

VAK-strategia 2006–2015

Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa

Seurantaraportti



Tekijät Anu Vaahtera, Ylva Gilbert Gaia Consulting Oy		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi VAK-strategia 2006–2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Seurantaraportti			
Tiivistelmä Vaarallisten aineiden kuljetusstrategiassa kirjatun seurantatavoitteen mukaisesti strategian vision ja toimien toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan vaarallisten aineiden neuvottelukunnalle vuosittain. Nyt tehdyn ensimmäisen seurannan tavoitteena on hahmottaa, miten VAK-strategian visio ja toimenpiteet ovat toteutuneet strategiakauden ensimmäisinä vuosina 2006–2007. Strategian toteutumisen arviointi tehdään erikseen strategiakauden lopussa. VAK-strategian julkaisusta on kulunut kaksi vuotta. Seurantajakson aikana VAK-toimialan kannalta olennaisia muutoksia on tapahtunut lainsäädännössä, viranomaiskentällä sekä kansainvälisestikin. VAK-strategia on nyt toteutetun seurannan perusteella todettu niin organisaatioiden kuin yleisesti VAK-toimialan kannalta tärkeäksi ja sitä on konkreettisesti hyödynnetty organisaatioiden operatiivisessa toiminnassa. Strategia sai paljon kiitosta kokonaisvaltaisuudestaan ja siitä, että strategia selkeyttää koko toimintakenttää ja toimijoiden rooleja.			
Avainsanat (asiasanat) Vaarallisten aineiden kuljetus, strategia, seuranta			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Seija Miettinen-Bellevergue			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 18/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkajulkaisu)	ISBN 978-952-201-731-4 (painotuote) 978-952-201-732-1 (verkkajulkaisu)
Kokonaissivumäärä (painotuote) 40	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Anu Vaahtera, Ylva Gilbert Gaia Consulting Ab		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Uppföljningsrapport för strategin av transporter av farliga ämnen			
Referat <p>I enhetligt med uppföljningsmålsättningarna i strategin för transporter av farliga ämnen rapporteras erhållna resultat årligen till delegationen för ärenden angående transport av farliga ämnen. I den senaste uppföljningen har målsättningen varit att beskriva hur strategins vision och åtgärder har förverkligats under de första åren av strategiperioden 2006-2007. En bedömning av förverkligandet av strategin görs senare i slutet av strategiperioden.</p> <p>Det har nu gått två år sedan publiceringen av strategin. Under uppföljningsperioden har väsentliga förändringar skett i lagstiftningen, myndighetsfältet samt i det internationella samfundet. Strategin har i den senaste uppföljningen visat sig vara viktig för transportbranschen och den har utnyttjats i organisationernas operativa verksamhet. Strategin fick beröm för sin omfattning och för att den klagör hela verksamhetsfältet och aktörernas roller.</p>			
Nyckelord Transport av farligt gods, strategi, uppföljning			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Seija Miettinen-Bellevergue			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 18/2008		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-731-4 (trycksak) 978-952-201-732-1 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 40	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Anu Vaahtera, Ylva Gilbert Gaia Consulting Ltd		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Follow-up report of the strategy for the TDG in Finland			
Abstract <p>Based to the monitoring objectives stated in the strategy of transport of dangerous goods (TGD) in Finland, the strategy vision and realisation of actions as well as the results are regularly reported to the Advisory Committee on the transport of dangerous goods. The aim of this first follow-up report of the TDG strategy is to perceive how the vision and procedures defined in the strategy were actualised during the first strategy period of 2006-2007. The evaluation of the realization of the strategy will be completed separately at the end of the strategy period.</p> <p>The TDG strategy was published two years ago in 2006. During the follow-up period there have been significant changes in the TDG sector amongst others in legislation, in the operations of authorities and in the international field. According to the currently implemented follow-up, the TDG strategy has been identified important for organisations and also generally for the TDG sector. The organisations have also concretely utilized the strategy in their operational activities. The strategy received plenty of positive feedback on its comprehensive approach and on clarifying the entire TDG field and the roles of the actors.</p>			
Keywords Transport of dangerous goods, strategy, follow-up			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Seija Miettinen-Bellevergue			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 18/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-731-4 (printed version) 978-952-201-732-1 (electronic version)
Pages, total (printed version) 40	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

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 linjaukset kaikille kuljetusmuodoille, sekä esittää VAK-toimialan nykytilan, pitkän aikavälin vision sekä keskeiset toimet ja toimet.

Strategiassa kirjatus seuranta tavoitteen mukaisesti strategian vision ja toimien toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan vaarallisten aineiden neuvottelukunnalle vuosittain. Nyt tehdyn ensimmäisen seurannan tavoitteena on hahmottaa miten VAK-strategian visio ja toimenpiteet ovat toteutuneet strategiakauden ensimmäisinä vuosina 2006-2007. Erityisesti on tarkasteltu VAK-strategian tunnettuutta. Strategian tavoitteiden toteutumisen arviointi tehdään erikseen strategiakauden lopussa.

Seurannan perusteena on strategiakauden aikana tapahtuneiden muutosten raportointi. Käytetty aineisto perustuu ministeriön ja toimialan asiantuntijoiden haastatteluihin sekä toimialan asiantuntijoille suunnatun kyselyn tuloksiin.

Nyt tehty seuranta on keskittynyt seurantajakson aikana tapahtuneiden muutosten kartoittamiseen sekä strategiassa määriteltyjen tavoitteiden toteutumisen selvittämiseen ko. jakson aikana. Lisäksi kuvattiin muutosta VAK-strategiassa määritellyn vision kunkin painopisteen osalta. Näitä ovat logistiikkaketjun toimivuus, turvallisuus, koulutus ja tietämys, lainsäädäntö ja henkiset voimavarat.

Ministeriössä strategia on ensimmäinen kirjattu tuotos, johon on kirjattu keskeiset tavoitteet yhdessä VAK-alan toimijoiden kanssa. Seuranta osoittaa, että ministeriön työssä strategian linjauksia ja visiota on käytetty toiminnan ohjenuorana.

Seurantajakson aikana VAK-toimialan kannalta olennaisia muutoksia on tapahtunut lainsäädännön osalta (mm. VAK-lainsäädännön uusiminen), viranomaiskentällä (mm. Rautatieviraston perustaminen) sekä kansainvälisestäikin (esim. Suomen ja Venäjän välisen yhteistyön kehittäminen). Strategia sai paljon kiitosta kokonaisvaltaisuudestaan ja siitä, että strategia selkeyttää koko toimintakenttää ja toimijoiden rooleja.

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

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	9
2	SEURANNAN LÄHESTYMISTAPA JA TOTEUTUS	10
3	MUUTOKSET LAINSÄÄDÄNNÖSSÄ	10
4	MUUTOKSET TOIMINTAKENTÄLLÄ	12
4.1	Viranomaistoiminta	12
4.2	Kansainvälinen toimintakenttä	12
4.3	Liikennepolitiikka	14
4.4	Muutokset kuljetusmäärissä	15
5	STRATEGIA MINISTERIÖN TOIMINNASSA	16
5.1	Hyödyntäminen ministeriön päätöksenteossa	16
5.2	Strategian vaikutus poliittiseen päätöksentekoon	16
5.3	Strategian tiedostaminen hallinnonalalla	17
5.4	Strategian seurauksena suoritettuja toimenpiteitä	17
6	TAVOITTEET JA TOIMET	18
6.1	Kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden toteutuminen	18
6.1.1	Tiekuljetukset	19
6.1.2	Rautatiekuljetukset	20
6.1.3	Merikuljetukset.....	20
6.1.4	Vaarallisten Aineiden Kuljetusten Suunnittelu- eli VAKSU-järjestelmä	21
6.2	VAK-asioista tiedottaminen	21
6.3	Tavoitteita tukeva tutkimus ja yhteistyö	22
7	VISIO 2015	23
7.1	Logistiikkaketjujen toimivuus	23
7.2	Turvallisuuden jatkuva edistäminen	24
7.3	Koulutus ja tietämys	25
7.4	Lainsäädäntö ja muu normisto on otettu tehokkaasti käytäntöön koko toimijakentällä	25
7.5	Henkiset voimavarat	26
8	STRATEGIAAN LIITTYVÄT NÄKEMYKSET JA KOKEMUKSET	26
8.1	Strategian tunnettuus ja tuttuus	26
8.2	Haasteita	27
8.3	Strategian merkitys	28
8.4	Strategian tuoma lisäarvo	29
8.5	Strategiassa kehitettävää	30
9	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET	31
	LIITE 1 HAASTATELLUT TAHOT	32
	LIITE 2 KYSELYRUNKO	33
	LIITE 3 KIRJALLISET LÄHTEET	36

1 JOHDANTO

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

Vuonna 2006 LVM laati ensimmäisen Vaarallisten aineiden kuljetusstrategian¹ kattaen ajanjakson 2006–2015. Strategia määrittää keskeiset linjaukset kaikille kuljetusmuodoille, sekä esittää alan nykytilan merkittävimpine haasteineen ja tavoitteineen, pitkän aikavälin vision sekä keskeiset toimet ja toimijat. Strategiaassa esitellään myös LVM:n pitkän aikavälin visio, keskeiset toimet ja eri toimijoiden yhteistyömuodot. Tavoitteena on viestiä avoimesti keskeisille sidosryhmille niin ministeriön VAK-toiminnasta kuin toimijakentästä, nykytilasta ja tavoitteista. Ministeriön keskeisenä strategisena tavoitteena on edistää vaarallisten aineiden kuljetusten toimintaedellytyksiä tehokkaana, kilpailukykyisenä, turvallisenä ja ympäristöystävällisenä osana kotimaista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää. VAK-strategian rakenne pääpiirteissään on seuraava:

- VAK-toimialan globaalinen luonne
- Strategiset tavoitteet
- VAK-visio
- Tavoitteet ja toimet
- Lainsäädännön kansainvälisyys ohjaa toimintaa.
- VAK-liikenne: vaativaa yhteispeliä (mm. viranomaiset, vastuunjako ja roolit)
- Monimuotoinen toimijakenttä – yhteiset tavoitteet
- VAK-liikenne osana toimivaa yhteiskuntaa
- Turvallisuus toiminnan kulmakivenä (mm. turvallisuuden edistämisen VAK-tavoitteet)
- Kuljetusmuotokohtainen katsaus (maantie, rautatie, meri ja ilma)
- Strategian toteuttaminen ja vaikuttavuuden seuranta.

Strategiaassa kirjatun seurantatavoitteen mukaisesti strategian vision ja toimien toteutumisesta ja tuloksista raportoidaan vaarallisten aineiden neuvottelukunnalle vuosittain. Nyt tehdyn ensimmäisen seurannan tavoitteena on hahmottaa miten VAK-strategian visio ja toimenpiteet ovat toteutuneet strategiakauden ensimmäisinä vuosina 2006-2007. Strategian toteutumisen arviointi tehdään erikseen strategiakauden lopussa.

VAK-strategian visiona on yhteistoiminnan ja yhteisen näkemyksen edistämisen VAK-kentällä tuottavuuden, turvallisuuden ja logistiikkaketjun toimivuuden edistämiseksi. Niinpä tässä seurantaraportissa tarkastellaan VAK-strategian tun-

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

nettuutta ja alustavaa vaikuttavuutta. **Seurannan perusteena on strategiakauden aikana tapahtuneiden muutosten raportointi.**

2 SEURANNAN LÄHESTYMISTAPA JA TOTEUTUS

Tässä seurannassa raportoitu aineisto perustuu ministeriön ja toimialan asiantuntijoiden haastatteluihin sekä toimialan asiantuntijoille suunnatun kyselyn (Liite 2) tuloksiin. Kysely lähetettiin yhteensä 61 hengelle. Kyselyn vastausprosentti oli noin 50%². Suhteellisen korkea vastausprosentti osoittaa vastaajien kiinnostusta aiheeseen. Kyselyssä käytettiin sekä asteikko- ja monivalintakysymyksiä että avoimia kysymyksiä. Vastauksia saatiin näin ollen kattavasti eri viranomaistahoilta sekä eri kuljetusmuotojen edustajilta.

Vastausten täydentämiseksi haastateltiin liikenne- ja viestintäministeriön edustajien lisäksi seuraavien organisaatioiden edustajia: Kemianteollisuus ry, ympäristöministeriö, sisäasiainministeriö sekä pelastustoimi. Aineistoa analysoitiin vertailevasti niin kvantitatiivisesti kuin kvalitatiivisesti.

Seuranta on tarkoitus toistaa samalla tavalla jatkossakin. Seurannan kyselyn ja haastattelujen kysymysten yksityiskohdat on kirjattu muistioihin, joita on käsitelty yhdessä seurannan ohjusryhmän kanssa. Seurannan toteuttajat antavat tarvittaessa lisätietoja seurannan toteutuksen yksityiskohdista.

Tässä raportissa esitellään ensin tapahtuneet muutokset VAK-kentällä (luku 3 ja 4) jonka jälkeen pureudutaan strategian hyödyntämiseen päätöksenteossa (luku 5) ja toimijakentällä (luku 6). Vision toteutumista esitellään luvussa 7 ja lopuksi luku 8 esittää strategian ja vision tietoisuudessa. Lopuksi esitellään strategiaan liittyviä näkemyksiä ja kokemuksia (luku 8) sekä seurannan johtopäätökset (luku 9).

3 MUUTOKSET LAINSÄÄDÄNNÖSSÄ

Pitkälti kansainvälisiin sopimuksiin perustuvassa kansallisessa VAK-lainsäädännössä kansallinen liikkumavara 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:** Vuonna 2007 toteutettiin VAK-strategian tavoitteita noudattaen kansainvälisten VAK-kuljetuksia koskevien sopimusten voimaansaattaminen ja kansallisen VAK-lainsäädännön uudistaminen kaikissa kuljetusmuodoissa. Uudistuksen myötä mm. GHS:n³ periaatteet kuljetusmuotoja koskevien määräysten

² Vastauksia saatiin seuraavista organisaatioista: AKE, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finnlines, Helsingin satama, Ilmailuhallinto, työ- ja elinkeinoministeriö, LVM, Merenkululaitos, Neste Oil Oyj, Rautatievirasto, Schenker Oy, Säteilyturvakeskus (STUK), Poliisi, Pääesikunta, Ratahallintokeskus (RHK), Suomen Säiliöautoliitto ry, sosiaali- ja terveysministeriö (STM), Turvallisuusneuvonantajat (TNA) ry, Turvatekniikan keskus (Tukes), VR Oy, Yleinen teollisuusliitto, Öljy- ja kaasualan keskusliitto (ÖKKL).

³ Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals

harmonisoinnista (luokitukset ja merkinnät) pantiin täytäntöön sekä VAK-toimialan kansainväliset sopimusmuutokset eri kuljetusmuodoissa säädetyllä tavalla ja oikea-aikaisesti. Parhaillaan valmistellaan vuoden 2009 VAK-lainsäädännön muutoksia.

- 2) **Biopolttoaineet:** Kansainvälisellä tasolla on käynnissä säädösvalmistelu biopolttoaineiden turvallisesta kuljettamisesta. Säädösvalmistelu kattaa itse kuljettamisen ja käytettävät säiliöt, säiliömateriaalit ja –tekniikan sekä näitä koskevat standardit.
- 3) **Tunnelimääräykset:** VAK-asioita koskien tunnelimääräykset on saatettu kansainvälisesti voimaan. Niiden mukaan valtio voi rajoittaa vaarallisten aineiden kuljetuksia tunneleissa, jolloin tietunnelit on arvioitava ja luokiteltava soveltaen ns. tunnelikategoriamenettelyä. Määräykset on tehty pääasiassa Keski-Euroopan pitkiä tunneleita ajatellen, joita Suomessa ei ole. Tunnelikategoriamenettelyä ei ole Suomessa sisällytetty säädöksiin.⁴
- 4) **Ilmakuljetukset:** VAK-ilmakuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä on kehitetty ilmailuhallinnon vahvalla panoksella kansainväliset määräykset huomioiden. Vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia koskien Komission asetus (EY) N:o 8/2008, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 muuttamisesta kaupallisiin lentokoneella suoritettaviin ilmakuljetuksiin sovellettavien yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen osalta astuu voimaan 16.7.2008. Siitä lähtien kaupallisiin VAK-ilmakuljetuksiin sovelletaan ko. määräyksiä.
- 5) **Suomi-Venäjä-yhteistyö:** Suomen ja Venäjän välisten VAK-rautatiemääräysten kehittämistyöhön on panostettu ja se on yksi vuoden 2008 prioriteeteista. Määräysten harmonisoinnilla pyritään edistämään rautatieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta itärajan yli.
- 6) **Itämeren MoU:n** (yhteistyöpöytäkirja) merkitys Suomelle on selvitetty⁵ ja sitä jatketaan viidellä vuodella⁶. Muutokset astuivat Suomessa voimaan 1.2.2008⁷.

⁴ ADR-määräyksissä tunnelit on jaoteltu eri kategorioihin ja tunnelimääräysten toimeenpano edellyttäisi tunnelin riskianalyysiä. Viime aikoina Suomessa on käyty aiheesta keskustelua lähinnä moottoriteiden betonirakenteisten tunneleiden soveltumisesta VAK-kuljetusreiteille.

⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö (2007) Vaarallisten aineiden ro-ro-kuljetukset: Itämeren yhteistyöpöytäkirjan vaikuttavuusarviointi. Julkaisuja 36/2007.

⁶ Yhteistyöpöytäkirjan osapuolet ovat elokuussa 2007 pidetyssä kokouksessa sopineet muutoksista pakattujen vaarallisten aineiden kuljetusta ro-ro-aluksissa Itämerellä koskevaan Kööpenhaminassa vuonna 2004 laadittuun yhteistyöpöytäkirjaan (Memorandum of Understanding).

⁷ Merenkululaitos (2007) Yhteistyöpöytäkirja pakattujen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ro-ro-aluksissa Itämerellä. Merenkululaitoksen tiedotuslehti 9/8.11.2007.

<http://www.fma.fi/palvelut/tietopalvelut/julkaisut/tiedotuslehti/avaa.php?id=392>

4 MUUTOKSET TOIMINTAKENTÄLLÄ

4.1 Viranomaistoiminta

Yhteistyön VAK-kentällä toimivien viranomaisten välillä katsotaan kehittyneen useilla eri aihealueilla. Tosin VAK-toimialalla koetaan yleisesti olevan resurssien ja erityisosaamisen puutetta. Erityisesti ns. hiljaisen osaamisen jatkuvuus koetaan olevan uhattuna henkilöstömuutosten ja yleisen eläköitymisen seurauksena.

VAK-valvontaa on erityisesti maanteillä lisätty ja tehostettu. Tutkintaa suorittavien poliisien koulutusta on lisätty asianmukaisen tutkinnan varmistamiseksi. VAK-valvonta on yksi liikkuvan poliisin toiminnan painopisteistä. Poliisin valvonnan tehostamisella on suuri rooli VAK-turvallisuuden parantamisessa. Toisaalta poliisiorganisaatiossa on tällä hetkellä käynnissä hallintorakenteen ja johtamisen uudistus ja VAK-valvonnan osalta poliisin resurssien karsiminen aiheutti vastaajissa huolta. Erityisesti rahtikirjojen ja kuormansidonnan osalta puutteita on edelleen runsaasti sekä tiekuljetusten että merikuljetusten⁸ kohdalla. Säteilyturvallisuuden alalla STUK on tehostanut yhteydenpitoa luokan 7 kuljetuksia tekeviin kuljetusyrityksiin.

Onnettomuuksien torjuntaa ja tilastointia on kehitetty. Kaasuonnettomuuksien torjuntavalmiutta on selvitetty tie- ja rautatieliikenteessä yhteistyössä eri hallinnonalojen ja yritysten kanssa. Tällä hetkellä mietitään normiohjauksen tarpeellisuutta valmiuden kehittämiseksi. VAK-tieliikenneonnettomuuksia koskevien tarkempien tietojen tilastoinnin parantamiseksi viranomaisyhteistyötä on tehostettu LVM:n, SM:n ja poliisin välillä mm. edistämällä tietokantajärjestelmien yhtenäistämistä. Tavoitteena on tehokkaamman tiedonsiirron mahdollistaminen erityisesti liikenneonnettomuuksista.

Muutokset viranomaiskentällä. Vuonna 2006 perustettiin Euroopan Unionin rautatieeturvallisuusdirektiivin mukaisesti⁹ uusi, riippumaton ja itsenäinen viranomaisen – Rautatievirasto - valvomaan rautatiekuljetusten turvallisuutta. Rautatievirastolle siirrettiin valvontaviranomaisen rooli sekä ratapihojen VAK-turvallisuusselvitysten hyväksyntä. Lisäksi ministeriöön on perustettu uusi Logistiikka ja Venäjä -yksikkö.

4.2 Kansainvälinen toimintakenttä

Itämeriyhteistyön painopisteitä ja kehityssuuntia määriteltäessä vaarallisten aineiden kuljetuksia ei ole mainittu LVM:n lausunnossa Valtioneuvoston kanslialle ja ulkoasiainministeriölle. Ministeriö nosti lausunnossaan esille kaksi Itämeriyhteistyön painopistettä: 1) Meriliikenteen ohjaus-, valvonta- ja informaatiojärjestelmän kehittäminen; sekä 2) Logistiikan kehittäminen.¹⁰

⁸ Merenkululaitoksen tiedote 25.01.2008: Huonosti kiinnitetty lastiyksiköiden lasti aiheuttaa vaaratilanteita laivoilla. www-muodossa: <http://www.fma.fi/palvelut/tietopalvelut/tiedotteet/show.php?id=386>

⁹ Laki Rautatievirastosta 22.12.2005/1094

¹⁰ LVM:n kontribuutio Valtioneuvoston kanslian ja ulkoasiainministeriön toimenpidepyyntöön Itämerityöryhmälle 12.11.2007

Itärajan maantieliikenne on kasvanut. Liikenteen kasvun lisäksi myös nk. rekkaruuhkat rajalla ovat pahentuneet. Tämän myötä liikenteen turvallisuustason ylläpidon ja valvonnan haasteet ovat kasvaneet. Kasvava transitoliikenne on aiheuttanut suuressa yleisössä paljon negatiivisia reaktioita. Erityistavoitteena tunnistettiin itärajan yli menevien VAK-kuljetusten ohjaaminen ohi jonojen nopeutettua reittiä VAK-kuljetuksille varatuille määrätyille alueille ja näistä suoraan tulliin. Lisäksi on valmisteltu tullissa vaadittavien tietojen siirtämistä jatkossa sähköisesti rajanylityksen nopeuttamiseksi ja korruptiomahdollisuuksien vähentämiseksi. Toisaalta seurantajakson aikana Venäjällä on astunut voimaan uusia, kansainvälisestä ADR-sopimuksesta poikkeavia määräyksiä. ADR-sopimukseen nähden Venäjä on tiukentanut omia määräyksiään, mikä vaikeuttaa kuljetuksia Suomesta Venäjälle. Venäläistä kalustoa käytettäessä tätä ongelmaa ei synny.

Venäjän rautateiden turvallisuustaso on parantunut ja näkyy konkreettisesti muun muassa kaluston paremmassa kunnossa. On huomattavaa, että Venäjän koko rautatieorganisaatio on muuttunut seurantajakson aikana. Muutoksen seurauksena Venäjän rautatiehallinto, liikenneministeriö ja operoija on erotettu toisistaan. Venäjä ei kuulu kansainväliseen COTIF-sopimukseen¹¹, ja Venäjällä voimassa olevat määräykset poikkeavat EU:ssa voimassa olevista kansainvälisistä määräyksistä. Venäjällä säädökset ovat usein tiukemmat. Esimerkiksi Venäjällä kuljetettavien säiliöiden on kestävä Siperian olosuhteissa (noin -50 – 60 °C). Venäjällä on Suomen kanssa VAK-liikennettä koskeva bilateraaliosopimus. Seurantajakson aikana rautateiden yhdysliikennesopimuksen VAK-määräysten uudistaminen on venäläisten kanssa saatu käyntiin. Tavoitteena on saada vuoden 2008 aikana valmiiksi uudet VAK-määräykset, joiden pohjana olisivat 1.7.2007 voimaan tulleen SMGS-sopimuksen liitteen II määräykset¹². Suomen liittyminen SMGS-sopimukseen edesauttaisi rautatiesäännösten harmonisointia Venäjän kanssa. Tämä on entistä tärkeämpää, mikäli Suomi on jatkossakin Venäjälle suuntautuvan tavaraliikenteen kauttakulkumaa (ns. transito-maa).

EU:n mittavin muutos seurantakauden aikana on kesäkuussa 2007 voimaan astunut REACH-asetus¹³. Vaikkakaan REACH ei suoraan kosketa kuljetuksia, REACH vaikuttanee myös VAK-kenttään kohentamalla tietoisuutta ja kohdentamalla riskienhallintaa niin lähettävissä kuin vastaanottavissa toimijoissa. EU:n laajentuminen vuonna 2007 on vaikuttanut Suomen VAK-toimintaan kolmella tavalla:

¹¹ Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus (la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)).

¹² Kansainvälinen rautatieliikennesopimus, jonka liitteessä II on määräykset vaarallisten aineiden kuljetuksesta. 1.7.2006 voimaan tullut uudistettu liite II on harmonisoitu pitkälle RID-määräysten kanssa. SMGS-sopimukseen ovat liittyneet eräät Itä-Euroopan ja Aasian maat, kuten Venäjä ja muut IVY-maat.

¹³ Asetuksella luodaan kemikaalien rekisteröintiä, arviointia ja lupamenettelyä varten REACH-järjestelmä (Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals) sekä perustetaan Euroopan kemikaalivirasto. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 1907/2006 kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista (REACH).

1. Suomen painoarvo EU:ssa on vähentynyt ja siten myös Suomen vaikutusmahdollisuudet ovat pienentyneet.
2. Kuljetettavien painelaitteiden markkina- ja tuotevalvonnan haasteisiin vaikuttaa uusista jäsenmaista ja heidän markkinoiden kautta tulevat laitteet. Kuljetettavien painelaitteiden direktiivin (1999/36/EY) mukaan EU/ETA-alueella hyväksytään kaikissa näissä maissa tehdyt tarkastukset. EU-maat ovat vielä eritasoisia turvallisuusasioiden suhteen, jolloin laitteiden turvallisuudessa, valvonnassa ja tarkastuksissa saattaa olla eroja.
3. Schengen-rajoitusten poistuminen sekä uusista jäsenmaista suuntautuvat VAK-kuljetukset asettanevat uusia haasteita valvonnalle.

YK:n vaarallisten aineiden kuljetusten alakomiteassa on yhdessä Kansainvälisen Atomienergiajärjestön (IAEA) kanssa aloitettu työ radioaktiivisten aineiden (luokka 7) kuljetusten esteiden poistamiseksi osana YK:n mallisääntöjen harmonisointityötä suhteessa IAEA:n säädöksiin.

4.3 Liikennepolitiikka

Liikennepolitiikassa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia seurantajakson 2006-2007 aikana. Hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle 27. maaliskuuta 2008. Liikennepolitiikassa on keskeistä kehittää toimivia liikenneyhteyksiä kansalaisille ja elinkeinoelämälle sekä tukea alueiden ja elinkeinosten pärjäämistä. Ilmastomuutoksen hillintä, joukkoliikenteen edistäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen ovat myös painopisteitä. Selonteossa VAK-asiat on huomioitu osana näitä painopisteitä, mutta suurin tehtävä selonteolla on pitkäjänteisemmän liikennepolitiikan edesauttaminen.

VAK-strategia on linjassa liikenneturvallisuudelle, ympäristölle ja logistiikalle asetettujen tavoitteiden kanssa. Liikennepoliittisesti rautatiekuljetusten suosimista on korostettu, mutta varsinaisia toimenpiteitä esimerkiksi VAK-rautatiekuljetusten osuuden lisäämiseksi ei ole tehty. Palvelukilpailu rautateillä on ollut tavaraliikenteessä mahdollista vuoden 2007 alusta, mutta se ei ole käytännössä toteutunut. Tämä aihe nousee esille myös Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen yhdysliikennesopimuksen neuvotteluissa¹⁴. Konkreettisine seurantajakson muutoksina Suomen erityisolosuhteet on huomioitu valmisteltaessa EU:n vaarallisten aineiden sisämaankuljetusdirektiiviä¹⁵. Erityisolosuhteet kattavat suojavaunumääräykset, kylmät olosuhteet, itäisen rautatieliikenteen sekä Suomen sisävesien jättämisen direktiivin ulkopuolelle.

Ilmastonmuutos. Liikenne aiheuttaa lähes viidenneksen hiilidioksidipäästöistä, ja mikäli Euroopan komission päätösehdotus¹⁶ toteutetaan sellaisenaan, tulisi

¹⁴ Liikenneministeri Anu Vehviläisen puhe Logistiikkaseminaari 2008 -tapahtumassa 7.2.2008.

¹⁵ Bryssel 25. maaliskuuta 2008, 6920/08 luonnos (perustuen Komission ehdotukseen 2006/0278 (COD))

¹⁶ Euroopan komission valmisteleva ilmasto- ja energiapaketti on laaja jäsenmaita koskeva lainsäädäntökokoelma. Paketin avulla EU pyrkii vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 20 %:lla vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 päästöjen määrästä. Päästövähennyksistä päätti Eurooppa-neuvosto keväällä 2007. Samalla uusiutuvan energian osuus EU:n kokonaisenergian käytöstä nousee viidennekseen. www-muodossa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=264826&lan=fi&clan=fi>

liikenteen kasvihuonepäästöistä vähentää 16% vuoteen 2020 mennessä. Eri kuljetusmuotojen hiilijalanjälkiä tarkasteleva vertailu ei ole vielä jokapäiväistä. Ilmastomuutos saattaa tulevaisuudessa johtaa rautatieliikenteen suosintaan maatavaraliikenteessä.

Uusiutuvan energian osuuden lisääminen edistää biopolttoaineiden käyttöä ja lisää niiden kuljettamista. Vaarallisten aineiden kuljetusten osalta muutos edellyttää näille kuljetuksille tarkoitettujen säiliöiden standardien ja määräysten kehittämistä biopolttoaineiden turvallisiksi kuljettamiseksi.

4.4 Muutokset kuljetusmäärissä

VAK-kuljetusten määrissä tiekuljetukset näyttävät seuraavan kasvavaa trendiä (Taulukko 1). Rautatiekuljetukset ovat viimeisen neljän vuoden aikana pysyneet suhteellisen samalla kokonaistasolla (Taulukko 2). Selkeää kasvua on havaittavissa luokan 1 (räjähteet) aineiden kuljetusmäärissä. Tämä kytkeytyy Suomen kasvavaan kaivosteollisuuteen.

Taulukko 1. Vaarallisten aineiden tiekuljetukset vuosina 2002-2006¹⁷

Vaarallisten aineiden luokka		Vuosi				
		2002	2003	2004	2005	2006
1.	Räjähteet	297	70	58	291	329
2.	Puristetut, nesteytetyt ja paineenalaisina liuotetut kaasut ¹⁸	1 461	1226	1 415	758	1 222
3.	Palavat nesteet	10 087	11861	9 173	9 016	8 239
4.	Muut syttyvät aineet	186	11	1	68	96
5.	Sytyttävästi vaikuttavat (happettavat) aineet	366	126	727	96	895
6.	Myrkylliset, tympäisevät ja infektoivat aineet	183	89	53	268	382
7.	Radioaktiiviset aineet	-	-	-	-	-
8.	Syövyttävät aineet	2 189	2529	348	2 800	2 753
9.	Muut vaaralliset aineet ja esi- neet	913	222	419	389	339
Määrä (1 000 t)		15 682	16134	12 194	13 687	14 254
Keskimääräinen kuljetusmatka (km)		137	149	155	167	163

¹⁷ Tilastokeskus. Tieliikenteen tavarankuljetukset –tilasto. Vuoden 2007 tiedot eivät vielä olleet saatavilla.

¹⁸ Liuotetut kaasut on lisätty vaarallisten aineiden luokkaan 2 vuodesta 2005 lähtien. Aikaisemmin se on ollut omana luokkana.

Taulukko 2. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset vuosina 2002-2007¹⁹

Vaarallisten aineiden luokka		Vuosi					
		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1.	Räjähteet	133	66	186	687	565	729
2.	Puristetut, nesteytetyt ja paineenalaisina liuotetut kaasut	692 999	680 086	708 178	766 748	704 914	734 166
3.	Palavat nesteet	4 217 983	559 4989	3 489 656	2 979 078	3 543 041	3 541 233
4.	Muut syttyvät aineet	57 260	45 779	26 910	15 306	1 373	1 262
5.	Sytyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet	121 695	130 777	132 510	97 353	100 220	75 698
6.	Myrkylliset, tympäisevät ja infektoivat aineet	71 587	56 549	66 916	61 317	46 399	46 405
7.	Radioaktiiviset aineet	-	-	20	-	-	-
8.	Syövyttävät aineet	900 568	850 829	857 590	887 797	890 271	804 621
9.	Muut vaaralliset aineet ja esineet	17 907	197 688	206 120	215 736	111 425	414 812
Määrä (t)		6080 132	7556 763	5 488 086	5 024 022	5 398 208	5 618 926

5 STRATEGIA MINISTERIÖN TOIMINNASSA

5.1 Hyödyntäminen ministeriön päätöksenteossa

VAK-strategia on antanut selkeät suuntaviivat ja tavoitteet päätöksenteolle ministeriössä ja edesauttanut VAK-asioiden jäsentämistä. Erityisesti strategia on hahmottanut yleiset linjaukset monimuotoisella kentällä ja selkeyttänyt kentän roolijakaamaa. Ministeriössä linjataan strategiaa noudattaen ne näkemykset, jotka mm. kansainvälisissä kokouksissa esitellään. Lainsäädännön osalta kansainväliset direktiivit ja sopimukset sekä strategiassa määritellyt tavoitteet toimivat ohjenuorana. Strategian henkeä noudatti myös VAK-2007 lainsäädäntöuudistus, jolla harmonisoitiin kansalliset säännökset alan kansainvälisten sopimusten ja määräysten sekä direktiivien mukaiseksi. Strategia on huomioitu LVM:n ja Tukessin tulossopimuksessa, ja molempien organisaatioiden strategiat on linjattu yhteneviksi.

5.2 Strategian vaikutus poliittiseen päätöksentekoon

Selkeyttämällä monimuotoista VAK-kenttää strategia on konkretisoitunut toimialaa myös muille kuin VAK-alan asiantuntijoille. VAK on ollut poliittisella ta-

¹⁹ VR Oy.

solla esillä erityisesti Suomenlahden meriturvallisuudesta keskusteltaessa. Myös logistiikassa ja erityisesti Venäjälle suuntautuvan liikenteen osalta VAK on painopistealue. Vaikka selvää osoitusta strategiasta poliittisen päätöksenteon vaikuttajana ei voida tehdä, strategian koetaan mahdollistaneen avointa ja informoitua keskustelua myös poliittisella tasolla.

5.3 Strategian tiedostaminen hallinnonalalla

Ministeriössä tehtyjen haastattelujen perusteella VAK-strategia on yleisesti ottaen hyvin tunnettu ja sen sisältö tiedostettu hallinnonalalla. Strategia on aikoihin julkaistu näkyvästi, mutta toisaalta ministeriön uusien työntekijöiden tietoisuutta strategiasta tulisi lisätä. Sisäistä tiedonsiirtoa voisi tässä suhteessa parantaa.

5.4 Strategian seurauksena suoritettuja toimenpiteitä

Strategian toimeenpanon katsotaan jäntevöittäneen oman talon toimintaa ja selkeyttäneen omien toimien kohdentamista. VAK-asioista tiedottaminen koetaan onnistuneena ja oikea-aikaisena. Viranomaisyhteistyötä on strategian mukaisesti edistetty valvontaviranomaisten yhteistyöpalavereissa sekä VAK-neuvottelukunnassa²⁰.

Strategian seurauksena ministeriössä on suoritettu mm. seuraavia tiedotukseen liittyviä toimenpiteitä:

- VAK-sivusto ja VAK-hakuohjelma on päivitetty.
- Tiedotusta on kohdennettu kappaletavaratoimijoille ja uusittu VAK2007-kappaletavaraohje on julkaistu.

Kansainvälisissä yhteyksissä ministeriö hoitaa Suomen edunvalvontaa ja on siinä toiminut strategian suuntaisesti. Rautatieliikenteen osalta Venäjän ja Suomen väliset neuvottelut ovat olleet ajankohtaisia. Euroopan Unionissa valmisteilla olevan VAK-direktiivin osalta ministeriö on vaikuttanut siihen, että Suomen erityisolosuhteet on siinä huomioitu; tähän sisältyvät suojavaunumääräykset, kylmät olosuhteet, itäinen rautatieliikenne sekä Suomen sisävesien jättäminen direktiivin ulkopuolelle.

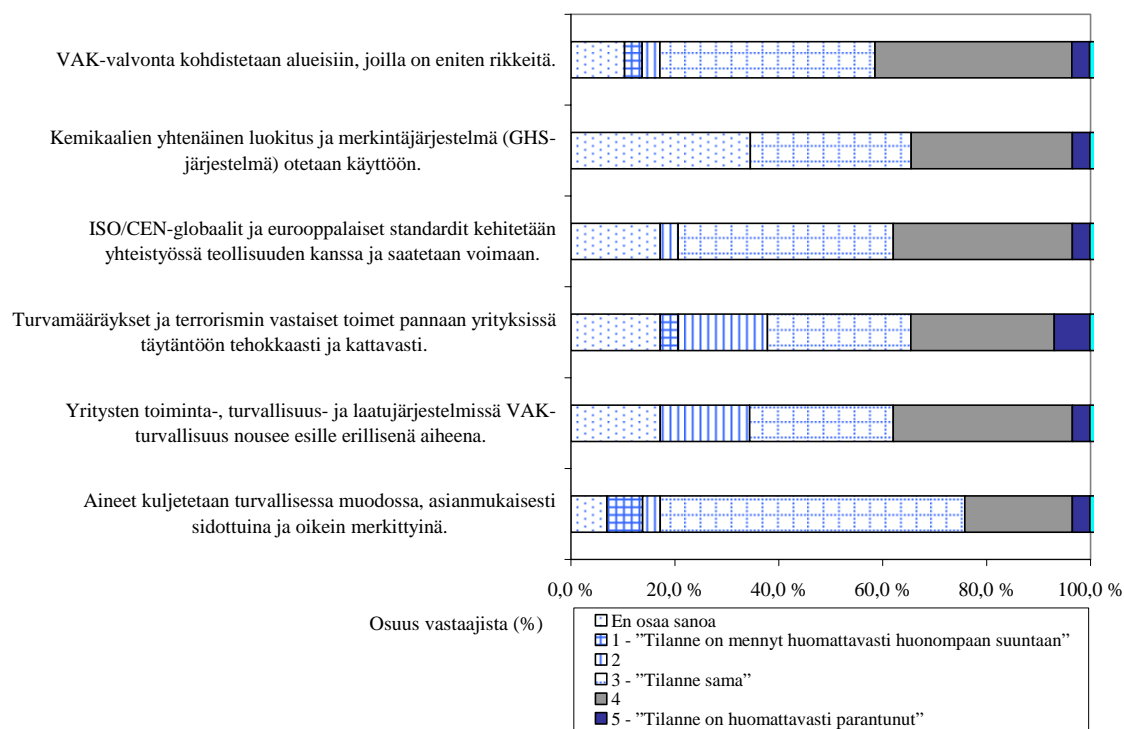
²⁰ Vaarallisten aineiden kuljetusasiain neuvottelukunta toimii liikenne- ja viestintäministeriön apuna vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevilla asioilla. Neuvottelukunta seuraa koti- ja ulkomaisia vaarallisten aineiden kuljetussäännösten ja -määräysten kehitystä. Neuvottelukunta tekee myös aloitteita turvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi neuvottelukunta antaa lausuntoja liikenne- ja viestintäministeriölle sekä muille viranomaisille. Nykyisen neuvottelukunnan toimikausi on 17.6.2005 - 16.6.2008. www-muodossa: <http://mintc.fi/scripts/cgiip.exe/WService=lvn/cm/pub/showdoc.p?docid=2080&menuid=162&channelid=71&channelitemid=7153>

6 TAVOITTEET JA TOIMET

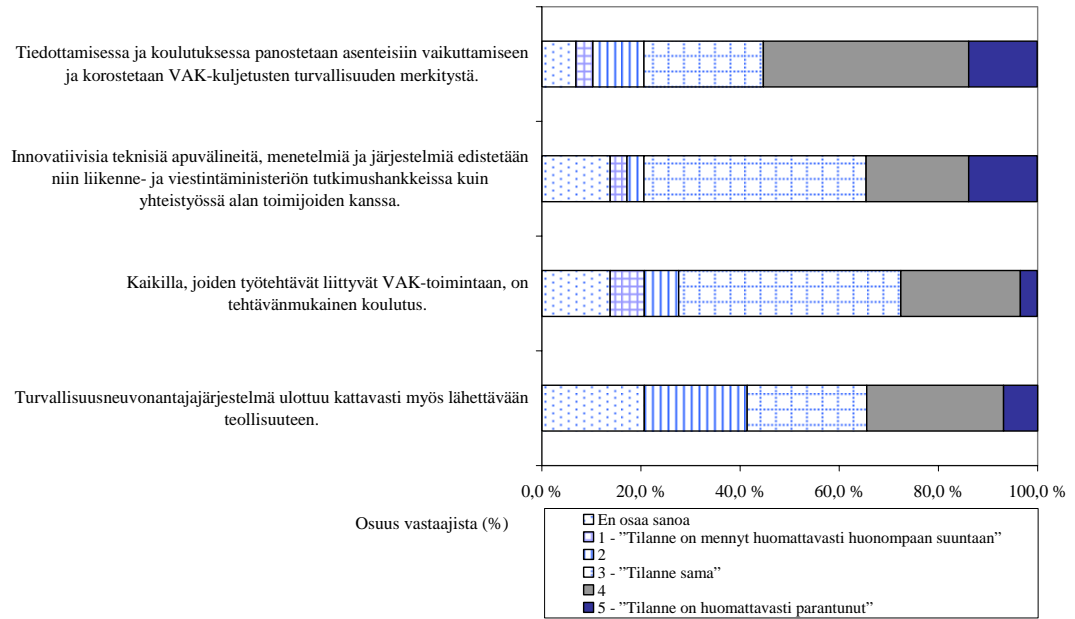
Tässä luvussa esitellään VAK-strategiassa määriteltyjen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien tavoitteiden toteutumista seurantajakson aikana. Tulokset perustuvat kyselystä ja haastatteluista saatuihin vastauksiin.

6.1 Kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden toteutuminen

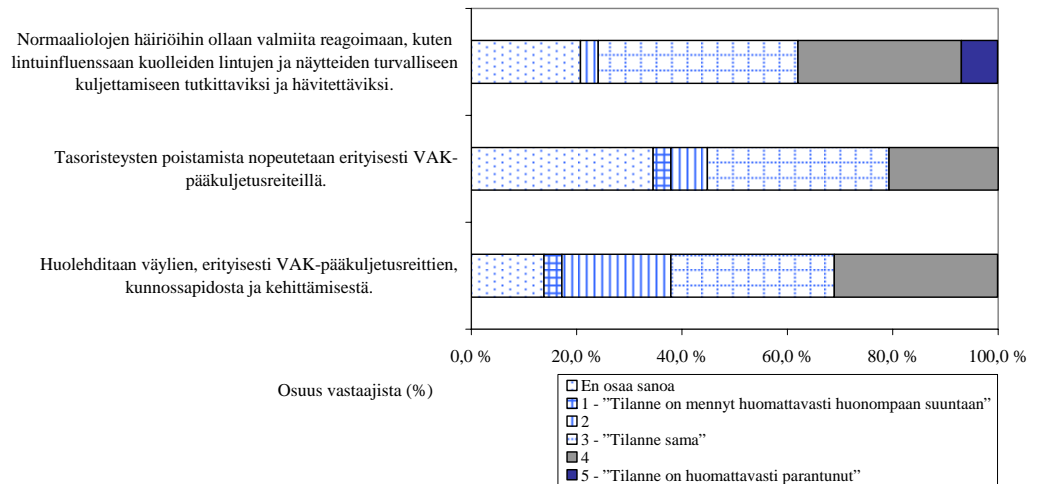
Kyselystä saatujen vastausten perusteella kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden suhteen tilanne on vastaajien mielestä pääasiassa pysynyt samana tai jonkin verran parantunut. Kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden saavuttamista ovat edistäneet erityisesti yhteisesti sovitut ja kirjatut päämäärät VAK-turvallisuuden eri osa-alueilla. Yhteiset päämäärät auttavat hahmottamaan alan monimuotoisuuden ja useiden asioiden yhteen nivoutumisen. Mittava tulos itsessään on, että ala on yhdessä käynyt läpi keskeiset osa-alueet.



Kuva 1. Kuljetusliikenteeseen liittyvät tavoitteet / määräykset



Kuva 2. Kuljetusliikenteeseen liittyvät tavoitteet / tutkimus, tiedotus ja koulutus



Kuva 3. Kuljetusliikenteeseen liittyvät tavoitteet / käytäntö

VAK-tavoitteiden ja kehittämisalueiden tunnistaminen ja VAK-asioiden esillä-olo seurantakauden aikana tiedotusvälineissä, koulutustilaisuuksissa, seminaareissa ja muissa tapaamisissa on edistänyt tavoitteiden saavuttamista. Toisaalta kuljetusliikennettä koskevien tavoitteiden saavuttamisen koetaan **estyneen** mm. seuraavista syistä: riittämätön yhteistyö eri hallinnonalojen välillä, tiedottamisen vähyys ja varojen puute, puutteellinen yleinen tiedostava koulutus sekä liian vähäinen huomio korkean riskin kuljetuksiin. Tiedottamista voisi siten entisestään jämäköittää ja kohdentaa.

6.1.1 Tiekuljetukset

Kentällä ja käytännössä tavoitteiden saavuttamista ovat edistäneet erityisesti jatkuva ja lainsäädännön edellyttämä ADR-koulutus sekä turvallisuusneuvonanta-

jajärjestelmä. Turvallisuustiedon lisääntyminen, riskikartoitukset ja erilaiset harjoitukset ovat muuttaneet asenteita realistisemmiksi. Myös maantiekuljetusten säännönmukaisen tarkastustoiminnan, ADR-kaluston lisätarkastusten sekä säiliöautojen tietotekniikan hyväksikäytön koetaan vahvistaneen tavoitteiden saavuttamista.

Kyselyssä tunnistettiin tavoitteiden saavuttamisen esteitä erityisesti vaarallisten aineiden lähettäjäyritysten osalta. Lähettäjäyritysten osalta VAK-määräysten ei koeta olevan riittävästi tunnistettu. Ongelmat ovat keskittyneet erityisesti kaupan alalle sekä pieniin välityslähtöihin, joilla ei ole omaa valmistavaa teollisuutta. Myös valvonta lähettäjäyritysten osalta puuttuu lähes täysin. Seuranta-aineisto viittaa siihen, että turvallisuusneuvonantajajärjestelmä ei aina ehkä ole täysin implementoitu kaikissa yrityksissä. Myös turvasuunnitelmia ei nähdä olevan riittävässä määrin. Tämän selventäminen vaatisi laajempaa yrityksille suunnattua kyselyä.

Lisäksi tiestön heikko kunto liukkailla keleillä sekä ontuva liikennevalosuunnittelu raskasta liikennettä ajatellen mainittiin VAK-strategian päämäärien toteutumista hidastavina konkreettisina tekijöinä.

6.1.2 Rautatiekuljetukset

Rautatievirasto on valtioneuvoston asetuksen 32 §:n 1 momentin nojalla määritellyt 12 turvallisuusvelvoitusta järjestelyratapihaa, joiden kautta kulkee suuria määriä vaarallisia aineita, eli ns. kemikaaliratapihat²¹. Tämä on edesauttanut tietoisuuden tason nostamista VAK-turvallisuuden suhteen.

6.1.3 Merikuljetukset

Uusien säännösten mukaiset satamien VAK-turvallisuusvelvoitteet on saatu niiltä yhdeksältä satamalta, joilta se VAK-lainsäädännön mukaan vaaditaan²². Satamassa asioiville autonkuljettajille on tehty yhteiset toimintaohjeet Satamaliiton, Satamaoperaattorien ja SKAL:n (Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry) toimesta.

Satamissa sattuneiden turvallisuuspoikkeamien raportointiin on perustettu satamien yhteinen Stuuva-tietokanta. Satamien toimijat raportoivat Stuuva-tietokantaan satamissa sattuneet läheltä piti -tapaukset, tapaturmat, onnettomuudet, ympäristövahingot ja materiaalivahingot. Stuuva-tietokannan päätavoitteena on parantaa satamien turvallisuutta turvallisuuspoikkeamien raportointia ja käsittelyä lisäämällä. Stuuva-tietokanta luotiin Kymenlaakson ammattikorkeakoulun Merenkulun ja logistiikan osaamisalan T&K-yksikössä 12.1.2005-30.9.2007 käynnissä olleessa Satamien turvallisuustietokanta -hankkeessa. Satamien turvallisuustietokanta -hankkeen jatkoksi käynnistettiin Stuuva-hanke, joka jatkuu

²¹ Rautatievirasto (2008). Rautatieviraston määräys ratapihojen nimeämisestä. RVI/2120/090/2007.

²² Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella (251/2005)

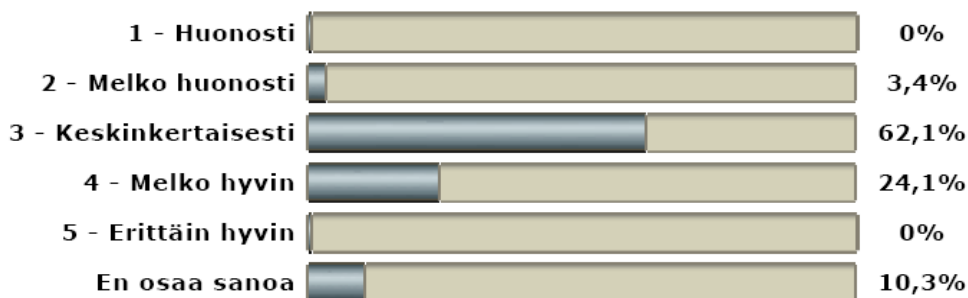
30.3.2009 asti. Hankkeessa kehitetään Stuuva-tietokantaa ja laajennetaan sen käyttöä.²³

6.1.4 Vaarallisten Aineiden Kuljetusten Suunnittelu- eli VAKSU-järjestelmä

Vaarallisten Aineiden Kuljetusten Suunnittelu- eli VAKSU-järjestelmän kehittämistä on pyritty edistämään ja käyttöönoton edellytyksiä tarkennettu yhdessä pelastustoimen ja ympäristöhallinnon kanssa²⁴. Itse käyttöönotto ei kuitenkaan ole edennyt seurantakauden aikana. Järjestelmää kehittämässä olleiden osapuolten (LVM, YM, SM) kesken ei ole saavutettu yhteisymmärrystä järjestelmän käyttöönotosta. Ongelmallisuutta aiheuttaa mm. ATK-järjestelmien eroavaisuus ympäristöhallinnon, pelastustoimen ja hätäkeskusten järjestelmien välillä.

6.2 VAK-asioista tiedottaminen

VAK-asioista tiedottaminen koettiin VAK-strategiassa erityiseksi kehittämistä vaativaksi aihealueeksi. Valtaosa (62 %) kyselyyn vastaajista oli sitä mieltä, että tiedottamisen suhteen on edistytty keskimukaisesti, neljäsosan (24%) mielestä on edistytty melko hyvin.



Kuva 4. Vastaajien näkemys VAK-asioiden tiedottamisesta

Ministeriö on osaltaan pyrkinyt edistämään VAK-asioista tiedottamista laatimalla tiedotteet lainsäädännön muutoksista. Ministeriön VAK-asiantuntijat ovat antaneet useita haastatteluja ja aktiivisesti kirjoittaneet artikkeleita alan lehtiin ja sanomalehtiin (esim. SKAL ry:n Kuljetusyrittäjä-lehti ja Ekokemin EkoAsiaa-lehti), osallistuneet VAK-teemapäiviin ja seminaareihin sekä koulutustilaisuuksiin luennoitsijoina. Ministeriö on juuri uusinnut kappaletavaraa käsittelevän VAK-oppaan. Opas on suunnattu nimenomaan sellaisille yrityksille, joilla VAK ei ole ydinliiketoimintaa. Ministeriön VAK-sivuilla oleva VAK-hakuohjelma on päivitetty ja ministeriön www-sivuston kokonaisuudistuksen yhteydessä vuoden 2008 aikana tullaan kiinnittämään huomiota VAK-sivustoon.

²³ <http://www.stuuva.fi/>

²⁴ VASARA – Varsinais-Suomen Alueellisen Riskienhallinnan pArantaminen tiedonvaihtoa tehostamalla. Viranomaisten yhteistoiminnan edistämishanke, joka toteutettiin vuosina 2007-2008. Hanke päättyi huhtikuussa 2008.

Kyselyn vastaajien mukaan tietoa ja tiedottamista VAK-asioista on pyritty lisäämään myös yritysten sisällä. Suurelle yleisölle VAK-asioista tiedottaminen on kuitenkin vaikeaa eikä aina herätä median kiinnostusta.

6.3 Tavoitteita tukeva tutkimus ja yhteistyö

Seurantajakson aikana on tehty runsaasti strategian tavoitteita tukevaa tutkimusta ja yhteistyötä. Turvallisuuteen liittyvää tutkimusta ja yhteistyötä on yleisesti lisätty ja sen myötä myös VAK-tietämys on kasvanut. Yhteistyötä on tehty sekä ministeriön oman organisaation puitteissa kansainvälisellä tasolla että osallistamalla pelastusalan harjoituksiin. Hallinnonala on myös osallistunut useisiin moniviranomaishankkeisiin, joiden tavoitteena on ollut edistää yhteistyötä.

DaGoB - Vaarallisten aineiden turvalliset ja luotettavat kuljetukset Itämeren alueella. DaGoB (Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region) keskittyy vaarallisten aineiden kuljetuksiin Itämeren alueella. DaGoBin tavoitteena on varmistaa vaarallisten aineiden toimitusketjujen tehokkuus, kilpailukyky ja turvallisuus Itämeren alueella edistämällä yhteistyötä alan viranomaisten, rahdinkuljettajien ja logistiikkapalveluiden tuottajien välillä. Lisäksi projektissa analysoidaan vaarallisten aineiden toimitusketjuja ja tuotetaan käytännön jatkotoimintasuunnitelma toimitusketjujen sujuvuuden lisäämiseksi Itämeren alueella.²⁵

VASARA-hanke. VASARA – Varsinais-Suomen Alueellisen Riskienhallinnan pArantaminen tiedonvaihtoa tehostamalla on viranomaisten yhteistoimintaa tehostava hanke, jossa pyritään siihen, että häiriötilanteissa pelastustoimen käytettävissä on mahdollisimman tehokkaasti sekä eri viranomaistahojen että yritysten edustama asiantuntija-apu ja tiedonvaihtokanavat. Vasara on pilottihanke, jonka tuloksena kootaan eri viranomaistahojen ja yritysten näkemykset normaaliolojen häiriötilanteiden tiedonvaihtotarpeista sekä luodaan malli tiedonvaihdon tehokkaalle edistämiseksi. Tuloksia voidaan myöhemmin hyödyntää myös muualla Suomessa. Hanke aloitettiin vuonna 2007 ja se päättyy keväällä 2008.

Kilpilahden Seveso-laitokset ja maankäytön suunnittelu, riskit ja mahdollisuudet. Itä-Uudenmaan liitolle vuonna 2007 toteutettu hanke, jossa tarkasteltiin systemaattisesti Kilpilahden turvallisuusvelvoitteiden tuotantolaitosten suuronnettomuusriskien merkitystä ns. konsultointivyöhykkeellä teollisuusalueen ympärillä. Hankkeen tulosten perusteella annettiin suositukset maankäytöstä teollisuusalueen, ratapihan ja sataman ympärillä.

OECD:n Workshop ratapihojen turvallisuudesta ”Safety in Marshalling Yards (rail transport)”. OECD järjesti lokakuussa 2007 Pariisissa ratapihojen turvallisuutta käsittelevän workshopin ”Safety in Marshalling Yards (rail transport)”. LVM ja KTM osallistuivat workshoppiin yhteisellä hankkeella, jossa esiteltiin ainutlaatuinen sarja Suomessa toteutettuja turvallisuushankkeita ns. Best practice from case studies -tutkimuksena. Yhteishanke kokosi toteutettujen hankkeiden parhaat käytännöt.

²⁵ <http://www.tukkk.fi/dagob/>

Ministeriössä on toteutettu seurantajakson aikana seuraavat VAK-tutkimushankkeet:

- Vaarallisten aineiden ro-ro-kuljetukset: Itämeren yhteistyöpöytäkirjan vaikutusarviointi 36/2007
- Suojavaunujen vaikutus VAK-rautatievaunujen vahingoittumiseen onnettomuustilanteissa 37/2007
- Kuljetettavien kaasusäiliöiden onnettomuuksien torjuntavalmius Suomessa ja muualla Euroopassa 71/2007

Parhailtaan valmistellaan vuoden 2007 VAK-kuljetusten 5-vuotisselvitystä. Jaksossa aikana on myös suoritettu VAK-onnettomuusseuranta ja onnettomuustietojen keräämistä on pyritty kehittämään.

Strategiaa on jalkautettu VAK-neuvottelukunnan jäsenten kautta. Tosin sitä ei ole seurattu, miten tieto on kulkenut heidän edustamissaan organisaatioissa ja siitä eteenpäin. Yleisestikin neuvottelukunnan kautta ajankohtaiset teemat tulevat sekä toimijoiden että hallinnon piiriin. Neuvottelukunnassa eri tahoilla on myös mahdollisuus saada tietoa ajankohtaisesta tilanteesta ja vaikuttaa asioihin.

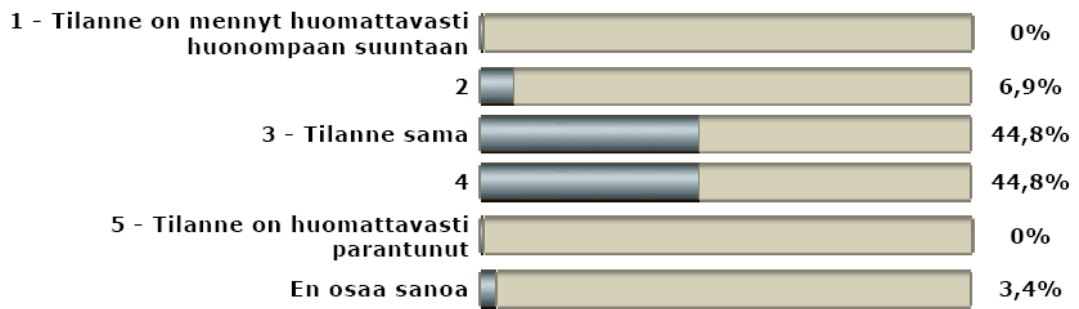
7 VISIO 2015

VAK-strategiassa määritellyn VAK-vision painopisteet jakautuvat viidelle aihealueelle: logistiikkaketjun toimivuus, turvallisuus, koulutus ja tietämys, lainsäädäntö ja henkiset voimavarat. Kunkin painopisteen kohdalla on määritelty aihealueet, joita ministeriö työssään edistää. Raportin tässä osiossa esitetään kyselyn tulokset vision kunkin aihealueen osalta. Yleisesti vision viiden aihealueen osalta tilanne on kyselyn vastaajien mielestä pääasiassa pysynyt samana tai jonkin verran parantunut seurantajakson 2006-2007 aikana.

7.1 Logistiikkaketjujen toimivuus

Logistiikkaketjujen toimivuuden aihealueella kyselyn vastaajat pitivät tilannetta joko samana kuin ennen strategian julkaisua (45%) tai parantuneena (45%) (Kuva 5). Tällä painopistealueella toimintaympäristön muutoksia ovat erityisesti itärajan rekkaruuhkat, jotka ovat seurantajakson aikana pahentuneet. Ruuhkissa seisoo paljon VAK-kuljetuksia. Myös seuraavien asioiden koetaan vaikuttaneen vision saavuttamiseen:

- Suomen ja Venäjän välisten VAK-rautatiekuljetusmääräysten valmistelu on edelleen työn alla, mutta seurantajakson aikana yhteistyö on parantunut huomattavasti. Paremman valvonnan ansiosta määräykset on tehokkaammin huomioitu läpi kuljetusketjun, joskin EU:n laajentuminen ja Viron liittyminen Schengen-alueeseen asettavat uusia haasteita valvonnalle. Myös ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisen suhteen saattaa jatkossa tulla ongelmia, mitä enemmän kuljetuskentällä toimii ulkomaisia yrityksiä.
- Kaikkia kuljetusmuotoja yhtenäisesti koskevat kansainväliset määräykset on saatettu voimaan kansallisessa lainsäädännössä

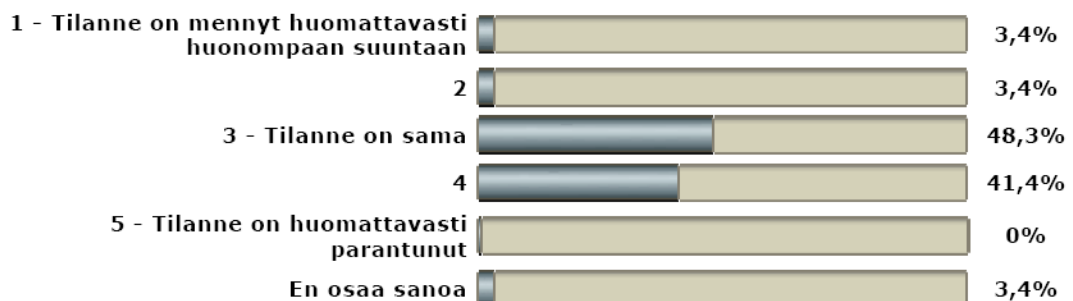


Kuva 5. Edistyminen vision kuvaamaan suuntaan logistiikkaketjujen toimivuuden suhteen

7.2 Turvallisuuden jatkuva edistäminen

Turvallisuuden jatkuvan edistämisen aihealueella tilanne on vastaajien mielestä joko pysynyt samana (48%) tai jonkin verran parantunut (41%) (Kuva 6). Vastaajat mainitsivat olennaisiksi toimintaympäristön muutoksiksi erityisesti koulutukseen ja valvontaan panostamisen. Kuljetusketjussa toimijat ovat paremmin sisäistäneet vastuunsa. Toisaalta vieläkin nähdään, että yritysten johto ei aina ole selvillä VAK-vastuistaan ja -velvollisuuksistaan. Tilannetta hankaloittaa erityisesti pienempien yritysten resurssien puute. VAK-kuljetusten osalta valvonnassa on entistä enemmän panostettu ennaltaehkäisyyn ja pyritty lisäämään ns. yrityksissä tehtäviä tarkastuksia. Valvontaa pidetään kuitenkin edelleen liian vähäisenä; erityisesti tähän vaikuttaa poliisin jatkuvasti vähenevät resurssit. Resurssien puutteessa poliisivalvonta ei voi olla tarpeeksi ennakoivaa. Erityisiä kommentteja vision saavuttamiseen nähden ovat:

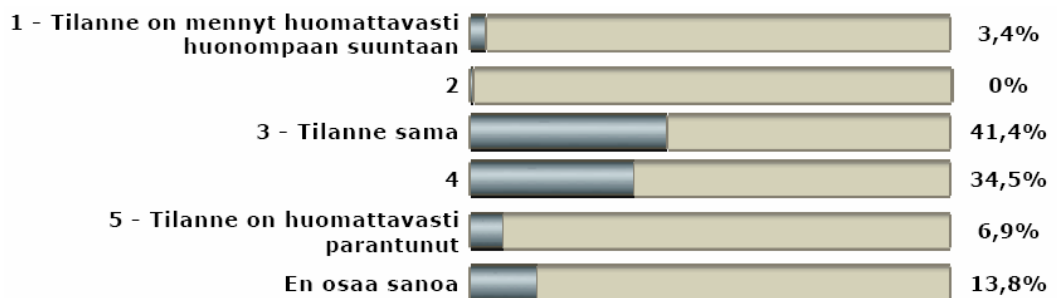
- Tasoristeysten poisto ja kuljetusreittien investoinnit ovat edenneet, mutta kovin hitaasti.
- Pienten kuljetuserien siirtyminen rautateiltä maanteille on jatkunut.
- Raiteiden kunnossapidossa koetaan puutteita.
- Kuljetus-, käsittely- ja pakkausvälineiden turvallisuuteen tähtäävissä teknisissä parannuksissa on edistytty varsinkin säiliökuljetuksissa ja näin osaltaan lisätty kuljetusten turvallisuutta.



Kuva 6. Edistyminen vision kuvaamaan suuntaan turvallisuuden jatkuvan edistämisen suhteen

7.3 Koulutus ja tietämys

Koulutuksen ja tietämyksen osalta kyselyn vastaajien mielestä tilanne on joko pysynyt samana tai parantunut jonkin verran (Kuva 7). Yritysten toiminnassa nähdään vielä puutteita, joskin yleisen tietämyksen VAK-asioista nähdään kasvaneen. Toisaalta ristiriitaisiakin ajatuksia on, sillä koulutuksen vaatimustenmukaisuuden ei koeta aina toteutuvan pienissä ja keskisuurissa lähettäjäyrityksissä, joille VAK-kuljetukset eivät ole ydintoimintaa. Useat yritykset tuntuvat karsineen koulutuksia yleisemminkin, joskin yleisesti koulutustilanne kuljetusalalla nähdään melko hyvänä.

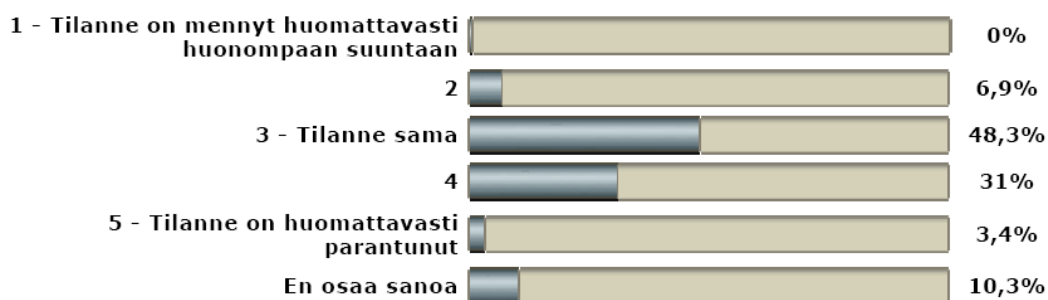


Kuva 7. Edistyminen vision kuvaamaan suuntaan koulutuksen ja tietämyksen aihealueella

Turvallisuusneuvonantajajärjestelmä on selkeästi lisännyt tietämystä VAK-asioista. Seurantajakson aikana uusintakokeisiin tulevien turvallisuusneuvonantajien määrä on tosin laskusuhdanteessa eikä nimettyjä turvallisuusneuvonantajia mahdollisesti ole yhtä paljon kuin alun perin.

7.4 Lainsäädäntö ja muu normisto on otettu tehokkaasti käytäntöön koko toimijakentällä

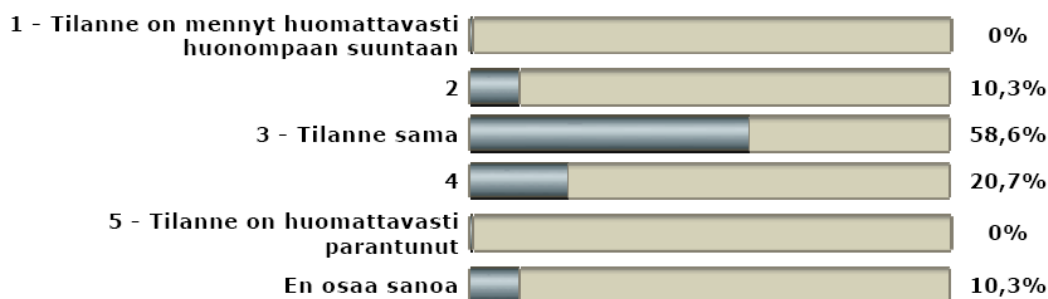
Lainsäädännön toteutumisen osalta tilanne on vastaajien mukaan paljolti (48%) pysynyt samana tai jonkin verran (31%) parantunut (Kuva 8). Olennaisia vision saavuttamiseen vaikuttavia tekijöitä ovat erityisesti toimijoiden puutteelliset resurssit, jotka eivät tue VAK-lainsäädännön perusteellista tuntemusta. Tämä heijastuu etenkin pienempiin VAK-lähetysyhtiöihin, ns. sekakuormiin, joissa vaarallisia aineita on vain pieni osa koko kuljetuksesta. VAK-lainsäädännön muutoksista tiedottaminen koetaan edelleen puutteelliseksi. Tieto ei aina tavoita toimijoita, vaikka uusista VAK-määräyksistä on informoitu alan toimijoita ministeriön VAK-kotisivuilla. Toisaalta säännöllinen kouluttautuminen turvallisuusneuvonantajajärjestelmän muodossa on parantanut tietämystä toimijakentällä.



Kuva 8. Edistyminen vision kuvaamaan suuntaan lainsäädäntöä koskevalla aihealueella

7.5 Henkiset voimavarat

Henkisten voimavarojen suhteen tilanne on valtaosan (59%) mielestä pysynyt samana kuin ennen strategian julkaisua (Kuva 9). Olennaiseksi toimintaympäristön muutokseksi vastaajat mainitsivat mm. kuljettajapulaa pahentumisen. Tätä koko Euroopan-laajuista ilmiötä tulisikin pohtia, miten turvataan kuljetussektorin toimivuus. Toisaalta kabotaasirajoitusten poistaminen saattaa helpottaa kuljettajapulaa, kun enemmän ulkomaisia kuljetusyhtiöitä pääsee Suomen markkinoille. Ulkomaisten yritysten lisääntyminen edellyttäisi kuitenkin valvonnan tehostumista. Pistokokein tehtävä valvonta korostuu entisestään, kun Schengen-alueelta tulevat kuljetukset pääsevät satamista maihin ilman tarkastuksia.



Kuva 9. Edistyminen vision kuvaamaan suuntaan henkisten voimavarojen suhteen

8 STRATEGIAAN LIITTYVÄT NÄKEMYKSET JA KOKEMUKSET

8.1 Strategian tunnettuus ja tuttuus

VAK-strategiaa on ministeriön toimesta esitelty laajasti mm. seuraaville tahoille ja seuraavissa tilaisuuksissa:

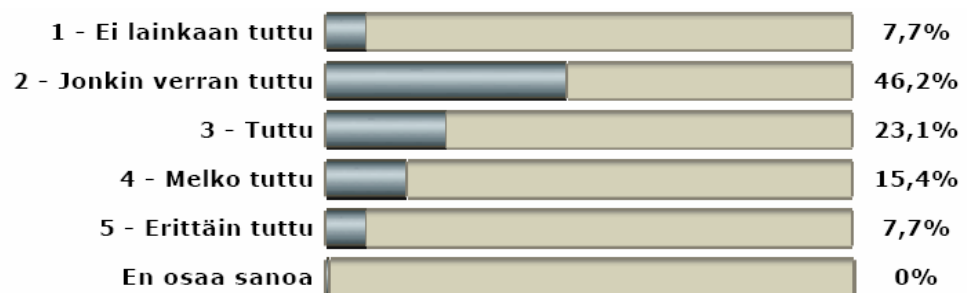
- VAK-neuvottelukunnan jäsenet ja varajäsenet sekä sidosryhmät
- Sosiaali- ja terveysministeriön alainen Kemikaalineuvottelukunta
- EU:n komissio (DGTREN) ja VAK-komitea, jossa on edustettuna EU-valtiot (27 kpl)
- DaGoB-tilaisuus Brysselissä kesällä 2007 (läsnä parlamentin edustajia, teollisuuden edustajia - kuljetusten suorittajat, kemianteollisuus, CEFIC)

- EU:n komission edustajia, YK:n ECE:n sihteeristö, Itämeren valtioiden virkamiehiä)
- YK:n ECE:n WP.15 työryhmä ja sihteeristö
- Norjan DSB (VAK-viranomaiset).

Kemianteollisuus ry on tiedottanut strategiasta omille jäsenyrityksilleen ja muutenkin pitää VAK-asioita aktiivisesti esillä jäsenyritystensä kanssa toimiessaan. VAK-strategiaa on painettu suomen kielellä 1 500 kpl. Englanninkielisten painosten lukumäärä on 600. Strategia on myös ladattavissa ministeriön www-sivuilla. VAK-strategiaa on jaettu vapaasti sekä erityisesti seuraaville tahoille:

- Eduskunnan liikennevaliokunta
- Ministerit ja valtiosihteerit
- EU:n komissio (DGTREN) ja VAK-komitea, jossa on edustettuna EU-valtiot (27 kpl)
- Suomessa pidetyssä RID-kokouksessa (syksy 2007), mukana myös Venäjä ja OSJD:n²⁶ edustajat
- Pohjoismaat.

Kyselyyn vastanneista 57 % oli osallistunut VAK-strategian valmisteluun ja näin ollen valtaosalle vastaajista VAK-strategia on ainakin jonkin verran tuttu (Kuva 10). Ainoastaan yhdelle vastaajalle strategia ei ollut lainkaan tuttu.



Kuva 10. VAK-strategian tuttuus

8.2 Haasteita

Erityisiksi VAK-toimialan haasteiksi strategian seurantajakson aikana tunnistettiin **itärajan liikenteen ja logistiikkaketjun toimivuuden lisäksi** seuraavat aihealueet:

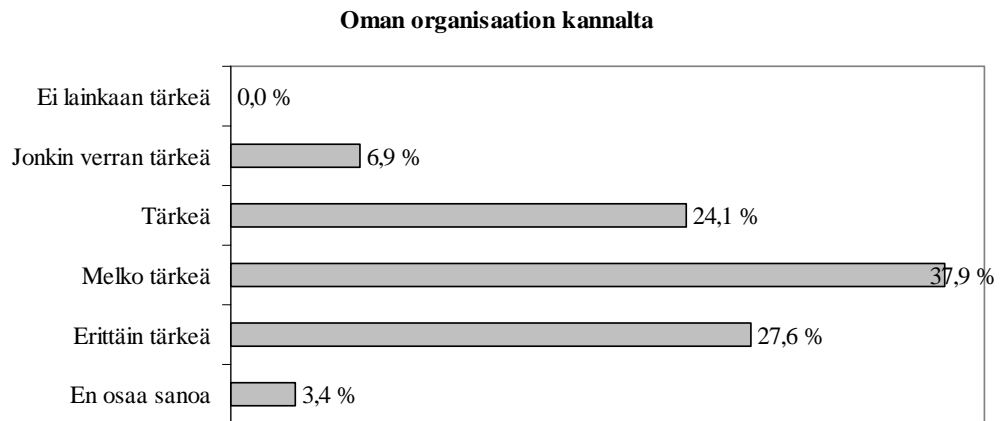
VAK-asiantuntijoiden resurssiongelmat: VAK-toimialalla on puutetta VAK-asiantuntijoista. Jo valmiiksi rajallisia resursseja vähentää entisestään alan työntekijöiden ja asiantuntijoiden eläköityminen. Tämä vaikeuttaa strategian tavoitteiden toimeenpanoa ja läpivientiä niin hallinnossa kuin yrityspuolella. Asiantuntijuus on liian vähäisten resurssien varassa, mikä ei aina mahdollista tarpeeksi syvällistä asiantuntemusta.

²⁶ Organization for Cooperation of Railways

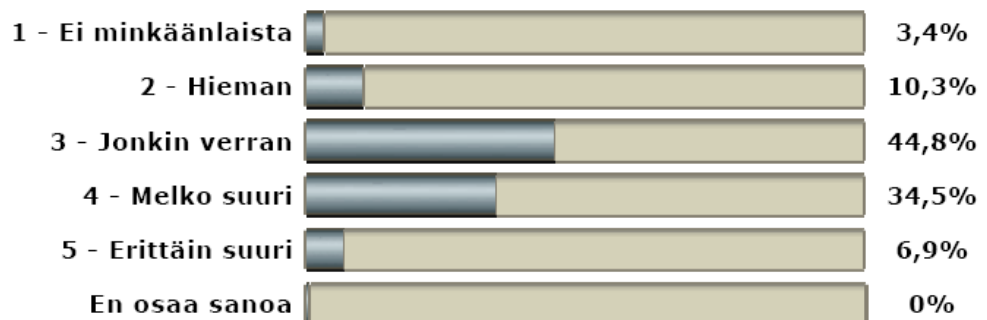
Ministeriön sisäiset haasteet: VAK-asioiden esilletuominen poliittiseen keskusteluun koettiin haastateltujen keskuudessa ongelmalliseksi. Taustalla tehtävä työ ja ennaltaehkäisy eivät näy poliittisissa papereissa. Niin kauan kun tilanne on vakaa eikä onnettomuuksia tapahdu, VAK-asioita ei koeta poliittisesti tärkeiksi, vaan VAK-toimiala nähdään marginaalisena. Lisäksi VAK-asioiden hoitoa ministeriössä ovat vaikeuttaneet vähäiset resurssit.

8.3 Strategian merkitys

Kyselyn vastaajat pitävät VAK-strategiaa valtaosin joko melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä oman organisaation kannalta (Kuva 11). Strategialla on joko jonkin verran tai melko suuri merkitys vastaajien edustamille organisaatioille. 7 %:n mielestä VAK-strategian merkitys organisaatiolle on erittäin suuri (Kuva 12). Strategian tärkeys korostui vastauksissa vielä enemmän yleisesti VAK-toimialan kehittämisen kannalta (Kuva 13).

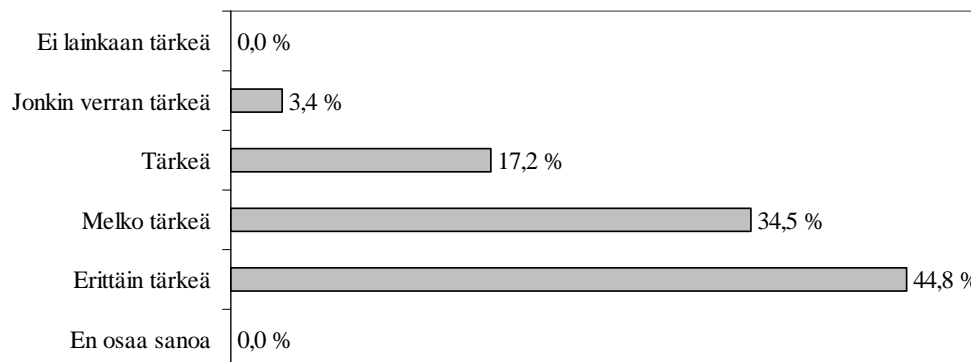


Kuva 11. VAK-strategian tärkeys oman organisaation kannalta



Kuva 12. Strategian käytännön merkitys organisaatiolle

Yleisesti VAK-toimialan kehittämisen kannalta



Kuva 13. VAK-strategian tärkeys yleisesti VAK-toimialan kehittämisen kannalta

Ministeriössä VAK-strategia on edistänyt jatkuvuutta korkeimman johdon vaihtuessa ja organisaation muuttuessa. VAK-linjausten kirjaamista eri kuljetusmuotojen osalta ja niiden edelleen kehittämistä on pidetty hyvänä ja tärkeänä. Ministeriö on voinut hyödyntää strategian linjauksia myös muiden hallinnonalojen (esim. Tukes) strategiatyössä ja turvallisuuslinjauksissa.

Poliisille strategia on osa raskaan liikenteen valvonnan perusteita ja VAK-valvonnan suunnittelua, suuntaamista ja kehittämistä.

Pelastustoimelle strategia on tuonut tarpeellista lisätietoa kun perustellaan ja suunnitellaan voimavaroja erityisesti riskianalytiikkapuolella ja palvelutasopäättösprosessissa. LVM:n tuottama VAK-aiheinen materiaali ja aineisto luovat tälle tärkeän pohjan.

Kuljettajien ja turvallisuusneuvonantajien koulutus; VAK-strategian myötä VAK-asioiden tiedostaminen on lisääntynyt ja henkilöstökoulutusten tarve on helpompi perustella johdolle. Strategiaa on myös jaettu edelleen työkaluna ja sitä käytetään investointien perusteluina.

8.4 Strategian tuoma lisäarvo

Vastaajat pitivät VAK-strategiaa kokonaisvaltaisena ja kansantajuisena. Lisäksi koettiin, että se on lisännyt yleisen tietoisuuden kasvua VAK-asioista. Hyvänä pidettiin strategian selkeää visiota, ”*asiasta puhumista*”, ”*sitä, että ylipäätään on olemassa strategia*” sekä sitä, että strategia ei ole liian tekninen. Strategiaa pidettiin erinomaisena työkaluna, joka selkeyttää alan visiota ja strategisia päämääriä sekä koko toimintakenttää ja roolijakoa kentällä.

VAK-strategia on koontunut yhteen kaikkien alan toimijoiden, niin viranomaisten kuin yritystenkin, näkemykset VAK-alasta. Kaikkia kuljetusmuotoja koskevat VAK-tavoitteet on saatu yksiin kansiin helppokäyttöiseksi aineistoksi, jossa on mietitty toiminnan kehittämisen painopistealueita. Strategiassa on tuotu hyvin esiin jatkuvan turvallisuuden edistämisen tärkeys ja se mahdollistaa pitkäjänte-

sen ja johdonmukaisen työn VAK-toimialalla sekä korostaa turvallisuutta ja turvallisuusprosessin merkitystä ennakoivalla ja ennaltaehkäisevällä näkökulmalla

Ministeriössä strategia on ensimmäinen kirjattu tuotos, johon on kirjattu keskeiset tavoitteet yhdessä VAK-alan toimijoiden kanssa. Nyt tavoitteet on dokumentoitu ja yhdessä hyväksytty. Strategiassa on otettu sekä kansallinen että kansainvälinen näkökulma VAK-asioihin hyvin esille. Strategia antaa vakaan pohjan kansainvälisissä neuvotteluissa kun yhteiset päämäärät on kirjattu yksiin kansiin.

8.5 Strategiassa kehitettävää

Kyselyn ja haastattelujen perusteella strategiassa on myös kehitettävää. Erityisesti koettiin, että strategiaa tulisi tuoda vielä korostetummin esille, jotta strategia saataisiin tehokkaammin tiedoksi alan toimijoille, ja VAK-asioden yleistä tiedottamista tulisi tehostaa.

VAK-strategia nykyisellään perustuu pitkälti nykytilan selventämiseen ja linjauksen vetoon. Jatkossa voitaisiin myös ennakoivasti hyödyntää tulevaisuuden taloudellisia ja poliittisia megatrendejä. Strategian jalkauttamisen ja tavoitteiden sekä visoin saavuttamisen mittareita tulisi tarkentaa. Hallinnonalan eri toimijoiden osalta strategia jättää ministeriön alapuolella olevat hallinnon portaat melko irrallisiksi toimijoiksi, joiden konkreettisten tavoitteiden määrittelyä strategian suuntaisiksi tulisi tukea. Poliisin ja tarkastuslaitosjärjestelmän rooleja turvallisuusstyössä voisi korostaa enemmän. Pelastustoimen roolia tulisi selventää strategiassa erityisesti viranomaisten vastuunjakoa koskien sekä korostaa onnettomuuksia ehkäisevässä mielessä sekä yhteytenä paikallistasolle.

Strategista merkittävyyttä yhteistyön lisäämisessä ADR-kuljetusten huomioimiseksi tie- ja ympäristösuunnittelussa tulisi korostaa entisestään. Yleisen liikenneturvallisuuden kehittämistä tulee jatkossa korostaa myös strategisella tasolla niin asennekasvatuksen kuin rakenteellisen kehittämisen kannalta. VAK-kuljetusten riskit maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen näkökulmasta tulisi selventää. Kansallisia suuntaviivoja tarvittaisiin mm. tunnelimääräysten ja tunnelien riskianalyyysien sekä herkkien toimintojen sijoittamisen osalta. Tiedostusta VAK-asioden merkittävyydestä liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun strategisissa linjauksissa voisi lisätä ja mm. paikallisten yhteistyörakenteiden (mm. kuntien ja kaupunkien kaavoitusviranomaiset, yhdyskuntasuunnittelijat ja valmiussuunnittelijat) kautta tulisi pyrkiä edistämään VAK-asioista tiedottamista.

Jatkuvasti voimistuvassa oleviin sään ääri-ilmiöihin tulisi myös kiinnittää huomiota ja niiden mahdollisesti jatkossa aiheuttamiin suuriinkin ongelmiin erityisesti infrastruktuuria koskien. Tämä tulisi huomioida suuronnettomuusvalmiuksia kehitettäessä.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

Strategian julkaisusta on kulunut kaksi vuotta. 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 konkreettisesti hyödynnetty organisaatioiden operatiivisessa toiminnassa. Strategia sai paljon kiitosta kokonaisvaltaisuudesta ja siitä, että strategia selkeyttää koko toimintakenttää ja toimijoiden rooleja.

Seuranta-analyysin perusteella tuli esille, että VAK-onnettomuusvaaran vähentämiseen ja turvallisuuden parantamiseen läpi toimijaverkoston tulee jatkossa entistä paremmin panostaa jo yhdyskuntasuunnittelun ja kaavoituksen alkuvaiheissa.

Olellaisena toivomuksena kentältä voidaan nostaa esille toivomus VAK-asioiden tiedottamisen lisäämisestä. Monimutkainen ja monimuotoinen kenttä on alati muuttuva, muodostaen haasteellisen kokonaisuuden, josta asiantunteva ja jouheva tiedottaminen nähdään erityisen tärkeänä.

Valvonnan osalta tulisi selvittää, miten valvontaa voitaisiin tehokkaasti kohdentaa kuljetusketjussa myös lähetettäviin yrityksiin. Kuljetusten turvallisuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että lähetettävä aine on oikein luokiteltu, pakattu ja merkitty sekä oikeat asiakirjat on hyvissä ajoin toimitettu kuljetuksen suorittajalle. Tältä pohjalta kuljetuksen suorittaja voi ryhtyä tarvittaviin VAK-vaatimusten edellyttämiin toimenpiteisiin. Turvallisuusmääräysten noudattamisen parantamiseksi vaarallisten aineiden kuljetuksissa tulisikin tutkia, miten erityisesti lähetettäviin yrityksiin suunnattua valvontaa ja ennaltaehkäiseviä tarkastuksia voitaisiin lisätä. Tavoite olisi, että kuljetukset saatettaisiin jo ennen niiden lähtöä yrityksestä asianmukaiseen kuntoon.

Nyt tehty seuranta on keskittynyt seurantajakson aikana tapahtuneiden muutosten kartoittamiseen sekä strategiassa määriteltyjen tavoitteiden toteutumisen selvittämiseen ko. jakson aikana. Seuranta osoittaa, että ministeriön työssä strategian linjauksia ja visiota on käytetty toiminnan ohjenuorana. Strategian toteutumiselle ei ole asetettu varsinaisia tavoitteita tai onnistumisen mittareita. Tulevaisuudessa strategian toteutumista olisi kuitenkin hyvä mitata säännöllisin väliajoin. Tätä varten tulisi kehittää joukko kohdennettuja ja selkeitä seurantamittareita. Seurannan tulosten mukaisesti strategiaa voitaisiin siten päivittää joustavasti ja uudistaa kohdennetusti.

LIITE 1 HAASTATELLUT TAHOT

Nimi

Anu Häkkinen
Eliisa Irpola
Kimmo Kohvakka
Seija Miettinen-Bellevergue
Olli-Pekka Ojanen
Matti Roine
Silja Ruokola
Susanne Sarmaja
Liisa Virtanen

Organisaatio

Liikenne- ja viestintäministeriö
Ympäristöministeriö
Sisäasiainministeriö
Liikenne- ja viestintäministeriö
Tampereen aluepelastuslaitos
Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenne- ja viestintäministeriö
Kemianteollisuus ry
Liikenne- ja viestintäministeriö

LIITE 2 KYSELYRUNKO

- 1) Oletko osallistunut VAK-strategian valmisteluun?
- 2) Kuinka tuttu VAK-strategia sinulle on?
- 3) Kuinka tärkeä VAK-strategia on mielestäsi
 - oman organisaatiosi kannalta?
 - yleisesti VAK-toimialan kehittämisen kannalta?
- 4) Kuinka hyvin on mielestäsi edistytty seuraavien VAK-strategiassa nimettyjen kuljetusliikenteeseen liittyvien tavoitteiden suhteen vuosina 2006-2007?
 - 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 laatujärjestelmissä 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.
- 5) Mikä mielestäsi on keskeisesti edistännyt tavoitteiden saavuttamista tai estänyt niiden toteutumista?

Visio 2015

- 6) Logistiikkaketjujen toimivuuden visio
 - Kuinka hyvin on edistytty vision kuvaamaan suuntaan logistiikkaketjujen toimivuuden suhteen?
 - Mitä mielestäsi olennaisia toimintaympäristön muutoksia aihealueella on tapahtunut seurantajakson aikana?
- 7) Turvallisuuden jatkuvan edistämisen visio
 - Kuinka hyvin on edistytty vision kuvaamaan suuntaan turvallisuuden jatkuvan edistämisen suhteen?
 - Mitä mielestäsi olennaisia toimintaympäristön muutoksia aihealueella on tapahtunut seurantajakson aikana?
- 8) Koulutuksen ja tietämyksen visio
 - Kuinka hyvin on edistytty vision kuvaamaan suuntaan koulutuksen ja tietämyksen edistämisen suhteen?
 - Mitä mielestäsi olennaisia toimintaympäristön muutoksia aihealueella on tapahtunut seurantajakson aikana?
- 9) Lainsäädäntövisio
 - Kuinka hyvin on edistytty vision kuvaamaan suuntaan lainsäädäntöä koskevan aihealueen suhteen?
 - Mitä mielestäsi olennaisia toimintaympäristön muutoksia aihealueella on tapahtunut seurantajakson aikana? Avovastaus
- 10) Henkisten voimavarojen visio
 - Kuinka hyvin on edistytty vision kuvaamaan suuntaan henkisiä voimavaroja koskevan aihealueen suhteen?
 - Mitä mielestäsi olennaisia toimintaympäristön muutoksia aihealueella on tapahtunut seurantajakson aikana?
- 11) Kuinka suuri käytännön merkitys strategialla on ollut organisaatiollenne?
- 12) Miten organisaationne on hyödyntänyt strategiaa?
- 13) VAK-kentän asioista tiedottamisen kehittäminen tunnistettiin erityiseksi toimenpiteitä vaativaksi alueeksi – miten tässä on edistytty?
- 14) Minkälaista VAK-strategian tavoitteita tukevaa tutkimusta ja yhteistyötä on seurantajakson aikana tehty?
- 15) Mikä strategiassa on ollut hyvää?
- 16) Mitä kehitettävää strategiassa on?

- 17) Mitkä ovat mielestäsi olennaisia muutoksia mitä VAK –toimialalla on tapahtunut seurantajaksolla 2006 – 2007 seuraavilla osa-alueilla niiden muutosten lisäksi, joita olette jo kuvanneet aiempien vastausten kohdalla:
- a. viranomaistoiminta?
 - b. kansainvälinen toimintakenttä?
 - c. liikennepolitiikka?
 - d. joku muu?
- 18) Onko sinulla muita kommentteja VAK-strategiaa koskien tai terveisiä liikenne- ja viestintäministeriölle?

LIITE 3 KIRJALLISET LÄHTEET

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

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007) Vaarallisten aineiden ro-ro-kuljetukset: Itämeren yhteistyöpöytäkirjan vaikuttavuusarviointi. Julkaisuja 36/2007.

Liikenne- ja viestintäministeriön kontribuutio Valtioneuvoston kanslian ja ulkoasiainministeriön toimenpidepyyntöön Itämeri-työryhmälle 12.11.2007

Merenkululaitos (2007) Yhteistyöpöytäkirja pakattujen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ro-ro-aluksissa Itämerellä. Merenkululaitoksen tiedotuslehti 9/8.11.2007. www-muodossa:

<http://www.fma.fi/palvelut/tietopalvelut/julkaisut/tiedotuslehti/avaa.php?id=392>

Merenkululaitoksen tiedote 25.01.2008: Huonosti kiinnitetty lastiyskoiden lasti aiheuttaa vaaratilanteita laivoilla. www-muodossa:

<http://www.fma.fi/palvelut/tietopalvelut/tiedotteet/show.php?id=386>

Rautatievirasto (2008). Rautatieviraston määräys ratapihojen nimeämisestä. RVI/2120/090/2007.

Tilastokeskus. Tieliikenteen tavarankuljetukset –tilasto 2002-2006.

Vehviläinen, Anu (2008). Liikenneministeri Anu Vehviläisen puhe Logistiikkaseminaari 2008 -tapahtumassa 7.2.2008.

VR Oy. VAK-kuljetukset rautateillä 2002-2007.