

## **Oikeus teettää jaksotyötä liikennekeskusten operatiivisella henkilöstöllä, annettu 23.9.2013.**

### **Oikaisuvaatimukset hylättiin.**

Lounais-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätös dnro  
LSAVI/154/04.07.01/2013, joka annettiin 9.4.2013

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätös dnro  
LSSAVI/289/04.07.01/2013, joka annettiin 8.5.2013

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätös dnro  
ESAVI/468/04.07.01/2013, joka annettiin 17.5.2013 ja

Pohjois-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätös dnro  
PSAVI/179/04.07.01/2013, joka annettiin 20.5.2013.

Liikennevirasto on hakenut neljän eri aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueelta lupaa teettää jaksotyötä liikennekeskusten operatiivisella henkilöstöllä (meri-, rautatie- ja tieliikennekeskukset). Hakemusten piiriin kuuluvia henkilöitä on noin 125. Tieliikennekeskukset ovat Helsingissä, Turussa, Tampereella ja Oulussa, rataliikennekeskus on Helsingissä ja meriliikennekeskuksia ovat Suomenlahden meriliikennekeskus Helsingissä, Länsi-Suomen meriliikennekeskus Turussa ja Saimaan meriliikennekeskus Lappeenrannassa.

Liikennevirasto perustettiin vuonna 2010. Siihen yhdistyivät Tiehallinnon keskushallinto, Ratahallintokeskus ja osa Merenkulkulaitosta. Virasto vastaa Suomen liikenneväylistä ja liikennejärjestelmien kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Se huolehtii myös liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä.

Rata- ja meriliikennekeskusten henkilöstö on tehnyt jaksotyötä niiden toiminnasta aikaisemmin vastanneissa virastoissa tehtyjen tarkentavien virka- ja työehtosopimusten perusteella. Tieliikennekeskuksissa on noudatettu viikkotyöaika. Muualla kuin Tampereella ja Oulussa työjakson pituus on 12 – 12 ½ tuntia, Tampereella on tehty kolmivuorotyötä viikkotyönä ja Oulussa on tehty kaksivuorotyötä viikkotyönä. Oulussa ei työskennellä 24/7-periaatteella, eikä siellä ole yöpäivystystä.

Liikennevirasto on perustellut poikkeuslupahakemuksiaan sillä, että 1) selvä enemmistö liikennekeskusten (n. 65 %) henkilöstöstä tekee jo jaksotyötä, 2) myös tieliikennekeskuksissa tehtävä työ on jaksotyön luonteista ja työaika on tarpeen järjestää jaksotyönä vähintään yhtä hyvillä tai paremmilla perusteilla kuin työaikalain 7 §:ssä mainitut työt, 3) virasto ei voi jatkaa valtion työaikasopimuksen vastaista käytäntöä, eikä neuvotteluista huolimatta ole päästy järjestöjen kanssa sopimukseen työaikamuotojen yhtenäistämistä ja 4) yhdenmukaiset käytännöt vaarantuvat, jos viraston päivystyshenkilöstöön sovelletaan useamman työaikamuodon säännöksiä.

Lounais-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue on hylännyt Turun tieliikennekeskuksen operatiivista henkilöstä koskeneen poikkeuslupahakemuksen, koska asiassa ei ollut esitetty riittäviä perusteita jaksotyöajan käytölle. Työaikalain 14 §:ssä säädetty välttämättömyyskynnys on korkea, eikä Liikenneviraston esittämät syyt olleet riittäviä perusteita tästä poikkeamiseen.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue on hylännyt Tampereen tieliikennekeskuksen operatiivista henkilöstöä koskeneen poikkeuslupahakemuksen. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen mukaan työaikalain 14 §:n asettama välttämättömyyskynnys on korkea eikä se, että enemmistö työntekijöistä on jaksotyön piirissä, työn jaksotyön luonteisuus tai henkilöstön yhdenmukainen kohtelemineen olleet riittäviä perusteita tästä poikkeamiseen. Tampereen tieliikennekeskuksessa on aikaisemmin tehty työtä kolmessa vuorossa viikkotyönä. Työnantaja ei ole tuonut esille mitään sellaista selvitystä, jonka mukaan saman työaikamuodon käyttäminen ei enää olisi mahdollista.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue on hylännyt poikkeuslupahakemuksen, joka on koskenut Helsingin tieliikennekeskuksen 14 henkilöä, Helsingin rataliikennekeskuksen 7 henkilöä, Suomenlahden meriliikennekeskuksen 42 henkilöä ja Saimaan meriliikennekeskuksen 7 henkilöä. Perusteena Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue on todennut, että työaikalain 14 §:ssä asetettu välttämättömyyskynnys on korkea, eikä se, että enemmistö työntekijöistä on jaksotyön piirissä, että työ on luonteeltaan jaksotyön kaltaista tai että henkilöstöä on kohdeltava yhdenmukaisesti, ole riittävä peruste luvan myöntämiselle.

Pohjois-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue on hylännyt Oulun tieliikennekeskuksen operatiivista henkilöstöä (4 henkilöä) koskeneen poikkeuslupahakemuksen, jota oli haettu ajalle 13.5.2013–13.5.2016. Perusteet ovat samat kuin edellä kerrotussa Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueen päätöksessä.

#### *Oikaisuvaatimukset:*

Liikennevirasto vaatii työneuvostoa arvioimaan asiat uudelleen ja myöntämään poikkeusluvan alkuperäisten hakemusten mukaan.

Liikenneviraston mukaan sen toiminnan edellytys on, että koko ajan tiedetään, mitä tietyllä hetkellä tapahtuu meri-, tie- ja rautatieliikenteessä. Liikennevirasto seuraa liikennemääriä, liikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä sekä vallitsevia jää- ja keliolosuhteita. Työtä tehdään yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Meriliikenteessä alusliikennepalvelu eli alueelliset VTS-keskukset ohjaavat liikennettä ja tiedottavat risteävästä liikenteestä, keliolosuhteista ja väylien tilasta. Tällä estetään vaaralliset kohtaamiset ja ruuhkautumiset. Rautatieliikenne on riippuvainen rataliikennekeskuksen ohjauksesta. Automatisoitu junaliikenne pysähtyy täysin, jos liikenteen ohjaus lakkaa. Keskus varmistaa junaliikenteen sujuvuuden ja junien turvallisen kulun sekä turvaa ratatyöntekijöiden työskentelyn radalla. Rataliikennepäivystäjät ohjeistaa liikenteenharjoittajat, alueelliset liikenteen ohjaajat ja kunnossapitotyöntekijät. Tieliikennekeskusten päivystäjät seuraavat tieliikennettä ja keliolosuhteita, vastaavat liikenteen ohjauksesta sekä tiedottavat ja huolehtivat häiriön hallinnasta yhteistyössä viranomaisten kanssa. Häiriö- ja onnettomuustapauksissa päivystäjät vastaa onnettomuuden tilannekuvan antamisesta pelastuslaitokselle, liikenteen ohjauksesta ja tiedottamisesta. Häätäkeskuksesta tulee automaattisesti tieto tieliikennekeskukseen tieliikenteeseen vaikuttavista onnettomuuksista. Liikennekeskuspäivystäjät käynnistää pelastustoimet ennen pelastuslaitoksen saapumista paikalle.

Ennen Liikenneviraston perustamista jaksotyön käytöstä tai ainakin sitä vastaavista työaikajärjestelyistä oli sovittu, mutta sopimukset eivät siirtyneet Liikennevirastoon eivätkä sopimukset muutoinkaan ole enää voimassa tai sovellettavissa. Nykyiset pitkät työvuorot eivät ole noudatettavan valtion työaikasopimuksen mukaan mahdollisia eivätkä sen mukaisia muussa kuin

jaksotyössä. Ilman poikkeuslupaa tai sopimusta Liikennevirasto joutuisi luopumaan jaksotyöstä, mikä vaarantaisi toiminnan ja vaatisi lisäresursseja. Jaksotyön pitkät vuorot antavat enemmän joustoa työvuorolistojen tekemiseen. Työaikojen ja perheen yhteensovittaminen onnistuu paremmin pidemmistä työvuoroista seuraavilla pidemmillä vapaavuoroilla sekä kolmen tai kuuden viikon tasoitusjaksoilla verrattuna viikkotyöaikaan.

Liikennevirasto katsoo, että edellä esitetyillä ja poikkeuslupahakemuksissa mainituilla perusteilla poikkeusluville on työaikalain 14 §:ssä mainittu välttämätön peruste.

Liikennevirasto on lisäksi lisäselvityksessään todennut, että työtä tehdään 24/7 –periaatteella. Jaksotyötä tekee noin 67 % operatiivisesta henkilöstöstä – ei koko viraston henkilöstöstä. Tieliikennekeskuksissa työskentelee henkilöitä seuraavasti: Helsinki 14, Turku 10, Tampere 12 ja Oulu 4 eli yhteensä 40 työntekijää. Alusliikenneohjaajien jaksotyö perustuu tarkentavaan työehtosopimukseen ja rataliikennepäälliköiden jaksotyö on ennen Liikenneviraston perustamista sovittu suullisesti työnantajan ja virkamiesten kesken.

## ***TYÖNEUVOSTON PÄÄTÖS***

**Työneuvosto on päättänyt käsitellä oikaisuvaatimukset yhdessä ja antaa niistä yhteisen päätöksen.**

**Oikaisuvaatimukset hylätään.**

### *Perustelut pääasiaan*

Työaikalain 7 §:n 1 momentissa säädetty luettelo jaksotyöaloista ja -töistä on tyhjentävä. Työaikalain 14 §:n 3 momentin mukaan voidaan kuitenkin myöntää poikkeuslupa käyttää jaksotyöaika myös muissa kuin mainitussa lainkohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, jos se on välttämätöntä. Työaikalain 14 §:n 3 momentissa tarkoitettua välttämättömyysedellytystä ei ole perusteltu työaikalakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE 34/1996, s. 49). On selvää, että jaksotyön käyttäminen saattaa olla tarpeen myös muissa kuin työaikalain 7 §:n 1 momentissa säädettyissä tapauksissa. Edellytyksenä täytyy pitää kuitenkin sitä, että työ on luonteeltaan tai suoritusolosuhteiltaan sellaista, että jaksotyö on välttämätöntä, ts. työaika ei voida järjestää muuta työaika käyttämällä.

Poikkeuslupahakemukset on hylätty aluehallintovirastojen työsuojelun vastuualueilla, koska Liikennevirasto ei ole esittänyt riittäviä perusteita sille, että jaksotyön käyttäminen olisi välttämätöntä. Liikennevirasto on oikaisuvaatimuksissaan ja lisäselvityksessään esittänyt erilaisia

toimintaan ja olosuhteisiin liittyviä yleisiä perusteluja jaksotyöajan käyttämiselle. Liikenneviraston esittämällä perusteilla ei voida kuitenkaan katsoa, että jaksotyöajan käyttäminen olisi välttämätöntä liikennekeskusten operatiivisen henkilöstön työssä. Näillä ja aluehallintovirastojen päätöksissä esitetyillä perusteilla oikaisuvaatimukset on hylättävä.