

TAUKOPAIKAT, TYÖN TAUOTTAMINEN, LEPO JA TERVEYS

Työn järkevällä tauottamisella ja riittävällä levolla on suuri merkitys jaksamiseen ja työntekijän terveyteen myös kuljetusalalla. Jos ajo- ja lepoaika-asetus puhuttaa, on keskustelua käyty myös taukopaikoista. Mitä raskaalle liikenteelle soveltuva, kuljettajien työkykyä ja terveyttä edistävä taukopaikka voisi parhaimmillaan olla? Vaikka osa kuljetusalan ammattilaisten tarvitsemista palveluista on samoja kuin kenellä tahansa tavallisella tienkäyttäjällä, on tarpeissa myös eroja.

Oleellisimpana erona tavallisten tienkäyttäjien tarvitsemiin palveluihin on raskaan kaluston suuri tilantarve. Lisäksi raskas liikenne tarvitsee taukopaikkoja paitsi lyhytkestoiseen poikkeamiseen, myös pidempikestoiseen taukoon. Ja onhan palveluita tarjolla. Ajoneuvon tankkauksen ja kuljettajan kahvi- tai ruokataukoon soveltuu moni paikka. Sen sijaan haasteeksi muodostuu kuljetusalan kaksi merkittävää alakohtaista ongelmaa. Toisaalta palveluiden tarve jakautuu kaikkiin vuorokaudenaikoihin - myös yöhön. Toisaalta ongelmia aiheuttaa ajo- ja lepoaika-asetuksen edellyttämä lepoajanvietto.

Lähes puolen vuorokauden lepoajan viettoon sopivien paikkojen tarjonta vaihtelee. Vaikka hyviä 24h taukopaikkoja on pääteiden varsilla, on paikan löytyminen muualla paikoin kiven alla. Samoin on tilanne palveluiden

suhteen. Lepoaikana saattaa tulla tarve muustakin kuin kahvikupista tai ruuasta. Osa taukopaikoista vastaa kysyntää ja tarjoaa melkoisen valikoiman palveluita, vieläpä ympäri vuorokauden. Joissakin paikoissa ovet ovat yöaikaan tiukasti kiinni. Syyinä useimmiten kysynnän vähäisyys ja siitä seuraava kannattamattomuus.

Ajo- ja lepoaika-asetuksessa ei taukopaikkojen kriteerejä tai tiheysvaatimusta ole määritelty, vaikka sille tarvetta olisi ainakin Suomen oloissa. Ammattikuljettajien tarpeista ja raskaalle liikenteelle soveltuviin taukopaikkojen ihanteellisista ominaisuuksista on kyllä keskusteltu. Samoin tilannetta on pyritty kohentamaan myös päätöksentekijöihin vetoamalla. Ongelma-alueeksi tunnistetulla pääkaupunkiseudulla on käyty työsuojelutarkastajien toimesta keskusteluja tilanteen parantamiseksi. Samalla taukopaikkaketjut ja yksittäiset yrittäjät ovat kartoittaneet asiakaskuntansa tarpeita ja kehittäneet omaa toimintaansa. Vinkkejä on siis kysytty ja tarpeita on kartoitettu jossain määrin aiemminkin, mutta tuoreinta tutkimusta asiasta valmistellaan juuri näihin aikoihin Työterveyslaitoksella.

Taukopaikka-asioita on käsitelty mm. Rahtarit – lehdessä 6/1997 ja 2/1999.

Adressi taukopaikkatilanteen järjestämisestä on jätetty Liikenneministerille 23.2.1999.

TYÖTERVEYSLAITOS TUTKI

Työterveyslaitoksen työturvallisuusosaston logistiikkaryhmä selvitti taukopaikkatutkimusta keväällä 2001.

“Raskaan liikenteen tauko- ja lepotilat: nykytilanne ja kehittämistarpeet” otsikolla tehtyä tutkimusta tukivat Tiehallinto, Fortum Oil and Gas Oy / Neste, AKT ry, Suomen Kuorma-autoliitto (SKAL) ja Rahtarit ry. Tutkimuksessa kartoitettiin mm. nykyinen tauko- ja lepotilojen tarjonta, nykyisissä olosuhteissa mahdollisesti olevia heikkouksia

ja kuljettajien odotuksia. Tutkimuksella saadun tiedon avulla toivotaan voitavan kehittää tauko- ja lepoaikoja entistä paremmin ammattikuljettajien tarpeita vastaaviksi.

Taustatietoja

Sisällöltään liikenneturvallisuutta, väsymystä, työn tauottamista ja taukopaikka-asioita käsitellyt kysely postitettiin 3000 Rahtarit ry:n jäsenelle keväällä 2001. Kyselyyn vastasi 720 henkilöä (24 %). Vastaajista 19 % oli yrittäjiä, 75 % yhteen yritykseen

palkattuja kuljetustyöntekijöitä. Vastaajista 97 % oli mie-

hiä ja 3 % naisia. Vastaajien keski-ikä oli 39 vuotta.

Kuljetusalan kokemusta vastaajilla oli vaihtelevasti. Tuoreita alle 5 vuotta ammattikuljettajana työskennelleitä oli viidennes, mutta vastaavasti yli neljäsosalla vastaajista oli kuljetusalan kokemusta enemmän kuin 20 vuotta.

Myös vastaajien työpaikan koko kartoitettiin:

Vastaajan yrityskoko	%
1 auto /yritys	16
2-5 autoa / yritys	34
6-20 autoa / yritys	25
yli 21 autoa / yritys	25
Ei vastausta	0
Yhteensä	100

Vastaajien joukossa oli edustettuna kaikki toimialat. Vastaajista valtaosa ajoi sekalaisia kappalevarakuljetuksia, nyyttikuljetuksia. Kappalevarakuljetusten ohella oli metalli- ja konepajateollisuus, sekä metsäteollisuus hyvin edustettuina.

Vastaajista vain 16 % ajoi säännöllisillä reiteillä. Kaikista vastaajista 85 % ajoi ajoneuvoyhdistelmällä. Lähes kaksi kolmesta vastaajasta ajoi täysperävaunullista yhdistelmää, neljäsosalla liikkuu pääasiassa rekalla. Lähes kaksi kolmesta ajoi pitkää matkaa, eli kaukoliikenteessä.

Työ oli vaihtelevaa paitsi epäsäännöllisyytensä, myös työaikojen suhteen. Päivätyötä vastaajista ilmoitti tekevänsä vain 25 %, kun taas

kaikkina vuorokaudenaikoina ajoi 75 % vastaajista.

Oman terveydentilansa arvioi hyväksi vain hieman yli puolet, 2 % arvioi terveytensä huonoksi, muilla terveydentila oli oman arvion mukaan tyydyttävä.

Väsymys ja unen määrä

Liikenneturvallisuutta ja väsymystä käsitelleen kysymyssarjan kysymykseen *Tunnen itseni usein väsyneeksi työvuoroni aikana* vastasi myönteisesti 28 % vastaajista. Unen määrää kysyttäessä 60 % vastaajista ilmoitti nukkuvansa 5-7 tuntia ennen töiden aloittamista, 29 % nukkui 7-9 tuntia. Alle viiden tunnin unilla ajoon lähti hieman alle 10 % vastaajista. Yli 9 tunnin unet otti vain 2 % vastaajajoukosta.

Toisaalta hieman yli puolet vastaajista ilmoitti, että oli **satunnaisesti lähtenyt ajoon nukuttuaan alle kolme tuntia ajoa edeltäneen vuorokauden aikana**. Kuusi prosenttia vastaajista ilmoitti, että oli lähtenyt alle kolmen tunnin unella ajoon säännöllisesti, 39 %:lla tätä ei ollut tapahtunut lainkaan. Kysymys koski tutkimusta edeltävää kolmen kuukauden ajanjaksoa.

Lyhyet lepoajat näkyivät myös työvuoroissa. Vain pieni osa vastaajista teki muilla aloilla "normaalina" 8 tunnin työpäivää. Määrällisesti yleisin työvuoron kesto oli aikaryhmässä 10-12 tuntia, mutta yli 12 tunnin työvuoroja teki lähes puolet vastaajista. Kuitenkin siten että yli 14 tunnin vuoroja teki joka viides vastaaja.

Koska työaika ja ajoaika kana puhelimeen puhumista piti merkittävänä riskitekijänä vain pieni osa vastaajista. Koska työaika ja ajoaika poikkeavat usein merkittä-

västi toisistaan kysyttiin myös ajoaikoja. Tyypillisin ajoaika oli välillä 6-9 tuntia. 9-11 tunnin ajoaikoja oli lähes kolmanneksella ja yli 11 tunnin ajoaikoja vain 6 %:lla vastaajista.

Valppaana ajon aikana pyysi kolmannes vastaajista, lopuilla oli ongelmia pysyä koko vuoron ajan valppaana. Tosin *usein* ongelmia valppaana pysymisessä oli vain pienellä osalla vastaajista. Rattiin torkahtelua oli sattunut lähes kolmannekselle. Mutta vain kuusi prosenttia vastaajista ilmoitti torkahtelua sattuneen useita kertoja kyselyä edeltäneen vuoden aikana.

Vaikka onnettomuuksia oli sattunut noin joka kymmenennelle, vain yksi vastaaja oli joutunut onnettomuuteen torkahtamisen seurauksena. Sensijaan läheltä piti – tilanteeseen torkahtelu oli johtanut noin 8 %:lla vastaajista. Merkittävimpänä syynä torkahteluun vastaajat pitivät työhön liittyviä tekijöitä, kuten liian pitkiä työvuoroja ja yöajoa.

Onnettomuudet / läheltä piti – tilanteet

Vastaajien mukaan ammattikuljettajien omasta toiminnasta merkittävimmät riski-

tekijät ovat liian suuret tilannenopeudet, ennakointi- ja arviointivirheet ja liian lähellä ajaminen. Vastausten mukaan tilannenopeus oli siis merkittävin riskitekijä. Sen sijaan ylinopeutta tai ajon aikana puhelimeen puhumista piti merkittävänä riskitekijänä vain pieni osa vastaajista.

Omaa tilannenopeutta merkittävämmäksi riskitekijäksi nousi *muut tienkäyttäjät - jotka eivät huomioi raskaan kaluston pysähtymisestä ja kiihtyvyyssominaisuuksista*. Muita merkittäviä riskitekijöitä ovat ohitustilanteet ja pimeän vuodenajan ongelmat, pimeät jalankulkijat, pyöräilijät ja traktorit. Muista ulkoisista riskitekijöistä nimettiin erityisesti sääolosuhteet, tien kunto / kunnossapito, eläimet (hirvet, peurat) ja kiire.

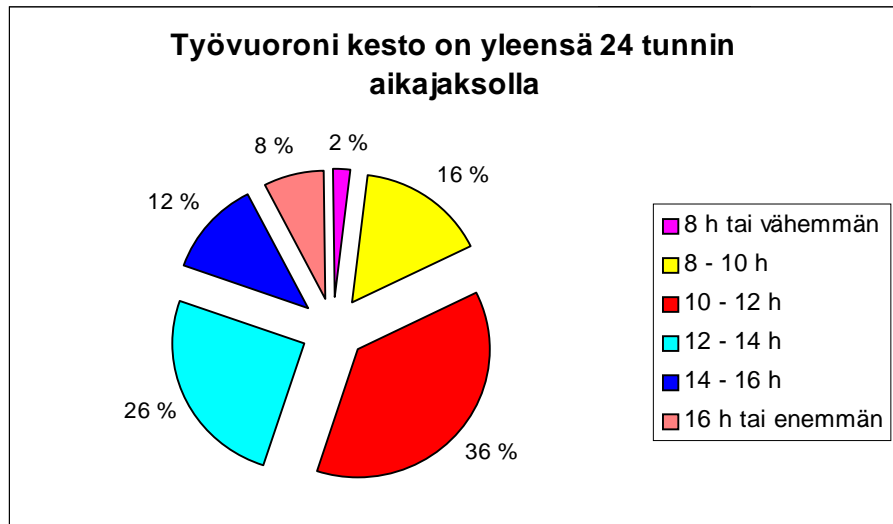
Työn tauottaminen

Ajo- ja lepoaikamääräykset olivat vastaajien mukaan ainakin jossain määrin tuttuja lähes jokaiselle. Sen sijaan vain vajaa puolet vastaajista ilmoitti voivansa noudattaa ko. määräyksiä. Noin viisi prosenttia ilmoitti, ettei pysty noudattamaan määräyksiä koskaan. Tärkeimpänä syynä tilanteeseen pidettiin aikatauluja. Työnantaja tai kuljetuksen antaja huomioi

tauottamistarpeen vain joka kolmannen vastaajan kohdalla. Hieman yli kolmanneksella taukopaikkatarve huomioitiin satunnaisesti. Vajaa kolmannes vastaajista ilmoitti, ettei työn tauottamistarvetta huomioida työnantajan tai kuljetuksen antajan toimesta koskaan.

Toisaalta hieman yli puolet vastaajista ilmoitti pystyvän valitsemaan itse taukojensa ajankohdan. Jonkinasteista opastusta taukopaikkojen suhteen oli saanut vain viidennes vastaajista. Valtaosalla työnantaja tai ajon tilaaja ei ollut koskaan opastanut taukopaikkojen sijaintiin tai palveluihin liittyvissä asioissa.

Sama tilanne oli ajoreittien / -aikojen suunnittelun suhteen. Vain kolmasosa vastaajista ilmoitti, että ajoreittien / -aikojen suunnittelija on tietoinen taukopaikkojen sijainnista ja ottaa asian joko säännöllisesti tai satunnaisesti huomioon jo ajojen suunnittelussa. Sen sijaan lähes joka toinen vastaaja ottaa itse taukopaikat säännöllisesti huomioon ajoja suunnitelleessaan. Kaksi kolmesta vastaajasta piti omia tietojaan taukopaikoista ja niiden palveluista riittävänä.



Taukopaikat

Taukopaikkoja käyttää lähes jokainen vastaaja, joka toinen säännöllisesti, joka toinen satunnaisesti. Taukopaikan valinnassa luottokorttisopimuksella on vastaajien mukaan vain vähän merkitystä taukopaikan valinnalle. Sen sijaan tärkeimmät taukopaikan valintaan vaikuttavat tekijät ovat paikan sijainti, aukioloajat ja pysäköintitila. Palveluista säännöllisesti kaivattuja olivat riittävä pysäköintitila ajoneuvolle, kioski / kahvila, vessa, ja 24 tunnin aukioloaika. Samoin tankkausmahdollisuus kuului säännöllisesti kaivattujen palveluiden joukkoon. Myös palveluiden laatu ja liittymät vaikuttavat merkittävästi paikan valintaan.

Kaksi kolmesta vastaajasta viettäisi tauon mielellään muussa tilassa kuten kahvilassa ja vain kolmannes viettäisi sen mielellään autossa. Sen sijaan lepoajanvieron / nukkumisen suhteen tilanne oli päinvastainen. Yöpymismahdollisuus lepotilassa kuului vähiten kaivattujen palveluiden joukkoon yhdessä paikkakunnan matkailuinfon kanssa. Samoin harvoin kaivattuja olivat rentoutus- ja voimisteluvälineet ja sähköpiste. Vartiointia kaipasi joka toinen vastaaja. Terveellistä ruokaa säännöllisesti tai ainakin satunnaisesti kaipasi lähes 90 % vastaajista.

Turvallisuus

Kyselyssä selvitettiin myös mahdollisia väkivaltatilanteita. Vastaajista 25 henkilöä oli joutunut väkivallan kohteeksi tai osalliseksi muuhun uhkatilanteeseen, näistä kuusi henkilöä useammin kuin kerran kyselyä edeltäneen vuoden aikana. Ryöstöyrityksen kohteeksi oli joutunut 5 henkilöä ja ilki-

Palvelu	sään nöllis esti	satu nais esti	ei tarvet ta
riittäväpysäköintitila	78	19	3
WC	75	24	1
avoinna 24 h / vrk	71	26	3
kioski / kahvila	70	29	1
polttoainejakelu	60	35	5
yöpymismahdollisuus omassa autossa	47	34	18
terveellinen ravinto	45	43	12
savuton tila	37	21	42
pesutilat (suihku)	31	41	28
valaistus	27	48	25
sauna	20	42	38
ravintola	19	43	38
taukopaikan nimi opasteissa	19	43	38
pöytä-penkkikalustus	16	36	48
opastuskartta lähialueesta	14	61	25
jäteastia	12	62	27
TV	11	40	49
valvonta / vartiointi	11	39	50
hiekoitusastia	8	54	38
varaosapalvelu	6	42	52
auton pesumahdollisuus	5	29	66
yöpymismahdollisuus lepotiloissa	4	25	71
huolto- ja korjauspalvelut	4	45	51
paikkakunnan matkailu- / virikeinfo	4	24	73
sähköpiste	3	18	79
rentoutus- ja voimisteluvälineitä	1	20	79

Taulukko 2. Peruspalveluiden tarve (% vastaajista ilmoittaa tarvitsevänsä).

vallan kohteeksi 100 vastaajaa. Tyypillisenä tapahtumapaikkana oli pysäköintialue. Kylmillä taukopaikoilla sekä lastaus / purkupaikoilla oli sattunut noin 20 tapausta kummallakin. Sen sijaan miehitetyillä taukopaikoilla oli väkivaltatilanteita sattunut suunnilleen puolta harvemmin.

Taukopaikkojen määrä ja laatu

Vain hieman yli puolet vastaajista piti taukopaikkojen määrää Suomessa tällä hetkellä riittävänä. Määrällisesti lisää taukopaikkoja kaivattiin nimenomaan suurten kaupunkien, teollisuuslaitosten, terminaalien ja satamien läheisyyteen. Toisaalta korostui palveluiden puute teollisuuslaitosten, terminaalien ja varastojen yhteydes-

sä, samoin satamissa.

Liikennejärjestelyt vaikuttavat olevan yleisesti ongelmallisia, sillä vastaajista 90 % pitää taukopaikkojen liikennejärjestelyitä puutteellisenä. Järjestelyjä voitaisiin vastaajien mukaan parhaiten parantaa ennako-opasteilla (*merkki, mah-tuuko isolla autolla*), lisäämällä pysäköintiä läpikäytävänä ja ylipäättään varaimalla riittävästi tilaa raskaalle kalustolle. Opasteita tai parkkiruutuja ei muuten pysäköintialueelle kaivattu. Sen sijaan toivottiin tasaista pysäköintialuetta (*pois jyrkät kaarrot, nousut ja laskut*). Samoin joka toinen vastaaja toivoi pysäköintialueen entistä parempaa talvikunnossapitoa.

Taukopaikalla voi olla myös

ominaisuuksia, jonka perusteella sinne ei poiketa. Vastausten mukaan merkittävimmät syyt paikan ohittamiseen ovat ahdas piha / parkkipaikka, kallis hintataso, huono sijainti ja huono ruoka / kahvi.

Tuloksien arviointia

Vastaajat edustavat hyvin Rahtarit ry:n jäsenkuntaa iän, sukupuolijakauman ja ammatillisen taustansa mukaan. Jäsenkunnastahan noin 95 % on miehiä, 5 % naisia, keski-ikä on 37–38 vuotta. Aiempien selvitysten mukaan noin 70 % jäsenkunnasta on kuljetustyöntekijöitä, 20 % yrittäjiä ja 10 % muita raskaan liikenteen kanssa eri tavoin tekemisissä olevia henkilöitä.

Sen sijaan vastaajien joukossa oli yhdistelmien (ka+pv, ka+ppv) kuljettajia suhteellisesti enemmän kuin jäsenkunnassa keskimäärin. Aiemmissä kyselyissä on sekä kuorma-auton, bussin, että pakettiauton kuljettajien suhteellinen osuus ollut suurempi kuin tähän kyselyyn vastanneiden joukossa. Vastaajien valikoituminen raskaimmilla ajoneuvoilla liikkuviin kuvastaa mitä todennäköisimmin sitä, että taukopaikka- ja työn tuottamisen ongelma korostuu juuri tässä ryhmässä, ajoneuvo-yhdistelmien kuljettajilla pitkän matkan kuljetuksissa. Toisaalta vastausten mukaan tauoista tingitään enemmän juuri kaukoliikenteessä. Lähiliikenteen ongelmia voi pienentää kuljettajan vaihdon helppous. Toisaalta lähiliikenteessä käytetään enemmän jakeluautoja, siis kuorma-autoja. Näillä tilantarve on pienempi ja lähiliikenteessä taukopaikat ovat usein tuttuja. Toisaalta taukopaikkana voi toimia työpaikan sosiaalitalat tai parhaimmillaan kuljettajan oma koti.

Jos taukopaikkaongelmat vaihtelevat ajoneuvotyypeittäin ja kuljetuslajeittain, vastauksista on nähtävissä myös alueelliset erot. Suurten kaupunkien mm. pääkaupunkiseudun tilanne on ongelmallinen. Samoin näkyvät liittymille ja pysäköintialueille kohdistuvat odotukset. Raskas kalusto tarvitsee riittävästi tilaa niin liikkumiseen kuin pysäköintiin joka paikassa ja vuoden ympäri. Suomessa olosuhteet kuitenkin vaihteleva ja ongelmat korostuvat talvella. Tämä näkyi myös vastauksissa, jossa yhdeksi merkittäväksi turvallisuusongelmaksi nimettiin teiden talvikunnossapito. Teiden ohella taukopaikkojen pihojen talvikunnossapitoon toivottiinkin parannusta.

Tulokset vahvistavat käsitystä kuljetustyön ja samalla taukopaikkatarpeen ympärivuorokautisuudesta. Samalla se vahvistaa kuvaa kuljetustyön muuttumisesta entistä kiireisemmäksi, jopa pakko- tahtiseksi - tai ainakin työkoetaan pakkotahtiseksi. Työvuorojen pituus on neljällä viidestä vastaajasta yli 10 tuntia vuorokaudessa. Tilanne on kuljetusalan ihmisille "normaali" ja se voi sekä kuljetustyön luonteen että kaluston käyttöasteen kannalta olla tarkoituksenmukaista. Uhkana on kuitenkin se, että liikkeelle saatetaan lähteä vähäiselläkin levolla ja väsymys voi vaihata työvuoron aikana.



Taukopaikkojen puute oli suurin teollisuuslaitoksilla, satamissa ja suurissa kaupungeissa.

Työn tauottamista koskeva lainsäädäntö kyllä tunnetaan, mutta levosta ja tauoista tingitään tai joudutaan tinkimään. Yhtenä syynä tähän mainitaan aikataulut. Raskaan ajoneuvon kuljettajien omassa toiminnassa nousivat suuret tilannenopeudet merkittävämmäksi riskitekijäksi. Myös tämä voi olla viesti aikataulujen paineesta tai kiireestä ylipääntään. Tästä huolimatta suurimmaksi turvallisuusriskiksi nimettiin muut tienkäyttäjät.

Kiireestä huolimatta jokainen vastaaja tauottaa työnsä tavalla tai toisella. Ja silloin taukopaikalle asetettavat kriteerit ovat melko yksinkertaisia, sijainti, aukioloaika, WC ja kioski / kahvila. Eli tärkeintä on, että paikan pitää olla oman ajoreitin välittömässä läheisyydessä ja sen pitää olla auki. Vastanäiden kriteerien jälkeen kannattaa pohtia, mitä palveluita paikka tarjoaa. Useimmiten toiveena on vesikäyttömahdollisuus, kahvia ja / tai ruokaa. Luonnollisia, yksinkertaisia asioita, perustarpeita. Tosin palvelun hyvä laatu on tienpäällä yksin, muun liikenteen joukossa vietetyn ajan jälkeen yksi luonnollinen tarve.

Tutkimuksesta toimenpiteisiin

Miten sitten hyödyntää saatuja tuloksia ja miten taukopaikkatarve tulee kehittämään, voi olla ongelma.

Alueellisesti on aika tehdä jotakin suurten kaupunkien ja satamien ongelmille, haja-asutusalueiden ongelmia unohtamatta. Tähän tarvitaan

epäilemättä poliittisia ja kunnallispoliittisia päätöksiä. Sama koskee teiden talvikunnossapitoa, johon kaisuvaataan parannusta.



Tankkaukseen halutaan riittävät tilat. Tämä kuva on Hernesaaren tankkaus kentältä.

Palveluiden tarjoajan kannalta tilanne on ongelmallisempi. Aukioloaikojen laajentaminen tai palveluiden lisääminen voi alentaa kannattavuutta. Samoin pysäköintitilan lisääminen aiheuttaa kustannuksia, joille ei ehkä löydy maksajaa. Pysäköintitilasta ei ole totuttu maksamaan eikä laskuttamaan, vaan kulut kätetään muulla myynnillä. Lisäongelmaksi voi ajan mitaan nousta kasvavat ympäristövaatimukset.

Asia erikseen on lisäpalvelut, jotka ovat nousseet esille, mutta joita vastaajat eivät kovinkaan paljon kaipanneet. Jos sähköpaikoille ei ole kysyntää – koska niihin ei ole totuttu – pitäisikö pysäköintipaikat jättää edelleen ilman sähkönsaantimahdollisuutta? Tai jos liikuntapaikkoja ei kukaan kiireltään ehdi käyttää, kannattaako niitä lähteä järjestelemään vain pientä käyttäjäkuntaa varten - tai uskossa parempaan?

Taukopaikkatarpeiden kehityssuuntia on suhteellisen vaikea ennakoita. Vaikka tehostettu ajo- ja lepoaika- valvonta ja sitä kautta mahdollisesti syntyvä työn tauottamisen "pakko" lisäisi kysyntää, on myös päinvastainen kehitys mahdollista. Uhkaava laskusuhdanne vähentää liikennettä, kysyntää ja maksuvalmiutta. Toisaalta kuljetusala hakee koko ajan uusia keinoja hallita työn tauottamisen aiheuttamia kustannuspaineita. Autojen seisottaminen ei kannata.

Kaluston käyttöasteen korkeana pitäminen on ehdoton edellytys kilpailussa selviytymiseen. Entistä paremman käyttöasteen tavoittelu voi puolestaan ohjata uusiin järjestelyihin. Ja jos ratkaisumallina ovat työn uudelleenjärjestelyt siten että lepoajanvietto tienpäällä voidaan välttää, ollaan taukopaikkatarpeessa uudessa tilanteessa.

Palveluiden edelleen kehittämiseksi ja alueelliselle tasapainottamiselle on tilaus ja onneksi on myös asiasta kiinnostuneita yrittäjiä. Toisaalta koko järjestelmä kaipaa ennakoluulotonta kehittämistä. Tästä on muistutuksena erään aiempaan taukopaikkapalveluita ja niiden kehittämistä käsitelleeseen kyselyyn vastanneen kuljettajan kommentti. Vastaajan sanoja vapaasti lainaten:

- Vaikka golfkenttä tienvarressa taukopaikan ääressä olisi mukava juttu, viettäisin mieluummin lepoajan kotona.

Teksti: Tarja Ojala, Safety Futures Ky.

Lähde: Taukopaikkatutkimuksen ennakkotiedot.

Lisätietoja tutkimuksesta saa Työterveyslaitokselta Pia Perttulalta puh. (09) 47 471 (mm. vastaajien näkemykset eri palveluille hyväksyttävistä hinnoista, suurimpien taukopaikkojen "arvosanat" ja vastaajien ehdotukset uusista taukopaikoista).