valmisteltu tilanteeseen, osoittautui paremmaksi käydä asiaa teemoittain läpi. Tällaisia teemoja olivat muun muassa taustatiedot (ikä, kokemusvuodet, yrityksen palveluksessa oloaika), koulutus, ajettavan liikenteen tyyppi, työn sisältö, määrä ja työhön perehdyttäminen, liikenneturvallisuus yleisesti, vuodenajat, liikenneympäristö, muut liikenteessä olijat, oma toiminta liikenteessä, yrityksen liikenneturvallisuustoiminta, kalusto, onnettomuudet ja läheltä piti -tilanteet, työterveyshuolto jne.

Muut sidosryhmähaastattelut olivat lyhyehköjä pääasiassa puhelimitse käytyjä keskusteluja, jossa haastateltavalle kerrottiin tutkimuksen tausta ja kysyttiin yleisesti, millä tavalla liikenneturvallisuusnäkökulma näkyy omassa/edustamansa tahon joukkoliikenteeseen liittyvässä toiminnassa ja mitä kehitystä liikenneturvallisuudessa on tapahtunut.

Haastattelut toteutettiin luottamuksellisina, joten kuljettajien nimiä ja muiden haastateltujen nimiä ei ole mainittu.

2.2 Haastatteluissa esille tulleita näkökulmia

2.2.1 Kalustoon liittyviä asioita

Liikenteen tilaaja (ostoliikenne, isojen kaupunkien sopimusliikenne) asettaa useimmiten kalustolle minimivaatimukset; varusteet, paikkamäärät, väljyysmitat, matalalattiaisuus, päästöt yms.

Matalalattiaisia autoja on pääkaupunkiseudulla käytössä vaatimustasoa enemmän. Pääkaupunkiseudulla otettiin pysäkkijarrut pakollisiksi autoihin (kilpailutuksessa yhtenä vaatimuksena). 1990-luvulla oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja läheltä piti –tilanteita paljon autoon nousemisessa ja poistumisessa. Pysäkkijarru toimii siten, että ovea ei saa ennen pysähtymistä auki ja jarrut ovat päällä kunnes ovi on taas suljettu.

Autojen ovien aukaisemiseen käytetään kaupunkiautoissa kahta mekanismia, joko avaaminen ja sulkeminen nappia painamalla, tai avaaminen napista ja sulkeutuminen automaattisesti.

Kalusto on muutamassa vuosikymmenessä kehittynyt; on tullut muun muassa ABS-jarrut ja luistonestojärjestelmiä. Paranemista tapahtuu, mutta toisaalta joissain malleissa on ollut huonojakin asioita (esim. katveet). Kuljettajat saattavatkin joskus ihmetellä, miksi koritehtaat eivät kysy mielipiteitä yrityksistä, joissa on käytössä paljon autoja. Pienissäkin asioissa voi olla vielä kehittämistä. Isovartiset tuulilasinpyyhkijät löystyvät ja räntä ja lumi kertyy niihin. Lämmitettävät sulat ovat joskus olleet autovalmistajilla kehitteillä. Kuljettajien penkkien kehityttyä ajoasennot ovat parantuneet. Paikallisliikenteessä harva kuljettaja käyttää turvavyötä. Maantieajossa vyön käyttöä voitaisiin ehkä helpommin ajatella. Kaluston kunto on yrityksen panostuksista kiinni, siitä kuinka huolto ja korjaaminen toimii.

Nopeudenrajoittimilla on merkitystä maantiellä. Osa kuljettajista kannattaa niitä. Toisaalta eri liikennetyyppien nopeuserot aiheuttavat ruuhkaa hitaamman taakse ja ohitustarvetta.

Kalustovalmistajia ohjaavat säännökset ja lait, jotka määräävät esimerkiksi turvavöiden kiinnityksistä, korilujuuksista, näkökentän vapaista sektoreista, selkänojien vahvuudesta ja energian sitomisesta. Ostajan on mahdollista tilata myös tasokkaampaa kalustoa. Alumiinirakenteinen kori vastaanottaa energiaa, jolloin vastaantulijan vauriot jää pienemmiksi. Ovinäkyvyydet voidaan hoitaa normaalien peiliratkaisujen ohella myös kameravalvontana, mikäli asiakas näin haluaa. Oviautomatiikassa on kaksi turvajärjestelmää, tuntoreuna tai paineeroon perustuva.

Paloturvallisuus huomioidaan materiaaleissa, joiden on täytettävä tietyt vaatimukset. Paloturvallisuus on monen tekijän summa, johon vaikuttaa muun muassa johtojen sidonta, alustatoimittajan kehitystyö ja polttoaineputket. Tietyt alustat ovat toisia hieman kriittisempiä, voi olla tyyppivikoja.

Katsastuksessa tarkistetaan lakisääteiset asiat ja siinä keskitytään mekaaniseen puoleen. Katsastuksessa tilastoidaan hyväksytyt ja hylätyt. Hylkäämisprosentti on linja-autoilla muita ajoneuvoja pienempi. Tavallisimmin vikoja on jarruissa, ja niiden kunto on lähes ainut hylkäyssyy.

2.2.2 Turvallisuus yrityksissä ja liikenteen tilaamisessa

Onnettomuuksien määrät ovat bussiyrityksissä tiedossa, sillä kaikista kolareista tulee vahinkoilmoitusraportit. Onnettomuustilanne liittyy aina vakuutuskäytäntöihin. Tapahtumaraportin perusteella voidaan yrityksessä tarvittaessa käsitellä asiaa jälkeenpäin. Korvausten määrä vaikuttaa vakuutusmaksuihin.

Liikenteen tilaaja on esimerkiksi pääkaupunkiseudulla kiinnittänyt huomiota matkustajaturvallisuuteen. Liikennöitsijällä ei ole velvollisuutta ilmoittaa onnettomuuksista tilaajalle. Tutkinnat suoritetaan tietenkin asianmukaisesti muuten, jos kyseessä on esimerkiksi henkilövahinkoon johtanut tapahtuma. Liikenneonnettomuuksia seurataan kilpailutusvaiheessa jonkin verran. Liikennöitsijöiden on toimitettava tilasto vakuutusyhtiöön menneistä korvausvaatimuksista. Sillä ei ole kuitenkaan merkitystä tarjouskilpailun ratkaisussa. Laadun etukäteisestä vaatimisesta pidättäydytään. Asiakastyytyväisyyttä mitataan, hyvästä liikennöitsijä saa bonuksia.

Laatujärjestelmissä turvallisuus näkyy jonkin verran. Keskeistä on suhde asiakkaaseen. Ajotapa vaikuttaa matkustusmukavuuteen ja turvallisuuteen.

2.2.3 Vaaratilanteita

Matkustajien kaatumisia tapahtuu jonkin verran, ovien väliin jäämisiä ei kovin usein. Poistumista ovista on erityisen hankala seurata pimeään aikaan. Yksi vaarallisimmista tilanteista on autosta ulos poistuvan liukastuminen ja auton alle jääminen.

Auton sisällä istuvat ovat yleensä turvassa. Seisojat ja keskisyvennykseen jätetyt lastenvaunut voivat olla vaarassa. On tapauksia, joissa vaunut ovat kaatuneet. Joskus sattuu auton sisällä läheltä piti -tilanteita, kun esimerkiksi vanhat ihmiset lähtevät hyvää hyvyyttään juuri jar-

rutuksen aikana keskiovelle tai takaovelle. Kun auto on täysi, pienimpiä matkustajia ei näe ja he jäävät usein penkkien taakse katveeseen.

Yleisimmät onnettomuustilanteet (pelti) tapahtuvat pysäkille tulossa, ajetaan bussin perään. Toinen yleinen vahinkotilanne ovat peruutukset. Peruuttaessa ongelma on kuljettajan rajoitettu näkökenttä. Melkein pitäisi käydä katsomassa, jos haluaa olla varma, että takana ei ole ketään.

Rutiinilla tehtävässä työssä on vakavammat riskit kuin vaihtuvassa ympäristössä ajamisessa, koska siinä kuljettaja ei ole yhtä varautunut uusiin tilanteisiin ja yllätyksiin. Osassa yrityksiä on mahdollista ottaa huomioon työntekijöiden toiveita ajettavista linjoista ja liikennetyypeistä. Osa kuljettajista pitää jatkuvasti saman linjan ajamisesta, toiset haluavat linjan vaihtuvan päivittäin.

Liukkaalla kelillä sattuu törmäyksiä. Toisaalta kesällä riskinä ovat arvaamattomasti toimivat kevyen liikenteen osapuolet.

2.2.4 Liikenneympäristö ja muut tiellä liikkujat

Liikenneympäristössä on ongelmallisia kohtia joka liikennöintilinjalla. Lisäksi toisten käyttäytyminen koetaan usein ongelmalliseksi. Jalankulkijat ottavat riskejä. Pyöräilijöillä on huono liikennekuri siellä, missä he käyttävät ajoneuvoliikenteen kanssa samoja väyliä. Erityisryhmillä, kuten lapsilla tai vanhuksilla voi olla vaikea selvitä sääntöjen mukaan tai sääntöjä ei tunneta. Liikenneympäristön mahdollisista ongelmapaikoista huolimatta suuremmat vaikutusmahdollisuudet ovat ratin takana.

Liikenneympäristön parannukset kuten töyssyt ja kiertoliittymät eivät ole aina kuljettajien mielestä hyviä. Hyviäkin ympyröitä on. Talvisaikaan ei tahdo mahtua pyörimään. Linja-auto on jäykkä kääntyjä.

Suomessa on väistämättä vaikeita sää- ja keliolosuhteita. Liukkauden torjunta on tärkeää, mutta päävastuu liukkaallakin on kuitenkin kuljettajalla.

2.2.5 Aikataulusidonnaisuus

Aikataulukiireet liittyvät yleisesti työssä jaksamiseen, työympäristöön ja ovat myös turvallisuuskysymys. Usein tulee esille, että kuljettajat toivovat löyhempää aikataulua. Yrittäjän näkökulmasta katsottuna aikatauluja laadittaessa pelataan keskiarvoilla. Mitoitettaessa paikallisliikenteen aikataulut ruuhkaliikenteen mukaan hiljaisena aikana jouduttaisiin seisottamaan. Kuitenkaan aikataulua ei tule liikenneturvallisuuden kustannuksella kiriä.

Myös liikenteen tilaajatahojen (esimerkiksi sopimusliikenne pääkaupunkiseudulla) tietoon tulee joskus huomautuksia liian tiukoista aikatauluista. Tilaajapuoli näkee kuitenkin asian niin, että he suunnittelevat ajettavissa olevia aikataulukaavioita, eivätkä puutu työvuorojen suunnitteluun. Jotkut liikennöitsijät voivat tehdä liian tiukkoja työvuoroja. Tilaajan puolella on periaatteena, että linjan aikataulua korjataan tarvittaessa vaikka kesken vuotta. Matkakorttijärjestelmistä saadaan entistä tarkempaa tietoa ajoajoista.

Kuljettajan näkökulmasta ruuhka-aikaa ei ole aikataulussa otettu huomioon, mutta toisaalta asiaan voi suhtautua siten, että aikataulun saa myöhemmin kyllä kiinni. Osa suhtautuu aikataulupaineisiin rennommin tietäen, että hermoilu ei ainakaan auta.

2.2.6 Kuljettajiin liittyviä asioita

Kuljettajat pystyvät itse vaikuttamaan ajotavallaan turvallisuuteen. Rauhallisuus esimerkiksi pysäkeiltä lähdössä edesauttaa liikenteen sujumista. Omasta kunnosta huolehtiminen parantaisi työssä jaksamista.

Kalustoon perehdyttäminen olisi tärkeää, jos yritykseen tulee uusia ajoneuvoja. Muun muassa eri laitteiden käynnistys voi eri malleissa olla eri paikoissa.

Haastatteluvaiheessa tuli esille myös, että ei ole painotettu soveltuvuutta valittaessa henkilöitä kuljettajakoulutukseen. Ratkaisevin asia liikenneturvallisuuden kannalta on kuljettajakandidaatin arvomaailma, miksi ison auton kuljettajaksi halutaan ja löytyykö riittävästi itsearviointitaitoa. Toisaalta aihe liittyy laajemmin työvoiman saatavuuteen.

2.2.7 Liikkuva poliisi

Muutama puhelinsoitto liikkuvan poliisin eri yksiköihin toi esille kaksi valvonnan näkökulmasta puhuttanutta teemaa. Talvinopeusrajoitusten aikaan näyttää, että 80 km/h ei pystytä aina ajamaan, vaan on tarve ajaa nopeammin. Syyksi sanotaan, että aikataulut eivät riitä.

Yhdessä vaiheessa aktivoitui tarve punnita linja-autoja ja poliisi kiinnitti asiaan huomiota kampanjaluonteisesti. Tarkastelun kohteena olivat erityisesti laivamatkustajia kuljettavat bussit. Toisinaan satamista tulevissa kuljetuksissa on saattanut olla ylikuormaa, kun tuliaisjuomia tuodaan täysiä lasteja.

Muuten linja-autoliikenne ei ole valvonnan kannalta ongelma. Jos ajotavassa olisi isolla autolla jotain merkille pantavaa yleisesti, syntyisi keskustelua, koska linja-autot ovat erottuva ryhmä.

2.3 Kuljettajakyselyn jakelu

Kuljettajakyselyn jakelutavaksi valittiin kyselyiden toimittaminen suoraan yrityksiin. Yrityksen/liikennelaitoksen automäärään perustuva määrä kyselyitä palautuskuorineen lähetettiin yrityksen tai yrityksen toimipaikan osoitteeseen, suurimmassa osassa toimitusjohtajalle osoitettuna saatekirjeen kera. Saatekirjeessä pyydettiin yrittäjien apua kyselyn jakamisessa. Yritystietoja saatiin Linja-autoliiton jäsenrekisteristä.

Otokseen pyrittiin ottamaan sekä suuria että pieniä yrityksiä ja alueellisesti eri suunnista. Otokseen valituista muutamasta isommasta yrityksestä tiedusteltiin etukäteen jakomahdollisuutta, jotta isoja lomakesarjoja ei olisi lähetetty turhaan. Muutama isompi yritys tai liikennelaitos kieltäytyi ennakkotiedusteluissa (noin 500 lomakkeen verran etukäteen suunnitellusta otoksesta). Syynä saattoi olla esimerkiksi yrityksen omat kirjalliset kyselyt kuljettajilleen, joiden vastausprosenttiin ylimääräisen kyselyn pelättiin vaikuttavan.

Kyselyt lähetettiin yrityksiin pääosin 18. ja 19.11. Kyselyt pyydettiin laittamaan palautuskuoressa postin kuljetettavaksi 28.11. mennessä. Postista vastauslähetysnipuiksi kootut kuoret palautuivat pääosin joulukuun alussa, viimeisimmät yksittäiset kuoret joulukuun lopussa ja tammikuun alussa.

Jakelussa ja palautumisessa oli runsaasti epävarmuustekijöitä. Ensimmäisenä vaikutti lähetyksen saaneen toimitusjohtajan/muun vastaanottajan päätös kyselyiden jakamisesta kuljettajille. Osaa vastaanottajista ei välttämättä kyselyajan kuluessa edes tavoitettu. Toinen kysymys on, oliko lomakkeiden määrä oikea suhteessa osoitteessa tavoitettavissa olevien kuljettajien määrään, sillä yrityksillä on useampia varikoita. Jos kyselyt saatiin jakeluun, oli kyse vielä kuljettajien vastaushalukkuudesta. Kyselyllä oli lyhyt vastausaika. Tutkimuksen kyselylomake on raportin liitteenä.

2.4 Saadun otoksen kuvaus

Linja-autoliiton tilastotietojen perusteella lähetyslistassa oli yrityksiä lähes yrityskokojakauman mukaisesti (70 % alle 10 auton yrityksiä). Kyselylomakkeita lähetettiin noin 30 %:iin bussiyrityksistä. Palautuneita saatiin 10–14 %:sta yrityksiä. Palautusprosentti oli pienempien yritysten osalta huomattavasti heikompi. Etukäteissopiminen kyselyjakelusta yritysten kanssa olisi luultavasti nostanut vastausprosenttia, mutta se olisi vienyt liian paljon aikaa. Suuremmista yrityksistä, joista osa oli yli 100 auton yrityksiä, palautui noin kolmannes lähetetyistä lomakkeista. Laskennassa on mukana yksi lähetetty 100 lomakkeen sarja, joka ei mennyt jakeluun.

Lomakkeista palautui kokonaisuudessaan 22 %. Palautuneita kyselylomakkeita saatiin yhteensä 417, mitä voidaan pitää hyvänä tuloksena ottaen huomioon jakelun epävarmuustekijät. Muutama vastaaja oli jättänyt joihinkin kysymyksiin kokonaan vastaamatta (esimerkiksi epähuomiossa joka toinen sivu täytetty), mutta lomakkeet otettiin mukaan otokseen, jos niissä katsottiin olevan riittävät vastaukset osasta asiakokonaisuuksia. Kuusi lomaketta palautettiin tyhjänä.

Taulukko 1. Palautusprosentti

	Yrityksen/toimipisteen koko (autoa ≅ lähetettyä lomaketta)				
	< 3	**3-9**	**10-49**	**> 49**	**Yhteensä**
Lähetettyjä lomakkeita	52	256	533	1028	1869
Lähetyslistassa yrityksiä	32	51	28	7	117
Palautuneita lomakkeita	**8**	**36**	**79**	**294**	**417**
Yrityksiä, joista lomakkeita palautui	7	18	21	6	52
Palautuminen yrityksistä	22 %	35 %	75 %	86 %	35 %
Lomakkeiden palautusprosentti	15 %	14 %	15 %	29 %	22 %

Taulukko 2. Kyselyjakelu ja palautuminen alueittain

Aluejaottelu (Linja-autoliitton osastojako)	**Lähetettyjä lomakkeita**	**Palautuneita lomakkeita**
Helsinki	698	211
Itä-Suomi	226	40
Kaakkois-Suomi	53	4
Lappi	115	19
Lounais-Suomi	84	17
Oulu	271	92
Pohjanmaa	162	16
Sisä-Suomi	260	18
Yhteensä	1869	417

Otos on keskittynyt tiettyihin yrityksiin (ns. ryväsotanta). Otos on suuryritysvaltainen, jolloin samasta isosta yrityksistä olevat saattavat muistuttaa joltain ominaisuuksiltaan toisiaan keskimääräistä enemmän. Otos on kaupunki/paikallisliikennepainotteinen. Kohdeyritykset harjoittavat luvanvaraista linja-autoliikennettä. Otoksessa ei ole Linja-autoliittoon kuulumattomia yrityksiä, mutta Linja-autoliittoon kuuluu kuitenkin luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyistä busseista noin 78 % ja ajokilometreinä mitatusta suoritteesta jäsenyritykset ajavat 90 % (www.linja-autoliitto.fi).

Todellisen satunnaisotoksen saaminen linja-autonkuljettajista on käytännössä mahdotonta, sillä kuljettajien osoitetietoja ei ole saatavissa ja toisaalta jakaminen ”kentällä” olisi erittäin suuri urakka, jos tavoitteena olisi maantieteellinen kattavuus.

3 Kyselyn tulokset

3.1 Taustatiedot

Kyselyyn vastaajien keski-ikä oli 44 vuotta. Nuorin vastaaja oli 21-vuotias ja vanhin 66-vuotias. Vastaajista 385 (92 %) oli miehiä. Nais-vastaajia oli 32 (8 %).

Taulukko 3. Vastaajat ikäryhmittäin

Ikäryhmä	Määrä	Osuus
alle30	40	10 %
30-39	93	22 %
40-49	139	33 %
50-55	80	19 %
yli 55	64	15 %
N	*416*	*100 %*

Vastaajien kotipaikkojen alueellinen jakauma on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 4. Vastaajien kotipaikat maakuntatarkkuudella

Lääni	Maakunta	Luku-määrä	Luku-määrä
Etelä-Suomen lääni	Uusimaa	153	187
	Itä-Uusimaa	26	
	Kanta-Häme	1	
	Päijät-Häme	1	
	Kymenlaakso	6	
	Etelä-Karjala	0	
Länsi-Suomen lääni	Varsinais-Suomi	14	68
	Satakunta	2	
	Pirkanmaa	16	
	Keski-Suomi	5	
	Etelä-Pohjanmaa	18	
	Pohjanmaa	5	
	Keski-Pohjanmaa	8	
Itä-Suomen lääni	Etelä-Savo	5	40
	Pohjois-Savo	22	
	Pohjois-Karjala	13	
Oulun lääni	Pohjois-Pohjanmaa	92	96
	Kainuu	4	
Lapin lääni	Lappi	19	19
Muu	*ei vastausta, tai esim. ulkomaa*	7	7
Yhteensä		*417*	*417*

Vastaajilla oli keskimäärin 14 vuoden kokemus linja-autonkuljettajana olosta. Joukossa oli muutamia vasta-alkajia ja vanhimpina yli 40 vuotta alalla olleita. Alle 10 vuotta alalla olleita oli vastaajista 45 %.

Nykyisen yrittäjän palveluksessa on oltu keskimäärin 10 vuotta. Vastanneista noin 53 % on ollut nykyisen yrityksen palveluksessa koko linja-autokuljettaja-aikansa. Reilu viidennes vastaajista, 22 %, on ollut nykyisen yrittäjän palveluksessa vähemmän aikaa kuin puolet urastaan.

Taulukko 5. Vastaajien linja-autokuljettajakokemuksen jakauma 5- ja 10-vuotis luokkiin jaoteltuna

Kokemusvuosia	Määrä	Osuus
alle 5 vuotta	93	22 %
5-9 vuotta	97	23 %
10-19 vuotta	93	22 %
20-29 vuotta	93	22 %
30-39 vuotta	36	9 %
40 vuotta tai enemmän	4	1 %
N	*416*	*100 %*

Linja-autolla ajettiin vuosittain keskimäärin 68 000 km. Vuotuista kilometrimäärää saattoi olla vaikea arvioida päätellen vastaamatta jättäneiden määrästä (18 %). Osassa vastauksissa vaikutti olevan selkeiltä arviointi- tai kirjoitusvirheitä. Paikallisliikenteen kilometrien kertymää voi olla erityisen vaikea arvioida.

Vastaajista 55 % on yli 100 auton linja-autoyrityksistä, 37 % 10-100 auton yrityksistä ja 9 % alle 10 auton yrityksistä.

Taulukko 6. Vastaajien työnantajayritysten koko

Linja-autojen määrä			Kuljettajien määrä		
Suuruusluokka	Vastauksia	Osuus	Suuruusluokka	Vastauksia	Osuus
yli 100	213	55 %	yli 100	226	58 %
50-100	53	14 %	50-100	33	8 %
49-10	90	23 %	49-10	86	22 %
alle 10	34	9 %	alle 10	37	9 %
N	*390*	*100 %*	*N*	*382*	*97 %*

Vastaajista 92 % tekee linja-autonkuljettajan työtä päätoimisesti. Vastaajista oli ei päätoimisesti tai silloin tällöin linja-autoa ajavia 5 %. Yrittäjäkuljettajia oli 3 % vastaajista.

Taulukko 7. Työn päätoimisuus

Työn tyyppi	Määrä	Osuus
päätoiminen	380	92 %
ei päätoimista, mutta teen sitä säännöllisesti	18	4 %
ajan linja-autoa silloin tällöin	3	1 %
olen yrittäjäkuljettaja	12	3 %
N	*413*	

Vastaajajoukko tekee työtä keskimäärin 40,8 tuntia viikossa. Valtaosa (76 %) tekee työtä keskimäärin 38–40 tuntia viikossa. Yli 40 tuntia töitä ilmoitti tekevänsä 17 % vastanneista ja alle 38 tuntia 8 % vastanneista. Pidempää työaikaa on suhteellisesti jonkin verran enemmän pienemmissä yrityksissä työskentelevillä.

Työhön sidonnaisuusaika puhutti osaa kuljettajista. Vapaissa kommenteissa oli muutama kannanotto taukotunteihin ja työaikoihin. Eräs vastaaja oli tähän työaikakysymykseen kirjannut *”40 tuntia töitä + 12,5 taukotuntia”*

Kyselyotoksen suuret kohdeyritykset olivat pääasiassa kaupunkiliikennettä harjoittavia yrityksiä tai laitoksia. Vastaajajoukko onkin kaupunki/paikallisliikennepainotteinen, muita liikennetyyppejä ajetaan 8–11 % osuudella työajasta. Linjaliikennevaihtoehto oli merkitty 27 % vastauksista.

Taulukko 8. Työajan jakaantuminen eri liikennetyypeille

Liikenteen tyyppi	Osuus vastaajien työajasta
Tilausajo	11 %
Koululaiskuljetukset	8 %
Linjaliikenne	27 %
Paikallisliikenne	50 %
Pikavuorot	7 %
Palveluliikenne	8 %

Suuri osa vastaajista työskentelee Etelä-Suomen läänissä.

Taulukko 9. Vastaajien työskentelyalueet

Työskentelyalue	Osuus
Etelä-Suomen läänissä	43 %
Länsi-Suomen läänissä	14 %
Itä-Suomen läänissä	10 %
Oulun läänissä	21 %
Lapin läänissä	6 %
Ahvenanmaalla	2 %
Ulkomailla	3 %
Yht.	100 %

Liikennerikkomuksia viimeisen viiden vuoden ajalta oli 28 %:lla vastaajista. Rikkomusten määrä vaihteli yhdestä seitsemään. Rikkomuksia oli yleisimmin yksi tai kaksi. Yli kolme rikkomusta oli 6 %:lla vastaajista.

Taulukko 10. Liikennerikkomuksia viimeisen viiden vuoden ajalta

Liikennerikkomuksia tms.	Vastaajia	Osuus
Ei yhtään	299	72 %
On	117	28 %
N/yht.	*416*	*100 %*

3.2 Kuljettajien koulutus

Vastaajista 64 % oli saanut koulutusta aikuiskoulutuskeskuksessa, kurssikeskuksessa, ammattioppilaitoksessa ja/tai ammattikoulussa. Lopuilla koulutuksena oli autokoulu ja/tai puolustusvoimissa saadut opit.

Lisäksi 49 vastaajaa oli täydentänyt kohtaan ”muu” pätevöitymistä muulla tavoin. Yleisin vastaustyyppi voidaan yhdistää otsikoksi käytännön kokemus (39); vastaukseksi oli annettu työssä oppiminen, rekkakortti, rekkakokemus tai esimerkiksi edellisen työnantajan nimi. Osa oli maininnut käymänsä liikennealan oppilaitoksen nimen (9). Teknillisen oppilaitoksen tai opiston koulutusta oli viidellä vastaajalla. Muutama oli maininnut kokonaan eri alan tutkinnon.

Viimeisen vuoden aikana oli linja-autonkuljettajana oloon liittyvässä koulutuksessa ollut 38 % vastaajista (158). Yrityskohtaisesti katsottuna 48 %:ssa oli kuljettajia, jotka olivat viimeisen vuoden aikana saaneet jotain koulutusta. Koulutusten aiheet jakaantuivat aika tasaisesti eri aihepiireille (taulukko 11). Asiakaspalveluun, taloudelliseen/ennakoivaan ajotapaan liittyvää koulutusta oli useimmin.

Taulukko 11. Kuljettajien käymien koulutusten aihealueet

Koulutuksen aiheet	Osuus
Asiakaspalvelu	18 %
Taloudellinen ajotapa /ennakoiva ajotapa	15 %
Liikenneturvallisuus	11 %
Liukkaan kelin koulutus	6 %
Laatu- ja ympäristöasiat	11 %
Ensiapukoulutus	9 %
Paloturvallisuus	6 %
Ajoneuvotekniikkaan liittyvää koulutusta	8 %
Muu mikä	16 %
N=121 vastaajaa, 331 vastausta	*100 %*

Ryhmässä muu mainittiin muun muassa rahastuslaitekoulutus, jota oli vastaajamäärän perusteella annettu isommassa yrityksessä. Ammatillisia pätevöitymisopintoja oli selitteiden ja koulutusmäärän perusteella suorittanut 17 henkilöä. Kymmenen henkilöä oli saanut koulutusta liittyen kuljettajan oikeuksiin ja velvollisuuksiin, yölinjojen turvallisuuteen tai työturvallisuuteen. Viiden henkilön koulutus liittyi esimies- tai työnjohtotehtävissä toimimiseen ja muutama oli saanut perehdytystä uuteen linjaan tai uuteen työpaikkaan. Saatuja koulutuksia pidettiin valtaosin hyödyllisinä.

Taulukko 12. Viimeksi saadun koulutuksen hyödyllisyys

Viimeksi saatu koulutus	Osuus
Hyödyllinen	65 %
Antoi ajattelemisen aihetta	25 %
Ei juurikaan hyötyä	10 %
N=155 vastaajaa	*100 %*

Vastaajista 80 % haluaisi, että koulutusta olisi nykyistä enemmän. Tämä kertoo vastaajajoukon kiinnostuksesta pätevöityä edelleen, kerrata joskus opittua tai oppia uutta. Voidaan myös kokea, että joissain tiedoissa ja taidoissa olisi parantamisen varaa.

Taulukko 13. Kuljettajien halu, että koulutusta olisi nykyistä enemmän

Kouluttautumishalu	Määrä	Osuus
Ei	80	20 %
Kyllä	324	80 %
N	*404*	*100 %*

Toivomukset koulutusten aiheista jakaantuivat melko tasaisesti annettujen vaihtoehtojen välille, vähäisimpänä kuitenkin laatu- ja ympäristöasiat. Toisaalta esimerkiksi ajotapa on laatujärjestelmiin sisältyvään matkustusmukavuuteen vaikuttava tekijä. Kuljettajat kenties haluavat käytännönläheisiä koulutuksia ja oppimista tekemisen kautta.

Taulukko 14. Toivotut koulutusten aiheet

Koulutuksen aiheet	Osuus
Asiakaspalvelu	9 %
Taloudellinen ajotapa /ennakoiva ajotapa	10 %
Liikenneturvallisuus	15 %
Liukkaan kelin koulutus	13 %
Laatu- ja ympäristöasiat	4 %
Ensiapukoulutus	18 %
Paloturvallisuus	11 %
Ajoneuvotekniikkaan liittyvää koulutusta	15 %
Muu mikä	3 %
N=311 vastaajaa, 990 vastausta	*100 %*

Annettujen vaihtoehtojen lisäksi kuljettajat olivat nimenneet muutamia muita aihepiirejä. Työturvallisuuskoulutukseksi voidaan luokitella iso osa vapaita vastauksia, yksityiskohtaisempana esimerkkinä vaikkapa miten toimitaan matkustajien kanssa sattuvissa ääri/vaaratilanteissa. Edellisen kysymyksen yhteydessä ilmeni, että osa vastaajista oli saanut tällaista koulusta viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Yhtenä vapaiden vastausten koulutusaiheena oli mainittu kielitaito, esimerkkeinä englanti ja japani. Etenkin isoissa kaupungeissa on varmasti jonkin verran vieraskielisiä asiakkaita. Kielitaidolle on käyttöä myös ulkomaille suuntautuvissa tilausajoissa. Muutama vastaaja oli tarkentanut ajoneuvotekniikkaan liittyen, että uuden kaluston tyyppikoulutusta tulisi olla. Kalusto uusiutuu, eikä ilman koulutusta pysy tekniikan mukana.

Yksi kuljettaja oli maininnut, että *”jopa liikennesäännöistä saisi olla koulutusta”* ja toisaalta eräs kuljettaja kirjoittaa näin: *”Muutkin kurssit varmasti tarpeellisia niille, jotka eivät millään kurssilla ole koskaan olleet".*

Ammattitaidon ylläpidon ja kehittymisen avain on tietojen ja taitojen kertaaminen sekä uusien tietojen ja taitojen oppiminen. Sekä kokeneiden että nuorten kuljettajien kouluttaminen oli otettu esille tähän tapaan yhdessä kyselyn lopun vapaassa kommentissa:

”Vanhojen kuljettajien "uudelleen koulutus"; uusia tekniikoita, liikennesääntöjä, kaluston muuttumista, asiakaspalvelua… Ei kaikkea opi vain ajamalla. Vaihteistot ovat muuttuneet, abs-jarrut yleistyneet… eivät kaikki osaa käyttää "uusia" laitteita oikein. Nuorille pidemmät ja monipuolisemmat mahdollisuudet harjoitteluun ennen kuin aloitetaan yksin ajaminen”

3.3 Yritysten turvallisuustavoitteet

Kysyttäessä onko työnantajayrityksellä laatujärjestelmää ei rastitettavana vaihtoehtona ollut vaihtoehtoa en tiedä. Tämän olikin muutama vastaaja kirjoittanut erikseen kysymyksen kohdalle. Kysymykseen vastanneista 67 % vastasi työnantajayrityksellä olevan laatujärjestelmän ja 31 %:lla sellaista ei ollut.

Laatujärjestelmäkysymyksen jatkokysymyksenä kysyttiin, sisältyykö mahdolliseen laatujärjestelmään turvallisuustavoitetta. Vastaajista 3 % vastasi että ei sisälly, 69 % ei tiennyt sisältyikö ja 27 % vastasi, että sisältyy. Kysyttäessä minkälaisia turvatavoitteet olivat vain noin puolet kyllä -vastaajista oli nimennyt joitain tekijöitä. Osaan vastauksista oli kirjattu esim. että ”*ympäristösertifikaatti”* tai vastattu että *”kaikki kai”*.

Vaikka turvallisuustavoitteita ei oletettavasti ole linja-autoyritysten ympäristöjärjestelmässä suoraan mainittu, oli osa kuljettajista sisäistänyt seuraavien asioiden olevan yrityksen turvallisuuteen tähtääviä tavoitteita:

- *ajotapakoulutus*
- *asiakaspalvelu, liikenneturvallisuus, ympäristöturvallisuus*
- *autojen vikojen ennakointi*

- *ennakointi, nopeus, kelin huomiointi*
- *että autot ovat hyvässä kunnossa ja turvallisia*
- *jokainen pyrkii toiminnallaan tekemään matkustamisesta turvallisen*
- *jos ajaa kolarin ei saa bonusta*
- *kaluston kunto ja parantaminen*
- *kolaritta ajo*
- *kolarittomuus ja vahingottomuus*
- *liikenne- ja yleinen työturvallisuus*
- *mahdollisimman vähän onnettomuuksia*
- *kaluston turvallisuus*
- *palo- ja liikenneturvallisuus*
- *turvallinen ajotapa, asiakaspalvelun tason nosto, kaluston kunto*
- *turvallinen ajotapa, paloturvallisuus ym.*
- *turvallisuuspalkkio*
- *työtapaturmat, kolarit, väkivalta*
- *vahinkoja ja kustannuksia 0 €*
- *vahinkojen minimoiminen*
- *paloturvallisuus, ajotapa*

3.4 Käytössä oleva kalusto ja turvalaitteiden käyttö

Vastaajilta kysyttiin minkä ikäisellä kalustolla he olivat ajaneet viimeisimmän ajotehtävän tai yleensä ajotehtävät. Kalusto samassakin yrityksessä saattaa vaihdella iältään paljon. Mikäli oli vastattu joku ikähaarukka, otettiin vastaukseksi keskiarvo.

Ajotehtävässä käytetty bussi oli keskimäärin 7,9-vuotias, vaihteluväli tuoreimmasta vanhimpaan oli 0–32 vuotta. Suurin osa antoi kalustolle arvosanaksi hyväkuntoisen tai erittäin hyväkuntoisen. Tyydyttävänä tai huonokuntoisena piti kalustoa/sen huoltoa 44 % vastanneista kuljettajista, mikä on huolestuttavaa. Arvosana kaluston kunnolle ei välttämättä korreloinut kaluston iän kanssa.

Taulukko 15. Käytetyn kaluston ikä

Kaluston ikä	Määrä	Osuus
alle 2	30	8 %
2-5	156	39 %
6-10	112	28 %
11-15	67	17 %
yli 15	35	9 %
N	*400*	*100 %*

Taulukko 16. Käytössä olevan linja-autokaluston huolto ja kunto

Kaluston kunnon/huollon kuvaus	Määrä	Osuus
Erittäin hyväkuntoista	63	16 %
Hyväkuntoista	163	41 %
Tyydyttävää	142	36 %
Huonokuntoista	30	8 %
N	*398*	*100 %*

Kyselyyn vastanneiden kuljettajien turvavyön käyttö oli vähäistä. Yksi käyttäjistä oli kommentoinut käyttävänsä aina taajaman ulkopuolella. Toinen oli tarkentanut aina vastausta ”*jos autossa on ja se toimii”*.

Taulukko 17. Turvavyön käyttö

Turvavyön käyttö	Määrä	Osuus
Aina	8	2 %
Useimmiten	19	5 %
Harvoin	71	17 %
En koskaan	312	76 %
N	*410*	*100 %*

Suurin käyttämättömyyden syy oli, että käytössä olevissa suhteellisen uusissakaan autoissa ei ole kuljettajan vyötä.

Näistä vastauksista ei turvavyön kokonaiskäyttöhalukkuutta voi luotettavasti päätellä. Ne, jotka tunsivat olonsa riittävän turvalliseksi ilmankin tai joiden mielestä turvavyön käyttö oli jopa naurettavaa, eivät varmaankaan ole potentiaalisia käyttäjiä. Myöhemmässä kyselykohdassa yli puolet pitääkin turvavyön käyttämättömyyttä erittäin vaarattomana tai vaarattomana. Vastaajista 45 % pitäisi linja-autonkuljettajan turvavyön käyttöpakkoa haitallisena tai huonona asiana ja 17 % erittäin huonona.

Jonkin verran käyttöhalukkuutta kuitenkin olisi vapaasta kommentoinnista päätellen. Herää myös ajatus, voisiko turvavyötä kehittää jotenkin paremmaksi ja säädettäväksi, sellaiseksi että se ei juurikaan tunnu tai ei ainakaan paina.

Muutaman kuljettajan kommentit:

”Kolmipistevyö painaa olkapäätä”

”Painaa kaulaa, ei voi säätää!”

Taulukko 18. Turvavyön käyttämättömyyden syyt

Käyttämättömyyden syy	Osuus
Epämukava	8 %
Vaarallinen	1 %
Ajamissani linja-autoissa ei ole kuljettajan turvavyötä	58 %
Haittaa asiakaspalvelutyötä (rahastusta yms.)	16 %
Tunnen oloni riittävän turvalliseksi ilmankin	4 %
Naurettavaa	2 %
Ei oikeastaan haittaisi, mutta ei vain ole koskaan tullut pidettyä	11 %
N=395 vastaaja, 498 vastausta	*100 %*

Tapauksista kolmasosassa ei handsfree -laitetta käytetä. Toisaalta tämä saattoi olla valintana myös sellaisilla kuljettajille, joilla ei ole puhelinta.

Taulukko 19. Handsfree-laitteen käyttö

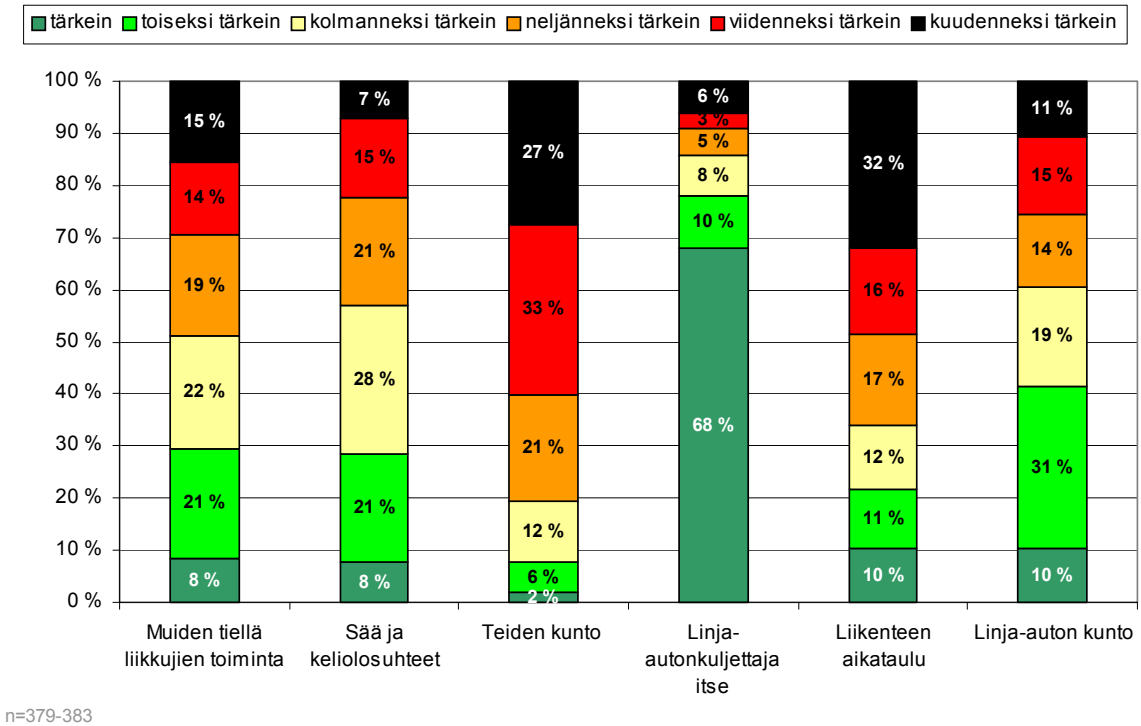
Handsfree-laitteen käyttö	Vastausten määrä	Osuus
Kyllä	198	46 %
En	134	31 %
En vastaa ajossa puhelimeeni/puhelimeni ei ole ajon aikana päällä	103	24 %
N, 409 vastaajaa	*435*	*100 %*

3.5 Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät

Vastaajia pyydettiin laittamaan tärkeysjärjestykseen kuusi eri tekijää sen mukaan, millä vastaajan mielestä oli vaikutusta linja-autoturvallisuuteen.

Selkeästi tärkeimmäksi vaikuttajaksi valikoitui kuljettaja itse. Muiden järjestyksellä oli paljon hajontaa, mikä kuvastaa sitä, että kuljettajat kokevat asioita eri tavalla, eivätkä välttämättä ole ajatuksiltaan yhtenäinen joukko. Toisaalta asiaan voi vaikuttaa myös omien ajotehtävien ympäristö, ollaanko vilkkaalla kaupunkialueella vai maantiellä maaseudulla. Toiseksi tärkeimmäksi tekijäksi nousi selkeimmin linja-auton kunto.

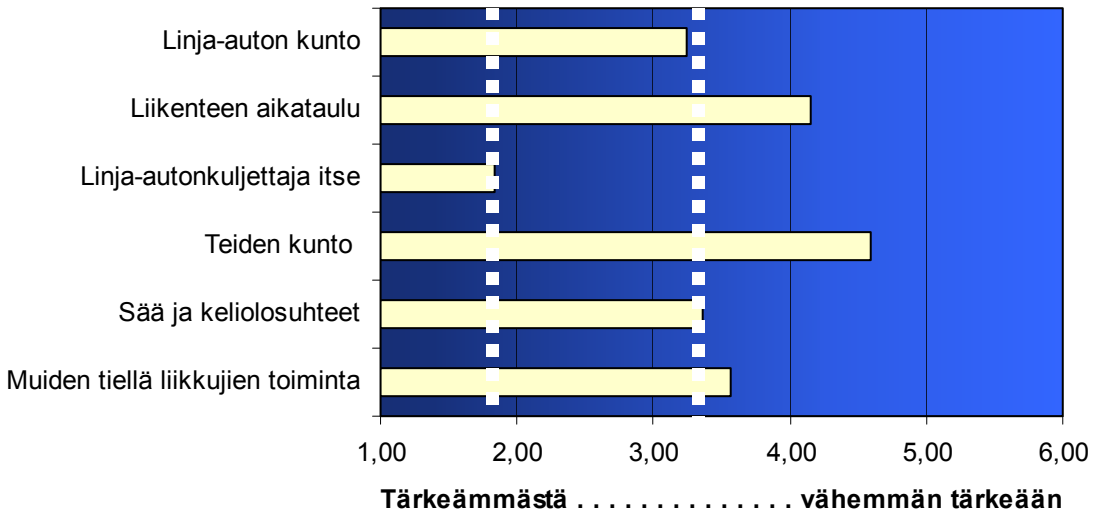
Kohdissa liikenteen aikataulu, muiden tielläliikkujien toiminta ja linja-auton kunto vastauksissa oli muita enemmän vaihtelua. Yksimielisempiä oltiin teiden kunnon sijaluvusta, sää- ja keliolosuhteiden vaikutuksesta sekä linja-autonkuljettajan merkityksestä.



Kuva 1. Linja-autojen liikenneturvallisuuteen vaikuttavien tekijöiden tärkeyden arviointi

Jos luokitteluperusteisista järjestysluvuista lasketaan keskiarvot (kuva 2), voidaan asioiden merkityksellä sanoa olevan kolmea tasoa. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat järjestyksessä seuraavat tekijät

1. Linja-autonkuljettaja itse
2. Linja-auton kunto, sää- ja keliolosuhteet sekä muiden tiellä liikkujien toiminta
3. Liikenteen aikataulu ja teiden kunto



Kuva 2. Linja-autojen liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät – luokittelujen keskiarvot

3.6 Läheltä piti -tilanteet ja tapahtuneet vahingot

3.6.1 Onnettomuudet yhteensä

Vastaajilta kysyttiin, monessako pelti- ja henkilövahinko-onnettomuudessa he ovat linja-auton kuljettajatyön aikana olleet mukana. Lisäksi ne pyydettiin syyllinen – syytön osapuoli jaottelulla. Yhteensä 295 kuljettajaa eli 71 % koko vastaajajoukosta oli ollut jossain onnettomuudessa linja-autonkuljettajauran aikana. Peltikolareita oli sattunut 290 kuljettajalle ja henkilövahinkotapauksia 70 kuljettajalle.

Kuljettajakohtaisesti onnettomuuksia oli tyypillisesti 1–2, enimmillään peltivahinkoja oli 20 ja henkilövahinkoja 9.

Tästä otosjoukosta laskettujen tiheyslukujen perusteella peltionnettomuus osuu kohdalle noin joka seitsemäs vuosi ja henkilövahinkotapahtuma joka viideskymmenes kuljettajavuosi.

Taulukko 20. Raportoiduista tiedoista laskettuja keskimääräisiä onnettomuuslukuja kuljettajaa, kokemusvuotta ja kuljettajakilometriä kohti

	Pelti-vahingot, syyllinen	Pelti-vahingot syytön	Henkilö-vahingot, syyllinen	Henkilö-vahingot, syytön
raportoineita	180	222	25	50
per raportoinut	1,778	2,405	1,520	1,560
per koko otos (417 kuljettajaa)	0,767	1,281	0,091	0,187
per keskim. kokemusvuosi	0,055	0,092	0,007	0,013
keskimääräistä suoritetta (ja vuotta) kohti	$8{,}1*10^{-7}$	$1{,}4*10^{-6}$	$9{,}7*10^{-8}$	$2{,}0*10^{-7}$
100 000 kuljettaja - km:ä kohti	0,08	0,14	0,01	0,02
100 milj. kuljettaja - km:ä kohti	81	136	10	20

Verrattaessa syyllisten osuutta peltikolareissa oli osuus tässä kyselykohdassa (45 %) hieman suurempi kuin seuraavalla kyselysivulla kysytyssä viimeisimmässä peltikolarissa (37 %). Ero voi johtua siitä, että kaikki kuljettajat eivät tässä kohtaa huomanneet syyllinen–syytön -jaottelua ja merkitsivät peltikolarinsa ensimmäiselle viivalle. Yhteenvetona voidaan kuitenkin todeta, että syyllisenä vastaajat olivat olleet harvemmin. Yhden kuljettajan kommentin mukaisesti kiteytettynä: *”Yleensä olen ottavana osapuolena, vastapuoli maksumiehenä.”*

Eräs kuljettaja oli pohdiskellut ammattikuljettajan syyllinen–syytön kysymystä näin: *”Itse syyllinen, koska en ollut tarkka. En syyllinen, koska muut eivät noudata sääntöjä eikä järkeä*”, ja jatkanut pohdintaa vielä peltikolarikuvauksessaan, johon oli väärän tilannenopeuden takia syyllinen, *”…itse asiassa olemme melkein aina viassa koska olemme ammattilaisia joiden pitäisi osata ennakoida.”*

Todennäköisesti kaikki kuljettajat, joille onnettomuuksia oli sattunut, eivät olleet raportoineet niitä kyselyyn. Jos tapahtumasta on kauan, ajankohtia voi olla erityisen vaikea muistaa. On myöskin yksilökohtaista, minkä asteisia vahinkoja kohtaan oli kirjattu. Osa peltikolareista saattoi vaatia peltien oikaisua, mutta osa saattoi olla pieniä naarmuja. Muutama kuljettaja oli kommentoinut jättäneensä naarmut ja pintakosketukset kirjaamatta.

Vakavuusasteita voi päätellä myöhemmän kysymyskohdan vahinkotilannekuvausten perusteella. Poliisi oli tapahtumapaikalla:

- 38 %:ssa kuvatuista peltivahingoista
- 69 %:ssa kuvatuista henkilövahinkotapauksissa

3.6.2 Läheltä piti -tilanteet

Kuljettajilta kysyttiin myös viimeksi sattunutta tilannetta, jossa henkilövahinko-onnettomuus on ollut lähellä. Ongelmana on miten läheltä piti -tilanne mitataan. Kuljettajien kokemukset ovat hyvin subjektiivisia, mutta voidaan olettaa, että useimmat raportoidut tilanteet ovat olleet sellaisia, jotka ovat säikäyttäneet ja jääneet mieleen. Tällaisia ovat olleet erityisesti tapaukset, jotka eivät ole sattuneet aivan kyselykuukautena. Näin voi päätellä siitäkin, että osa on raportoinut tilanteita hyvinkin kaukaa kuljettajahistoriasta. Läheltä piti -tilanne on erään määritelmän mukaan tilanne, jossa liikenneonnettomuus on vältetty voimakkaalla korjausliikkeellä, esim. jarrutuksella tai väistämisellä.

Läheltä piti tapahtumia oli raportoinut 42 % (176 kuljettajaa) koko vastaajajoukosta, kun mukaan lasketaan ne, joiden kuvauksesta käy ilmi jokin yksittäinen tapahtuma. Koko otoksesta 43 % oli valinnut kohdan ”minulle ei ole sattunut läheltä piti -tilanteita koskaan”.

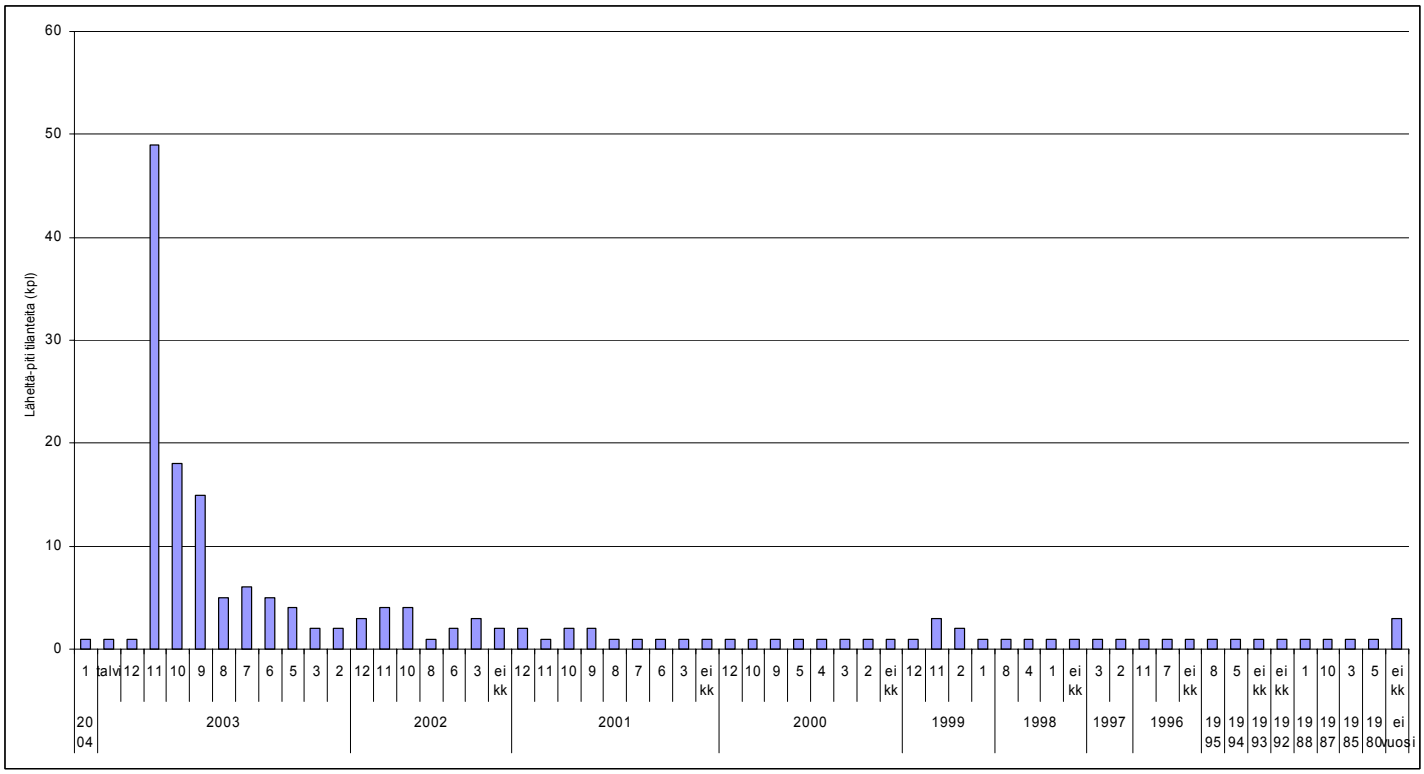
Ohjeen mukaan yksittäisiä tapauksia raportoineiden kuljettajien lisäksi muutamat olivat kirjoittaneet, että läheltä piti -tapahtumia sattuu lähes joka päivä, viikko tai kuukausi. ”*Helsingin liikenteessä tapahtuu jatkuvasti ettei niihin kiinnitä huomiota, viimeksi marraskuussa henkilöauto ajoi linja-auton kylkeen”* tai *”Läheltä piti tilanteita kerran kuukaudessa. Jalankulkijat, pyöräilijät lähinnä risteyksissä/suojateillä ja vastaavilla.”*

Eniten läheltä piti –tilanteita sattuu risteyksissä, toiseksi eniten tiejaksoilla ja vähiten pysäkeillä.

Taulukko 21. Läheltä piti –tilanteiden tapahtumapaikat

Tapahtumapaikka	Määrä	Määrä
risteys	73	72
liikenneympyrä		1
ramppi	4	2
moottoritie		2
maantie	58	17
katu		13
tie *(voi olla katu, maantie valtatie tms.)*		28
suojatie (osa risteys- ja tieta-pahtumista myös jalankulki-joiden kanssa)	2	2
jalkakäytävä	1	1
linja-autossa	2	2
pysäkki	20	20
terminaali	4	4
-	12	12
N	*176*	*176*

Kolmasosa tapauksista oli sattunut kyselykuukautena. Vielä vuosien 2002, 2001 sekä 1999 havainnoissa voi olla aavistuksen verran tapahtumien painottumista syys–talvikuukausille. Toisaalta määrät ovat pieniä, 1–2 tilannetta kuukautta kohden.



Kuva 3. Läheltä piti –tilanteiden tapahtumakuukaudet

Läheltä piti -tilanteista yli 41 % sattui muiden moottoriajoneuvojen kanssa, noin 33 % kevyen liikenteen kanssa (joista kaksi kolmannesta jalankulkijoiden ja kolmannes pyöräilijöiden kanssa) ja 12 % liittyen pysäkkeihin ja matkustajiin tai matkustajien kaatumisiin (syynä saattoi olla esimerkiksi väistäminen toista ajoneuvoa). Suistumisvaararyhmäksi voitaisiin luokitella noin 7 % raportoiduista tilanteista. Lopuissa kuvaus oli puutteellinen tai tilanne oli jotenkin erikoinen, mukana oli muun muassa ravihevonen ja traktori.

Suistumiset tapahtuivat usein tien kaarteessa.

Taulukko 22. Esimerkkejä suistumisvaaratilanteista (11/13)

Kk	Kuvaus ja paikka	Vaarassa
11	mustaa jäätä, edellä ajava rekka suistui ojaan, itse pysyin juuri ja juuri tiellä, alamäen kaarre	45
12	tieltä suistuminen, jäinen kaarre	12
3	suistuminen tieltä, kurvi	8
11	väistin kuorma-autoa ojaan, tie tukossa, kapea maantie	5
2	väistin tiellä seisovaa autoa ohittamaan lähtenyttä autoa ajamalla pois tieltä, suora tie	3
10	tieltä suistumisen mahdollisuus jonka vältin, suora tie, mutta lumisohjoinen ja kova sivutuuli	3
11	suistuminen mutka	2
1	suistuminen tieltä, sain kuitenkin auton takaisin tielle, mutkainen maantie	1
5	eturengas räjähti 80 km/h vauhdissa. Tieltä suistuminen tosi lähellä.	1
10	suistuminen tieltä/äkkijarrutus henkilöauto eteen, liikennevalo, hallipiha	1
2	väistin vasemmalta ympyräkierrosta tieltä tehneen henkilöauton, lumisade kova, rekka vastaan ja kova vauhti	1

Riskitekijöitä pysäkillä ovat muun muassa matkustajien juokseminen auton editse ja pysäkin liukkaus. Äkilliset hidastamiset tai väistöliikkeet voivat kaataa matkustajia.

Taulukko 23. Esimerkkejä pysäkkeihin, terminaaleihin liittyvistä vaaratilanteista tai tilanteista, joissa matkustaja kaatui

Kk	Kuvaus ja paikka	Vaarassa
talvi	matkustaja liukastui poistuessaan autosta jäisellä pysäkillä ja valui auton alle	1
11	pimeällä tiellä matkustaja juoksi vasemmalta auton eteen juuri kun auto oli lähdössä liikkeelle, pysäkki	2
11	pysäkille saavuttaessa matkustaja juoksi keulan edestä pysäkille	1
11	matkustaja lähti saman aikaisesti menemään bussin edestä kun olin lähdössä pysäkiltä	1
11	toinen linja-auto "purki" matkustajan väärään paikkaan	10
11	lastenvaunut karkasi äidiltä pysäkillä kaatuen ojaan, pysäkki	1
11	jalankulkija, linja-autoasema	1
10	ihminen takaovien välissä, pysäkki	1
11	auton takapyörien sivuttaisluisto kaltevalla pysäkillä (keli erittäin liukas)	1

Kk	Kuvaus ja paikka	Vaa-rassa
6	pysäkille hidastaminen ja pysäyttäminen, matkustaja kaatui ovimonttuun	1
8	toisen ajoneuvon väistäminen, matkustaja kaatui autossa,	1
9	matkustajan kaatuminen autossa	1
12	henkilöauto ajoi eteen, matkustajan kaatuminen autossa, pysäkki	2
9	ihminen piilossa peilin takana linja-autoasemalla. Sain jarrutettua ajoissa, mutta lähellä, linja-autoasema	1
9	matkustaja oli jäädä auton oven väliin, nousu autoon	1
9	peili osui jalankulkijaan, pysäkki	0
6	pysäkiltä lähtö, takaa tullut jätti noudattamatta väistämisvelvollisuutta	5
7	pysäkiltä lähtiessä pikkupoika juoksi ihan bussin edestä. Kerkesi pysähtyä ajoissa. Jos olisi ollut pienempi, ei olisi näkynyt ja alle olisi jäänyt.	1
3	poistumistilanne pysäkillä, nainen poistumassa keskiovelta	1

Läheltä piti -tilanteissa pyöräilijöiden kanssa pyöräilijöiden tuleminen ”eteen”, kolmion takaa ja punaisia päin toistuvat vastauksissa. Pimeys ja näköesteet mainitaan myös. Äkillinen jarruttaminen aiheuttaa vaaratilanteen myös bussissa oleville.

Taulukko 24. Esimerkkejä läheltä piti -tilanteista pyöräilijöiden kanssa

Kk	Kuvaus ja paikka	Vaa-rassa
9	pyöräilijä tuli kolmion takaa eteeni, risteys	10
11	pyöräilijä kääntyi eteen ja oli väistettävä pellolle, maantie	7
11	pyöräilijä tuli punaisia päin, valoristeys	4
5	pyörä tuli eteen, risteys	1
8	pyöräilijä kaatui ja lensi ajoradalle, pyörätie kadun vieressä	1
10	Polkupyörä liukui kolmion takaa kylkeen, risteys	1
6	pyöräilijä polki eteeni pensaiden takaa, katu	1
10	pyöräilijä pimeässä ilman valoja, risteys	1
12	pyöräilijä pimeänä takaa katveesta alle, liikennevaloristeys	1
6	pyöräilijä kääntyi eteen, tien risteys	1
11	pyöräilijä kurvasi talon takaa eteen, kerrostalojen välissä kulkeva katu keskellä kaupunkia	1

Tilanteissa jalankulkijoiden kanssa toistuu yllättävä tai juosten tielle tuleminen tai sen ylitys. Pimeys, juopumus ja lapset tiealueella ovat myöskin riskitekijöitä.

Taulukko 25. Esimerkkejä läheltä piti –tilanteista jalankulkijoiden kanssa

KK	Kuvaus ja paikka	Vaa-rassa
11	väistö ja jarrutus jalankulkijan takia, viisi seisovaa matkustajaa vaarassa, suora katuosuus	5
11	väistäminen viereiselle kaistalle jalankulkijan juostessa eteen yllättäen, suora katu jossa pysäköityjä autoja	5
8	pysähtyi suojatien eteen, jalankulkija joutui vaaraan, kun viereisen kaistan auto ei pysähtynyt, kaupunkikatu	2
10	poikia leikkimässä, moottoritie	2

KK	Kuvaus ja paikka	Vaarassa
9	Pimeä, kapea tie. Puolivalokohtaaminen jalankulkija ilman heijastinta, mustissa vaatteissa., maantie	1
10	Olin kääntyessäni vasemmalle ajaa jalankulkijan yli jolle myöskin paloi vihreä	
11	Lapsia leikki tiellä ja yksi lapsi ryntäsi kohti, tien risteys	3
7	juostiin suoraan eteen,	1
8	juopunut horjahti autoa vasten ja kaatui katuun, pysäkki	1
9	jalankulkijan päätön ryntääminen kadulle, kaupunkikatu	1
5	jalankulkija tuli vasemmalta auton eteen (ei suojatietä), terminaali	1
3	jalankulkija tuli eteen katualueelta, risteys	1
11	Jalankulkija lähti yllättäen ylittämään tietä, ei suojatietä, ei valoja, suora tie	1
9	jalankulkija käveli päin punaisia eteen, valo-ohjattu suojatie	4
5	jalankulkija juoksi tien yli, risteys	1
11	Jalankulkija juoksi potkimaan liikkuvan linja-auton kylkeä rautatieasemalla	1
11	jalankulkija ilman heijastinta ja samalla kohtaamistilanne rekan kanssa, valaisematon maantie	1
11	Huumeissa oleva henkilö heittäytyi linja-auton eteen, sai auton pysäytettyä, pimeä katu	2
1	humalainen juoksi tielle	1
8	väistin skeittaajaa, joka tuli mäkeä alas ajoradalle	1
12	En nähnyt sakean lumisateen seassa keskitiellä seissyttä ihmistä, suojatie	1

Yli puolessa moottoriajoneuvojen kanssa sattuneissa tapauksissa konfliktitilanne sijoittuu risteyksiin. Tyypillisessä raportoidussa tilanteessa henkilöauto on tullut eteen sivutieltä, kolmion takaa, punaisia päin tai yksityistieltä.

Taulukko 26. Esimerkkejä erilaisista läheltä piti -tilanteista moottoriajoneuvojen kanssa

Kk	Kuvaus ja paikka	Vaarassa
11	henkilöauto tuli yksityistieltä valtatiellä eteen, väistö onnistui, valtatie	3+35
4	väistäessä henkilöautoa 100 km/h tuntivauhdissa, maantie	55
3	toinen linja-auto pysähtyneenä tielle, ei törmäystä, väliin jäi noin 1 metri, vesijäinen katu	50
9	henkilöauto kolmion takaa suoraan eteen, risteys	42
11	pakettiauto vaihtoi kaistaa, lähes kylkikosketus, moottoritie	40
12	Tukkirekan perävaunu oli vauhkoontunut täydessä vauhdissa	35
7	pikkutieltä eteen tullut henkilöauto, risteys	30
11	Henkilöauto kiilasi linja-autokaistalle ja jouduin jarruttamaan rajusti, linja-autokaista ennen risteystä	24
10	rekka kääntyi tulosuuntani vastakkaisesta suunnasta vasemmalle kolmihaaraliittymästä ja perävaunu jäi ajokaistalle eteeni, risteys maantiellä	20
7	kuorma-auto kolmion takaa eteen,	13
10	henkilöauto eteen sivutieltä liukkaalla kelillä, risteys	10
10	törmäys henkilöauton kanssa, auto tuli stop-merkin takaa eteen	10
2	kuorma-auto tuli liikenneympyrässä kyljestä sisälle, suurin osuma takarenkaaseen,	7
9	Peräänajo lähellä, risteys, edellä ajavan vasemmalle kääntymi-	7

Kk	Kuvaus ja paikka	Vaa-rassa
	nen	
3	väistin henkilöautoa metsäautotiellä	5
	pysäkiltä lähtiessä vastaantulija aloitti ohituksen sulkuviivan kohdalla, pysäkki	4
5	törmäys ajoneuvoon, yhtäkkinen jarrutus keskellä tietä	4
3	voimakas jarrutus ennakoimattoman liikenteen muutoksen vuoksi, valo-ohjattu risteys	4
11	toinen ajoneuvo, mutkainen soratie	3
11	henkilöauto vaihtoi kaistaa eteeni juuri ennen risteystä/vei turvavälini, kaistanvaihto, risteys	2
9	vanhempi pariskunta ajoi henkilöautolla päin punaista, risteys kaupunkialueella	2
9	törmäsin henkilöauton perään, pienellä nopeudella	2
7	henkilöauto kääntyi eteeni, yhteentörmäys maantiellä	2
6	auto tuli risteyksessä kuolleesta kulmasta, risteys	2
11	henkilöauto tuli punaisia päin risteyksessä ylinopeudella	1
11	henkilöauto ajo päin punaisia valoja, risteys	1
10	henkilöauto tuli oikealta, olin jo risteyksessä, ei väistänyt, pieni tie talojen välissä	1
7	henkilöauto tuli stop merkin takaa, risteys	1

Läheltä piti -tilanteiden syyllisyyskysymykseen on 21 % vastannut olevansa syyllinen. Omaksi syyksi katsotaan tyypillisesti matkustajien ovien väliin jäämiset, muutamat peräänajot, tilanteita kevyen liikenteen kanssa ja suurin osa suistumisvaaratilanteista.

3.6.3 Peltikolarit

Viimeisimmän peltikolarin oli raportoinut 285 kuljettajaa, 68 % koko vastaajajoukosta.

Mukana on tapauksia risteyksissä sattuneista kolareista piha-alueilla pienellä nopeudella sattuneisiin kolhuihin ja ahtaassa paikassa sattuneisiin osumiin (seurauksena esimerkiksi peilin hajoaminen). Tapauksista 37 %:ssa linja-autonkuljettaja raportoi olleensa syyllinen. Tapauksista 38 % oli sellaisia, joissa poliisi kutsuttiin paikalle.

Peltikolareita sattui karkealla tapahtumapaikkajaolla suuruusjärjestyksessä:

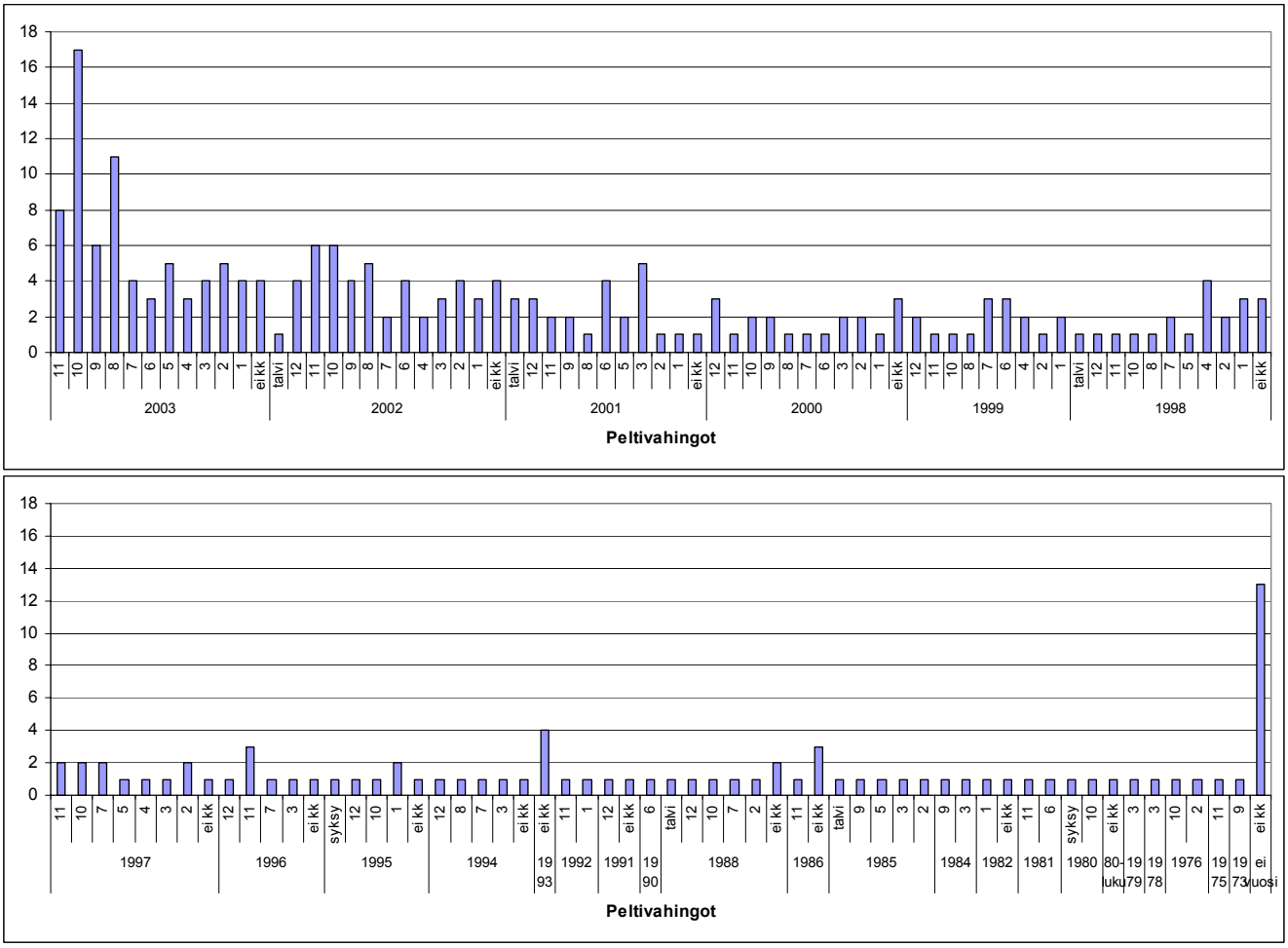
1. risteyksissä
2. tieosuuksilla
3. pysäkeillä
4. piha/varikko/terminaalialueilla.

Taulukko 27. Omaisuusvahinkojen tapahtumapaikat

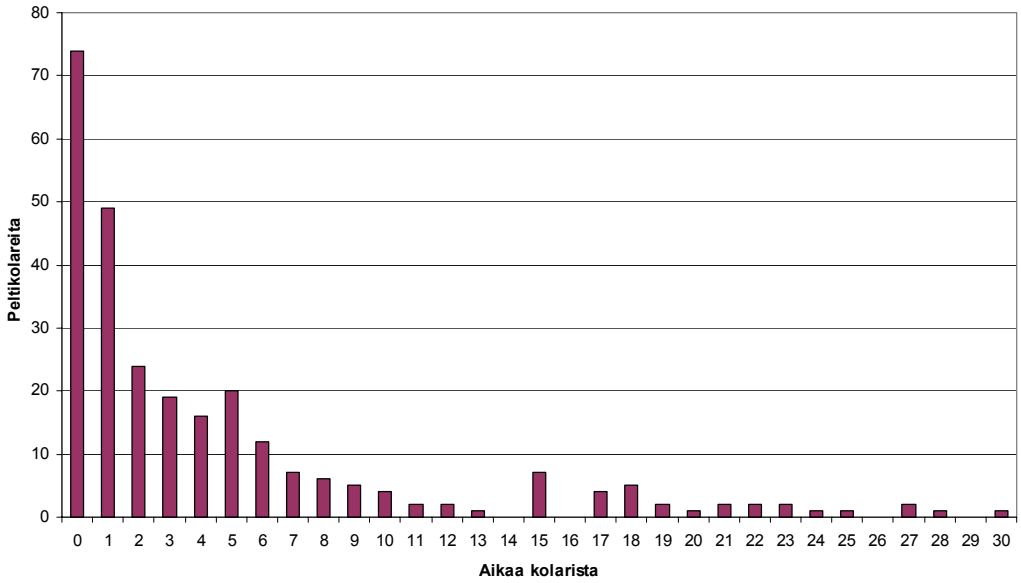
	Kaikki tapaukset		
Tapahtumapaikka	**Määrä**	**Määrä**	**Osuus**
piha	14	27	10 %
varikko	8		
terminaali	5		
pysäkki	28	28	10 %
maantie	27	93	34 %
katu	27		
bussikaista	3		
moottoritie	2		
tie *(voi olla katu, maantie valtatie tms.)*	34		
risteys	114	117	41 %
liikenneympyrä	3		
muita (työmaakohdat)	7	7	2 %
-	13	13	5 %
N	*285*		*100 %*

Tapauksista 12 % oli sattunut lokakuussa ja 10 % marraskuussa. Muina kuukausina on sattunut 4–7 % tapauksista, hiljaisimpia olivat huhti- ja toukokuu. Toisaalta tutkimusajankohta painottaa tuoreimmassa muistissa olevia ajankohtia. Jos vuoden 2003 tapaukset jätetään huomioimatta, kuukausittaisia selviä eroja ei ole. Kuukaudeltaan tai vuodenajaltaan luokittelematta jäi 15 % tapauksista.

Peltikolareita ajaneilla kuljettajilla viimeisimmästä oli aikaa keskimäärin 4,9 vuotta.



Kuva 4. Viimeisimpien peltivahinkojen tapahtuma-ajat



Kuva 5. Aika viimeisimmästä peltivahingosta (vuosina)

Kahdeksassa tapauksesta koko 285 tapauksen joukosta vastapuolena oli eläin (poro, hirvi, peura) ja 18 tapauksessa oli kyseessä osuma johonkin ympäristön rakenteeseen (aidat, liikennemerkit tms.) ja 20 tapauksessa kolhiminen toisen linja-auton kanssa. Valtaosa (247 tapausta) oli yhteentörmäyksiä/osumia henkilöautojen kanssa. Näissä mukana oli myös muutama kuorma-auto, pakettiauto ja traktori.

Risteystilanteet olivat yleisin kolariryhmä, mutta tavallisia ovat myös törmäykset tieosuuksilla. Monien kolarien kuvaus oli niin lyhyt, että siitä ei selviä, oliko kyseessä kohtaamiskolarit (ts. osapuolilla vastakkaiset ajosuunnat) vai ohitustilanteet tai esimerkiksi peräänajot (osapuolilla samat ajosuunnat). Kuvausten perusteella kolhuja sattui jonkin verran muun muassa kaistanvaihtotilanteissa sekä bussien lähtiessä pysäkiltä (törmäys yleisimmin henkilöautoon).

Kuvauksista nousee esille omaksi ryhmäkseen pysäkin yhteydessä sattuneet tapaukset (bussi–bussi). Monesti peräänajon syynä oli liukkaus. Suistumisissa oli edesauttavina tekijöinä kaarre tai keli (liukkaus, sohjo). Ahtaat paikat (pihoilla, kaduilla, käännyttäessä) ja tietyömaakohdat ovat myös riskialttiita paikkoja.

Taulukko 28. Esimerkkejä kolaritapahtumista

Kk	Kuvaus, paikka	Poliisi paikalle	Syyllinen
6	toinen ajoneuvo, pysäkiltä lähtö	kyllä	ei
3	liukuminen jakelumittariin, piha-alue	ei	ei
7	henkilöauto vaihtoi kaistaa eikä "nähnyt" linja-autoa, tiessä/kadulla mutka jossa henkilöauto oikaisi	kyllä	ei
1	henkilöauto suistui moottoritieltä (liukas) viheralueen yli vieressä kulkevalle tavalliselle tielle, osui valaisintolppaan, joka kaatui onnettoman bussin päälle	kyllä	ei
3	henkilöauto metsäautotiellä	kyllä	ei
10	henkilöauto ajoi pysäkillä linja-auton perään, tie, jolla ei ole pysäkkisyvennystä	ei	ei
	henkilöauto ajautui vasempaan etukulmaan päin, paikallistie	kyllä	ei
12	henkilöauto, linja-auton nokkaan, taajama	ei	ei
10	henkilöauto vaihtoi kaistaa aivan edestä,	kyllä	ei
8	henkilöauto joka joutui vesiliirtoon, moottoritie	kyllä	ei
syksy	Väistö sumussa vastaantulevaa henkilöautoa, joka oli lähtenyt ohittamaan kuorma-autoa, maantie	kyllä	ei
11	toinen auto ajoi P-paikalta eteen, tie jäinen, maantie	kyllä	ei
1	poro tuli keulaan, valtatie	ei	ei
8	peura, maantie	kyllä	ei
	kuorma-auto veti murskeasemaa, yhteentörmäys maantiellä	kyllä	ei
10	henkilöauto tuli kylkeen pysäköintiruudusta, maantie	kyllä	ei
11	henkilöauto ajoi kylkeen, suoralla maantiellä (tosi)	kyllä	ei
	henkilöauto + asuntovaunu, suora leveä maantie	ei	ei
6	olin lähtenyt pysäkiltä, taksi vaihtoi katsomatta kaistaa, osui etupyörään, kaupunkikatu	ei	ei
10	henkilöauto, lähti parkista katsomatta, kadunreuna	ei	ei
7	henkilöauto vaihtoi kaistaa, ajoi linja-auton kylkeen, kaksikaistainen katu	ei	ei

Kk	Kuvaus, paikka	Poliisi pai-kalle	Syyl-linen
12	henkilöauto vaihtoi kaistaa huomaamatta linja-auton vieressä, suora katuosuus	kyllä	ei
10	henkilöauto kaistanvaihtotilanteessa, katuosuus	kyllä	ei
	henkilöauto vaihtoi kaistaa, osui etuoviin, liityntäramppi/bussikaista)	ei	ei
7	työmaalla ollut nosturia käyttävä kuorma-auto, silta/työmaa	ei	ei
8	vasemmalta kaistalta kääntyminen eteen, risteyksen jälkeen oikealle	kyllä	ei
10	traktori ajoi omasta pihastaan linja-auton kylkeen,	ei	ei
9	rattijuoppo ajoi kylkeen väistämisvelvollisesta suunnasta, risteys	kyllä	ei
1	pankin pihasta suoraan keulaan	kyllä	ei
1	kuorma-auto ajoi kolmion takaa eteen, kaupunki	ei	ei
10	henkilöauto, yksityistien liittymä	kyllä	ei
8	henkilöauto tuli kolmion takaa eteen, risteys	ei	ei
11	henkilöauto hätäjarrutti punaista päin kävelevä jalankulkija, risteys	ei	ei
7	henkilöauto ajoi linja-auton perään, risteys	kyllä	ei
2	henkilöauto ajoi kolmion takaa linja-auton takaosaan, risteys	kyllä	ei
6	henkilöauto törmäsi liikenneympyrässä kylkeen	ei	ei
2	peuranvasa juoksi auton eteen ja kuoli	kyllä	ei

Kun linja-auto-osapuoli on ollut syyllinen, poliisi on kutsuttu paikalle neljänneksessä tapauksia (harvemmin kun koko tapahtumajoukon keskiarvo).

Tieosuuksilla sattuneiden onnettomuuksien kuvauksista osa on lyhyitä kuten edellä mainittiin, joten onnettomuustyyppi jää epäselväksi. Pidemmissä kuvauksissa nousee kuitenkin esille peräänajot. Tällöin yhtenä vaikuttajana lienee liian lyhyt turvaväli.

Risteystapahtumissa myös bussi oli usein syyllinen.

Taulukko 29. Esimerkkejä erilaisista tapauksista, joissa linja-autokuljettaja syyllinen

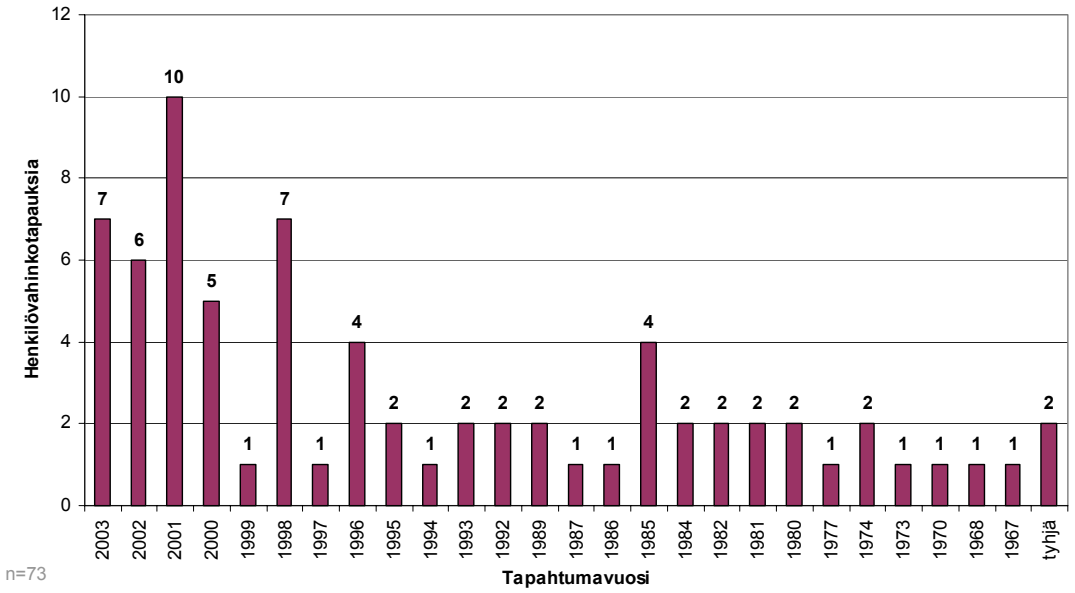
Kk	Poliisi paikalle	Kuvaus, tapahtumapaikka
2	ei	Peruutin linja-autoa autohallissa. En huomannut takana olevaa pylvästä ja törmäsin siihen. Autohalli
8	ei	kuorma-auto, liian kapea väli tietyömaalla
7	ei	edessä olevan esteen eli katutyön takia jouduin peruuttamaan, jolloin henkilöauto törmäsi linja-auton perään. Ei siis huomannut ajoissa että peruutin, kaupunkialueella
8	ei	traktori, kaarre tietyömaan kohdalla
10	ei	törmäys toiseen linja-autoon, peili hajosi, linja-autoasema
8	ei	pysäkkikatos
4	ei	pysäkillä törmäys toiseen bussiin, pysäkki
2	ei	alamäkipysäkillä erittäin liukkaalla kelillä toisen bussin peräänajo
10	ei	Auton kylki osui työmaarakennuksen seinään, bussipysäkki
1	ei	aita, varikkoalue
5	ei	pakettiauto, paikoitusalue
	ei	liikennemerkki, paikoitus ja pysäkkialue
10	ei	henkilöauto, matkahuollon piha-alue
12		henkilöauto, pakittaminen takana olleeseen autoon alueen portilla
3	ei	liikennemerkki, yleinen tie

Kk	Poliisi paikalle	Kuvaus, tapahtumapaikka
4	ei	valotolppa, tien mutka
12	ei	ohituskolari kapealla tiellä traktorin kanssa, tie
7	ei	ajoin suojatien eteen pysähtyneen henkilöauton perään, suojatien edusta
1	ei	törmäys edellä pysähtyneeseen linja-autoon, vain oikea etupyörä jarrutti peilijäällä, pysäkki
1	ei	suistuminen tieltä, jäinen tie
12	kyllä	suistuminen tieltä risteystä ennen mutkassa, pelijäinen tie
talvi	ei	liukkaassa alamäessä oli edessä henkilöauto poikittain, piti päättää ajanko päin auto vai raitiovaunupysäkin kaidetta, katu
3	ei	edellä ajava henkilöauto jarrutti äkisti, jouduin väistämään, vastaantuleva kolhiintui, katu
9	kyllä	henkilöauton äkkijarrutus edessäni, peräänajo pienellä nopeudella, kadulla, hivenen ennen suojatietä
2	ei	toinen bussi änkes ja peili putos, ympyräristeys
11	ei	toinen linja-auto, risteys, kuollut kulma
7	ei	henkilöauto ns. kuolleessa kulmassa vasemmalle käännyttäessä, risteys kaupungissa
3	ei	toinen ajoneuvo, risteys
talvi	ei	suojatien merkki, risteys oli liian ahdas oikealle kääntyessä ja oikealta tuli henkilöauto jne., risteys
7	ei	henkilöauto oli takana, otin taaksepäin kun olin suojatien päällä, risteys
	ei	henkilöauto oli kääntymässä vasemmalle, linja-auto törmäsi sen peräkärryyn, risteys
8	kyllä	pysäköidyn auton kolhiminen, risteys

3.6.4 Henkilövahingot

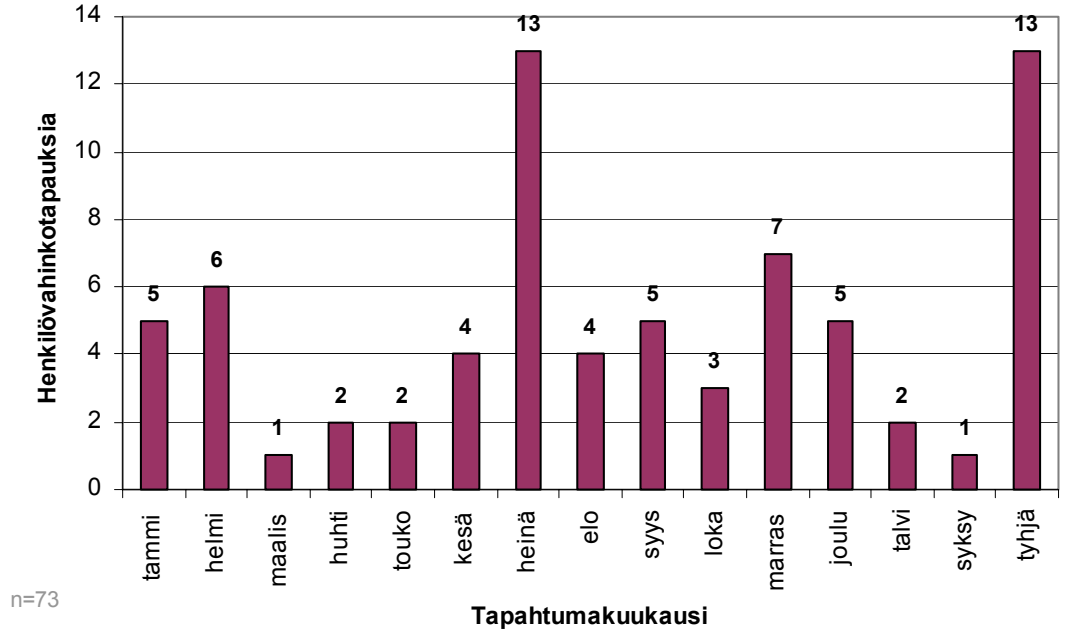
Henkilövahinko-onnettomuuksia raportoi 73 kuljettajaa eli 18 % koko vastaajajoukosta. Poliisi on ollut tapahtumapaikalla 69 %:ssa tapauksista ja loput ovat ilmeisesti olleet vammoiltaan niin vähäisiä, että niitä ei ole laskettu raportoitaviksi henkilöonnettomuuksiksi. Syyllisinä kuljettajat ovat oman ilmoituksensa mukaan olleet 28 %:ssa tapauksia.

Joidenkin kuljettajien muistamat henkilövahinkotapahtumat olivat 60–70-luvuilta. Tuoreimpia kuvauksia oli enemmän, vuosi 2001 nousee ylitse muiden.



Kuva 6. Kuljettajien kuvaamien henkilövahinkojen tapahtumavuodet

Heinäkuu on ollut yleisin sattumiskuukausi kuljettajien kuvaamissa henkilövahinko-onnettomuuksissa.



Kuva 7. Kuljettajien kuvaamien henkilövahinkojen tapahtumakuukaudet

Suurimman ryhmän muodostivat henkilöautojen kanssa syntyneet henkilövahingot, joissa henkilöauton kuljettaja ja/tai matkustaja loukkaantuvat törmäyksessä linja-autoon. Huomattava määrä (29 %) raportoiduista tapauksista on linja-auton matkustajien loukkaantumisia linja-autossa jarrutusten tai muiden ajotoimenpiteiden seurauksena tai loukkaantumisia autoon nousu- tai poistumistilanteissa. Onnettomuuk-

silla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa on yhtä suuri osuus (yhteensä 29 %).

Taulukko 30. Henkilövahinkotapausten jaottelu törmäysosapuolen mukaan

Ajoneuvo	Määrä	Osuus
henkilöauto	26	36 %
törmäys toiseen linja-autoon	3	4 %
mopo, moottoripyörä	2	3 %
jalankulkija	14	19 %
pyöräilijä	7	10 %
matkustaja loukkaantui (ei törmäysosapuolta)	21	29 %
	73	100 %

Kuljettaja itse oli loukkaantunut kolmessa tapauksessa; törmäyksissä raskaisiin ajoneuvoihin (kuorma-auto ja linja-auto) ja suistumisonnettomuudessa.

Taulukko 31. Tapausten henkilövahingot

Osapuoli	Osuus tapauksista
jalankulkija	20 %
pyöräilijä	9 %
toisessa ajoneuvo-osapuolessa matkustaja tai kuljettaja	37 %
linja-automatkustaja	30 %
kuljettaja itse	4 %
N	*100 %*

Linja-automatkustajia loukkaantui/satutti itseään 23 tapauksessa. Useampia linja-automatkustajia loukkaantui kahdessa tieltä suistumisessa, kuorma-auton suistuessa maantiellä päin linja-autoa sekä kohtaamisonnettomuudessa, jossa henkilöauto ajautui linja-auton kaistalle. Muut linja-autojen loukkaantumiset olivat yhden ihmisen penkiltä putoamisia tai kaatumisia.

Yksittäisonnettomuuksissa (suistumiset) kuljettajat olivat syyllisiä. Linja-autossa ja poistumistilanteissa sattuneista matkustajan loukkaantumisista 35 %:ssa olivat kuljettajat omasta mielestään syyllisiä. Penkiltä putoamisia ja kaatumisia autossa aiheutuu äkkijarrutuksista ja joskus voimakkaista kääntöliikkeistä.

Syyttömissä tapauksissa tilanteen aiheuttajana oli hätäjarrutus tai väistäminen jotain toista virheellisesti toimivaa liikenteen osapuolta, tai matkustajan katsotaan itse esimerkiksi kompuroineen. Vain kaksi tapauksista oli niin vakavia, että poliisi kutsuttiin paikalle. Toisessa kyseessä oli ikääntyneen henkilön kaatuminen ja toisessa onnettomuus koulun pihalla.

Taulukko 32. Linja-autossa loukkaantumisten ja pysäkkitapausten tilannekuvauksia

Tapahtumakuvauksia
penkiltä putoaminen,
henkilöauto tuli kovalla vauhdilla eteen, jarrutuksessa matkustajan sormi osui penkkiin
matkustaja nousi autosta, lähdin liian aikaisin liikkeelle, pysäkki
äkkijarrutus, matkustaja kaatui,
matkustajan humalatila, putosi penkiltä
matkustaja putosi penkiltä, risteys
äkkijarrutus, suora katuosuus
lapsi tuli ojasta tielle, hätäjarrutus, matkustaja loukkaantui
matkustaja poistui autosta ja kompastui, pysäkki
vanhemman henkilön kaatuminen autossa, pysäkki
henkilö kaatui autosta poistuessaan, pysäkki
matkustaja loukkaantui linja-autossa, jarrutus maantiellä
liikennevirran yllättävä pysähtyminen mutkan takaa, matkustaja kaatui autossa
matkustajan kaatuminen autossa jarrutettaessa
lapsi lähti juoksemaan tien yli, hätäjarrutus, jossa yksi lapsimatkustaja satutti päänsä,
naisen käsi jäi oven väliin kun ovet oli menossa kiinni , pysäkki
jarrutus käännöksessä, matkustaja putosi penkiltä, kaupunki, rullaluistelijan väistäminen
matkustaja kaatui poistuessaan autosta, käsi- ja kylkivammoja, kaupunkikatu

Onnettomuuksissa moottoriajoneuvojen kanssa toistuvat samat asiat kuin peltikolareissa eli risteykset ja törmäykset tiejaksoilla. Linja-autonkuljettajat ovat katsoneet olleensa syyllisiä 17 % näistä tapauksista. Henkilöautoissa loukkaantui 1–2 henkilöä. Onnettomuuksista kaksi oli kuolemantapauksia, joista toisessa kuoli yksi ja toisessa kaksi henkilöä.

Yksi pysäkkitörmäys on aiheuttanut toisen linja-auton matkustajan loukkaantumisen. Yhdessä liukkaassa maantietilanteessa sekä peräänajossa liikennevaloissa on linja-autonkuljettaja ollut syyllinen.

Lähes kaikissa moottoriajoneuvojen kanssa sattuneissa henkilövahinko-onnettomuuksissa on poliisi kutsuttu paikalle.

Taulukko 33. Tilannekuvauksia moottoriajoneuvo-onnettomuuksista

kk	Apu
	kuorma-auto suistui päin linja-autoa liukkauden takia, maantie
6	vastaantuleva henkilöauto ajautui väärälle puolelle tietä, maantie
7	henkilöauto, tasa-arvoinen risteys
11	henkilöauto tuli kolmion takaa alle, risteys
10	henkilöauto punaisia päin, risteys
12	henkilöauto lähti ohittamaan sohjokelillä ja menetti auton hallinnan, moottoritie
2	henkilöauto linja-auton kulmaan, pitkä loiva kaarre, tie jäinen
2	henkilöauto ajoi kylkeen, risteys
2	yhteentörmäys maantiellä, maantie
2	henkilöauto tuli pihasta lumivallin takaa eteen, varmuuden vuoksi terveystarkastuksessa
7	henkilöauto törmäsi, huolimaton kaistanvaihto, moottoriliikennekatu

Yksi henkilövahinkotapauksista on mopon tuleminen kolmion takaa eteen ja toinen moottoripyörän kaatuminen linja-auton kylkeen maantiellä.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa oli sattunut 21 tapausta, joista kaksi oli kuolemantapauksia. Kuljettajien kuvaamista tapauksista 25 %:ssa linja-autonkuljettaja katsoi olevansa syyllinen. Lähes kaikissa kevyen liikenteen tapauksissa oli poliisi kutsuttu paikalle.

Taulukko 34. Tilannekuvauksia kevyen liikenteen onnettomuuksista

kk	Tapahtumakuvaus ja paikka
kesä	pikkupoika pyöräili puskan takaa eteen, katu
	lapsipyöräilijä kääntyi suoraan eteen, törmäys maantiellä
kesä	polkupyöräilijä, poistuttaessa liikenneympyrästä
kesä	polkupyöräilijä, risteys
talvi	pyöräilijä, maantie
kesä	törmäys pysäkkikatokseen jonka lasit hajosivat ja osuivat jalankulkijaan
talvi	humalainen kaatui jalkakäytävältä auton oikeaan kulmaan,
talvi	peruutustilanne linja-autoasemalla
talvi	törmäys jalankulkijaan, maantie
syksy	jalankulkija juoksi jalkakäytävältä eteen, suora katu 10 metriä suojatiestä
syksy	humalainen käveli ajoradalla, maantie taajamassa
talvi	humalainen horjahti jalkakäytävällä bussin kylkeen, normaali katu ja jalkakäytävä
syksy	koululaisryhmä pysäkillä, pysäkki
talvi	jalankulkija törmäsi eteen, maantie

3.7 Bussipalot

Koko vastaajajoukosta 9 % (36) oli kokenut jonkinasteisen bussipalon. Syttymissyiksi mainittiin jarrupalot, oikosulut, polttoainevuodot, palon alku lisälämmittimestä tai esim. moottoritilan likaisuus.

Taulukko 35. Kuljettajien kirjaamia paljon syttymissyitä

Syttymissyitä
– *herkästi syttyvää ainetta, masinol pullo räjähti (Moottorin läheisyydessä ei saa olla mitään syttyvää*
– *jarruista*
– *jarruista (entisellä työnantajalla)*
– *jarrupalo*
– *jarrupalo, edessä*
– *kerran oli lähellä jarrut syttyä, ko. autossa samana vuonna jarrut kärys parikin kertaa*
– *kerran piti läheltä. Jarru oli jumissa. Selvisin jauhesammuttimella.*
– *vialliset jarrut kuumenivat niin, että renkaat suli*
– *vastaantulevasta linja-autosta syttyi jarrut tuleen. Sammutettiin lumella yhdessä*
– *pieni jarrupalo mutta kuitenkin*
– *käynnistysmoottori syttyi tuleen*
– *latausgeneraattorin kaapelissa oikosulku*
– *likainen moottori*
– *moottorin polttoaineputki alkoi vuotaa josta pakosarjan läheisyys sytytti palon*
– *polttoainevuoto*
– *polttoainevuoto*
– *polttoainevuoto, oikosulku*
– *läheltä piti: polttoainevuoto, oikosulku*
– *naftaputki rikki*
– *montakin tiedän, vilkkuviiksi Volvossa, jarrupalot*
– *oikean puoleinen eturengas paloi - vika ei jarruissa joten palon alku jäi auki*
– *pakoputkilämmitin sytytti palon*
– *alusta likanen, moottorin alla räässää, ei putsattu koskaan*
– *ilmastointilaitteesta alkanut palo*
– *lisälämmitys syttyi palamaan*
– *Webasto*
– *webasto syttyi*
– *webaston oikosulku*
– *moottoritilapalo, webasto syttyi tuleen*
– *oikosulku*
– *oikosulku*
– *oikosulku latausgeneraattorin kaapelissa*
– *oikosulku vanhan ajan pääkatkaisijassa*
– *johdon päällys hankautunut puhki, oikosulku*
– *sähköviat moottorissa*
– *sähkövika*

Kuljettajilta kysyttiin myös tulisiko järjestää paloturvallisuustarkastus huollon tai määräaikaiskatsastuksen yhteyteen. Palotarkastukseen suhtauduttiin myönteisesti ja osassa yrityksissä se varmasti jo tehdäänkin. Huollon yhteydessä suoritettua tarkastusta ei välttämättä pidetty riittä-

vänä, tarkistus määräaikaiskatsastuksen yhteydessä pakottaisi kiinnittämään asiaan huomiota myös huollossa.

Taulukko 36. Palotarkastuksen järjestämisen tarve

Palotarkastus	Vastausten määrä	Osuus
Kyllä, huollon yhteydessä	132	33 %
Kyllä, määräaikaiskatsastuksen yhteydessä	184	46 %
Molemmat em. kohdat valittuna	35	9 %
Ei tarvitse	14	4 %
En osaa sanoa	35	9 %
397 vastaajaa, N (vastauksia)	*400*	*100 %*

Muutama kommentti huollon yhteydessä vastaajilta:

”Meillä tehdään!”

”Riittäisi, kun asiasta vain huolehditaan”

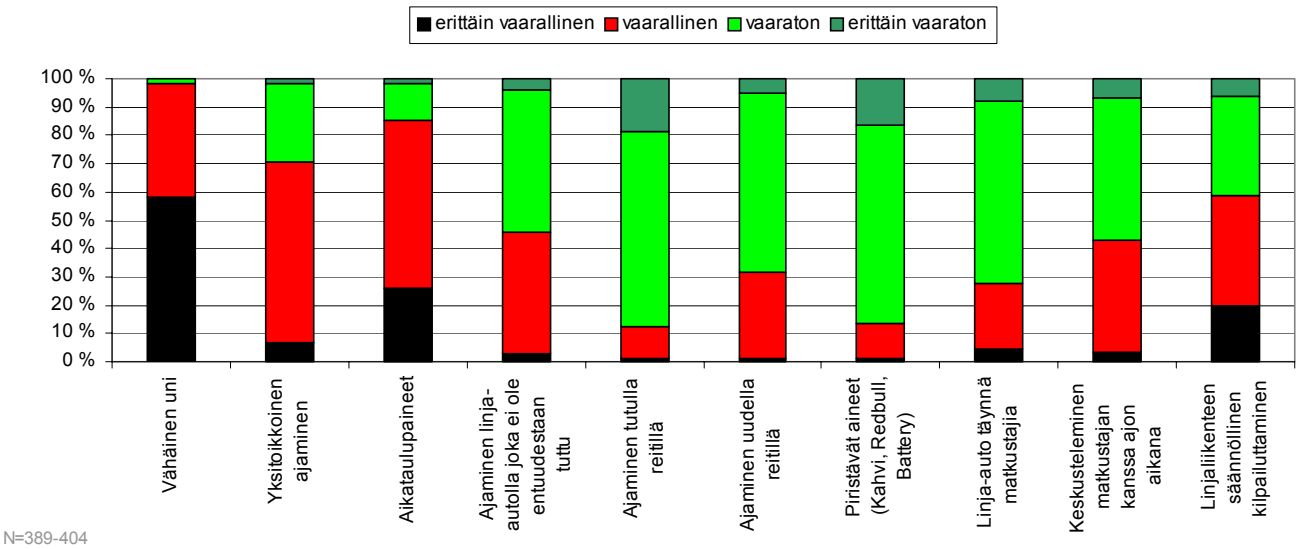
3.8 Ympäristötekijöiden ja olosuhteiden vaikutus

Kuljettajille esitettiin lista asioita ja pyydettiin heitä arvioimaan tekijän merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta neliportaisesti asteikolla erittäin vaarallinen – vaarallinen – vaaraton – erittäin vaaraton. Asteikko pakotti ottamaan kantaa, mutta aiheutti myös sen, että muutamat vastaajista olivat valinneet useamman vaihtoehdon kuvatakseen, ettei asia ole yksiselitteinen.

Vähäinen uni on selkeästi vaarallisin luetelluista tekijöistä. Aikataulupaineet, yksitoikkoinen ajaminen ja linjaliikenteen säännöllinen kilpailuttaminen olivat vastaajien enemmistön mielestä liikenneturvallisuutta vaarantavia tekijöitä.

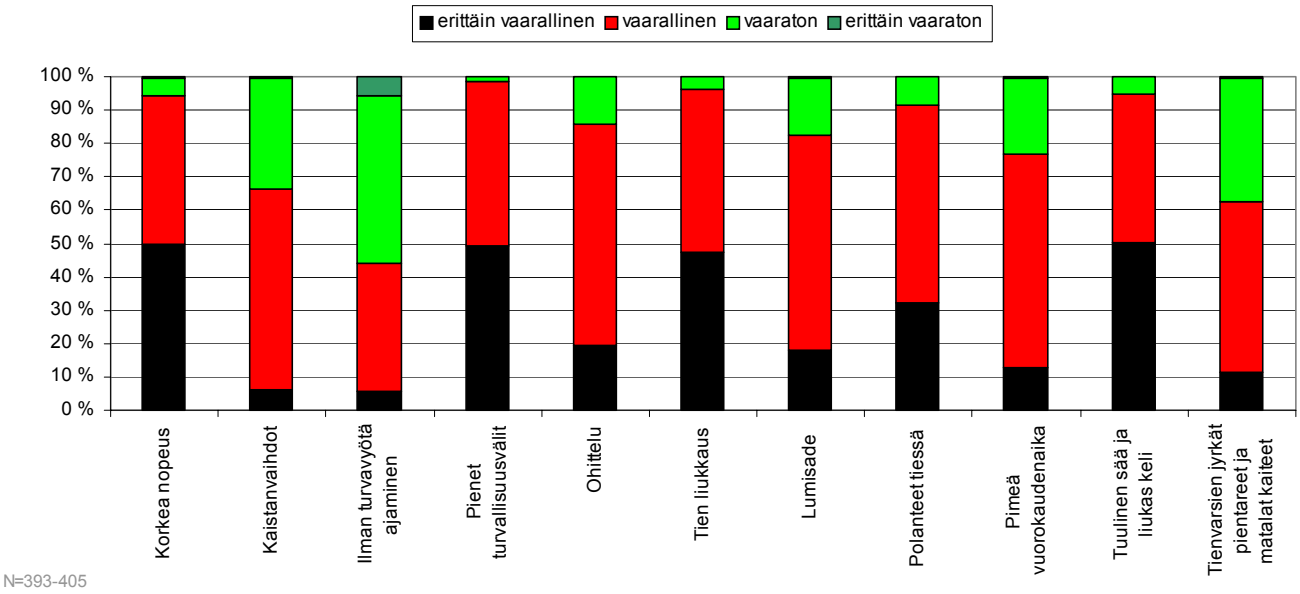
Vapaiden kommenttien perusteella kilpailuttamisen katsotaan vaikuttavan aikatauluihin ja kuljettajien työoloihin (työvuorosuunnittelu, kaluston huolto) eli tätä kautta myös työssä viihtymiseen, jaksamiseen ja asenteeseen. Osa kuljettajista suhtautuu aikataulupaineisiin rennommin ja ajattelee, että aikataulu saadaan seuraavalla kierroksella kiinni. Toisaalta vilkkaimmilla liikennöintialueilla osaa kuljettajista aikataulupaineet tuskastuttavat. Taustalla saattaa olla myös yhdistelmä muista kohtuuttomalta tuntuvista työn vaatimuksista kuten kuljettajan mielestä huonosti suunnitellut työajat, liian pitkä päivittäinen työhön sidonnaisuusaika tai taukojen vähäisyys.

Yksitoikkoinen ajaminen herpaannuttaa keskittymistä ja valppautta sekä johtaa rutiininomaiseen suorittamiseen ja on siksi enempi vaarallista.



Kuva 8. Ajoympäristö- ja taustatekijöiden vaarallisuuden arviointi

Ajo- ja keliolosuhdeotsikon alle listatut tekijät eivät kuvanneet mitään perusolosuhteita ja saivatkin kaikki enemmän vaarallisen kuin vaarattoman arvosanan. Korkea nopeus, pienet turvallisuusvälit, tien liukkaus sekä tuulinen sää ja liukas keli olivat suurimpia riskitekijöitä näiden vaihtoehtojen joukossa.

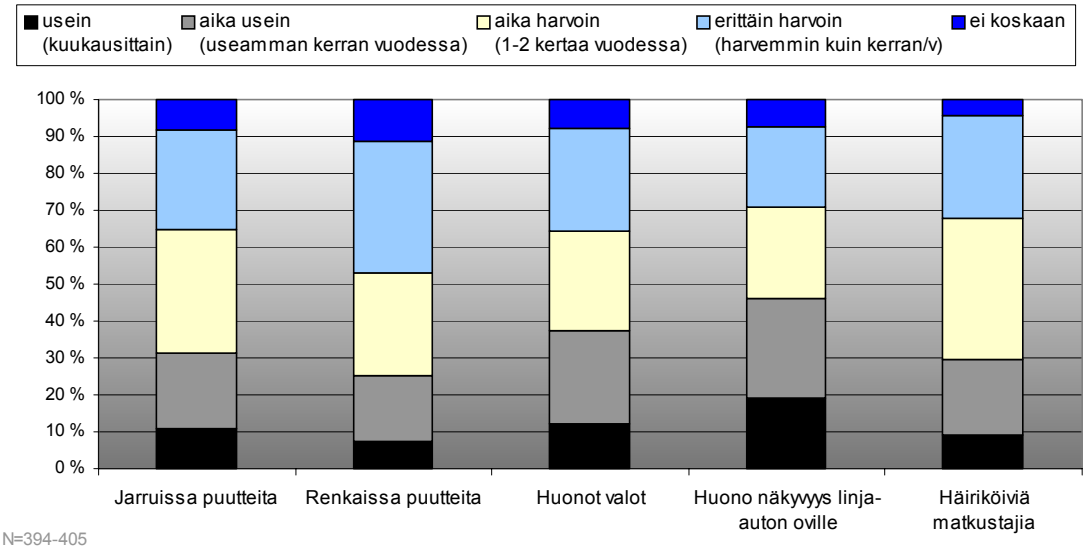


Kuva 9. Ajoon ja keliolosuhteisiin liittyvien tekijöiden vaarallisuuden arviointi

Puutteita kaluston kriittisimmissä tekijöissä ilmeni yleensä harvakseltaan, mutta jarruissa oli kuukausittain puutteita noin 11 %:lla vastaa-

jista, renkaissa 7 %:lla, valoissa 12 %:lla ja näkyvyydessä oville 19 %:lla vastaajista.

Häiriköivät matkustajat otettiin tähän tilanteen useutta kuvaavaan kyselykohtaan. Usein häiriköivien matkustajien kanssa tekemisiin joutui 9 % vastaajista.



Kuva 10. Kaluston puutteiden ja häiriköivien matkustajien yleisyys

Muutamia tämän kysymyksen yhteyteen kirjoitettuja sivuhuomautuksia:

”Kaipaan nastoja!”
”Lähivalot suunnattu liian alas”
”Nykyisten katsastusvaatimusten mukaan autot ovat huonojarruisia, takajarrut tehottomat”.

3.9 Suhtautuminen teknisiin apuvälineisiin ja muutamiin muihin ajatuksiin

Kuljettajia pyydettiin arvioimaan, olisivatko eräät keksinnöt, ajatukset ja uudet tekniikat hyviä tai hyödyllisiä. Vaihtoehtoasteikko oli neliportainen erittäin hyvästä ja hyödyllisestä erittäin huonoon ja haitalliseen. Suurin osa ajatuksista oli valtaosin positiivisia, mutta turvavyön käyttöpakkoon paikallisliikenteessä, nopeusvalvonnan puuttumiskynnyksen alentamiseen (ei sallita minkään tasoista rajoituksen ylitystä) ja linja-auton kuljettajan turvavyön käyttöpakkoon suhtauduttiin torjuvasti.

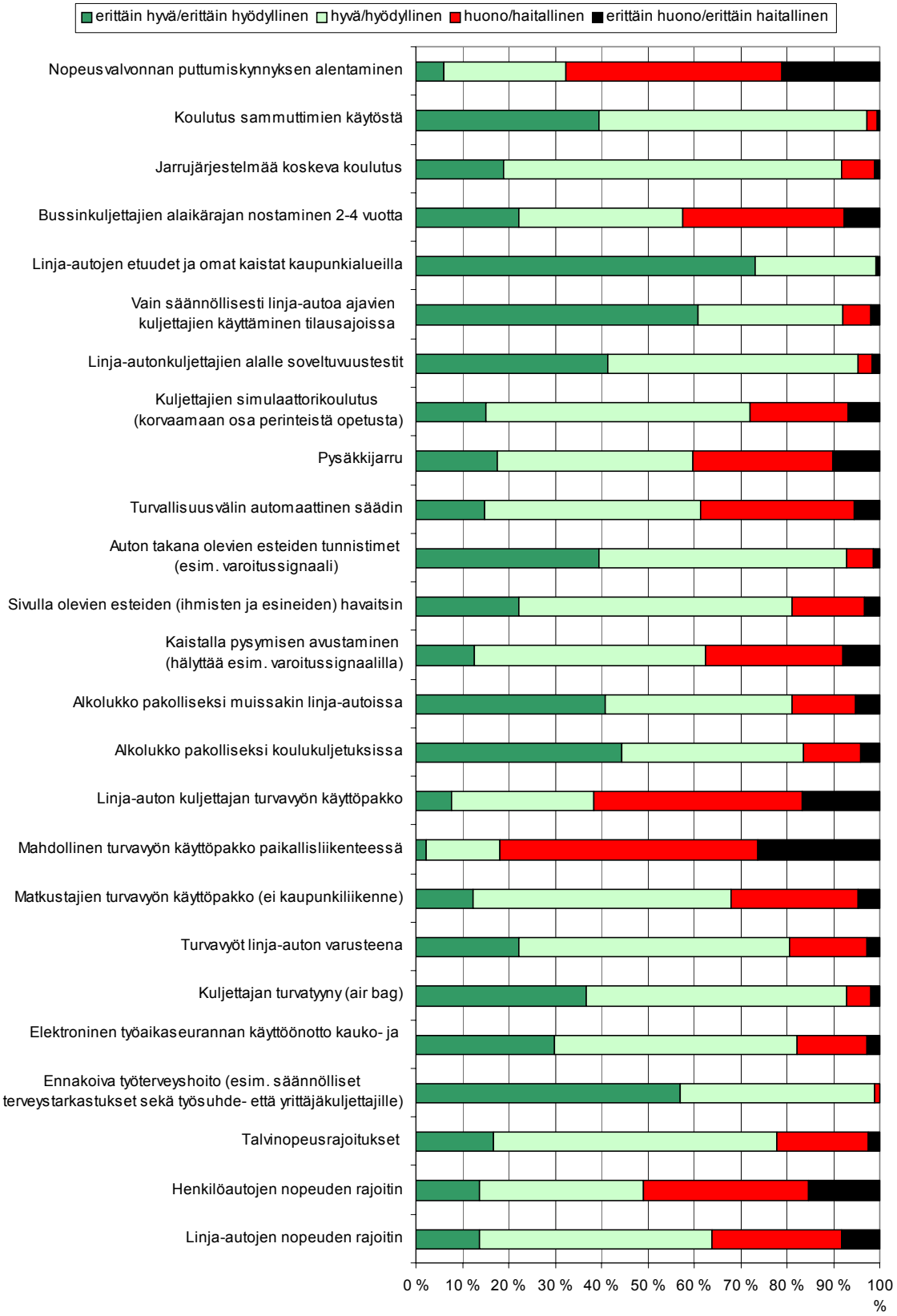
Lähes kahtia mielipiteet jakoi ajatus henkilöautojen nopeudenrajoittimesta. Bussinkuljettajien alaikärajan nostamisajatukseen ei myöskään saatu selkeää kannanottoa puolesta tai vastaan.

Yli 70 % vastaajista piti erittäin hyvinä linja-autojen etuuksia ja omia kaistoja kaupunkialueilla ja yli 60 % vain säännöllisesti linja-autoa ajavien kuljettajien käyttöä tilausajoissa sekä yli 55 % ennakoivaa työterveyshuoltoa. Hyvä-arvosanat mukaan lukien näitä kolmea kannattaa yli 90 % vastaajista.

Linja-autonkuljettajien alalle soveltuvuustesti olisi yli 90 %:n mielestä vähintään hyvä olla olemassa, alkolukot yli 80 % mielestä. Muista teknisistä keksinnöistä auton takana olevien esteiden tunnistimet (esim. varoitussignaali) saivat parhaimman vastaanoton. Kuljettajan turvatyyny nousee myös esille arvosanan erittäin hyvä korkeahkolla osuudella.

Yksi vastaaja oli halunnut painottaa jarrujärjestelmää ja sammuttimien käyttöä koskevan koulutuksen kohdalle että *”Kyllä osataan!”*. Positiivista suhtautumista koulutuksiin, ei siis pidä tulkita niin, että taitoja ei lainkaan jo olisi tai että asiaa ei pidetä tärkeänä.

Pysäkkijarru jakoi tämän vastaajajoukon mielipiteitä lähes kahtia. Toiset pitävät sitä hyvänä ja hyödyllisenä (n 60 %) ja toiset huonona ja haitallisena sen hidastaessa ajoa aikataulujen ollessa kireitä. Yksi myönteisesti suhtautuva on kommentoinut pysäkkijarruarvosanaa hyvä seuraavasti: *”jos vain saadaan toimimaan kuten suunniteltu.”* Linja-autojen nopeudenrajoittimella on pysäkkijarrun kanssa samanlainen mielipidejakauma. Haitallisena pitävien mielestä linja-auton nopeus on rajoittimen takia liian alhainen ohituksiin.



Kuva 11. Erilaisten ajatusten, keksintöjen tai tekniikoiden hyödyllisyyden arviointi

Osa kokee tekniikan lisäämisen myös haitalliseksi ja kaipaa yksinkertaisia, hyväksi havaittuja asioita takaisin. Toisaalta on myös tullut esille, että uusiin asioihin tarvitaan perehdyttämistä ja koulutusta.

”Nykyajan autoissa pimputtaa jo muutenkin liikaa, ei tarvitse yhtään ylimääräistä hälytintä!”

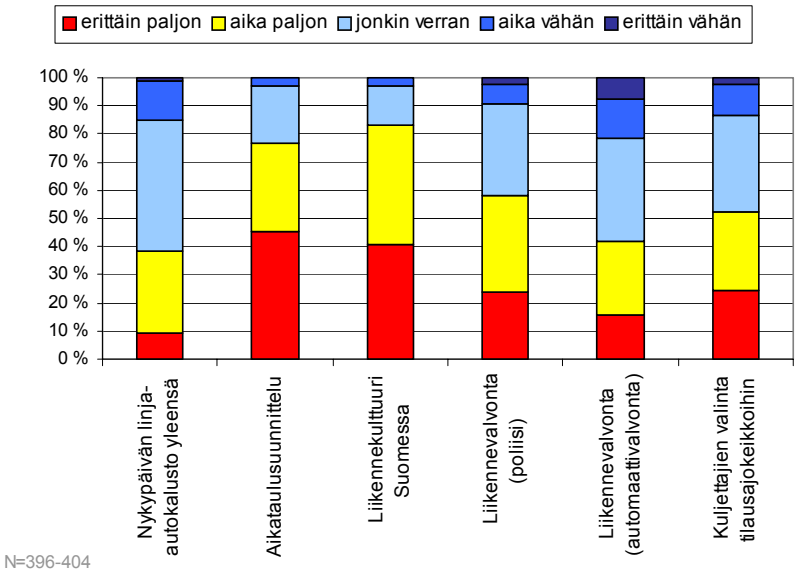
”Uusien autojen tekniikka liian "hienoa". Miksi hylätä vanhat toimivat systeemit.”

3.10 Kehittämiskohteita?

3.10.1 Arviot kehittämistarpeista

Kuljettajia pyydettiin arvioimaan kuinka paljon esitetyissä asioissa on kehittämisen ja parantamisen varaa. Asteikko oli viisiportainen arvosanasta erittäin paljon arvosanaan erittäin vähän.

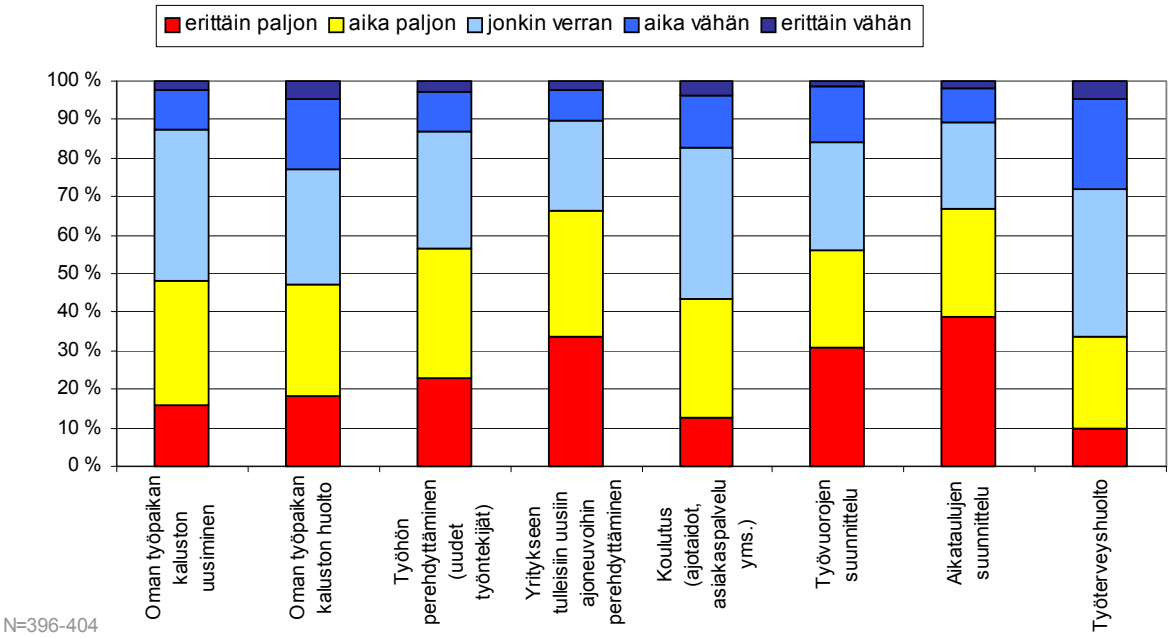
Yleisten asioiden kohdalla eniten kehitettävää on aikataulusuunnittelussa sekä Suomen liikennekulttuurissa. Yleinen asennoituminen ja liikennekurin puuttuminen on noussut esille muissakin kyselyn kohdissa. Lisäksi liikenteessä tuntuu olevan erilaisia vastakkainasetteluja kuten linja-autot–henkilöautot, muut kuljettajat–iäkkäät kuljettajat, mieskuljettajat–naiskuljettajat, autoliikenne–kevyt liikenne ja jopa linja-autonkuljettaja–matkustaja. Toiset ovat haitaksi toisten toiminnalle.



Kuva 12. Yleisten asioiden kehittämistarve

Oman työpaikan suhteen on kehitettävää eniten aikataulujen suunnittelussa, yritykseen tulleisiin uusiin ajoneuvoihin perehdyttämisessä ja työvuorojen suunnittelussa. Työhön perehdyttäminen yltää myös yli 50 %:n arviointituloksilla erittäin tai aika paljon kehittämistä tarvitsevien asioiden joukkoon.

Kuten muissakin kysymyksissä, joihinkin tilanteisiin ei välttämättä ole sopivaa vastausta valittavana. Eräs kuljettaja on kommentoinut kohtaa yritykseen tulleisiin uusiin ajoneuvoihin perehdyttäminen näin: *”Mitä ne on, koska niitä on tullut? Viimeksi ajoin uudella autolla 1984 edellisellä isännällä”.*

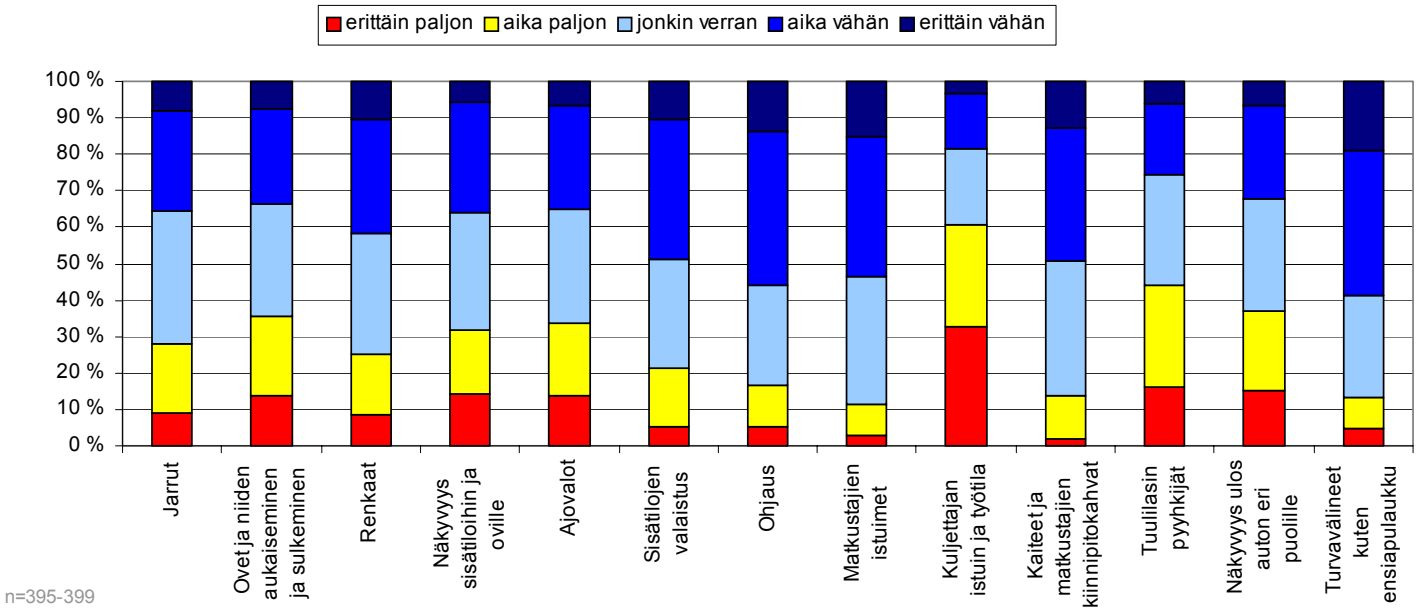


Kuva 13. Kehittämisen varaa oman työpaikan asioissa

Kaluston voidaan tulkita olevan vastausten perusteella kohtalaisen hyvällä tasolla. Kuljettajan istuimen ja työtilan kehittäminen ovat saaneet kuljettajilta eniten merkintöjä. Matkustajien istuimissa ei koeta olevan kehittämistarvetta juuri lainkaan, mutta toisaalta niiden kanssa kuljettajat itse ovat vähiten suoranaisessa tekemisessä.

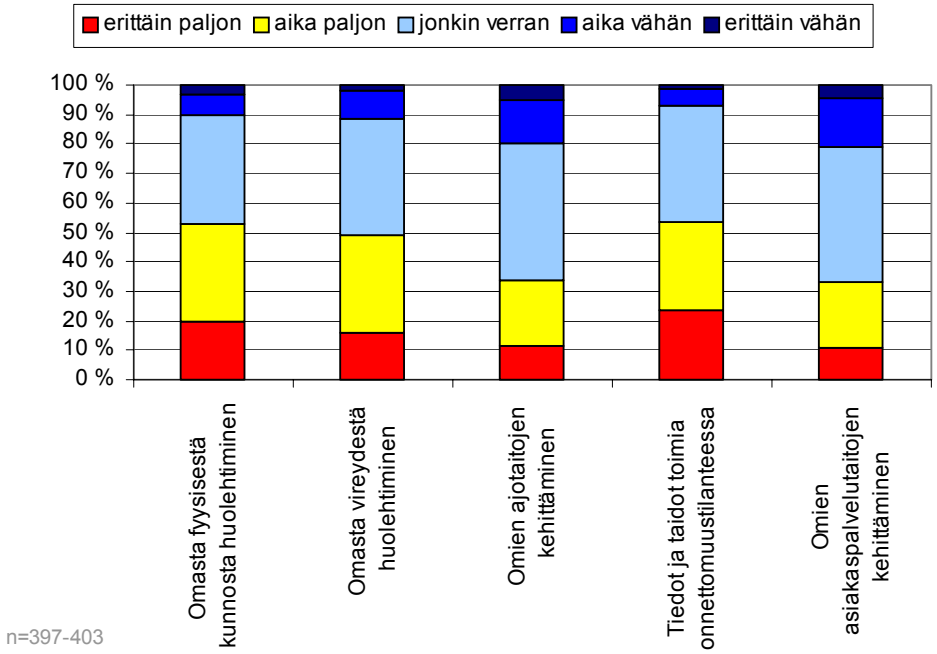
Esimerkiksi linja-autojen jarrut ja ohjaus eivät nouse mitenkään esille. Sen sijaan paljon pienempi yksityiskohta kuten tuulilasinpyyhkijät tarvitsevat kuljettajien mielestä enemmän parantamista.

Yhden kuljettajan mielestä uusissa autoissa näkyvyys ulos on huonompi kuin monissa vanhoissa. ”*Ulkonäkökysymyksiä on otettu huomioon enemmän kuin kuljettajan esteetöntä näkyvyyttä”*



Kuva 14. Kehittämisen varaa käytössä olevassa kalustossa

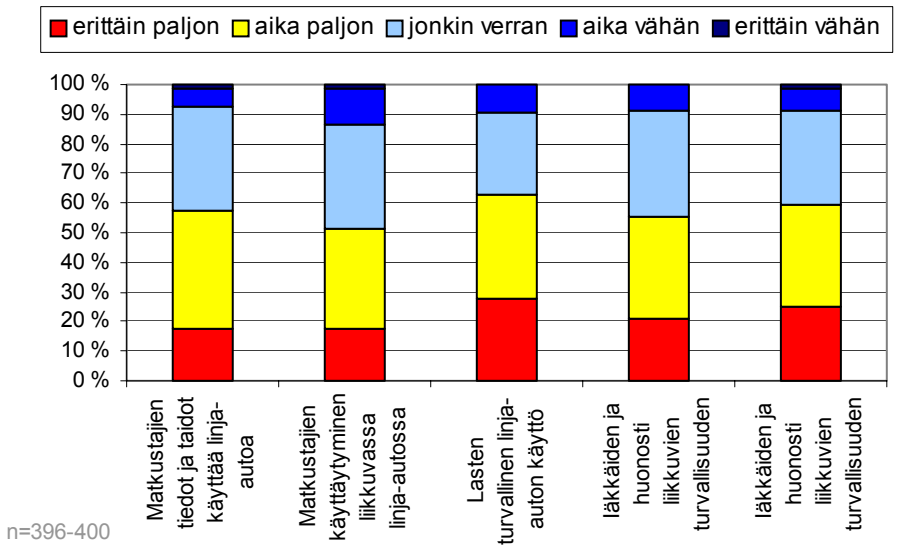
Omassa fyysisessä kunnossa, vireydestä huolehtimisessa sekä onnettomuustilannetiedoissa ja -taidoissa oli enemmän kehittämistä kuin ajotaidoissa tai asiakaspalvelutaidoissa.



Kuva 15. Kehittämisen varaa kuljettajan omissa ominaisuuksissa

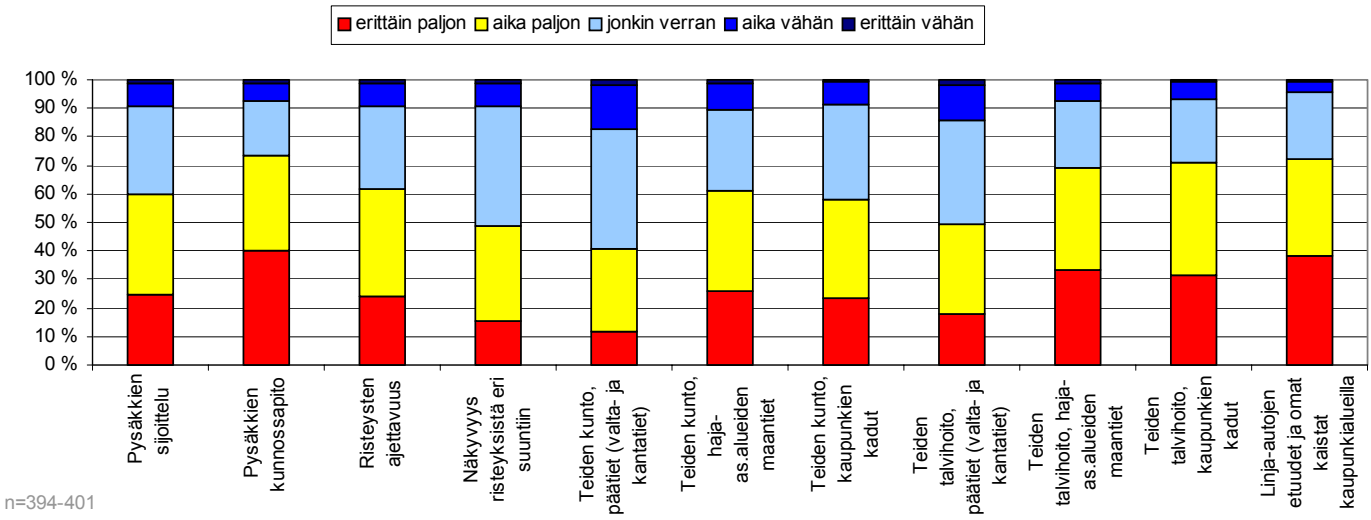
Joukkoliikenteen käytön osaaminen on aihe, jota ei varmasti ole paljon pohdiskeltu ääneen. Tiedänkö itse matkustajana, mikä olisi oikea aika painaa pysähtyy –nappia, ja turvallisin tai suositeltavin ajankohta nousta seisomaan autosta nousemista varten? Missä kohtaa pysäkkiä tulisi seistä linja-auton ajaessa pysäkkisyvennykseen? Ne taitavat olla asioita, joita ei ole missään kerrottu, vaan ne opitaan seuraamalla muiden matkustajien käyttäytymistä tai lapsi vanhemmalta. Toisaalta julkisen liikenteen käytön tulisi olla helppoa ja vaivatonta ja järjestelyjen ohjata matkustajat toimimaan oikein. Linja-autonkuljettajien vastauksista on havaittavissa, että matkustajavalistus olisi kuitenkin tarpeellista.

Osassa autoissa ovien sulkeutuminen on automaattista. Poistumistilanteeseen liittyen osa kuljettajista toteaa vapaissa kommenteissa, että olisi turvallisin istua kunnes auto on pysähtynyt. Muutamien mielestä osa matkustajista ”hidastelee” ja juuri hitaasti poistuvat ovat riskissä jäädä oven väliin, erityisesti jos automatiikka sulkee ovet. Vapaissa kommenteissa korostuu myös kiire – molemmilla osapuolilla.



Kuva 16. Kehittämisen varaa matkustajien tiedoissa ja taidoissa

Liikenneympäristön suhteen parantamista on talviaikaan eli teiden talvihoidossa yleensä ja pysäkkien kunnossapidossa. Teiden kunnossa on vähiten kehitettävää pääteillä ja eniten haja-asutusalueiden maanteillä. Kaupunkien katujen kunnon parantamistarve on arvioitu lähes yhtä suureksi.



Kuva 17. Kehittämisen varaa liikenneympäristössä

3.10.2 Joukkoliikenne-etuuksia ja -kaistoja?

Kehittämiskohteita kartoittaneen kysymyssarjan lopussa tiedusteltiin, missä linja-autonetuuksia/omia kaistoja tarvittaisiin ja missä kohteissa niillä olisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta olennaisesti parantavaa merkitystä. Kysymykseen oli vastannut 136 kuljettajaa. Tämän tutkimuksen puitteissa ei ollut mahdollisuutta analysoida tarkemmin mainittujen kohteiden tilannetta ja tarvetta joukkoliikenteen sujuvoittamiseen. Osa kohteista lienee kuitenkin tiedossa kohdekaupungeissa ongelmallisina paikkoina. Tutkimuksen otantatavan vuoksi otoksessa korostuvat suurempien vastaajayritysten liikennöintialueet.

Yleistä bussikaistoista ja etuuksista

Moni vastaajista oli kirjannut yleisellä tasolla bussikaistoja ja etuuksia tarvittavan kaupungissa, kooltaan suurimmissa kaupungeissa ja/tai kaupunkien keskustoissa, sisääntuloissa ja ruuhkapaikoissa (19 mainintaa). Lisäksi bussikaistojen valvonta mainittiin useissa vastauksissa (4). Niiden väärinkäyttöä esiintyy. Valvontaan liittyviä mainintoja on lisää otsikon ”pääkaupunkiseutu” alla. Pääkaupunkiseudulla bussikaistojen valvonta onkin ollut keskustelun ja kehittämisen kohteena. Muutamissa kommenteissa mainittiin yksityiskohtaisempana asiana liikennevaloetuudet ja joissain paikoin valojen tarkoituksenmukaisuus hiljaisina aikoina (3). Pysäkkien jälkeen kaivataan myös kiihdytyskaistaa (2) erityisesti, jos kyseessä on vilkas liikenne ja maantienopeudet.

”Yleisesti: omat kaistat + etuisuudet vähentävät "aikataulupaineita", vähentävät oleellisesti kaistanvaihtoja, kaistalla kulku sujuu "bussi-

rytmikkäästi" ilman sinne tänne meneviä yksityisautoja - eli ei yllättäviä tilanteita kovin paljon. Auttavat kaikkialla kaupunkiliikenteessä, kunhan niitä myös valvotaan tehokkaasti."

"Yleisesti ne paikat missä lähestytään (tai poistutaan) kaupungin keskustaa, sekä muu liikenne huomioon ottaen bussikaista on järkevä ja tarkoituksenmukainen"

Esimerkkejä vastauksista

"Kaikissa kaupungeissa pitäisi olla kuten Tampereella"

"Tarvittaisiin enemmän 60 km/h nopeusrajoituksia ja lisää bussikaistoja"

"Lähinnä voisi parantaa olemassa olevien bussikaistojen valvontaa"

"Monen kaupungin sisääntulot"

"Kaupungeissa linja-autojen parkkipaikat"

"Yleensä kaupunkien keskustat"

"Kaupunkiliikenteessä omat kaistat (oppia Tukholmasta)"

"Ruuhka-ajat kaupungeissa"

"Yksityisautot pois bussikaistoilta ruuhkapaikoissa eteneminen olisi sujuvampaa"

"Suurissa kaupungeissa"

"Joukkoliikennekaistat, enemmän ja tarkkailu"

"Taajamat ruuhka-aikoina"

"Bussikaistojen lisääminen suurissa kaupungeissa sekä niiden muuttaminen kokoaikaisiksi vain busseille tarkoitetuiksi kaistoiksi"

"Isojen taajamien tulo- ja poistumisteillä, varsinkin ruuhka-aikana, mutta mikäli viranomaisilla ei ole resursseja poistaa sinne kuulumattomia, oma kaista vain lisää linja-autonkuljettajan stressiä."

"Kuljetussuoritteeseen nähden kaistoja ja etuoikeuksia lisää samoin oikeuksien valvontaa pysäkkikaistoihin "

"Isoissa kaupungeissa ja ennen kaikkea tiettyinä vuorokaudenaikoina (aamu- ja iltapäiväruuhkat)"

"Yleisesti liikennevaloetuuksia (pidempää vihreätä jne.)"

"Monissa liikennevaloristeyksissä linja-autot joutuvat odottamaan, kun eivät pysäkillä käytyään ehdi ajaa anturoille henkilöautojen mukana"

"Liikennevalojen tarkoituksenmukaisuus varsinkin hiljaisina aikoina"

"Oikealle kääntyville liikennevalot."

"Ohittavia kaistoja lisää.

"Kaupunkialueella, vilkkaasti liikennöidyillä teillä. Myös kiihdytyskaistat pysäkiltä lähdettäessä alueilla, missä on maantienopeudet"

"Pysäkin jälkeen kiihdytyskaista jonkin matkaa"

Pääkaupunkiseutu

Pääkaupunkiseutu kokonaisuudessaan, Helsinki ja sen sisään- ja ulostuloväylät saivat useita mainintoja bussikaistojen ja -etuuksien tarpeesta (16 mainintaa). Lisäksi osa totesi kaistoja jo olevan aika hyvin, mutta valvonta on puutteellista (9), mm. Mannerheimintiellä mainitaan olevan runsaasti henkilöautoja. Oli myös nimetty paikkoja, jossa kameravalvontaa tarvittaisiin (3).

Esimerkkejä yleisistä maininnoista:

”Pääkaupunkiseudulla”

”Pääkaupunkiseudulle lisää ja tehokkaampaa valvontaa”

”Helsinki ympäristökaupunkeineen”

”Koko Helsingin ja Vantaan alueella”

”Helsingissä kaikilla ulosmenoväylillä. Keskustassa väärinpysäköityjen autojen poishinaaminen.”

”Helsingin pääväylät. Liikennemerkit ovat jo, mutta ajoratojakin pitäisi korjata ennen kuin autoja suurennetaan ja liikennetiheyttä lisätään isoilla autoilla (LA). La-kaistojen ja pysäkkien olemassa olon kunnioittaminen ja valvonta.”

”Helsingin keskustasta ulosvievät väylät ja valvontaa, on muuten auttanut. Valvontaa on lisättävä ja katujen kunnossapitoa parannettava, kaikki kuopat ja kaivot ovat bussikaistoilla”

”Helsinki, kaikki sisääntuloväylät ja keskusta”

”Ulosmenoteille Helsinkiin pääkaupunkiseudun kehäteillä ja pitemmältä matkalta Helsingin sisään- ja ulostuloväylillä.”

”Niitä on jo hyvin Helsingissä, valvontaa riittävästi”

”Olemassa jo olevien linja-autokaistojen määrä jo hyvä, valvonta puutteellinen, monia sinne ei kuuluvia! Tekevät etuuksista hyödyttömiä!!! Samoin liikennevaloajoitukset, päin per…! Hidastaa ajoa! Joukkoliikenteelle esteetön liikennevalojärjestelmä.”

”Riittäisi kun saisi yksityisautot pois bussikaistoilta (teho) valvonta muuallekin kuin sisääntuloväylien alkuun.”

”Mannerheimintie Helsinki, Hämeentie Helsinki, vaikka kaistat ovat, valvonta puuttuu - kaistalla runsaasti henkilöautoilijoita”

”Ei uusia kaistoja vaan henkilöautot noudattamaan liikennesääntöjä, poliisivalvonta, kameravalvonta”

”Enemmän aamu- ja iltaruuhkiin uutta kameravalvontaa poliisin taholta, Tilkanmäkeen, Ruskeasuonristeys, Tullinpuomi, Nordesköldinkatu ja Manskun risteys, Mäkelänriteen koulunmäki yms. Lahdentien loppu meno- ja paluu kaupunkiin”

Seuraavassa on linja-autonkuljettajien mainintoja Helsingin, koko pääkaupunkiseudun ja myös pitemmän matkan runkoyhteyksien tarpeellisista joukkoliikenne-etuuskohteista

”Vihdintie, Konala. Valimotie, Tammisto.”

”Helsinki Hankotie, Espoo-Kirkkonummi”

”Lapinmäentie, Munkkivuori Helsingissä”
”Helsinki Teollisuuskatu”
”Helsinki, Hakamäentie/ Mannerheimintie/ Pohj.+Etelä-Esplanadi yms.”
”Mannerheimintie, Hämeentie, Helsinki”
”Helsinki, Ruoholahden silta kaupungista ulospäin”

”Konalantiellä otettiin turhaan yksi autokaista pois pyöräilijöitä varten. Vuoden aikana hyvä jos siellä kaksi polkupyörää on näkynyt.”

”Länsiväylä, Hangontie+risteykset
”Länsiväylän jatko KT 51 välillä Kivenlahti-Kirkkonummi”

”Helsinki-Porvoo, kehä III asti, bussikaista itäkeskuksesta ohi Itäväylää myöten”
”Linja-autokaistoja Helsinki-Porvoo välille. Kaukoliikenne pois Itäkeskuksesta itäväylälle. Kyseiselle välille lisää ajoaikaa, tunti ei riitä. No-

peusrajoituksissa tarkistamisen/nostamisen varaa (80 km/h)."

"Helsinki-Tampere-Turku, mahdollisesti myös muualle"

"Helsinki-Vantaa Vihdintie, Hämeenlinnanväylä"

"Hämeenlinnantie Helsinki-Vantaa pysäkiltä vaikea polkea 0-tilassa olevaa bussia 80 km/h liikkuvien sekaan."
"Hämeentie/Helsinki, Mannerheimintie/Helsinki, vihreä aalto"

"Itäväylä, Helsinki varsinkin sisäänajo Naurissaari itään päin. Hämeenlinnanväylä , Helsinki pysäkeiltä ulos ajo Vantaalle päin, varsinkin Maununneva"

"Oma kaista välille Itäkeskus-kehä kolmosen pää"

"Ykkös- ja kolmoskehäteillä"

"Kehä 3, Hämeenlinnantie, Vantaa, Hki, Espoo"
"Kehä III, koko matka samalla lailla kuin kehä I"
"Kehä III, Vantaalla"

"Kehä1, Espoo-Helsinki, koko matkalle bussikaistat"
"Kehätiet yms. Rampilta tullessa pidemmät bussikaistat"
"Hämeenlinnanväylä (3-tie) Hki, Ruskeasuo -> kehä III välille olisi tarvetta saada bussikaistat koko matkalle"

"Vantaan ja Helsingin kaupungin tulisi ottaa oppia Espoosta. Länsiväylä on toimiva bussikaistoineen. Hämeenlinnantiestä ei voi sanoa samaa. Hämeenlinnantie tarvitsee ehdottomasti bussikaistan kehä III – Ruskeasuolle"

"Vihdintie Vantaa/Helsinki, Lahdentie Vantaa/Helsinki"

"Viiikintie, välillä Viilarintie-Latokartanon risteys! (ajosuunnassa) Helppo olisi tehdä kun pellosta ottaisi tarvittavan tilan käyttöön!"

"Ruskeasuolta Vihdintie 3 kaistaiseksi Rajatorpantielle asti"

"Espoossa ihan riittävästi, ehkä joihinkin risteyksiin"

"Finnoontie, Espoo"

Oulu

Ouluun toivotaan yleisesti enemmän bussikaistoja ja keskustaan joukkoliikennekatua sekä muita etuuksia (15 mainintaa). Yksityiskohtaisemmin on kohteina nimetty Kajaanintie/Raksila (12), Limingantie/Limingantulli (9), Saaristonkatu (7) sekä Tuiran sillat (5) ja Ratakatu (3).

Esimerkkejä kohteista:

"Keskusta, Oulu"

"Joukkoliikennekatu, Oulu"

"Keskustan läpi ajettavuus yleensä, Oulu"

"Oulun kaupungin keskusta sekä kaupunkiin tulevat lähikadut. Ouluun tuleva joukkoliikennekatu on väärä katu, risteyksissä tulee olemaan hirvittävät ruuhkat."

"Oulun kaupungissa yleensä bussikaistoja liian vähän"

"Ouluun voisi saada lisää, jouduttaisi "ruuhkapiikkeinä""

"Kaupungin keskustaan enemmän, joukkoliikennekaistoja Ouluun"

"1. Kainuuntien ylitys, Kaukovainiolta tullessa lisää kaistoja. 2. Raksilan markettien pysäkille/pysäkiltä pääsy vaikeaa ruuhkassa. 3. Erkkolasta tullessa Kastelliin lisää kaistoja"

"Keskusta-Tuira, Oulu"

"Isokatu, Oulu"

"Kajaanintie (Oulu, Raksila)

"Kajaanintie, Ratakatu, Saaristonkatu, Limingantulli/OULU"

”Kajaanintie, Saaristonkatu, Ratakatu, Linnankatu, Oulu”

”Kajaanintie-Välkkylä väli, Oulu, bussikaista”

”Kajaanitie välillä Kastellinhäkki-Raksila (Oulu)”

”Limingantie (Oulu-Limingantulli)”

”Limingantulli, Oulu”

”Limingantulli, Oulu, Raksila, Oulu”

”Lintulammentie Oulu”

”Ratakatu, Oulu ”

”Raksila, Kajaanintie, Oulu”

”Oulu, Tuiran sillat, Saaristonkatu”

”Saaristonkatu ja Tuiran sillat Oulussa”

”Saaristonkatu Oulu, kaistat! Kanaanintie Oulu, joku parannus! Kajaanintiellä (3.4 km) seitsemät liikennevalot! Kun käyt pysäkillä olet aina punaisissa valoissa! Ei vihreää aaltoa linja-autoille eikä omia kaistoja! Hidas pätkä ajettavaksi!”

”Oulun keskustan alueella, Saaristonkatu-Isokatu-Merikosken sillat”

”OYS:n pihalta oma kaista Kajaanintielle, Oulu”

”Vilkkaimmat tieosuudet, Oulu, Tulliväylän risteys, Limingantulli, Raksila”

Muita paikkakuntia

Lopuissa vastauksissa mainitaan ohituskaistatarpeita ja kaupunkien keskustojen etuustarpeita.

”Vilkasliikenteisillä teillä liikenteeseen pääsyä helpotettava, tie 67 väli Seinäjoki-Ilmajoki”

”Pori-Kankaanpää ohituskaistojen teko”

”Maanteille ohituskaistoja”
”Kaupunkeihin sisääntuloreitit esim. 9-tie . Luhtaantien bussikaista aina Raholaan asti. (Tampere)”

”Tampereella bussikaistoja on, lisää valvontaa niiden väärään käyttöön”

”Tampereen sisääntuloteillä esim. Teiskontie keskussairaalan kohta, Tampereen keskustaan Hämeenkadulle kääntyvien kaistoja ja pysäkkilevennyksiä vaikka jalankulkijoiden kustannuksella. Eihän kukaan valita kesällä puoli jalkakäytävää tukkivista olutterasseistakaan.”

”Turku keskusta ja Ratapihakatu”

”Henkilöautot pois Turun keskustasta”

”Puijonkatu, Kuopio”

”Seinäjoki, joka osa-alueella!”

”Esim. Joensuussa isojen teiden tuloväylät ns. keskustapysäkeille asti (Kuopiontie-Siltakatu/Kajaanintie-Siltakatu jne.)”

”Ja lisalmessa kaivattaisiin täydellinen liikennevalo-ohjauksen uusiminen ts. joitakin valoja pois kokonaan ja jäljelle jäävät toimimaan järkevästi”

”Ohituskaistoja lisää, vt 3 Parkano-Vaasa”

”Linja-autoasemalle tultaessa ja lähtiessä”

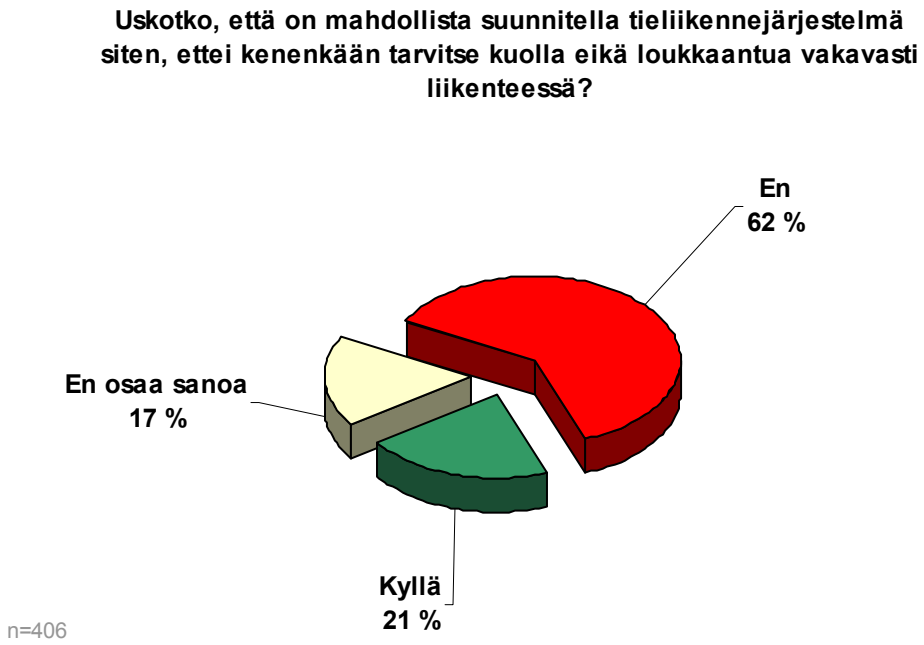
”Porvoon torilta Helsingin linja-autoasemalle, Porvoossakin jos on tilaa”

”Kemin kaupunki, Lapintien ja Sauvonväylän risteys”

”Lapin kaupungeissa pärjää nykyisillä etuuksilla”

3.11 Visio

Kuljettajilta kysyttiin olisiko mahdollista suunnitella tieliikennejärjestelmä siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Kyseessä on valtioneuvoston hyväksymä turvallisuusvisio. Visiota ei kuljettajille sen enempää selitetty. Sellaisenaan kuultuna 62 % vastaajista ei uskonut siihen ja 21 % uskoi.



Kuva 18. Turvallisuusvision uskottavuus

Muutama kuljettaja oli kommentoinut visioasiaa lomakkeen reunaan. Ei-vastaajien kommentteja:

" Ihminen on heikko ja tekniikka pettää"

"Aina löytyy sellaisia ihmisiä, jotka eivät halua noudattaa sovittuja asioita"

"...mutta aika paljon voidaan estää onnettomuuksia"

"Muutoksen pitää lähteä ihmisten asenteiden muutoksesta, eivätkä ne muutu vain tieliikennejärjestelmää kehittämällä"

"Aina on olemassa inhimillinen tekijä."

Yhden kyllä-vastaajan kommentti

"...mutta se ei tule koskaan toteutumaan. Liian kallis?"

3.12 Syitä onnettomuuksille ja muita vapaita kommentteja

3.12.1 Yleistä

Kyselyn viimeisellä sivulla kysyttiin kuljettajilta ilman valmiita vastausvaihtoehtoja mikä heidän mielestään on syynä

- linja-autojen ja kevyen liikenteen (jalankulkijat ja pyöräilijät) välisiin onnettomuuksiin ja onnettomuuksien vaaratilanteisiin (352 vastausta)
- linja-autojen ja muiden moottoriajoneuvojen välisiin onnettomuuksiin ja onnettomuuksien vaaratilanteisiin (332 vastausta)
- matkustajille autossa tai siihen nousemissa ja sieltä poistumisessa sattuviin kolhuihin tai onnettomuuksiin (331 vastausta)
- ja lopuksi mieleen tulevia jotain muita liikenneturvallisuuteen liittyviä kehittämisideoita tai toimenpiteitä, joita haluttaisiin toteuttaa (231 vastausta)

Vastausten painottumista on jäljempänä pyritty havainnollistamaan karkealla aihepiiriluokittelulla. Lisäksi on otettu suoria lainauksia kuljettajien erilaisista kommenteista. Ne havainnollistavat aihepiireiksi tiivistettyjä vastauksia, mutta myös sitä, että kuljettajilla on erilaisia mielipiteitä.

Vastauksissa painottuvat valtaosin toisen osapuolen tekemiset, eivätkä niinkään mahdolliset linja-auto-osapuolen aiheuttamat onnettomuuden ja vaaratilanteen syyt. Vaikka vastapuoli useimmiten kuljettajien mielestä toimii jotenkin väärin, on tässä analysoinnissa pyritty nostamaan esille myös niitä mielipiteitä, jotka koskevat linja-auto-alaa ja sen kehittämistä entistä turvallisemmaksi.

3.12.2 Kevyt liikenne ja linja-autoliikenne

Arviolta kahdessa kolmasosassa vastauksia oli kirjattu pelkästään vastapuoleen tai hänen toimintaansa liittyviä syitä ja yhden kolmasosan vastauksiin oli kirjattu myös linja-autosta tai linja-autonkuljettajasta johtuvia syitä.

Kevyen liikenteen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syyt voidaan jakaa seuraaviksi vastausryhmiksi

1. Kevyen liikenteen asenne ja liikennekäyttäytyminen
2. Linja-autokaluston puutteet
3. Linja-autokuljettajien liikennekäyttäytyminen ja sen taustavaikuttajat

Suurimmaksi vastausryhmäksi voidaan erottaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asenne ja liikennekäyttäytyminen seuraavilla avainsanoilla.

- Huolimattomuus
- Piittaamattomuus, välinpitämättömyys, varomattomuus
- Kiire, ”kyllä tuosta vielä ehtii” -asenne
- Kyvyttömyys ymmärtää raskaan liikenteen ominaisuuksia (pysähtymismatkat, katvealueet) ja liika luottaminen, että ammattikuljettajat huomaavat kaiken ja pysähtyvät kyllä
- Sääntöjen vastainen toiminta, omat säännöt (päin punaisia kävely ja ajaminen, tien ylitykset mistä vain)
- Väärä tilannenopeus, pyöräilijöiden kova vauhti tulemisessa risteämiskohtiin
- Itsekeskeisyys
- Päihtymys
- Näkymättömyys pimeällä; heijastinten puute, tummat vaatteet, pyöräilijöiden valaisimien puute

Linja-autokalustoon liittyviä onnettomuuden taustavaikuttajia:

- Huono näkyvyys kuljettajan paikalta autojen sivuille, etuviistoon ja takaviistoon ja erityisesti oikealle käännyttäessä
- Näkyvyyttä rajoittavat kaluston rakenteet kuten esim. pilarit, peilit ja ovikarmit, huonot peilit, korkeat sivuikkunat
- Kuolleet kulmat
- Peilien katvealueet
- Huonot valot

- Huonot renkaat talvikeleille, ei nastarenkaita (olisivat liukkaalla paremmat)

Linja-autonkuljettajan toiminta:

- Havaintovirheet, arviointivirheet
- Tarkkaavaisuuden, keskittymisen puute
- Ennakoinnin puute
- Kiire, aikataulut
- Väsymys, stressi
- Kokemattomuus
- Väärä tilannenopeus

Pimeys ja liukkaus ovat riskejä lisääviä olosuhdetekijöitä.

Liikenneympäristöön liittyviä asioita tuli esille yksittäisissä kommenteissa.

- Vilkasliikenteisten risteysten suuri määrä
- Katveet ja näköesteet (katusuunnittelu)
- Linja-autokaistojen eriyttäminen muulta liikenteeltä
- Kääntyvälle linja-autolle ja kevyelle liikenteelle palaa vihreä yhtä aikaa (huom. katveet), oikealle kääntyminen erityisesti, toivotaan eri vaiheita suoraan menevälle kevyelle ja kääntyvälle ajoneuvoliikenteelle
- Teiden riittämätön valaistus, häikäisevä valaistus
- Näköesteet
- Kevyt liikenne erotettava raskaasta liikenteestä, liian vähän kevyen liikenteen väyliä, pyörätiet erilleen autoliikenteestä, keskustoihin pyörille omat kulkureitit (Helsingissä pyöräteiden vähyys keskustan tuntumassa (esim. Hämeentie, pyöräilijä vaaraksi itselleen ja muille))
- Ihmisten ohjautuminen/kulkeminen aukioilla ja terminaalialueilla (esim. Helsingin Rautatientorilla vaaratilanteita paljon)

Muutama konkreettinen kehittämisehdotus:

- Jalankulkijoiden ohjaus turvallisiin ylityspaikkoihin: kaiteet/verkot. Pysäytysviivat myös jalankulkijoille ennen suo-

jatietä kauemmas ajoradasta. Pysäkeille maalattavat varoalueet, saadaan matkustajat pois kivetyksen reunasta.

– Tilapäisten järjestelyjen toteutukseen kiinnitettävä paljon enemmän huomioita (tietyömaa tukkii usein kevyen liikenteen väylän täysin)

Yleisenä ongelman on se, että toista osapuolta ei kommenttien mukaan ymmärretä ja ajatellaan liikaa omaa kulkemista.

”Ajaessa huomaa että jalankulkijat enemmän mutta myös muu liikenne ajaa liikaa omien sääntöjen mukaan ja varsinkin kaupungissa ihmiset juoksee mistä vaan bussin/auton eteen. Kaikki ajattelee liian paljon itseään.”

”Bussikuljettaja ei koskaan aja polkupyörällä tai ei koskaan kävele. Vastaavasti jalankulkija tai pyöräilijä ei kuvittele, miten auto toimii, mikä autossa on vaikea katsoa.”

”Havaintovirheet, väärät arviot osapuolten välillä toisen liikkumisesta.”

”Itse olen vielä aloittelija bussikuskina, mutta mielestäni kuskien tarkkaavaisuudessa on parantamisen varaa. Myös jalankulkijoiden ja varsinkin pyöräilijöiden tulisi katsoa peiliin. Pyöräilijöillä liian suuri tilannenopeus eikä paljon sivuille vilkaista. Nykyinen "elämänmeno" saa aikaan tällaista.”

”Linja-autonkuljettajat yleensä selvillä liikennesäännöistä, kevyt liikenne EI! Ristiriitatilanteita, kun ei osaa olettaa vastapuolen käyttäytymistä!”

”Suomalaisten asenne: minä ensin, minä olen oikeassa”

Seuraavassa on muutamia kuljettajiin itseensä, kalustoon, jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin liittyviä kommentteja. Eri liikenneosapuolten ”omista oikeuksista kiinni pitäminen” tulee esille monissa kyselyn kohdissa. Esim. jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden voisi kuljettajan mielestä olla helpompi joustaa, toisaalta jalankulkijat ja pyöräilijät näkevät asian varmasti omalta kannaltaan eri tavalla – miksi heidän pitäisi joustaa.

”Jos kuljettaja tai pyöräilijä uppoutuu omiin ajatuksiinsa, eikä huomaa seurata liikennettä. Myös liian kova vauhti suhteessa ajotilanteeseen voi aiheuttaa onnettomuuksia. Ei ehdi toimia mitenkään. Pelkkä havainnointi ei riitä”.

”Turha riskin ottaminen puolin ja toisin.”

”Joskus on vaikea huomata ajoissa”

”Keikkakuskit: 1. Vuokrataan auto ilman kuskia, joku eläkeläinen, joka ei tunne autoa (kokemus puuttuu) 2. Liika kilpailuttaminen pakottaa ottamaan ilmaisen kuskin, ei käytetä ammattikuljettajaa, joka tuntee auton. 3. Pitäisi kysyä työsuhteen perään ja poistaa satunnaiset kuljettajat tilausajoista. 4. Erittäin epäkuntoisia autoja, jopa poistoon meneviä käytetään tilausajoissa”

”Keliolot, kiire, väsymys, arviointivirheet, nopeus, näkyvyys (pimeä kulma), varomattomuus (kevyt liikenne), risteysalueet, valojen ajoitus (hitaat ja nopeat valot), autojen erilaisuus (ei kahta samanlaista autoa)”

”Kevyt liikenne ei osaa liikennesääntöjä eikä heillä ole liikennesilmää tarpeeksi. Ammattikuljettajat eivät aina muista että muut tiellä liikkujat eivät ajattele kuin ammattilaiset ja eivät omaa liikennesilmää välttämättä. + kuljettajan stressi ja huolimattomuus, väsymys.”

”Peilit, kuolleisiin kulmiin näkeminen on kuljettajalle elinehto, niitä ei ole vielä tänä päivänä. Liikennekasvatus: kenelläkään ei ole oikeutta vaan VELVOLLISUUS väistää viimeiseen saakka (kolaria ei tarvitse ajaa)”

”Kuskin pukilta on todella rajoitettu näkyvyys sivuille ja varsinkin takaviistoon näkyvyys on nolla! Pyöräilijät näkee kyllä kääntyvän bussin hyvin (iso ja näkyvä) mutta kuskin ei välttämättä näe pyöräilijää ollenkaan (pieni, näkymätön, tulee nopeasti tilanteeseen).”

”Linja-autojen ainainen kiire, kireät aikataulut. Vanha kalusto, huonot valot, ei laiteta lisävaloja, jarrut "kaukana". Pimeällä kevyenliikenteen erittäin vähäinen heijastimenkäyttö.”

”Linja-autojen ohjaamot ovat aika pimeitä eli niistä ei taho nähä. Jalankulkijat ja pyöräilijät eivät noudata liikennesääntöjä.”

”Linja-autonkuljettajat eivät välttämättä näe, kiire painaa - aikataulut. Jalankulkijat/pyöräilijät pitävät itsepäisesti kiinni oikeuksistaan (Heikompaan sattuu!)”

”Kesällä autojen lämpötila on korkea ja kuljettajan vireystaso laskee nykyisillä ajoajoilla. Autojen peilien sijoitus estää usein kuljettajaa näkemästä esteettömästi, varsinkin käännöksissä. Kaupunkiliikenteessä löytyy paljon kiireisiä ihmisiä, niin kuljettajissa (aikataulut!) kuin myös kevyen liikenteen edustajissa. Pyöräilijöiden osalta täytyy todeta, ettei liikennesääntöjen noudattaminen ole aina kaikkein parasta.”

”Jalankulkijat ja varsinkin pyöräilijät käyttäytyvät välillä erittäin holtittomasti. Ei pienintäkään itsesuojeluvaistoa. Esim. henkilö saattaa kävellä selin bussiin päin ja yllättäen astua suojatielle katsomatta lainkaan tuleeko autoja. Varsinaisia itsemurhakandidaatteja. Ja kuljettaja on tietysti syyllinen. Toinen vaaratekijä on pyörätiet. Samaan suuntaan polkevat pyöräilijät jäävät usein katveeseen.”

”Välinpitämättömyys. Autoilijoita sakotetaan punaisia päin ajaessa, mutta jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ei säännöt koske tai ne eivät kiinnosta. Myös ajoradan ylittäminen mistä sattuu, kuljetaan ilman heijastinta tummissa vaatteissa, vaikka on paljon puhuttu heijastimen käytöstä ja näkyvyyden parantumisesta ja mikä tärkeintä: oma turvallisuus! Sitten nykyinen elämäntyyli, kiire, kiire...”

”Kevyen liikenteen käyttäjien puutteellinen käsitys linja-auton kääntymiseen tarvittavasta tilasta ja siitä että katvealueita näkemiseen jää väkisinkin, kuljettaja ei voi havaita kaikkea vaikka olisi kuinka hyvät peilit. Oikeuksista on joskus viisasta joustaa, niin joustavat linja-autonkuljettajatkin.”

3.12.3 Linja-autoliikenne ja moottoriajoneuvoliikenne

Linja-autojen ja moottoriajoneuvojen välisten vaaratilanteiden syitä kysyttäessä tulee myös eniten esille inhimillisiä tekijöitä ja linja-autonkuljettajien kommenttien perusteella enemmän toisessa osapuolessa. Kokonaisuutena on kyse asenteista, ajotavoista ja liikennekulttuurista yleensä.

Autoilijoiden liikennekäyttäytymisessä olevia onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syitä

- Liian pienet turvavälit
- Liian suuret tilannenopeudet
- Sääntöjen noudattamatta jättäminen
- Huolimattomuus
- Kiire
- Henkilöautojen (pakko) tarve päästä aina linja-auton edelle, kiilaaminen
- Tietämättömyys raskaan auton tilantarpeesta (esim. käännyttäessä, katveista ja jarrutusmatkoista)
- Välinpitämättömyys, piittaamattomuus, varomattomuus, itsekkyys

Linja-autonkuljettajassa ja kalustossa olevia syitä

- Liian pienet turvavälit
- Liian suuret tilannenopeudet
- Tarkkaavaisuuden puute
- Ajaminen isomman oikeudella
- Kireät aikataulut, huono työnsuunnittelu, työajat, väsymys,
- Katveet, näkemät

Esille tuli muutamia liikenneympäristön vaaraa aiheuttavia ominaisuuksia

- Kapeat kaistat erityisesti mutkissa
- Pimeät pysäkit (äkkijarrutuksia tulee)
- Teiden huono kunto (esimerkkinä Lappi)
- Teiden ja pysäkkien (liukkaus) huono kunnossapito
- Puutteelliset tai puuttuvat liikennemerkit,
- Puuttuvat tai epäselvät tie/kaistamerkinnät (esimerkkeinä Kamppi ja Ruoholahdenkatu)
- Asutusalueiden asuntokatujen tasa-arvoisuus kokoojakatujen kanssa
- Näkemäesteet (puut, pensaat yms.)
- Tiekaltevuuksien, pysäkkien kaltevuuksien aiheuttamat sivuluistot liukkailla (pysähtyneelläkin ajoneuvolla)

Seuraavassa esimerkkejä kuljettajien erilaisista kommenteista:

”Liian pienet turvavälit ja jos niitä yrittää pitää kaikki tunkee väliin Vilkkujen osaamaton käyttö.”

”Aiheeton kaistanvaihto linja-auton eteen, jonka jälkeen jarrutus ja kääntyminen oikealle. Pysäkiltä lähtevän bussin lähdön esto kiihdyttämällä voimakkaasti - henkilöautot/ rekat/pakettiautot/ taksit. Kun rajoitus 60 km/h - bussilla oikeus lähteä pysäkiltä kun tarpeeksi ajoissa näyttänyt suuntamerkkiä.”

”Ajatellaan vain itseämme emmekä ota huomioon muita tielläliikkujia.”

”Arviolta 10 % autoilijoista on kiilaajia ja kaahareita. Niiltä kortti pois kun tilanteita syntyy kunnes oppivat. Eli valvontaa lisää! Toisaalta voisi vähentää sakkointoilua kuivilla suorilla kesäteillä. Tai elektronisesti valvottuja nopeusrajoituksia sään mukaan ja sallia suurempia nopeuksia missä ei haittaa.”

”Ei aina ymmärretä ison auton tarvitsemaa tilaa ja jarrutusmatkoja jne. Ei piitata, ollaan ylimielisiä, molemmat osapuolet. Kuljettaja ajaa välillä ns. "isomman oikeudella"”

”Leasing-autoilijat, nuoret nullit, naiset ja vanhat vaarit. Näiltä kun otetaan kortit pois niin ei hesassa tarvittas liikennevaloja!”

”Liika "minä itse" -keskeisyys. Minä ensin ja sit muut ja se on molemminpuolista, ei osata tai haluta muistaa liikennesääntöjä, mennään mututuntumalla ja kiroillaan henkilöautossa ääneen, linja-autossa itsekseen supisten.”

”Linja-auton kuljettajat luottavat liikaa "ison auton oikeuksiin" kun muut ajoneuvot puolestaan eivät huomioi raskaan kaluston hidastuvuutta jarrutuksissa - eli kun esim. liukkaalla lähdetään eteen eikä otetaan huomioon pysähtymismatkaa.”

” Nykyinen kiireinen elämänmeno”

”Nykyisin holtiton ajotyyli (varsinkin henkilöautojen kuljettajat). Arvaamattomat liikkeet jota toiset autoilijat eivät voi odottaa. Sekä kaikkien liikennesääntöjen rikkominen.”

”Nykyisten teiden kunto Lapissa. Aikataulut (pakko ajaa ylinopeutta). Pitkät työvuorot 10-15 tuntia josta osa "palkatonta". Paljon karkkibussikuskeja jotka ajavat "ilmaiseksi".”

”Pahimmat ovat liukkaalla kelillä eteen kiilaavat pikkuautot samalla kun edessä palavat punaiset valot. Kyseistä tilannetta vaikea ennakoida. Turha kiire ja hosuminen liikenteessä yleisesti ottaen varmasti aiheuttaa eniten vaaratilanteita ja onnettomuuksia.”

”Pitäisi kuvitella, miten toisella ajoneuvolla tai moottoripyörällä on erilainen rytmi.”

”Turha kiire linja-autoilla, yritetään ajaa kilpaa kellon kanssa (tarvitaan asennekasvatusta linja-autokursseille) ja henkilöautokuljettajien huolimattomuus, mm. kaistanvaihdot.”

”Usein se, ettei tiedoteta muulle liikenteelle omista aikomuksista. Usein myös piittaamattomuus liikennesäännöistä kun on olevinaan kiire. Autojen määrä lisääntynyt niin paljon, etteivät ihmiset jaksa enää odottaa omia vuorojaan.”

”Yllättävät kaistanvaihdot. Liikennevaloissa vanhoilla vihreillä ajo.”

3.12.4 Linja-autossa ja linja-autoon noustessa ja sinne poistumisessa sattuvat onnettomuudet

Tässä kyselykohdassa vastaukset jakaantuivat aika tasaisesti koskemaan sekä matkustajien toimintaa, kuljettajien toimintaa, liikenneympäristöä että kalustoa. Avainsanoiksi tiivistettynä syyt vaaratilanteisiin ovat seuraavia.

Kalusto

- Askelmien jyrkkyys, liukkaus, ahtaus
- Jään kertyminen ovisyvennyksiin (estyisi lämmitettävällä astinlistalla)
- Ovisyvennysten huono valaistus
- Huono näkyvyys oville (huonot peilit, tungos)
- Tekniikan reistailu (oviautomatiikka, pysäkkijarru)

Kuljettaja

- Huolimattomuus
- Äkilliset kiihdytykset, jarrutukset, nykivä ajotapa
- Kiire, aikataulut, hosuminen, väsymys
- Joustamaton, ennakoimaton ajotapa

Matkustaja

- Kiire
- Viime tingassa toimiminen
- Kompurointi
- Varomattomuus liikkuvassa autossa
- Seisominen autossa
- Heikkokuntoisuus tai muut rajoitteet, erilainen toimintanopeus
- Päihtymys
- Liikutaan ennen auton pysähtymistä

Liikenneympäristö

- Pysäkkien liukkaus
- Pysäkkien pimeys
- Pysäkkisyvennysten rakenne: pääseminen katukivetyksen viereen, aurauskaluston pääsy katukivetyksen reunaan

Ohessa erityisesti kalustoon ja pysäkkeihin liittyviä kuljettajien kommentteja.

”Äkkijarrutukset, korkeat portaat (vanhukset), lastenvaunut, korkea auto. Joissakin autoissa huonot sisä- ja ulkopeilit (katvealue) esim. autosta poistuessa on sattunut onnettomuuksia kun äiti menee ensin ulos ja jää odottamaan lasta”

”Huonosti sijoitetut tai suunnatut peilit ja oviaukkojen ja monttujen huono valaistus”.

”Auton pieni liikkuminen (ei pysäkkijarrua). Matalalattia-autossa suuri ongelma on oviaukkojen lattioiden jäätyminen, muodostuu jäätä mm. siksi kun matkustaja ei viitsi kopistella lumia kengistä, seuraava tallaa lumen kovaksi joka muuttuu liukkaaksi.

”Sisäpeilit eivät uusissa malleissa etenkään ole hyvät. Ne eivät kunnolla näytä mitä matkustamossa tapahtuu ja tukitolppiakin on liikaa”.

”Linja-autopysäkit ovat aivan liian pieniä, sinne ei kunnolla mahdu edes auto saati sitten vielä matkustaja. Lisäksi ne lähes poikkeuksetta ovat talvella jätetty aukaisematta, monesti ovat ns. "luonnontilassa" Auton sisällä tapahtuviin: humalatila on ykkönen (tilausajossa).”

”Liukastumiset, ei ole hiekoitettu jalkakäytävää ja pysäkkiä. Äkkijarrutukset muun liikenteen takia.”

”Liukkaat portaat, vanhoissa busseissa ei liukuesteitä (alumiiniportaat todella liukkaat märkänä). Liukas katutaso, korkea linja-auto.”

”Odotetaan aivan kivetyksen reunassa pysäkillä, varoalue teksti/maalaus. Bussin keulalla joutuu monessa lyhyemmässä pysäkissä koukkaamaan kivetyksen päältä että saadaan keskiovi kivetyksen reunaan lastenvaunujen/vanhusten pääsemisen helpottamiseksi. Ohjeita pysäkille bussin pysäyttämisestä/nousemisesta kyytiin/ odottamisesta. Pyöräilijöille viivoitus pysäkin kohdalle, jolla ohjataan pois bussin läheltä.”

”Uusissa autoissa usein huonot ovimonttupeilit (huonoja: Ikarus, Säffle. Hyviä: vanhat Wiimat ja Carrukset. OK: lahtelaiset. (kaupunkikorit siis). Ei käytetä lastenvaununappia: ujostellaan! Kuljettajalla "kiire". Pysäkkijarruun tottuu kyllä ajan mittaan.”

”Kiire ja hosuminen. Talvisin jäiset lattiat autoissa sekä liukkaat pysäkit. Uusien autojen surkeasti toimivat ovet, aivan liikaa elektroniikkaa.”

”Autoa on vaikea saada kantin reunaan jos pysäkillä seistään aivan kantin reunassa. Puhumattakaan jos pysäkki on vielä kaareva”

”Liika kiire, liukkaat askelmat. Kilpailutilanteissa tuodut "tuontiautot", joissa ei ole kunnon lämmitystä portaissa, jotta jäät sulaisi ovimontusta.”

”Talvella jäätyneet linja-auton portaat. Matkustajat nousevat seisomaan ennen pysäkkiä ja talvella bussi voi luistaa pysäkille. Pysäkkien auraus ja hiekoitus paremmaksi niin ongelmat vähenisivät.”

Kiire on toistunut muissakin kyselykohdissa. Seuraavan listan esimerkkikommenteista ensimmäisessä pohditaan koululaisten käyttäytymisen ja pysäkkijarrujen lisäksi sitä, että ei ole oikeastaan aikaa odotella ja palvella matkustajia.

Osassa autoissa ovien sulkeutuminen on automaattista. Poistumistilanteesta osa kuljettajista toteaa, että olisi turvallisin istua kunnes auto on pysähtynyt. Muutamien mielestä osa matkustajista ”hidastelee” ja juuri hitaasti poistuvat ovat riskissä jäädä oven väliin, erityisesti jos automatiikka sulkee ovet.

Joskus tekniikka reistailee.

”Kiire, koululaisten kanssa saa olla tosi tarkkana. Ku ryysitään ovista sisälle varsinkin pienemmät immeiset tuppaavat jäämään puristuksiin oven kohdalle. Sitten jossain tapauksissa ovijarrut. Yritän lähteä tasaisesti liikkeelle kun vanhus on menossa juuri istumaan, niin auto nytkähtää kun ovijarrut vapautuvat tai sitten ei (aikaahan meillä ei ole enää odotella ja palvella matkustajia). Keitähän varten me oikein olemme?”

”Aikataulut ja mieletön kiire koko ajan! Kun on ajanut pari, kolme tuntia putkeen tekee mieli päästä pois välillä. Mutkun ei pääse!”

”Matkustajien hidastelu ja matelu ovissa. Huono näkyväisyys oville peileistä.”

”Hitaasti liikkuvat ihmiset ovissa””

”Matkustajien kiire päästä sisään/ulos) = ryntäys. Ovien automatiikka pettää (tapahtuu usein) sekä liiallinen automatiikka. Matkustaja toimii hitaammin kuin automatiikka edellyttää (Huom! kuljettaja ei voi vaikuttaa asiaan). Matkustaja tulee sisään takaovista, jolloin automatiikka ei huomioi. Äkilliset jarrutukset, jolloin erityisesti juuri poistumaan valmistautuvat matkustajat helposti kaatuvat. Seisominen lähellä ajokaistan (pysäkin) reunaa, jossa vaarana liukastuminen, auton ulokkeet (peili) ja mahdollinen luisto sekä muiden matkustajien töniminen.”

”Ruuhka-aikana tungos autossa ja pätkivä, nykivä ajotapa (turhan rajut kiihdytykset ja jarrutukset).”

”Välinpitämätön asenne matkustajia kohtaan. Johtuu: kireät aikataulut, liikenneruuhkat, kunhan saadaan oma osa hoidettua.”

”Hitaasti liikkuvat/hankalasti liikkuvat nousevat liian aikaisin. Ei osata pyytää odottamaan. Lastenvaununapin käyttö pitäisi opettaa kaikille kun nykytekniikan takia ovet sulkeutuu automaattisesti”

”Autossa matkustajat liikkuvat ajon aikana. Linja-autoa odotellaan liian lähellä reunaa, heilutetaan kättä liian myöhään. Nykyään kun heilutetaan kättä niin se tehdään taajamassa täällä 2-300 m ennen. Ei kuski pysty koko ajan seuraamaan asiakasta, koska pitää seurata liikennettä.”

”Humalatila. Normaalia pidempi poistumisaika autosta. Kuljettajan rutiininomainen käyttäytyminen.”

”Liikkeelle lähtiessä/jarruttaessa ihmiset (matkustajat) eivät pidä kiinni. Yleensä "räveltävät" matkapuhelimen kanssa. Matkapuhelinten käyttö pitäisi kokonaan kieltää liikenteessä!”

”Hätäily, niin kuljettajalla kun matkustajalla”

”Kireät aikataulut. Ovijarrujen puute tai ne on kytketty pois päältä. Työaikojen ja aikataulujen saaminen inhimilliselle tasolle vähentäisi varmasti onnettomuuksia.”

”Kuljettaja ei malta odottaa että matkustaja pääsee istumaan. Matkustaja nousee penkistä ennen kuin linja-auto pysähtyy”

”Kuljettajan ajotapa. Matkustajan varautumattomuus yllättäviin tilanteisiin eli kun pitää tangoista kiinni niin ei kaadu läheskään yhtä helposti!!!”

”Kuljettajan kiire - lähtö liikkeelle ennen kuin matkustaja on kerennyt istua, oven kiinni laitto ennenkuin siitä on edes ehtinyt ulos jne. Myös matkustajan välinpitämättömyys, esim. lähdetään kävelemään liikkuvassa autossa jne.”

”Kuljettajan liian nopea liikkeelle lähtö/ovien reistailu ja kiire, jotta aikataulua pystyisi noudattamaan. Aikataulut pääkaupunkiseudulla tehty liian kireiksi.”

Matkustajien tulisi myös muistaa pitää tangoista kiinni seisoessaan, sillä yllättäviä tilanteita voi tulla. Lastenvaunujen kiinnityksestä/kiinnipitämisestä tulisi huolehtia.

”Kuljettajan vika, joskus tekninen vika”

”Kuljettajan väsymys: Helsingissä kuljettajat joutuvat ajamaan 3–5,25 tuntia yhtä soittoa. Ilman taukoa, eivät pääse WC:hen, kahville tai tupakalle. Sitten voi olla puolen tunnin tauko jossain korvessa! Ei ole sosiaalitiloja eikä muutakaan, sitten noin 5 tuntia yhtä soittoa!!! Ilman taukoa! Päivän työaika n. 8–11 tuntia.”

”Liikennekäyttäytyminen, tarvitaan lisää opetusta jo esikoulusta/alaasteelta alkaen”

”Tiukat aikataulut ym. vaikuttavat niin, että kuljettaja ei ole tarpeeksi tarkkaavainen. Siis kuljettajissa on vikaa.

”Matkustajat eivät muista että yllätyksiä voi tapahtua. Yleensä kuljettaja osa myös sekunti ennen yllätys paitsi nuori joka on liian tiukasti aikataulussa.”

”Matkustajat voisivat pitää mielessä olevansa liikkuvassa tilassa jossa voi tulla äkkijarrutusta, sivulle heilumista. Noustessa autoon katsoa mihin astuu ja poistuessa myös. Matkustajan poistuessa kuljettaja seuraa tarkasti ja varmistaa matkustajan poisjäännin kunnolla! Kiire pois!”

”Poistumismerkki/hälytys annetaan joko liian aikaisin, lyhyt jarrutusmatka pysäkille tai niin aikaisin, että sen jo kerkeää unohtaa ja sitten tulee paniikkijarrutus kun asiakas huutaa että pysähdy.”

”Suurin syy on matkustajissa. Lapset vaeltaa pitkin bussia, nuoret pelleilee jne. Poistuessa ei katsota minne astutaan. Tullessa ei huomata nostaa jalkaa portaissa. Ei pidetä tangoista kiinni kun liikutaan liikkuvassa bussissa. On tietysti olemassa kuskeja, jotka ajavat tuhatta ja sataa.”

”Usein on syynä kiire, nimenomaan meidän puolelta. Mutta matkustajille pitäisi teroittaa, ettei bussissa pitäisi nousta liian aikaisin odottamana pysäkille pääsyä.”

”Vanhuksilla se että lähdetään kävelemään liikkuvassa autossa. Lastenvaunut jätetään irralleen autossa. Pienet lapset pitäisi aina mennä vanhemman edessä ulos koska pieni ihminen ei aina näy ovipeileistä.”

3.12.5 Muuta kehitettävää

Kuljettajista 231 oli kirjannut asioita kohtaan, jossa kysyttiin muita mieleen tulevia kehittämisideoita tai toimenpiteitä. Aihepiireittäin jaoteltuna noin neljännes koski liikenneympäristön kehittämistä ja siinä olevia epäkohtia ja viidennes kommenteista koski muita tielläliikkujia tai tiellä liikkujia yleensä. Myös muita, jo edellä käsiteltyjäkin aihepiirejä oli kommentoitu runsaasti.

Taulukko 37. vapaiden kommenttien aiheet

Aihepiiri	Osuus vastauksista
Muut tiellä liikkujat, matkustajat	20 %
Linja-autokalusto	7 %
Liikenneympäristö, kunnossapito, korjaustoimenpiteet	25 %
Valvonta, laki, rangaistukset	15 %
Koulutus, kuljettajat (linja-auto)	8 %
Aikataulut, työnsuunnittelu, yritys, kilpailutus yms.	10 %
Yleinen muu	14 %
Yht	*100 %*

Liikenneympäristö

Liikenneympäristöön kohdistuvissa kommenteissa otettiin kantaa mm. liikenneympyröihin, töyssyihin ja muihin hidasteisiin. Liikenneympyrät toisaalta rauhoittavat koko liikennettä, mutta ne ovat kuljettajien mukaan monesti liian pieniä. Monet muutkin paikat tuntuvat nykymittaisilla busseilla ahtailta ajettaviksi, myös osa pysäkkitaskuista. Bussikaistoja toivotaan kaupunkeihin ja ohituskaistoja maanteille.

Talvikeleille toivotaan parempaa bussikaistojen ja pysäkkien kunnossapitoa sekä liukkaudentorjuntaa.

”Kun linja-autoreitti vedetään jonkun taajaman osan läpi, pitäisi sivukadut merkitä selvästi väistämisvelvollisiksi. Kun linja-autoreitille merkitään erilaisia koukkauksia, pitäisi aikataulusuunnittelijoiden antaa myös aika niiden toteuttamiseen. Kun joukkoliikenteen käyttöön suunnitellaan teitä ja katuja, niiden pitäisi olla riittävän leveitä, jotta myös mutkin kohdalla sovitaan kohtaamaan ajamatta kanttikiville. Joukkoliikenteen suosion lisäämiseksi matka-aikoja pitäisi saada lyhyemmiksi. Nyt kuitenkin rakennetaan jos jonkinmoisia töyssyjä, kavennuksia, nopeusrajoituksia, jotka eivät sanottavasta tehoa henkilöautoihin, mutta ovat oleellisia hidasteita julkiselle liikenteelle.”

”Mielestäni liikenneympyrät rauhoittavat koko liikennettä. Niitä voi rakentaa lisää. Linja-autopysäkkien sijoittelua voisi miettiä vieläkin tarkemmin esim. pysäkkipari Linnanrakentajantiellä Herttoniemessä Alkon kohdalla -> ei ole turvallista. ”

”Monin paikoin liikenneympäristö on rakennettu siten (erityisesti keskusta-alueet taajamissa) että nykymittaisella bussilla on mahdotonta tai hankalaa liikkua. Kiertoliittymät ja muut hidasteet haittaavat aikataulussa pysymistä, minkä vuoksi hukattu aika pitää ottaa muualla kiinni. Lisäksi liikenteessä paljon henkilöautoilijoita, joiden kyvyt eivät riitä turvalliseen liikkumiseen.”

”Pysäkkikatokset/merkit kauemmas kaistan reunasta. Pyöräilijät jalkakäytävän reunaan kaupunkialueella, pois autojen seasta (pyöräilijän törmätessä kevyeen liikenteeseen, syntyy vähemmän vaurioita).”

”Bussikaistoille lisää leveyttä, rakennetaan uusia kaistoja jotka ovat hädin tuskin bussin levyisiä. Kaistamerkinnät selvemmiksi.”

”Bussikaistoja lisää. Pysäkit valoisemmiksi. ”

”Bussipysäkkien sijoittelua ja pysäkkitaskujen korjaaminen nykykalustolle auttais aika paljon, telibussi 14,5 m. Pysäkit aika usein pyöreitä keskiovien ja jopa peräovien kohdalta kun ajattelee että auto kuitenkin suora. ”

”Haja-asutusalueiden tienvarsien puiden/pensaiden oksien katkominen. Tulevat tiealueelle jolloin kohtaamistilanteissa usein oikean puolen sivupeili särkyy. Olen n. 5 vuotta kysellyt tielaitokselta voisiko saada asiat kuntoon, vastaus on ollut sama aina, että homma hoidetaan!! Ei ole täälläpäin vieläkään hoideltu! P.S. Tienhoito siirtynyt yksityisille - alamäki vain jyrkkenee.”

”Hyppyrien pienentämistä, linja-autoille liian isoja. Auraus hankalaa.”

”Jos on pakko tehdä nykymuodissa olevia liikenneympyröitä, niin tehtäisiin niistä väljempiä ettei tarvitsisi esim. telibusseilla ajaa millimetrin tarkasti, kalusto vaurioituu esim. helmapellit. Varma tapa saada selkävikaisia linja-autonkuljettajia on rakentaa korotettuja suojateitä ja hidasteita. Joillakin linjoilla saattaa olla 10-15 "hyppyriä". Päivän aikana tulee satoja hyppyjä 2 akselia kertaa 5-6 kierrosta päivässä.”

”Herttoniemen suunnittelu – mahdotonta, ettei saada liikennesuunnittelua (pysäkit) käytännön tasolle! Kun tulee erittäin liukas keli HKR:n hiekoitusautojen tulisi näkyä liikenteessä!”

”Katuverkoston suunnittelijat voisivat perehtyä paremmin raskaan kaluston vaatimuksiin etenkin käännöksissä. Muodissa olevat kiertoliittymät voitaisiin suunnitella hieman leveämmiksi. Katujen kunnossapito (lumen auraus) paremmalle hoidolle käännöksissä ja pysäkeillä on aivan liikaa lumipenkkoja talvella.”

”Oulussa paljon bussipysäkkejä jotka ovat kallellaan tielle päin. Bussi ei pysy talvella pysäkkialueella, pysäkkialueet ovat liian kapeita ja liian lyhkäisiä.”

”La kuskin näkökulmasta: Pysäkeille valoa, jotta turhat nopeuden alentamiset eivät rikkoisi liikenteen rytmiä ja sujuvuutta. Pimeitä pysäkkejä Oulussa esim. Syynimaa, Kirkkotie, Isterintie. Katuvalotolppa pysäkin kohdalle. ”

”Liikenneympyrät taajamissa aivan liian ahtaita. Liikennemerkit asennettu liian lähelle ajoradan reunaa/heti risteyksen jälkeen. Pensaat/puut aivan liian lähellä ajorataa. Liikenteen jakajien pituudet/sijoittelu risteykseen - liian ahtaita. Reunakivet matalammaksi risteyksissä. Näiden takia joutuu keskittymään oman ajoneuvon paikkaan liikenteen seuraamisen sijaan pellit/etualakulmat hajoaa, et voi käyttää ajorataa täysin hyödyksi.”

”Mannerheimintieltä Elielinaukiolle kääntyminen on liikennevalojen rytmityksen vuoksi erittäin hankalaa ja hidasta. Asia voitaisiin korjata, jos toimeen tartuttaisiin.”

”Teiden talvikunnossapito on surkeata (suolaa ja hiekkaa!), pysäkkien hoito talvella todella surkeata (vaaratilanteita ja hidastaa liikennettä ja sujuvuutta). Lisää bussikaistoja. Lisää liikenneympyröitä (Kaijonlahdentie-Alakyläntie ja Kastellin häkki). Liikennevalojen uudelleen oh-

jelmointia liikennemäärien mukaan. Liikennevaloja liian lähekkäin, esim. Kontinkangas (turhaa ruuhkaa ku toimii eri tahtiin) Töyssyt (hidasteet) turhia, hidastuu muutenkin, kiirettä, aikataulua. Oulu-Kiiminki väli 60 km/h rajoitus koko matkalle (80 km/h alueella ei pääse pysäkiltä).”

”Yksi esimerkki: Etenkin maaseudulla (haja-asutusalueet) bussipysäkit ovat huonosti hoidettuja ja kapeita. Nykypäivän pitkällä linjurilla on vaikea joskus lähes mahdotonta ajaa pysäkille siten, että bussin perä ei jäisi ajoradalle tai bussin kylki hipoisi pysäkillä odottavia matkustajia.”

”Liikennevaloja voisi kehittää sellaisiksi että ne erottuisivat myös silloin kun aurinko paistaa matalalta suoraan valoihin.”

”Bussikaistan aika alkamaan jo esim. klo 6-20 arkisin tai 24 h. Pysäkkien kohdalle pyörätiehen oma kaista ja jopa aita väliin. Bussikaistalle polkupyörä ajokielto, koska linja-autolla ohitus vaatii ottamaan jo naapuri kaistan käyttöön, jolta ei aina saa tilaa väistää!”

”Kevyen liikenteen väyliä. Ohituskaistoja lisää.”

”Helsingissä liikennemerkit eivät ole näkyvällä paikalla, esim. laitettu pensaan sisään, liikennevalojen lamput ovat riikki, kaistaopastukset epäselviä. Laki ettei risteysten läheisyyteen saa kasvattaa tai varastoida mitään näkyvyyttä estävää, koska nyt näkyvyys on todella heikko useissa paikoissa toisarvoisissa risteyksissä. Autoilijoille äännyttäessä liikennevaloissa selvempi käytäntö ja huomiovalot josta tietää jalankulkijan vihreistä. Pysäkit ennen liikennevaloja koska huomiomme kiinnittyy pysäkkeihin ja valon vaihtuminen jää huomaamatta!”

”Kävelijät pitäisi johtaa sellaiseen paikkaan että ovat linja-autoon kanssa mahdollisimman vähän aikaa samalla kadulla. Sitten sellaiset kaiteet että eivät voi hyppiä mistä sattuu. Talvella lumikasat pois kokonaan kaupungista. Koulussa opetettais kunnolla liikenteessä olemista ja niiden vaaroista. Nuori ei välitä vaikka olis minkälainen vaara.”

”Taajamiin rajoitus 40 km/h/talvella 30 km/h, moottoriteille 100 km/h/talvella 90 km/h, muille valtateille 80/70, paikallisteille 70/60 jne. Rekat kuriin; ei joka paikkaan, kelillä kuin kelillä väh 90 km/h. Poliisille ilmoituspuhelin johon voi ilmoittaa ylinopeutta ajavista (useammasta ilmoituksesta sanktio), hyödynnetään tietokonetta. Autokouluihin lisää opetusta liikennekäyttäytymisestä.”

”Ajolinjat ovat liian tiukaksi suunniteltuja. Liian paljon ERI linjoja kuljettajilla, jotka risteävät liikaa toistensa kanssa. Niissä tulee vaaratilanteita kun ei muista pitikö tällä linjalla mennä vasempaan, oikeaan vai suoraan vain vinoon.”

”Ennen vanhaan liikennevalojen yleistyessä oli ns. vihreitä aaltoja ja näitä toivoisin takaisin kehitettävän lisää. Olisi huomattava taloudellinen säästö kun ei jokaisessa valossa tarvitsisi pysähtyä. Liikennevalojen tietokoneohjauksella se olisi täysin mahdollista. P.S. Koemielessä edes puoli vuotta.”

”Helsingissä ja Espoossa monet liikennevalot palavat turhan kauan punaisena ja saat turhaan odotella kun ketään ei kulje myöhään, illalla ja yöaikaan. Pitäisi saada lähestymistunnistimella olevia liikennevaloja enemmän.”

”Kadun puoleinen kaista keskustassa vain busseille ja takseille”

”Keltaiset valot risteyksessä saisivat palaa hieman pidempään tai pitäisi olla vilkkuva vihreä valo ennen keltaista, koska linja-auton on jäisellä kelillä vaikea saada nopeasti ja turvallisesti pysähtymään vaikka vauhti olisi hiljainen”

”Kemi-Oulun välille ohituskaistoja, pullon kaula rekka-autot ja niiden ohitukset. Hirvi aita ei huono myös Kemi-Oulu välille. Paljon liikennettä.”

”Kaupunkialueella pitäisi katuvalaistusta parantaa ja liikenteen valaistusta heikentää (auton valojen) – kaupunkiajovalot”

”Kunnon pysäkkitaskut aina! Kääntyvälle liikenteelle nuolivalot ja kaistoja.”

”Liikennevaloihin vilkkuva vihreä samoin kuin on nyt jalankulkijoilla”

”Liikenteessä on hyvä jos erotetaan mm. kevyen liikenteen väylät ja joukkoliikenteen/ns. haittaliikenteen kulkuneuvot joillakin esteillä esim. matalat korokkeet.”

”Oulun kaupunki kasvaa sitä vauhtia että bussikaistojen suunnittelulla on kiire.”

”Pientaloalueella kulkee yleensä yksi leveämpi tie mihin pienemmät tiet yhtyvät. Esim. Vartiokylässä Kiviportintie. Tätä isompaa tietä ajetaan ns. psykologisen etuajo-oikeuden turvin, vaikka pitäisi väistää oikealta tulevia. Jotkut väistää, jotkut ei. Näen vaaratilanteita joka päivä. Kolmiot kaikille pikkuteiltä tuleville. Näihin risteyksiin (useisiin) pitää suorastaan pysähtyä että näkee tuleeko väistettävä. ja aina kun yllättäen tulee, niin sydän pomppaa kurkkuun saako pysähtymään vaikka on kävelyvauhti.”

”Pysäkkikatoksiin tunnistimet rahastuskonetta varten. Eli aina oltais oikealla pysäkillä. Säästäis aikaa.”

”Teiden risteysten ja pysäkkien tulo- ja lähtökulmat loiviksi, että isokin auto kulkee luontevasti eikä tarvitse koukkia. Siis ei jyrkkiä kulmia mihinkään.”

”Vilkkuvat liikennevalot, jotka ennakoi vaihtumista. Jokin puomisysteemi jalankulkijoille.”

”(Bussikaistojen) valvontaa on lisättävä ja katujen kunnossapitoa parannettava, kaikki kuopat ja kaivot ovat bussikaistoilla.”

”Ajoratojakin pitäisi korjata ennen kuin autoja suurennetaan ja liikennetiheyttä lisätään isoilla autoilla (LA).”

”Teiden talvipuhtaanapidossa linja-autokaistat niille tarkoitettuun käyttöön - ei lumenkaatopaikkoina. Talvikelillä sohjon poisto ja urien poisto”

”Talvikunnossapito varsinkin bussireittien hiekoitus pääkallokelien aikaan. On todella hirveä tunne ajaa isolla bussilla tiellä, jolla vesi on jääkerroksen päällä eikä hiekanmuruakaan ole levitetty tielle.”

”Talvisin pidettäis parempaa huolta bussipysäkeistä ja aurattaisiin lumi ja jää tien reunoilta, jotta bussit sopisivat paremmin kääntymään tiukoissa paikoissa. Säästettäisiin paljon kaluston korjauskuluissa. Ikävää kun näkee uudenkarhean bussin josta molemmat etukulmat on rikki.”

Kaikki tielläliikkujat

Muille tielläliikkujille kevyestä liikenteestä henkilöautoilijoihin toivotaan asennekoulutusta, valistusta ja opetusta tiedoissa sekä taidoissa. Toisten huomioonottamista kaivataan. Lisäksi toivotaan eri liikennemuotojen erottelua.

Televisio olisi paras kampanjoinnin väline.

”Painotettaisiin vaikka tietoiskuilla TV:ssä vilkun käyttöä (ajoissa…) Sumuvalojen oikeaa käyttöä, häikäisee aika paljon. Asenne sellaiseksi että joustetaan vaikka itse olisi etuajo-oikeutettu jne. Luulisi tekevän omalle verenpaineelle pelkkää hyvää.”

”Kaikki toitottavat joustoa liikenteessä, mikä on johtanut siihen, että kaikki odottavat joustoa toiselta liikenteessä. Liikennesäännöt on unohdettu koska ei tarvi enää välittää, koska toinen joustaa. Liikenne on nykyään yhtä töötttäilyä ja keskisormea. Pitäisi ehdottomasti lopettaa joustosta puhuminen ja ruveta ajamaan liikennesääntöjen mukaan. Voisi tehdä viikon kampanjan, aja liikennesääntöjen mukaan”

”Lisää asennekasvatusta (koulut/koti). Kyllä jokainen tietää että mitä isi tai äiti tekee niin lapset/nuoret samaistavat.”

”Ajokortin (kaikki) tai yleensä autokouluun pääsyn edellytyksenä voisi olla jonkinlainen soveltuvuustesti. Kaikki halukkaat saa nykyään ajokortin, vaikka insinööriajo pitäisi suorittaa miten monta kertaa tahansa ja vaikka henkilö olisi kuinka sopimaton tahansa autonkuljettajaksi. Eihän kaikilla ole kykyä opiskella esim. opettajaksi, metallimieheksi, lääkäriksi... kysynkin, miten kaikki halukkaat ihmiset ovat kykeneviä selviytymään tämän päivän liikenteessä. Autolla.”

”Kouluihin liikennekasvatusta 1 viikkotunti ensimmäisestä luokasta alkaen ja ennen kaikkea asennekasvatusta. Ja siitä se vähä kerrassaan turvallisuusvisiot nytkähtävät eteenpäin, kohti nollavisiota.”

”Nuoret kuljettajat saatava ymmärtämään oma ja toisten turvallisuus liikenteessä. Törkeät nopeudenylitykset kaupungissa ja liikenteessä yleensä, sekä piittaamaton ajo muutenkin valvontaan kaupungilla missä paljon liikkuu muitakin. Kortti pois heti joksikin aikaa ja jos toistuu, kovempi rangaistus, tarvittaessa uudelleen kouluun oppimaan liikenneturvallisuutta.”

”Ajoneuvon paikkaan ajoradalla pitäisi saada pikaisesti parannusta, mutkien oikominen vastaantulijoiden kaistalla aiheuttaa usein läheltä piti tilanteita.”

”Asennekasvatus myös aikuisille. Vaarallisin liikenteessä on aggressiivinen kuljettaja.”

”Autokouluissa pitäisi opettaa enempi sitä, että jos linja-auto on lähdössä pysäkiltä taajamassa, muiden autojen pätisi antaa tietä linja-autolle eikä painaa kaasua. Pysäkiltä lähdettäessä paljon vaaratilanteita päivittäin.”

”Autokouluissa voisi pistää pakolliseksi kokeilla isoa autoa esim. rekka tai bussi, että kuinka se käyttäytyy ja millainen se on loppujen lopuksi hallita. Ehkä se muuttaisi monien henkilöautokuljettajien asennetta, kun tietäisivät itsekin mikä massa on päällä eikä se pysähdykään niin kuin henkilöauto, samoin mittasuhteet ja näkyvyysseikatkin selvenisivät.”

”Erotetaan kevyt liikenne (jalankulkijat, pyöräilijät, rullaluistelijat, sauvakävelijät, ratsastajat ym.) moottoriajoneuvoliikenteestä omille väylilleen”

”Heijastimen massiivinen jakaminen syksyllä kaikille (ja eri mallisia). Olisi varmaan kustannuksiin nähden erittäin hyödyllistä (vrt. kondomit ja sukupuolitaudit :) ”

”ISO ONGELMA ON KUN LINJA-AUTO SEISOO SUOJATIEN EDESSÄ. AUTOJA MENEE VAUHDILLA OHI!”

”Jo autokouluissa aloitettava "aivopesu" liikennekäyttäytymisestä, liikennekurista ja ne on perusteltava hyvin jotta koululaiset myöskin sisäistävät asiat”

”Kaikille ajoneuvoille sama nopeus. Jos esimerkiksi kaikki henkilöautoilijat saataisiin joukkoliikennekulkuneuvoihin, liikennekuolemat vähenisivät olemattomiin.”

”Koska autoilijat ulosmittaavat autojen tekniset parannukset oman turvallisuudentunteen lisääntyessä huolettomampana ja piittaamattomampana ajotapana olisi tiedotusvälineissä aloitettava tehokas muiden tiellä liikkujien turvallisuuden huomioimiseen tähtäävät asennekasvatus vain oman turvallisuuden korostamisen asemasta. Olisi myös hyvä korostaa tässä rallin ja formulan huumassa, että vauhti ei suinkaan ole ainoa ajotaidon mittari.”

”Kouluihin muutaman tunnin aiheeksi; käyttäytyminen busseissa ja pysäkeillä.”

”Koulutus-televisiosarja joukkoliikenteen käyttäjiä varten, sekä toinen mokoma kaikille liikkujille liikenteessä. Tuntuu että tänä päivänä on liikkeellä aivan liikaa kädettömiä liikenteessä ja joukkoliikenteessä, siis avuttomia. Onkohan meidän autokoulujen taso enää sitä mitä se on ollut.”

”Kyllä asenteen muokkaaminen ratin ja selkänojan välillä olisi kaikkein tärkeintä. Myös ajatus siitä, että yritän käyttäytyä kohteliaasti ja toiset huomioon ottaen liikenteessä koituu kaikkien parhaaksi”

”Liikennekasvatusta jalankulkijoille, pyöräilijöille ja autoilijoille (myös ammattiautoilijat) ”

”Liikenneopetus koulussa. Käyttäytyminen linja-autossa koulu-

matkoilla (koululaiset ruuvaavat kaikki irti, minkä saavat, vetävät teräaseella penkit ja penkin taustat rikki ym.)"

"Leasing henkilöautoille kuljettajakohtainen omavastuu eli oma vakuutusmaksu! Tänä päivänä voi kokenut ammattilainen kertoa ajotyylin perusteella onko auto oma vai leasing!"

"Muiden moottoriajoneuvojen koulutukseen pitäisi varmasti lisätä tieto linja-autojen Käyttäytymisestä liikenteessä. Jos tulee tietoa– tulee enemmän ymmärrystä!"

"Miten muuttaisin itseäni liikenteessä"

"Nuorison opettamista, miten käyttäydytään bussissa? Vaikuttaa kuljettajan mielialaan? Myös turvallisuuteen, esim. hyppiminen penkeillä, tuhoamista ja kaikkea mahdollista. Nämä asiat kuntoon, kaikilla menee silloin hyvin"

"Pimeinä syysiltoina matkailija uskoo mustassa asussa mustat hanskat kädessä näkyvänsä hyvin. "

"Polkupyörä aina talutettava tien yli ja risteyksissä"

"Pyöräilijät ja jalankulkijat enemmän tarkkaavaisuutta. Turvaväli. Henkilöautot pois bussikaistoilta."

"Matkustajille tiedottamista ja "asenteen muokkausta" voisi tehostaa koskien turvallista bussikäyttäytymistä. Kohteena esim. lapset ja lastenvaunut autossa, koululaisryhmät autossa ja pysäkeillä tien yli pysäkille juoksevat tai muuten liiaksi kiiruhtavat."

"Telkkariin kampanja lehtiin jne. jossa näytetään pimeällä kohtaaminen isot/raskaat ajoneuvot ja ilman heijastinta oleva jalankulkija. Lisäksi henkilöautoilijoille jarrutustilanne, jossa ne kääntyy kolmion takaa eteen. Jokapäiväinen kova jarrutus ja pelästyminen. Miksi ne ei voi ajaa linja-auton takana? Kuitenkin ajamme harvoin alle nopeusrajoitusten.
Traktoreihin pakolliset keltaiset vilkut katolle tiellä ajettaessa. Aiheuttavat paljon vaaratekijöitä varsinkin pimeään aikaan ajettaessa. Usein traktorin kuljettaja ei edes näe peileistä ison kuorman takia saatikka että käyttäisi suuntavilkkua käännyttäessä. Käsittääkseni Keski-Euroopassa monissa maissa varoitusvilkku katolla on pakollinen. Pitäisi saada EU-direktiivi niin suomalaisetkin tottelisivat."

"Töyssyt, valot ja äänet ei auto, ei edes suola jne. Päinvastoin, ne antaa luvan olla olematta hyvä. Oikeasti auttaa koulutus ja kaikkien osapuolten oppiminen (lapset) ja tuntea itsensä vastuulliseksi omasta ajamisesta/kävelemisestä kun liikenne Suomessa on niin hyvin organisoitu."

"Vilkun käyttö!!! Kampanja vilkun käytöstä ja mahdollinen sakottaminen!"

"Yhteispelin kehittäminen"

"Yleinen tiedottaminen, varsinkin naiskuljettajille että heillä on myös velvollisuuksia eikä vain oikeuksia liikenteessä. Autokoulujen opetus tarkkailtavaksi. Heidän on opetettava oppilaille, että on myös velvollisuuksia eikä vain oikeuksia."

Valvontaan, lakeihin ja rangaistuksiin liittyviä asioita

Kuljettajilta tuli kommentteja, että bussikaistojen tehokasta valvontaa olisi lisättävä, muut tielläliikkujat käyttävät niitä väärin. Eräs kuljettaja oli aiemmin todennut, että kameravalvonta on Helsingissä paras uudistus aikoihin.

Kommenteissa toivotaan myös lisää valvontaa, lisää nopeusvalvontaa, lisää poliisien näkyvää valvontaa, kameravalvontaa risteyksiin (mm. punaisia päin ajo), kovempia rangaistuksia lainrikkojille sekä ylipäätään valvontaa muistakin asioista kuin vain ylinopeuksista sakottamista ja puuttumista myös pyöräily- ja jalankulkurikkomuksiin.

Lisäksi viranomaisten tulisi valvoa (esimerkiksi pistokokein) kaluston kuntoa, raskaan kaluston lepo- ja työaikoja sekä aikataulujen ajettavuutta ilman ylinopeutta

Esille on otettu myös alkoholin ”nollatoleranssi”. Puhelimeen puhumista ehdotetaan yhdessä kommentissa kiellettäväksi kokonaan liikenteessä.

”Poliisin tekemä työ tänä päivänä ei ole liikenneturvallisuustyötä. Se että poliisi valvoo ainoastaan nopeuksia ja lähes ainoa rangaistus minkä maantiellä voi saada on ylinopeussakko; se ei ole oikein. Samaan aikaan ilman valoja ajavat ja useinkin 10-15 metrin päässä toisistaan olevat ajoneuvot saavat jatkaa matkaansa. Ja ne "köröttelijät" jotka ajavat selvää alinopeutta eli selvästi muuta liikennettä hitaammin; ne ovat vasta vaarallisia. Siitä syntyy tuo em. jono ja siinä syntyy ohitustarve ja se voi olla monta kertaa onnettomuuden alku. Ehdotus tulevaisuuden varalle. Kouluihin liikennekasvatusta 1 viikkotunti ensimmäisestä luokasta alkaen ja ennen kaikkea asennekasvatusta. Ja siitä se vähä kerrassaan turvallisuusvisiot nytkähtävät eteenpäin, kohti nollavisiota.”

”Heijastimen käyttö on jäämässä pois kokonaan. Uusin pikkuautojen myötä on teille tullut paljon kaahareita. Raskasta kalustoa ja linja-autoja pitäisi kontrolloida paljon enemmän ja painottaa vastuuta. Enemmän toisen huomioimista, esimerkkiä voisi ottaa Ruotsista. Lopettaa hyysääminen ja rangaista. Pitäisi muistaa se, että me emme ole koskaan täysin oppineita (Elämä on jatkuvaa oppimista).

”Henkilöautoihin nopeudenrajoittajat ja alkolukko. Asennekasvatusta lisää, nyt on liikenteessä osajoukko väärällä asenteella. Toisten huomioonottamista lisää, minä ite asenne pois.”

”Vanhemmille kuljettajille tarkemmat testit ajokorttia uusiessa.”

”Valvottava heijastinpakkoa. Poliisin puuttuminen pyöräily ja jalankulkurikkomuksiin, ei pysäköinnin virhemaksun kaltaista maksua liikennerikkomuksiin kameravalvonnassa. Sillä suomalainen ei usko ennen kuin on pallo jalassa ja kortti hyllyllä. Kymmenen vuotta sitten oli liikennekulttuuri paljon suvaitsevampi. Jos sellainen kuljettaja, joka ajaa täällä älyttömästi, ei pärjää 100 %:n varmuudella Pietarissa tai Moskovassa tuntiakaan.”

”Jos poliisi valvoisi paremmin lakaistojen käyttöä ja olisi tilaa ajaa esim. velodromia pysäkille, etteivät sitä tuki henkilöautot. Nyt kaistalle liian aikaisin tulevat henkilöautot seisovat pysäkillä valoissa koko ajan linja-autojen lastauspaikalla. Henkilöautojen tulisi siirtyä vasta valojen kiskojen ylityksen ja suojatien jälkeen oikealle menevälle kaistalle, kuten liikennemerkit osoittavat. Kukaan vain ei valvo!!! ”

”Enemmän valvontaa, se rauhoittaa selkeästi. Rekkamiehille myös handsfree-pakko. Lähes jokainen maakunnassa ajava r-autoilija makaa ohjauspyörän päällä kädessään kännykkä! Huh huh! Turvavyöttömiä henkilöautoilijoita taajamissa hyvin paljon (ylhäältä näkee hyvin)-valvonta?!”

”Kameravalvonta valoristeyksiin. Oulussa sais varmaan vuorokaudessa laitekulut takaisin. Ehkä jopa nopeammin, punaisia päin ajo/kävely valtavan yleistä.”

”Nuoret kuljettajat saatava ymmärtämään oma ja toisten turvallisuus liikenteessä. Törkeät nopeudenylitykset kaupungissa ja liikenteessä yleensä, sekä piittaamaton ajo muutenkin valvontaan kaupungilla missä paljon liikkuu muitakin. Kortti pois heti joksikin aikaa ja jos toistuu, kovempi rangaistus, tarvittaessa uudelleen kouluun oppimaan liikenneturvallisuutta.”

”Poliisiviranomaisen ei tulisi "sokeasti" hyväksyä kaikkia aikatauluesityksiä, ovat usein liian kireitä, joutuu ajamaan ylinopeutta. Matkustajat kuitenkin odottavat auton kulkevan ilmoitetussa aikataulussa.”

”Raskaan liikenteen kuljettajien lepo- ja ajoaikoja tulisi valvoa tehokkaammin. Autokouluihin enemmän liikennetapaopetusta. Ennakoivan ajon kurssi pakolliseksi autokoulun aikana.”

””Nollatoleranssi" kaikkien päihteiden (alkoholi, huumeet, lääkkeet yms.) suhteen maantieliikenteessä (myös meri- sekä lentoliikenteessä, jos ei ole vielä)”

”Ajonopeuksien ja -taitojen valvonnan lisääminen, myös kevyen liikenteen.”

”Alinopeudet pitäisi kieltää lailla!”

”Alinopeutta ajavien valvonta ja poliisin opastus muun liikenteen seurantaan.

”Ajoajat tarkempaan seurantaa ja sanktioita yrittäjille/firmoille.”

”Eläkeläiskuljettajat pois liikenteestä! Liian hitaasti ajaville myös sakot, koska aiheuttavat turhia ohituksia ja kokoavat jono- ja peräänsä. Yleisesti käytettävien ns. keikkakuskien poistaminen, jos ei aja työkseen ja annetaan vieras auto alle, niin ei kyseinen henkilö varmasti tiedä, miten auto käyttäytyy.”

”Enemmän aamu- ja iltaruuhkiin uutta kameravalvontaa poliisin taholta, Tilkanmäkeen, Ruskeasuonristeys, Tullinpuomi, Nordesköldinkatu ja Manskun risteys, Mäkelänriteen koulunmäki yms. Lahdentien loppu meno- ja paluu kaupunkiin.”

”Enemmän näkyvää valvontaa. Kamerat ihan OK.”

”Enemmän tarkkailua älyttömiin kaistanvaihtoihin ruuhkissa ja moottoriteiden rampista tuloihin. Jalankulkijoiden tarkkailu älyttömistä kadun ylityksistä vaikka keskellä ruuhkaa.”

”Jalankulkuvalojen valvonta. Teiden, katujen sopimaton ylitys - valvontaa.”

”Jatkuva ja voimakas info eri medioissa, vaihtelevat aiheet liikennekulttuurin parantamiseksi, se vaikuttaa. Nykyaikainen versio "Enska ja Hanski" liikenneohjelmasta telkkariin olisi tosi hyvä. Kokeilu: kasikympin lätkä kaikille alle 21 v. ja muillekin liikennerikkomuksien seurauksena esim. yhdeksi vuodeksi. Miksi Norjassa on niin hyvä liikennekuri?”

”Kaikkein eniten olen huolissani liian vanhasta ajokalustosta, kaikki yli 10 vuotta vanhat autot pois käytöstä. Ei enää minkäänlaiseen linjaliikenteeseen. Viranomaisten tiukka ote rengastilanteeseen! Ehdoton talvirengaspakko, ei välttämättä nastoja, ainoastaan karkeampi kuviointi, esim. ns. palakuviointi. Toivottavasti nämä seikat tulevat riittävän ajoissa päättäjien korviin.”

”Lakien ja säädösten tehokkaampi valvonta!”

”Liikenneministeriön pitäisi tutkia tarkkaan linjalupia myönnettäessä, pystyykö aikatauluja noudattamaan turvallisella ajotavalla (sisäministeriö sakottaa kuljettajaa ylinopeudesta. Hyvä bisnes valtiolle, en tiedä onko se syynä ettei niihin kireisiin aikatauluihin näytä olevan halua puuttua.) Työnantaja (liikennöitsijä) saa päättää niistä aika vapaasti, kuljettajalta ei juuri kysytä. Minulta ei ainakaan ole kysytty 30 vuoden aikana.”

”Liikennevalvontaa lisättävä rajusti!!! Poliisi.”

”Liikenteen valvontaa lisättävä!

”Linja-autojen nopeudenrajoittimen nopeus tulisi nostaa 105 km/h. Rattijuoppojen tuomioita tulisi koventaa.”

”Lisättävä liikenteen näkyvää valvontaa huomattavasti enemmän, eikä vain puskissa kytättävä "varmoissa" sakotuspaikoissa tutkan kanssa. Puututtava myös 100 km/h teillä ylinopeuksiin. Henkilöauto-peräkärry- tai asuntovaunu yhdistelmän yleinen nopeus on nykyisin n. 90 km/h, rekat ajavat pääsääntöisesti nopeudella 88-90 km/h. Kannattaisin myös jonkinlaista puuttumista huomattavan "alinopeuden" ajajiin. Koska nykyisin joutuu määrätystä liikennerikkomusmäärästä nimismiehen tai poliisimestarin puhutteluun ja ajokortti saatetaan peruuttaa määräajaksi ehdottaisin tämän puhuttelun yhteyteen ajokorttitutkinnon tapaista kirjallista kuulustelua lähinnä liikennesäännöistä.”

”Promilleraja nollaan”

”Puhelimeen puhuminen tulisi kokonaan kieltää ajon aikana (ajavat kuin rattijuopot ilman valoja, vilkuttamatta, nopeus vaihtelee, mutkat tahtoo mennä pitkäksi, yleinen havainnointi liikenteessä heikkoa)”

”Rangaistukset kovemmiksi! Toistuvasti rikkojille asennevammaisille koulutusta (pois liikenteestä). Esim. kova sakko (ei pieni vaikuta mitään noille jotka pystyy huvikseen ajelemaan)! Kortti kokonaan pois (Autokoulu uusiksi, se tehoaa myös "rikkaisiin". Siellä asennekasvatusta)”

”Raskaan kaluston rajoitettu ajokielto kesäviikonloppuisin, esim. pe 15.00-su 22.00 välinen aika pois lukien pe 22.00-su 6.00. Nopeudenrajoitin autoihin joissa on nopeusrajoitus 80 km/h (ei yhtään yli)”

”Saksan malli, jossa liikennerikkomuksista saa pisteitä.”

”Tehokas bussikaistojen valvonta. Tehokas valvonta liikennesääntöjen noudattamiseen ja kiinnijäämisen riski nostettava mahdollisimman korkeaksi. Tarkoitan ensisijaisesti poliisivalvontaa, kameravalvonta ei lisää kiinnijäämisriskiä kuin ylinopeuksissa.”

Aikataulut, työnsuunnittelu, yrityksiin liittyvät asiat yms.

Useat kuljettajat kommentoivat liikenteen aikatauluja, niitä olisi järkevöitettävä. Kuljettajien kommenteista on aistittavissa, että mahdolliset liikennöinnin tehostamiset eivät ainakaan kuljettajien olosuhteita ole optimoineet. Työnsuunnittelu puhutti myös.

”Kiire, turha pois, joka portaassa. Voiton maksimointi pois. Yrityslupajärjestelmän tiukentaminen, saanti liian helppoa kumipyöräalalla. Veroja alas jos autoja korjataan ns. ennakoiden. Päästäkää minut eläkkeelle jo nyt!”

”Kilpailuttamiseen muitakin tavoitteita kuin pelkästään rahansäästö. Koska se aiheuttaa kireitä aikatauluja, epäinhimillisiä työvuoroja, jotta yksi kuljettaja kerkeäisi tekemään enemmän kuin aikaisemmin. Tällä alalla kuin ei paljon muusta voida säästöjä repiä kuin kuljettajasta, koska polttoaineet, vakuutukset ja kalusto ovat suhteellisen samanhintaisia kaikille kilpailijoille. Markkinatalous tällä tavalla toteutettuna on suorastaa liikenneturvallisuuden kannalta huolestuttavaa.”

”Kuljettajan työhönsidonnaisuusaikaa lyhennettävä!”

”Kysyttäis työntekijöiltä mielipiteitä/halukkuuksia ajolinjoista, koska yks tykkää yhdestä, toinen toisesta. Turha kiire pois.”

”Liikenne- ja asennekulttuuri pitäisi jo kasvatusvaiheessa saada muutettua. Linja-autoliikenteessä aikataulu- ja ajosarjasuunnittelussa pitäisi palata vähän taaksepäin, kuljettajaystävällisemmäksi.”

”Linja-autonkuljettajille normaalit työajat niin kuin muillakin ihmisillä.”

”Aikataulujen ja reittien jatkuva muuttaminen on erittäin huono asia”

”Aikataulujen tarkastaminen.”

”Aikataulut asialliseksi - liikenneturvallisuus paranee.”

”Liikenneministeriön pitäisi tutkia tarkkaan linjalupia myönnettäessä, pystyykö aikatauluja noudattamaan turvallisella ajotavalla (sisäministeriö sakottaa kuljettajaa ylinopeudesta. Hyvä bisnes valtiolle, en tiedä onko se syynä ettei niihin kireisiin aikatauluihin näytä olevan halua puuttua.) Työnantaja (liikennöitsijä) saa päättää niistä aika vapaasti, kuljettajalta ei juuri kysytä. Minulta ei ainakaan ole kysytty 30 vuoden aikana.”

”Ajolinjat ovat liian tiukaksi suunniteltuja. Liian paljon ERI linjoja kuljettajilla, jotka risteävät liikaa toistensa kanssa. Niissä tulee vaaratilanteita kun ei muista pitikö tällä linjalla mennä vasempaan, oikeaan vai suoraan vain vinoon.”

”Vähän turhan kireiksi kellotettu ja samoin myös työajat. Ei enää samanlaista kuin vuonna 93. Aamut aamuja ja illat iltoja. Ei tällaista: aamu 5.06-18.30 vuoroja! Ei ihme että kuskit väsyneitä ja kiukkuisia. Pitäisi olla hyvä, mutta millä ajalla enää mitään harrastat.”

”Pääkaupunkiseudun kilpailuttaminen ja sitä kautta "tehostaminen" on tuonut painetta ja kiirettä kuljettajan työhön yhä enemmän. Mielestäni tämä asia on ensin saatava muutettua ja sitten vasta liikenneturvallisuuskoulutus voi langeta otolliseen maaperään. Matkustajille tiedottamista ja "asenteen muokkausta" voisi tehostaa koskien turvallista bussikäyttäytymistä. Kohteena esim. lapset ja lastenvaunut autossa, koululaisryhmät autossa ja pysäkeillä tien yli pysäkille juoksevat tai muuten liiaksi kiiruhtavat.”

”Esim. Kemin paikallisliikenne tarvitsisi lisää ajoaikaa 5–10 min/suunta. Tyly ajaa 4–5 tuntia yhtä mittaa ilman minkäänlaista virkistyspaussia, ei kerkeä penkiltä nousta, aina vähän myöhässä aikataulusta. Paikallisliikenteen yhtämittainen ajoaika tulisi mielestäni olla enintään 3 tuntia ja sen jälkeen väh. 15 min tauko mm. WC:ssä käynti ja muu virkistyminen. Tämä taitaa olla työehtosopimusasia enemmänkin”

”Aikataulusuunnittelijat ajamaan linjoja ruuhkassa ennen kuin linjat aloitetaan, muutokset mahdollisia kaksi kertaa vuodessa. Työajat pois minuuttiaikatauluista, viiden minuutin marginaaleille kuten ennekin!”

”Väsymys: 8 tunnin ajopäivä maksimissaan (10 tunnin päivää ei jaksa kukaan virkeänä), yhden päivän vapaat pois, ei aamu-ilta-aamu-vuoroja peräkkäin.”

”Työajan päivittäinen aika ikääntyville kuljettajille lyhyemmäksi. Pitkät päivittäiset työt riski? Valvontaa!”

”Linja- ja pikavuoroliikenteen aikataulut liian kireät (esim. kuljettajat joutuvat usein käyttämään lainmukaisen elpymistaukonsa rahdin käsittelyyn.)”

”Paikallisiliikenteessä selvemmät säännöt mistä ja koska otetaan matkustajat. Toiset ottaa vielä juoksevat matkustajat kyytiin vaikka liikennesäännöt kieltää. Näitä sääntöjä myös edellytetään kaikkien noudattavan. Vaaratilanna: Ihmiset juoksee bussien välillä. Elielin aukiolla säännöt toimii "aika hyvin", koska jo alussa sinne luotiin kirjalliset säännöt, jotka jaettiin kaikille kuljettajille. Toivoisin yhtenäisiä ohjeita, joita kaikkien kuljettajien edellytetään noudattavan. Sooloilu luo liikenteessä suurimmat vaaratilanteet.”

”Aikataulut olisi saatava sellaisiksi että ne pystyy turvallisesti toteuttamaan, kiire!! Aikataulut sellaisiksi, että olisi realistista pysyä aikataulussa. Taukojen parempi suunnittelu, keskemmäksi työpäivää.”

”Jos aikatauluja vähän löysättäisiin niin kiire helpottaisi, se parantaisi huomattavasti turvallisuutta. Kiireessä tulee hosuttua ja silloin sattuu vahinkoja. valitettavasti tänä päivänä jos haluat tehdä työsi kunnossa ja pysyä aikataulussa on seistävä koko ajan kaasupolkimen päällä!

Linja-autokalusto

Näkyvyys linja-autosta on puhuttanut muutamia kuljettajia vielä tässä kyselykohdassa. Lisäksi liittyen kuljettajan työtilaan, jossa aiemmassa kyselykohdassa koettiin olevan eniten kalustokohtaista kehittämistä, tuli esille parempi lämmönsäädön ja jäähdytyksen tarve.

Nopeudenrajoitin on puhuttanut muutamaa ilmeisesti yli 80 km/h -teillä ajavaa kuljettajaa. Sen koetaan olevan liikaa rajaava verrattuna kuorma-autojen nopeuksiin ja tekevän ohitustilanteet mahdottomiksi.

”Linja-autot: Miksi kuljettajan paikalta ei enää näe ulos yhtä hyvin uusissa autoissa??? Vanhat "katurit" paljon selkeämpiä. Asia on iso jos et näe mitään!”

”Kaikkein eniten olen huolissani liian vanhasta ajokalustosta, kaikki yli 10 vuotta vanhat autot pois käytöstä. Ei enää minkäänlaiseen linjaliikenteeseen. Viranomaisten tiukka ote rengastilanteeseen! Ehdoton talvirengaspakko, ei välttämättä nastoja, ainoastaan karkeampi kuviointi, esim. ns. palakuviointi. Toivottavasti nämä seikat tulevat riittävän ajoissa päättäjien korviin.”

”Saksan malli, jossa liikennerikkomuksista saa pisteitä. Busseihin kaupunkiliikenteessä varoitusvilkku kuten työkoneissa, joka vilkkuu kun bussi on pysäkillä ja lähdössä pysäkiltä (kaupunkiliikenne)”

”Uusin autojen ajovalojen kytkeytyminen päälle virta-avaimesta. Vanhat linja-autot pois liikenteestä.”

”Uusi kitka-aines käyttöön linjurin talvirenkaisiin, keksitty Islannissa, käytössä henkilöautoissa.”

”Ainakin kesällä kaipaisin autoihin edes kuljettajille kunnon ilmastointia, taukojen määrää, voisi harkita varsinkin kesällä. Yhtämittainen ajoaika on ehdottomasti liian pitkä kuumassa autossa. Kaikille kuljettajille voisi harkita pakollista "kertauskurssia" aika-ajoin, jotta liikennesäännöt ja asetukset tulisi päivitettyä! Luvattoman usein näkee kuskeja, jotka rikkovat lakia joko tahallaan tai sitten tietämättömyyttään. Ja lopuksi kaikkein tärkein: LISÄÄ POLIISEJA TEILLE JA KADUILLE!!”

”Ei viedä turvallisuutta liian pitkälle (lue: hidastavat) Ovijarrut on koettu monin kohdin hyvin hidastaviksi liikenteessä, samalla kun aikatauluja kiristetään. Tunnollisesti aikataulussa pysyvät kuljettajat stressaantuvat.”

”Eräissä linja-autoissa kuljettajan paikka on liian alhaalla. Liikenneonnettomuudessa peura- sekä hirvikolarissa hirvi tulee suoraan syliin. Tässä tapauksessa ei matkustajilla ole mahdollisuutta selvitä pahoilta vammoilta sekä kuolemantapauksilta.”

”Linja-autojen kehittämistä siten, että sivuille näkisi paremmin, katvealueet mahdollisimman pieniksi. Joustavat puskurit”

”Linja-autojen lasinpyyhkimiin sulatus, jonka voi kytkeä pois. Edellinen ja peilien huurresulatus pakolliseksi ja toimiviksi kuten esim. jarrut ja valot (katsastus). ”

”Linja-autojen suunnittelijat voisivat käydä joskus istumassa uudessa luomuksessaan ja katsoa ulos kuskin penkiltä. Näkyvyys surkea! Katvealueita liian paljon. Rahastuslaitteet yksinkertaisemmaksi ja näytön kirkkaus säädettäväksi, häikäisee silmiä! Bussikastoja enemmän. Aikataulut löysemmäksi.”

”Linja-auton taka- ja etuoven valaistus. Astinlauta eteen ja taakse. Linja-autojen peilit, etenkin oikea puoli. Aurinkoverho edessä ja sivulla. Tavaratilaan kiinnitys rahdille (polkupyörä, lastenkärry, laukku). Selvemmät kilvet.”

”Mm. kuljettajan tilan ergonomia/lämmön säätö/jäähdytys. Ajoneuvon sisäpuolisten katveiden poisto/myös ulkopuolisten. Ajoneuvon sisävalaistuksen suuntaus niin ettei tulisi tuulilasista heijastuksia”.

”Tutka joka huutaa korvia vihlovasti jos ajan liian lähellä toista ajoneuvoa”

Linja-autonkuljettajat, koulutus

Omaa ammattiaan koskien useat kuljettajat ehdottivat itselleen ja kollegoilleen asennemuutosta, parannuksia ammatin arvostukseen, muutoksia alalle pääsyn kriteereihin sekä ammattikortin poistoa eläkkeelle jääneiltä kuljettajilta. Kuljettajakoulutuksessa pitäisi korostaa oikeaa suhtautumista työhön. Kuljettaja-ammatissa voisi olla myös eri tasoja, lisäpätevöitymistä uran aikanakin.

”Soveltuvuustestit julkisen liikenteen palvelukseen tuleville. Työterveyshuollon palvelut (vuositarkastukset pakollisiksi). Henkilöt jotka suunnittelevat aikataulut/linjat omaisivat myös ajokokemusta - tai huomioitaisiin työntekijän ääni/näkemys asioista. Yleinen asennekasvatus liikenteessä. Terveisin "pitkänmatkan" (31 v.) alalla ollut kuljettaja.”

”Stressi pois”

”1. asia koulutuksen tason nosto. Oma kokemus linja-auton kuljettajan koulutuksesta: sikahuonot kouluttajat, sikahuonot autot. Näin vanhoja autoja ei tapaa enää työelämässä. Osa kouluttajista eläkeläisiä tai vailla mitään alan todellista asiantuntemusta. Naisia opetussuunnitteluun. Johonkin kuljetustekniikkaan panostetaan valtavasti. Todellisuudessa ei kuljettaja enää nykyään saa mennä edes koskemaan auton moniin osiin nykyautoissa. Ne viedään alan korjaamoille ja huoltoon. Ei niitä kuljettajat huolla. 40 % koulutuksesta tätä, voisi olla 5 %. 2. asia Koulutukseen otetaan suoranaisia käytöshäiriöisiä ihmisiä. Koulutukseen pääsee jos vain saa joltain liikennöitsijältä lapun että töitä voisi olla tiedossa (vaikka ei olekaan todellisuudessa). Ammatin nostamiseksi; aikuisia koulutukseen ja psykologiset testit ehdottomasti. Käytöskoulutusta myös.”

”Korostaa koulutuksessa, että hätäily ja kiirehtiminen saa aikaan vahinkoja. Kiire tappaa!”

”Lisää koulutusta alalle! Ei liene muuta alaa, jossa ei käytännössä ole lisäkoulutusta, vaikuttaa negatiivisesti ammatin arvostukseen. Olet urasi huipulla kun saat "lotossa" ajokortin ja myös urasi huipulla pysyt eläkeikään saakka. Kortin voimassaolo olisi varmistettava vaikka viiden vuoden välein osoittamalla se viranomaisille jotenkin, esim. inssiajo, eihän esim. rakennuksilla tulityökorttikaan ole ikuinen.”

”Linja-autonkuljettajan työ pitäisi olla ainoastaan alalle sopivien työtä, ei niin kuin nyt, tarjotaan jokaiselle joka ei muuhun kelpaa!”

”Kuljettajien työkyvystä huolehtiminen. Linja-autonkuljettajan ammatin arvostuksen kohottaminen että saataisiin alalle parempaa kuljettaja-ainesta.”

”Linja-autokuljettajien opeteltava että kiire ei ole syy rikkoa liikennesääntöjä ja aikataulut sovitettava että hyvin kerkiää. Teiden kunnossapitoon kiinnitettävä erityistä huomiota. Nopeusvalvontaa lisää.”

”Asennemuutosta koko touhuun, niin linja-autokuskeille, kuin muillekin tiellä kulkijoillekin. Piste.”

”Enemmän valistusta mitkä oikeudet on linja-autolla kun se lähtee pysäkiltä. Kaikki linja-auton kuljettajat ei näytä tietävän itsekään. Valistusta kuljettajille lisää.”

”Ennakoivan liikenteen sujuvaan toimintaan tulisi saada enemmän koulutusta. Samoin asennekasvatusta positiivisempaan suuntaan kohdella matkustajia. Tulee itsellekin parempi mieli hoitaa työnsä huolellisemmin.”

”Sairaseläkkeeltä olevilta ja muilta työkyvyttömiltä ajo-oikeus pois!!!”

”Ainakin kesällä kaipaisin autoihin edes kuljettajille kunnon ilmastointia, taukojen määrää, voisi harkita varsinkin kesällä. Yhtämittainen ajoaika on ehdottomasti liian pitkäkuumassa autossa. Kaikille kuljettajille voisi harkita pakollista "kertauskurssia" aika-ajoin, jotta liikennesäännöt ja asetukset tulisi päivitettyä! Luvattoman usein näkee kuskeja, jotka rikkovat lakia joko tahallaan tai sitten tietämättömyyttään. Ja lopuksi kaikkein tärkein: LISÄÄ POLIISEJA TEILLE JA KADUILLE!!”

”Ammattiliikenteessä saisi käyttää vain ja ainoastaan ammattikuljettajia. Uusi tutkintoajo jos ei ole vähintään 6 kk päätoiminen ammattikuljettaja, vähentää mm. harmaata taloutta (palkat erikirjalla ei kolometrikorvauksia/tahi ylimääräpäivärahoja) sekä niin sanottuna firapelikuljettajia. Käytön rajoittaminen lisäisi olennaisesti työpaikkoja ja liikenneturvaa.”

”Eläkkeelle siirryttäessä ammattikortti pois”

”Kaikki raskaan liikenteen kuljettajat 60 v. täytettyään ammattikortti pois ja eläkkeen viettoon! Jos sairauden myötä joutuu jättämään oman päätyönsä, oli ikä mikä tahansa joutuisi luovuttamaan ammattikorttinsa pois! Ei ois

sitten liikenteessä eläkeläiskuljettajia!"

"Omaa ärsyyntymiskynnystä pitäisi yrittää nostaa: ärsyyntyneenä ei tahdo joustaa ja oravanpyörä on valmis."

"Linja-autokortti pois 65 vuotta täyttäneiltä. Ei vuokrabussitoimintaa, vain "ammattikuljettajat" liikenteessä."

"Linja-autoliikenteessä ja raitiovaunuliikenteessä ammattikuljettajien ajotapatarkkailu esim. pk-seudulla liikenteen tilaajan tms. viranomaisen toimesta. Hyvin hoidetusta liikenneinfrastruktuurin ylläpitämisestä/kehittämisestä pitäisi palkita ja huonosti hoidetusta pitäisi määrätä sanktio."

"Linja-auton rattiin otetaan täysin ammattitaidotonta porukkaa välillä. Ei pelkkä ajokortti riitä."

"Maltti on valttia!"

"Mielestäni D-kortti pitäisi ottaa pois 65 vuotta täyttäessä. Nyt on paljon eläkeläisiä ja jopa linja-autonkuljettajan työstä sairaseläkkeelle jääneitä kuljettajia ajamassa etenkin tilausajoja."

"Ns. harrastajat pois liikenteestä. Joku vaatimus tuntimäärästä vuoden aikana, että linja-autokortti säilyy. Ison bussin yli 16-paikkaisen vuokraus kiellettäisiin."

"Mielestäni kun kuljettaja ajaa kolareita usein voisi esim. muutama ajotunti auttaa. Mutta kaikilla on kiire, mitäpä bussikuski voi tehdä, painaa mukana isolla bussilla siunaten itsensä ja kuormansa monesti päivän aikana."

"Pääkaupunkiseudulla kilpailuttaminen on tuonut tullessaan suurissa yhtiöissä täysin välinpitämättömän asenteen turvallisuustekijöihin. Ainoa asia millä on merkitystä, on säästetyt minuutit. Työvuorosidonnaisuudet ovat mielettömän pitkiä, kymmenen–neljätoista tuntia. Iltaa kohden on ihminen niin puuduksissa, että aina tuurilla ja rutiinilla mennään eteenpäin, ja meno vain kiristyy. Säästöistä johtuen myös kaluston huolto on huonoa ja uusille tulokkaille työtehtäviin perehdyttäminen olematonta!"

"Pääkaupunkiseudun bussiliikenteeseen saatava max 10 tunnin työsidonnaisuus. Aivan eri asia ajaa pitkänmatkan bussia tai rekkaa Hanko-Inari välillä. Yrityskohtainen työvuorosuunnittelu/ ajoajat myös kelin huomioiviksi! Ei kesän ajoaika toimi välttämättä talvella. Ammatti-ihminen työvuorosuunnitteluasialle, eikä harrastelijat kuten meidän talossa."

"Raskaan liikenteen nopeudenjarru haittaa liukkaalla kelillä, jos ajoneuvo lähtee luisuun tulee voida lisätä nopeutta, jotta oikaisu tapahtuu, mutta jarru tulee vastaan ja varma ulosajo on edessä. Kun katsotte ulosajoja rekkaliikenteessä ne on lisääntyny jarrun tultua voimaan ja nuorten kuljettajien tultua remmiin. Harjoittelu apumiehen avulla uudelleen ja sitten vasta kortti."

Osa kuljettajista oli myös kommentoinut yleisesti liikennesuunnittelun, rakentamisen yms. tasoa ja että olisi kuunneltava tienkäyttäjiä suunnittelussa. Ammattilaiset tulisi laittaa pohtimaan ja suunnittelemaan liikenneturvallisuusasioita.

Ylipäätään kehitettävien asioiden määrään viitaten oli yksi linja-autonkuljettaja todennut *"Voi voi. Vaikka kuinka paljon"*

4 Johtopäätökset

Kuljettajat tiedostavat olevansa itse tärkein tekijä ajamansa liikenteen turvallisuuteen. Kuljettajien suurta kiinnostusta kouluttautua lisää tulisi hyödyntää alan kehittämiseksi. Suurin osa kuljettajista, tästä vastaajajoukosta 80 %, haluaa koulutusta enemmän tai useammin kuin nykyisin. Ennakointi on tärkein taito. Sekä itselle että muille on jätettävä toiminta-aikaa. Ennakoinnilla vähennetään sekä itse aiheutettuja, että muiden aiheuttamia vahinkoja, sillä valtaosa vahingoista tapahtuu kuljettajien tai tielläliikkujien virheellisen tai odottamattoman toiminnan seurauksena. Turvallisuuden kehittämiseksi tehtävät panostukset sopivat varmasti myös olemassa olevien laatujärjestelmien henkeen. Kuljettajan virkeys ja asennoituminen työhön vaikuttavat turvallisuuteen.

Kalusto on linja-autoliikenteen toinen kriittinen tekijä. Kaluston yleisessä kehittämisessä tulisi edelleen keskittyä näkemien kehittämisen. Yritysten erilaiset ajoneuvot ja tekniikan kehittyminen asettaa haasteita myös kuljettajien kouluttamiselle. Huollossa tulisi kiinnittää huomiota myös paloturvallisuuteen, 9 % kuljettajista oli kokenut jonkinasteisen bussipalon. Enemmistö vastaajista piti kannatettavana ajatuksena, että paloturvallisuustarkastus tulisi olla määräaikaiskatsastuksen yhteydessä.

Linja-autonkuljettajien turvavyön käyttö on vähäistä. Harvoin tai ei koskaan käyttäviä oli 93 %. Tämä johtuu osin siitä, että turvavyöt puuttuvat useista linja-autoista. Yleisempi turvalaite on handsfree. Vaikka useimmiten moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vahinkoja kärsii kevyempi osapuoli, on linja-autonkuljettajillakin riski loukkaantua erityisesti suistumisonnettomuuksissa ja törmäyksissä isojen ajoneuvojen kanssa. Myös matkustajien loukkaantumisriski on näissä tilanteissa suuri.

Vaaratilanteita ja vahinkoja sattuu eniten risteyksissä, seuraavaksi eniten tiejaksoilla ja kolmantena ryhmänä pysäkeillä. Peltikolaroinnissa omaksi ryhmäksi voidaan erottaa vielä piha-, varikko- ja terminaalialueet. Yleensä vahingot ovat seurausta inhimillisistä tekijöistä. Linja-autoliikenteelle on ongelmallista joidenkin liikennöintialueiden ahtaus. Olosuhdetekijöistä vaarallisin on liukkaus. Todellisia henkilövahinkoja sattuu kuljettajien raportoimien tietojen perusteella harvoin, mutta toisaalta liikennetapahtumiltaan vilkkaimmilla alueilla saatetaan kokea läheltä piti -tilanteita kuukausittain tai joidenkin mielestä viikoittainkin.

Linja-autoliikenteen lajityypillisin henkilövahinko verrattuna muihin kulkumuotoihin on matkustajan loukkaantuminen linja-au-

tossa ajon aikana, ajoneuvosta poistuttaessa tai sinne noustaessa. Linja-autoliikenteen omien henkilövahinkojen estämisessä kannattaa tarkastella näitä onnettomuustyyppejä sekä panostaa suistumisten välttämiseen. Turvallisuuden edelleen kehittämiseksi olisi kiinnitettävä huomiota sekä tasaiseen, rauhalliseen ajotapaan (ennakointi), näkemiin auton sisällä ja autosta ulos, ovitoimintoihin että pysäkkien liukkauden torjuntaan. Matkustajavalistus on myös tarpeellista.

Kaikkien tiellä liikkujien asenteiden muokkaus, sekä tietojen ja taitojen kehittäminen on suurin työsarka. Liikenneturvallisuusvisio kuulosti linja-autonkuljettajista liian korkealta tavoitteelta liikennekulttuurin nykytilaan nähden.

Liite 1: kyselylomake

JAAKKO PÖYRY INFRA
JP-Transplan

Linja-autojen liikenneturvallisuusselvitys

Kyselylomake
linja-autonkuljettajille

lintu

LINTU on liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen rahoittama liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma. Ohjelman taustalla on Valtioneuvoston hyväksymä liikenneturvallisuusvisio: "Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä."

LINTU -ohjelma tukee liikenneturvallisuustyötä muun muassa tuottamalla uutta tutkittua tietoa ja selkeyttämällä ja konkretisoimalla liikenneturvallisuusvisiota. Ohjelmalla pyritään myös lisäämään tiedonvaihtoa eri organisaatioiden välillä.

LINTU-ohjelmassa on meneillään linja-autojen liikenneturvallisuutta käsittelevä selvitys, jossa tarkastellaan linja-autoliikenteen henkilövahinkoonnettomuuksia ja niiden syitä. Linja-autoliikenteen turvallisuutta koskevaa tietämystä pyritään syventämään tekemällä kysely linja-autonkuljettajille.

Linja-autonkuljettajien kokemuksia ja käytännön tietämystä hyödyntämällä pyritään löytämään linja-autojen liikenneturvallisuuden kehittämisen painopistealueita. Pyydämme Sinua vastaamaan tähän kyselyyn. Tutkimuksen luotettavuuden kannalta on tärkeää, että vastaat jokaiseen kysymykseen. Vastauksia käsitellään kokonaisuuksina, eikä niitä yhdistetä kenenkään henkilöllisyyteen.

Kysyttävää? Soita 08-3216 258 Minna Soininen, JP-Transplan Oy.

Taita vastattu kysely oheiseen palautuskuoreen ja laita postin kuljetettavaksi 28.11.2003 mennessä. POSTIMAKSU ON MAKSETTU.

Taustatietoja

Vastaa rastittamalla sopiva ruutu tai kirjoittamalla tyhjään tilaan. *Joissain kysymyksissä voi olla useampia kohtia jotka sopivat sinun vastaukseksesi, tällöin voit rastittaa useamman kuin yhden kohdan.*

1. Syntymävuosi _____

2. Sukupuoli ☐ mies ☐ nainen

3. Kotipaikkakuntasi _____

4. Kokemusvuosia linja-autonkuljettajana _____ vuotta

5. Vuotuinen kilometrimäärä linja-autolla
noin_____ km

6. Työsuhteessa olo nykyisen yrittäjän palveluksessa
_____ vuotta

7. Yrityksen koko
noin _____kuljettajaa ja noin _____ linja-autoa

8. Onko linja-autonkuljettajan työ sinulle työnä
☐ päätoiminen
☐ ei päätoimista, mutta teen sitä säännöllisesti
☐ ajan linja-autoa silloin tällöin
☐ olen yrittäjäkuljettaja

9. Montako tuntia viikossa keskimäärin työskentelet linja-autonkuljettajana? _____

10. Minkä tyyppistä liikennettä ajat? Jos työsi koostuu useista liikennetyypeistä, arvioi kunkin ajamasi liikenteen prosentuaalinen osuus työajastasi?
☐ Tilausajo, osuus työajasta ____%
☐ Koululaiskuljetukset, osuus työajasta ____%
☐ Linjaliikenne, osuus työajasta ____%
☐ Paikallisliikenne, osuus työajasta ____%
☐ Pikavuorot, osuus työajasta ____%
☐ Palveluliikenne, osuus työajasta ____%

11. Missä ajat työsi?
☐ Etelä-Suomen läänissä
☐ Länsi-Suomen läänissä
☐ Itä-Suomen läänissä
☐ Oulun läänissä
☐ Lapin läänissä
☐ Ahvenanmaalla
☐ Ulkomailla

12. Koulutus
☐ Autokoulu
☐ Puolustusvoimat
☐ Aikuiskoulutuskeskus / kurssikeskus
☐ Ammattioppilaitos / ammattikoulu
☐ Muualla, missä _____

13. Onko sinulla liikennerikkomuksia tms. viimeisen viiden vuoden ajalta?
☐ Ei yhtään
☐ On, _____ kappaletta

14. Oletko ollut viimeisen vuoden aikana jossain linja-auton kuljettajana oloon liittyvässä koulutuksessa?

☐ En
☐ Kyllä, noin _____ tuntia

→ **Osallistumasi koulutuksen aiheet**
☐ asiakaspalvelu
☐ taloudellinen ajotapa /ennakoiva ajotapa
☐ liikenneturvallisuus
☐ liukkaan kelin koulutus
☐ laatu- ja ympäristöasiat
☐ ensiapukoulutus
☐ paloturvallisuus
☐ ajoneuvotekniikkaan liittyvää koulutusta
☐ Muu mikä _____
_____
_____
_____

Mikä seuraavista kuvaa viimeksi saamaasi koulutusta?
☐ hyödyllinen
☐ antoi ajattelemisen aihetta
☐ ei juurikaan hyötyä

15. Haluaisitko, että koulutusta olisi enemmän kuin nyt?

☐ En
☐ Kyllä

→ **Mitä aiheita haluamasi koulutus sisältäisi**
☐ asiakaspalvelu
☐ taloudellinen ajotapa /ennakoiva ajotapa
☐ liikenneturvallisuus
☐ liukkaan kelin koulutus
☐ laatu- ja ympäristöasiat
☐ ensiapukoulutus
☐ paloturvallisuus
☐ ajoneuvotekniikkaan liittyvää koulutusta
☐ Muu mikä _____
_____
_____
_____

16. Onko työnantajayrityksellesi laatujärjestelmää?

☐ Ei ole
☐ On

→ **Sisältyykö siihen turvallisuustavoitteita**
☐ Ei sisälly
☐ En tiedä
☐ Sisältyy, minkälaisia _____
_____
_____

Kalusto jolla ajat

17. Minkä ikäisellä autolla ajoit viimeisimmän/ajat yleensä ajotehtäväsi?
Auton ikä noin _____ vuotta

18. Miten kuvailisit käyttämääsi/käytössäsi olevaa linja-autokalustoa ja sen huoltoa?
☐ Erittäin hyväkuntoista
☐ Hyväkuntoista
☐ Tyydyttävää
☐ Huonokuntoista

19. Käytätkö linja-autoa ajaessasi turvavyötä?
☐ Aina
☐ Useimmiten
☐ Harvoin
☐ En koskaan

20. Miksi et käytä? Yksi tai monta syytä
☐ Epämukava
☐ Vaarallinen
☐ Ajamissani linja-autoissa ei ole kuljettajan turvavyötä
☐ Haittaa asiakaspalvelutyötä (rahastusta yms.)
☐ Tunnen oloni riittävän turvalliseksi ilmankin
☐ Naurettavaa
☐ Ei oikeastaan haittaisi, mutta ei vain ole koskaan tullut pidettyä

21. Käytätkö ajaessasi hands-free laitetta?
☐ Kyllä
☐ En
☐ En vastaa ajossa puhelimeeni/puhelimeni ei ole ajon aikana päällä

Liikenneturvallisuus

22. Millä tekijöillä sinun mielestäsi on vaikutusta linja-auton liikenneturvallisuuteen?

Laita seuraavat tekijät tärkeysjärjestykseen numeroimalla ne 1-6, numero 1 on tärkein.

☐ Muiden tiellä liikkujien toiminta
☐ Sää ja keliolosuhteet
☐ Teiden kunto
☐ Linja-autonkuljettaja itse
☐ Liikenteen aikataulu
☐ Linja-auton kunto

23. Jos ajatellaan matkustajien turvallisuutta linja-autossa esim. pysäkkitilanteissa, linja-autosta poistuttaessa ja sinne noustaessa, tultaessa pysäkille tai ajon aikana, **kummalla on enemmän vaikutusta matkustajan turvallisuuteen…**

☐ Kuljettajan toimilla (ajotapa, huomiokyky)
☐ Matkustajien omalla toiminnalla
☐ Molemmilla yhtä paljon

24. Missä seuraavista on mielestäsi suurin riski, kun linja-auto on liikenteessä?
Merkitse numerolla 1-4, numero 1 tarkoittaa yleisintä riskiä. Tilanteen aiheuttajana voi olla kuka vaan.

☐ Linja-auton matkustaja loukkaantuu linja-autossa (esim. kaatuessaan jarrutuksen aikana) (ei linja-auton törmäystä mihinkään)
☐ Linja-auton matkustaja loukkaantuu linja-autosta poistuessa tai sinne noustessa (ei linja-auton törmäystä mihinkään)
☐ Linja-auto joutuu onnettomuuteen jalankulkijan tai pyöräilijän kanssa
☐ Linja-auto joutuu onnettomuuteen liikenteessä olevan toisen ajoneuvon kanssa

25. Monessako onnettomuudessa olet linja-auton kuljettajatyönne aikana olleet mukana?

	itse syyllinen osapuoli	**syytön osapuoli**
Peltivahingot (kpl)	___	___
Henkilövahingot (kpl)	___	___

Varsinkin kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sattuu linja-autoille vuosittain aika vähän ja niissä on aika paljon vaihtelua eri vuosien välillä. Siksi on kiinnostava tietää mm. kuinka paljon onnettomuuksien läheltä piti – tilanteita esiintyy.

Kysymyksiä kaikille – LÄHELTÄ PITI TILANTEET

26. Milloin viimeksi olet ollut linja-auton kanssa tilanteessa, jossa henkilön loukkaantuminen oli lähellä?

☐ Tapahtumakuukausi _____ ja vuosi _____
☐ En ole ollut sellaisessa tilanteessa

Oliko kyseessä törmäys johonkin (jokin esine tai rakenne tai toinen ajoneuvo, mikä, esim. henkilöauto, kuorma-auto, jalankulkija tms.) **vai oliko kyseessä esim. suistuminen tieltä vai muu tilanne?**

_____
_____

Montako ihmistä oli vaarassa loukkaantua? (noin)

_____

Tapahtumapaikka (tien risteys, yhteentörmäys maantiellä, pysäkki, nousu autoon, matkustajan kaatuminen autossa tms.)

_____

Olitko itse syyllinen tilanteeseen?
☐ Kyllä
☐ En

Kysymyksiä niille, jotka ovat joskus olleet linja-autolla peltikolarissa

27. Milloin viimeksi olet ollut tilanteessa, jossa syntyi pelkästään peltivaurioita/vaurioita ajoneuvolle?

☐ Tapahtumakuukausi _____ja vuosi _____
☐ Minulle ei ole sattunut peltivaurioita koskaan

Oliko kyseessä tilanne, jossa poliisi kutsuttiin paikalle?
☐ Kyllä
☐ Ei

Toinen osapuoli oli (jokin esine tai rakenne tai toinen ajoneuvo, mikä, esim. hlö-auto, kuorma-auto, jalankulkija, matkustaja, pyöräilijä tms.) **vai oliko kyseessä esim. suistuminen tieltä vai jokin muu tilanne?**

_____
_____

Tapahtumapaikka (tien risteys, yhteentörmäys maantiellä, kolari varikkoalueella tms.)

_____
_____

Olitko itse syyllinen tilanteeseen?
☐ Kyllä
☐ En

Kysymyksiä niille, jotka ovat joskus olleet linja-autolla henkilövahinko-onnettomuudessa

28. Oletko ollut tilanteessa, jossa syntyi henkilövahinkoja?

☐ Tapahtumakuukausi _____ ja vuosi _____
☐ Minulle ei ole sattunut henkilövahinkotilannetta koskaan

Oliko kyseessä tilanne, jossa poliisi kutsuttiin paikalle?
☐ Kyllä
☐ Ei

Oliko kyseessä törmäys johonkin (jokin esine tai rakenne tai toinen ajoneuvo, mikä, esim. henkilöauto, kuorma-auto, jalankulkija tms.) **vai oliko kyseessä esim. suistuminen tieltä vai muu tilanne?**

_____
_____

Montako ihmistä loukkaantui?

_____

Keitä he olivat?
☐ jalankulkija
☐ pyöräilijä
☐ toisena osapuolena olleen ajoneuvon matkustaja tai kuljettaja
☐ linja-automatkustaja
☐ minä kuljettajana

(**Kuoliko kukaan?** _____)

Tapahtumapaikka (tien risteys, yhteentörmäys maantiellä, pysäkki, nousu autoon, matkustajan kaatuminen autossa tms.)

_____
_____

Olitko itse syyllinen tilanteeseen?
☐ Kyllä
☐ En

Bussipalot

29. Onko kohdallesi sattunut bussipaloja?

☐ Ei
☐ Kyllä

Jos on ollut, tiedätkö mistä syystä (jarruista aiheutuneet, polttoainevuodot, oikosulku akun tai latausgeneraattorin kaapelissa, muut sähkölaiteviat, mitkä)?

_____
_____
_____

30. Tulisiko järjestää linja-auton paloturvallisuustarkastus?
☐ Kyllä, huollon yhteydessä
☐ Kyllä, määräaikaiskatsastuksen yhteydessä
☐ Ei tarvitse
☐ En osaa sanoa

31. Miten vaarallisena liikenneturvallisuuden kannalta pidät seuraavia asioita?

Ajoympäristö ja taustatekijät	erittäin vaarallinen	vaarallinen	vaaraton	erittäin vaaraton
Vähäinen uni	☐	☐	☐	☐
Yksitoikkoinen ajaminen	☐	☐	☐	☐
Aikataulupaineet	☐	☐	☐	☐
Ajaminen linja-autolla joka ei ole entuudestaan tuttu	☐	☐	☐	☐
Ajaminen tutulla reitillä	☐	☐	☐	☐
Ajaminen uudella reitillä	☐	☐	☐	☐
Piristävät aineet (Kahvi, Redbull, Battery)	☐	☐	☐	☐
Linja-auto täynnä matkustajia	☐	☐	☐	☐
Keskusteleminen matkustajan kanssa ajon aikana	☐	☐	☐	☐
Linjaliikenteen säännöllinen kilpailuttaminen	☐	☐	☐	☐

Ajoon ja keliolosuhteisiin liittyviä asioita	erittäin vaarallinen	vaarallinen	vaaraton	erittäin vaaraton
Korkea nopeus	☐	☐	☐	☐
Kaistanvaihdot	☐	☐	☐	☐
Ilman turvavyötä ajaminen	☐	☐	☐	☐
Pienet turvallisuusvälit	☐	☐	☐	☐
Ohittelu	☐	☐	☐	☐
Tien liukkaus	☐	☐	☐	☐
Lumisade	☐	☐	☐	☐
Polanteet tiessä	☐	☐	☐	☐
Pimeä vuorokaudenaika	☐	☐	☐	☐
Tuulinen sää ja liukas keli	☐	☐	☐	☐
Tienvarsien jyrkät pientareet ja matalat kaiteet	☐	☐	☐	☐

32. Kuinka usein seuraavia asioita ilmenee kohdallasi?

	usein (kuukausittain)	aika usein (useamman kerran vuodessa)	aika harvoin (1-2 kertaa vuodessa)	erittäin harvoin (harvemmin kuin kerran/v)	ei koskaan
Jarruissa puutteita	☐	☐	☐	☐	☐
Renkaissa puutteita	☐	☐	☐	☐	☐
Huonot valot	☐	☐	☐	☐	☐
Huono näkyvyys linja-auton oville (peilien ominaisuudet tai mahd. katvealueet)	☐	☐	☐	☐	☐
Häiriköiviä matkustajia	☐	☐	☐	☐	☐

33. Miten hyvänä tai hyödyllisenä pidät seuraavia ajatuksia, keksintöjä ja uusia tekniikoita?

	erittäin hyvä/ erittäin hyödyllinen	hyvä/ hyödyllinen	huono/ haitallinen	erittäin huono/ erittäin haitallinen
Linja-autojen nopeuden rajoitin	☐	☐	☐	☐
Henkilöautojen nopeuden rajoitin	☐	☐	☐	☐
Talvinopeusrajoitukset	☐	☐	☐	☐
Ennakoiva työterveyshoito (esim. säännölliset terveystarkastukset sekä työsuhde- että yrittäjäkuljettajille	☐	☐	☐	☐
Elektroninen työaikaseurannan käyttöönotto kauko- ja tilausliikenteessä kuten raskaassa kuorma-autoliikenteessä	☐	☐	☐	☐
Kuljettajan turvatyyny (air bag)	☐	☐	☐	☐
Turvavyöt linja-auton varusteena	☐	☐	☐	☐
Matkustajien turvavyön käyttöpakko (ei kaupunkiliikenne)	☐	☐	☐	☐
Mahdollinen turvavyön käyttöpakko paikallisliikenteessä	☐	☐	☐	☐
Linja-auton kuljettajan turvavyön käyttöpakko	☐	☐	☐	☐
Alkolukko pakolliseksi koulukuljetuksissa	☐	☐	☐	☐
Alkolukko pakolliseksi muissakin linja-autoissa	☐	☐	☐	☐
Kaistalla pysymisen avustaminen (hälyttää esim. varoitussignaalilla)	☐	☐	☐	☐
Sivulla olevien esteiden (ihmisten ja esineiden) havaitsin	☐	☐	☐	☐
Auton takana olevien esteiden tunnistimet (esim. varoitussignaali)	☐	☐	☐	☐
Turvallisuusvälin automaattinen säädin	☐	☐	☐	☐
Pysäkkijarru	☐	☐	☐	☐
Kuljettajien simulaattorikoulutus (korvaamaan osa perinteistä opetusta	☐	☐	☐	☐
Linja-autonkuljettajien alalle soveltuvuustestit	☐	☐	☐	☐
Vain säännöllisesti linja-autoa ajavien kuljettajien käyttäminen tilausajoissa	☐	☐	☐	☐
Linja-autojen etuudet ja omat kaistat kaupunkialueilla	☐	☐	☐	☐
Bussinkuljettajien alaikärajan nostaminen noin 2-4 vuotta	☐	☐	☐	☐
Jarrujärjestelmää koskeva koulutus	☐	☐	☐	☐
Koulutus sammuttimien käytöstä	☐	☐	☐	☐
Nopeusvalvonnan puuttumiskynnyksen laskeminen säädösten mukaiselle tasolle (eli ei hyväksytä minkään tasoista rajoituksen ylitystä)	☐	☐	☐	☐

34. Missä seuraavista asioista sinun mielestäsi olisi kehittämisen/parantamisen varaa ja kuinka paljon?

	erittäin paljon	aika paljon	jonkin verran	aika vähän	erittäin vähän
Yleinen kehitys					
Nykypäivän linja-autokalusto yleensä	☐	☐	☐	☐	☐
Aikataulusuunnittelu	☐	☐	☐	☐	☐
Liikennekulttuuri Suomessa	☐	☐	☐	☐	☐
Liikennevalvonta (poliisi)	☐	☐	☐	☐	☐
Liikennevalvonta (automaattivalvonta)	☐	☐	☐	☐	☐
Kuljettajien valinta tilausajokeikkoihin	☐	☐	☐	☐	☐
Oman työpaikan kehitys					
Oman työpaikan kaluston uusiminen	☐	☐	☐	☐	☐
Oman työpaikan kaluston huolto	☐	☐	☐	☐	☐
Työhön perehdyttäminen (uudet työntekijät)	☐	☐	☐	☐	☐
Yritykseen tulleisiin uusiin ajoneuvoihin perehdyttäminen	☐	☐	☐	☐	☐
Koulutus (ajotaidot, asiakaspalvelu yms.)	☐	☐	☐	☐	☐
Työvuorojen suunnittelu	☐	☐	☐	☐	☐
Aikataulujen suunnittelu	☐	☐	☐	☐	☐
Työterveyshuolto	☐	☐	☐	☐	☐
Käytössä oleva kalusto tarkemmin					
Jarrut	☐	☐	☐	☐	☐
Ovet ja niiden aukaiseminen ja sulkeminen	☐	☐	☐	☐	☐
Renkaat	☐	☐	☐	☐	☐
Näkyvyys sisätiloihin ja oville	☐	☐	☐	☐	☐
Ajovalot	☐	☐	☐	☐	☐
Sisätilojen valaistus	☐	☐	☐	☐	☐
Ohjaus	☐	☐	☐	☐	☐
Matkustajien istuimet	☐	☐	☐	☐	☐
Kuljettajan istuin ja työtila	☐	☐	☐	☐	☐
Kaiteet ja matkustajien kiinnipitokahvat	☐	☐	☐	☐	☐
Tuulilasin pyyhkijät	☐	☐	☐	☐	☐
Näkyvyys ulos auton eri puolille	☐	☐	☐	☐	☐
Turvavälineet kuten ensiapulaukku	☐	☐	☐	☐	☐
Oman itseni kehittäminen					
Omasta fyysisestä kunnosta huolehtiminen	☐	☐	☐	☐	☐
Omasta vireydestä huolehtiminen	☐	☐	☐	☐	☐
Omien ajotaitojen kehittäminen	☐	☐	☐	☐	☐
Tiedot ja taidot toimia onnettomuustilanteessa (ensiapu, matkustajien evakuointi yms.)	☐	☐	☐	☐	☐
Omien asiakaspalvelutaitojen kehittäminen	☐	☐	☐	☐	☐
Matkustajat					
Matkustajien tiedot ja taidot käyttää linja-autoa	☐	☐	☐	☐	☐
Matkustajien käyttäytyminen liikkuvassa linja-autossa	☐	☐	☐	☐	☐
Lasten turvallinen linja-auton käyttö	☐	☐	☐	☐	☐
Iäkkäiden ja huonosti liikkuvien turvallisuuden kehittäminen	☐	☐	☐	☐	☐
Liikenneympäristö					
Pysäkkien sijoittelu	☐	☐	☐	☐	☐
Pysäkkien kunnossapito	☐	☐	☐	☐	☐
Risteysten ajettavuus	☐	☐	☐	☐	☐
Näkyvyys risteyksistä eri suuntiin	☐	☐	☐	☐	☐
Teiden kunto, päätiet (valta- ja kantatiet)	☐	☐	☐	☐	☐
Teiden kunto, haja-asutusalueiden maantiet	☐	☐	☐	☐	☐
Teiden kunto, kaupunkien kadut	☐	☐	☐	☐	☐
Teiden talvihoito, päätiet (valta- ja kantatiet)	☐	☐	☐	☐	☐
Teiden talvihoito, haja-asutusalueiden maantiet	☐	☐	☐	☐	☐
Teiden talvihoito, kaupunkien kadut	☐	☐	☐	☐	☐
Linja-autojen etuudet ja omat kaistat kaupunkialueilla	☐	☐	☐	☐	☐

Missä mielestäsi linja-autojen etuuksia/omia kaistoja tarvittaisiin? Missä niillä olisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta olennaisesti parantavaa merkitystä? (Tienimi ja paikkakunta) Jatka tarvittaessa kohtaan 39, jos tila loppuu.

_____

Visio turvallisuuden kehittämiseksi

35. Uskotko että on mahdollista suunnitella tieliikennejärjestelmä siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

☐ Kyllä
☐ En osaa sanoa
☐ En

36. Mitkä ovat mielestäsi syynä linja-autojen ja kevyen liikenteen (jalankulkijat ja pyöräilijät) välisiin onnettomuuksiin ja onnettomuuden vaaratilanteisiin?

37. Mitkä ovat mielestäsi syynä linja-autojen ja muiden moottoriajoneuvojen välisiin onnettomuuksiin ja onnettomuuden vaaratilanteisiin?

38. Mitkä ovat mielestäsi syynä matkustajille autossa tai siihen nousemisessa ja sieltä poistumisessa sattuviin kolhuihin tai onnettomuuksiin?

39. Tuleeko mieleesi jotain muuta liikenneturvallisuuteen liittyvää kehittämisideaa tai toimenpidettä, jota haluaisit toteuttaa? Tähän kohtaan saa vapaasti kirjoittaa.

Kiitos vastauksistasi! **Turvallista matkaa!**