

TERVE NUPPI JAKSAA

Terveys kuuluu asioihin, joihin huomio kiinnittyy usein vasta siinä vaiheessa kun sitä ei enää ole. Lause on yksittäisen henkilön puheenvuorosta Rahtarit ry:n hallituksen kokouksesta. Kokouksesta, jossa tehtiin päätös lähteä mukaan kolmivuotiseen terveysprojektiin. Projektin tavoitteena on herättää kuljetusalan ammattilaiset huomaamaan oman terveytensä merkitys, tukea ja edistää heitä kohti terveellisiä elämäntapoja. Ajatuksena on niin fyysisen kuin psyykkisen hyvinvoinnin edistäminen.

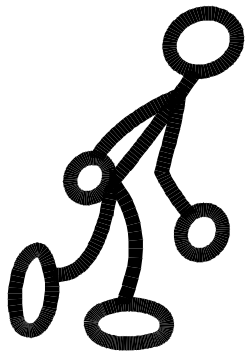
Teksti Tarja Ojala

Terveyshuollon tiedetään tulevan tositarpeeseen. Kuljetusalalla on useita terveyteen liittyviä alakohtaisia ongelmia, jotka ovat yhteisiä niin työntekijälle kuin kuljetustyöhön osallistuvale kuljetusyrittäjälle. Yksittäisten työkyvyttömyystapausten ja ennenaikaisten kuolemien kautta on herätty huomaamaan terveyden merkitys kuljetustyötä tekevien ihmisten hyvinvoinnin varmistamisessa. Lisäksi toimenpiteille tarvetta luo kuljetusalaa vaivaava kuljettajapula. Pulaa ammattitaitoisista työntekijöistä voidaan nimittäin helpottaa kahdella tavalla, paitsi kouluttamalla alalle uusia työntekijöitä, myös pitämällä huolta jo alalla olevien kuljettajien työkyvyn ja motivaation säilymisestä.

Ajatus terveyteen panostamisesta ei ole ainutkertainen. Terveyteen on kansallisesti kiinnitetty huomio useassa eri yhteyksissä. Sydän- ja verisuonisairauksien vähentämiseksi on tehty pitkäjänteistä työtä mm. Lopeta ja voita kilpailu, toimenpideohjelma suomalaisten sydänterveyden edistämiseksi ja Kunnossa kaiken ikää – projektilla¹.

Terveyden edistäminen on otettu tavoitteeksi myös kuljetusalan työntekijä- ja työnantajapuolella. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton (AKT) tavoitteena on huomion kiinnittäminen työterveyshuoltoon. Vastaavasti Suomen Kuorma-autoliit-

to ry suosittelee jäsenkunnalleen työterveystarkastuksia³. Myös vuoden 2001 alussa Haagan Neurologisessa tutkimuskeskuksessa käynnistyneen uniapneatutkimuksen ja Työterveyslaitoksen ja Työterveyslaitoksella käynnistyneen taukopaikkatutkimuksen taulalta löytyy huoli kuljetustyötä tekevien ihmisten terveydestä, työkyvystä, sekä työ- ja liikenneturvallisuudesta.



Tausta

Tarvetta terveyden edistämiseksi on useistakin syistä. Ala on voimakkaasti miesvaltaista ja miesten terveyttottumukset on naisia ongelmallisemmat. Kansanterveyslaitoksen tutkimusten mukaan suomalaisista miehistä noin puolet kärsii ylipainosta, miesten alkoholinkäyttö ja tupakointi on runsaampaa kuin naisilla. Terveysriskeistä huolimatta miehet käyttävät naisia harvemmin sekä terveystalvueluita että hammaslääkäripalveluita¹.

Toisaalta kuljetusala on kokonaisuudessaan melko ongelmallinen. Kuljetustyö on sekä fyysisesti että psyykkisesti kuormittavaa. Kulje-

tusalan erityisongelmia ovat epäsäännöllinen, liikkuva työ, kiire ja ongelmalliset työskentelyolosuhteet. Istumatyön vastapainoksi voi olla suuria fyysisiä ponnistuksia mm. kuormauksen ja kuorman purkamisen yhteydessä. Fysikaalisista kuormitustekijöistä joudutaan alttiiksi mm. tärinälle, sääolosuhteille, kuumalle / kylmälle ja vedolle. Työajat voivat olla epätyypillisiä ja epäsäännöllisiä. Kun osa alan työntekijöistä joutuu viettämään lepo- ja elpymisaikansa ajokissaan "tienpäällä", peseytymismahdollisuudet ovat olleet niukat ja alalla ollaan jatkuvasti tekemisissä terveydelle haitallisten aineiden mm. polttonesteiden kanssa, ovat terveyshaitat konkreettisia. Lisäksi em. tilanteessa liikuntamahdollisuudet voivat olla melko rajoitetut ja kun ruokailu tapahtuu usein kodin ulkopuolella ja epätyypilliseen lounasaikaan, voi ravinto olla yksipuolista ja painonhallinta työlästä.

Toimenpidetarpeen luo myös tieto kuljetusalan työntekijöiden terveysongelmien vaikutuksesta liikenneturvallisuuuteen. Aiemmissä tutkimuksissa on saatu viitteitä siitä, että vakavan liikenneonnettomuuden taulalla voi olla myös kuljettajan krooninen sairaus².

Riskitekijöitä on siis runsaasti. Ongelmakenttää lisää se, ettei pienyritysvaltaisella kuljetusalalla työterveyshuollon järjestäminen ole lakisääteisydestä huoli-

matta itsestäänselvyys. Liikkuvan työn ja epätyypillisten työaikaisten vuoksi terveystalvueluiden järjestäminen saattaa vaatia erityisjärjestelyitä. Lisäksi kuljetusalan heikko kannattavuus voi olla luomassa paineita säästöihin myös terveystalvueluissa.

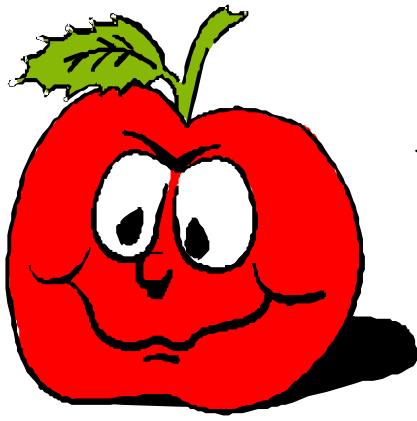
Pilotteja

Alakohtaisesta ongelmien kasautumisesta viitteitä antaa mm. Suomen Kuorma-autoliiton pilottiprojekti, jossa tutkittiin 43 kuorma-autoyrittäjää. Yli 60 %:lla, eli kahdella kolmesta tutkimukseen osallistuneesta on kohonnut verenpaine, kohonnut kokonaiskolestroli ja selvä ylipaino (> 25 kg). Lisäksi todettiin kuntoutustarve noin kolmanneksella (32 %) osallistuneista. Tutkimukseen oli kutsuttu 119 yrittäjää, eli osallistumisprosentti oli 36 %.

Pilottiprojektin tulokset vahvistavat ennakkokäsitystä tilanteesta. Tosin tulokset eivät ole suoraan yleistettävissä, sillä mm. Kansanterveyslaitoksen tekemissä kyselyissä on todettu, että vastausnopeus on yhteydessä raportoituun terveystalvueluikäytymistasoon.

Vaikeita ongelmia

Kuljetustyö voi olla sekä fyysisesti, että psyykkisesti kuormittavaa. Lisäksi kuljetustyössä sattuu huomattavan paljon tapaturmia ja tapaturmaisaa / väkivaltaisia kuolemia. Asiaan on kiinni-



tetty huomio jo 1980-luvun alussa. Jo tällöin Työterveyslaitoksen tekemässä *Autonkuljettajien työolot ja terveys* -raportissa⁴ tunnistettiin kuljetusalan ongelmien moninaisuus. Samassa raportissa mainittiin kuljettajien keskuudessa yleisimmäksi ennenaikaisen kuoleman syyksi väkivaltaiset kuolemat, liikenneonnettomuudet, itsemurhat ja muut väkivaltaiset kuolemat. Autonkuljettajien väkivaltaisten kuolemien kokonaismäärä oli tutkimuksen mukaan merkittävästi suurempi kuin väestössä keskimäärin. Eikä tilanne näytä korjaantuneen 1990-luvulla. Kuljettajien liikennekuolemien määrää ei ole saatu vähennettyä liikenneturvallisuuden myönteisestä kokonaiskehityksestä huolimatta. Samoin mm. omassa jäsenkunnassamme on kiinnitetty huomio väkivaltaisten kuolinsyiden korkeaan määrään. Toisaalta on syytä epäillä etteivät kaikki tapaukset tule edes esiin. Todelliset määrät ja väkivaltaisten kuolemien yhteys kuljetustyön kuormittavuuteen tulisi myös selvittää, samoin toimenpidemahdollisuudet tilanteen korjaamiseksi.

Terve nuppi jaksaa

Nyt käynnistettävässä yhteistyöprojektissa on tavoitteena kolmen vuoden aikana parantua terveyden perusteisiin melko laajasti. Tulemme käymään läpi ravinnon, liikun-

Lähteet:

¹ Helakorpi, S., Uutela, A., Prättälä, R., Puska, P., Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 1999. Kansanterveyslaitoksen julkaisuja B19 / 1999

² Kuljetusyrittäjä 1/2001

³ Häkkinen, H. Professional driving, driver fatigue and traffic safety. Helsingin Yliopisto, Liikennetutkimusyksikkö. Tutkimuksia 33:2000.

⁴ Backman & all: Autonkuljettajien työolot ja terveys. Työolosuhteet 38, Työterveyslaitos, 1982

nan ja levon vaikutusta terveyteen, painonhallintaa ja mm. stressin hallintaa. Projektin aikana tartutaan ongelmiin kahdelta suunnalta, paitsi kuljetustyötä tekevän, myös palveluiden tarjoajan kannalta. Esimerkkinä painonhallinta jota tarkastellaan paitsi nälkäisen tienpäällä liikkujan myös taukopaikkapalveluita tarjoavan yrittäjän kannalta. Samalla esittelemme olemassa olevia taukopaikkapalveluita mm. lepo- ja vapaa-ajan vieton osalta. Samoin tullaan pohtimaan raskaan työn seuralaisten, tupakoinnin, alkoholin käytön ja päihteiden haittoja. Käytännön välineinä on sekä lehden asiantuntija-artikkelit, että tiedon tuonti niin yhdistyksen yhteisiin kuin osastojen tapahtumiin.

Yhteistyökumppanit

Projektin yhteistyökumppaneina ovat Terveys ry sekä Maito ja Terveys ry. Lisäksi yhteistyöhön on pyydetty mukaan mielenterveystyön asiantuntijat ja kuljettajahuollon ammattilaiset. Tätä kautta on yhteistyöhön lupautuneet Suomen Psykologiliitto ja huoltamoketjut / taukopaikkojen pitäjät, sekä tulli. Projektista syntyviin kustannuksiin on saatu tukea Sosiaali- ja Terveysministeriön Terveiden edistämisen määrärahasta.

Mahdollisuus pitkäkestoisiin etuihin

Projektin tavoitteena on raskaan liikenteen ammattilaisten fyysisen kunnon ja suorituskyvyn parantaminen mm. ravintotottumusten muutoksen ja tupakoinnin vähentäminen avulla. Pitkäkestoisina etuina tarjolla ovat kuljettajien ajokunnon, työkyvyn ja stressinhallinnan parantuminen ja sitä kautta myönteinen vaikutus raskaan liikenteen ammattilaisten työkykyyn ja turvallisuuteen - elämänlaatuun.

Taukopaikoista selvitys

Kuljetustyölle on tyypillistä useat riskitekijät ja ongelmakentät. Yksi ongelmakenttä on taukopaikkojen ja -palveluiden saatavuus. Lähtökohta on mielenkiintoinen. Ajoajan tauottaminen on määrätty pakottavalla lainsäädännöllä⁵. Samoin on ajo- ja lepoaikojen valvonta säädetty lainsäädännöllä. Sensijaan lainsäädännössä ei ole määritelty, missä raskas liikenne ja kuljettajat voisivat viettää tuon 9 -11 tunnin lepoaikansa. Lepoajanvieron tulisi tukea lainsäädännön pohjana olevia terveys- ja turvallisuustavoitteita, mutta nykytilassa tavoitetta ei aina saavuteta.

Kuljettajan terveydentilalla, samoin kuin levon määrällä ja laadulla on selkeä yhteys turvallisuuteen. Onnettomuuksiin joutuneilla kuljettajilla on todettu kroonisia sairauksia, samoin väsymeen kuljettajan riski joutua liikenneonnettomuuteen on suurempi kuin hyvin levänneen kuljettajan. Tämän vuoksi kuljetusalalla tulisi kiinnittää huomio paitsi työnaikaisiin olosuhteisiin, myös työn tauottamiseen ja lepoajanviettomahdollisuuksien vaikutukseen kuljetustyötä tekevän henkilön terveyteen ja työkykyyn. Kuljetusalan on sikäli poikkeuksellinen toimiala, että alalla työskentelevät henkilöt joutuvat usein sovittamaan yhteen työn ja lepoajanvieron työympäristössä, tai sen välittömässä läheisyydessä. Käytännössä kuljettaja saattaa joutua viettämään lepoaikaansa taukopaikoilla tai terminaalien

Lähteet:

⁵ Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettu EU:n asetus (ETY) nro 3820/85

⁶ Karén-Nilsson H. & Lindvall C.: Yrkesförare och vägkrogar. Livsmedelverket, rapport 1/97. Uppsala 1997

Karlén-Nilsson, H.: Projekt Vägkrogen. Livsmedelverket, rapport 34/97. Uppsala 1997

Pearson, M.: Maten och jobbet. Lastbilsförarens attityder till maten 1996. Livsmedelverket, rapport 5/98. Uppsala 1998.

välittömässä läheisyydessä omassa ajokissaan.

Parhaimmillaan lepoajanviettoon käytetty paikka voi olla tasokas tienvarren taukopaikka, josta löytyy kaikki tarvittavat palvelut pysäköintitilasta ja ruuasta pesu- ja majoitusmahdollisuuksiin. Toisaalta paremman puutteessa käytetään taukopaikkoina myös tienvarren kylmiä ja tyhjiä pysäköinti- ja levähdysalueita. Näin siitä syystä, ettei parempia taukopaikkoja ole riittävästi tarjolla.

Taukopaikkapalveluiden tarjoaminen on perustunut ja perustuu edelleen vapaaehtoisuuteen, liiketaloudellisiin lähtökohtiin, jopa hyväntahtoisuuteen. Lyhytkestöisen tauon, kahvi- tai ruokatauon ajaksi löytyy päi-väsaikaan palveluita ja kysyntä ja tarjonta vastaavat toisiaan. Sensijaan pidempi-kestoiseen pysäköintiin ja lepoajanviettoon sopivia taukopaikkoja on liian vähän. Syynä tähän on sekä suuret pysäköintilavaatimukset, että maksuvalmiuden tai -halukkuuden puute. Eikä ongelma ole kansallinen. Sama ongelmakenttä on todettu Ruotsissa Livsmedelverketin tekemissä tutkimuksissa⁶.

Taukopaikkaongelmien, tarjonnan, kysynnän, tarpeiden, puutteiden, esteiden, rajoitteiden ja odotusten puolueettomaksi selvittämiseksi on käynnistetty tutkimusprojekti. Projektin vastuullisena toteuttajatahona on Työterveyslaitos, mutta yhteistyössä ovat mukana kuljetusalan edustajien ohella Tielaitos ja luonnollisesti suurimpien huoltamoketjujen edustajat.