



Liikenne- ja
viestintäministeriö

VAK-strategian seurantaraportti

II seurantajaksolta 1/2008–6/2010

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus
Oikeudenmukaisuus
Yhteistyö



Julkaisun päivämäärä
22.10.2010

Julkaisun nimi

VAK-strategian seurantaraportti II seurantajaksolta 1/2008–6/2010

Tekijät

Ylva Gilbert, Anna Kumpulainen, Jatta Aho
Gaia Consulting Oy

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 38/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1798-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-182-0

HARE-numero

Asianumero

Asiasanat

Vaarallisten aineiden kuljetus, strategia, seuranta

Yhteyshenkilö

Seija Miettinen-Bellevergue, Anu Häkkinen ja Mari Suominen, Liikenneturvallisuusyksikkö,
Liikennepoliitikan osasto

Muut tiedot

Tiivistelmä

Vaarallisten aineiden kuljetusstrategiassa (VAK-strategia) 2006–2015 kirjatun seurantatavoitteen mukaisesti strategian vision ja toimien toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan vaarallisten aineiden neuvottelukunnalle kausittain. Nyt tehdyn strategiakauden toisen seurannan tavoitteena on hahmottaa, miten VAK-strategian visio ja toimenpiteet ovat toteutuneet ajalla 1.1.2008–30.6.2010.

VAK-strategian julkaisusta on kulunut neljä vuotta. Tämän raportin kuvaaman seurantajakson aikana VAK-toimialan kannalta olennaisia muutoksia on tapahtunut erityisesti Suomen viranomaiskentällä. Myös lainsäädäntö on kehittynyt Suomessa ja kansainvälisesti.

Seurannassa strategia-asiakirjan on todettu olevan päivityksen tarpeessa, erityisesti valvonnan ja viranomaiskentän kuvausten osalta. On myös todettu tarve asettaa selkeitä mittareita sekä kohdennettuja tavoitteita kaikille liikennemuodoille.

VAK-strategian rooli monimuotoisen VAK-kentän kokonaisuuden yhteen nivojana on koettu tärkeäksi. Asettamalla vertailukelpoiset ja mitattavat tavoitteet, VAK-strategia voisi entistä paremmin palvella turvallisuuden edistämistä VAK-logistiikkaketjuissa.



Publiceringsdatum
22.10.2010

Publikation

Uppföljningsrapport II för strategin av transporter av farliga ämnen

Författare

Ylva Gilbert, Anna Kumpulainen, Jatta Aho
Gaia Consulting Oy

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 38/2010**

ISSN (webbpublikation) 1798-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-182-0
HARE-nummer
Ärendenummer

Ämnesord

Transport av farligt gods, strategi, uppföljning

Kontaktperson

Seija Miettinen-Bellevergue, Anu Häkkinen och Mari Suominen, Trafiksäkerhetsenheten, Trafikpolitiska avdelningen

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska.

Sammandrag

I enhetligt med uppföljningsmålsättningarna för strategin för transport av farligt gods (TFG-strategin) 2006-2015 rapporteras den i strategin definierade visionen, målsättningarna och de erhållna resultaten årligen till delegationen för ärenden angående transport av farliga ämnen. Nu under den andra strategiperioden är målsättningen att klargöra, hur visionen och åtgärderna som beskrivits i TFG- strategin har förverkligats under perioden 1.1.2008 – 30.6.2010.

Det har gått fyra år sedan TFG- strategin publicerades. Under uppföljningsperioden, som beskrivs i den här rapporten, har betydande förändringar skett i TFG- fältet speciellt gällande myndigheternas roll. Även lagstiftningen har utvecklats i Finland och internationellt.

Under uppföljningen har man kunnat konstatera att det finns ett behov för att uppdatera strategi- dokumenten, speciellt då det gäller beskrivning av kontrollerna och av de olika myndigheternas roll. Det har också konstaterats att det finns ett behov för att definiera tydliga mätare och målsättningar för de olika transport sätten.

TFG- strategins roll som en sammanställare av det mångfacetterade TFG- fältet har uppfattats som viktigt. Genom att tillsätta jämförbara och mätbara målsättningar skulle TFG- strategin kunna ännu bättre befrämja säkerhetsutvecklingen i TFG- logistikkedjan.



Date
22 October 2010

Title of publication
Follow-up report of the strategy for the TDG in Finland

Author(s)
Ylva Gilbert, Anna Kumpulainen, Jatta Aho
Gaia Consulting Oy

Commissioned by, date
Ministry of Transport and Communications

Publication series and number
**Publications of the Ministry of
Transport and Communications
38/2010**

ISSN (online) 1798-4045
ISBN (online) 978-952-243-182-0
Reference number

Keywords
Transport of dangerous goods, strategy, follow-up

Contact person
Seija Miettinen-Bellevergue, Anu Häkkinen and Mari Suominen, Traffic Safety, Transport Policy Department

Other information
The report is in Finnish.

Abstract

Based on the monitoring objectives set in the strategy of Transport of Dangerous Goods (TDG) 2006-2015 in Finland, the realisation of the strategic vision, actions and results are reported annually to the Advisory Committee on Transport of Dangerous Goods. The aim of this second follow-up assessment of the TDG strategy is to report on how the vision and procedures defined in the strategy have been actualised during the second strategy period of 1.1.2008-30.6.2010.

The TDG strategy was published four years ago in 2006. During this second follow-up period there have been significant changes to the organisation of Finnish authorities which affect the TDG sector. Also legislation has progressed in Finland, as it has internationally.

The results of this follow-up assessment indicate that the TDG strategy document is in need of updating, especially in relation to the descriptions of how the authorities are organised and what their responsibilities are. A clear need to develop indicators and allocate objectives to the different authorities realising the strategic targets was also identified.

The TDG strategy is recognized as an important means to knit together the objectives and targets of the diverse TDG field. By setting comparable and measurable objectives, the TDG strategy could further enhance security in the TDG logistic chain.

Esipuhe

Vaarallisten aineiden kuljetus (VAK) on yksi liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) liikenneturvallisuusyksikön keskeinen toimiala. LVM laati vuonna 2006 ensimmäisen kansallisen VAK-strategian kattaen ajanjakson 2006–2015. Strategia määrittää keskeiset linjat kaikille kuljetusmuodoille sekä esittelee VAK-toimialan nykytilan, pitkän aikavälin vision sekä keskeiset toimet ja toimijat.

Strategiassa kirjatun seurantatavoitteen mukaisesti strategian vision ja toimien toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan vaarallisten aineiden neuvottelukunnalle vuosittain. Nyt tehdyn strategiakauden seurannan tavoitteena on hahmottaa, miten VAK-strategian visio ja toimenpiteet ovat toteutuneet ajanjaksolla 1.1.2008–30.6.2010. Erityisesti on tarkasteltu VAK-strategian ohjaavaa roolia viranomais toiminnalle sekä sitä, miten edellisen arvioinnin yhteydessä tunnistettuihin erityishaasteisiin on vastattu. Nämä erityishaasteet olivat tiedottaminen ja tiedonjako, mittareiden asettaminen, valvonnan kehittämisen mahdollisuuksien selvittäminen sekä VAK-toiminnan huomiointi kaavoituksessa. Seurannan tulokset osoittavat, että tiedottaminen ja tiedonjako vaativat edelleen kehittämistä. Mittareiden asettaminen nähtiin yhtenä suurimmista tarpeista tulevalle seurantakaudelle. VAK-valvonnan kehittämisessä ja VAK-toiminnan huomiointissa kaavoituksessa on edistytty kiitettävästi.

Tämä seuranta keskittyy seurantajakson aikana tapahtuneiden muutosten kartoittamiseen sekä strategiassa määriteltyjen tavoitteiden toteutumisen selvittämiseen seurantajakson aikana. Lisäksi on kuvattu muutokset VAK-strategiassa määritellyn vision kunkin painopisteen osalta. Näitä ovat lainsäädäntö, logistiikkaketjun toimivuus, turvallisuus, koulutus ja tietämys sekä henkiset voimavarat. Seurannassa tiedonhankintamenetelminä on käytetty LVM:n ja VAK-toimialan asiantuntijoiden haastatteluja sekä toimialan asiantuntijoille ja VAK-turvallisuusneuvonantajille suunnattua kyselyä.

Seurantajakson aikana VAK-toimialan kannalta olennaisia muutoksia on tapahtunut lainsäädännön osalta (mm. VAK-lainsäädännön uusiminen) ja viranomaiskentällä (mm. Liikenneviraston sekä Liikenteen turvallisuusviraston perustamiset). Kansainvälisellä kentällä Suomen ja Venäjän välinen yhteistyö on syventynyt.

Seuranta osoittaa, että ministeriön työssä VAK-strategian linjauksia ja visiota on käytetty toiminnan ohjenuorana. Viranomaiskentän muutokset ovat mittavia ja strategian päivittäminen ja mittareiden asettaminen kullekin tavoitteelle liikennemuotokohtaisesti sekä organisaatiokohtaisesti nousivat seurannassa keskeisiksi toiveiksi.

Strategian toteutumisesta tullaan jatkossakin raportoimaan säännöllisesti. Nyt tehdyn seurannan tulokset raportoidaan VAK-neuvottelukunnalle.



Seija Miettinen-Bellevergue
Liikenneneuvos

Sisällysluettelo

1.	Johdanto.....	3
2.	Seurannan lähestymistapa ja toteutus.....	3
3.	Muutokset.....	5
3.1	Lainsäädännössä.....	5
3.2	Toimintakentällä.....	7
3.3	Viranomaistoiminnassa.....	8
3.4	Kansainvälisellä toimintakentällä.....	8
3.5	Liikennepolitiikassa.....	8
3.6	Kuljetusmäärissä.....	9
4.	Strategia ministeriön toiminnassa.....	10
4.1	Hyödyntäminen ministeriön päätöksenteossa.....	10
4.2	Strategian vaikutus poliittiseen päätöksentekoon.....	10
4.3	Tavoitteiden toteutuminen ministeriössä.....	10
5.	Strategian seurauksena suoritettuja toimenpiteitä ja tavoitteiden toteutuminen.....	11
5.1	Kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden toteutuminen.....	11
5.2	Vaarallisten Aineiden Kuljetusten Suunnittelu (VAKSU) -järjestelmä.....	12
5.3	VAK-asioista tiedottaminen ja tiedonsaanti.....	13
5.4	Tavoitteita tukeva tutkimus.....	13
5.5	Strategian jalkauttaminen ja sidosryhmäyhteistyö.....	14
5.6	Viime seurantakaudella tunnistettujen tavoitteiden toteutuminen.....	15
6.	Visio 2015.....	15
6.1	Lainsäädäntö ja muu normisto.....	16
6.2	Logistiikkaketjujen toimivuus.....	16
6.3	Turvallisuuden jatkuva edistäminen.....	17
6.4	Koulutus ja tietämys.....	18
6.5	Henkiset voimavarat.....	18
7.	Strategiaan liittyvät näkemykset ja kokemukset.....	19
7.1	Strategian tunnettuus.....	19
7.2	Strategian merkitys.....	19
7.3	Strategiassa kehitettävää.....	21
7.4	Tunnistettuja haasteita.....	21
8.	Johtopäätökset ja suositukset.....	21
	Liite 1: Ohjausryhmä.....	23
	Liite 2: Haastatellut tahot.....	24
	Liite 3: Kyselyrunko.....	25
	Liite 4: Kirjalliset lähteet.....	31

1. Johdanto

Vaarallisten aineiden kuljetus (VAK) on yksi liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) liikennepolitiikan liikenneturvallisuusyksikön keskeinen toimiala. Tämän toimialan alaisuuteen kuuluvat VAK-lainsäädännön valmistelu ja ylin valvonta, ohjaus ja sen kehittäminen, alan ohjeistuksen kehittäminen, kuljetusten turvallisuuden, logistisen toimivuuden ja alan kannattavuuden edistäminen sekä alaan liittyvä koulutus ja sen valvonta sekä ympäristö- ja henkilöturvallisuuden edistäminen.

Vuonna 2006 LVM laati ensimmäisen Vaarallisten aineiden kuljetusstrategian kattaen ajanjakson 2006–2015¹. Strategia määrittää keskeiset linjaukset kaikille kuljetusmuodoille, sekä esittää alan nykytilan merkittävimpine haasteineen ja tavoitteineen, pitkän aikavälin vision sekä keskeiset toimet ja toimijat. Strategiassa esitellään myös LVM:n pitkän aikavälin visio VAK-toiminnalle, keskeiset toimet ja eri toimijoiden yhteistyömuodot. Strategian keskeisenä tavoitteena on viestiä avoimesti sidosryhmille niin ministeriön VAK-toiminnasta kuin toimijakentästä, nykytilasta ja tavoitteista. Ministeriön keskeisenä strategisena tavoitteena on edistää vaarallisten aineiden kuljetusten toimintaedellytyksiä tehokkaana, kilpailukykyisenä, turvallisena ja ympäristöystävällisenä osana kotimaista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää.

VAK-strategian visiona on yhteistoiminnan ja yhteisen näkemyksen edistämisen VAK-kentällä tuottavuuden, turvallisuuden ja logistiikkaketjun toimivuuden edistämiseksi. Strategiassa kirjatun seurantatavoitteen mukaisesti strategian vision ja toimien toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan vaarallisten aineiden neuvottelukunnalle vuosittain. Nyt tehdyn toisen seurannan tavoitteena on hahmottaa, miten VAK-strategian visio ja toimenpiteet ovat toteutuneet aikavälillä 1.1.2008–30.6.2010. Samalla arvioitiin myös alustavasti strategian tavoitteiden toteutumista.

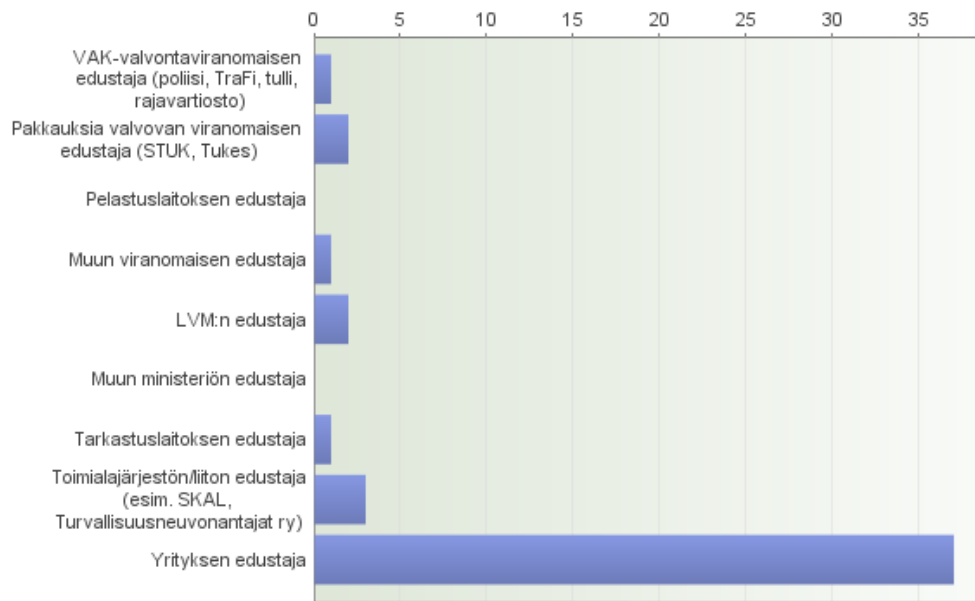
2. Seurannan lähestymistapa ja toteutus

Tämä seuranta on toteutettu vastaavalla tavalla kuin ensimmäisellä seurantakaudella 2006–2007. Seuranta on tarkoitus toistaa samalla tavalla jatkossakin, seuraavaksi kaudella 1.7.2010–31.12.2012.

Aineistona seurannassa on käytetty VAK-toimialan viranomaisten haastatteluja sekä VAK-toimialan asiantuntijoille ja VAK-turvallisuusneuvonantajille suunnattua kyselyä. LVM:n lisäksi haastateltiin seuraavien organisaatioiden edustajia: Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusviraston ilma-, rautatie- ja meriturvallisuusyksiköt sekä kuljettajatutkinnot ja ammattiliikenne -yksikkö, ympäristöministeriö, Turvatekniikan keskus (Tukes), poliisi ja sisäasiainministeriö (yhteensä 20 henkilöä, ks. haastateltujen lista liitteessä 2). Haastatteluaineistoa analysoitiin vertailevasti niin kvantitatiivisesti kuin kvalitatiivisesti.

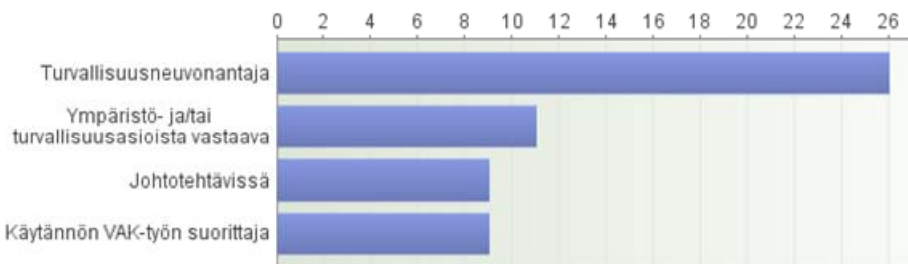
Kyselyssä käytettiin sekä asteikko- ja monivalintakysymyksiä että avoimia kysymyksiä (ks. kysymykset liitteessä 3). Vastauksia kyselyyn saatiin yhteensä 48 kpl, joista 37 oli yritysten edustajia. Yksi vastaaja ei kertonut taustatahoaan. Tarkkaa vastausprosenttia kyselyyn ei voida laskea, sillä kysely lähetettiin SKAL ry:n, Kemianteollisuus ry:n ja Turvallisuusneuvonantajat ry:n välityksellä näiden järjestöjen postituslistoille. Vastajat voivat osittain olla samoja kuin haastatellut henkilöt. Kyselyn vastaajatahojen jakauma on esitetty kuvassa 1.

¹ Liikenne- ja viestintäministeriö (2006) VAK-strategia 2006-2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Ohjelmia ja strategioita 2/2006.

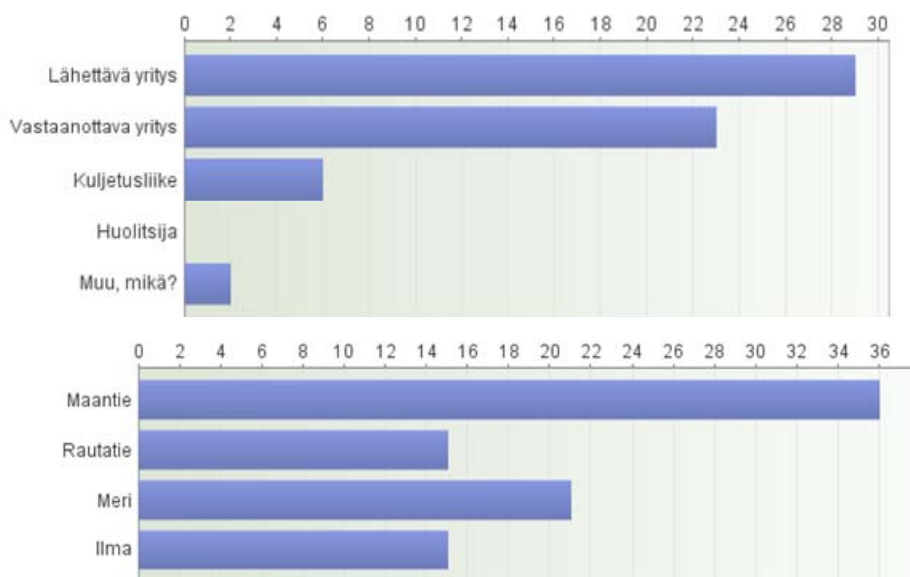


Kuva 1. Kyselyn vastaajien jakauma (kpl)

Kyselyyn vastanneiden yritysten edustajien roolit VAK-työssä on esitetty kuvassa 2. Yritysten jakauma lähettäjiin, vastaanottajiin, kuljetusliikkeisiin ja huolitsijoihin sekä kuljetustyyppien käyttö löytyy kuvasta 3. Huomioitavaa on, että näissä kuvissa sama vastaaja on voinut valita useita vastausvaihtoehtoja.



Kuva 2. Kyselyyn vastanneiden yritysten edustajien roolit VAK-työssä (kpl)



Kuva 3. Kyselyn yritys vastaajien taustaa (vastaajien lkm)

Seurannassa toteutettujen kyselyn ja haastattelujen tulosten yksityiskohdat on kirjattu muistioihin, joita on käsitelty yhdessä seurannan ohjusryhmän kanssa (ks. ohjausryhmä liitteessä 1).

Tässä raportissa esitellään ensin tapahtuneet muutokset VAK-kentällä (luku 3, jonka jälkeen pureudutaan strategian hyödyntämiseen päätöksenteossa (luku 4) ja toimijakentällä (luku 5). Vision toteutumista esitellään seuraavana (luku 6). Lopuksi esitellään strategiaan liittyviä näkemyksiä ja kokemuksia (luku 7) sekä seurannan johtopäätökset (luku 8).

3. Muutokset

3.1 Lainsäädännössä

Pitkälti kansainvälisiin sopimuksiin perustuvassa VAK-lainsäädännössä kansallinen liikumavara on vähäistä ja muutosten kansainvälisissä sopimuksissa tulee heijastua suoraan kansalliseen lainsäädäntöön. Seurantakauden aikana on tehty seuraavat olennaiset muutokset VAK-lainsäädännön kentällä:

1. **VAK-lainsäädännön uusiminen** 2009. Muutosten myötä pantiin täytäntöön VAK-toimialan kansainväliset sopimusmuutokset eri kuljetusmuodoissa säädetyllä tavalla ja oikea-aikaisesti. Merkittäviä muutoksia ovat olleet:
 - a. Tiekuljetuksissa ainekohtaisista turvallisuusohjeista luovuttiin ja tilalle tulivat säännösten mukaiset VAK-kuljetusten yleisohjeet², joiden antamisesta vastaa kuljetusyritys. Rautatiekuljetuksissa ei VAK-ajoneuvojen rahtikirjaan tarvitse enää liittää kirjallisia turvallisuusohjeita. LVM on myös antanut ohjeita ja suosituksia maantiekuljetuksille, mm. varustetason säilyttämisestä luokan 3 aineille³.
 - b. Vesiympäristölle vaarallisten aineiden luokituskriteerit ja kuljetusmerkintä yhdenmukaistetaan EU:n kemikaaleja koskevien asetusten kanssa (REACH ja CLP).

² Saatavilla mm. http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.htm (viitattu 4.10.2010)

³ Ohje 325/71/2009

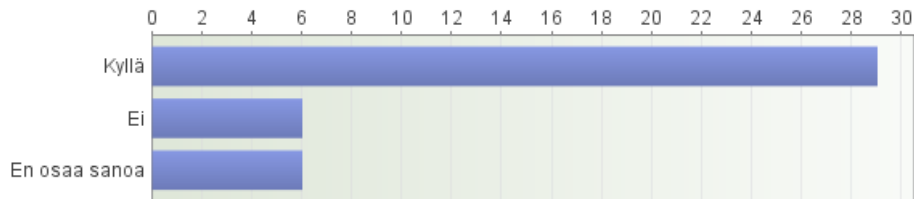
- c. Kaivostoiminnassa käytettävien räjähdervalmistusyksiköiden tiekuljetussääntö on uudistettu.
- d. Kaasusäiliövaunujen puskinen vaimennuskyky on tiukennettu, tavoitteena pienentää kaasujen rautatiekuljetusten riskejä.
- e. ADR/RID-viitestandardeista tuli sitovia.
2. **Merikuljetusten kansainvälisen IMDG-säännösten** mukaisesti 1.1.2010 alkaen **koulutusvaatimus** merikuljetusketjussa työskenteleville henkilöille muuttui pakolliseksi vaarallisten aineiden kappaletavarakuuljetusten koko logistiikkaketjussa⁴.
3. **Suomi-Venäjä-yhteistyö:** Suomen ja Venäjän välisten VAK-rautatiemääräysten kehittämistyöhön on panostettu huomattavasti ja se pysyy edelleen vuoden 2011 yhtenä prioriteettina. Määräysten harmonisoinnilla pyritään edistämään turvallisuutta ja sujuvuutta itärajan ylittävissä VAK-rautatie liikenteessä.

Lakimuutoksien vaikutuksia käytännön VAK-toimintaan ei välttämättä havaita välittömästi, vaan yleensä ne näkyvät vasta ajan kuluessa. Seurantajakson 1.1.2008–30.6.2010 aikana ei havaittu merkittäviä vaikutuksia. Laajojen muutosten muussa kuin VAK-kentän suorassa lainsäädännössä (esim. REACH ja CLP-asetus) arvioidaan tulevan vasta vuosien kulussa näkyviin. Kyselyssä lainsäädännön kehittyminen nähtiin kokonaisuutena positiivisesti turvallisuuteen vaikuttavana tekijänä (taulukko 1).

Taulukko 1. Lainsäädännön kehityksen vaikuttavuuden arviointi: vaikutus VAK-toiminnan turvallisuuteen

Miten lainsäädännön kehittyminen on mielestänne vaikuttanut VAK-toiminnan turvallisuuteen?	
<i>1 = merkittävä huonontava vaikutus, ..., 3 = ei vaikutusta, ..., 5 = merkittävä positiivinen vaikutus</i>	
	vastauksien keskiarvo
CLP-asetus	3,4
IMDG-koodin muutokset	3,6
ICAO-TI-muutokset	3,4
ADR-muutokset	3,4
RID-muutokset	3,4
REACH	3,3

Lakimuutoksilla arvioitiin olevan myös suoraa merkitystä yritysten VAK-toimintaan (kuva 4).



Kuva 4. Lainsäädännön kehityksen vaikuttavuuden arviointi: vaikutus yrityksen VAK-toimintaan (vastaajien lkm) (kyselytulokset)

Enemmistö kyselyvastaajista oli sitä mieltä, että lainsäädännön muutokset parantavat VAK-turvallisuutta. VAK-strategian myötä keskustelu on avautunut ja yhä herkemmin otetaan kantaa ja puututaan epäkohtiin yritysten VAK-toiminnassa. Uusien kehittämisalueiden tunnistaminen on parantunut ja omavalvonta lisääntynyt. Samalla osa vastaajista on ollut sitä mieltä, että muutosten myötä tilanne on huonontunut. Tästä mainittakoon erityisesti turvallisuusohjeen muutokset ja onnettomuustilanteessa toimimisen ohjeistus.

⁴ LVM030:00/2010

Myös käytännön tasolla nähtiin, että runkokuormien lastaaminen ja merkintä on muuttunut oleellisesti vaikeammaksi.

Yleisesti todettiin, että vaatimukset ovat tiukentuneet (esimerkiksi koulutus, luokitus-, merkintä- ja lipukevaatimukset), mutta samalla VAK-toiminta on selkeytynyt. Koulutusvaatimusten myötä (esim. IMDG) yritysten sisäistä koulutusta on kehitetty ja toimintaohjeita päivitetty. Myös VAK-toiminnan integraatioita yritysten toimintajärjestelmiin on tehty jonkun verran.

3.2 Toimintakentällä

Tällä seurantakaudella on Suomen viranomaiskentällä tapahtunut merkittäviä hallinnon organisaatiouudistuksia. Uudistuksista suoria tai välillisiä vaikutuksia VAK-kenttään ja viranomaisvalvontaan on etenkin LVM:n liikennehallinnon virastouudistus⁵, jonka pyrkimyksenä on terävöittää liikennepolitiikan valmistelua ja toteutusta kokonaisvaltaisesti kokoamalla aiemmin kuljetusmuodoittain eriytyneet virastot kahteen virastoon. Virastouudistuksella pyritään parantamaan virastojen toiminnan laatua, palvelukykyä ja vaikutusta kokoamalla samankaltaisia tehtäviä isompiin ja paremmin resurssein varustettuihin yksiköihin. Uudet virastot aloittivat toimintansa vuoden 2010 alussa.

Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitoksen väylätoiminnot koottiin Liikennevirastoon, jonka vastuulla on liikenneväylien (teiden, ratojen ja vesiväylien) kunnossapito ja kehitys, liikenteen hallinta ja palvelut sekä tiestön kunnossapidon ohjaaminen. Teiden varsinaisesta kunnossapidosta vastaavat aluehallintovirastot (AVI). Liikennevirasto toimii valtakunnallisella tasolla ja tavoitteena on varmistaa matkojen ja kuljetusten yhtenäinen turvallisuus- ja palvelutaso.

Ajoneuvohallintokeskus (AKE), Rautatievirasto, Merenkululaitoksen meriturvallisuus-toiminnot sekä Ilmailuhallinto yhdistettiin Liikenteen turvallisuusvirastoksi (TraFi). Liikenteen turvallisuusviraston vastuulla on liikenneturvallisuustehtävien lisäksi hallinnollisia lupa-, valvonta-, verotus- ja tilastointitehtäviä.

Myös muu viranomaiskenttä on käynyt läpi muutoksia: Tukesille ollaan keskittämässä kemikaalien valvonta. Poliisiorganisaatiossa on tapahtunut hallintorakenteen ja johtamisen uudistus. Aluehallinnon uudistuksen myötä valtionhallinnon alueellisesta toimeenpanosta ja kehittämistehtävistä vastaavat elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY). Lainsäädännön toimeenpanosta ja toimeenpanon ohjauksesta sekä lainsäädännön toteutumisen valvonnasta vastaavat pääosin aluehallintovirastot (AVI).⁶ Alueiden käytön suunnittelun lausunnonannot ovat ELY:issä, ja ympäristölupien käsittely taas on AVI:ssa. Myös pelastustoimi ja varautuminen ovat aluehallinnon uudistuksen myötä siirtyneet aluehallintavirastolle.

Uudistusten myötä VAK-strategian tavoitteena oleva monimuotoisen VAK-toimijakentän hahmottamista ja vastuiden sekä velvoitteiden selkeää kuvaamista ei enää strategia-asiakirjalla saavuteta. Sekä haastatteluissa että kyselyssä nostettiin esille selkeä tarve päivittää asiakirjaa nykytilannetta vastaavaksi. Sen sijaan viranomaismuutosten ei kyse-lyntulosten perusteella nähty vielä vaikuttaneen yritysten VAK-toimintaan merkittävästi (ks. taulukko 2).

⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennehallinnon virastouudistus. Saatavilla: <http://www.lvm.fi/web/fi/virastouudistus> (viitattu 4.10.2010).

⁶ Valtiovarainministeriö, Aluehallinnon uudistamishanke. Saatavilla: http://www.vm.fi/vm/fi/05_hankkeet/022_alku/index.jsp (viitattu 4.10.2010).

Taulukko 2: Viranomaiskentän muutosten vaikutus VAK-kenttään (kyselytulokset)

6. Miten merkittävästi kansallisessa viranomaiskentässä tapahtuneet muutokset ovat mielestänne vaikuttaneet VAK-kenttään seurantajakson 1/2008-6/2010 aikana?				
1 = ei ole vaikuttanut ollenkaan,..., 5 = vaikuttanut suuresti				
	vastauksien keskiarvo	vastanneet, kpl	EOS, kpl	vastaamatta jättäneet, kpl
Liikenteen turvallisuusviranomaisten keskittyminen TraFiin	2,6	24	17	7
Liikenneviraston muodostaminen	2,5	25	16	7
Aluehallintovirastojen (AVI) muodostaminen	2,2	21	20	7
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) muodostaminen	2,4	22	19	7

3.3 Viranomaistoiminnassa

Yhteistyön ja tiedonvaihdon VAK-kentällä toimivien viranomaisten välillä koetaan kehittyneen suotuisasti. TraFin myötä Suomen viranomaisten VAK-valvonnan osaaminen on keskitetty yhteen virastoon. Samalla viranomaisten VAK-osaaminen on poliisia lukuun ottamatta keskittynyt yhä pienemmälle joukolle virkamiehiä. Resurssien puute koetaan vakavana haasteena. Osaamisen jatkuvuus ja tiedonsiirto koetaan yhä uhatummaksi niin henkilöstömuutosten ja eläköitymisen seurauksina kuin mahdollisten alueellistamishankkeiden myötä.

VAK-valvonnan tehostaminen ja ulottaminen entistä tehokkaammin myös lähettäviin yrityksiin nostettiin esille viime seurantakaudella 2006–2007 erityisenä tavoitteena. Valvonnan eri organisointimalleja on selvitetty, mutta vielä ei ole edetty käytännön muutoksiin. Kuljetusmuotojen VAK-valvonnan ollessa nyt pitkälti kahden viranomaisen käsissä (poliisi ja TraFi), valvonnan koordinoinnin uskotaan paranevan. Erityisesti tässä on toivottu TraFin ottavan vastuunkantajan roolin.

3.4 Kansainvälisellä toimintakentällä

Kansainvälisellä toimintakentällä ei ole kuluneen seurantakauden aikana tapahtunut mitavia muutoksia. Tässä seurannassa moni toimija nosti esille Suomen vaikutusmahdollisuudet kansainväliseen lainsäädäntöön ja sen, miten tätä vaikuttamista voisi tehostaa. Sekä viranomaisten että yritysten puolelta nousi esille tarve selkeyttää sitä, miten ja missä vaiheessa toimijakentän tulisi antaa palautetta ja esittää toiveita. Kansainväliseen lainsäädäntöön vaikuttaminen on pitkäjänteistä työtä niinkin nopeasyklisessä normiston päivitystyössä kuin VAK-kentän joka toinen vuosi muuttuvat säädökset. Olisikin suotavaa, että selkeytettäisiin ja vahvistettaisiin kansalliset kanavat, joita hyödyntämällä yritykset, toimialajärjestöt, liitot ja viranomaiset voivat entistä paremmin osallistua ja vaikuttaa Suomen kannanottoihin kansainvälisissä foorumeissa.

Seurantajakson aikana on panostettu VAK-rautatiesopimusneuvotteluihin Venäjän kanssa uuden valtiosopimuksen saavuttamiseksi.

YK:n vaarallisten aineiden kuljetusten alakomiteassa, johon Suomi on osallistunut, on yhdessä Kansainvälisen Atomienenergiajärjestön (IAEA) kanssa tehty työtä radioaktiivisten aineiden (luokka 7) kuljetusten esteiden poistamiseksi osana YK:n mallisääntöjen harmonisointityötä suhteessa IAEA:n säädöksiin.

3.5 Liikennepolitiikassa

Liikennepolitiikassa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia seurantajakson aikana ja VAK-strategia on linjassa liikenneturvallisuudelle, ympäristölle ja logistiikalle asetettujen tavoitteiden kanssa.

Kaikkea liikennettä koskee EU:n ilmasto- ja energiapaketin päästökaupan ulkopuolisia toimialoja koskevat päästövähennystavoitteet, jossa Suomelle on määritelty tavoitteeksi

16 % päästövähennys vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä.⁷ Suomessa liikenne aiheuttaa lähes viidenneksen hiilidioksidipäästöistä. Keinoja ovat mm. biopolttoainien lisääminen, ajoneuvoteknologiakehitys ja taloudelliset keinot. VAK-liikenteeseen tämä ei vielä kuitenkaan ole vaikuttanut havaittavasti.⁸

3.6 Kuljetusmäärissä

VAK-tiekuljetukset ovat Tilastokeskuksen tietojen mukaan laskeneet merkittävästi viimeisen kolmen vuoden aikana (taulukko 3). Rautatiekuljetukset ovat pysyneet suhteellisen tasaisina, mutta nousivat selkeästi vuonna 2009 verrattuna edeltäviin vuosiin (taulukko 4). Selkeää kasvua on havaittavissa luokan 3 aineiden kuljetusmäärissä.

Taulukko 3. Vaarallisten aineiden tiekuljetukset vuosina 2005-2009⁹

Vaarallisten aineiden luokka		Vuosi				
		2005	2006	2007	2008	2009
1.	Räjähteet	291	329	151	0	121
2.	Puristetut, nesteytetyt ja paineenalaisina liuotetut kaasut ¹⁰	758	1 222	1 119	502	993
3.	Palavat nesteet	9 016	8 239	7 091	7 715	6 377
4.	Muut syttyvät aineet	68	96	135	27	102
5.	Sytyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet	96	895	368	1 237	231
6.	Myrkylliset, tympäisevät ja infektoivat aineet	268	382	8	43	554
7.	Radioaktiiviset aineet	-	-	-	-	-
8.	Syövyttävät aineet	2 800	2 753	1 901	660	1 757
9.	Muut vaaralliset aineet ja esineet	389	339	155	288	225
Määrä (1 000 t)		13 687	14 254	10 929	10 473	10360
Keskimääräinen kuljetusmatka (km)		167	163	174	153	163

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 406/2009/EY, jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi vuoteen 2020 mennessä. Saatavilla: http://ec.europa.eu/environment/climat/effort_sharing/overview.htm (viitattu 13.10.2010).

⁸ Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Saatavilla: <http://www.tem.fi/index.phtml?s=2658> (viitattu 4.10.2010).

⁹ Tilastokeskus. Tieliikenteen tavarankuljetukset -tilasto. On huomioitava, että luvut ovat ainoastaan suuntaa antavia, koska tiedot perustuvat varsin pieneen määrään ajoneuvo-tietoja.

¹⁰ Liuotetut kaasut on lisätty vaarallisten aineiden luokkaan 2 vuodesta 2005 lähtien. Aikaisemmin se on ollut omana luokkana.

Taulukko 4. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset vuosina 2005-2009¹¹

Vaarallisten aineiden luokka		Vuosi				
		2005	2006	2007	2008	2009
1.	Räjähteet	0,7	0,6	0,7	1,2	0,5
2.	Puristetut, nesteytetyt ja paineenalaisina liuotetut kaasut	767	705	734	853	869
3.	Palavat nesteet	2 979	3 543	3 541	4 023	3 561
4.	Muut syttyvät aineet	15	1,4	1,3	13	9
5.	Hapettavat aineet ja orgaaniset peroksidit	97	100	76	100	101
6.	Myrkylliset ja tartuntavaaralliset aineet	61	46	46	44	27
7.	Radioaktiiviset aineet	-	-	-	28	0
8.	Syövyttävät aineet	888	890	805	756	561
9.	Muut vaaralliset aineet ja esi- neet	216	111	415	528	522
Määrä (1000 t)		5 024	5 398	5 619	6 318	5 651

4. Strategia ministeriön toiminnassa

4.1 Hyödyntäminen ministeriön päätöksenteossa

VAK-strategian merkittävin vaikuttavuus kohdistuu erityisesti LVM:n VAK-asiantuntijoiden toimintaan, antaen suuntaviivat ja tavoitteet päätöksenteolle. Ministeriössä linjataan strategiaa noudattaen ne näkemykset, jotka esitellään mm. kansainvälisissä kokouksissa. Lainsäädännön osalta kansainväliset direktiivit ja sopimukset sekä strategiassa määritellyt tavoitteet toimivat ohjenuorina. Strategian henkeä noudatti myös vuoden 2009 VAK-lainsäädäntöuudistus, jolla harmonisoitiin kansalliset säännökset alan kansainvälisten sopimusten ja määräysten sekä direktiivien mukaiseksi.

4.2 Strategian vaikutus poliittiseen päätöksentekoon

VAK ei ole kenttänä ollut poliittisen mielenkiinnon kohteena. Tämän koetaan johtuvan siitä, että VAK on ollut sängen turvallista toimintaa, johon ei ole tarvinnut ottaa poliittista kantaa.

4.3 Tavoitteiden toteutuminen ministeriössä

Strategiaa käytetään ennen kaikkea LVM:n VAK-toiminnan kohdentamiseen. Ministeriön tavoitteina ovat paitsi lainsäädännölliset tavoitteet myös yhteistyön toimivuus ja VAK-asioista tiedottaminen. Tiedottamisen lisäämisen sekä kohdentamisen tarve nousi esille alueena, jossa toiminta ei ole merkittävästi parantunut tämän seurantakauden aikana. Tiedonkulussa ja tiedottamisessa on kuitenkin panostettu erityisesti eri viranomaisten välisen tiedonkulun parantamiseen. Myös VAK-kentälle suunnattua tiedonantia on parannettu uudistamalla ministeriön www-palveluja. LVM:n VAK-sivujen¹² ja VAK-haun¹³ kehittyminen saivatkin kyselyssä hyvän arvosanan.

Kansainvälisissä yhteyksissä LVM hoitaa Suomen edunvalvontaa ja on siinä toiminut strategian mukaisesti. Rautatieliikenteen osalta Venäjän ja Suomen väliset neuvottelut ovat edenneet.

¹¹ Lähde: VR-Yhtymä Oy

¹² <http://www.lvm.fi/web/fi/52> (viitattu 4.10.2010)

¹³ <http://www.vakhaku.fi> (viitattu 4.10.2010)

5. Strategian seurauksena suoritettuja toimenpiteitä ja tavoitteiden toteutuminen

Tässä luvussa esitellään VAK-strategiassa määriteltyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien tavoitteiden toteutumista seurantajakson aikana. Tulokset perustuvat kyselystä ja haastatteluista saatuihin vastauksiin.

5.1 Kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden toteutuminen

Kyselyn perusteella kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden suhteen tilanne on vastaajien mielestä pääasiassa pysynyt samana tai jonkin verran huonontunut (ks. kuva 5). Parannusta nähtiin erityisesti kuljetusten turvallisuudessa. Viranomaisten haastatteluista sen sijaan ei tunnisteta tällaista trendiä. Onkin mahdollista, että vastanneiden yritysten edustajat reflektoivat tilannetta omassa yrityksessään eivätkä kansallisella tasolla.

GHS-järjestelmän¹⁴ periaatteet implementoitiin kansalliseen lainsäädäntöön edellisellä seurantakaudella 2006–2007 ja tällä seurantakaudella niiden hyödyntämisessä on tapahtunut edistystä.

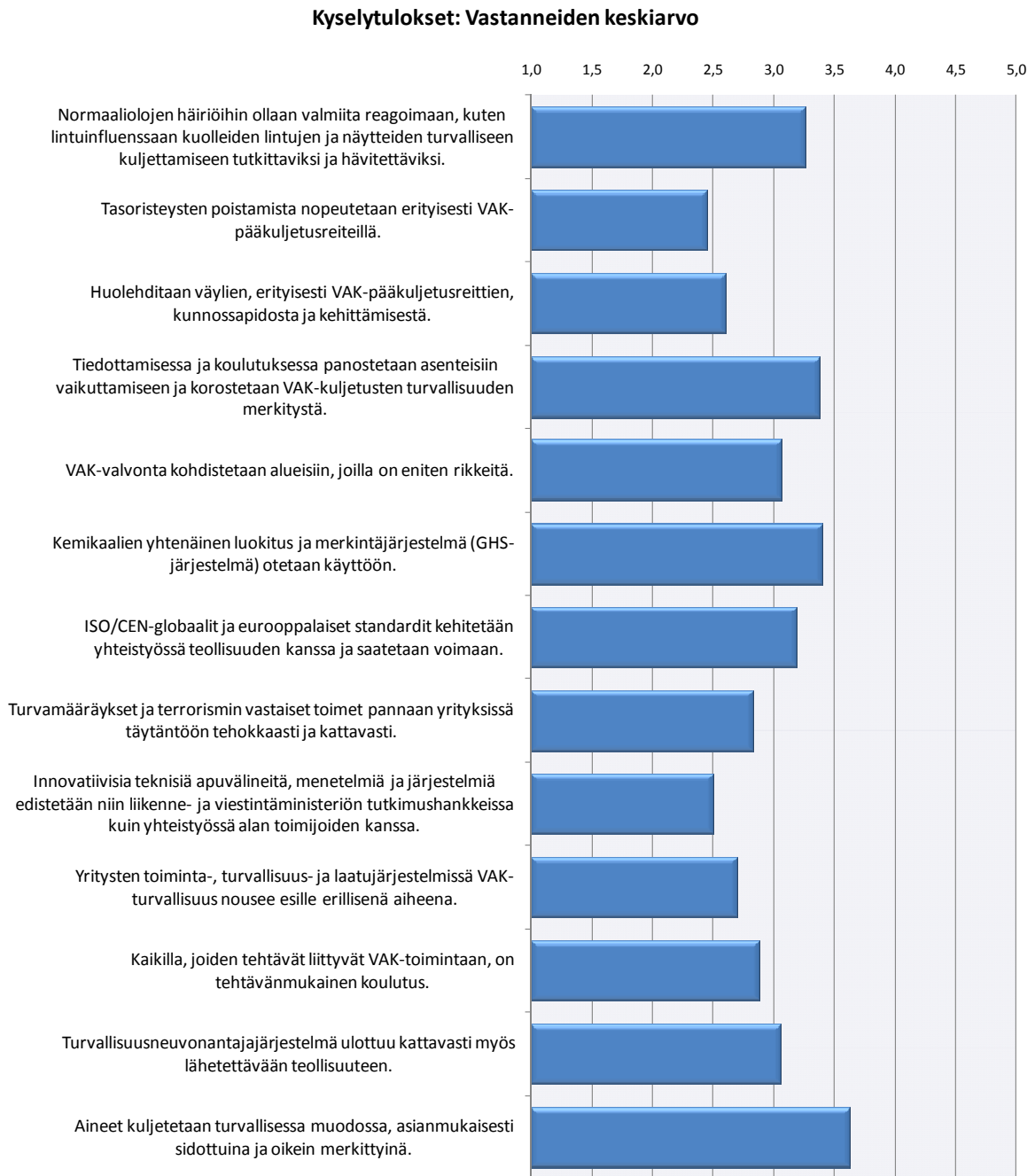
Turvallisuusneuvonantajien kattavuuden lähettävässä teollisuudessa nähtiin parantuneen jonkun verran, mutta ei ole selkeää näyttöä siitä, että tämä olisi todellisuudessa parantunut. Mm. poliisin näkemys on että edelleen löytyy ”ongelmayrityksiä”, joissa joko ei ole turvallisuusneuvonantajaa tai VAK-asioita ei muuten ole hoidettu asianmukaisesti. Viranomaistoiminnassa turvallisuusneuvonantajien puutteen tiedostaminen on lisännyt tiedusteluja, mikä osoittaa sen, että tiedotus turvallisuusneuvonantajan tarpeesta on ainakin osittain onnistunut.

Huonoimman arvosanan saavat innovaatioiden hyödyntäminen ja turvamääräysten täytäntöönpano. Ns. älykkään liikenteen edistäminen on nousemassa liikennepoliittiseksi tavoitteeksi, mutta tämä ei nähtävästi vaikuta ainakaan suoraan VAK-liikenteeseen.

Viranomaiskenttä näkee, että standardeihin ei ole vaikutettu merkittävästi. Kyselyssä yritykset kuitenkin katsoivat, että tässäkin asiassa on edistytty aika hyvin.

Infrastruktuurin turvallisuuden kehityksessä nähdään puutteita. Mm. tasoristeysten poistamisessa ja VAK-reittien kunnossapidossa olivat sekä viranomaiset että yritykset yksimielisiä siitä, että edistystä ei ole tapahtunut toivotusti. Tämä näkemys kattaa sekä tie- että rautatieinfrastruktuurin.

¹⁴ UNECE, Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals (GHS). Saatavilla: http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_welcome_e.html (viitattu 4.10.2010).



Kuva 5. Kyselyvastausten keskiarvo VAK-strategian painopisteiden toteutumisesta kansallisella tasolla (1 = toteutunut huonosti, ... , 5 = toteutunut hyvin).

5.2 Vaarallisten Aineiden Kuljetusten Suunnittelu (VAKSU) -järjestelmä

Liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriön pelastusosasto ja ympäristöministeriö allekirjoittivat yhteistyösopimuksen Vaarallisten aineiden kuljetusten suunnittelu (VAKSU) -järjestelmän käyttöönotosta marraskuussa 2008. VAKSU-aineisto julkaistiin osana ympäristöhallinnon Oiva-palvelua¹⁵ toukokuussa 2009. Tämä Liikennealueiden

¹⁵ <http://www.p2.ymparisto.fi/scripts/oiva.asp>

riskiluokitus -paikkatietokannaksi nimetty aineisto on ilmaiseksi kaikkien palveluun rekisteröityneiden toimijoiden käytettävissä.

5.3 VAK-asioista tiedottaminen ja tiedonsaanti

LVM on osaltaan pyrkinyt edistämään VAK-asioista tiedottamista laatimalla tiedotteet lainsäädännön muutoksista. Muita tiedonvälityskanavia ovat mm. VAK-valvontaviranomaiset, toimialajärjestöt tai -liitot sekä Turvallisuusneuvonantajat ry, joka säännöllisesti tiedottaa asioista jäsenilleen sähköpostitse. Tosin yli 75 % kyselyn vastaajista ei vastannut kysymykseen liittyen Turvallisuusneuvonantajat ry:n tiedotukseen, joten tämä tiedonvälityskanava ei nähtävästi ainakaan vielä ole kovin merkittävä.

VAK-asioista tiedottamisen koettiin parantuneen jossain määrin, mutta suurin osa vastanneista kuitenkin koki, että tiedottaminen sekä tiedonsaannin helppous eivät ole muuttuneet seurantajakson aikana. LVM:n VAK-sivuston, VAK-haun ja toimialajärjestöjen sekä liittojen tiedottamisen koettiin parantuneen jonkin verran. 15 % vastaajista koki LVM:n VAK-sivujen parantuneen merkittävästi. VAK-valvontaviranomaisten antamien tietojen koettu lievä huononeminen voi johtua myös vastikään tapahtuneista viranomaiskentän muutoksista, jotka ovat osaltaan vieneet viranomaisten aikaa.

Taulukko 5. Tiedottamisen ja tiedonsaannin helppouden kehitys (kyselytulokset)

33. Miten näet VAK-asioista tiedottamisen ja tiedonsaannin helppouden	
<i>1 = huonontunut ... 3 = ei muutosta ... 5 = parantunut merkittävästi / en osaa sanoa</i>	
	vastauksien keskiarvo
LVM:n www-sivusto (VAK-sivut)	3,6
VAK-haku (linkki LVM:n VAK-sivuilta)	3,5
VAK-valvontaviranomaisten antamat tiedot	2,9
Toimialajärjestöjen/liittojen tiedottaminen	3,3
Turvallisuusneuvonantajat ry:n sähköpostitiedotteet	3,0

Kyselyvastaajien mukaan tietoa ja tiedottamista VAK-asioista on pyritty lisäämään myös yritysten sisällä, aivan kuten viime seurantajaksollakin.

5.4 Tavoitteita tukeva tutkimus

Seurantajakson aikana on tehty kaksi strategian tavoitteita tukevaa tutkimusta:

1. VAK-valvonta kuljetusketjussa – kehittämistarpeet vaarallisia aineita lähettävien ja vastaanottavien yritysten valvonnassa sekä valvonnan koordinoinnissa (LVM:n julkaisu 42/2009)
2. VAK-ratapihojen turvallisuuden arviointi ja valvonta (LVM:n julkaisu 7/2010)

Hallinnonala on myös osallistunut moniviranomaishankkeeseen, jonka tavoitteena on ollut edistää VAK-toiminnan parempaa huomiointia maankäytön suunnittelussa:

1. VAK-kuljetuskeskittymät osana turvallista yhteiskuntaa – maankäytön suunnittelu ja yhteinen riskienhallinta (KERTTU-hanke) (LVM:n julkaisu 24/2009)

Vuoden 2007 VAK-kuljetusten 5-vuotisselvitys on myös ilmestynyt seurantajakson aikana (LVM:n julkaisu 44/2009).

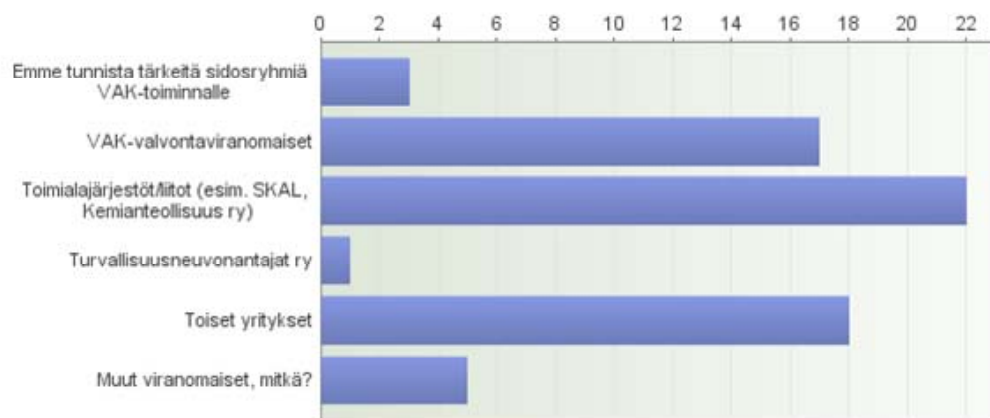
Jakson aikana on myös suoritettu VAK-onnettomuusseuranta ja onnettomuustietojen keräämistä on pyritty kehittämään. Käytännön raportointi ei kuitenkaan Tukesin mukaan ole parantunut.

5.5 Strategian jalkauttaminen ja sidosryhmäyhteistyö

Strategiaa on jalkautettu VAK-neuvottelukunnan jäsenten kautta. Tosin sitä ei ole seurattu, miten tieto on kulkenut heidän edustamissaan organisaatioissa ja siitä eteenpäin. Neuvottelukunnassa eri tahoilla on myös mahdollisuus saada tietoa ajankohtaisesta tilanteesta ja vaikuttaa asioihin.

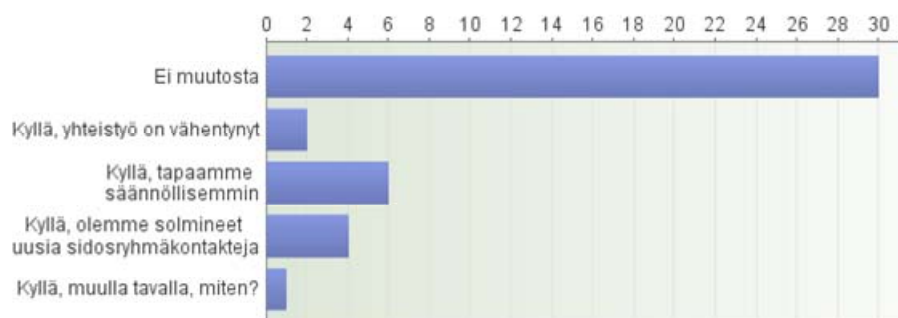
VAK-strategian tavoitteet ja kehittämisalueet eivät ole olleet toisella seurantajaksolla esillä samassa määrin kuin heti strategian julkaisun jälkeisinä vuosina. Yleisesti ottaen kentän odotukset strategiatoiminnalle ovat kasvaneet ja erityisesti tavoitteiden jalkauttamista valvontaa suorittavien toimijoiden konkreettisempaan ohjaamiseen peräänkuulutettiin.

Yritysten edustajat tunnistivat VAK-toiminnan tärkeitä sidosryhmiä kyselyssä kuvan 6 mukaisesti. Toimialajärjestöt, VAK-valvontaviranomaiset ja muut yritykset nähdään tärkeimpinä sidosryhminä.



Kuva 6: Yritysten VAK-sidosryhmiä (vastaajien lkm) (kyselytulokset)

Sidosryhmäyhteistyössä ei nähty merkittäviä muutoksia (kuva 7). Viranomaishaastatteluissa sen sijaan ilmeni, että VAK-strategia sekä VAK-tutkimushankkeet (erityisesti laajat monitoimijahankkeet) ovat lähentäneet viranomaisia ja lisänneet vuoropuhelua sekä ymmärrystä puolin ja toisin.



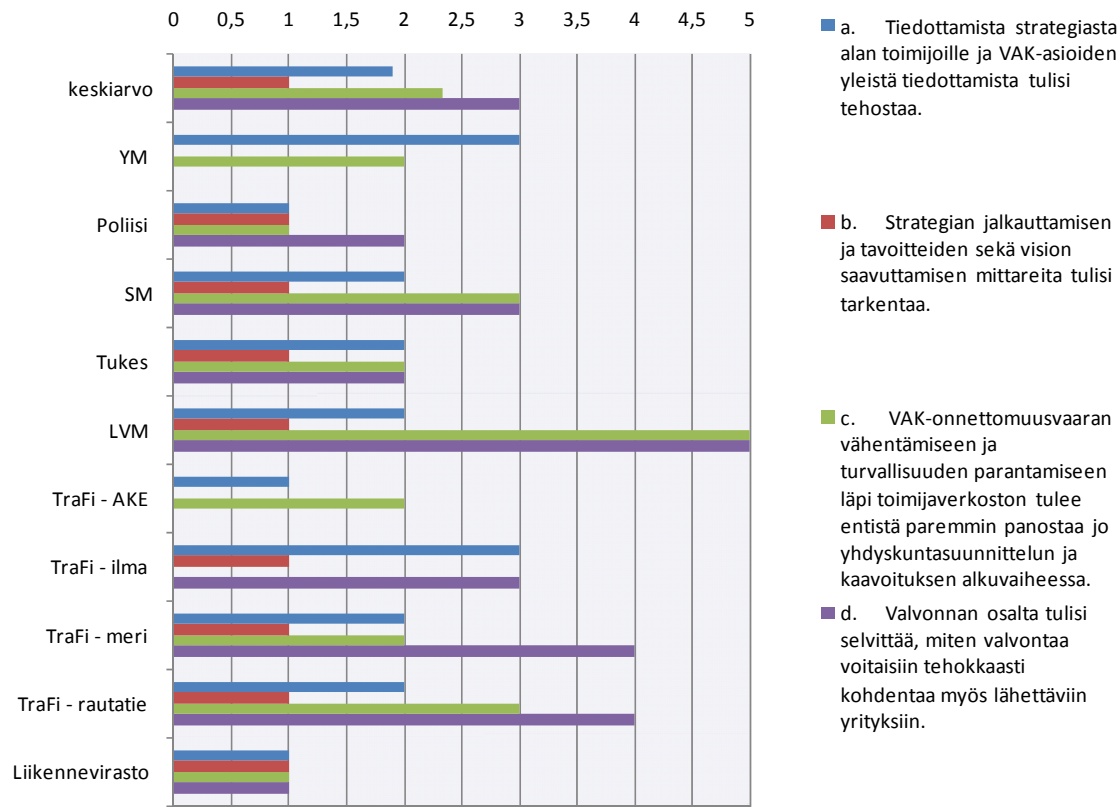
Kuva 7. Muutokset sidosryhmäyhteistyössä (vastaajien lkm) (kyselytulokset)

Ylivoimaisesti tärkeimmäksi sidosryhmäyhteistyössä koettiin tiedonkulku. Tiedonkulun koetusta lievästä parantumisesta huolimatta siihen toivotaan yhä panostettavan. Tiedonvaihdon tueksi toivotaan mm. yritysten ja viranomaisten yhteistä foorumia. Näin voitaisiin parantaa ymmärrystä puolin ja toisin sekä edesauttaa tiedon jalkauttamista käytäntöön. Myös yhtenevät neuvot ja ymmärrys ovat tärkeä aspekti, jossa toivotaan parannusta. Esimerkiksi lainsäädännön vaatimusten tulkinnasta koettiin, että viranomaiset voivat joskus antaa eriäviä neuvoja. Tiedonvaihdon lisäämistä toivottiin myös teknisten

määräysten toimeenpanosta sekä toistuvista ongelmakohdista. Tässä poliisin ja esimerkiksi tarkastuslaitosten rooli tiedonvälittäjinä koetaan tärkeänä. Erityisesti tietoa tulevaisuudesta muutoksista ja siitä, miten näihin tulisi varautua ennakkoon, toivottiin edelleen lisää.

5.6 Viime seurantakaudella tunnistettujen tavoitteiden toteutuminen

Seurantakaudella 2006–2007 tunnistettiin neljä erityistä aihealuetta, joihin toivottiin suunnattavan seuraavaksi voimavaroja. Nämä aihealueet ja niiden toteutumisen arviot on haastattelujen pohjalta esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Viime seurantakauden suositusten toteutuminen (asteikkona 1 = ei lainkaan, ..., 5 = erittäin hyvin) (haastattelutulokset)

Erityisen hyvin on onnistuttu valvonnan kohdentamisen selvittämisessä. Selvityksen tulosten jalkauttamista ei ole kuitenkaan vielä tehty. Myös VAK-toiminnan huomiointia kaavoituksessa on edistetty ja tälle on luotu menetelmä, mutta menetelmän käyttö kaavoitushankkeissa on vielä ollut rajallista. Tietoisuutta niin tarpeesta huomioida VAK-toimintaa kuin itse menetelmästä on kuitenkin kasvatettu myös ympäristöministeriön toimesta erilaisissa esittelytilaisuuksissa.

Strategian saavuttamisen mittareita ei ole seurantajaksolla asetettu ja tämä nousikin tällä seurantajaksolla eniten peräänkuulutetuksi toimenpiteeksi.

Tiedottamista strategiasta alan toimijoille ja VAK-asioiden yleistä tiedottamista on parannettu jonkun verran, mutta tässä tulisi edelleen tehdä työtä.

6. Visio 2015

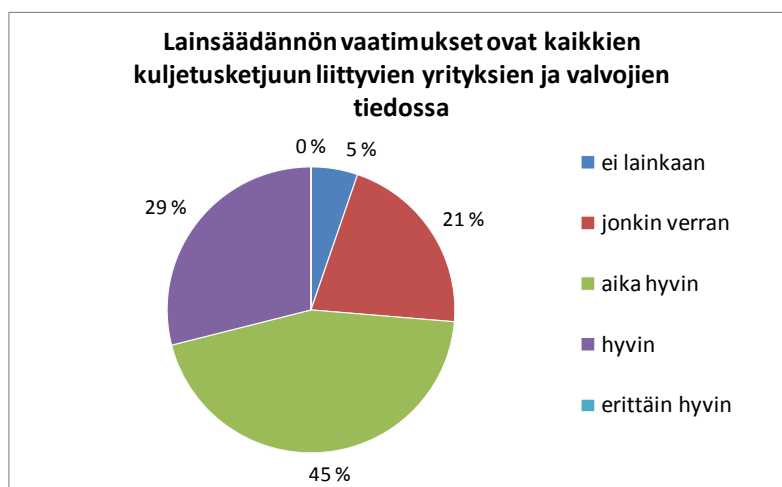
VAK-strategiassa määritellyn VAK-vision painopisteet jakautuvat viidelle aihealueelle: lainsäädäntö, logistiikkaketjun toimivuus, turvallisuus, koulutus ja tietämys sekä henkiset voimavarat. Kunkin painopisteen kohdalla on määritelty aihealueet, joita LVM työssään

edistää. Raportin tässä osiossa esitetään kyselyn tulokset vision kunkin aihealueen osalta. Yleisesti vision viiden aihealueen osalta tilanne on kyselyn vastaajien mielestä pääasiassa jonkin verran parantunut tällä seurantajaksolla.

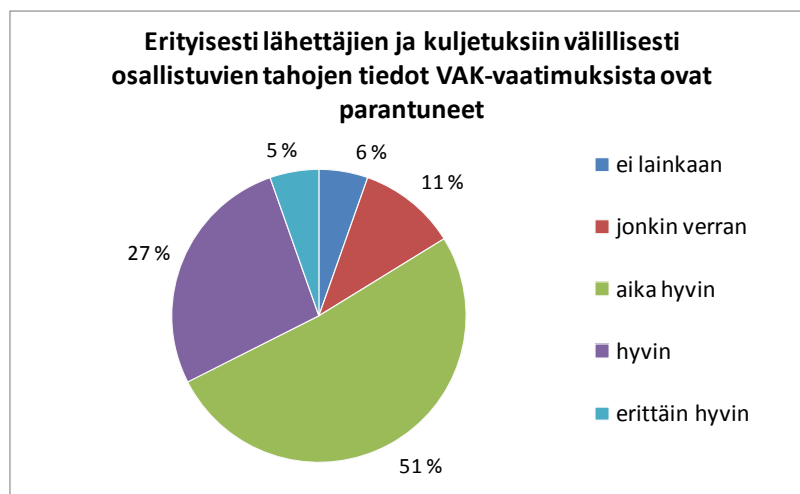
6.1 Lainsäädäntö ja muu normisto

Olellaisia vision saavuttamiseen vaikuttavia tekijöitä ovat edelleen toimijoiden puutteelliset resurssit, jotka eivät tue VAK-lainsäädännön perusteellista tuntemusta. Resurssien puute tuntuu myös viranomaistoiminnassa ja yritysten tukemiseen ja neuvontaan jää hyvin rajallisesti aikaa.

Kysymyksessä, onko lainsäädäntö ja muu normisto otettu tehokkaasti käytäntöön koko toimijakentällä, nähtiin yleisesti tilanteen parantuneen (kuva 9). Erityisesti kuljetuksiin välillisesti osallistuvien tahojen keskuudessa nähtiin tilanteen olevan paremmin hallussa kuin viime seurantajaksolla, jolloin juuri lähettäjien heikko tietoisuus nousi esille erityisenä haasteena (kuva 10).



Kuva 9. Lainsäädännön vaatimusten koettu tiedossaolo (kyselytulokset)

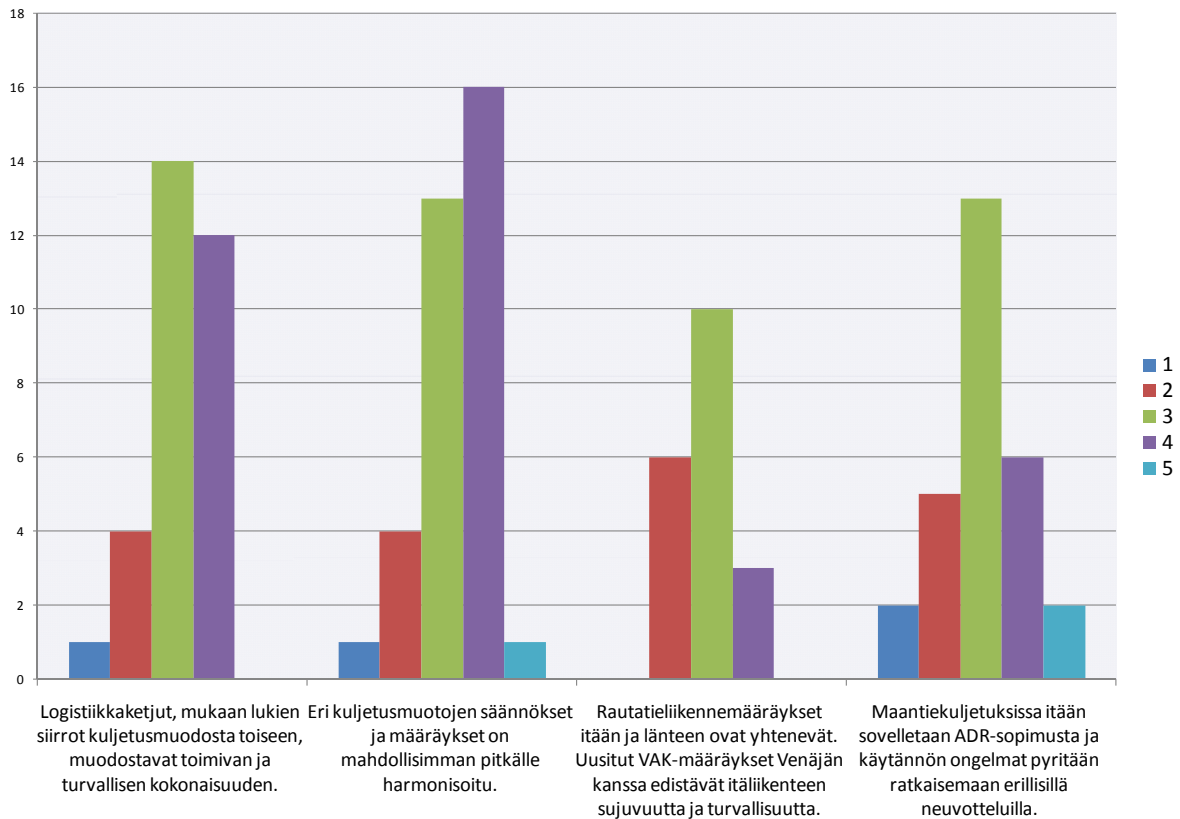


Kuva 10. Tietoisuuden koettu parantuminen (kyselytulokset)

6.2 Logistiikkaketjujen toimivuus

Logistiikkaketjujen toimivuuden arvioitiin kyselyssä joko pysyneen samana tai jossain määrin parantuneen. Vastanneista valtaosa arvioi logistiikkaketjujen toimivuuden parantuneen jonkun verran. Säännösten harmonisoinnin koettiin myös parantuneen. Venäjän

liikenteen suhteen parannusta on tapahtunut jonkun verran, mutta ei yhtä paljon. (Ks. kuva 11).



Kuva 11. Logistiikkaketjujen toimivuus (asteikkona 1 = visio ei toteutunut, ... , 5 = visio toteutunut erittäin hyvin) (kyselytulokset)

6.3 Turvallisuuden jatkuva edistäminen

Turvallisuuden jatkuvan edistämisen kohdalla mielipiteet vaihtelivat enemmän. Yli puolet vastaajista (54 %) koki turvallisuuden huomioimisen kaikessa toiminnassa parantuneen jossain määrin tai merkittävästi. Suurin osa vastaajista (39 %) oli myös sitä mieltä, että tekniikan ja telematiikan hyödyntäminen on parantunut. Erityisesti väylien kunnossapito, tasoristeysten poistaminen sekä kuljetusketjun eri toimijoiden vastuun sisäistäminen koettiin alueiksi, joissa vision saavuttamiseen on vielä matkaa. (Ks. taulukko 6).

Taulukko 6. Turvallisuuden jatkuva edistäminen (asteikkona 1 = visio ei toteutunut, ... , 5 = visio toteutunut erittäin hyvin) (kyselytulokset)

36. Turvallisuuden jatkuva edistäminen				
1 = ei lainkaan ... 5 = erittäin hyvin / en osaa sanoa				
	vastauksien keskiarvo	vastanneet, kpl	EOS, kpl	vastaamatta jättäneet, kpl
Turvallisuus huomioidaan kaikessa toiminnassa, mukaan lukien kuljetuskaluston, säiliöiden ja pakkauksien tekniset parannukset.	3,6	39	2	7
Tekniikkaa ja telematiikkaa hyödynnetään yhä enemmän VAK-liikenteessä.	3,3	31	10	7
Valvonnassa panostetaan entistä enemmän ennaltaehkäisevään, kokonaisvaltaiseen turvallisuustyöhön.	3,2	36	5	7
Huolehditaan väylien, erityisesti VAK-pääkuljetusreittien, kunnossapidosta ja kehittämisestä.	2,7	32	9	7
Tasoristeysten poistamista nopeutetaan erityisesti VAK-pääkuljetusreiteillä.	2,4	25	16	7
Kuljetusketjun eri toimijat ovat sisäistäneet vastuunsa.	2,8	39	2	7

6.4 Koulutus ja tietämys

Myös visioidussa koulutuksen ja tietämyksen kehittymisessä nähtiin puutteita. Kuljettajien voimassa oleva ADR-ajolupa sekä tietojen aktiivinen päivittäminen oli ainoa osa-alue, jossa suurin osa vastaajista koki tapahtuneen merkittävää parannusta (keskiarvo 3,9). VAK-tietämyksen ja turvallisuusasenteen parantamisessa vision nähtiin toteutuneen keskitasoa hieman paremmin (keskiarvo 3,4). Erityisesti yritysten toiminnassa nähtiin edistymisen olevan vähäisempää.

Taulukko 7. Koulutuksen ja tietämyksen kehittyminen (asteikkona 1 = visio ei toteutunut, ... , 5 = visio toteutunut erittäin hyvin) (kyselytulokset)

	vastauksien keskiarvo	vastanneet, kpl
Kaikilla VAK-toimijoilla on tehtävän edellyttämä riittävä koulutus.	2,9	37
VAK-tietämystä ja turvallisuusasennetta parannetaan.	3,4	37
Yritysten johto, niin lähettävissä, vastaanottavissa kuin kuljetusyrityksissäkin, tietää vastuunsa ja edistää toiminnallaan koko kuljetusketjun turvallisuutta.	3,0	36
Vaarallisia aineita lähetävillä, kuljettavilla, pakkaavilla, purkavilla ja vastaanottavilla yrityksillä on turvallisuusneuvonantajakoulutuksen saanut vastuuhenkilö koordinoimassa toiminnan turvallisuutta. Myös yritysten muut henkilöt tiedostavat tehtävänsä ja vastuunsa.	3,0	38
Kuljettajilla on voimassa oleva ADR-ajolupa tiekuljetuksissa ja he ajantasaistavat tietojaan aktiivisesti.	3,9	35

Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä on selkeästi lisännyt tietämystä VAK-asioista. Seurantajakson aikana uusintakokeisiin tulevien turvallisuusneuvonantajien määrä on tosin ollut lievässä laskusuhdanteessa, mutta vuoden 2010 puolella tilanne on parantunut jonkun verran.

6.5 Henkiset voimavarat

Henkisten voimavarojen suhteen yritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmissä sekä prosessien sujuvuudessa VAK-strategian vision nähdään toteutuneen tai osittain toteutuneen. Sen sijaan hallinnon tukiprosessit ja henkilöstön hyvinvointi saavat vähemmän mainintoja. (Ks. kuva 8.)

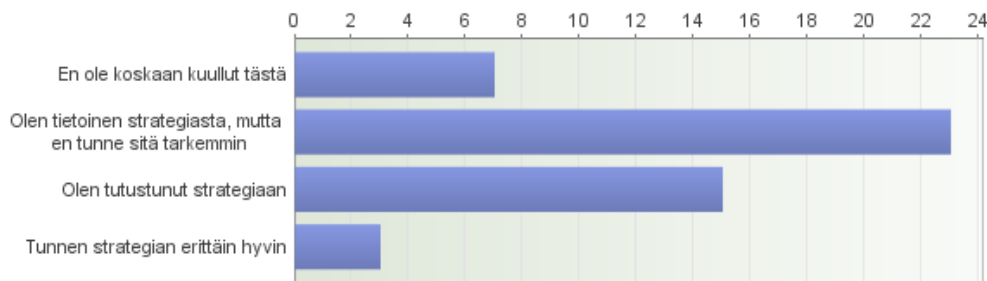
Taulukko 8. Henkisten voimavarojen vision toteutuminen (kyselytulokset)

39. Henkiset voimavarat: valitkaa ne, jotka mielestänne ovat toteutuneet tai osittain toteutuneet. (Voit valita useita vaihtoehtoja)	
	mainintoja, kpl
Prosessit sujuvat ja edistävät turvallista, taloudellista ja tuloksellista toimintaa koko VAK-kentällä.	12
Yritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmät tukevat VAK-toiminnan turvallisuutta.	19
Hallinnon tukiprosessit sekä suunnittelu- ja seurantajärjestelmät muodostavat toimivan kokonaisuuden.	5
Henkilöstön hyvinvointi ja työkyky ovat korkeatasoisia.	6

7. Strategiaan liittyvät näkemykset ja kokemukset

7.1 Strategian tunnettuus

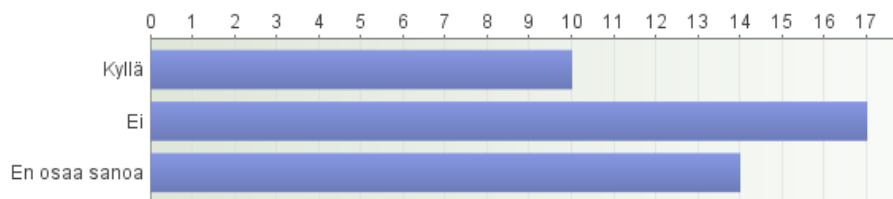
Lähes puolet vastanneista (48 %) olivat tietoisia strategiasta, mutta eivät tunteneet sitä tarkemmin. Tarkemmin strategiaan oli tutustunut 31 % vastaajista ja 6 % vastanneista tunsi strategian erittäin hyvin (kuva 12). Seitsemälle vastaajalle (15 %) strategia ei ollut lainkaan tuttu.



Kuva 12. VAK-strategian tunnettuus (vastaajien lkm) (kyselytulokset)

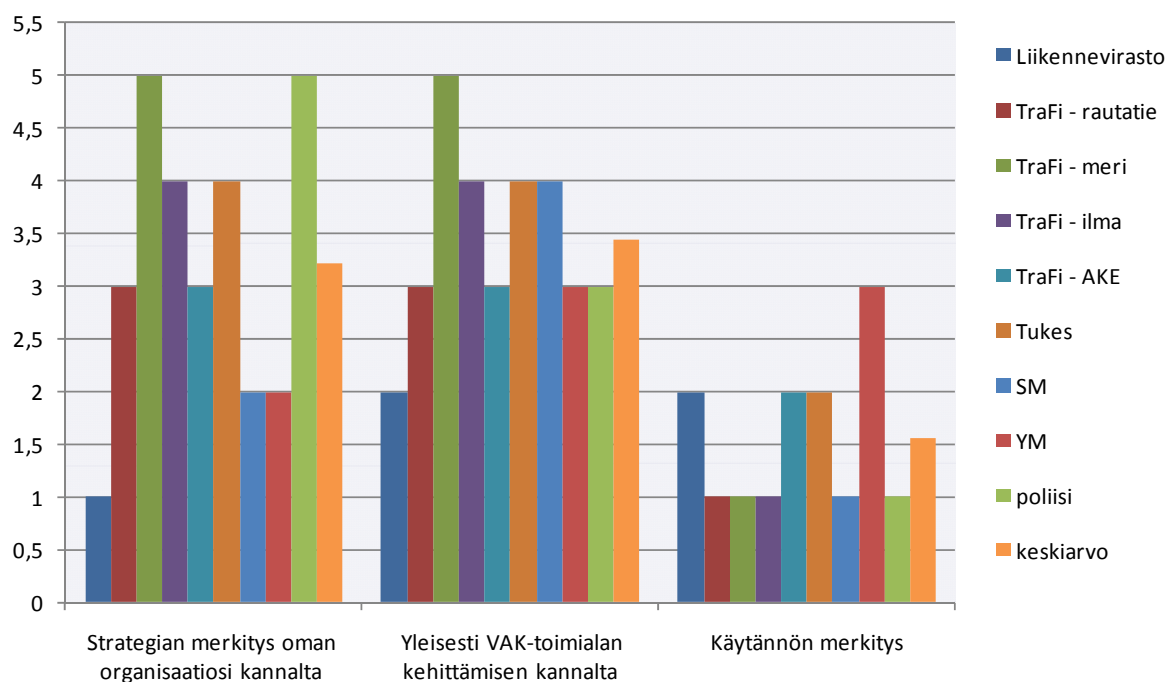
7.2 Strategian merkitys

Kysyttäessä strategian käytännön merkitystä organisaatiolle, kolmannes vastaajista ei kyselyssä osannut kommentoida, 24 % vastanneista koki strategialla olevan käytännön merkitystä ja enemmistön mielestä (41 %) strategialla ei ole ollut käytännön merkitystä (ks. kuva 13). Ne vastaajista jotka arvioivat strategian tärkeäksi oman organisaation kannalta, arvioivat tärkeyden olevan keskiarvoltaan 3,1 (skaalana 1 = ei merkittävä, ... , 5 = erittäin merkittävä).



Kuva 13. Strategian käytännön merkitys organisaatiolle (vastaajien lkm) (kyselytulokset)

Strategian merkittävyys viranomaisille on esitetty kuvassa 14 haastattelujen pohjalta. Käytännön työssä strategian merkityksen nähtiin olevan kovin vähäinen ja tähän toivottiin parannusta.



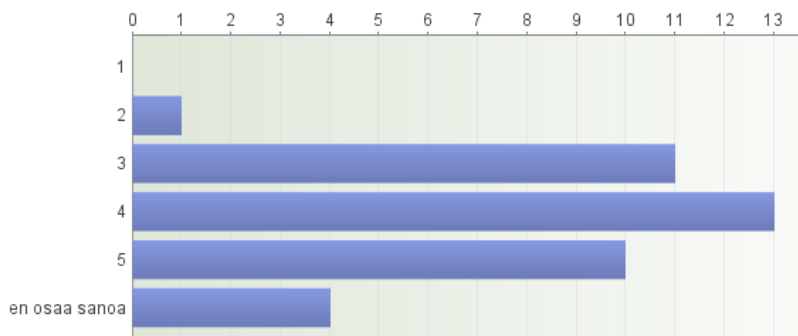
Kuva 14. VAK-strategian merkitys viranomaisille

Strategian viemistä konkreettiselle tasolle on vaikea arvioida tarkasti, mutta VAK-toiminnan nähtiin tarvitsevan juuri käytännön kehittämistä. Tässä strategian kattotason tavoitteiden muokkaaminen käytännön työtä ohjaavaksi nähtiin erityisen tarpeelliseksi. Koulutuksen lisäksi toivottiin strategiassa painotettavan myös käytännön osaamisen tärkeyttä.

VAK-strategiaa on hyödynnetty mm.

- toiminnan suuntaamisessa tavoitealueille
- tulossopimuksen teossa
- antamaan tietoa viranomaisten näkemyksestä yritykselle
- kuljetussopimusten teossa
- soveltamalla tavoitealueet soveltuvin osin oman toimintaan

VAK-strategian merkitys yhteiskunnalle koettiin suhteellisen tärkeäksi, sillä 59 % kyselyn vastanneista koki sen olevan tärkeää tai erittäin tärkeää (kuva 15).



Kuva 15. VAK-strategian koettu tärkeys yhteiskunnalle (asteikkona 1 = ei ollenkaan tärkeä, ... , 5 = erittäin tärkeä) (vastaajien lkm) (kyselytulokset)

7.3 Strategiassa kehitettävää

Kyselyn ja haastattelujen perusteella strategiassa on myös kehitettävää. Erityisesti koettiin, että strategia tulisi päivittää vastaamaan nykyistä viranomaiskenttää. VAK-strategian kirjoittamisen alkuperäisenä tavoitteena oli pitkälti toimijakentän selventäminen ja selkeiden linjausten veto. Teknisen turvallisuuden varmentamisen toimijoiden, kuten säiliöiden tarkastuslaitosten ja ajoneuvojen katsastuslaitosten, kuvaaminen nähtiin myös alueena, jossa strategiassa olisi kehitettävää.

Eri valvontaviranomaisten ja muiden VAK-toimijoiden tehtäviä ja vastuita tulisi selkeästi hahmottaa osana kokonaisuutta. Viranomaisten tavoitteiden asettaminen ja kytkennät kokonaisuuteen tulisi tehdä siten, että strategialla olisi selkeät mittarit sekä koko kentän toiminnalle että kullekin viranomaiselle. Myös yritysten tukeminen ja turvallisuusneuvonantajan roolin ja vastuiden tarkempi hahmottaminen nähtiin toivottavana. Strategiassa tästä voisi olla erillinen osio, jossa kuvataan yritysten tehtävät ja ne tavoitealueet, joihin tulisi panostaa, jotta strategian kokonaistavoitteet voitaisiin yhdessä saavuttaa. Myös sidosryhmien kuuleminen ja käytännön työn haasteiden huomioiminen nähtiin tarpeellisena strategian kehittämisessä.

7.4 Tunnistettuja haasteita

Erityisiksi VAK-toimialan haasteiksi strategian seurantajakson aikana tunnistettiin seuraavat aihealueet:

1. VAK-asiantuntijoiden resurssiongelmat: VAK-toimialalla on puutetta VAK-asiantuntijoista ja tämä vaikuttaa myös viranomais toimintaan. Asiantuntijuus on liian vähäisten resurssien varassa, mikä ei aina mahdollista niin syvällistä paneutumista asioihin kuin mitä olisi tarpeen. Virastouudistusten myötä tätä puolta mahdollisesti voidaan kehittää ja tähän tulisikin panostaa.
2. Strategia ei ole jalkautunut muihin organisaatioihin kuin LVM:öön tehokkaasti. Esimerkiksi valvovien viranomaisten valvontastrategiat tulisi saattaa linjaan VAK-strategian tavoitteiden kanssa.
3. Selkeiden mittareiden puute vaikeuttaa toimenpiteiden kohdentamista käytännön tasolla.
4. Strategian sisältämä nykytilannekuvaus on vanhentunut ja antaa asiaa tunteuttomalle henkilölle väärän kuvan
5. Kansainvälisellä areenalla Suomen edunvalvonnan vaaliminen on liiaksi jäänyt ainoastaan LVM:n asiantuntijoiden käsiin. Kentän aktivoiminen kommentoimaan ja esittämään parannusehdotuksia kansainvälisiin normistoihin ja standardeihin olisi suotavaa.
6. Itäliikenteen rautatieneuvotteluissa eteneminen on haasteellista ja tähän tulisi tulevaisuudessa panostaa ja sopimus saattaa hyväksyntävaiheeseen.
7. Tulohajauksen sovittaminen uuteen viranomaiskenttään tehokkaasti ja kohdennetusti.
8. Telematiikan parempi hyödyntäminen.

8. Johtopäätökset ja suositukset

Nyt tehty VAK-strategian seuranta on keskittynyt seurantajakson 1.1.2008–30.6.2010 aikana tapahtuneiden muutosten kartoittamiseen sekä strategiassa määriteltyjen tavoitteiden toteutumisen selvittämiseen ko. jakson aikana. Seuranta osoittaa, että LVM:n työssä strategian linjauksia ja visiota on käytetty toiminnan ohjenuorana.

Strategian julkaisusta on kulunut neljä vuotta. Tämän seurantajakson aikana VAK-toimialan kannalta olennaisia muutoksia on tapahtunut lainsäädännön osalta, viranomaiskentällä sekä kansainvälisestikin. VAK-strategia on nyt toteutetun seurannan perusteella todettu niin organisaatioiden kuin yleisesti VAK-toimialan kannalta tärkeäksi

sekä sitä on jonkun verran myös konkreettisesti hyödynnetty organisaatioiden operatiivisessa toiminnassa.

Strategian kantavana tavoitteena on ollut selkeyttää toimintakenttää sekä asettaa ylätason tavoitteita. Tällä seurantakaudella ilmenee kuitenkin selkeää tarve jalkauttaa strategian tavoitteita paremmin toimintaa toteuttaviin organisaatioihin. Samalla tulisi varmistaa, että tulosohjaus on sovitettu uuteen viranomaiskenttään tehokkaasti ja kohdennetusti.

VAK:iin liittyvässä tiedottamisessa on edistytty. Aihealue on silti edelleen vaativa ja tiedottamisen tehostamiseen sekä uusien tiedotuskanavien tunnistamiseen tulisi tulevaisuudessa panostaa. Erityisenä haasteena on löytää tehokas tiedotuskanava sellaisille yrityksille, joille VAK ei ole osa ydintoimintaa ja joiden resurssit sekä osaaminen voivat olla hyvinkin vähäiset.

VAK-valvonnan tehokasta kohdentamista on selvitetty seurantajakson aikana. Nyt tulisi varmistaa, että valvonnan kehittämistä vietäisiin konkretiaan. Erityisesti toiminnan koordinoinnin järjestämiseen tulisi panostaa.

Tässä seurannassa nousi voimakkaasti esille tarve asettaa strategian toteutumiselle selkeitä käytännön tavoitteita ja näiden onnistumisen mittareita niin LVM:lle kuin VAK-valvontaviranomaisille ja muille VAK-kentän toimijoille. Näin strategiasta tulisi entistä paremmin käytännön toimintaa tukeva yhteinen asiakirja. Mittareiden ja tavoitteiden asetannassa tulisi varmistaa, että käytännön toimintaa ohjaavat reunaehdot ja resurssit huomioidaan.

Liite 1: Ohjausryhmä

Anu Häkkinen, LVM

Seija Miettinen-Bellevergue, LVM

Mari Suominen, LVM

Senja Hakola, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)

Ari Herrala, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)

Mikko Pelho, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)

Jyrki Vähätalo, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)

Liite 2: Haastatellut tahot

Anu Häkkinen, LVM
Minna Kivimäki, LVM
Seija Miettinen-Bellevergue, LVM
Mari Suominen, LVM
Anneli Tanttu, LVM

Simo Sauni, Liikennevirasto

Senja Hakola, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)
Ari Herrala, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)
Juha-Matti Korsu, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)
Pekka Kärkkäinen, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)
Anita Mäkinen, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)
Mikko Pelho, Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)

Timo Jaakkola, Liikkuva poliisi

Kristine Jousimaa, SM

Miina Grönlund, Tukes
Päivi Rantakoski, Tukes
Harri Roudasmaa, Tukes
Johanna Soppela, Tukes

Matti Laitio, YM
Miliza Malmelin, YM

Liite 3: Kyselyrunko

Tiedot vastaajasta

1. Roolini VAK-kentällä (VALITAAN YKSI)

- VAK-valvonta viranomaisen edustaja (poliisi, TraFi, tulli, rajavartiolaitos)
- Pakkauksia valvovan viranomaisen edustaja (STUK, Tukes)
- Pelastuslaitoksen edustaja
- Muun viranomaisen edustaja
- LVM:n edustaja
- Muun ministeriön edustaja
- Tarkastuslaitoksen edustaja
- Toimialajärjestön / liiton edustaja (esim. SKAL, Turvallisuusneuvonantajat ry)
- Yrityksen edustaja

2. Yritykseni VAK-toiminta (voit valita useita vaihtoehtoja) (vain yrityksille) (MONIVALINTA)

- Lähettävä yritys
- Vastaanottava yritys
- Kuljetusliike
- Huolitsija
- Muu, mikä (AVOVASTAUS)

3. Kuljetusmuodot, joita yrityksemme käyttää (voit valita useita vaihtoehtoja) (vain yrityksille) (MONIVALINTA)

- Maantie
- Rautatie
- Meri
- Ilma

4. Roolini yrityksessä (voit valita useita vaihtoehtoja) (vain yrityksille) (MONIVALINTA)

- Turvallisuusneuvonantaja
- Ympäristö- ja/tai turvallisuusasioista vastaava
- Johtotehtävissä
- Käytännön VAK-työn suorittaja

Tietoisuus VAK-strategiasta

5. Miten hyvin tunnette VAK-strategian? (VALITAAN YKSI)

- En ole koskaan kuullut tästä (jos tämä, niin hyppy kyselyn loppuun)
- Olen tietoinen strategiasta, mutta en tunne sitä tarkemmin
- Olen tutustunut strategiaan
- Tunnen strategian erittäin hyvin

Toimintaympäristön muutokset seurantajaksolla 1/2008–6/2010

Viranomaiskenttä

6. Miten merkittävästi kansallisessa viranomaiskentässä tapahtuneet muutokset ovat mielestänne vaikuttaneet VAK-kenttään seurantajakson 1/2008–

6/2010 aikana? (Arvioi asteikolla 1 = ei ole vaikuttanut ollenkaan, ..., 5 = vaikuttanut suuresti.)

- Liikenteen turvallisuusviranomaisten keskittyminen TraFiin
- Liikenneviraston muodostaminen
- Aluehallintovirastojen (AVI) muodostaminen (*aluehallintovirastoja on Manner-Suomessa kuusi ja ne edistävät perusoikeuksien sekä oikeusturvan toteutumista, peruspalvelujen saatavuutta, ympäristönsuojelua, ympäristön kestäväää käyttöä, sisäistä turvallisuutta sekä terveellistä ja turvallista elin- ja työympäristöä alueilla*)
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) muodostaminen (*ELY-keskuksia on 15 ja niiden tehtäviin kuuluu mm. ympäristönsuojelu, alueiden käytön ja rakentamisen ohjaus, luonnonsuojelu, ympäristön tilan seuranta, vesivarojen käyttö ja hoito, maanteiden kunnossapito, tiehankkeet sekä liikenteen lupa-asiat*) liikenneturvallisuus, joukkoliikenne ja saaristoliikenne

7. Olisiko syytä päivittää strategia vastaamaan viranomaiskentän nykytilaa? (AVOVASTAUS)

8. Onko muita muutoksia viranomaiskentällä, joilla on vaikutuksia VAK:iin? (AVOVASTAUS)

9. Onko VAK-toimialan kansainvälisellä kentällä tapahtunut muutoksia, joista olette tietoinen, seurantajakson 1/2008–6/2010 aikana? (VALITAAN YKSI)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa
- Jos kyllä, mitä? (AVOVASTAUS)

Sisäiset muutokset

10. Tiedätkö, onko LVM:n liikennepolitiikassa tapahtunut muutoksia vision, arvojen tai toiminta-ajatuksen osalta seurantajakson 1/2008–6/2010 aikana? (AVOVASTAUS)

11. Onko yrityksenne VAK-toiminnassa tapahtunut mitään seuraavista muutoksista seurantajakson 1/2008–6/2010 aikana? (Voit valita useita vaihtoehtoja.) (vain yrityksille) (MONIVALINTA)

- Meillä on uusi/uudistettu turvallisuudenhallintajärjestelmä, johon VAK on integroitu
- Meillä on turvallisuusneuvonantaja (aiemmin ei ollut)
- Kuljetusmäärämme ovat huomattavasti lisääntyneet
- Kuljetusmäärämme ovat huomattavasti vähentyneet
- Meillä ei ole tapahtunut muutoksia
- Muu, mikä (AVOVASTAUS)

Lainsäädäntö

12. Miten lainsäädännön kehittyminen on mielestänne vaikuttanut VAK-toiminnan turvallisuuteen? (Arvioi asteikolla 1 = merkittävä huonontava vaikutus, ..., 3 = ei vaikutusta, ..., 5 = merkittävä positiivinen vaikutus.) (asteikko + vaihtoehto en osaa sanoa)

- CLP-asetus
- IMDG-koodin muutokset
- ICAO-TI-muutokset

- ADR-muutokset
- RID-muutokset
- REACH
- Muu, mikä ja miten (AVOVASTAUS)

13. Onko lainsäädännön kehittymisellä vaikutusta VAK-toimintaan? (VALITSE YKSI)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa
- Jos kyllä, mitä? (AVOVASTAUS)

Yhteistyö ja sidosryhmät

14. Mitkä sidosryhmät ovat teille tärkeitä VAK-toiminnassa? (voit valita useita vaihtoehtoja) (vain yritykset) (MONIVALINTA)

- Emme tunnista tärkeitä sidosryhmiä VAK-toiminnalle
- VAK-valvontaviranomaiset
- Toimialajärjestöt / liitot (esim. SKAL, Kemianteollisuus ry)
- Turvallisuusneuvonantajat ry
- Toiset yritykset
- Muut viranomaiset, mitkä (AVOVASTAUS)

15. Onko sidosryhmäyhteistyönne VAK-asioissa muuttunut seurantajakson 1/2008–6/2010 aikana? (voit valita useita vaihtoehtoja) (MONIVALINTA)

- Ei muutosta
- Kyllä, yhteistyö on vähentynyt
- Kyllä, tapaamme säännöllisemmin
- Kyllä, olemme solmineet uusia sidosryhmäkontakteja
- Kyllä, muulla tavalla, miten? (AVOVASTAUS)

16. Mikä on mielestänne tärkeintä VAK-asioihin liittyvässä sidosryhmäyhteistyössä? (AVOVASTAUS)

Strategian merkitys ja käytettävyys

17. Koetaanko VAK-strategia organisaatiossanne tärkeäksi? (VALITSE YKSI)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa
- Mikäli kyllä, arvio merkitystä asteikolla 1 = vähän tärkeä, ..., 5 = erittäin tärkeä.
- Voit tarkentaa vastaustasi (AVOVASTAUS)

18. Onko strategialla ollut organisaatiollenne käytännön merkitystä? (VALITSE YKSI)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

19. Miten organisaationne on hyödyntänyt strategiaa? (AVOVASTAUS)

20. Kuinka tärkeäksi yhteiskunnalle koette sen, että Suomessa on VAK-strategia? (Arvioi asteikolla 1 = ei ollenkaan tärkeä, ... , 5 = erittäin tärkeä.)

21. Puuttuuko VAK-strategiasta mielestänne jotain? (VALITSE YKSI)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

- Jos kyllä, mitä? (AVOVASTAUS)

22. Onko strategiassa mielestänne jotain liikaa tai ylimääräistä? (VALITSE YKSI)

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

- Jos kyllä, mitä? (AVOVASTAUS)

Tavoitteiden toteutuminen

23. VAK-strategiassa listatut erityiset painopisteet LVM:lle ja koko VAK-toimijakentälle on lueteltu alla. Miten nämä VAK-strategian tavoitteet ovat mielestänne toteutuneet kansallisella tasolla? (Arvioi asteikolla 1 = tavoite toteutunut huonosti, ..., 5 = tavoite toteutunut erittäin hyvin.)

- Aineet kuljetetaan turvallisessa muodossa, asianmukaisesti sidottuina ja oikein merkittyinä.
- Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä ulottuu kattavasti myös lähettävään teollisuuteen.
- Kaikilla, joiden työtehtävät liittyvät VAK-toimintaan, on tehtävänmukainen koulutus.
- Yritysten toiminta-, turvallisuus- ja laatu järjestelmissä VAK-turvallisuus nousee esille erillisenä aiheena.
- Innovatiivisia teknisiä apuvälineitä, menetelmiä ja järjestelmiä edistetään niin liikenne- ja viestintäministeriön tutkimushankkeissa kuin yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.
- Turvamääräykset ja terrorismin vastaiset toimet pannaan yrityksissä täytäntöön tehokkaasti ja kattavasti.
- ISO/CEN-globaalit ja eurooppalaiset standardit kehitetään yhteistyössä teollisuuden kanssa ja saatetaan voimaan.
- Kemikaalien yhtenäinen luokitus ja merkintäjärjestelmä (GHS-järjestelmä) otetaan käyttöön.
- VAK-valvonta kohdistetaan alueisiin, joilla on eniten rikkeitä.
- Tiedottamisessa ja koulutuksessa panostetaan asenteisiin vaikuttamiseen ja korostetaan VAK-kuljetusten turvallisuuden merkitystä.
- Huolehditaan väylien, erityisesti VAK-pääkuljetusreittien, kunnossapidosta ja kehittämisestä.
- Tasoristeysten poistamista nopeutetaan erityisesti VAK-pääkuljetusreiteillä.
- Normaaliolojen häiriöihin ollaan valmiita reagoimaan, kuten lintuinfluenssaan kuolleiden lintujen ja näytteiden turvalliseen kuljettamiseen tutkittaviksi ja hävitettäväksi.

24. Ovatko strategian tavoitteet linjassa organisaationne toimintatavoitteiden kanssa? (VALITSE YKSI)

- Kyllä
- Kyllä, mutta vain osittain
- Ei

- Voit tarkentaa vastaustasi (AVOVASTAUS)

25. Miten näet VAK-asioista tiedottamisen ja tiedonsaannin helppouden kehittyneen seurantajakson 1/2008–6/2010 aikana? (Arvioi asteikolla 1 = huonontunut, ..., 3 = ei muutosta, ..., 5 = parantunut merkittävästi.)

- LVM:n www-sivusto (VAK-sivut)
- VAK-haku (linkki LVM:n VAK-sivuilta)
- VAK-valvontaviranomaisten antamat tiedot
- Toimialajärjestöjen / liittojen tiedottaminen
- Turvallisuusneuvonantajat ry:n sähköpostitiedotteet
- Muu, mikä (AVOVASTAUS)

Vision toteutuminen ajanjaksolla 1/2008-6/2010

Seuraavat kysymykset koskevat VAK-strategiassa esitettyä visiota 2015. Arvioi vision toteutumista asteikolla 1-5 (1 = ei lainkaan, ..., 5 = erittäin hyvin).

26. Logistiikkaketjujen toimivuus

- Logistiikkaketjut, mukaan lukien siirrot kuljetusmuodosta toiseen, muodostavat toimivan ja turvallisen kokonaisuuden.
- Eri kuljetusmuotojen säännökset ja määräykset on mahdollisimman pitkälle harmonisoitu.
- Rautatieliikennemääräykset itään ja länteen ovat yhtenevät. Uusitut VAK-määräykset Venäjän kanssa edistävät itäliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Maantiekuljetuksissa itään sovelletaan ADR-sopimusta ja käytännön ongelmat pyritään ratkaisemaan erillisillä neuvotteluilla.

27. Turvallisuuden jatkuva edistäminen

- Turvallisuus huomioidaan kaikessa toiminnassa, mukaan lukien kuljetuskaluston, säiliöiden ja pakkauksien tekniset parannukset.
- Tekniikkaa ja telematiikkaa hyödynnetään yhä enemmän VAK-liikenteessä.
- Valvonnassa panostetaan entistä enemmän ennaltaehkäisevään, kokonaisvaltaiseen turvallisuustyöhön.
- Huolehditaan väylien, erityisesti VAK-pääkuljetusreittien, kunnossapidosta ja kehittämisestä.
- Tasoristeysten poistamista nopeutetaan erityisesti VAK-pääkuljetusreiteillä.
- Kuljetusketjun eri toimijat ovat sisäistäneet vastuunsa.

28. Koulutus ja tietämys

- Kaikilla VAK-toimijoilla on tehtävän edellyttämä riittävä koulutus.
- VAK-tietämystä ja turvallisuusasennetta parannetaan.
- Yritysten johto, niin lähettävissä, vastaanottavissa kuin kuljetusyriyksissäkin, tietää vastuunsa ja edistää toiminnallaan koko kuljetusketjun turvallisuutta.
- Vaarallisia aineita lähettävillä, kuljettavilla, pakkaavilla, purkavilla ja vastaanottavilla yrityksillä on turvallisuusneuvonantajakoulutuksen saanut vastuuhenkilö koordinoimassa toiminnan turvallisuutta. Myös yritysten muut henkilöt tiedostavat tehtävänsä ja vastuunsa.
- Kuljettajilla on voimassa oleva ADR-ajolupa tiekuljetuksissa ja he ajantasaisesti tietoaan aktiivisesti.

29. Lainsäädäntö ja muu normisto on otettu tehokkaasti käytäntöön koko toimijakentällä

- Lainsäädännön vaatimukset ovat kaikkien kuljetusketjuun liittyvien yritysten ja valvojien tiedossa.

- Erityisesti lähettäjien ja kuljetuksiin välillisesti osallistuvien tahojen tiedot VAK-vaatimuksista ovat parantuneet.

30.Henkiset voimavarat: valitkaa ne, jotka mielestänne ovat toteutuneet tai osittain toteutuneet. (Voit valita useita vaihtoehtoja.) (MONIVALINTA)

- Hallinnon tukiprosessit sekä suunnittelu- ja seurantajärjestelmät muodostavat toimivan kokonaisuuden.
- Prosessit sujuvat ja edistävät turvallista, taloudellista ja tuloksellista toimintaa koko VAK-kentällä.
- Henkilöstön hyvinvointi ja työkyky ovat korkeatasoisia.
- Yritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmät tukevat VAK-toiminnan turvallisuutta.

Kiitämme osallistumisestanne kyselyyn. Tiedot käytetään VAK-strategian seurantakauden 1/2008–6/2010 raportointiin, jonka perustella LVM suunnittelee mahdollisia toimenpiteitä. Mielipiteesi ovat tärkeitä, ja viimeisenä kysymmekin:

31.Mielestäni tärkeintä seuraavalle seurantajaksole 1.7.2010–31.12.2012 olisi? (AVOVASTAUS)

Liite 4: Kirjalliset lähteet

Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 406/2009/EY, jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi vuoteen 2020 mennessä. Saatavilla: http://ec.europa.eu/environment/climat/effort_sharing/overview.htm (viitattu 13.10.2010).

Liikenne- ja viestintäministeriö (2006) VAK-strategia 2006-2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Ohjelmia ja strategioita 2/2006.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008) VAK-strategia 2006–2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Seurantaraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 18/2008.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009) VAK-info 2/2009. Saatavilla: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=323899&name=DLFE-6941.pdf (viitattu 4.10.2010).

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010) Liikennehallinnon virastouudistus. Saatavilla: <http://www.lvm.fi/web/fi/virastouudistus> (viitattu 4.10.2010).

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010) VAK-info 2/2010. Saatavilla: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=323899&name=DLFE-10705.pdf (viitattu 4.10.2010).

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010) Vaarallisten aineiden kuljetus -sivusto. Saatavilla: <http://www.lvm.fi/web/fi/52> (viitattu 4.10.2010)

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010) VAK-haku-sivusto. Saatavilla: <http://www.vakhaku.fi> (viitattu 4.10.2010)

Teollisuus- ja elinkeinoministeriö (2010) Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia -sivusto. Saatavilla: <http://www.tem.fi/index.phtml?s=2658> (viitattu 4.10.2010).

Tilastokeskus (2010) Tieliikenteen tavarankuljetukset -tilasto.

UNECE (2010) European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road -sivusto. Saatavilla: http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.htm (viitattu 4.10.2010).

UNECE (2010) Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS) -sivusto. Saatavilla: http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_welcome_e.html (viitattu 4.10.2010).

Valtiovarainministeriö (2010) Aluehallinnon uudistamishanke -sivusto. Saatavilla: http://www.vm.fi/vm/fi/05_hankkeet/022_alku/index.jsp (viitattu 4.10.2010).